

Der Sozialticket-Atlas

Mobilität als Wohnort-Lotterie

Eine Analyse von vergünstigten
Nahverkehrstickets in Deutschland



Einordnung der Studie aus Sicht des Paritätischen

Mobilität ist ein zentraler Faktor sozialer Teilhabe. Der öffentliche Nahverkehr spielt dabei eine Schlüsselrolle – insbesondere für Menschen ohne eigenes Auto. Rund 22 Prozent der Haushalte in Deutschland verfügen nicht über ein eigenes Fahrzeug, oft aus finanziellen, gesundheitlichen oder altersbedingten Gründen. Besonders betroffen sind Millionen Menschen mit sehr niedrigem Einkommen: Mehr als die Hälfte von ihnen hat nur selten oder gar keinen Zugang zu einem Pkw. Nicht nur für Armutsbetroffene, sondern auch für Kinder, Jugendliche, Ältere sowie Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen ist der Nahverkehr unverzichtbar, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

9-Euro-Ticket als Wendepunkt

Das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 zeigte eindrucksvoll, wie groß der Bedarf an bezahlbarer Mobilität ist. Vor allem für einkommensschwache Haushalte bedeutete es eine erhebliche Entlastung. Doch mit dem Ende des befristeten Experiments und der Einführung des Deutschlandtickets für zuerst 49 und inzwischen 58 Euro pro Monat stehen unzählige Menschen erneut vor erheblichen finanziellen Hürden. Für Sozialleistungsempfänger ist das Ticket nahezu unerschwinglich. Das Versprechen eines „bundesweiten Deutschlandtickets für alle“ bleibt damit für Millionen Menschen unerfüllt.

Studie zu Sozialtickets beauftragt

Um einen Überblick über die Situation vergünstigter Nahverkehrstickets zu erhalten, hat der Paritätische Gesamtverband eine wissenschaftliche Untersuchung bei Christoph Aberle, Institut für Verkehrsplanung und Logistik an der Technische Universität Hamburg, in Auftrag gegeben. Der dabei entstandene Sozialticket-Atlas zeigt erstmals in einer detaillierten bundesweiten Übersicht die erheblichen regionalen Unterschiede: Während einige Bundesländer und Kommunen Sozialtickets anbieten, fehlen sie in weiten Teilen des Landes völlig. Deutschlands Sozialticket-Atlas besteht zu großen Teilen aus „Schwarze-Löcher“-Regionen ohne jeden Sozialtarif.

Tarif-Flickenteppich mit gewaltigen Lücken

Drei Bundesländer – Hamburg, Hessen und Nordrhein-Westfalen – sowie 28 Kommunen bieten Personen ein vergünstigtes Deutschlandticket an. Die Preise variieren jedoch stark: In Würzburg kostet das Ticket nur 15 Euro, in Magdeburg hingegen 53 Euro. Besonders günstige Tarife es in Städten, beispielsweise in Nürnberg (25 Euro) oder Weimar (24,50 Euro). Auf Landesebene gibt es das günstigste Ticket in Hamburg für 22,50 Euro, das teuerste in Nordrhein-Westfalen für 48 Euro. Allerdings dürfen je nach Stadt oder Land unterschiedliche Personengruppen den Sozialtarif in Anspruch nehmen.

Neben diesen deutschlandweit gültigen Sozialtickets existieren zahlreiche regionale Angebote mit unterschiedlichen Preisen, Berechtigungskriterien und Gültigkeitsbereichen. Häufig sind die Informationen zu diesen Tickets schwer zugänglich oder die Beantragung ist mit bürokratischen Hürden verbunden. Besonders problematisch ist die Situation in 243 von 497 Landkreisen und Kommunen, in denen es gar keine Sozialtarife gibt. Auch ein Stadt-Land-Gefälle ist erkennbar: Während in städtischen Gebieten drei von vier Kommunen ein Sozialticket bereitstellen, tut das in ländlichen Regionen nur eine von drei Kommunen (31 Prozent).

Einheitliches Deutschlandticket: Sozial statt Wohnort-Lotterie!

Insgesamt zeigt sich: Das Angebot an Sozialtickets in Deutschland gleicht einem Flickenteppich mit unterschiedlichsten Regelungen und Zugangsvoraussetzungen. Mehr noch – dieser Flickenteppich weist alarmierende Lücken auf, die den gleichberechtigten Zugang zur Mobilität erheblich einschränken. Aktuell kann nur etwa die Hälfte der Bürgergeld-Empfangenden ein vergünstigtes Deutschlandticket erwerben. Gegenwärtig entscheidet also eine Wohnort-Lotterie, ob jemand in den Genuss dieser Vergünstigung kommt oder nicht. Um soziale Ungleichheiten abzubauen, bedarf es einer bundesweit einheitlichen und sozialen Lösung.

Der Paritätische Gesamtverband fordert deswegen die Einführung eines bundesweit gültigen „Deutschlandticket Sozial“ für 25 Euro im Monat. Dieses soll für alle Sozialleistungsempfangenden gelten, darunter Beziehende von Bürgergeld, Wohngeld, Kinderzuschlag, Sozialhilfe, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie Leistungen nach dem Asylbewerbergesetz.

Finanziert werden könnte das Ticket durch Umschichtungen innerhalb des Verkehrsbudgets: Allein im Jahr 2020 flossen 25 Milliarden Euro an klimaschädlichen Subventionen in den Verkehrssektor. Ein bundesweites Sozialticket würde weniger als 1,5 Prozent dieser Summe erfordern. Für den Übergang könnte der Klima- und Sozialfonds des europäischen Emissionshandels für Wärme und Verkehr genutzt werden, der explizit die Unterstützung vulnerabler Gruppen auf dem Weg zur Klimaneutralität vorsieht.

Ungleicher Zugang zu Mobilität: Drei Beispiele aus dem Alltag

Der Wohnort entscheidet darüber, wer sich Mobilität leisten kann – und wer nicht. Die folgenden Beispiele zeigen, wie ungleiche Regelungen für Sozialtickets den Alltag prägen. Bei diesen Personabeispielen handelt es sich um fiktive Personen, die zur Veranschaulichung realer Situationen dienen.

Drei Geschwister, drei Bundesländer – drei verschiedene Mobilitätschancen

- Livia (68) lebt in Fulda (Hessen) und stockt ihre kleine Rente mit Grundsicherung im Alter auf. Dank des in Hessen erhältlichen, vergünstigten Deutschlandtickets für **39 Euro** kann sie regelmäßig Ausflüge zu ihren Geschwistern unternehmen.
- Ihr Bruder Victor (71), der als einfacher Handwerker nur eine bescheidene Rente erhält und deswegen Wohngeld bezieht, wohnt nur wenige Kilometer entfernt in **Rhön-Grabfeld (Bayern)**. Doch dort gibt es kein ermäßigtes Ticket. Er muss für jede Fahrt zu seinen Geschwistern den vollen Preis zahlen.
- Ihre Schwester Rosa (65) lebt mit ihrer kleinen Witwenrente im **Wartburgkreis (Thüringen)** und hat ebenfalls keinen Zugang zum vergünstigten Deutschlandticket. Immerhin kann sie dort aber dank ihres Engagements im örtlichen Tierheim mit ihrer **Ehrenamtskarte den Nahverkehr im Verbundgebiet kostenlos nutzen**. So muss sie für die Besuche bei den Geschwistern nur den Ticketanteil jenseits ihres Wohnorts bezahlen.

Obwohl die drei Geschwister nahe beieinander wohnen und alle eine geringe Rente haben, sind ihre Mobilitätschancen völlig unterschiedlich.

Alleinerziehend am Hamburger Stadtrand – teure Wege in die Kita

- Lara (34) lebt mit ihrem Kind in **Schleswig-Holstein, am Rand von Hamburg**. Die alleinerziehende Mutter arbeitet in Teilzeit im naheliegenden Elmshorn. Ihr Einkommen reicht nicht aus, sodass sie auf Arbeitslosengeld II angewiesen ist. Ihre Tochter besucht eine Kita im Hamburger Stadtgebiet.

Mit dem Wohnsitz außerhalb Hamburgs **bekommt Lara kein vergünstigtes Deutschlandticket** – im Gegensatz zu vielen anderen Kita-Eltern, die in Hamburg wohnen. Die hohen Fahrtkosten belasten ihr Budget stark und erschweren ihr die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Die Ungerechtigkeit ihrer Situation ist besonders schmerhaft, wenn andere Kita-Eltern mit ihren Kindern dank des günstigen Tickets gemeinsam Wochenendausflüge an Nord- und Ostsee unternehmen, während sie ihrer Tochter solche Fahrten nur selten ermöglichen kann.

Zwei Ehrenamtliche, zwei Wohnorte – zwei völlig verschiedene Kosten

- Frederik (48) lebt in **Leipzig** und erhält Wohngeld. Dadurch kann er das vergünstigte Deutschlandticket für **38 Euro** kaufen und nutzt es regelmäßig für seine ehrenamtliche Arbeit als Tischtennistrainer – auch in anderen Bundesländern. Oft fahren die von ihm betreuten Teams zu Wettbewerben nach **Sachsen, Thüringen oder Bayern**.
- Auch Sonia (45) engagiert sich ehrenamtlich als Tischtennistrainerin, auch sie über ihr Region hinaus. Sie wohnt nur eine halbe Stunde von Frederik entfernt in **Grimma (Sachsen)**. Sonia erhält Kinderzuschlag für ihr Kind, doch weil es in Grimma kein ermäßigtes Deutschlandticket gibt, muss sie für jede Fahrt den vollen Preis zahlen. Die hohen Kosten erschweren ihr Engagement.

Während Fredricks Engagement für seinen Verein also nicht mit Kosten verbunden ist, muss Sonias Verein für ihre Fahrten vergleichsweise viel Geld aufbringen.

Fazit

Der Zugang zu bezahlbarer Mobilität hängt in Deutschland stark vom Wohnort ab. Wer Pech hat, zahlt deutlich mehr – mit spürbaren Folgen für den Alltag, den Geldbeutel und die gesellschaftliche Teilhabe.

Deutschlandticket Sozial: Ranking nach Preis

Stadt/Landkreis	Bundesland	Preis (in €)
Würzburg	BY	15,00
Heidelberg	BW	18,00
Ilm-Kreis	TH	19,00
Hamburg		22,50
Weimar	TH	24,50
Marburg	HE	25,00
Tübingen	BW	25,00
Nürnberg	BY	25,00
Freiburg im Breisgau	BW	28,00
Erfurt	TH	28,00
Frankfurt am Main	HE	29,00
Walldorf	BW	29,00
Ulm	BW	29,00
Regensburg	BY	29,00
Dresden	SN	29,00
Region Hannover	NI	30,40
Mannheim	BW	30,50
Konstanz	BW	33,50
Steinfurt	NW	34,00
Diepholz	NI	38,00
Baden-Baden	BW	38,00
Erlangen	BY	38,00
Leipzig	SN	38,00
Hessen		39,00
Fürth	BY	40,00
Jena	TH	43,00
Augsburg	BY	44,00
Nordrhein-Westfalen		48,00
Heilbronn	BW	48,00
Herzogenaurach	BY	50,00
Magdeburg	ST	53,00



Sozialticket-Atlas für Deutschland

Wo der Staat den Öffentlichen Nahverkehr
für einkommensarme Menschen bezuschusst

Christoph Aberle, Technische Universität Hamburg
Im Auftrag des Paritätischen Wohlfahrtsverbands – Gesamtverband

Sozialticket-Atlas für Deutschland

Wo der Staat den Öffentlichen Nahverkehr
für einkommensarme Menschen bezuschusst

In Leichter Sprache: doi.org/10.15480/882.13684

Autor:

Christoph Aberle, M.Sc.

Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Technische Universität Hamburg

Am Schwarzenberg-Campus 3

21073 Hamburg

christoph.aberle@tuhh.de

ORCID: 0000-0003-0982-4869

www.tuhh.de/vpl



Im Auftrag des Paritätischen Wohlfahrtsverbands – Gesamtverband e.V.

Oranienburger Straße 13-14

10178 Berlin

www.der-paritaetische.de

März 2025

DOI: [10.15480/882.13683](https://doi.org/10.15480/882.13683)



Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Das Werk steht unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung-Share Alike 4.0 International ([CC BY-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)). Ausgenommen von der oben genannten Lizenz sind Teile, Abbildungen und sonstiges Drittmaterial, wenn anders gekennzeichnet.

Zusammenfassung

Der Öffentliche Nahverkehr ist für Menschen in Einkommensarmut ein wichtiger Schlüssel zur Teilhabe im Alltag, allerdings sind die Fahrpreise eine hohe Barriere. Ein bundesweites Sozial-Deutschlandticket stand zur Debatte, wird aber absehbar nicht eingeführt. Stattdessen bieten 31 Länder und Kommunen einen Zuschuss zum Deutschlandticket an und gibt es Hunderte lokale Sozialtickets.

Dieser Atlas kartiert erstmals die Sozialtickets in Deutschland, die nach unterschiedlichen Kriterien gewährt werden. Differenziert wird unter anderem nach Tariftyp, Preis, Gültigkeitsgebiet und berechtigter Gruppe. Der frei verfügbare Datensatz enthält für jedes Ticket eine Erläuterung sowie die wichtigsten weiterführenden Links.

48 Prozent der Bürgergeld-Beziehenden können einen Zuschuss zum Deutschlandticket beanspruchen und 71 Prozent haben mindestens ein Sozialticket an ihrem Wohnort. Die Varianten umfassen über 200 Angebote im Bartarif und Zeitkarten sowie zwei Kommunen mit Freifahrt für Einkommensarme. In den meisten Fällen wird der Zuschuss über einen Sozialpass verrechnet, den beispielsweise Personen mit Bürgergeld oder Grundsicherung im Alter erhalten. Zuschüsse werden häufig in urbanen Gebieten gewährt, wo auch das ÖPNV-Angebot relativ stark ausfällt. Im Gegensatz dazu gibt es in den allermeisten ländlichen Kommunen kein Sozialticket. Bundesweit haben 243 Landkreise und Kommunen keines, in mindestens 148 Fällen ist die Initiative für ein örtliches Sozialticket gescheitert. Die zahlreichen unterschiedlichen Sozialtickets zeichnen ein Spiegelbild des politischen Föderalismus in Deutschland. Darüber hinaus zeigt die umfassende Recherche auf, dass der ÖPNV den Berechtigten viel abverlangt, um ein Sozialticket zu kaufen und es regelkonform zu nutzen. So gibt es keine einheitlichen Kriterien für die Vergabe und Angaben finden sich bei den öffentlichen Stellen oftmals mehrfach. In vielen Fällen sind die Informationen veraltet, teils widersprüchlich. Ein erster Schritt könnte sein, die Bedingungen zu vereinheitlichen, um die Zugangshürde für die Zielgruppe zu senken. Im Sinne der Bezugsberechtigten wäre eine Lösung, die an das reguläre Deutschlandticket anknüpft: Ein Sozial-Deutschlandticket, das überall gleichermaßen bezuschusst wird und bundesweit gilt.

Abstract in English

Public transport is key to inclusion for people on low incomes, but fares are a major barrier in their everyday life. While a nationwide subsidy for the €58 “Deutschlandticket” was under discussion, it will not be introduced in the foreseeable future. Instead, 31 federal states and local authorities offer subsidies, with hundreds of municipalities continuing to offer their local welfare tickets.

This atlas maps the welfare tickets in Germany for the first time. Granted according to various criteria, they are differentiated by fare type, price, area of validity and eligible group, among other categories. A comprehensive and openly available data set, the atlas contains an explanation for each ticket as well as useful links for further information.¹

The atlas shows that 48 percent of welfare recipients can purchase the “Deutschlandticket” for a discounted price. Furthermore, 71 percent have at least one welfare ticket available where they live. The variants include more than 200 offers including a pay-as-you-go tickets and travelcards as well as two municipalities with free travel. In most cases, these tickets are facilitated by a social pass, which is usually issued to people on welfare allowance such as “Bürgergeld” or “Grundsicherung im Alter”. Subsidies are often granted in urban areas where public transport provision is relatively good. In contrast, the vast majority of rural areas has no welfare ticket. 243 districts and municipalities do not; and in at least 148 cases the implementation of a local welfare ticket has failed.

The wide range of welfare tickets reflect Germany’s political federalism. Further, this comprehensive data set shows that the public transport system demands a lot from those entitled to buy a welfare ticket. For example, there are no standardised criteria for issuing tickets and information shared between authorities is often redundant, either outdated or sometimes even contradictory. A first step could be to standardise the criteria in order to lower the access hurdle for the target group. A solution that ties in with the regular Deutschlandticket would be in the interests of those eligible: a social Deutschlandticket that is subsidised equally everywhere and is valid nationwide.

¹ Download: doi.org/10.15480/882.14843

1 Einführung: Die Relevanz von bezahlbarem Nahverkehr

Für Menschen in Einkommensarmut sind Öffentliche Verkehrsmittel ein Schlüssel zur gesellschaftlichen Teilhabe. Besonders wichtig sind ihnen die Fahrpreise, wie mehrere Erhebungen der letzten Jahre aufzeigen [1–5]. Die Ticketpreise gelten als wichtiger Hebel, um Betroffene finanziell zu entlasten und somit Mobilitätsarmut abzubauen und Teilhabe zu ermöglichen [6–10].

Vor dem 9-Euro-Ticket und dem anschließend eingeführten Deutschlandticket waren die Fahrpreise über Jahrzehnte hinweg stärker gestiegen als die Kosten anderer Verkehrsmittel und deutlich stärker angestiegen als die allgemeinen Verbraucherpreise [11, 12]. Das Deutschlandticket für 58 Euro bricht diesen Trend, wobei etwa zwei Drittel der Bevölkerung potenziell profitieren [13, 14]. In Kombination mit der unveränderten Entfernungspauschale entlastet die Flatrate insbesondere Angestellte mit langen Pendelwegen [13].

Von Anfang an knüpfte die Bundesregierung das Deutschlandticket an den Auftrag der Vereinfachung. Dementsprechend hat die ÖPNV-Branche ihre zahlreichen Abos konsolidiert und aus Kundensicht in ein bundesweites Angebot überführt. Wo bislang die Maxime der Einzelfallgerechtigkeit herrschte – jeder Fahrgäst sollte für seinen Reisewunsch den passenden Fahrschein erhalten –, wird nun ein einfaches Ticket für alle angestrebt [15]. Das neue Angebot soll nicht nur die Bevölkerung finanziell entlasten, sondern auch zur Verkehrsverlagerung vom Auto beitragen, die das Verkehrsministerium als ein Teilziel für den Klimaschutz verfolgt [16–18].

Die neue Leistbarkeit und Einfachheit des ÖPNV gelten allerdings nicht für alle. Für Menschen in finanziellen Notlagen hängt sie weiterhin davon ab, ob ihre Kommune ein Sozialticket finanziert. Zwei Befragungen im Rahmen des 9-Euro-Tickets legen nahe, dass die Kaufkraft einkommensärmer Fahrgäste ein Monatsabo in der Größenordnung 25 bis 30 Euro zulässt [3, 4] und das breite Bündnis „Sozialverträgliche Mobilitätswende“ fordert ein bezuschusstes Deutschlandticket für 29 Euro [19]. Obwohl genau dies im Bund diskutiert wurde, ist die Regierung allerdings nicht zu einer einheitlichen Lösung gelangt und hat das Ticket im Mai 2023 für monatlich 49 Euro eingeführt [20], seit 2025 kostet es 58 Euro pro Monat. In der Folge nahm die Vielfalt an Sozialtarifen sogar zu, da in vielen Kommunen bzw. Ländern nun auch das Deutschlandticket bezuschusst wird. Für viele Betroffene ist das hilfreich, da sie für einen Aufpreis deutlich weiter fahren dürfen als bisher. Außerdem haben 39 Prozent der Bürgergeld-Empfangenden die Wahl zwischen mindestens zwei Sozialtarifen mit unterschiedlicher Gültigkeit und ggf. Mitnahme-Optionen (Tabelle 2 auf S. 14). Die Gemengelage an Tickets, Zuschüssen und lokalen Sonderregeln wird allerdings unübersichtlicher.

2 Ziel: Übersicht in die Vielfalt der Sozialtarife bringen

Dieser Atlas kartiert erstmals Sozialtickets, die überwiegend für einkommensarme Menschen gelten. Als einkommensarm gilt an dieser Stelle, wer Leistungen der sozialen Mindestsicherung bezieht oder dazu berechtigt ist. In der Regel sind dies Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch (SGB), aber auch bspw. Wohngeld oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz kommen dafür infrage. Die Sozialtickets werden in drei Typen gegliedert. In thematischen Karten wird die Datenlage auf Ebene der Kommune² dargestellt und interpretiert, wobei sich auch eine Karte den Vergünstigungen für Jugendliche widmet. Abschließend folgt eine Zusammenfassung der Methodik.

Die Karten und die umfangreichen Rohdaten stehen zur Weiternutzung zur Verfügung. Für jedes Ticket enthalten sie Informationen zum berechtigten Personenkreis und zu Mitnahmeregelungen sowie die Links zur Einrichtung, die das jeweilige Sozialticket ausstellt.³

3 Gliederung der Sozialtickets

Die Sozialtickets in Deutschland lassen sich grob in drei Typen gliedern. Wie Karte 2 zeigt, können mehrere Typen innerhalb einer Kommune auftreten. Darüber hinaus bieten manche Verkehrsverbünde mehrere Sozialtickets an.

3.1. Kommunaler Zuschuss zum Deutschlandticket

28 Kommunen gewähren einen Zuschuss zum Deutschlandticket (Karte 1). In den meisten Fällen wird dieser über einen Sozialpass abgerechnet, der an den Wohnsitz gebunden ist. In der Regel erhält einen Sozialpass, wer Bürgergeld nach SGB II, Grundsicherung nach SGB XII und/oder Wohngeld nach WoGG bezieht. Der „großzügigste“ Sozialpass in Greifswald/MV ist für 15 Gruppen erhältlich, der „strenge“ Pass in Würzburg/BY wird nur an Bürgergeld-Beziehende ausgestellt, die alleinerziehend ein Kleinkind betreuen oder an einer Fördermaßnahme teilnehmen. Nach einem Urteil des Verwaltungsgerichts Augsburg von 2014 ist diese Praxis, Einkommensarme unterschiedlich zu behandeln, allerdings rechtswidrig – selbst bei einer freiwilligen kommunalen Leistung wie dem Sozialticket [21].

Der Sozialpass berechtigt zum Erwerb eines bezuschussten Deutschlandtickets im Abo, wobei einzelne Kommunen den Zuschuss erst rückwirkend auszahlen. Der Preis für Erwachsene rangiert zwischen 15 und 53 Euro im Monat (Würzburg/BY ↔ Magdeburg/ST).

² „Kommune“ steht hier stellvertretend für die 400 (Land-)Kreise und Kreisfreien Städte sowie für weitere 97 kreisangehörige Städte, die im Zuge der Recherche gefunden wurden.

³ Download: doi.org/10.15480/882.14843



Ermäßigte Deutschlandtickets
für Einkommensarme

四六八

Line 29-6

Desenvolvimento de fármacos de menor custo é o desafio da indústria farmacêutica, que busca manter lucros e atender a demanda global.



Karte 1: Sozialtickets, die das Deutschlandticket rabattieren und bundesweit gelten. 31 Kommunen bzw. Länder bieten einen solchen Zuschuss an. Genannt ist jeweils der bezuschusste Monatspreis aus Fahrgastsicht.

3.2. Länderzuschuss zum Deutschlandticket

Drei Bundesländer bezuschussen das Deutschlandticket für Einkommensarme. Der „Hessenpass mobil“ ist für 39 Euro zu erwerben, in Nordrhein-Westfalen gibt es das „Deutschlandticket Sozial“ für 48 Euro und Hamburg bezuschusst das bundesweit gültige Ticket auf 22,50 Euro (Karte 1). Mancherorts kann der Monatspreis mittels kommunalem Zuschuss nach Typ 3.1 weiter gesenkt werden (bspw. in Marburg/HE auf 25 Euro oder im Kreis Steinfurt/NW auf 34 Euro).

3.3. Kommunaler Zuschuss zu lokalen und regionalen Tickets

Wie Karte 2 zeigt, führen viele Verkehrsverbünde und Kommunen ihre bestehenden Zuschüsse weiter. So gibt es 160 Zeitkarten, die vor Ort oder regional gelten. Darüber hinaus existieren 48 Varianten im Bartarif, also bezuschusste Einzelkarten und Streifenkarten, alle Varianten sind konservativ gezählt.⁴ Ein besonderes Modell bietet der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit seinem „FlexSozial“-Tarif in 23 Kommunen: Gegen eine monatliche Zahlung von 3,20 Euro dürfen alle Einzelkarten zum halben Preis gelöst werden. Mit der großen Tarifreform zum 1. März 2025 werden allerdings alle Flex-Optionen abgeschafft [22]. Auch im Landkreis Marburg-Biedenkopf/HE gab es bis vor kurzem eine originelle Lösung. Zwischen 2019 und 2023 konnten sich Berechtigte für eine Woche bei der Diakonie eines von 20 „MiteinanderTickets solidarisch“ ausleihen, die kreisweit galten.

In einigen Fällen gilt das bezuschusste Ticket im gesamten Verbundgebiet, dies betrifft elf Prozent der lokalen/regionalen Sozialtickets. Auf die Fahrt heruntergebrochen, ergibt sich bei den Monatskarten eine Preisspanne von 0,25 Euro bis 1,60 Euro (Berlin-Ticket S ↔ NVV-DiakonieTicket in Nordhessen). Im Bartarif variiert der Preis pro Einzelfahrt zwischen 0,28 Euro und 2,65 Euro (4-Fahrten-Karte in Senftenberg/BB ↔ Einzelfahrt Preisstufe 2 in Maintal/HE); zu den Annahmen der Nutzung siehe Abschnitt 8.3. In Ingelheim/RP und Isny/BW beträgt der Zuschuss 100 Prozent, sodass Fahrgäste mit ihrem Sozialpass kostenfrei im Ortsgebiet fahren. Einige Kommunen bieten außerdem lokale Jugendtickets an, die komplett öffentlich finanziert werden (etwa Bremen und Magdeburg/ST). In mindestens einem Fall lohnt es sich für Haushalte, Fahrkarten aus dem Jedermann-Tarif zu kombinieren: Wer in Lemgo/NW ein konventionelles Abo mit Partnerkarte bucht („LemGo-Card“ und „LemGo-Card Plus“), zahlt in Summe weniger als für zwei Sozialtickets, darf die Tickets anderen Personen zur Nutzung überlassen und in der Nebenverkehrszeit einen Erwachsenen und drei Kinder mitnehmen. Weitere Partner-Tarife eröffnen günstige Alternativen zum bezuschussten Deutschlandticket (z.B. das „FamilienAbo“ in Detmold/NW oder das „60plusAbo“ in Hamm/NW). Diese gelten zwar nicht bundesweit, bieten aber teilweise eine kostenfreie Mitnahme anderer Personen und/oder sind auf andere Fahrgäste übertragbar.

⁴ Nur Tickets <58 Euro, communal übergreifende gelten als ein Ticket, wenn Name und Preis identisch sind.



Sozialtickets in Deutschland

Regionale Zeitkarten

	Höptien
	2 Optionen
	3 oder mehr

Weitere

	Bartarif
	Städte und Städteverbände (4 Karten)

Kein Sozialticket

Karte 2: Sozialtickets in Deutschland sowie Kommunen ohne Sozialtickets. Es gibt mehr als 200 verschiedene Zeitkarten und mehr als 90 Angebote im Bartarif. Die Spalte note im Rohdatensatz enthält eine Erläuterung für nahezu jedes Ticket und jede Kommune ohne Sozialticket.

4 Zuschüsse für andere Personengruppen

Im deutschen ÖPNV existieren zahlreiche Sondertarife für verschiedene Personengruppen, die sich teilweise mit den Sozialtickets überschneiden. Die Stadt Hamburg gewährt ihren Schüler*innen beispielsweise ein kostenfreies Deutschlandticket und bezuschusst es für viele Azubis auf 34,80 Euro/Monat. Die meisten Landkreise in Sachsen-Anhalt gewähren ein kostenfreies Deutschlandticket, sofern der Schulweg eine definierte Entfernung überschreitet, wobei diese Schwelle nach Klassenstufe und Landkreis variiert. Das „Bayerische Ermäßigungsticket“ gilt für 38 Euro/Monat bundesweit für Azubis, Studierende und Freiwilligendienst-Leistende, nicht aber für Schüler*innen. Mecklenburg-Vorpommern gewährt ebenfalls ein bezuschusstes Deutschlandticket für Azubis und Senior*innen zu 38 Euro/Monat. Darüber hinaus gibt es zahlreiche regionale Angebote wie „365-Euro-Tickets“ für 30,42 Euro/Monat (z.B. in den Verbünden der Großräume Nürnberg und Augsburg), „Bildungstickets“ für den Heimatverbund (alle sächsischen Verbünde) oder kostenfreien ÖPNV für Schüler*innen in der eigenen Region (Verkehrsverbund Ems-Jade). Für Freiwillige mit Ehrenamtskarte gewähren 15 Kommunen einen Zuschuss. Dieser rangiert von der Freifahrt im Wartburgkreis/TH über diverse Bartarife bis zum bezuschussten Deutschlandticket in der Region Hannover/NI und im Landkreis St. Wendel/SL. Die Niedersächsische Landesregierung hatte sich in ihrem Koalitionsvertrag auf einen Zuschuss für Schüler*innen und Azubis geeinigt, stellte ihn aber nicht in den Haushalt für 2025 ein [23].

Karte 3 zeigt beispielhaft die Ermäßigungen zum Deutschlandticket, die für *Junge Leute* gewährt werden. Da sich die Definitionen stark unterscheiden – manche Zuschüsse berufen sich auf das Lebensalter, andere auf den Ausbildungsstatus oder einen Freiwilligendienst – sind damit Ermäßigungen zusammengefasst, die sich vornehmlich an Personen bis 27 Jahren richten. Hervorzuheben ist, dass einige Landkreise das Deutschlandticket in ihre Regeln der Schülerbeförderung eingegliedert haben. So haben mancherorts nur diejenigen einen Anspruch auf einen (Voll-)Zuschuss, deren Schule nicht mehr fußläufig erreichbar ist. In einigen Landkreisen ist die Höhe des Zuschusses zusätzlich nach der Entfernung und/oder weiteren Faktoren gestaffelt (Karte 3). An dieser Stelle sei erneut auf die Rohdaten verwiesen. Neben den Sozialtickets enthalten sie bundesweit nahezu alle Zuschüsse für ältere Fahrgäste sowie zahlreiche Angebote für Jugendliche (Spalten `ent_elderly` und `ent_youth`). Auch die umfassend dokumentierten Bartarife bergen ein kartografisches Potenzial, das weit über den Rahmen dieses Atlas’ hinausreicht.

DER
HEILIGENÖL
SOSIALE
TICKET
ATLAS



Karte 3: Ermäßigte Deutschlandtickets für Schüler*innen, junge Leute bzw. Freiwilligendienst-Leistende. Genannt ist jeweils der bezuschusste Monatspreis aus Fahrgastsicht. In vielen Fällen gibt es das kostenfreie Deutschlandticket nur für Schüler*innen mit Anspruch auf Beförderung (abhängig vom Wohnort und der Klassenstufe). Rostock/MV ist separat kartiert, weil dort der Zuschuss auch für Schüler*innen gilt (im restlichen MV nur für Azubis).

5 Kommunen ohne Sozialticket

Wie Karte 1 zeigt, bezuschussen 31 Länder und Kommunen das Deutschlandticket, etwa 48 Prozent der Bürgergeld-Empfangenden können es an ihrem Wohnort vergünstigt kaufen. Insgesamt existiert in 254 Kommunen mindestens ein Sozialtarif, also ein Sozial-Deutschlandticket oder ein regionales Angebot (Karte 2). Dort leben etwa 60 Prozent der Menschen in Deutschland bzw. 71 Prozent der Bürgergeld-Empfangenden (Tabelle 1 auf Seite 14). Der höhere Anteil lässt sich dadurch erklären, dass in urbanen Gebieten der Anteil an Bezugsberechtigten größer ist.

Im Gegensatz dazu gibt es in 243 Kommunen kein Sozialticket. Diese finden sich vor allem im ländlichen Raum: 69 Prozent der ländlichen Kommunen haben kein Sozialticket, während es bei den urbanen Kommunen nur ein Viertel sind. In ländlichen Kommunen ohne Sozialticket leben etwa zwölf Prozent der Bundesbevölkerung. Auch ein Zusammenhang mit dem Angebotsniveau zeigt sich: Wo gemessen an der Siedlungs- und Verkehrsfläche wenige Busse oder Bahnen abfahren, gibt es seltener ein Sozialticket (Tabelle 3).

In mindestens 148 Kommunen gab es seit der Jahrtausendwende einen politischen Anlauf oder vereinzelt sogar einen Testbetrieb, was der Presse oder den Sitzungsprotokollen des Lokalparlaments zu entnehmen war. Für die 2010er-Jahre ist eine Vielzahl an Versuchen dokumentiert, ein örtliches Sozialticket einzuführen. Meist ging die Initiative von der örtlichen Linkspartei aus, deren Bundesverband zu dieser Zeit auch zwei Handreichungen veröffentlichte und ein Sozialticket für den Fernverkehr der Bahn beantragte [24–26]. Einige Ortsverbände der Grünen und der SPD führen in ihren Wahlprogrammen der letzten Jahre ein Sozialticket, vereinzelt finden sich auch Parteien aus dem konservativen und liberalen Lager (Spalte *note* im Datensatz). Im internationalen Vergleich lassen sich bezuschusste Tarife keiner politischen Farbe zuordnen [27] – für Deutschland aber lässt sich konstatieren, dass das regionale Sozialticket ein tendenziell linkes bzw. progressives Anliegen ist. Begründet wird es meist mit Verweis auf eine sozial-ökologische Transformation; der lokale Verbund und die Verkehrsunternehmen werden dafür als Partner adressiert. Wo ein Prüfauftrag dokumentiert ist, setzten diese ihn in der Regel wohlwollend und mit plausiblen Annahmen um, lehnten ein Sozialticket aber oft trotzdem mit Verweis auf die Kosten ab (Spalte *note*).

Auch in den Kommunen ohne Sozialticket gibt es Möglichkeiten, sich Einzelfahrten mit dem ÖPNV für bestimmte Anlässe erstatten zu lassen. Viele Jobcenter zahlen die Fahrt zum Bewerbungsgespräch, wenn der Antrag vorab gestellt wird [28]. Teilnehmende an Integrationskursen können beim Bundesamt für Migration und Flüchtlinge einen Zuschuss als Tagessatz beantragen, wenn der Kurs mehr als drei Kilometer entfernt stattfindet [29].

6 Fazit

Aus der bundesweiten Betrachtung lässt sich resümieren, dass die Sozialtickets in Deutschland ein tendenziell städtisches Phänomen sind. Es gibt sie in der Regel im verdichteten Raum, wo auch das ÖPNV-Angebot entsprechend hoch ist, wobei auch Ausnahmen in ländlichen Gebieten existieren. Wie Karte 2 verdeutlicht, zeichnen die mehr als 200 unterschiedlichen Sozialtickets ein Spiegelbild des politischen Föderalismus. Darüber hinaus werden örtliche Regelungen der knapp 500 Kommunen vielerorts noch von mindestens einem Verbundtarif überlagert.

Das 9-Euro-Ticket und das Deutschlandticket brachen mit der kommunalen Hoheit und setzten eine Dynamik der Konsolidierung frei. Manche Länder, Kommunen und Verbünde greifen diese bereits auf, und dennoch birgt der ÖPNV ein riesiges Potenzial, auch die Sozialtarife zu vereinfachen. Die Homepage eines großen hessischen Verbundes etwa verweist Berechtigte auf ein 13-Felder-Flussdiagramm, wenn sie das bereits vereinfachte Sozialticket erwerben möchten. In vielen Fällen erschließt sich der Zuschuss erst, indem ein nicht-barrierefreier Flyer des örtlichen Sozialamts mit einem Wabenplan des Verbundes abgeglichen wird. Mancher Anbieter verwirrt, indem er sprachlich den Zuschuss und den Nennpreis gleichsetzt. Positiv fallen fünf Kommunen mit ihren Merkblättern in Leichter Sprache auf, allerdings ist keines der Merkblätter aktuell und teilweise beschreibt die Kommune andere Regeln als das Verkehrsunternehmen (Datensatz, spalte *note*). Bis auf wenige Ausnahmen also verlangt das ÖPNV-System den Fahrgästen die Kompetenz ab, anspruchsvolle Informationen zu finden und einzuordnen. Gerade für die Zielgruppen eines Sozialtickets könnte der deutsche Nahverkehr viel zugänglicher sein als er es derzeit ist.

Schon mit kleinen Maßnahmen ließe sich viel gewinnen, um Mobilitätsarmut zu lindern und Teilhabe zu ermöglichen. Eine erste kostengünstige Maßnahme bestünde darin, die Kriterien für Zuschüsse zu vereinheitlichen. Abgesehen von der rechtlichen Frage, ob Einkommensarme überhaupt unterschiedlich bevorzugt werden dürfen (Abschnitt 3.1), könnte dies, zweitens, den Verbünden ihren Vertrieb deutlich erleichtern. Am Grundsatz *Ein Land – Ein Tarif* folgend könnte schließlich, drittens, ein bundesweites Sozial-Deutschlandticket anknüpfen, wie es bereits in Hessen oder Nordrhein-Westfalen gilt. Diese umfangreiche Maßnahme wäre selbstverständlich auskömmlich zu finanzieren und dürfte nicht wie bisher als freiwillige Leistung von der kommunalen Kassenlage abhängen.

Seinen Beitrag zu einem besseren ÖPNV leistet dieser Atlas mit einem umfangreichen Datensatz für Verkehrspolitik, ÖPNV-Sektor und Mobilitätsforschung. Erstmalig kartiert er bundesweit die Vielzahl an Zuschüssen aus Sicht einkommensärmer Fahrgäste. Hatte ihnen das 9-Euro-Ticket noch eine enorme Freiheit zu einfachsten Konditionen beschert, knüpft das Deutschlandticket nicht daran an. Das Potenzial für ein leistbares und einheitliches Sozialticket bleibt absehbar ungenutzt.

7 Ausgewählte Ergebnisse in Tabellen – Abweichungen zu 100 Prozent sind rundungsbedingt

Raumtyp	% Kommunen			% Bevölkerung					n (Bevölkerung)	n (Kommunen)	
	kein SozT	SozT	SozDT	kein SozT	SozT	1 SozT	2 SozT	>2 SozT	SozDT		
urban	25 %	75 %	61 %	16 %	84 %	33 %	12 %	39 %	61 %	36.509.474	97
intermediär	48 %	52 %	18 %	53 %	47 %	24 %	12 %	12 %	25 %	34.945.635	277
ländlich	69 %	31 %	7 %	76 %	24 %	14 %	9 %	1 %	8 %	12.903.736	123
alle	49 %	51 %	24 %	40 %	60 %	26 %	12 %	22 %	38 %	84.358.845	497

Tabelle 1: Verteilung der Sozialtickets in der Gesamtbevölkerung, nach Raumtyp. „SozT“: mindestens ein Sozialticket verfügbar, „SozDT“: mindestens ein Sozial-Deutschlandticket verfügbar, „>2 SozT“: mehr als 2 Sozialtickets zur Auswahl. Zugrunde liegt die Gesamtbevölkerung zum 31.12.2022 ungeachtet ihres Einkommens [30]. Raumtyp weitgehend nach EU, siehe Abschnitt 8.4.

Raumtyp	% Kommunen			% Bürgergeld-Beziehende					n (Bevölkerung)	n (Kreise)	
	kein SozT	SozT	SozDT	kein SozT	SozT	1 SozT	2 SozT	>2 SozT	SozDT		
urban	25 %	75 %	61 %	9 %	91 %	37 %	10 %	45 %	66 %	2.985.073	95
intermediär	59 %	41 %	18 %	52 %	48 %	26 %	12 %	10 %	27 %	1.690.989	196
ländlich	74 %	26 %	7 %	71 %	29 %	16 %	11 %	2 %	8 %	524.321	109
alle	55 %	45 %	25 %	29 %	71 %	32 %	10 %	29 %	48 %	5.200.383	400

Tabelle 2: Verteilung der Sozialtickets unter Bürgergeld-Beziehenden, nach Raumtyp. Zugrunde liegt die Zahl der SGBII-Beziehenden im Jahresmittel 2022 [31].

Aufgrund der Datenlage nur für die 400 Kreise/Kreisfreien Städte.

Abfahrten/ km ² (Terzil)	% Kommunen			% Bevölkerung					n (Bevölkerung)	n (Kommunen)	
	kein SozT	SozT	SozDT	kein SozT	SozT	1 SozT	2 SozT	>2 SozT	SozDT		
häufig (3)	34 %	66 %	44 %	21 %	79 %	35 %	10 %	34 %	53 %	41.421.289	145
mittel (2)	63 %	38 %	23 %	55 %	45 %	20 %	15 %	11 %	34 %	25.329.931	136
selten (1)	71 %	29 %	5 %	69 %	31 %	21 %	8 %	3 %	8 %	17.607.625	119
alle	55 %	45 %	25 %	41 %	59 %	27 %	11 %	20 %	38 %	84.358.845	400

Tabelle 3: Verteilung der Sozialtickets in der Bevölkerung, nach ÖPNV-Abfahrten je km² Siedlungs- und Verkehrsfläche (nach Agora Verkehrswende [32], Kommunen in Terzile eingeteilt).

Aufgrund der Datenlage nur für die 400 Kreise/Kreisfreien Städte.

8 Methodik

Die Daten für den Sozialticket-Atlas wurden von November 2024 bis Januar 2025 erhoben. Sie repräsentieren 254 Kommunen mit Sozialticket(s) und 181 Kommunen, in denen gesichert kein solches existiert. In Summe beheimaten diese Kommunen 90 Prozent der Bundesbevölkerung (Stand 2022). Für die verbleibenden 62 Kommunen findet sich keine Information, wobei angenommen wird, dass es dort kein Sozialticket gibt. Es darf somit davon ausgegangen werden, dass es sich um die erste annähernd komplette Übersicht der Sozialtickets in Deutschland handelt (wobei es 2010 im Auftrag der Linkspartei bereits einen umfangreichen Anlauf gab [24]). Die Erhebung erfolgte in drei Stufen:

8.1. Online-Abfrage Verkehrsverbünde

Für mehr als 100 Verkehrs- und Tarifverbünde wurde automatisiert mit der Suchmaschine *Qwant* nach Informationen zum Sozialticket gesucht. Beispielstring:

```
Sozialticket site:hvv.de
```

Wo es keine direkten Treffer gab, wurden die Tarifbestimmungen des Verbundes durchsucht, die in der Regel als PDF vorgehalten werden. Schlagworte waren:

```
Sozial[ticket/pass/karte/tarif] / SGB / [Sozial]pass / Senioren
```

Treffer in Bezug auf Schwerbehinderten-Beförderung nach SGB IX wurden ignoriert.

Für jeden Treffer wurden zentrale Informationen in Tabellenform dokumentiert (u.a. Zuschuss in Euro, räumliche Gültigkeit, berechtigte Gruppen, Mitnahmeregelung, Links zur Quelle). Notiert wurden nur günstigere Angebote als das Deutschlandticket (< 58 Euro/Monat). Wo es mehrere Optionen eines Typs gibt (bspw. mehrere Bartarife), wurde das günstigste Ticket dokumentiert und die anderen Optionen in der Spalte `other_tickets` vermerkt. Ausnahme: Abos mit monatlicher Zahlung wurden gegenüber jährlicher Zahlung priorisiert, auch wenn sie teurer sind.

Die Ergebnisse wurden anschließend den Kommunen zugeordnet. Viele Treffer ergaben sich dabei im Schneeballprinzip, bspw. im Rhein-Main-Verkehrsverbund, wo es allein fünf Sozialticket-Varianten in Frankfurt/Main gibt. Auch überschneiden sich in vielen Fällen die Angaben der Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Aufgabenträger und Sozialämter, wobei die Qualität der Aufbereitung stark variiert.

Für den Verkehrsverbund Mainfranken, der im Januar 2025 in einem größeren Verbund aufgegangen ist, wurden die bestehenden Regeln angenommen und auf das neue Verbundgebiet erweitert. Gehören Landkreise nur anteilig einem Verbund an, beispielsweise der östliche Landkreis Bautzen zum ZVON, gelten sie als zugehörig. Kleinere lokale Besonderheiten, etwa die Bewirtschaftung einiger Ortschaften im Landkreis Calw durch den Karlsruher Verkehrsverbund, wurden nicht berücksichtigt. Auch pauschale Zuschüsse für alle Einwohner*innen, etwa in Ansbach, wurden nicht gezählt. Ermäßigte Tarife auf touristischen Verbindungen wie der Seniorentarif auf der Wendelstein-

Zahnradbahn wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Zwei Sondertarife nur für Geflüchtete sind dokumentiert, werden aber nicht in die Analyse einbezogen (Hamburg und Landkreis Bergstraße/HE).

8.2. Online-Abfrage Kommunen

Für die 168 Kommunen ohne Treffer wurde erneut per *Qwant* gesucht:

Sozialticket OR Sozialpass "Kreis Nordfriesland"

Die Treffer umfassten Artikel in der Lokalpresse für mehrere Dutzend Kommunen. Wo es Hinweise auf einen Kreistagsbeschluss gab, wurde die Freitextsuche des Rats-Informationssystems bemüht. Auch hier zeigte sich, dass die Qualität der Dokumentation sehr unterschiedlich ist.

8.3. Überschlag der Zuschüsse und Preis pro Fahrt

Wo schon Tarife für 2025 öffentlich waren, wurden sie berücksichtigt. Vereinfachend wurde ansonsten angenommen, dass Zuschüsse konstant bleiben. Zuschüsse werden aus Fahrgastsicht beschrieben. Darüber hinaus wurde ein Preis pro Fahrt überschlagen. Für Einzel- und Mehrfahrtenkarten ergibt sich dieser aus der Anzahl zulässiger Fahrten auf dem Fahrausweis. Als Anhaltspunkte für Zeitkarten und Tageskarten dienten folgende Nutzungshäufigkeiten, basierend auf einer Fahrgastbefragung zum Deutschlandticket bzw. auf Angaben des HVV:

Fahrgastsegment	Fahrten im Gültigkeitszeitraum		
	Monatskarte, Abo, Deutschlandticket	Wochenkarte	Tageskarte
Jedermann	36		
Junge Leute ^x inkl. Schüler*innen, Azubis	43	15	4,1
Senior*innen ^x	28		
Quelle	[33], angepasst [†]	[34]	[34]

Tabelle 4: Annahmen zur Nutzungshäufigkeit von Zeitkarten und Tageskarten (Fahrten/Gültigkeitszeitraum).

^xDie Gruppe „Junge Leute“ ist über die Verbünde hinweg nicht scharf abzugrenzen. Berücksichtigt wurden Angebote, die sich vornehmlich an eine Zielgruppe unter 27 richten. Gleches gilt für Senior*innen, für die es mindestens fünf Definitionen gibt, deren Kriterien sich überschneiden. Berücksichtigt wurden Angebote, die sich vornehmlich an eine Zielgruppe über 60 richten.

[†] Für Jedermann wurde der Mittelwert aus der Nutzungshäufigkeit der Pendler*innen und Senior*innen angenommen. Für Junge Leute wurde die Nutzungshäufigkeit der Pendler*innen angenommen.

8.4. Ergänzende Daten

Es wurden Bevölkerungsdaten ergänzt, die den Stand Dezember 2022 bzw. bei den Bürgergeld-Beziehenden das Jahresmittel 2022 beschreiben [30, 31]. Raumtyp und Abfahrtendichte sind dem „ÖV-Atlas“ von Agora Verkehrswende entnommen, Datenstand ist 2023 [32]. Der Raumtyp folgt der EU-Einteilung *urban / intermediär / ländlich* auf Kreisebene. Für die Kommunen wurde der Raumtyp nach der RegioStaR-Typologie Gem5 ergänzt (*urban*: 51, 52 / *intermediär*: 53, 54 / *ländlich*: 55).

9 Literatur

- [1] *Aberle, C.; Daubitz, S.; Schwedes, O. et al* (im Druck): Measuring transport poverty with a mixed-methods approach. A comparative case study of the German cities Berlin and Hamburg. In: Journal of Transport Geography. <https://doi.org/10.15480/882.14841>. Vsl. verfügbar ab Mitte März 2025.
- [2] *Rozynek, C.* (2024): Imagine the financial barrier to public transport use disappears. The impact of the 9-Euro-Ticket on the mobility and social participation of low-income households with children. In: Transport Policy, Heft 149, S. 80-90. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.02.003>.
- [3] *Hille, C.; Gather, M.* (2022): „Das 9-Euro-Ticket hat mir gezeigt, dass man nicht alleine sein muss.“ – Mit dem 9-Euro-Ticket zu mehr sozialer Teilhabe? – Ergebnisse einer Befragung von einkommensschwachen Haushalten zur Wirkung des 9-Euro-Tickets auf das Mobilitätsverhalten und ausgewählte Dimensionen der sozialen Teilhabe. FH Erfurt, Erfurt, https://ivr.fh-erfurt.de/fileadmin/Dokumente/IVR/IVR_Schriftenreihe/Band_29_final/IVR_Band_29_9EuroTicket.pdf.
- [4] *Aberle, C.; Havemann, F.; Porsche, L. et al.* (2022): „Endlich kann ich meine Enkelkinder öfter mal sehen“: wie einkommensarme hhv-Fahrgäste das 9-Euro-Ticket nutzen und was das Ende des Angebots für sie bedeutet : Zwischenergebnisse einer laufenden Befragung. TUHH, Institut für Verkehrsplanung und Logistik; HVV. <https://doi.org/10.15480/882.4562.2>.
- [5] *Schwerdtfeger, S.* (2019): Fahren ohne (gültigen) Fahrschein – Motive, soziale Akzeptanz und alternative Finanzierungsinstrumente, Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung,, Wiesbaden. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-26064-4>.
- [6] *Stark, K.; Kehlbacher, A.; Mattioli, G.* (2023): Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland. Studie für Agora Verkehrswende. DLR, Berlin, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut_Hintergrund/DLR-Agora_Studie_Mobilitaetsarmut.pdf.
- [7] *FGSV* (2015): Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion – Forschungsstand zum Zusammenhang von Mobilitäts- und Teilhabechancen. FGSV, Köln.
- [8] *Lucas, K.; Mattioli, G.; Verlinghieri, E. et al.* (2016): Transport poverty and its adverse social consequences. In: Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport 169, Heft 6, S. 353-365. <https://doi.org/10.1680/itran.15.00073>.
- [9] *Bae, C.-H.C.; Mayeres, I.* (2005): Transportation and Equity. In: *Donaghy, K.; Poppelreuter, S.; Rüdinger, G.* (eds.): Social dimensions of sustainable transport – Transatlantic perspectives, Transport and society. Ashgate, Aldershot, Hants, England, pp. 164-194.
- [10] *Altenburg, S.; Gaffron, P.; Gertz, C.* (2009): Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen – Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich Ebert Stiftung.
- [11] *Bach, S.; Kunert, U.; Radke, S. et al.* (2019): CO2-Bepreisung für den Verkehrssektor? – Bedeutung und Entwicklung der Kosten räumlicher Mobilität der privaten Haushalte bei ausgewählten verkehrspolitischen Instrumenten. Stiftung Arbeit und Umwelt der IG BCE. https://www.arbeit-umwelt.de/wp-content/uploads/190705_Studie_CO2-SteuerVerkehr_DIW_StiftungIGBCE.pdf
- [12] *infas; DLR; IVT et al.* (2019): MiD - Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017, http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Zitreihenbericht_2002_2008_2017.pdf.
- [13] *Aberle, C.* (2023): Was bringt das Deutschlandticket? – Das Deutschlandticket macht Mobilität einfach: Für 49 Euro geht es im Nahverkehr quer durch's Land. Wer profitiert besonders? Die Tarife in über 100 Verbünden geben Hinweise. TUHH, Institut für Verkehrsplanung und Logistik, 2023, <https://www.WasBringt49.de> [Zugriff am: 15.09.2023]. <https://doi.org/10.15480/882.5196>.
- [14] *VDV; DB AG; DB Regio AG* (2023): Evaluation zum Deutschland-Ticket – Bericht zur bundesweiten Marktforschung - Berichtszeitraum Mai bis August 2023. VDV; DB AG; DB Regio AG.
- [15] *Schilling, J.* (2022): Fachvortrag – Veranstaltung „Das 49€-Ticket als Schwungrad für den Ausbau des ÖPNV?“. Friedrich-Ebert-Stiftung; DGB; verdi, Berlin, <https://www.youtube.com/watch?v=PVh5HNM9ZkY>.
- [16] *Wissing, V.* (2022): Keynote-Vortrag – Veranstaltung „Das 49€-Ticket als Schwungrad für den Ausbau des ÖPNV?“. Friedrich-Ebert-Stiftung; DGB; verdi, Berlin, <https://www.youtube.com/watch?v=PVh5HNM9ZkY>.
- [17] *BMDV* (2023): Klimaschutzziele und Beschlüsse. BMDV, 2023, <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Klimaschutz-im-Verkehr/Klimaschutzziele-und-Beschluesse/klimaschutzziele-und-beschluesse.html> [Zugriff am: 06.11.2024].

- [18] *Nationale Plattform Zukunft der Mobilität* (2021): Mobilität von morgen ganzheitlich gestalten - Ergebnisse aus drei Jahren NPM (2018 – 2021) – Ergebnisbericht der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität 10/2021. Nationale Plattform Zukunft der Mobilität, <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2021/10/20211011-NPM-EB21-DE-digital-final.pdf>.
- [19] *Sozialverband Deutschland* (2024): Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende: Deutschlandticket muss Bestand haben. Sozialverband Deutschland, <https://www.sovd.de/presse/pressemitteilungen/meldung/buendnis-sozialvertraegliche-mobilitaetswende-deutschlandticket-muss-bestand-haben>.
- [20] Kröber, M. (2022): Redebeitrag – Podiumsdiskussion „Was bedeutet das 49€-Ticket für den ÖPNV und die Mobilitätswende?“. Friedrich-Ebert-Stiftung; DGB; verdi, Berlin, <https://www.youtube.com/watch?v=PvH5HNM9ZkY>.
- [21] VG Augsburg (2014): Die Ausschlussregelung von Empfängern von Arbeitslosengeld II und Sozialgeld bei der Ausstellung von Sozialtickets verstößt gegen den Gleichheitssatz und ist daher rechtswidrig. VG Augsburg. In: BeckRS 2014, 58810. Az: AU 3 K 14.1030, AU 3 K 14.1032, AU 3 K 14.1039, AU 3 K 14.1040.
- [22] Kowalewsky, R. Bärenticket ist Geschichte – VRR schafft zahlreiche Ticketoptionen ab [online]. In: RP ONLINE, 2024 [Zugriff am: 06.11.2024], https://rp-online.de/wirtschaft/der-vrr-streckt-500-tarife-und-abo-optionen-kurzstreckentarife-fallen-weg_aid-118452045.
- [23] Bohlmann, S. Kein Schüler-Deutschlandticket in Niedersachsen: Kritik und Enttäuschung im Landkreis Lüneburg [online]. In: Landeszeitung für die Lüneburger Heide, 2024, 1-3 [Zugriff am: 05.11.2024], <https://www.landeszeitung.de/lokales/lueneburg-lk/kein-schueler-deutschlandticket-in-niedersachsen-kritik-und-enttaeuschung-im-landkreis-lueneburg-ODHOICKY3FBYRET7J7S2DBAMXI.html>.
- [24] Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag (2010): Sozialticket kommt in Fahrt – Informationen über Initiativen und bestehende Sozialtickets, aktualisierte Auflage. Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag, Berlin, https://www.nachhaltig-links.de/images/DateienJ2/1_Mobilitaet/2_PDF/2014/110404-Sozialticket_gesamt.pdf.
- [25] Weck, F. (2014): Linke Kommunalpolitik – Für Einsteiger_innen und Fortgeschrittene, Crashkurs Kommune Heft 10, VSA Verlag, Hamburg, https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/VSA_Crashkurs_Kommune/VSA_Crashkurs_Kommune_10_Weck_Linke_Kommunalpolitik.pdf.
- [26] Deutscher Bundestag (2008): Sozialticket für die Deutsche Bahn AG. Antrag der Abgeordneten [...] und der Fraktion DIE LINKE. Deutscher Bundestag, Drucksache 16/10264, [https://dip.bundestag.de/drucksache/sozialticket-für-die-deutsche-bahn-ag/16869](https://dip.bundestag.de/drucksache/sozialticket-f%C3%BCr-die-deutsche-bahn-ag/16869).
- [27] Kęblowski, W. (2018): Free Public Transit: Scope and Definitions. In: Dellheim, J.; Prince, J. (eds.): Free Public Transit – And Why We Don't Pay To Ride Elevators. Black Rose Books, Montréal, pp. 1-6.
- [28] BA: Jobcenter: Förderung aus dem Vermittlungsbudget. BA, <https://www.arbeitsagentur.de/arbeitslos-arbeit-finden/buergergeld/arbeit-finden/foerderung-aus-dem-vermittlungsbudget-jobcenter> [Zugriff am: 16.11.2024].
- [29] BMI (2021): Fahrtkostenzuschuss für Integrationskurse beantragen. BMI, 2021, <https://verwaltung.bund.de/leistungsverzeichnis/DE/leistung/99011030080000/herausgeber/LeiKa-102854638/region/00> [Zugriff am: 16.11.2024].
- [30] Statistisches Bundesamt: Kreisfreie Städte und Landkreise nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte am 31.12.2022, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/04-kreise.html> [Zugriff am: 01.12.2024].
- [31] BA: SGB II-Hilfequoten (Monats- und Jahreszahlen). Produkt-ID 1501. <https://statistik.arbeitsagentur.de/Statistikdaten/Detail/Aktuell/iiia7/sgbii-quoten/sgbii-quoten-dwolk-0-xlsm.xlsm;jsessionid=FAB5F61460FDB1456F1078EBOFE38B1D?blob=publicationFile&v=2> [Zugriff am: 14.12.2024].
- [32] Agora Verkehrswende (2023): ÖV-Atlas 2023. Agora Verkehrswende, 2023, <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-2023#c213> [Zugriff am: 01.12.2024].
- [33] VDV; DB AG; DB Regio AG (2024): Interpretierende Zusammenfassung – Kernaussagen der bundesweiten Marktforschung zum Deutschland-Ticket. Berichtszeitraum 1. Halbjahr 2024. VDV; DB AG; DB Regio AG, <https://www.vdv.de/evaluation-deutschland-ticket-interpretationsbericht-1.-hj-2024.pdfx?forced=true> [Zugriff am: 04.11.2024].
- [34] Bürgerschaft der FHH (2019): „Pünktlich oder Geld zurück!“ – Was bedeutet die „HVV-Garantie“ für die Kunden und wie hoch sind die Kosten für den HVV? Schriftliche Kleine Anfrage des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 14.11.19 und Antwort des Senats. Bürgerschaft der FHH, Drucksache 21/18987, https://www.buergerschaft-hh.de/parlodok/dokument/68674/puenktlich_oder_geld_zurueck_was_bedeutet_die_hvv_garantie_fuer_die_kunden_und_wie_hoch_sind_die_kosten_fuer_den_hhv.

10 Anhang: Alle Kommunen und Sozialtickets

Die Liste zeigt die 400 Kreise und Kreisfreien Städte sowie 97 kreisangehörige Gemeinden, zu denen Informationen vorliegen. Datensatz mit Erläuterung zu jedem Ticket: doi.org/10.15480/882.14843

Kommune		D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	Einführung politisch diskutiert
Sozialtickets in Schleswig-Holstein					
Dithmarschen	Kreis				
Flensburg	Kreisfreie Stadt		✓		
Handewitt	Gemeinde				2009
Herzogtum Lauenburg	Kreis				2015
Itzehoe	Stadt				2021
Kiel	Kreisfreie Stadt				2024
Lübeck	Kreisfreie Stadt				2023
Neumünster	Kreisfreie Stadt			✓	
Norderstedt	Stadt				2021
Nordfriesland	Kreis				2009
Ostholstein	Kreis				
Pinneberg	Kreis				2022
Plön	Kreis				
Rendsburg-Eckernförde	Kreis				2021
Schleswig-Flensburg	Kreis				2011
Segeberg	Kreis				
Steinburg	Kreis				
Stormarn	Kreis				2019
Sozialtickets in Hamburg					
Hamburg		✓			
Sozialtickets in Niedersachsen					
Ammerland	Landkreis				
Aurich	Landkreis				
Braunschweig	Kreisfreie Stadt		✓		2023
Celle	Landkreis				2021
Cloppenburg	Landkreis				
Cuxhaven	Landkreis				
Delmenhorst	Kreisfreie Stadt				2021
Diepholz	Landkreis	✓			
Emden	Kreisfreie Stadt				
Emsland	Landkreis				2013
Friesland	Landkreis				
Gifhorn	Landkreis				
Goslar	Landkreis				2024
Göttingen	Stadt		✓		
Göttingen	Landkreis		✓		

Kommune		D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	Einführung politisch diskutiert
Grafschaft Bentheim	Landkreis				2009
Hameln-Pyrmont	Landkreis				
Harburg	Landkreis				2014
Heidekreis	Landkreis				
Helmstedt	Landkreis				
Hildesheim	Landkreis				2021
Holzminden	Landkreis		✓		
Leer	Landkreis				2009
Lingen (Ems)	Stadt		✓		
Lüchow-Dannenberg	Landkreis		✓	✓	
Lüneburg	Landkreis				2013
Nienburg (Weser)	Landkreis				2022
Northeim	Landkreis		✓		
Oldenburg	Landkreis				2022
Oldenburg (Oldb)	Kreisfreie Stadt				2018
Osnabrück	Landkreis				
Osnabrück	Kreisfreie Stadt			✓	
Osterholz	Landkreis				2017
Peine	Landkreis				
Region Hannover	Landkreis	✓	✓	✓	
Rotenburg (Wümme)	Landkreis				
Salzgitter	Kreisfreie Stadt		✓		
Schaumburg	Landkreis		✓		
Stade	Landkreis				2021
Uelzen	Landkreis		✓	✓	
Vechta	Landkreis				
Verden	Landkreis				2010
Wesermarsch	Landkreis				
Wilhelmshaven	Kreisfreie Stadt				
Wittmund	Landkreis				
Wolfenbüttel	Landkreis		✓		
Wolfsburg	Kreisfreie Stadt				2024
Sozialtickets in Bremen					
Bremen			✓		
Bremerhaven					2018
Sozialtickets in Nordrhein-Westfalen					
Ahaus	Stadt	✓	✓		2009
Bad Salzuflen	Stadt	✓	✓		
Bielefeld	Kreisfreie Stadt	✓	✓		
Bochum	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Bonn	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Borken	Kreis	✓	✓		
Bottrop	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Bünde	Stadt	✓	✓		

Kommune		SozT erhältlich als			Einführung politisch diskutiert
		D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	
Coesfeld	Kreis	✓	✓		2009
Detmold	Stadt	✓	✓		
Dortmund	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Duisburg	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Düren	Kreis	✓	✓		
Düsseldorf	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Ennepe-Ruhr-Kreis	Kreis	✓	✓	✓	
Essen	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Euskirchen	Kreis	✓	✓	✓	
Gelsenkirchen	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Gladbeck	Stadt	✓	✓	✓	
Gütersloh	Kreis	✓	✓		
Gütersloh	Stadt	✓	✓	✓	
Hagen	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Hamm	Kreisfreie Stadt	✓	✓		
Heinsberg	Kreis	✓	✓		
Herford	Kreis	✓	✓		
Herne	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Hochsauerlandkreis	Kreis	✓	✓		
Höxter	Kreis	✓	✓		
Kleve	Kreis	✓	✓	✓	
Köln	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Krefeld	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Lemgo	Stadt	✓	✓		
Leverkusen	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Lippe	Kreis	✓	✓		
Märkischer Kreis	Kreis	✓			
Mettmann	Kreis	✓	✓	✓	
Minden-Lübbecke	Kreis	✓	✓		
Mönchengladbach	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Monheim am Rhein	Stadt	✓	✓	✓	
Mülheim an der Ruhr	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Münster	Kreisfreie Stadt	✓	✓		
Oberbergischer Kreis	Kreis	✓	✓	✓	
Oberhausen	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Olpe	Kreis	✓	✓		
Paderborn	Stadt	✓	✓		
Recklinghausen	Kreis	✓	✓	✓	
Remscheid	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Rhein-Erft-Kreis	Kreis	✓	✓	✓	
Rheinisch-Bergischer Kreis	Kreis	✓	✓	✓	
Rhein-Kreis Neuss	Kreis	✓	✓	✓	
Rhein-Sieg-Kreis	Kreis	✓	✓	✓	
Siegen-Wittgenstein	Kreis	✓	✓		
Soest	Kreis	✓	✓		

Kommune		SozT erhältlich als			Einführung politisch diskutiert
		D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	
Solingen	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Städteregion Aachen	Kreis	✓	✓		
Steinfurt	Kreis	✓	✓		
Unna	Kreis	✓	✓		
Viersen	Kreis	✓	✓	✓	
Warendorf	Kreis	✓	✓		
Wesel	Kreis	✓	✓	✓	
Wuppertal	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Sozialtickets in Hessen					
Bad Homburg v.d. Höhe	Stadt	✓	✓		
Bensheim	Stadt	✓	✓		
Bergstraße	Landkreis	✓			2010
Darmstadt	Kreisfreie Stadt	✓	✓		
Darmstadt-Dieburg	Landkreis	✓			2019
Frankfurt am Main	Kreisfreie Stadt	✓	✓		
Friedberg (Hessen)	Stadt	✓			2017
Fulda	Landkreis	✓			2008
Gießen	Stadt	✓	✓		
Gießen	Landkreis	✓			2021
Groß-Gerau	Landkreis	✓			
Hersfeld-Rotenburg	Landkreis	✓	✓		
Hochtaunuskreis	Landkreis	✓			
Kassel	Kreisfreie Stadt	✓	✓		
Kassel	Landkreis	✓	✓		
Lahn-Dill-Kreis	Landkreis	✓			2023
Limburg-Weilburg	Landkreis	✓			
Main-Kinzig-Kreis	Landkreis	✓			
Maintal	Stadt	✓		✓	
Main-Taunus-Kreis	Landkreis	✓			2023
Marburg	Stadt	✓	✓		
Marburg-Biedenkopf	Landkreis	✓			
Odenwaldkreis	Landkreis	✓			
Offenbach	Landkreis	✓			2016
Offenbach am Main	Kreisfreie Stadt	✓			2018
Rheingau-Taunus-Kreis	Landkreis	✓			2022
Rüsselsheim am Main	Stadt	✓	✓		
Schwalm-Eder-Kreis	Landkreis	✓	✓		
Vogelsbergkreis	Landkreis	✓			2022
Waldeck-Frankenberg	Landkreis	✓	✓		
Werra-Meißner-Kreis	Landkreis	✓	✓		
Wetteraukreis	Landkreis	✓			2022
Wetzlar	Stadt	✓			
Wiesbaden	Kreisfreie Stadt	✓			
Witzenhausen	Stadt	✓	✓	✓	

Kommune	D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	Einführung politisch diskutiert
Sozialtickets in Rheinland-Pfalz				
Ahrweiler	Landkreis			
Altenkirchen (Westerwald)	Landkreis			
Alzey-Worms	Landkreis			2010
Bad Dürkheim	Landkreis			2018
Bad Kreuznach	Landkreis			2024
Bernkastel-Wittlich	Landkreis			2016
Birkenfeld	Landkreis			2024
Cochem-Zell	Landkreis			2011
Donnersbergkreis	Landkreis			2010
Eifelkreis Bitburg-Prüm	Landkreis			2016
Forst	Gemeinde	✓		
Frankenthal (Pfalz)	Kreisfreie Stadt			2016
Germersheim	Landkreis			2021
Ingelheim am Rhein	Stadt	✓		
Kaiserslautern	Landkreis			2010
Kaiserslautern	Kreisfreie Stadt			2023
Koblenz	Kreisfreie Stadt			
Kusel	Landkreis			2010
Landau in der Pfalz	Kreisfreie Stadt			2021
Ludwigshafen am Rhein	Kreisfreie Stadt		✓	
Mainz	Kreisfreie Stadt	✓		
Mainz-Bingen	Landkreis			2018
Mayen-Koblenz	Landkreis			
Neustadt an der Weinstraße	Kreisfreie Stadt			2010
Neuwied	Landkreis			
Pirmasens	Kreisfreie Stadt			2016
Rhein-Hunsrück-Kreis	Landkreis			
Rhein-Lahn-Kreis	Landkreis			
Rhein-Pfalz-Kreis	Landkreis			2016
Speyer	Kreisfreie Stadt			2010
Südliche Weinstraße	Landkreis			2010
Südwestpfalz	Landkreis			2010
Trier	Kreisfreie Stadt			2009
Trier-Saarburg	Landkreis			2016
Vulkaneifel	Landkreis			2016
Westerwaldkreis	Landkreis			2016
Worms	Kreisfreie Stadt		✓	
Zweibrücken	Kreisfreie Stadt			2020
Sozialtickets in Baden-Württemberg				
Alb-Donau-Kreis	Landkreis			2019
Baden-Baden	Stadtkreis	✓	✓	
Biberach	Landkreis			
Böblingen	Landkreis			2023

Kommune		SozT erhältlich als			Einführung politisch diskutiert
		D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	
Bodenseekreis	Landkreis				
Breisgau-Hochschwarzwald	Landkreis				2021
Calw	Landkreis				
Emmendingen	Landkreis				2018
Enzkreis	Landkreis				
Esslingen	Landkreis				2024
Freiburg im Breisgau	Stadtkreis	✓	✓	✓	
Freudenstadt	Landkreis				
Friedrichshafen	Stadt				
Göppingen	Landkreis				2024
Heidelberg	Stadtkreis	✓			
Heidenheim	Landkreis				
Heilbronn	Landkreis		✓		2024
Heilbronn	Stadtkreis	✓	✓		
Hohenlohekreis	Landkreis		✓		
Isny im Allgäu	Stadt		✓		
Karlsruhe	Stadtkreis		✓		
Karlsruhe	Landkreis				2021
Kehl	Stadt			✓	
Konstanz	Stadt	✓	✓	✓	
Konstanz	Landkreis				2023
Lörrach	Landkreis				
Lörrach	Stadt				2015
Ludwigsburg	Landkreis				2015
Main-Tauber-Kreis	Landkreis				2010
Mannheim	Stadtkreis	✓		✓	
Meersburg	Stadt		✓		
Neckar-Odenwald-Kreis	Landkreis				2018
Offenburg	Stadt		✓	✓	
Ortenaukreis	Landkreis				
Ostalbkreis	Landkreis				2018
Pforzheim	Stadtkreis				2010
Radolfzell am Bodensee	Stadt				
Rastatt	Landkreis				2021
Ravensburg	Landkreis				
Rems-Murr-Kreis	Landkreis				2023
Reutlingen	Landkreis				
Rhein-Neckar-Kreis	Landkreis				2020
Rottweil	Landkreis				
Schwäbisch Hall	Landkreis				
Schwarzwald-Baar-Kreis	Landkreis				
Sigmaringen	Landkreis				
Singen (Hohentwiel)	Stadt		✓	✓	
Stutensee	Stadt				
Stuttgart	Stadtkreis		✓		

Kommune		SozT erhältlich als			Einführung politisch diskutiert
		D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	
Tübingen	Landkreis	✓			
Tuttlingen	Landkreis				
Überlingen	Stadt		✓	✓	
Ulm	Stadtkreis	✓	✓		
Villingen-Schwenningen	Stadt		✓	✓	
Waldbronn	Gemeinde				
Waldshut	Landkreis		✓		
Walldorf	Stadt	✓			
Weingarten	Stadt				
Zollernalbkreis	Landkreis				2021
Sozialtickets in Bayern					
Aichach-Friedberg	Landkreis				2014
Altdorf, Markt	Gemeinde			✓	
Altötting	Landkreis				2022
Amberg	Kreisfreie Stadt				
Amberg-Sulzbach	Landkreis				2010
Ansbach	Kreisfreie Stadt				2013
Ansbach	Landkreis				2015
Aschaffenburg	Kreisfreie Stadt		✓		
Aschaffenburg	Landkreis				2018
Augsburg	Landkreis				2014
Augsburg	Kreisfreie Stadt	✓			
Bad Kissingen	Landkreis				
Bad Tölz-Wolfratshausen	Landkreis		✓		
Bamberg	Landkreis				2021
Bamberg	Kreisfreie Stadt				2021
Bayreuth	Landkreis				2010
Bayreuth	Kreisfreie Stadt				
Berchtesgadener Land	Landkreis				
Brannenburg	Gemeinde		✓		
Cham	Landkreis			✓	
Coburg	Kreisfreie Stadt			✓	
Coburg	Landkreis			✓	
Dachau	Landkreis		✓		
Deggendorf	Landkreis				
Dillingen a.d. Donau	Landkreis				2014
Dingolfing-Landau	Landkreis				
Dinkelsbühl	Stadt				
Donau-Ries	Landkreis				2010
Ebersberg	Landkreis		✓		
Eichstätt	Landkreis				2010
Erding	Landkreis		✓		
Erlangen	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Erlangen-Höchstadt	Landkreis				2021

Kommune		SozT erhältlich als			Einführung politisch diskutiert
		D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	
Eurasburg	Gemeinde		✓		
Forchheim	Landkreis				2010
Freising	Landkreis		✓		
Freyung-Grafenau	Landkreis				2020
Fürstenfeldbruck	Landkreis		✓		2009
Fürth	Landkreis				2015
Fürth	Kreisfreie Stadt	✓	✓		
Garmisch-Partenkirchen	Landkreis		✓		
Georgensgmünd	Gemeinde				
Günzburg	Landkreis				
Gunzenhausen	Stadt				
Haßberge	Landkreis				2010
Hersbruck	Stadt				
Herzogenaurach	Stadt	✓	✓		
Hof	Landkreis				2010
Hof	Kreisfreie Stadt				
Ingolstadt	Kreisfreie Stadt				2022
Kaufbeuren	Kreisfreie Stadt				
Kelheim	Landkreis				2010
Kempten (Allgäu)	Kreisfreie Stadt				
Kitzingen	Landkreis				2010
Kronach	Landkreis				2010
Kulmbach	Landkreis				2010
Landsberg am Lech	Landkreis		✓		
Landshut	Kreisfreie Stadt			✓	
Landshut	Landkreis				
Lichtenfels	Landkreis				2010
Lindau (Bodensee)	Landkreis				2022
Lindau (Bodensee)	Stadt		✓		
Main-Spessart	Landkreis				
Memmingen	Kreisfreie Stadt				2020
Miesbach	Landkreis		✓		
Miltenberg	Landkreis				2015
Mühldorf a. Inn	Landkreis				
München	Kreisfreie Stadt		✓	✓	
München	Landkreis		✓		
Neuburg-Schrobenhausen	Landkreis				
Neumarkt i.d. OPf.	Landkreis				2010
Neustadt a.d. Aisch-Bad Windsheim	Landkreis				2010
Neustadt a.d. Waldnaab	Landkreis				2019
Neu-Ulm	Landkreis				2024
Nürnberg	Kreisfreie Stadt	✓			
Nürnberger Land	Landkreis				2020

Kommune		D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	Einführung politisch diskutiert
Oberallgäu	Landkreis				2020
Ostallgäu	Landkreis				
Passau	Landkreis				2020
Passau	Kreisfreie Stadt				2022
Pfaffenhofen a.d. Ilm	Landkreis				2012
Regen	Landkreis				2020
Regensburg	Landkreis		✓		
Regensburg	Kreisfreie Stadt	✓	✓		
Rhön-Grabfeld	Landkreis				2016
Rosenheim	Kreisfreie Stadt		✓		
Rosenheim	Landkreis		✓		
Roth	Landkreis				2010
Rottal-Inn	Landkreis				
Schwabach	Kreisfreie Stadt				
Schwandorf	Landkreis			✓	
Schweinfurt	Landkreis				
Schweinfurt	Kreisfreie Stadt		✓		
Starnberg	Landkreis		✓		
Straubing	Kreisfreie Stadt			✓	
Straubing-Bogen	Landkreis				
Tirschenreuth	Landkreis				2010
Traunstein	Landkreis				2019
Unterallgäu	Landkreis				
Weiden i.d. OPf.	Kreisfreie Stadt				2019
Weilheim-Schongau	Landkreis		✓		
Weißenburg-Gunzenhausen	Landkreis				2010
Wendelstein, Markt	Gemeinde				
Wunsiedel i. Fichtelgebirge	Landkreis				2010
Würzburg	Landkreis				2017
Würzburg	Kreisfreie Stadt	✓			
Sozialtickets im Saarland					
Merzig-Wadern	Landkreis		✓		
Neunkirchen	Landkreis		✓		
Regionalverband Saarbrücken	Landkreis		✓		
Saarlouis	Landkreis		✓		
Saarpfalz-Kreis	Landkreis		✓		
St. Wendel	Landkreis		✓		
Sozialtickets in Berlin					
Berlin			✓		

Kommune	D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	Einführung politisch diskutiert
Sozialtickets in Brandenburg				
Angermünde Stadt		✓		
Bad Belzig Stadt		✓		
Bad Freienwalde (Oder) Stadt		✓		
Barnim Landkreis		✓		
Bernau bei Berlin Stadt		✓		
Brandenburg an der Havel Kreisfreie Stadt		✓		
Cottbus Kreisfreie Stadt		✓		
Dahme-Spreewald Landkreis		✓	✓	
Dallgow-Döberitz Gemeinde		✓		
Eberswalde Stadt		✓		
Eisenhüttenstadt Stadt		✓		
Elbe-Elster Landkreis		✓		
Falkensee Stadt		✓		
Frankfurt (Oder) Kreisfreie Stadt		✓		
Fürstenwalde/Spree Stadt		✓		
Guben Stadt		✓		
Havelland Landkreis		✓		
Jüterbog Stadt		✓	✓	
Kleinmachnow Gemeinde		✓		
Königs Wusterhausen Stadt		✓	✓	
Lauchhammer Stadt		✓		
Lübbenau/Spreewald Stadt		✓		
Lübben (Spreewald) Stadt		✓	✓	
Luckau Stadt		✓	✓	
Luckenwalde Stadt		✓	✓	
Ludwigsfelde Stadt		✓	✓	
Märkisch-Oderland Landkreis		✓		
Nauen Stadt		✓		
Oberhavel Landkreis		✓		
Oberspreewald-Lausitz Landkreis		✓		
Oder-Spree Landkreis		✓		
Oranienburg Stadt		✓		
Ostprignitz-Ruppin Landkreis		✓		
Panketal Gemeinde		✓		
Perleberg Stadt		✓		
Potsdam Kreisfreie Stadt		✓		
Potsdam-Mittelmark Landkreis		✓		
Prenzlau Stadt		✓		
Prignitz Landkreis		✓		
Pritzwalk Stadt		✓		
Rathenow Stadt		✓		
Schwedt/Oder Stadt		✓		
Senftenberg Stadt		✓	✓	
Spree-Neiße Landkreis		✓		

Kommune		SozT erhältlich als			Einführung politisch diskutiert
		D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	
Spremberg	Stadt		✓		
Stahnsdorf	Gemeinde		✓		
Teltow	Stadt		✓		
Teltow-Fläming	Landkreis		✓	✓	
Templin	Stadt		✓		
Uckermark	Landkreis		✓		
Werder (Havel)	Stadt		✓		
Wittenberge	Stadt		✓		
Sozialtickets in Mecklenburg-Vorpommern					
Bad Doberan	Stadt				
Bützow	Stadt				
Greifswald	Stadt		✓	✓	
Güstrow	Stadt				
Ludwigslust-Parchim	Landkreis				2016
Mecklenburgische Seenplatte	Landkreis		✓	✓	
Nordwestmecklenburg	Landkreis				2018
Rostock	Landkreis				
Rostock	Kreisfreie Stadt		✓	✓	
Schwerin	Kreisfreie Stadt				2018
Stralsund	Stadt				2021
Vorpommern-Greifswald	Landkreis				
Vorpommern-Rügen	Landkreis				2012
Wismar	Stadt		✓		
Sozialtickets in Sachsen					
Bautzen	Landkreis				
Chemnitz	Kreisfreie Stadt				2018
Dresden	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓	
Erzgebirgskreis	Landkreis				2018
Freiberg	Stadt				
Görlitz	Landkreis				2009
Hoyerswerda	Stadt				
Leipzig	Landkreis				2009
Leipzig	Kreisfreie Stadt	✓			
Löbau	Stadt				
Meißen	Landkreis				2009
Mittelsachsen	Landkreis				2019
Nordsachsen	Landkreis				2009
Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Landkreis				2024
Vogtlandkreis	Landkreis				2009
Zittau	Stadt				
Zwickau	Landkreis				2018

Kommune	D-Ticket	Zeit/Abo	Bartarif	Einführung politisch diskutiert
Sozialtickets in Sachsen-Anhalt				
Altmarkkreis Salzwedel	Landkreis			2021
Anhalt-Bitterfeld	Landkreis			2011
Börde	Landkreis			
Burgenlandkreis	Landkreis			2013
Dessau-Roßlau	Kreisfreie Stadt			
Halberstadt	Stadt		✓	
Halle (Saale)	Kreisfreie Stadt			2019
Harz	Landkreis		✓	
Jerichower Land	Landkreis			2005
Magdeburg	Kreisfreie Stadt	✓		
Mansfeld-Südharz	Landkreis		✓	
Saalekreis	Landkreis			2008
Salzlandkreis	Landkreis			
Stendal	Landkreis			2008
Wittenberg	Landkreis			
Sozialtickets in Thüringen				
Altenburger Land	Landkreis			2023
Eichsfeld	Landkreis			2011
Eisenach	Stadt			2024
Erfurt	Kreisfreie Stadt	✓		
Gera	Kreisfreie Stadt			2017
Gotha	Landkreis			2023
Greiz	Landkreis			2009
Hildburghausen	Landkreis			
Ilm-Kreis	Landkreis	✓		2019
Jena	Kreisfreie Stadt	✓	✓	✓
Kyffhäuserkreis	Landkreis	✓	✓	
Nordhausen	Landkreis			2011
Nordhausen	Stadt	✓		
Saale-Holzland-Kreis	Landkreis			2016
Saale-Orla-Kreis	Landkreis	✓		
Saalfeld-Rudolstadt	Landkreis	✓		
Schmalkalden-Meiningen	Landkreis			
Sömmerda	Landkreis			2012
Sonneberg	Landkreis		✓	
Suhl	Kreisfreie Stadt			1997
Unstrut-Hainich-Kreis	Landkreis			
Wartburgkreis	Landkreis			2013
Weimar	Kreisfreie Stadt	✓	✓	
Weimarer Land	Landkreis			2016

Datensatz mit Erläuterung zu jedem Ticket: doi.org/10.15480/882.14843



Impressum

Herausgeber:

Deutscher Paritätischer Wohlfahrtsverband – Gesamtverband e. V.

Oranienburger Str. 13-14 | 10178 Berlin

Telefon +49 (0)30 24636-0 | Telefax +49 (0)30 24636-110

E-Mail: info@paritaet.org

Internet: www.paritaet.org

Inhaltlich Verantwortlicher gemäß Presserecht: Dr. Joachim Rock

Autor der Studie:

Christoph Aberle, Institut für Verkehrsplanung und Logistik, Technische Universität Hamburg

Redaktion:

Sophie-Marie Aß, Der Paritätische Gesamtverband

Claudia Cornelsen, Der Paritätische Gesamtverband

Dr. Jonas Pieper, Der Paritätische Gesamtverband

Gestaltung:

Christine Maier, Der Paritätische Gesamtverband

Titelbild:

© Yulia Burmistrova - AdobeStock

1. Auflage, März 2025