

Semesterticket

Informationen zu den Aktivitäten
des AK Semesterticket der TUM
zur Entwicklung und Einführung
eines Sondertarifes für die Studierenden
im Münchener Hochschulraum



Semestertickets im Bundesgebiet (Auswahl): Aachen, Berlin, Bielefeld, Bochum, Bonn, Bremen, Darmstadt, Dortmund, Dresden, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Frankfurt (Oder und Main), Hamburg, Hannover, Heidelberg, Karlsruhe, Kaiserslautern, Kassel, Kiel, Köln, Leipzig, Mainz, Mannheim, Paderborn, Potsdam, Stuttgart, Trier, Tübingen, Ulm, Wolfsburg

In Bayern: Augsburg, Bamberg, Regensburg, Würzburg

Cambridge (USA), 29. Mai 2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

warum existiert in München kein Semesterticket? Während im bundesdeutschen Vergleich mittlerweile über 80 Städte ihren Studierenden diesen Sondertarif für den öffentlichen Nahverkehr anbieten, hofft die Mehrheit der ca. 80.000 Münchener Studierenden (nach eigenen Angaben der Stadt) seit 1992 vergeblich auf eine Lösung dieses Problems.

Die Studentische Vertretung der TUM hat es sich in Form unserer Gruppe zur Aufgabe gemacht, diese Thematik so grundlegend und konstruktiv wie möglich zu lösen, sowohl konzeptionell, als auch politisch – in rein ehrenamtlicher Arbeit.

Der Handlungsbedarf ist enorm: Im Rahmen unserer online **Umfrage 2006**, an welcher mit 6.451 Personen ein Drittel aller Studierenden der TUM teilgenommen hat, konnten wir feststellen, dass die durchschnittlichen Ausgaben der MVV-Nutzer an der TUM mit ca. EUR 266,73 pro Semester im Vergleich eine Monatsmiete im Studentenwohnheim übersteigen.

Durch die Reduzierungen der Ausgleichszahlungen für den öffentlichen Nahverkehr ist in München mittlerweile die Situation entstanden, dass Arbeitnehmer größerer Unternehmen eine Zeitkarte des MVV günstiger erwerben können, als die Studierenden: der MVV gibt Rabatte bei Jahreskarten ab einer Mindestabnahme von 1.000 Stück im Rahmen der IsarCardJob direkt an die Kunden weiter, während der Studententarif fast vollständig und in erheblichem Maße vom Freistaat subventioniert werden muss.

Nach unserer Recherche der **rechtlichen Rahmenbedingungen** und einem **Vergleich der bundesweit praktizierten Modelle** für ein Semesterticket haben wir orientiert an Stuttgart und durch Gespräche mit Experten ein **Modell** entwickelt, welches basierend auf unseren Daten durch eine entsprechende **Argumentationslinie** gestützt wird. Das entsprechende Sockelmodell ist auch das Ergebnis eines Diplomanden der Hochschule München bei der Deutschen Bahn.

Im Februar 2007 wurde mit der Stadt München und dem MVV durch das Studentenwerk München und die TUM das erste Gespräch in der aktuellen Verhandlungsrunde geführt. Im weiteren Verlauf hat sich das vorgeschlagene Modell als einzig rechtlich und ökonomisch umsetzbare Lösung für ganz München bestätigt. Dieses Tarifmodell könnte selbst umsatzneutral, d.h. ohne Verlust für die Verkehrsbetriebe eingeführt werden, und würde Ersparnisse durch vereinfachten Vertrieb bieten. Basierend auf einer Marktforschung des MVV ist der Tarif berechnet und bedarf derzeit der Zustimmung einzelner Gesellschafter, nachdem das Studentenwerk und das Wissenschaftsministerium mit dem MVV und den Hochschulen rechtliche sowie vertriebstechnische Details klären konnten.

Mit Blick auf die Herausforderungen des Abitur-Doppeljahrganges 2011, Einrichtung interdisziplinärer Studiengänge oder auch künftigen Möglichkeiten einer finanziellen Förderung durch Hochschule, Stadt oder Land, möchten wir Ihnen die wichtigsten Ergebnisse unserer 3-jährigen Arbeit präsentieren und Hintergrundinformationen zur Verfügung stellen.

Inhalt

Der Inhalt dieser Mappe ist eine Sammlung der wichtigsten Daten und Fakten zu einem Semesterticket im Münchener Hochschulraum.

Teil A: Umsätze der TUM-Studierenden, Tarifmodell, Ziele und Argumentation	5
Durchschnittliche Ausgaben der TUM-Studierenden im Semester, Vorschlag für ein Tarifmodell	6
Verhandlungsziele, Positionen des AK & Herausforderungen im Münchener Hochschulraum	8
Koordination des Vorgehens	9
Argumentationspunkte für Verhandlungen	10
 Teil B: Online Umfrage an der TUM im Jahr 2006	 15
Zusammenfassung der Umfrage	16
Berechnung der Umsätze	17
Verwendeter Fragebogen	26
Detaillierte Ergebnisse der Umfrage	37
Werbung während der Umfrage	71
 Teil C: Ist-Stand München und Bundesgebiet, Diplomarbeit zum Standort München	 75
Stellungnahme des MVV zum Semesterticket an die Fachschaft Maschinenbau der TUM vom 27.10.2004	76
Zusammenfassung Diplomarbeit FH München von Hendrik David bei der Deutschen Bahn „Analyse zur Einführung eines Semestertickets am Hochschulstandort München“	78
Bundesweiter Vergleich Semesterticket: Modelle und historische Entwicklung	84
 Teil D: Rechtliche Grundlagen	 95
Bayerisches Hochschulgesetz Artikel 95 Abs. 4	96
Urteil Bundesverfassungsgericht 2000	97
Brief des Bayerischen Staatsministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst	99
Fallbeispiel Nürnberg (im Jahr 2004 letzte gescheiterte bayerische Initiative für ein Semesterticket)	102
Artikel Süddeutsche Zeitung vom 24.05.2005	103
Briefwechsel Studentenwerk, Staatsministerium und Stadt Nürnberg	104
Vorlage für einen Vertrag zwischen Studentenwerk und Verkehrsbetrieben	122
 Teil E: Präsentation für das erste Gespräch in der aktuellen Verhandlungsrunde	 129
mit der Stadt München, den Verkehrsbetrieben, dem Studentenwerk München und der TUM	
Modellvorschlag der Studentischen Vertretung der TUM (siehe Folie 17)	

Für die Unterstützung von Herrn Dr. Wiesheu (Freigabe der Diplomarbeit der FHM) sowie Herrn Dr. Goppel möchten wir herzlich danken, ebenso der Geschäftsführung des Studentenwerkes München und der Hochschulleitung der TUM für die hervorragende Zusammenarbeit.

Im Namen unseres Arbeitskreises an der TUM für die Münchener Studierenden verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

Christian Briegel, Andreas Haslbeck, Artur Wachelka und Hendrik David

Innerhalb dieses Dokumentes wurden einige Seiten aus Layoutgründen absichtlich frei gelassen.

Semesterticket – Teil A

Umsätze der TUM-Studierenden
und Vorschlag für ein Tarifmodell

Argumentation und Vorgehensweise
zur Verhandlung eines Pilotprojektes
mit der Stadt München und dem MVV

München und Toulouse, 13. November 2006

Umsätze der TUM-Studierenden & Modellvorschlag

Momentanes Nutzerverhalten und Kosten der Studierenden an der TUM (laut Umfrage 2006):

64,6% nutzen aktuell den MVV auf dem Weg zur Universität

24,5% würden umsteigen, wenn der MVV ein günstigeres Angebot als bisher machen würde

durchschn. Ausgaben pro Kopf für den MVV im Semester (alle Standorte): **206,28 EUR**

durchschn. Ausgaben für MVV-Nutzer zur Universität im Semester (alle Standorte): **266,73 EUR**

durchschn. Ausgaben für MVV-Nutzer von 205,82 EUR (Medizin) bis 341,85 EUR (Biowiss.) im Semester

Gesamtausgaben aller TUM-Studierenden (18.951 SS06) für den MVV im JAHR: **7.818.424,56 EUR**

-> hohe Grundausgaben aller Studierenden, dadurch würde ein Pflichtticket für alle bei ca. 206 EUR liegen

-> mit mindestens 200 EUR im Semester hohe Kosten für MVV-Nutzer zur Universität, Spitze über 300 EUR

Vorschlag für einen Tarif orientiert am „Stuttgarter Modell“ (Zwei-Komponentenmodell mit Nutzeffekt)

- Sockelbetrag, für alle Studierenden verpflichtend
 - a. Gültigkeitsbereich: Gesamtnetz
 - b. Nebenzeiten: Mo – Fr ab 18:00 Uhr (spätestens ab 18:30 Uhr) bis Betriebsschluss, Sa und So sowie an Feiertagen jeweils ganztags
- Freiwilliger Aufpreis für ein ganztags gültiges Semesterticket: Gliederung des freiwilligen Aufpreises für 3 Gültigkeitszonen
 - a. Innenraum (Ringe 1-4),
 - b. Außenraum (Ringe 5-16) und
 - c. Gesamtnetz (Ringe 1-16)
- Preisbeispiel Stuttgart (aktuell: WS 2008/09, Gültigkeit jeweils 6 Monate im Gesamtnetz):
 - a. 34,85 EUR für alle Studierenden verpflichtender Sockelbetrag für Nutzung zu Nebenzeiten
 - b. 163,50 EUR freiwilliger Aufpreis für ein ganztags gültiges Semesterticket

Vorteile dieser Lösung:

- Niedrigerer Pflichtbeitrag für Studierende als beim sogenannten Ein-Komponentenmodell
- Verträglich mit der bisherigen Position des Wissenschaftsministeriums, hohe Pflichtbeiträge zu vermeiden (Einführung eines Ein-Komponentenmodells von 93 Euro pro Sem. ist 2004 in Nürnberg gescheitert)
- Niedrigere Haftungssumme für das Studentenwerk als Vertragspartner der Verkehrsbetriebe
- Solidarische Unterstützung der Mehrheit der Studierenden, welche den öffentlichen Nahverkehr auf dem Weg zur Hochschule nutzen: nur durch den Sockelbetrag wird ein freiwilliges Semesterticket ermöglicht
- Nutzeffekt (Fahrtmöglichkeit zu Nebenzeiten) fördert Lebensqualität, entspricht studentischem Nutzerverhalten und stellt für sich betrachtet ein ebenfalls attraktives Angebot dar

Kurzer Exkurs zu Modellen und Rechtslage:

In den meisten Städten des Bundesgebietes wird ein sogenanntes Ein-Komponentenmodell praktiziert: Die durchschnittlichen Ausgaben der Studierenden einer Hochschule bzw. der gesamten Stadt werden ermittelt und als Pflichtbeitrag auf alle Personen umgelegt. Den Verkehrsbetrieben entsteht hierdurch kein Umsatzverlust. Als Vertragspartner agieren meist die Studentischen Vertretungen und die Verkehrsbetriebe.

In Bayern übernimmt laut Hochschulgesetz das Studentenwerk als Körperschaft diese Aufgabe, ebenso in Baden-Württemberg. Das teuerste Ein-Komponentenmodell in Bayern liegt bei ca. 42 Euro pro Semester

(Regensburg). Auf Grund des Risikos von Klagen gegen verpflichtende Beiträge hat sich insbesondere in Baden-Württemberg das Sockelmodell bewährt, da es aus einem niedrigeren Pflichtbeitrag (Sockelbetrag) und einer freiwilligen Komponente besteht. In Stuttgart wurde es 2001 eingeführt und verzeichnet steigende Nutzerzahlen. Der freiwillige Aufpreis des Sockelmodells stellt im Gegensatz zum Ein-Komponentenmodell ein unternehmerisches Risiko für die Verkehrsbetriebe dar.

Der in München zu erwartende Pflichtbeitrag würde selbst bei hohen Rabatten im Ein-Komponentenmodell weit über 150 Euro betragen (die durchschnittliche Ausgaben der Studierenden an der TUM belaufen sich auf ca. 206 Euro pro Semester). Auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Situation der Studierenden, der Rechtslage und eines eventuellen Haftungsrisikos für das Studentenwerk im zweistelligen Millionenbereich scheint in München nur das vorgeschlagene Zwei-Komponenten- bzw. Sockelmodell umsetzbar.

Descriptive Statistics						
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Variance
Umsatz Monatskarten (im SEMESTER)	6451	,00	843,00	163,8646	142,89150	20417,980
Umsatz zusätzlicher Wochenkarten (pro Semester)	6451	,00	730,40	29,1368	53,26234	2836,877
Umsatz zusätzlich weitere Tarife (pro Semester)	6451	,00	50,00	13,2835	16,78741	281,817
Gesamtausgaben im SEMESTER	6451	,00	1107,75	206,2848	157,45115	24790,865
Valid N (listwise)	6451					

Tabelle 1: Durchschnittliche Ausgaben aller Studierenden pro Semester

Descriptive Statistics



Standort der TUM		N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Variance
München, Arcisstraße	Gesamtausgaben im SEMESTER	1091	,00	863,00	243,2064	126,14099	15911,550
	Valid N (listwise)	1091					
München, Klinikum r.d. Isar	Gesamtausgaben im SEMESTER	300	,00	576,00	207,9992	95,05364	9035,195
	Valid N (listwise)	300					
München, ZHS	Gesamtausgaben im SEMESTER	173	,00	843,00	223,7867	126,08573	15897,610
	Valid N (listwise)	173					
Garching	Gesamtausgaben im SEMESTER	2135	,00	843,00	288,8170	119,21380	14211,931
	Valid N (listwise)	2135					
Freising / Weißenstephan	Gesamtausgaben im SEMESTER	395	,00	893,00	279,2082	203,63556	41467,441
	Valid N (listwise)	395					
München, Lothstraße	Gesamtausgaben im SEMESTER	72	,00	843,00	247,7817	146,67070	21512,295
	Valid N (listwise)	72					

Tabelle 2: Durchschnittliche Ausgaben von MVV-Nutzern nach Standorten

Alle durchschnittlichen Ausgaben (engl. Mean, arithmetisches Mittel) sind in Euro und resultieren aus dem erhobenen Nutzungsverhalten der Umfrage 2006. Die Berechnung basiert auf dem ab April 2006 geltenden Tarifsystem des MVV.

Für einen detaillierten Überblick zu Ausgaben nach Standorten und Studiengängen bzw. einer Differenzierung von Nutzern und Nichtnutzern des MVV, siehe Seite 18.

Verhandlungsziele, Position & Herausforderungen

Position (orientiert an den Ergebnissen der TUM-weiten online Umfrage):

1. Einjähriges Pilotprojekt an der Technischen Universität München, notwendige Betrachtung der Nutzerquoten im Winter- und Sommersemester
2. Sockelmodell bzw. Zwei-Komponenten-Modell, Referenzbeispiel Stuttgart, verpflichtende Zahlung eines Sockelbetrages, Möglichkeit zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu Nebenzeiten für alle Studierenden der TUM
3. Freiwilliger Aufpreis für ein ordentliches Semesterticket, Gültigkeit: ganztags, ein Semester, Gesamtnetz
4. Weiterhin die Möglichkeit zum parallelen Erwerb von Zeitkarten nach dem Ausbildungstarif II
5. Gemeinsames koordiniertes Vorgehen mit der Hochschulleitung der TUM
6. Option auf Verstärkung des Pilotprojektes bei akzeptabler Nutzung sowie die Erweiterung des Angebotes auf andere Hochschulen

Mögliche Verhandlungsziele (Rahmendaten eines möglichen Pilotprojektes, verhandlungstaktisch einsetzen):

1. Sockelbetrag, für alle Studierenden verpflichtend
 - a. Gültigkeitsbereich: Gesamtnetz
 - b. Nebenzeiten: Mo – Fr ab 18:00 Uhr (spätestens ab 18:30 Uhr) bis Betriebsschluss, Sa und So sowie an Feiertagen jeweils ganztags
 - c. Maximalbetrag pro Studierendem im Semester: Verhandlung 30 EUR max. 39 EUR
2. Freiwilliger Aufpreis für ein ganztags gültiges Semesterticket
 - a. Maximaler Aufpreis im Gesamtnetz: Verhandlung 145 EUR max. 160 EUR
 - b. Gliederung des freiwilligen Aufpreises für 3 Gültigkeitszonen:
Innenraum (Ringe 1-4), Außenraum (Ringe 5-16) und Gesamtnetz (Ringe 1-16)
3. Integration des Semestertickets in die StudentCard der TUM
4. Einführungshorizont Wintersemester 2007/08 (aktuell: Wintersemester 2009/10 realistisch)
5. Alternativ: Großzügigere Regelung der wählbaren Ringe in Kombination mit dem Aufpreis der grünen Jugendkarte, Gewährung von Rabatten bei Erwerb mehrerer Zeitkarten

Herausforderungen: Warum ist die Umsetzung eines Semestertickets in München schwierig?

1. Bereits hohe Nutzerquote der Studierenden: Durch ein Semesterticket wird durch nur wenige neue Nutzer kein nennenswertes Umsatzplus generiert, welches ein günstigeres Angebot kompensiert.
2. Hohes Preisniveau im Grundtarif des MVV: Wenig Potential zur erheblichen Korrektur der Ticketpreise.
3. Verhältnismäßig lange Fahrtstrecken für Studierende der TUM im Vergleich zur LMU: Von einem günstigeren Ticketpreis profitieren (nach bisherigen Schätzungen) vor allem die Studierenden der TUM.
4. Viele Instanzen und Parteien bei der Beantragung und Umsetzung eines Tickets:
Universität, Studentenwerk, MVV (bestehend aus MVG, DB, RVO, Verkehrsbetriebe), Vernetzung Stadt München, Stadtwerke und MVV (viele Ansprechpartner / Unterstützer, kaum „Verantwortliche“), 3 Staatsministerien, ...
5. Keine Finanzhoheit der Studierenden, welche direkte Verhandlungen mit dem MVV erlauben würde, wobei das Studentenwerk seit Mitte der 1990er Jahre Unterstützung signalisiert.
6. Berechnungen auf der Basis unserer Umfrage zeigen, dass die durchschnittlichen Ausgaben der Studierenden für den MVV zu hoch liegen, um allein durch Umschichtungen oder Querfinanzierungen ein günstigeres Semesterticket umsetzen zu können, solange durch den MVV nicht der Grundpreis gesenkt wird, oder alternative Finanzierungsquellen erschlossen werden.

Koordination des Vorgehens

TUM intern:

1. Bereitstellung der Unterlagen zur TUM-weiten online Umfrage in Verbindung mit Hintergrundinformationen, einer Argumentationskette und weiteren Schritten als Verhandlungsgrundlage durch die Studentische Vertretung.
2. Begutachtung dieser Unterlagen durch Prof. Herrmann (Präsident TUM), Helene Riefer und weiteren Mitgliedern der Hochschulleitung. Auswahl und Festlegung einer gemeinsamen Arbeitsgrundlage.
3. Vereinbarung eines abgestimmten Vorgehens und zu erfüllender Verhandlungsziele: nur die TUM bzw. das Studentenwerk München könnten als Körperschaft die Interessen der Studierenden gegenüber den Verkehrsbetrieben vertreten.

TUM extern, positiver Verlauf:

4. Kontaktaufnahme der TUM mit dem Studentenwerk München.
5. Information und Einbeziehung weiterer Hochschulen in die Bemühungen um ein Semesterticket.
6. Kontaktaufnahme mit der Stadt München (OB Ude, Wirtschaftsreferent Dr. Wieczorek) und dem Münchener Tarifverbund (Freitag, Specht), Abstimmungsgespräche zur Verhandlung eines möglichen Pilotprojektes basierend auf dem Stuttgarter Sockelmodell.
7. Im Falle der Bereitschaft des MVV zur Durchführung eines einjährigen Pilotprojektes: Verhandlungsgespräche, Preisgestaltung, Rahmenbedingungen zur Durchführung und Evaluation des Pilotprojektes, Herausforderungen einer Ausdehnung des Angebotes auf weitere Hochschulen.
8. Vorzuziehen wäre eine unbürokratische Regelung dieses Sondertarifes innerhalb des MVV. Ansonsten folgen Schritte 9 und 10.
9. Gemäß dem Bayerischen Hochschulgesetz (BayHSchG) §106 Abs 3 ([aktuell: in BayHSchG §95 Abs 4 geändert](#)) ist für die Einführung eines Sondertarifes für Studierende die Zustimmung des Verkehrsbetriebe einerseits und andererseits des Studentenwerkes und folgender Landesministerien notwendig: Staatsministerium für Finanzen, Staatsministerium für Unterricht, Kultus, Wissenschaft und Kunst, Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr.
10. Neben diesen Beteiligten sind eventuell weitere Gespräche mit der Stadt München zu führen, insbesondere dem Oberbürgermeister und dem Referenten für Wirtschaft als Vertreter in der Gesellschafterversammlung des MVV.

Zurück an der TUM:

11. Information von Studierenden und Mitarbeitern über die Möglichkeiten für Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs, zum Ticketbezug und den Rahmenbedingungen des Pilotprojektes. Rückblickende Information über bisherige Aktivitäten zu diesem Thema. Information der Öffentlichkeit.
12. Abschließendes Votum der Studierenden der TUM: Urabstimmungen.
13. Diskussion über Fördermöglichkeiten aus Studienbeiträgen mit der Hochschulleitung. Antrag durch die Studierenden in der überfakultären Studienbeitragskommission. Je nach zeitlichem Verlauf ist diese vorläufige Bereitstellung von Mitteln eventuell vorzuziehen ([aktuell: nach BayHSchG laut Rücksprache mit dem Ministerium nicht möglich, da keine unmittelbare Verbesserung der Studienbedingungen](#)).

Nach Schritt 6, im Falle eines negativen Verlaufes (keine Bereitschaft des MVV für ein Pilotprojekt):

7. Diskussion zwischen Hochschulleitung und Studierenden über mögliche Ansätze und Vorgehensweisen.
8. Prüfung von Optionen für Studierende, durch gezielte Information der Öffentlichkeit einen positiven Entscheidungsfindungsprozess bei den Verkehrsbetrieben in Gang zu setzen.
9. Planung und Durchführung zielführender Aktionen (beispielsweise einen Tag U-Bahnfahren im Sinne der zu formulierenden „13. und 14. Monatsmiete“). Information der Öffentlichkeit.

Argumentationspunkte für Verhandlungen

1. Vergleich der Preisgestaltung und Kalkulation des „Job Tickets“ mit dem Ausbildungstarif II

Der Sontertarif für Auszubildende und Studierende ist im Netz des MVV in zwei Gruppen aufgeteilt. Diese sind in ihrer Preisgestaltung abhängig vom Alter des Nutzers. Für Studierende gilt der Ausbildungstarif II. Die Kosten orientieren sich an den normalen Zeitkartentarifen der „Isar Card“ abzüglich einer Ausgleichszahlung, für die laut dem Personenbeförderungsgesetz nach § 45a PBefG der Freistaat Bayern aufkommt. Aus Sicht des MVV generiert jeder Nutzer des Ausbildungstarifes II somit den gleichen Umsatz, wie die Nutzer der IsarCard.

Firmen und Institutionen erhalten für ihre Angestellten einen Preisnachlass von 5% bis 10% auf die normale IsarCard im Rahmen des Job Tickets. Im Gegenzug müssen sie dem MVV einen festgelegten Mindestumsatz für Tickets garantieren. Durch die Gewährung dieses Rabattes entstehen dem MVV Umsatzeinbußen, welche der Tarifverbund selbst trägt.

Im Gesamtumsatz macht der MVV somit Firmen und Institutionen ein besseres Angebot als den Studierenden, und dies auf eigene Rechnung. Der MVV trägt ferner der besonderen Sorgfaltspflicht gegenüber der finanziellen Situation von Studierenden zum momentanen Zeitpunkt keine Verantwortung, weil sämtliche Ausgleichszahlungen durch den Staat erfolgen. Da durch die Verkehrsminister der Länder die konsequente Senkung der Ausgleichszahlungen beschlossen wurde, werden die Ausbildungstarife in Zukunft überproportional im Vergleich zum Standardtarif verteuert.

Mit dem Kauf von Zeitkarten durch über 13 000 Studierende würde sich allein die Technische Universität München für den höchsten Rabatt zu Lasten des MVV qualifizieren. Im Einzugsbereich des MVV leben ca. 83 000 Studierende.

2. Unflexibles und inkonsequentes Tarifsysteem

Zeitkarten gelten entweder während einer gesamten Woche (Montag bis Sonntag) oder im gesamten Monat (nach Datum, vom 1. des Monats an). Frei bestimmbare Zeiträume mit gleicher Gültigkeitsdauer oder eine frei wählbare Gültigkeitsdauer werden nicht angeboten.

Beim Kauf von mehreren Monatskarten werden Studierenden keine Rabatte angeboten, obwohl diese Beträge mehrere Hundert Euro erreichen können. Rabatte bei bargeldloser Zahlung im Abonnement wie beim IsarCard Jahresticket (2 bis 2,5 Monate gratis) sind für den Ausbildungstarif nicht existent.

Erhebliche Inkonsequenzen resultieren aus der Nachweispflicht des MVV gegenüber dem Freistaat zum Erhalt der oben genannten Ausgleichszahlungen. Studierende in Weihenstephan mit Wohnsitz in der Innenstadt von München müssen beispielsweise Zeitkarten für die Ringe 1-13 erwerben (im Monat 99,50 EUR), während das Gesamtnetz mit den Ringen 1-16 zu bestimmten Kombinationen für andere Kommilitonen erheblich günstiger zu haben ist (im Monat ab 51,00 EUR). Diese erhebliche Benachteiligung besteht bereits für Nutzer der Ringe 1-7 (im Monat 61,00 EUR) von der Innenstadt nach Garching und betrifft somit beide Außenstandorte der TUM.

Bei der Ausstellung eines Ausweises für Zeitkarten ist der Gültigkeitsbereich des Tickets (Zeitkartenringe) vom Studierenden nicht beeinflussbar, da der MVV dem Freistaat gegenüber Rechenschaft über die resultierenden Ausgleichszahlungen ablegen muss. Für die Inkonsequenz eines erheblich größeren Gültigkeitsbereichs zu günstigeren Kosten trägt der MVV Verantwortung – dies stellt die Argumentation der Verkehrsbetriebe eines „fairen Angebotes“ im Ausbildungstarif II in Frage.

3. Präferenz Preisgestaltung im Vergleich zum Ausbau der U-Bahn am Campus Garching

Am 14. Oktober 2006 wird die Linie der U6 offiziell in Betrieb genommen. Die Studierenden begrüßen diesen Fortschritt außerordentlich. Im Rahmen der großen Erhebung wurden die Studierenden im Bezug auf diesen Punkt gefragt: Welche Rolle spielt die Erweiterung der U-Bahn zum Campus Garching in Relation bei der Entscheidung, ob in Zukunft diese Verbindung genutzt würde oder nicht.

- 57,4% gaben an, sie würden die bestehende Verbindung der U6 nach Hochbrück und die Buslinien zum Campus bereits nutzen.
- 6,3% werden die verlängerte U-Bahn nicht nutzen.
- 3% gaben an, sie werden zum Wintersemester 2006/07 auf diese neue Verbindung umsteigen.
- Im Vergleich dazu gaben 21,7% an, sie würden auf diese neue Verbindung umsteigen, wenn diese günstiger angeboten würde, als bisher.

Im direkten Vergleich besteht bei einer Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses durch den MVV aus Sicht der Studierenden ein erheblich größeres Potential Neukunden zu gewinnen, als durch die Verlängerung der U-Bahn und der Beibehaltung der bisherigen Preisgestaltung.

4. Semestertickets im Bundesvergleich, Exzellenzstandort München

Das erste Semesterticket wurde 1991 für Hochschulen in Darmstadt eingeführt und findet seitdem Verbreitung im gesamten Bundesgebiet. Für die Universitäten gelten gleichermaßen wie für die Hochschulstandorte und ihren Verkehrsgesellschaften regionale Unterschiede und Besonderheiten; da die Vereinbarungen meist von den Studierenden oder dem Studentenwerk mit den Verkehrsbetrieben auf Regionalebene geschlossen werden, variieren die Ticketpreise, hauptsächlich abhängig von der Netzfläche und den angebotenen Mobilitäts- und Transportdienstleistungen (z.B. U- und S-Bahnen).

Jedes wie die Stadt München ähnlich große Ballungsgebiet bietet den dort beheimateten Studierenden einen speziell auf ihre finanziellen und mobilen Bedürfnisse angepassten pauschalen Sondertarif: Berlin, Hamburg, Stuttgart, Frankfurt, Städteverbund in NRW – einzige Ausnahme: unserer Landeshauptstadt. Der Service der Münchener Verkehrsgesellschaft ist jedoch in keiner Weise umfangreicher, im Gegenteil: in anderen Städten sind Zusatzleistungen wie die Mitnahme von weiteren Fahrgästen, Tieren oder Fahrrädern im Semesterticket inbegriffen, Stuttgart erstattet bei einer Neuansmeldung des Wohnsitzes sogar den Fahrtpreis für ein Semester.

Die nachhaltige Forderung der Studierenden nach einem akzeptablen Angebot für ein Semesterticket in München begründet sich hauptsächlich auf dem krassen Missverhältnis, in dem Kosten für Nutzer des MVV und anderen Verkehrsgesellschaften im Bundesvergleich stehen: keines der angebotenen Semestertickets ist teurer oder nur annähernd so teuer wie der Ausbildungstarif II des MVV für einen durchschnittlichen Nutzer. Gemäß unserer Umfrage muss ein Studierender der TUM für die Fahrt zur Ausbildungsstätte im Jahr ca. 270 EUR im Semester aufbringen. Im Vergleich hierzu stehen (es wird jeweils mit dem Maximalpreis der Hochschulstandorte gerechnet):

Berlin	145,00 EUR + 5,00 EUR Härtefonds	55,6 % des Anteils von München
Hamburg	130,00 EUR + 4,50 EUR Härtefonds	49,8 %
Stuttgart	155,20 EUR + 33,90 EUR Sockelbetrag	70,0 %
VRR	79,95 EUR	29,6 %

Das Stuttgarter Modell ist im Bundesvergleich das teuerste, weil es (wie andere Tickets in Baden-Württemberg) kein verpflichtendes Semesterticket ist, sondern auf einem für alle verpflichtenden Sockelbetrag und einem freiwilligen Aufpreis für ein ordentliches Semesterticket besteht.

Der VRR umfasst beispielsweise Bochum, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Witte und Wuppertal und reicht nahe an das Stadtgebiet von Köln.

Die Studentische Vertretung der TUM schätzt die Vergleichskriterien realistisch ein, so dass folgende Informationen zum Vergleich mit anderen bayerischen Hochschulstandorten rein informativer Natur sind:

Augsburg	38,00 EUR	14,1 % des Anteils von München
Regensburg	36,00 EUR	13,3 %
Würzburg	36,30 EUR	13,4 %

Es wird deutlich, dass die Münchener Studierenden keinesfalls über regionale Preisunterschiede im Bereich von 10 bis 20 % lamentieren. Eine Monatskarte im Ausbildungstarif II von der Innenstadt nach

Freising (Ringe 1-13) übersteigt bereits mit 99,50 EUR die Kosten für ein 6 Monate gültiges Semesterticket für den großen Städteverbund in NRW. Unabhängig von den Gegebenheiten, des Service und der Zuverlässigkeit des MVV spotten diese Preisunterschiede zwischen den hiesigen Aufwendungen in einem Zeitkartentarif und den Möglichkeiten in der Mehrheit der bundesdeutschen Studienorte jedweder Beschreibung.

In der ersten Runde der Exzellenzinitiative der Bundesregierung sind hierbei die Technische Universität München, die Ludwig Maximilians Universität München und die Technische Hochschule Karlsruhe als deutliche Sieger hervorgegangen. Zwei dieser drei ausgezeichneten Spitzenhochschulen sind in München angesiedelt – die Stadt mit ihren Verkehrsbetrieben verpasst seit 16 Jahren die Chance, ihren Studierenden ein attraktives Angebot zu bieten, sollten sich die selbst beschriebenen Bemühungen des Münchener Studentenwerks um ein Semesterticket seit 1992 bewahrheiten. Nachdem der Blick der Öffentlichkeit nun im Besonderen auf das Herz Bayerns fällt, gilt es, dieses einzigartige Manko in einem gemeinsamen abgestimmten Vorgehen zu beseitigen.

5. Missverhältnis zu Ausgaben für Studium und Miete

Die Aufwendungen für Mobilität stellen im Haushalt der Studierenden zusammen mit den Studienbeiträgen und den Wohnungskosten die drei größten Posten dar. Zur Veranschaulichung des finanziellen Rahmens werden daher erneut die durchschnittlichen Ausgaben für einen Nutzer des MVV gemäß unserer Umfrage in Relation gesetzt:

Monatliche Mietkosten Apartment Studentenstadt Freimann (ohne Nebenkosten):	max. 212,40 EUR
Studienbeiträge, Verwaltungskosten und Studentenwerksbeitrag im Semester:	585,00 EUR

Die Ausgaben für den MVV in einem Studienjahr entsprechen somit etwas mehr als 2 Monatsmieten oder etwas weniger als die Hälfte der für Studium aufgewendeten Beiträge und Gebühren.

6. Verantwortung der Stadt München

Im Programm der SPD zur Oberbürgermeister-, Stadtrats- und Bezirksausschlußwahl am 3. März 2002 steht: „Die SPD setzt sich bei Verhandlungen mit dem MVV dafür ein, daß auch in München ein Semesterticket eingeführt wird.“

Der Oberbürgermeister ist von Amtes wegen Vorsitzender des Aufsichtsrates der Stadtwerke München, welche wiederum Träger der Münchener Verkehrsgesellschaft MVG ist. Die MVG stellt im Tarifgebiet des MVV das Angebot für U-Bahn, Straßenbahn und Busse im Stadtgebiet München.

Der Oberbürgermeister sowie der Referent für Arbeit und Wirtschaft vertreten die Interessen der Stadt München ebenfalls in der Gesellschafterversammlung der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, kurz MVV. Die Gesellschafterversammlung legt, vertreten durch alle Beteiligten von MVG, S-Bahn München, RVO sowie weitere kleinere Verkehrsbetriebe, die im Gebiet des MVV geltenden Tarife fest.

Der Landeshauptstadt ist die Notwendigkeit eines Semestertickets somit sehr wohl bekannt. Ferner ist die Einflussmöglichkeit der Landeshauptstadt im MVV sowie der MVG als Betreibergesellschaft für U-Bahn, Bus und Tram gegeben.

7. Infas Studie sowie bisherige Ansätze der Stadt München und des MVV

Im Jahre 2002 wurde von der FDP im Stadtrat die Prüfung eines Semestertickets im Gebiet des MVV angeregt. Die von Infas angefertigte Studie konnte 2003 nicht finanziert werden, startete 2004 und war im Januar 2005 für den Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft Grundlage für folgendes Ergebnis (Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 18.01.2005 (SB), Öffentliche Sitzung): „Die Einführung eines Semestertickets für Studenten wird aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiter verfolgt.“

Die Studie hatte dabei unter anderem festgestellt:

- „In der Gruppe der Schüler, Auszubildenden und Studenten hat der MVV gegenwärtig bereits einen hohen Marktanteil erreicht.
- An dem neuen Angebot einer Halbjahreskarte sind über die Hälfte der Befragten prinzipiell interessiert. Von ihnen äußern abhängig vom tatsächlichen Angebotspreis bis zu vier Fünfteln eine sichere oder wahrscheinliche Kaufbereitschaft.
- Da bedingt durch den bereits erreichten hohen Marktanteil allein durch eine Tarifmaßnahme kaum neue Kunden gewonnen werden, zeigen alle Simulationen ein negatives Ergebnis von im Schnitt etwa fünf Prozent gegenüber den bisher in diesem Teilmarkt erzielten Einnahmen.“

Die Ablehnung der Einführung eines Semestertickets wird die folgt begründet:

„Mit der Einführung eines Semestertickets würde zweifellos der Personenkreis erreicht, der ohnehin bereits den MVV nutzt. Hierdurch ergeben sich aber Mindereinnahmen in nicht unerheblicher Höhe. Unabhängig von der Preisgestaltung lassen sich nennenswerte zusätzliche Einnahmen, die dieses Defizit ausgleichen würden, nicht erzielen.“

Die Simulationsrechnungen von Infas führten zu Mindereinnahmen von –4,86% bis –5,83%. Wie in Punkt 1 aufgeführt nimmt der MVV für Großbetriebe Einbußen von 10% in Kauf. Die Einführung mit der Begründung abzulehnen, dass die Nutzerquote der Studierenden bereits hoch sei, erscheint in diesem Zusammenhang grotesk. Die Argumente einer hohen Nutzerquote bei bestehenden hohen Fahrtpreisen sind durchaus zutreffend, da die Verkehrsbetriebe bei einer Umstellung des Tarfsystems neue Nutzer gewinnen müssen, um den bisherigen Umsatz zu halten oder zu erhöhen. Ohne die Frage nach Querfinanzierungen oder Unterstützung aus anderen Quellen bzw. der besonderen Sorgfaltspflicht gegenüber Auszubildenden zu stellen, wird eine Lösung dieses Problemes nicht erreicht – was zumindest durch die Infas Studie nicht geschehen ist.

Die Stadt München zeichnete Ende des Jahres 2005 eine Diplomarbeit der FH München aus, in der basierend auf eigens erhobenen Daten für alle Münchener Hochschulen ein sogenanntes Sockelmodell (Zwei-Komponenten-Modell) berechnet wird.

8. Bekannte Argumente für den öffentlichen Nahverkehr

Weitere Argumente, welche für eine Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs sprechen, werden nicht einzeln erläutert. Zu diesen gehört eine möglichst hohe Auslastung des Systems mit gleichzeitigen ökonomischen und ökologischen Vorteilen für Nutzer und zukünftige Generationen.

Für die Münchener Verkehrsgesellschaft bietet ein Semesterticket eine feste und kalkulierbare Umsatzgröße. Die jeweiligen Beträge stehen bereits zu Semesterbeginn zur Verfügung und können vom Unternehmen entsprechend angelegt werden.

Ferner hat die Einführung eines Semestertickets Auswirkungen auf reduzierte Kontrollaktivitäten zur Erfassung von Schwarzfahrern und geringeren Absatzkosten für Kundenkarten. Das Potential, dass bisherige Schwarzfahrer bzw. Nichtnutzer des MVV zu zahlenden Kunden im Rahmen eines attraktiven Semestertickets werden, ist ebenfalls bekannt und nicht zu vernachlässigen.

Die Höhe der Lebensqualität an einem Studienort wie München ist ebenfalls mit der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für Freizeitaktivitäten verbunden.

Semesterticket – Teil B

Umfrage zum Semesterticket
im Sommersemester 2006
unter 6.451 Studierenden der TUM

Zusammenfassung der Umfrage	S. 16
Berechnung der Umsätze	S. 17
Verwendeter Fragebogen	S. 26
Detaillierte Ergebnisse der Umfrage	S. 37
Werbung während der Umfrage	S. 71

VERTRAULICH

München, 31. Mai 2006 | überarbeitet am 06. April 2008

Zusammenfassung der online Umfrage 2006

„Semesterticket für Studierende der TUM“

Rahmendaten:

Laufzeit 74 Tage, 28. Februar bis 12. Mai 2006

19.000 Codes dem Immatrikulationsamt übergeben

6.451 ausgefüllte Fragebogen: Teilnahmequote von 34%, an jeder Fakultät mindestens 20%

durchschnittliche Ausfüllzeit: 14,5 Minuten

datenbankbasierte online Umfrage, Logikprüfung im Fragebogen vor Speicherung, SPSS Auswertung

-> großes Interesse der Studierenden, repräsentatives Ergebnis mit sauberen Daten

Hauptergebnis zur Frage eines Semestertickets:

4,3% wünschen überhaupt keine Veränderung zum aktuellen Stand

54,1% sprechen sich dafür aus, ein 1-jähriges Pilotprojekt mit dem Sockelmodell durchzuführen

26,9% sprechen sich für ein Pflichtmodell,

14,7% für ein Abomodell aus

-> klare Präferenz für ein Pilotprojekt basierend auf dem Sockelmodell

-> 77,8% wünschen eine erneute Befragung vor Verlängerung des Projektes

Momentanes Nutzerverhalten und Kosten:

64,6% nutzen aktuell den MVV auf dem Weg zur Universität

24,5% würden umsteigen, wenn der MVV ein günstigeres Angebot als bisher machen würde

durchschn. Ausgaben pro Kopf für den MVV im Semester (alle Standorte): **206,28 EUR**

durchschn. Ausgaben für MVV-Nutzer zur Universität im Semester (alle Standorte): **266,73 EUR**

durchschn. Ausgaben für MVV-Nutzer von 205,82 EUR (Medizin) bis 341,85 EUR (Biowiss.) im Semester

Gesamtausgaben aller TUM-Studierenden (18.951 SS06) für den MVV im JAHR: **7.818.424,56 EUR**

-> hohe Grundausgaben aller Studierenden, dadurch würde ein Pflichtticket für alle bei ca. 206 EUR liegen

-> mit mindestens 200 EUR im Semester hohe Kosten für MVV-Nutzer zur Universität, Spitze über 300 EUR

Überschlagsmäßige Kontrollrechnung (Vergleich zu verkauften Karten im Ausbildungstarif II):

MVV Jahresumsatz Zeitkarten AT II:	2004	35.8 Mio EUR	2005	40.0 Mio EUR
Studierende in München (laut MVV)		85.900		80.000
Anzahl der TUM-Studierenden im jew. SS		18.319 (21,32%)		18.094 (22,62%)
Anteil am Jahresumsatz durch die TUM:		7.635 Mio EUR		9.047 Mio EUR
Durchschnitt pro TUM-Studierendem im jew. SS		208,88 EUR		N/A

-> Bereich der von uns festgestellten Gesamtsumme liegt zwischen Beträgen aus Überschlagsrechnung

Gesamtzahl der Studierenden im Einzugsbereich der Stadt München im MVV Verbundbericht geschätzt

Hinweis: Die Gesamtzahl der Studierenden im Verbundbericht 2005 scheint zu ungenau für eine Berechnung über den Durchschnitt. Ferner ignoriert diese Art der Berechnung die mögliche Abweichung des Fahrverhaltens an verschiedenen Hochschulen. Der Vergleich ist eine Näherung auf Basis des Zeitkartentarifes AT II.

Umfrage 2006

Berechnung der Umsätze

Der wichtigste Teil einer Erhebung vor der Einführung eines Semestertickets ist die Feststellung des aktuellen Umsatzes durch die Studierenden. Aus wirtschaftlichen und rechtlichen Gründen sind die Verkehrsbetriebe daran interessiert, trotz Einführung eines Sondertarifes die gleichen Umsätze in der Zielgruppe der Studierenden einzufahren.

Die Feststellung des aktuellen Umsatzes von Studierenden im Münchener Nahverkehrssystem ist selbst für den MVV nicht trivial, da der entsprechende Ausbildungstarif II auch von älteren Schülern genutzt wird und die Zuordnung von Umsätzen zu Personengruppen oder Hochschulen nicht möglich ist. Ferner nutzen Studierende neben dem vergünstigten Zeitkartentarif auch andere Teile des Tarifsystems wie beispielsweise Tages- oder Streifenkarten.

Bei der Berechnung des durchschnittlichen Umsatzes der Studierenden der TUM treten je nach zu Grunde gelegtem Datenmaterial kleine Abweichungen auf. Die durchschnittlichen Ausgaben belaufen sich in jedem Fall auf über 200 Euro pro Semester (unabhängig ob Nutzer oder Nicht-Nutzer des MVV). Studierende, welche den MVV regelmäßig nutzen, zahlen höhere Beiträge.

Der folgende Abschnitt basiert auf Frage 8 der Erhebung: Es wurde nicht direkt nach persönlichen Umsätzen gefragt, sondern die Anzahl der genutzten Monate und des entsprechenden Zeitkartentarifes erhoben sowie zusätzliche Ausgaben für Wochenkarten und weitere Fahrausweise.

Zunächst folgen durchschnittliche Ausgaben über alle Studierenden, sowohl insgesamt, als auch nach Fachbereichen und Standorten getrennt. Die weiter folgenden Tabellen zeigen in identischer Aufteilung die durchschnittlichen Umsätze von aktiven Nutzern des MVV.

Das Ende dieses Abschnittes zeigt die zu Grunde gelegten Zeitkartentarife. Während die Umfrage zur Beantwortung offen stand erhöhte der MVV seine Tarife. Alle Daten basieren auf dem höheren Tarifsystem vom April 2006. „Studierende“ bezieht sich jeweils auf „Studierende der TUM“.

Wie viel geben alle Studierenden der TUM im Durchschnitt pro Semester für Fahrten mit dem MVV aus? (MVV-Nutzer und –Nichtnutzer)

Welcher durchschnittliche Umsatz erwirtschaftet der MVV im Semester pro Studierenden/-der?

Das arithmetische Mittel (engl. Mean) über alle Teilnehmer der Umfrage beträgt

206,28 EUR

Der durchschnittliche Umsatz beinhaltet:

- Umsatz von Monatskarten pro Semester (alle verfügbaren Zeitkartentarife, von AT II über IsarCard, etc.)
- Umsatz zusätzlich gekaufter Wochenkarten pro Semester (alle verfügbaren Zeitkartentarife, von AT II über IsarCard, etc.)
- Umsatz zusätzlich gekaufter weiterer Tarife, wie z.B. Tages- oder Streifenkarten

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Variance
Umsatz Monatskarten (im SEMESTER)	6451	,00	843,00	163,8646	142,89150	20417,980
Umsatz zusätzlicher Wochenkarten (pro Semester)	6451	,00	730,40	29,1368	53,26234	2836,877
Umsatz zusätzlich weitere Tarife (pro Semester)	6451	,00	50,00	13,2835	16,78741	281,817
Gesamtausgaben im SEMESTER	6451	,00	1107,75	206,2848	157,45115	24790,865
Valid N (listwise)	6451					

Das gewichtete arithmetische Mittel über alle Teilnehmer der Umfrage beträgt

204,65 EUR

An der Umfrage haben Studierende des Campus Garching überproportional stark teilgenommen. Über die Studierendenzahlen der jeweiligen Fachbereiche und den Teilnehmern an der Umfrage lassen sich die Umsätze der jeweiligen Gruppe gewichten. Das gewichtete arithmetische Mittel liegt entsprechend minimal niedriger. Für weitere Auswertungen wird dieser Effekt vernachlässigt.

Fachbereich	N	Summe	Total	Gewichtungsfaktor	gew. Gesamtsumme Fachbereich
Agrar- und Gartenbauwissenschaften	84	13174,10	458	5,452380952	71830,21
Architektur	239	44353,83	1212	5,071129707	224924,02
Bauingenieur- und Vermessungswissenschaften	297	63628,43	964	3,245791246	206524,60
Biochemie	219	57236,17	567	2,589041096	148186,80
Biochemie und Lebensmitteltechnologie	189	35558,65	617	3,264550265	116083,00
Chemie	342	76879,65	881	2,576023392	198043,78
Elektrotechnik und Informatik	606	130189,47	1779	2,935643564	382189,88
Ernährungswissenschaften	115	20578,45	344	2,991304348	61556,41
Forstwissenschaft und Ressourcenmanagement	74	12749,70	496	6,702702703	85457,45
Informatik	644	163160,15	1798	2,791925466	455530,98
Landwirtschaftsarchitektur und Maschinenwesen	68	12660,55	260	3,823529412	48407,99
Maschinenwesen	1678	315109,22	3478	2,072705602	653128,65
Mathematik	422	85409,30	756	1,791469194	153008,13
Medizin	381	71519,15	1400	3,674540682	262800,03
Physik	465	99847,82	959	2,062365591	205922,71
Sportwissenschaften	270	50665,98	1055	3,907407407	197972,63
Wirtschaftswissenschaften	358	78022,83	931	2,600558659	202902,95
			17955 Studierende		3674470,19 Gesamtumsatz (Semester)
			18951 Studierende SS06 lt. Stat.		3878300,45 Gesamtumsatz (Semester)
			204,65 Mittl. Umsatz pro Kopf		

Wie viel geben alle Studierenden im Durchschnitt pro Semester für den MVV aus, nach Standorten getrennt? (MVV-Nutzer und –Nichtnutzer)

WICHTIG: Bei Betrachtung der folgenden Tabellen ist zu unterscheiden, dass die Umsätze jeweils nur die Monatskarten, oder auch Wochenkarten und weitere Tarife beinhalten. „Gesamtausgaben“ bezieht sich auf alle Ausgaben der Studierenden für den MVV.

Descriptive Statistics

Standort der TUM		N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Variance
München, Arcisstraße	Gesamtausgaben im SEMESTER	1461	,00	863,00	210,5910	139,42177	19438,429
	Valid N (listwise)	1461					
München, Klinikum r.d. Isar	Gesamtausgaben im SEMESTER	381	,00	833,50	190,1541	111,75229	12488,574
	Valid N (listwise)	381					
München, ZHS	Gesamtausgaben im SEMESTER	254	,00	843,00	184,0136	135,70064	18414,664
	Valid N (listwise)	254					
Garching	Gesamtausgaben im SEMESTER	3546	,00	1107,75	209,9931	158,52661	25130,686
	Valid N (listwise)	3546					
Freising / Weihenstephan	Gesamtausgaben im SEMESTER	709	,00	893,00	195,7573	207,01806	42856,477
	Valid N (listwise)	709					
München, Lothstraße	Gesamtausgaben im SEMESTER	100	,00	843,00	204,5438	152,61619	23291,702
	Valid N (listwise)	100					

Wie setzen sich diese Gesamtausgabe aus Monatskarten, zusätzlichen Wochenkarten, etc. zusammen, nach Standorten getrennt? (MVV-Nutzer und –Nichtnutzer)

Descriptive Statistics

Standort der TUM		N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Variance
München, Arcisstraße	Umsatz Monatskarten (im SEMESTER)	1461	,00	843,00	166,4262	126,38196	15972,400
	Umsatz zusätzlicher Wochenkarten (pro Semester)	1461	,00	470,40	30,2202	50,87607	2588,374
	Umsatz zusätzlich weitere Tarife (pro Semester)	1461	,00	50,00	13,9446	16,54811	273,840
	Gesamtausgaben im SEMESTER	1461	,00	863,00	210,5910	139,42177	19438,429
	Valid N (listwise)	1461					
München, Klinikum r.d. Isar	Umsatz Monatskarten (im SEMESTER)	381	,00	621,00	146,8255	99,15699	9832,108
	Umsatz zusätzlicher Wochenkarten (pro Semester)	381	,00	319,20	29,2105	45,27356	2049,696
	Umsatz zusätzlich weitere Tarife (pro Semester)	381	,00	50,00	14,1181	15,86171	251,594
	Gesamtausgaben im SEMESTER	381	,00	833,50	190,1541	111,75229	12488,574
	Valid N (listwise)	381					
München, ZHS	Umsatz Monatskarten (im SEMESTER)	254	,00	843,00	138,4793	121,00779	14642,885
	Umsatz zusätzlicher Wochenkarten (pro Semester)	254	,00	244,80	29,4280	42,97879	1847,176
	Umsatz zusätzlich weitere Tarife (pro Semester)	254	,00	50,00	16,1063	17,75683	315,305
	Gesamtausgaben im SEMESTER	254	,00	843,00	184,0136	135,70064	18414,664
	Valid N (listwise)	254					
Garching	Umsatz Monatskarten (im SEMESTER)	3546	,00	843,00	166,8898	144,35088	20837,178
	Umsatz zusätzlicher Wochenkarten (pro Semester)	3546	,00	470,40	30,1925	54,23389	2941,315
	Umsatz zusätzlich weitere Tarife (pro Semester)	3546	,00	50,00	12,9109	16,79685	282,134
	Gesamtausgaben im SEMESTER	3546	,00	1107,75	209,9931	158,52661	25130,686
	Valid N (listwise)	3546					
Freising / Weihenstephan	Umsatz Monatskarten (im SEMESTER)	709	,00	843,00	162,8487	187,41418	35124,075
	Umsatz zusätzlicher Wochenkarten (pro Semester)	709	,00	730,40	20,7563	59,92056	3590,473
	Umsatz zusätzlich weitere Tarife (pro Semester)	709	,00	50,00	12,1523	17,08452	291,881
	Gesamtausgaben im SEMESTER	709	,00	893,00	195,7573	207,01806	42856,477
	Valid N (listwise)	709					
München, Lothstraße	Umsatz Monatskarten (im SEMESTER)	100	,00	843,00	155,7648	137,66264	18951,002
	Umsatz zusätzlicher Wochenkarten (pro Semester)	100	,00	202,40	34,2690	49,79472	2479,514
	Umsatz zusätzlich weitere Tarife (pro Semester)	100	,00	50,00	14,5100	17,76416	315,566
	Gesamtausgaben im SEMESTER	100	,00	843,00	204,5438	152,61619	23291,702
	Valid N (listwise)	100					

Wie viel geben alle Studierenden im Durchschnitt pro Semester für den MVV aus, nach Fachbereichen getrennt? (MVV-Nutzer und –Nichtnutzer)

Descriptive Statistics

Fachbereich		N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Variance
Agrar- und Gartenbauwissenschaften	Gesamtausgaben im SEMESTER	84	,00	893,00	156,8345	210,70726	44397,549
	Valid N (listwise)	84					
Architektur	Gesamtausgaben im SEMESTER	239	,00	863,00	185,5809	138,06824	19062,839
	Valid N (listwise)	239					
Bauingenieur- und Vermessungswesen	Gesamtausgaben im SEMESTER	297	,00	777,00	214,2371	143,23374	20515,905
	Valid N (listwise)	297					
Biowissenschaften	Gesamtausgaben im SEMESTER	219	,00	788,00	261,3524	207,96850	43250,896
	Valid N (listwise)	219					
Brau- und Lebensmitteltechnologie	Gesamtausgaben im SEMESTER	189	,00	874,40	188,1410	204,65379	41883,174
	Valid N (listwise)	189					
Chemie	Gesamtausgaben im SEMESTER	342	,00	843,00	224,7943	155,46732	24170,089
	Valid N (listwise)	342					
Elektrotechnik und Informationstechnik	Gesamtausgaben im SEMESTER	606	,00	843,00	214,8341	132,58366	17578,427
	Valid N (listwise)	606					
Ernährungswissenschaft und Ökotrophologie	Gesamtausgaben im SEMESTER	115	,00	843,00	178,9430	200,31054	40124,313
	Valid N (listwise)	115					
Forstwissenschaft und Ressourcenmanagement	Gesamtausgaben im SEMESTER	74	,00	843,00	172,2932	210,43171	44281,506
	Valid N (listwise)	74					
Informatik	Gesamtausgaben im SEMESTER	644	,00	1107,75	253,3543	151,52966	22961,239
	Valid N (listwise)	644					
Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung	Gesamtausgaben im SEMESTER	68	,00	812,90	186,1846	205,95686	42418,226
	Valid N (listwise)	68					
Maschinenwesen	Gesamtausgaben im SEMESTER	1678	,00	843,00	187,7886	159,77420	25527,796
	Valid N (listwise)	1678					
Mathematik	Gesamtausgaben im SEMESTER	422	,00	555,40	202,3917	145,59011	21196,479
	Valid N (listwise)	422					
Medizin	Gesamtausgaben im SEMESTER	381	,00	833,50	187,7143	111,77896	12494,535
	Valid N (listwise)	381					
Physik	Gesamtausgaben im SEMESTER	465	,00	750,00	214,7265	154,61479	23905,735
	Valid N (listwise)	465					
Sportwissenschaften	Gesamtausgaben im SEMESTER	270	,00	843,00	187,6518	132,79874	17635,505
	Valid N (listwise)	270					
Wirtschaftswissenschaften	Gesamtausgaben im SEMESTER	358	,00	843,00	217,9409	149,40038	22320,473
	Valid N (listwise)	358					

Wie viel wenden Nutzer des MWV im Durchschnitt pro Semester auf?
(ca. 64,6% aller Studierenden, aus Frage 17)

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Variance
Umsatz Monatskarten (im SEMESTER)	4166	,00	843,00	216,0099	126,77245	16071,253
Umsatz zusätzlicher Wochenkarten (pro Semester)	4166	,00	547,50	37,7753	56,46424	3188,211
Umsatz zusätzlich weitere Tarife (pro Semester)	4166	,00	50,00	12,9467	16,29247	265,444
Gesamtausgaben im SEMESTER	4166	,00	893,00	266,7319	133,34710	17781,449
Valid N (listwise)	4166					

Wie viel wenden Nutzer des MWV im Durchschnitt pro Semester auf, nach Standorten getrennt?
(ca. 64,6% aller Studierenden, aus Frage 17)

Descriptive Statistics

Standort der TUM		N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Variance
München, Arcisstraße	Gesamtausgaben im SEMESTER	1091	,00	863,00	243,2064	126,14099	15911,550
	Valid N (listwise)	1091					
München, Klinikum r.d. Isar	Gesamtausgaben im SEMESTER	300	,00	576,00	207,9992	95,05364	9035,195
	Valid N (listwise)	300					
München, ZHS	Gesamtausgaben im SEMESTER	173	,00	843,00	223,7867	126,08573	15897,610
	Valid N (listwise)	173					
Garching	Gesamtausgaben im SEMESTER	2135	,00	843,00	288,8170	119,21380	14211,931
	Valid N (listwise)	2135					
Freising / Weihenstephan	Gesamtausgaben im SEMESTER	395	,00	893,00	279,2082	203,63556	41467,441
	Valid N (listwise)	395					
München, Lothstraße	Gesamtausgaben im SEMESTER	72	,00	843,00	247,7817	146,67070	21512,295
	Valid N (listwise)	72					

Wie viel wenden Nutzer des MVV im Durchschnitt pro Semester auf, nach Fachbereichen getrennt?
(ca. 64,6% aller Studierenden, aus Frage 17)

Descriptive Statistics

Fachbereich		N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Variance
Agrar- und Gartenbauwissenschaften	Gesamtausgaben im SEMESTER	37	,00	893,00	291,9446	234,09614	54801,003
	Valid N (listwise)	37					
Architektur	Gesamtausgaben im SEMESTER	168	,00	863,00	233,5049	124,95395	15613,489
	Valid N (listwise)	168					
Bauingenieur- und Vermessungswesen	Gesamtausgaben im SEMESTER	224	,00	777,00	243,4517	134,85074	18184,721
	Valid N (listwise)	224					
Biowissenschaften	Gesamtausgaben im SEMESTER	140	,00	729,00	341,8507	185,51514	34415,868
	Valid N (listwise)	140					
Brau- und Lebensmitteltechnologie	Gesamtausgaben im SEMESTER	99	,00	675,50	264,1096	200,55542	40222,478
	Valid N (listwise)	99					
Chemie	Gesamtausgaben im SEMESTER	232	,00	843,00	291,8485	118,46977	14035,087
	Valid N (listwise)	232					
Elektrotechnik und Informationstechnik	Gesamtausgaben im SEMESTER	464	,00	836,40	240,5994	115,65061	13375,064
	Valid N (listwise)	464					
Ernährungswissenschaft und Ökotrophologie	Gesamtausgaben im SEMESTER	68	,00	843,00	256,5419	203,03358	41222,633
	Valid N (listwise)	68					
Forstwissenschaft und Ressourcenmanagement	Gesamtausgaben im SEMESTER	41	,00	843,00	261,3427	222,51129	49511,274
	Valid N (listwise)	41					
Informatik	Gesamtausgaben im SEMESTER	452	,00	843,00	303,3686	108,68918	11813,337
	Valid N (listwise)	452					
Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung	Gesamtausgaben im SEMESTER	43	,00	812,90	221,0756	200,89629	40359,321
	Valid N (listwise)	43					
Maschinenwesen	Gesamtausgaben im SEMESTER	883	,00	843,00	283,1666	125,26153	15690,451
	Valid N (listwise)	883					
Mathematik	Gesamtausgaben im SEMESTER	263	,00	555,40	271,7542	107,29744	11512,740
	Valid N (listwise)	263					
Medizin	Gesamtausgaben im SEMESTER	298	,00	576,00	205,8295	95,26007	9074,481
	Valid N (listwise)	298					
Physik	Gesamtausgaben im SEMESTER	301	,00	562,00	285,6644	115,19635	13270,199
	Valid N (listwise)	301					
Sportwissenschaften	Gesamtausgaben im SEMESTER	187	,00	843,00	227,4793	122,25926	14947,326
	Valid N (listwise)	187					
Wirtschaftswissenschaften	Gesamtausgaben im SEMESTER	266	,00	843,00	252,3723	138,68281	19232,923
	Valid N (listwise)	266					

Den Berechnungen wurden folgende Daten zu Grunde gelegt:

Zahl der Studierenden an der TUM im SS 2006, aus Studentenstatistik

18.951

Tarife des MVV, gültig ab dem April 2006, Preise in Euro

Ausbildungstarif II

Geltungsbereich	Ausbildungstarif II Wochenkarten	Ausbildungstarif II Monatskarten
1 oder 2 Ringe (Mindestfahrpreis)	7,90	29,00
3 Ringe	9,50	34,50
4 Ringe	11,40	41,00
5 Ringe	13,00	47,50
6 Ringe	14,90	54,00
7 Ringe	16,80	61,00
8 Ringe	18,40	67,00
9 Ringe	20,20	74,00
10 Ringe	21,90	80,00
11 Ringe	23,60	86,00
12 Ringe	25,30	92,50
13 Ringe	27,20	99,50
14 Ringe	29,00	106,00
15 Ringe	30,60	112,00
16 Ringe	32,50	118,50

Grüne Jugendkarte

Geltungsbereich	
Innenraum	11,00
Außenraum	11,00
Gesamtnetz	22,00

IsarCard

Geltungsbereich	
bis 2 Ringe	38,50
3 Ringe	46,50
4 Ringe	55,00
5 Ringe	63,50
6 Ringe	72,50
7 Ringe	81,50
8 Ringe	89,50
9 Ringe	98,00
10 Ringe	106,50
11 Ringe	115,00
12 Ringe	123,00
13 Ringe	132,00
14 Ringe	141,00
15 Ringe	149,00
16 Ringe	158,00

IsarCard Abo (monatliche Zahlung)

Geltungsbereich	Monatlicher Abbuchungsbetrag	Fahrpreis pro Jahr	Ersparnis pro Jahr
bis 2 Ringe	38,50	385,00	77,00
3 Ringe	46,50	465,00	93,00
4 Ringe	55,00	550,00	110,00
5 Ringe	63,50	635,00	127,00
6 Ringe	72,50	725,00	145,00
7 Ringe	81,50	815,00	163,00
8 Ringe	89,50	895,00	179,00
9 Ringe	98,00	980,00	196,00
10 Ringe	106,50	1.065,00	213,00
11 Ringe	115,00	1.150,00	230,00
12 Ringe	123,00	1.230,00	246,00
13 Ringe	132,00	1.320,00	264,00
14 Ringe	141,00	1.410,00	282,00
15 Ringe	149,00	1.490,00	298,00
16 Ringe	158,00	1.580,00	316,00

IsarCard Abo (jährliche Zahlung)

Geltungsbereich	Preis für 12 Monatskarten	Preis der Jahreskarte	Ersparnis pro Jahr
bis 2 Ringe	462,00	363,00	99,00
3 Ringe	558,00	441,00	117,00
4 Ringe	660,00	522,00	138,00
5 Ringe	762,00	603,00	159,00
6 Ringe	870,00	687,00	183,00
7 Ringe	978,00	774,00	204,00
8 Ringe	1074,00	849,00	225,00
9 Ringe	1176,00	930,00	246,00
10 Ringe	1278,00	1011,00	267,00
11 Ringe	1380,00	1092,00	288,00
12 Ringe	1476,00	1167,00	309,00
13 Ringe	1584,00	1254,00	330,00
14 Ringe	1692,00	1338,00	354,00
15 Ringe	1788,00	1413,00	375,00
16 Ringe	1896,00	1500,00	396,00

IsarCard9 (entspricht ehem. Grüne Karte)

Geltungsbereich	Preis/Monat
Innenraum	42,50
Außenraum	42,50
Gesamtnetz	56,50
Erweiterungskarte	14,00

Umfrage 2006

Verwendeter Fragebogen

Technisch wurde die Umfrage online realisiert und war unter der Webadresse <http://www.fs.tum.de/semeti> zu finden. Diese Adresse verweist aktuell auf den AK Semesterticket.

Den Studierenden wurde mit den Studienunterlagen zum Sommersemester 2006 ein Flyer mit dem Aufruf zur Umfrage, obiger Webadresse und einem persönlichen login-Code zugesandt. Über diesen Code wurde sicher gestellt, dass nur Studierende der TUM anonym an der Erhebung teilnehmen können.

Der Fragebogen besteht aus vier Teilen:

- Teil 1: Fragen zum Mobilitätsverhalten
- Teil 2: Individuelle Fragen bei Nutzung bzw. Nicht-Nutzung des MVV
basierend auf Frage 5 wurden:
 - die Fragen 6 bis 8 nur Nutzern des MVV, und
 - die Frage 9 nur (auch teilweisen) Nicht-Nutzern des MVV gestellt
- Teil 3: Fragen zum Semesterticket
 - Frage 18 wurde nur gestellt, falls bei Frage 2.1 Garching als Hauptstudienort oder Frage 3 als Ziel von Pendlern angegeben wurde.
- Statistische Daten

Der Fragebogen wurde durch php-Skripte generiert und im Webbrowser dargestellt. Eine Logikprüfung innerhalb der php-Skripte stellte sicher, dass alle notwendigen Fragen beantwortet wurden und Zahlen sowie andere Eingabefelder nur Daten innerhalb sinnvoller bzw. möglicher Parameter enthalten konnten. Sollte dies nicht der Fall gewesen sein, wurde dem Benutzer eine entsprechende Fehlermeldung ausgegeben und die Frage rot markiert (Beispiel hierzu am Ende dieses Abschnittes).

Die Umfrage enthielt zur Motivation der Teilnahme ein Gewinnspiel mit Artikeln der TUM, welche von der Vizepräsidentin Frau Dr. Keidel gestiftet wurden. Die Teilnahme an diesem Gewinnspiel war freiwillig und erfolgte in Form eines separaten Formulars.

Teil 1: Fragen zum Mobilitätsverhalten

Frage 1 In welchem Fachbereich studierst Du?

Das WZW ist nach Studienfakultäten getrennt.

FAKULTÄT WÄHLEN ...

Frage 2.1 An welchem der Standorte der Technischen Universität München studierst Du?

Es gilt der Hauptstudienort. Bitte in Frage 3 angeben, falls man zwischen Standorten pendelt.

- ☐ München, Arcisstraße ☐ Garching ☐ Freising / Weihenstephan
- ☐ München, Klinikum r.d. Isar
- ☐ München, ZHS
- ☐ München, Lothstraße

Frage 2.2 Wie groß [in km] ist die Entfernung zwischen Deiner Wohnung und dem Hauptstudiengebäude? Es gilt der einfache Weg.

- ☐ weniger als 5 km
- ☐ 6 bis 10 km
- ☐ 11 bis 20 km
- ☐ 21 bis 50 km
- ☐ mehr als 50 km

Frage 3 Zu welchen anderen Standorten der TUM musst Du studienbedingt pendeln?

Wenn Du zu keinem weiteren Standort pendeln musst, brauchst Du kein Kreuz zu setzen.

Der Hauptstudienort aus Frage 1 muss nicht erneut angegeben werden.

- ☐ München, Arcisstraße ☐ Garching ☐ Freising / Weihenstephan
- ☐ München, Klinikum r.d. Isar
- ☐ München, ZHS
- ☐ München, Lothstraße

Frage 4 Welche Verkehrsmittel nutzt Du auf dem Weg zum Studium?

Eines oder mehrere Verkehrsmittel möglich.

Erstsemester tragen bitte die zu erwartende Nutzung ein.

Verkehrsmittel	im Sommersemester	im Wintersemester
Bus	☐	☐
Straßenbahn / Tram	☐	☐
U-Bahn	☐	☐
S-Bahn	☐	☐
Nahverkehrszug	☐	☐
Auto / Motorrad	☐	☐
Fahrrad	☐	☐
zu Fuß	☐	☐

Frage 4.1 Wenn bei Frage 4 "Auto / Motorrad" angegeben wurde:
Wie hoch sind Deine monatlichen Benzinkosten für die Fahrt zur Uni?

EURO für Benzin / Diesel bzw. andere Treibstoffe im Monat

Frage 5 Wie oft nutzt Du im Schnitt die öffentlichen Verkehrsmittel (MVV) in München?
Hin- und Rückfahrt gelten als insgesamt 2 Fahrten.
Sollte sich die Nutzung zwischen Sommer- und Wintersemester unterscheiden,
ist hier der Durchschnitt über das gesamte Jahr von Bedeutung.

<i>Nutzungshäufigkeit des MVV</i>	<i>während des Semesters</i>	<i>in den Semesterferien</i>
<i>gar nicht ODER</i>	☐	☐
<i>1 bis 2 Fahrten pro Woche</i>	☐	☐
<i>3 bis 4 Fahrten pro Woche</i>	☐	☐
<i>5 bis 6 Fahrten pro Woche</i>	☐	☐
<i>7 bis 8 Fahrten pro Woche</i>	☐	☐
<i>9 bis 12 Fahrten pro Woche</i>	☐	☐
<i>mehr als 12 Fahrten pro Woche</i>	☐	☐

zu Seite 2/4 >>

Teil 2: Individuelle Fragen bei Nutzung bzw. NICHT-Nutzung des MVV (aus Frage 5)

Frage 6 Wozu nutzt Du die öffentlichen Verkehrsmittel?

- | | |
|---|--|
| ☐ Fahrt zum Studium | ☐ Fahrt zur Arbeit |
| ☐ Fahrt zu Freizeitaktivitäten | ☐ Fahrt zu Abendaktivitäten |
| ☐ Fahrt zum Einkaufen | ☐ Fahrt zur Familie |
| ☐ sonstige Fahrtzwecke | |

Frage 7 An welchen Wochentagen nutzt Du den MVV hauptsächlich?

Bitte so exakt wie möglich; man kann jedoch ebenso die Unterscheidung zwischen Wochenanfang (linke Spalte), Wochenmitte (mittlere Spalte) bzw. Wochenende (rechte Spalte) angeben.

- | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| ☐ Montag | ☐ Donnerstag | ☐ Samstag |
| ☐ Dienstag | ☐ Freitag | ☐ Sonntag |
| ☐ Mittwoch | | |

Frage 8 Welchen **Monatstarif** nutzt Du im MVV?

Zeitkartenringe bitte eintragen, wie im MVV-Ausweis angegeben

MVV-TARIF WÄHLEN (Monatskarten) ... Ring(e) von bis (*)

(*) dieses Feld leer lassen, wenn nur 1 Ring genutzt wird

Für welche Monate im Jahr kaufst Du obige Monatskarte(n)?

Es geht um die Gesamtzahl der gekauften Monatskarten, d.h. eine tendenzielle Angabe zu welcher Jahreszeit eine Monatskarte erworben wird ist ebenso möglich.

- | | | | |
|----------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| ☐ Januar | ☐ April | ☐ Juli | ☐ Oktober |
| ☐ Februar | ☐ Mai | ☐ August | ☐ November |
| ☐ März | ☐ Juni | ☐ September | ☐ Dezember |

Welche und wie viele **Wochenkarten** kaufst Du im Semester **zusätzlich**?

Zeitkartenringe bitte eintragen, wie im MVV-Ausweis angegeben

MVV-TARIF WÄHLEN (Wochenkarten) ... Ring(e) von bis (*)

(*) dieses Feld leer lassen, wenn nur 1 Ring genutzt wird

0 Zahl zusätzlicher Wochenkarten im Semester

Für wie viele Euro kaufst Du **zusätzlich Streifenkarten / weitere Karten** im Semester?

0 angeben, falls keine oder kaum zusätzliche Karten gekauft werden

0 EURO für zusätzliche Streifenkarten, Tageskarten (und weitere) im Semester

Frage 9

Aus welchen Gründen nutzt Du die öffentlichen Verkehrsmittel nicht?

Bitte jeweils einen oder mehrere Gründe angeben.

während des Semesters:

- ☐ zu hohe Kosten für MVV
- ☐ nutze das Auto / Motorrad
- ☐ schlechte Anbindung durch MVV
- ☐ zu lange Fahrzeiten / Wartezeiten
- ☐ erreiche Fakultät mit Fahrrad / zu Fuß
- ☐ sonstige Gründe

in den Semesterferien:

- ☐ zu hohe Kosten für MVV
- ☐ nutze das Auto / Motorrad
- ☐ schlechte Anbindung durch MVV
- ☐ zu lange Fahrzeiten / Wartezeiten
- ☐ halte mich nicht in München auf
- ☐ sonstige Gründe

Frage 10

Wie oft nutzt Du die öffentlichen Verkehrsmittel ohne gültige Fahrkarte?

Auch diese Angaben werden anonym und vertraulich behandelt, auf keinen Fall an Dritte weiter gegeben.

Sie dienen lediglich der Statistik.

- ☐ nie
- ☐ manchmal
- ☐ regelmäßig
- ☐ immer
- ☐ keine Angabe
- ☐ in der U-Bahn
- ☐ in der S-Bahn
- ☐ meine MVV-Zeitkarte deckt den gewünschten Bereich nicht mehr ab

Frage 11

Wie oft wurdest Du bei Kontrollen in den letzten 12 Monaten ohne gültige Fahrkarte bzw. beim Schwarzfahren bemerkt?

Z.B. 0 angeben, falls man nie kontrolliert wurde oder der Verstoß nie bemerkt wurde.

Auch diese Angaben werden anonym und vertraulich behandelt, auf keinen Fall an Dritte weiter gegeben.

Sie dienen lediglich der Statistik.

Ich wurde im letzten Jahr insgesamt mal ohne gültige Fahrkarte kontrolliert.

[zurück](#)

[zu Seite 3/4 >>](#)

Teil 3: Fragen zum Semesterticket

Erklärung (Hintergrundinformationen zur Beantwortung der restlichen 7 Fragen):

Das *Semesterticket* ist ein Sondertarif des Auszubildendenverkehrs, bei dem die Studierenden einer Hochschule gegen zwangsweise oder freiwillige Zahlung eines einheitlichen Beitrages für die Dauer eines Semesters das Recht zur Beförderung im öffentlichen Verkehr oder das Recht zum Erwerb eines verbilligten Zeitfahrausweises des öffentlichen Verkehrs erhalten.

Grundsätzlich sollte es weiterhin möglich sein, Zeitkarten nach dem MVV Ausbildungstarif II zu erwerben. Eine seriöse *Angabe von Preisintervallen* für die genannten Modelle A bis C im Münchener Tarifgebiet sind leider nicht möglich, da sich diese erst aus den Werten zum Mobilitätsverhalten dieser Umfrage berechnen lassen und noch keine konkreten Verhandlungsangebote vorliegen. Diesbezüglich bitten wir um Verständnis, Modellrechnungen können den Ergebnissen dieser Umfrage entnommen werden.

Innenraum entspricht den Zeitkartenringen 1-4, der *Außenraum* den Ringen 5-16 und das *Gesamtnetz* entsprechend den Ringen 1-16 (siehe auch [MVV-Tarifplan](#) als .pdf in einem neuen Browserfenster).

Die jeweils angegebenen Gültigkeitsbereiche umfassen Fahrten zum Studium und privat, also nicht nur auf der jeweiligen Strecke zur Uni (was beim bisherigen Ausbildungstarif II inoffiziell ebenfalls toleriert wird).

Frage 12 Nur bei entsprechendem Interesse würde sich die TUM gemeinsam mit den Studierenden um Verhandlungen mit der Stadt München bzw. dem MVV bemühen. Sollte dies zum Erfolg führen, würde ein Modell für die Dauer von einem Jahr getestet.

Welches Modell wird favorisiert?

(A) Sockelmodell mit Mehrwert	(B) Pflichtmodell	(C) Abomodell
• <u>verpflichtender Sockelbetrag</u> für jeden Studenten im Semester: dieser erlaubt die Nutzung des Gesamtnetzes zu eingeschränkten Fahrtzeiten (z.B. Abends und am Wochenende) • <u>freiwilliger Aufpreis</u> für ganztags, 6 Monate gültiges Semesterticket: mögliche Gliederung dieses Tickets nach Innenraum, Außenraum und Gesamtnetz • Beispiel <u>Stuttgart</u>: 30.80 EUR verpflichtender Sockelbetrag im	• <u>verpflichtender Betrag</u> für jeden Studenten im Semester • mögliche Gliederung nach Innenraum, Außenraum und Gesamtnetz • Gültigkeit 6 Monate, ganztags • Erstattung bei Nichtnutzung des Tickets in der Regel nicht möglich (Härtefallregelung grundsätzlich denkbar, Verwaltungskosten erhöhen den Ticketpreis) • Beispiel <u>Berlin</u>: 83.50 bis 145 EUR (je nach Hochschule und Tarifgebiet);	• <u>wie freiwilliger Kauf von Zeitkarten</u> • Kauf von mehreren Monats-bzw. Wochenkarten auf einmal verursacht weniger Vertriebskosten • Weitergabe dieser Einsparung an den Kunden • Beispiel im <u>MVV</u>: IsarCard-Abo bei monatlicher Zahlung Preis für 10 Monate, die restlichen 2 Monate sind gratis; bei jährlicher Zahlung Preis für 9.5 Monate, die restlichen 2.5 Monate sind gratis

Semester, 155.20 EUR freiwilliger Aufpreis für Semesterticket Gesamtnetz	Beispiel <u>Hamburg</u> : 130 EUR	
☐ (A) Sockelmodell	☐ (B) Pflichtmodell	☐ (C) Abomodell

☐ keines der drei Modelle sollte an der TUM getestet werden

Frage 13 Würde sich aus Verhandlungen ein Pilotprojekt ergeben, das nach dem Test von einem Jahr auch von Seiten des MVV verlängert würde, möchtest Du erneut befragt werden?

- ☐ ja, erneute Befragung ☐ nein, Projekt verlängern ☐ keine Angabe

Frage 14 Aus einer bisherigen Umfrage am Standort Garching hat sich ergeben, dass in dieser TUM-weiten Umfrage das Sockelmodell (Frage 12, Modell A) näher untersucht wird.
Folgende Fragen sind allein unter dem Aspekt zu betrachten "Wenn sich die Mehrheit in Frage 12 für das Sockelmodell entscheidet..."

Wie viel ist Dir der Nutzen wert, der sich aus der einmaligen Entrichtung des genannten Sockelbetrages im Semester ergibt?

Der gültige Tarifbereich für den Sockelbetrag ist jeweils das MVV-Gesamtnetz.

20 EUR im Semester, Nutzung nur am Wochenende ganztags erlaubt	30 EUR im Semester, Nutzung nur unter der Woche ab 21 Uhr, am Wochenende ganztags erlaubt	40 EUR im Semester, Nutzung nur unter der Woche ab 18 Uhr, am Wochenende und Feiertagen ganztags erlaubt	auch höherer Sockelbetrag
☐ 20 EUR im Semester	☐ 30 EUR im Semester	☐ 40 EUR im Semester	☐ höher

☐ keiner dieser Beträge

Frage 15 Hätte ein Mehrwert wie in Frage 14 im Vergleich zu Deinen bisherigen Ausgaben Einsparpotential für Dich?

Der Mehrwert besteht in der Nutzungsmöglichkeit des Tickets zu eingeschränkten Nebenzeiten.

- ☐ ja ☐ nein ☐ keine Angabe

[zurück](#)

[zu Seite 4/4 >>](#)

Frage 16 Ein freiwilliger Aufpreis erweitert beim Sockelmodell die Gültigkeit des Tickets auf den ganzen Tag (siehe Frage 12, Modell A, Beispiel Stuttgart). Bei der Preisgestaltung (vor allem für das Gesamtnetz) existieren unterschiedliche Varianten.

Welche Variante ist Dein Favorit?

(a)	(b)	(c)
• keine Gliederung des Tarifgebietes • nur ein freiwilliger Aufpreis für das Gesamtnetz	• Gliederung des Tarifgebietes nach Innenraum, Außenraum und Gesamtnetz • freiwillige Wahl, für welches Tarifgebiet die Erweiterung gilt • zu erwartende höhere Kosten für das Gesamtnetz als bei Variante A	• Gliederung des Tarifgebietes nach Innenraum, Außenraum und Gesamtnetz • die Wahl, auf welches Tarifgebiet erweitert wird, ist an Wohnort und Studienort gebunden (wie jetzt beim Ausbildungstarif II) • Möglichkeit, auch freiwillig das Gesamtnetz zu erwerben • hoher Verwaltungsaufwand, zu erwartende höhere Kosten für das Gesamtnetz als bei Variante A
☐ (a) Gesamtnetz	☐ (b) Gliederung, freigestellte Wahl	☐ (c) Gliederung, Wahl nach Wohnsitz / Studienort

Frage 17 Angenommen, es wird in Zukunft ein Semesterticket angeboten. Würdest Du deswegen in Zukunft den MVV nutzen?

- ☐ bin schon MVV-Nutzer
- ☐ würde umsteigen, wenn das Ticket günstiger als der bisherige Tarif
- ☐ würde nur dann umsteigen, wenn das Ticket verpflichtend ist (Frage 12, Modell B)
- ☐ würde weiterhin den MVV nicht nutzen

Frage 18 Wenn bei Frage 2.1 oder 3 Standort "Garching" gewählt wurde: Welche Rolle spielt dabei die Erweiterung der U-Bahn zum Campus Garching, welche voraussichtlich am 14.10. eröffnet wird?

- ☐ keine Rolle, bin schon MVV-Nutzer
- ☐ werde umsteigen, auch wenn es kein Semesterticket gibt
- ☐ würde umsteigen, wenn es ein günstigeres Semesterticket gäbe (Bedingungen hierzu in Frage 17)
- ☐ werde weiterhin den MVV nicht zur Uni nutzen, jedoch für private Fahrten Richtung Innenstadt
- ☐ werde weiterhin den MVV nicht nutzen

Statistik

Daten zur Person	Alter	
	Semesterzahl (in der Du im WS 05/06 warst)	
	Geschlecht	☐ weiblich ☐ männlich
	Steht Dir permanent ein PKW zur Verfügung?	☐ ja ☐ nein
	Wie bewertest Du diese Umfrage?	1 (sehr gut) ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 5 (schlecht)

Feedback (optional)

Anmerkungen zum *Semesterticket* (optional):

Anmerkungen zu dieser *Umfrage*, das Engagement zu diesem Thema und allgemein zu Deiner Studentischen Vertretung (optional):

1 Eingabefehler bei Feldern in diesem Abschnitt

Die entsprechende(n) Frage(n) sind auf der linken Seite rot markiert.

Teil 1: Fragen zum Mobilitätsverhalten

Frage 1 In welchem Fachbereich studierst Du?

Das WZW ist nach Studienfakultäten getrennt.

Maschinenwesen

Frage 2.1

Bitte genau einen Studienort wählen.

An welchem der Standorte der Technischen Universität München studierst Du?

Es gilt der Hauptstudienort. Bitte in Frage 3 angeben, falls man zwischen Standorten pendelt.

- ☐ München, Arcisstraße ☐ Garching ☐ Freising / Weihenstephan
☐ München, Klinikum r.d. Isar
☐ München, ZHS
☐ München, Lothstraße

Frage 2.2

Wie groß [in km] ist die Entfernung zwischen Deiner Wohnung und dem Hauptstudiengebäude? Es gilt der einfache Weg.

- ☐ weniger als 5 km
☐ 6 bis 10 km
☐ 11 bis 20 km
☒ 21 bis 50 km
☐ mehr als 50 km

Frage 3

Zu welchen anderen Standorten der TUM musst Du studienbedingt pendeln?

Wenn Du zu keinem weiteren Standort pendeln musst, brauchst Du kein Kreuz zu setzen.

Der Hauptstudienort aus Frage 1 muss nicht erneut angegeben werden.

- ☒ München, Arcisstraße ☐ Garching ☐ Freising / Weihenstephan
☐ München, Klinikum r.d. Isar
☐ München, ZHS
☐ München, Lothstraße

Frage 4

Welche Verkehrsmittel nutzt Du auf dem Weg zum Studium?

Eines oder mehrere Verkehrsmittel möglich.

Erstsemester tragen bitte die zu erwartende Nutzung ein.

Verkehrsmittel	im Sommersemester	im Wintersemester
Bus	☒	☒
Straßenbahn / Tram	☐	☐
U-Bahn	☒	☒
S-Bahn	☐	☐
Nahverkehrszug	☐	☐
Auto / Motorrad	☐	☒

TUMvv - das Semesterticket-Gewinnspiel

email-Adresse

Was möchtest Du gewinnen?

- ☐ *Sweat-Shirt*
- ☐ *T-Shirt*
- ☐ *Baseballkappe*
- ☐ *Schlüsselband*

Shirt-Größe

Abholort

- ☐ *München* ☐ *Garching* ☐ *Freising / Weihenstephan*

☐ *Bitte einmalig eine email senden, wenn die Ergebnisse veröffentlicht werden.*

Daten SENDEN

Onlineumfrage "Semesterticket für Studierende der TUM" vom 1.3. bis 12.5.2006 - AK Semesterticket des FSR
[Bug / Fehler gefunden? Lob und Kritik? Frage missverständlich? Hier jederzeit eine email senden...](#)

Umfrage 2006

Detaillierte Ergebnisse der Umfrage

Der folgende Abschnitt enthält die wichtigsten Daten und Grafiken zu den jeweiligen Fragen und Variablen des Fragebogens. Die Daten zu jeder Teilfrage sind meist auf einer separaten Seite aufgeführt. Der Text zu Fragen und Hinweise entsprechen wörtlich denjenigen im Bogen.

Kernaussagen sind blau hervorgehoben.

Auf ausführliche Erläuterungen wird verzichtet. Die Daten haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und dienen lediglich zum Nachschlagen.

Alle der jeweils 100 Variablen eines beantworteten Fragebogens liegen in Form der MySQL-Datenbank und für die Statistiksoftware SPSS. Eine über den jetzigen Stand hinausgehende Analyse ist jederzeit möglich.

Frage 8 findet eingehende Betrachtung in „Berechnung der Umsätze“ auf S. 3.

Die wichtigsten Ergebnisse für die weitere Arbeit des AK Semesterticket leiten sich aus Frage 12 (Modellfavorit der Studierenden) und Frage 8 (aktuelle Umsätze als Basis für eine Modellrechnung bzw. Verhandlungen) ab.

Teil 1: Fragen zum Mobilitätsverhalten

Frage 1

In welchem Fachbereich studierst Du?
Das WZW ist nach Studienfakultäten getrennt.

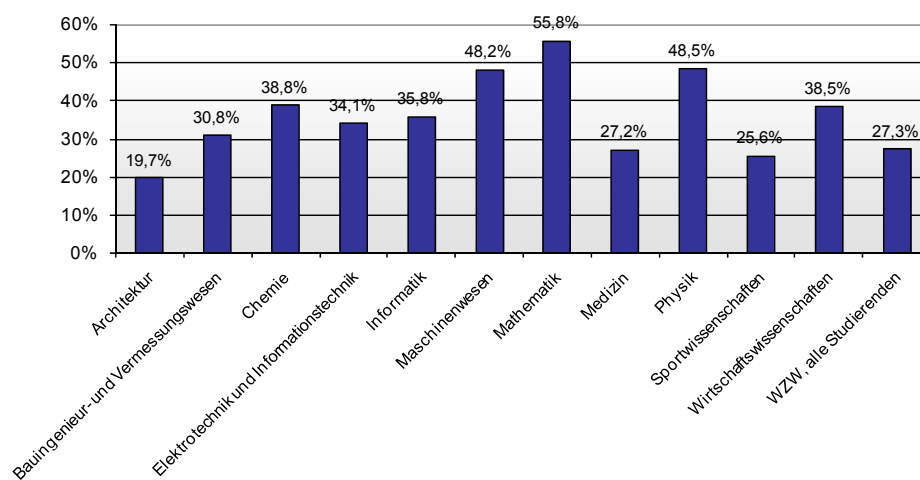
jede Fakultät mit mehr als ca. 20 % beteiligt

TOP 3:

- 55,8 % Mathematik
- 48,5 % Physik
- 48,2 % Maschinenwesen

Problem: Zugehörigkeit bei Doppelmatrikulierten; Datenbasis Studentenstatistik WS 05/06

Beteiligung Fachbereiche (kumuliert)



Fachbereich					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Agrar- und Gartenbauwissenschaften	84	1,3	1,3	1,3
	Architektur	239	3,7	3,7	5,0
	Bauingenieur- und Vermessungswesen	297	4,6	4,6	9,6
	Biowissenschaften	219	3,4	3,4	13,0
	Brau- und Lebensmitteltechnologie	189	2,9	2,9	15,9
	Chemie	342	5,3	5,3	21,2
	Elektrotechnik und Informationstechnik	606	9,4	9,4	30,6
	Ernährungswissenschaft und Ökotrophologie	115	1,8	1,8	32,4
	Forstwissenschaft und Ressourcenmanagement	74	1,1	1,1	33,6
	Informatik	644	10,0	10,0	43,5
	Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung	68	1,1	1,1	44,6
	Maschinenwesen	1678	26,0	26,0	70,6
	Mathematik	422	6,5	6,5	77,2
	Medizin	381	5,9	5,9	83,1
	Physik	465	7,2	7,2	90,3
	Sportwissenschaften	270	4,2	4,2	94,5
	Wirtschaftswissenschaften	358	5,5	5,5	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

Frage 2.1

An welchem der Standorte der Technischen Universität München studierst Du?

Es gilt der Hauptstudienort. Bitte in Frage 3 angeben, falls man zwischen Standorten pendelt.

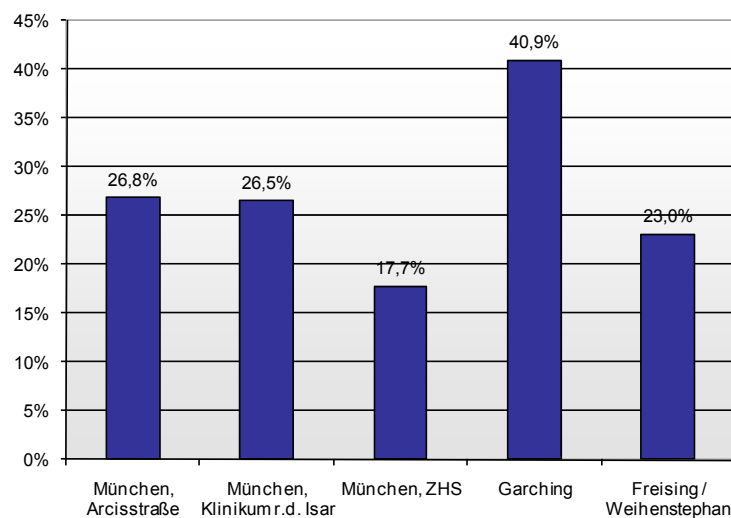
Beteiligung an Standorten mit ca. 25 %

Ausnahme: ZHS

Beteiligung Garching sehr hoch:

- U-Bahn Eröffnung
- Aktivitäten zum Semesterticket durch den Arbeitskreis seit 2005 (papierbasierte Umfrage)
- vermutlich größeres Einzugsgebiet als Innenstadt / WZW und damit höhere Kosten für den MVV
-> Überprüfung mit Frage zur Distanz

Beteiligung Standorte (kumuliert)



Standort der TUM

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	München, Arcisstraße	1461	22,6	22,6	22,6
	München, Klinikum r.d. Isar	381	5,9	5,9	28,6
	München, ZHS	254	3,9	3,9	32,5
	Garching	3546	55,0	55,0	87,5
	Freising / Weihenstephan	709	11,0	11,0	98,4
	München, Lothstraße	100	1,6	1,6	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

Frage 2.2

Wie groß [in km] ist die Entfernung zwischen Deiner Wohnung und dem Hauptstudiengebäude?
Es gilt der einfache Weg.

Weite Verteilung der Einzugsgebiete

Anteile der Studierenden mit bis zu 5 km, 20 km und 50 km Entfernung
zum Hauptstudiengebäude in etwa gleich hoch

Lücke bei „6 bis 10 km“ resultiert aus Distanz der Münchener Innenstadt bis Garching

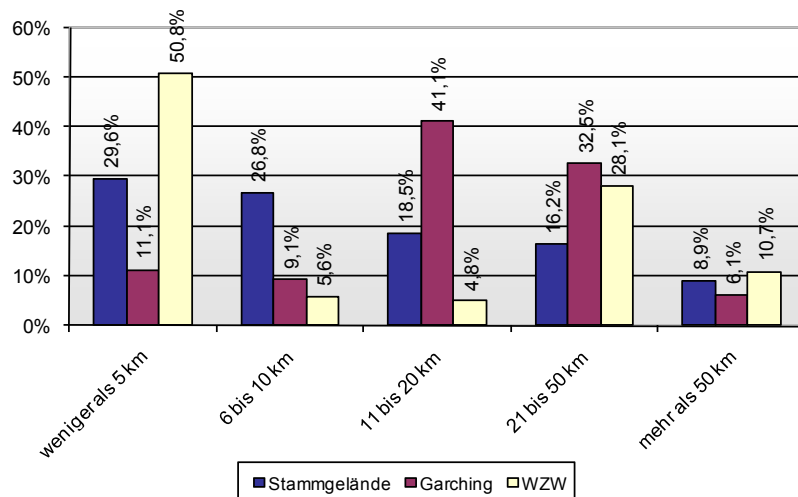
Durch Clusterung kein arithmetisches Mittel der Entfernung berechenbar

Einzugsgebiet Standort Garching:

- 73,6% der Garchinger Studierenden fahren zwischen 11 und 50 km
- Bestätigung Hypothese bei Frage 2.1
- Einzugsgebiet von 21 bis 50 km bei den Standorten Garching und Freising in etwa gleich hoch

Standort Freising / Weihenstephan mit der höchsten Quote im Bereich unter 5 km Entfernung

Entfernung Wohnung zum Hauptstudienort



Entfernung Wohnung / Hauptstudiengebäude					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	weniger als 5 km	1415	21,9	21,9	21,9
	6 bis 10 km	1013	15,7	15,7	37,6
	11 bis 20 km	1875	29,1	29,1	66,7
	21 bis 50 km	1691	26,2	26,2	92,9
	mehr als 50 km	457	7,1	7,1	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

Entfernung Wohnung / Hauptstudiengebäude * Standort der TUM Crosstabulation

			Standort der TUM						
			München, Arcisstraße	München, Klinikum r.d. Isar	München, ZHS	Garching	Freising / Weihenstephan	München, Lothstraße	Total
Entfernung Wohnung / Hauptstudiengebäude	weniger als 5 km	Count	432	125	76	395	360	27	1415
		% within Standort der TUM	29,6%	32,8%	29,9%	11,1%	50,8%	27,0%	21,9%
	6 bis 10 km	Count	391	153	70	323	40	36	1013
		% within Standort der TUM	26,8%	40,2%	27,6%	9,1%	5,6%	36,0%	15,7%
	11 bis 20 km	Count	271	50	46	1459	34	15	1875
		% within Standort der TUM	18,5%	13,1%	18,1%	41,1%	4,8%	15,0%	29,1%
	21 bis 50 km	Count	237	39	49	1153	199	14	1691
		% within Standort der TUM	16,2%	10,2%	19,3%	32,5%	28,1%	14,0%	26,2%
	mehr als 50 km	Count	130	14	13	216	76	8	457
		% within Standort der TUM	8,9%	3,7%	5,1%	6,1%	10,7%	8,0%	7,1%
Total		Count	1461	381	254	3546	709	100	6451
		% within Standort der TUM	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Frage 3

Zu welchen anderen Standorten der TUM musst Du studienbedingt pendeln?
 Wenn Du zu keinem weiteren Standort pendeln musst, brauchst Du kein Kreuz zu setzen.
 Der Hauptstudienort aus Frage 1 muss nicht erneut angegeben werden.

Case Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
q_1*\$Pendler_Standorte	2802	43,4%	3649	56,6%	6451	100,0%

q_1*\$Pendler_Standorte Crosstabulation

			Pendler zu weiteren Standorten						
			München, Arcisstraße	München, Klinikum r.	München, ZHS	Garching	Freising / Weihenste	München, Lothstraße	Total
Fachbereich	Agrar- und Gartenbau	Count	9	0	2	5	4	2	18
		% within q_1	50,0%	,0%	11,1%	27,8%	22,2%	11,1%	
	Architektur	Count	29	0	9	19	1	3	53
		% within q_1	54,7%	,0%	17,0%	35,8%	1,9%	5,7%	
	Bauingenieur- und Ve	Count	49	0	10	27	6	6	84
		% within q_1	58,3%	,0%	11,9%	32,1%	7,1%	7,1%	
	Biowissenschaften	Count	33	68	10	140	36	13	176
		% within q_1	18,8%	38,6%	5,7%	79,5%	20,5%	7,4%	
	Brau- und Lebensmitt	Count	11	0	2	3	21	0	32
		% within q_1	34,4%	,0%	6,3%	9,4%	65,6%	,0%	
	Chemie	Count	31	39	6	31	96	1	137
		% within q_1	22,6%	28,5%	4,4%	22,6%	70,1%	,7%	
	Elektrotechnik und I	Count	80	6	38	123	1	16	208
		% within q_1	38,5%	2,9%	18,3%	59,1%	,5%	7,7%	
	Ernährungswissenscha	Count	18	8	13	24	30	16	44
		% within q_1	40,9%	18,2%	29,5%	54,5%	68,2%	36,4%	
	Forstwissenschaft un	Count	18	0	8	1	11	1	34
		% within q_1	52,9%	,0%	23,5%	2,9%	32,4%	2,9%	
	Informatik	Count	380	27	24	92	8	22	442
		% within q_1	86,0%	6,1%	5,4%	20,8%	1,8%	5,0%	
	Landschaftsarchitekt	Count	58	0	2	3	3	1	62
		% within q_1	93,5%	,0%	3,2%	4,8%	4,8%	1,6%	
	Maschinenwesen	Count	364	51	86	184	18	19	543
		% within q_1	67,0%	9,4%	15,8%	33,9%	3,3%	3,5%	
	Mathematik	Count	213	9	14	30	3	13	246
		% within q_1	86,6%	3,7%	5,7%	12,2%	1,2%	5,3%	
	Medizin	Count	52	66	74	5	5	33	155
		% within q_1	33,5%	42,6%	47,7%	3,2%	3,2%	21,3%	
	Physik	Count	63	5	9	35	2	2	96
		% within q_1	65,6%	5,2%	9,4%	36,5%	2,1%	2,1%	
	Sportwissenschaften	Count	141	31	47	36	13	27	173
		% within q_1	81,5%	17,9%	27,2%	20,8%	7,5%	15,6%	
	Wirtschaftswissensch	Count	80	12	32	228	54	65	299
		% within q_1	26,8%	4,0%	10,7%	76,3%	18,1%	21,7%	
Total		Count	1629	322	386	986	312	240	2802

Percentages and totals are based on respondents.

Frage 4

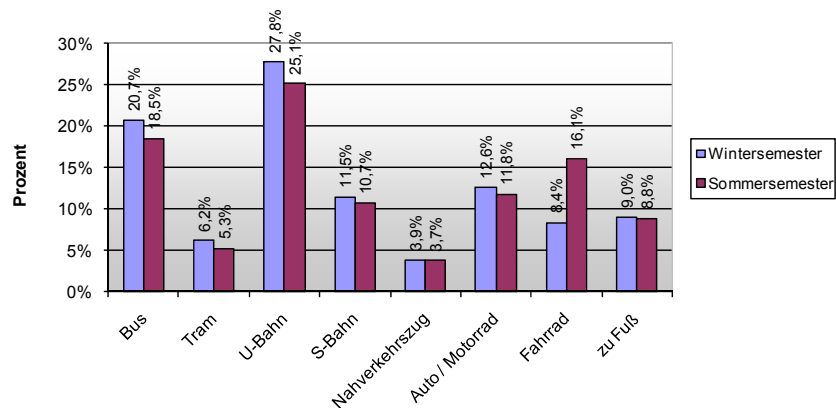
Welche Verkehrsmittel nutzt Du auf dem Weg zum Studium?
 Eines oder mehrere Verkehrsmittel möglich.
 Erstsemester tragen bitte die zu erwartende Nutzung ein.

TOP 4 Verkehrsmittel im Winter und Sommer (absteigende Reihenfolge)

- U-Bahn
- Bus
- Auto / Motorrad
- S-Bahn

Anteil Fahrradfahrer im Sommer doppelt so hoch

Kombinierte Verkehrsmittel Semester / Semesterferien



\$Verkehrsmittel_WS Frequencies

		Responses		
		N	Percent	Percent of Cases
Verkehrsmittel Wintersemester ^a	WS Bus	3299	20,7%	51,1%
	WS Tram	985	6,2%	15,3%
	WS U-Bahn	4432	27,8%	68,7%
	WS S-Bahn	1826	11,5%	28,3%
	WS Nahverkehrszug	618	3,9%	9,6%
	WS Auto / Motorrad	2005	12,6%	31,1%
	WS Fahrrad	1332	8,4%	20,6%
	WS zu Fuß	1437	9,0%	22,3%
Total		15934	100,0%	247,0%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

\$Verkehrsmittel_SS Frequencies

		Responses		
		N	Percent	Percent of Cases
Verkehrsmittel Sommersemester ^a	SS Bus	3089	18,5%	47,9%
	SS Tram	878	5,3%	13,6%
	SS U-Bahn	4205	25,1%	65,2%
	SS S-Bahn	1787	10,7%	27,7%
	SS Nahverkehrszug	621	3,7%	9,6%
	SS Auto / Motorrad	1971	11,8%	30,6%
	SS Fahrrad	2691	16,1%	41,7%
	SS zu Fuß	1479	8,8%	22,9%
Total		16721	100,0%	259,2%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

\$Verkehrsmittel_WS*q_21 Crosstabulation

			Standort der TUM						
			München, Arcisstraße	München, Klinikum r.	München, ZHS	Garching	Freising / Weihenste	München, Lothstraße	Total
Verkehrsmittel Wintersemester	WS Bus	Count	483	97	74	2244	349	52	3299
		% within q_21	33,1%	25,5%	29,1%	63,3%	49,2%	52,0%	
	WS Tram	Count	358	168	71	259	54	75	985
		% within q_21	24,5%	44,1%	28,0%	7,3%	7,6%	75,0%	
	WS U-Bahn	Count	1241	340	218	2328	218	87	4432
		% within q_21	84,9%	89,2%	85,8%	65,7%	30,7%	87,0%	
	WS S-Bahn	Count	563	100	84	697	334	48	1826
		% within q_21	38,5%	26,2%	33,1%	19,7%	47,1%	48,0%	
	WS Nahverkehrszug	Count	174	24	21	142	232	25	618
		% within q_21	11,9%	6,3%	8,3%	4,0%	32,7%	25,0%	
	WS Auto / Motorrad	Count	256	39	56	1393	241	20	2005
		% within q_21	17,5%	10,2%	22,0%	39,3%	34,0%	20,0%	
	WS Fahrrad	Count	321	119	88	496	273	35	1332
		% within q_21	22,0%	31,2%	34,6%	14,0%	38,5%	35,0%	
	WS zu Fuß	Count	457	66	70	504	303	37	1437
		% within q_21	31,3%	17,3%	27,6%	14,2%	42,7%	37,0%	
Total		Count	1461	381	254	3546	709	100	6451

Percentages and totals are based on respondents.

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

\$Verkehrsmittel_SS*q_21 Crosstabulation

			Standort der TUM						
			München, Arcisstraße	München, Klinikum r.	München, ZHS	Garching	Freising / Weihenste	München, Lothstraße	Total
Verkehrsmittel Sommersemester	SS Bus	Count	444	84	63	2166	287	45	3089
		% within q_21	30,4%	22,0%	24,8%	61,1%	40,5%	45,0%	
	SS Tram	Count	331	139	63	235	45	65	878
		% within q_21	22,7%	36,5%	24,8%	6,6%	6,3%	65,0%	
	SS U-Bahn	Count	1139	300	196	2276	217	77	4205
		% within q_21	78,0%	78,7%	77,2%	64,2%	30,6%	77,0%	
	SS S-Bahn	Count	540	97	81	690	336	43	1787
		% within q_21	37,0%	25,5%	31,9%	19,5%	47,4%	43,0%	
	SS Nahverkehrszug	Count	174	24	21	143	234	25	621
		% within q_21	11,9%	6,3%	8,3%	4,0%	33,0%	25,0%	
	SS Auto / Motorrad	Count	259	39	51	1382	221	19	1971
		% within q_21	17,7%	10,2%	20,1%	39,0%	31,2%	19,0%	
	SS Fahrrad	Count	655	242	163	1138	427	66	2691
		% within q_21	44,8%	63,5%	64,2%	32,1%	60,2%	66,0%	
	SS zu Fuß	Count	473	72	76	511	306	41	1479
		% within q_21	32,4%	18,9%	29,9%	14,4%	43,2%	41,0%	
Total		Count	1461	381	254	3546	709	100	6451

Percentages and totals are based on respondents.

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

Frage 4.1

Wenn bei Frage 4 "Auto / Motorrad" angegeben wurde:
Wie hoch sind Deine monatlichen Benzinkosten für die Fahrt zur Uni?

Durchschnittliche Benzinkosten bei ca. 65,15 Euro

Descriptive Statistics

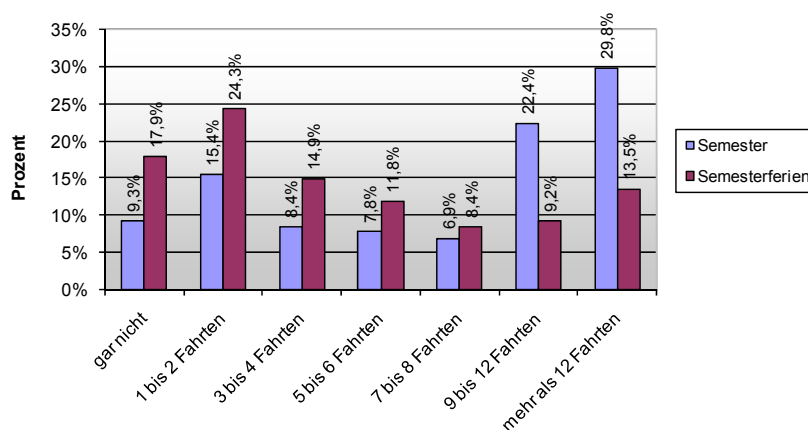
	N	Mean	Std. Deviation	Variance
monatliche Benzinkosten (ungestützt, wenn Frage 4 "Auto / Motorrad" genutzt wird)	2100	65,15	54,984	3023,237
Valid N (listwise)	2100			

Frage 5

Wie oft nutzt Du im Schnitt die öffentlichen Verkehrsmittel (MVV) in München?
Hin- und Rückfahrt gelten als insgesamt 2 Fahrten.
Sollte sich die Nutzung zwischen Sommer- und Wintersemester unterscheiden,
ist hier der Durchschnitt über das gesamte Jahr von Bedeutung.

Klare Diskrepanz zwischen Semester und Semesterferien
hoher Anteil an regelmäßigen Nutzern während des Semesters

Nutzung MVV Semester / Semesterferien



Nutzungshäufigkeit pro Woche ÖPNV, während des Semesters

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	gar nicht	597	9,3	9,3	9,3
	1 bis 2 Fahrten	996	15,4	15,4	24,7
	3 bis 4 Fahrten	545	8,4	8,4	33,1
	5 bis 6 Fahrten	502	7,8	7,8	40,9
	7 bis 8 Fahrten	446	6,9	6,9	47,8
	9 bis 12 Fahrten	1442	22,4	22,4	70,2
	mehr als 12 Fahrten	1923	29,8	29,8	100,0
Total		6451	100,0	100,0	

Nutzungshäufigkeit pro Woche ÖPNV, in den Semesterferien

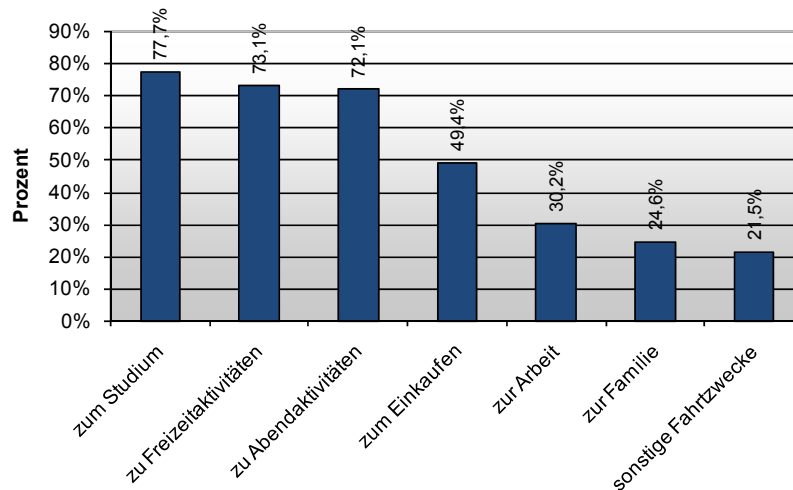
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	gar nicht	1153	17,9	17,9	17,9
	1 bis 2 Fahrten	1568	24,3	24,3	42,2
	3 bis 4 Fahrten	961	14,9	14,9	57,1
	5 bis 6 Fahrten	760	11,8	11,8	68,9
	7 bis 8 Fahrten	545	8,4	8,4	77,3
	9 bis 12 Fahrten	592	9,2	9,2	86,5
	mehr als 12 Fahrten	872	13,5	13,5	100,0
Total		6451	100,0	100,0	

Teil 2: Individuelle Fragen bei Nutzung bzw. NICHT-Nutzung des MW (aus Frage 5)

Frage 6

Wozu nutzt Du die öffentlichen Verkehrsmittel?

Fahrtzwecke ÖPNV Semester / Semesterferien



Case Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
\$Fahrtzweck_ÖPNV ^a	5930	91,9%	521	8,1%	6451	100,0%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

\$Fahrtzweck_ÖPNV Frequencies

		Responses		
		N	Percent	Percent of Cases
Fahrtzweck ÖPNV ^a	Fahrtzweck ÖPNV, zum Studium	5010	22,3%	84,5%
	Fahrtzweck ÖPNV, zu Freizeitaktivitäten	4718	21,0%	79,6%
	Fahrtzweck ÖPNV, zum Einkaufen	3187	14,2%	53,7%
	Fahrtzweck ÖPNV, sonstige Fahrtzwecke	1384	6,2%	23,3%
	Fahrtzweck ÖPNV, zur Arbeit	1950	8,7%	32,9%
	Fahrtzweck ÖPNV, zu Abendaktivitäten	4650	20,7%	78,4%
	Fahrtzweck ÖPNV, zur Familie	1589	7,1%	26,8%
Total		22488	100,0%	379,2%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

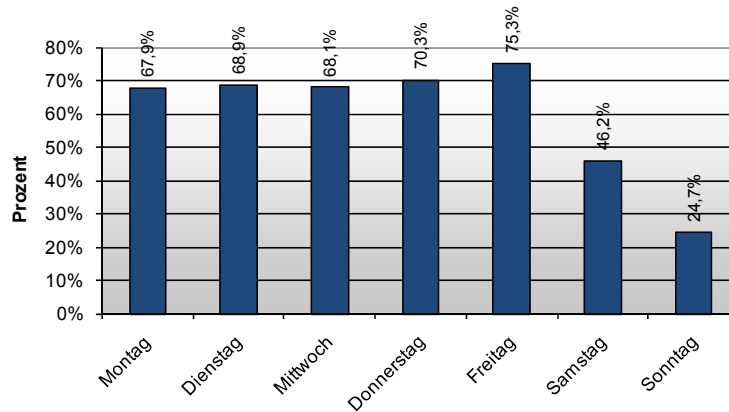
Frage 7

An welchen Wochentagen nutzt Du den MVV hauptsächlich?

Bitte so exakt wie möglich; man kann jedoch ebenso die Unterscheidung zwischen

Wochenanfang (linke Spalte), Wochenmitte (mittlere Spalte) bzw. Wochenende (rechte Spalte) angeben.

Nutzung ÖPNV an Wochentagen



Case Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
\$Nutzung_ÖPNV_Wochentage ^a	5930	91,9%	521	8,1%	6451	100,0%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

\$Nutzung_ÖPNV_Wochentage Frequencies

		Responses		
		N	Percent	Percent of Cases
Nutzung des ÖPNV an Wochentagen ^a	Nutzung ÖPNV, Montag	4382	16,1%	73,9%
	Nutzung ÖPNV, Dienstag	4447	16,4%	75,0%
	Nutzung ÖPNV, Mittwoch	4396	16,2%	74,1%
	Nutzung ÖPNV, Donnerstag	4538	16,7%	76,5%
	Nutzung ÖPNV, Freitag	4855	17,9%	81,9%
	Nutzung ÖPNV, Samstag	2979	11,0%	50,2%
	Nutzung ÖPNV, Sonntag	1591	5,9%	26,8%
Total		27188	100,0%	458,5%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

Frage 8

Welchen **Monatsarif** nutzt Du im MVV?

Zeitkartenringe bitte eintragen, wie im MVV-Ausweis angegeben

Für welche Monate im Jahr kaufst Du obige Monatskarte(n)?

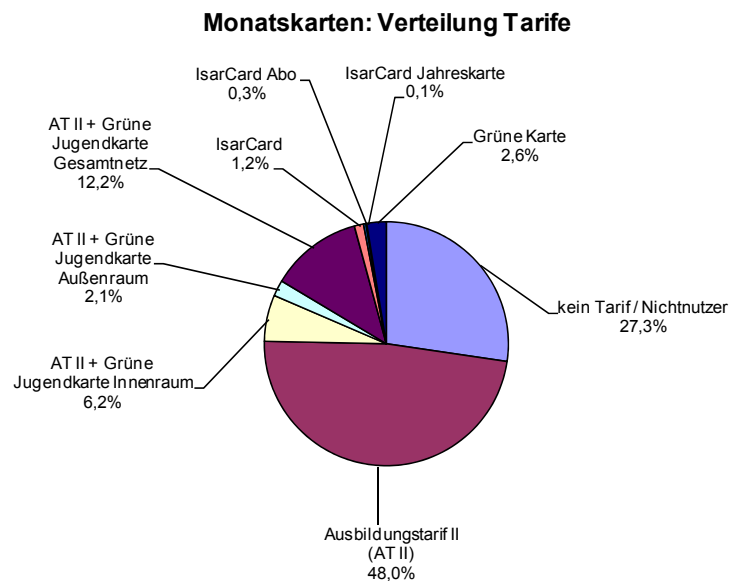
Es geht um die Gesamtzahl der gekauften Monatskarten, d.h. eine tendenzielle Angabe zu welcher Jahreszeit eine Monatskarte erworben wird ist ebenso möglich.

Welche und wie viele **Wochenkarten** kaufst Du im Semester **zusätzlich**?

Zeitkartenringe bitte eintragen, wie im MVV-Ausweis angegeben

Für wie viele Euro kaufst Du **zusätzlich Streifenkarten / weitere Karten** im Semester?

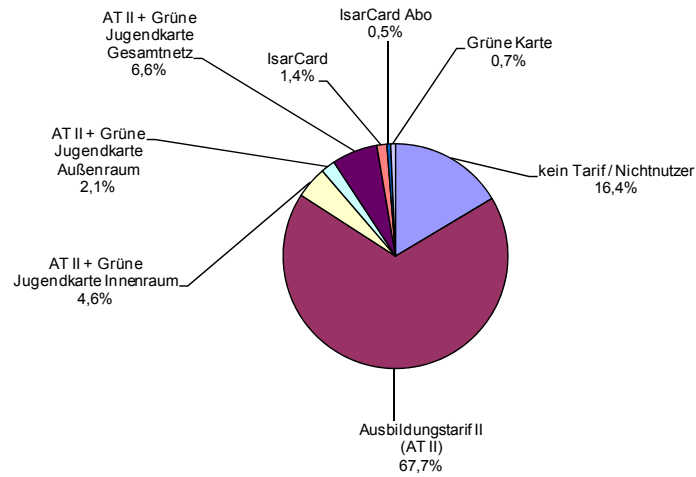
0 angeben, falls keine oder kaum zusätzliche Karten gekauft werden



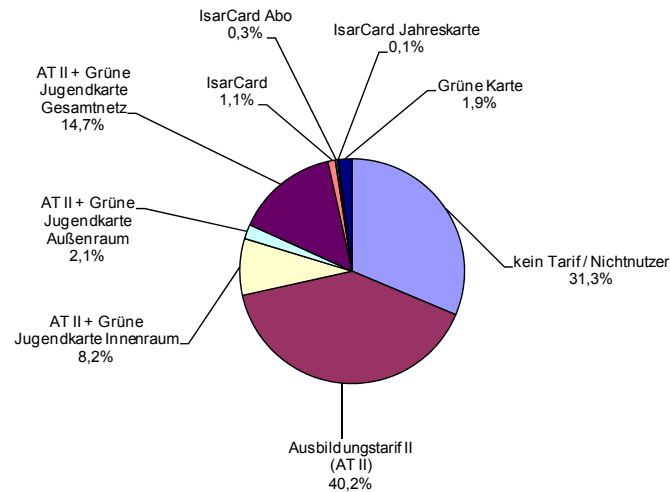
Zeitkarte, Monat

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	kein Tarif	1763	27,3	27,3	27,3
	Ausbildungstarif II (AT II)	3096	48,0	48,0	75,3
	AT II + Grüne Jugendkarte Innenraum	397	6,2	6,2	81,5
	AT II + Grüne Jugendkarte Außenraum	136	2,1	2,1	83,6
	AT II + Grüne Jugendkarte Gesamtnetz	786	12,2	12,2	95,8
	IsarCard	79	1,2	1,2	97,0
	IsarCard Abo	21	,3	,3	97,3
	IsarCard Jahreskarte	6	,1	,1	97,4
	Grüne Karte	167	2,6	2,6	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

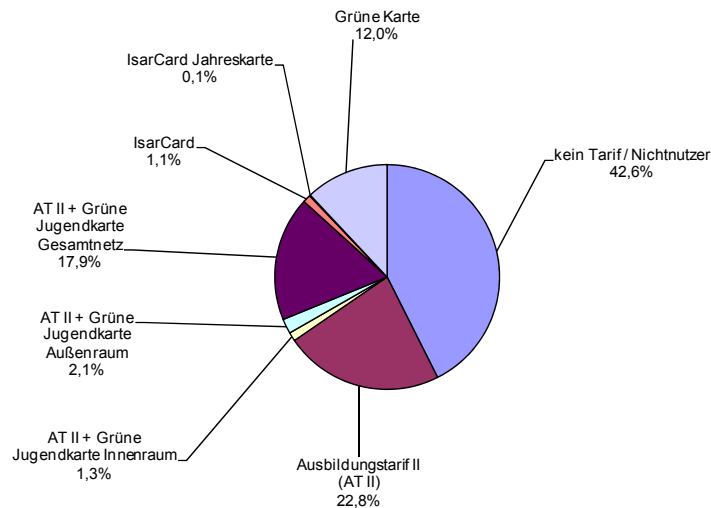
Monatskarten: Verteilung Tarife (Stammgelände)



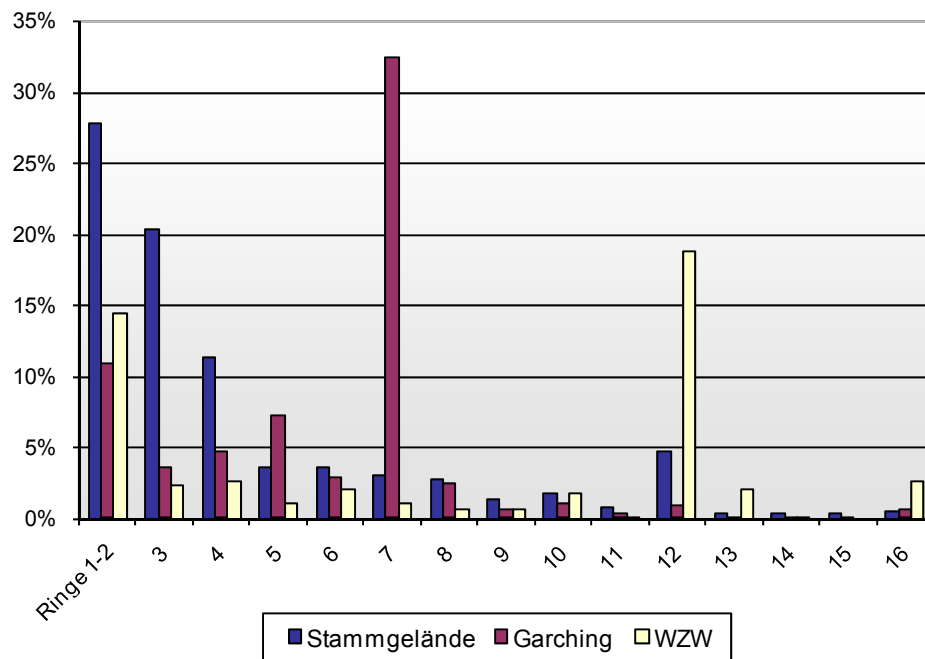
Monatskarten: Verteilung Tarife (Garching)



Monatskarten: Verteilung Tarife (WZW)

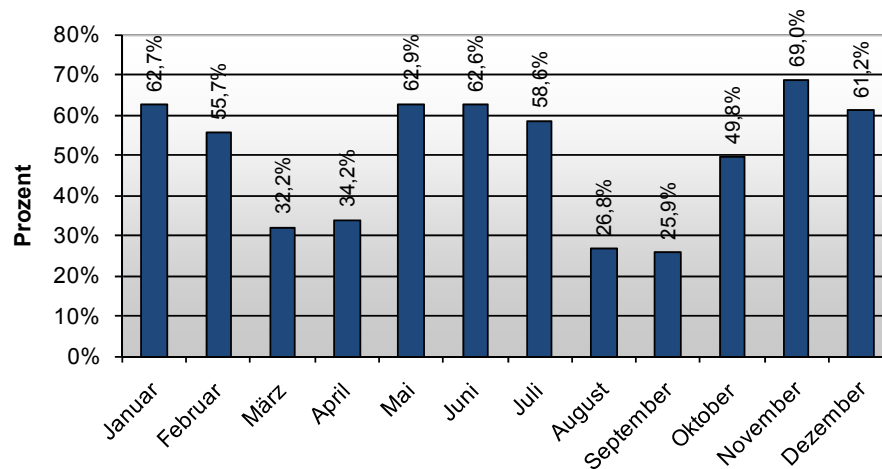


Monatskarten ATII: Gültigkeitsbereich (absolut)



	Stammgelände	Garching	WZW
Ringe 1-2	27,8%	11,0%	14,5%
3	20,4%	3,5%	2,4%
4	11,3%	4,6%	2,6%
5	3,6%	7,2%	1,1%
6	3,7%	2,9%	2,1%
7	3,0%	32,5%	1,1%
8	2,7%	2,4%	0,7%
9	1,3%	0,5%	0,7%
10	1,8%	1,0%	1,8%
11	0,8%	0,3%	0,2%
12	4,8%	0,9%	18,9%
13	0,4%	0,1%	2,1%
14	0,4%	0,0%	0,2%
15	0,4%	0,1%	0,0%
16	0,6%	0,6%	2,6%

Kauf Zeitkarten: Monate



Case Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
\$Zeitkartenkauf_Monate ^a	4771	74,0%	1680	26,0%	6451	100,0%

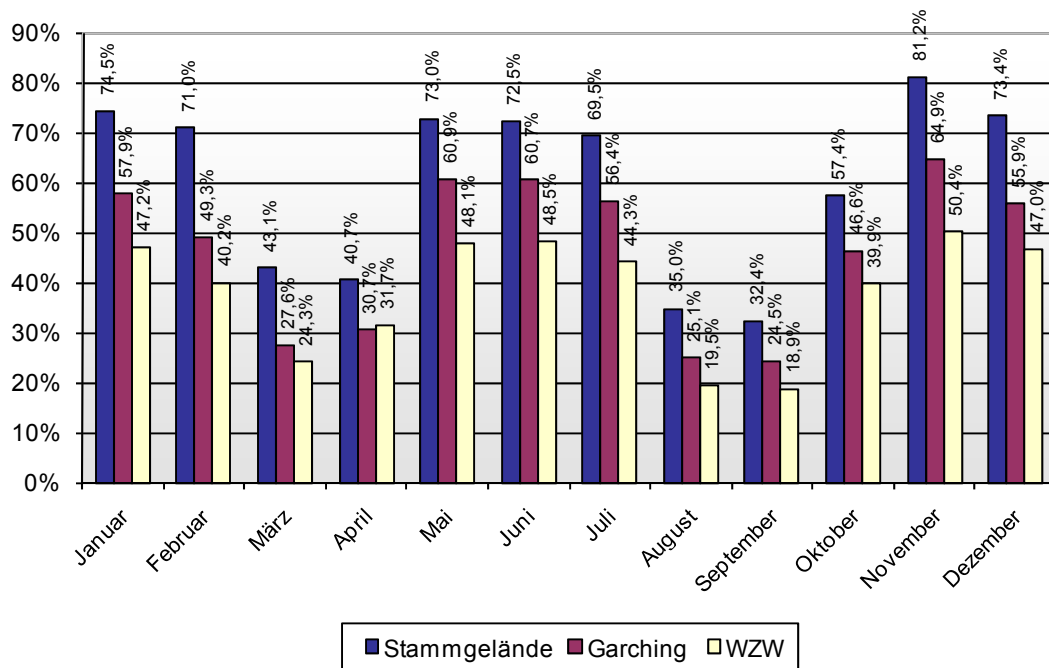
^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

\$Zeitkartenkauf_Monate Frequencies

		Responses		
		N	Percent	Percent of Cases
Zeitkartenkauf ^a Monatskarten	Zeitkartenkauf, Januar	4042	10,4%	84,7%
	Zeitkartenkauf, Februar	3592	9,3%	75,3%
	Zeitkartenkauf, März	2079	5,4%	43,6%
	Zeitkartenkauf, April	2205	5,7%	46,2%
	Zeitkartenkauf, Mai	4056	10,5%	85,0%
	Zeitkartenkauf, Juni	4038	10,4%	84,6%
	Zeitkartenkauf, Juli	3781	9,7%	79,2%
	Zeitkartenkauf, August	1731	4,5%	36,3%
	Zeitkartenkauf, September	1674	4,3%	35,1%
	Zeitkartenkauf, Oktober	3212	8,3%	67,3%
	Zeitkartenkauf, November	4449	11,5%	93,3%
	Zeitkartenkauf, Dezember	3946	10,2%	82,7%
Total		38805	100,0%	813,4%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

Kauf Zeitkarten: Monate



Zeitkarte, Woche

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	kein Tarif	3954	61,3	61,3	61,3
	Ausbildungstarif II (AT II)	1972	30,6	30,6	91,9
	AT II + Grüne Jugendkarte Innenraum	193	3,0	3,0	94,9
	AT II + Grüne Jugendkarte Außenraum	37	,6	,6	95,4
	AT II + Grüne Jugendkarte Gesamtnetz	198	3,1	3,1	98,5
	IsarCard	97	1,5	1,5	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

Descriptive Statistics

	N	Range	Maximum	Sum	Mean	Std. Deviation	Variance
Anzahl zusätzlicher Wochenkarten im Semester	2497	29	28	12481	5,00	3,699	13,683
Valid N (listwise)	2497						

Descriptive Statistics

	N	Range	Maximum	Sum	Mean	Std. Deviation	Variance
Kauf zusätzlicher Fahrkarten im Semester [EUR]	3974	899	900	177457	44,65	45,829	2100,291
Valid N (listwise)	3974						

Frage 9

Aus welchen Gründen nutzt Du die öffentlichen Verkehrsmittel nicht?
Bitte jeweils einen oder mehrere Gründe angeben.

Case Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
\$Nichtnutzung_Semester ^a	1152	17,9%	5299	82,1%	6451	100,0%
\$Nichtnutzung_Semesterferien ^a	1225	19,0%	5226	81,0%	6451	100,0%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

\$Nichtnutzung_Semester Frequencies

		Responses		
		N	Percent	Percent of Cases
Nichtnutzung ÖPNV im Semester ^a	Nichtnutzung im Semester, zu hohe Kosten	648	25,2%	56,3%
	Nichtnutzung im Semester, Auto / Motorra	507	19,7%	44,0%
	Nichtnutzung im Semester, schlechte Anbi	400	15,5%	34,7%
	Nichtnutzung im Semester, zu lange Fahrz	482	18,7%	41,8%
	Nichtnutzung im Semester, Fakultät mit F	397	15,4%	34,5%
	Nichtnutzung im Semester, sonstige Gründ	141	5,5%	12,2%
Total		2575	100,0%	223,5%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

\$Nichtnutzung_Semesterferien Frequencies

		Responses		
		N	Percent	Percent of Cases
Nichtnutzung ÖPNV in Semesterferien ^a	Nichtnutzung in Semesterferien, zu hohe	500	22,6%	40,8%
	Nichtnutzung in Semesterferien, Auto / M	388	17,6%	31,7%
	Nichtnutzung in Semesterferien, schlecht	234	10,6%	19,1%
	Nichtnutzung in Semesterferien, zu lange	263	11,9%	21,5%
	Nichtnutzung in Semesterferien, kein Auf	687	31,1%	56,1%
	Nichtnutzung in Semesterferien, sonstige	138	6,2%	11,3%
Total		2210	100,0%	180,4%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

Frage 10

Wie oft nutzt Du die öffentlichen Verkehrsmittel ohne gültige Fahrkarte?

Auch diese Angaben werden anonym und vertraulich behandelt, auf keinen Fall an Dritte weiter gegeben. Sie dienen lediglich der Statistik.

93,1 % fahren nie / manchmal schwarz

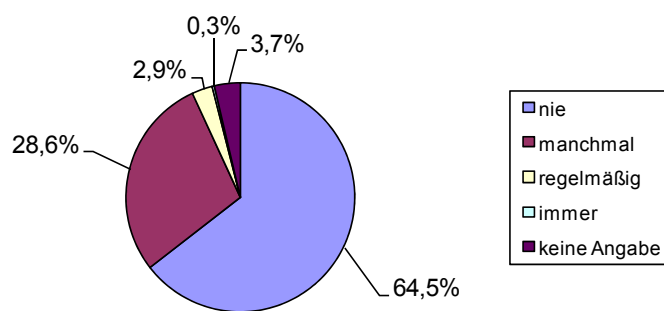
1576 freiwillige Angaben

häufigeres Schwarzfahren in U-Bahnen

40,9% der freiwilligen Angaben begründeten Schwarzfahrt mit mangelnder Abdeckung der Zeitkarte bei Verhandlungen gute Basis

- Bestätigung über Kontrolloffensive des MVV
- Bestätigung über Qualität der Angaben

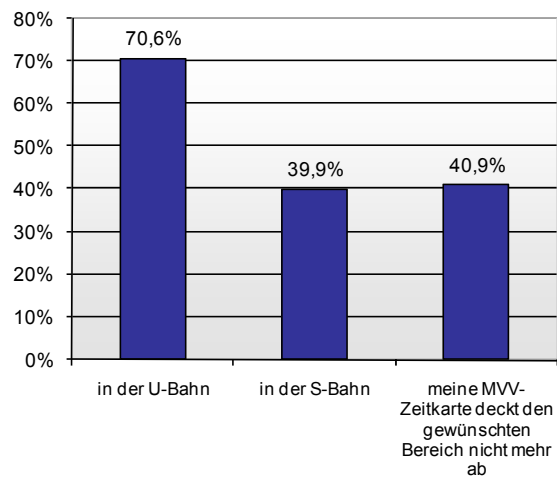
Verhältnis Schwarzfahrer



Nutzung ÖPNV ohne gültige Fahrkarte

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	nie	4161	64,5	64,5	64,5
	manchmal	1846	28,6	28,6	93,1
	regelmäßig	187	2,9	2,9	96,0
	immer	21	,3	,3	96,3
	keine Angabe	236	3,7	3,7	100,0
Total		6451	100,0	100,0	

Verkehrsmittel Schwarzfahrer bezogen auf 1576 freiwillige Angaben



Case Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
\$Schwarzfahrer_Verkehrsmittel ^a	1556	25,1%	4638	74,9%	6194	100,0%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

\$Schwarzfahrer_Verkehrsmittel Frequencies

		Responses		
		N	Percent	Percent of Cases
Schwarzfahrer ^a Verkehrsmittel	Nutzung ÖPNV ohne gültige Fahrkarte, Abd	635	27,0%	40,8%
	Nutzung ÖPNV ohne gültige Fahrkarte, U-B	1100	46,7%	70,7%
	Nutzung ÖPNV ohne gültige Fahrkarte, S-B	619	26,3%	39,8%
Total		2354	100,0%	151,3%

^a. Dichotomy group tabulated at value 1.

Frage 11

Wie oft wurdest Du bei Kontrollen in den letzten 12 Monaten ohne gültige Fahrkarte bzw. beim Schwarzfahren bemerkt?

Z.B. 0 angeben, falls man nie kontrolliert wurde oder der Verstoß nie bemerkt wurde.

bei Kontrollen innerhalb der letzten 12 Monate bemerkt:

- 0-mal 75,8 % (0-mal auch äquivalent mit k.A.)
- 1-mal 19,6 %
- 2-mal 3,5 %

Statistics

Kontrolle ohne gültige Fahrkarte letzte 12 Monate

N	Valid	2290
	Missing	0

Kontrolle ohne gültige Fahrkarte letzte 12 Monate

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	1735	75,8	75,8	75,8
	1	449	19,6	19,6	95,4
	2	80	3,5	3,5	98,9
	3	18	,8	,8	99,7
	4	4	,2	,2	99,8
	5	1	,0	,0	99,9
	6	1	,0	,0	99,9
	9	1	,0	,0	100,0
	10	1	,0	,0	100,0
	Total	2290	100,0	100,0	

Teil 3: Fragen zum Semesterticket

Frage 12

Nur bei entsprechendem Interesse würde sich die TUM gemeinsam mit den Studierenden um Verhandlungen mit der Stadt München bzw. dem MVV bemühen. Sollte dies zum Erfolg führen, würde ein Modell für die Dauer von einem Jahr getestet.

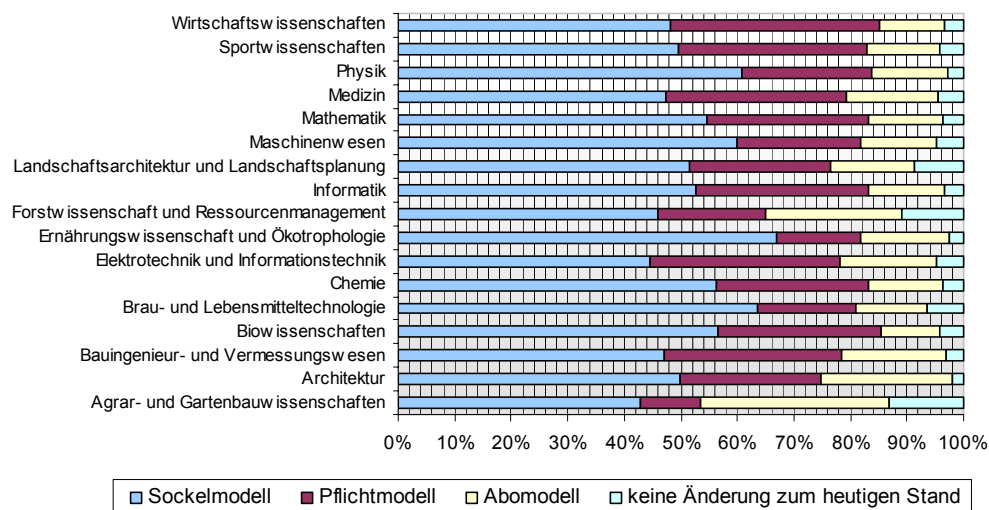
Welches Modell wird favorisiert?

Sockelmodell

- alle Studierenden zahlen verpflichtenden Grundbetrag
- Nutzung zu Nebenzeiten z.B. Abends und am Wochenende
- freiwilliger Aufpreis für ganztags gültiges Ticket

an jeder Fakultät mindestens 42,8 % bis maximal 67 % für Sockelmodell

Modellfavorit für 1-jähriges Pilotprojekt



Modellfavorit für 1-jähriges Pilotprojekt

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sockelmodell	3493	54,1	54,1	54,1
	Pflichtmodell	1736	26,9	26,9	81,1
	Abomodell	947	14,7	14,7	95,7
	keine Änderung zum heutigen Stand	275	4,3	4,3	100,0
Total		6451	100,0	100,0	

Fachbereich * Modellfavorit für 1-jähriges Pilotprojekt Crosstabulation

		Modellfavorit für 1-jähriges Pilotprojekt				keine Änderung zum heutigen Stand	Total
		Sockelmodell	Pflichtmodell	Abomodell			
Fachbereich							
Agrar- und Gartenbauwissenschaften	Count	36	9	28	11		84
	% within Fachbereich	42,9%	10,7%	33,3%	13,1%		100,0%
Architektur	Count	119	60	55	5		239
	% within Fachbereich	49,8%	25,1%	23,0%	2,1%		100,0%
Bauingenieur- und Vermessungswesen	Count	140	93	55	9		297
	% within Fachbereich	47,1%	31,3%	18,5%	3,0%		100,0%
Biowissenschaften	Count	124	63	23	9		219
	% within Fachbereich	56,6%	28,8%	10,5%	4,1%		100,0%
Brau- und Lebensmitteltechnologie	Count	120	33	24	12		189
	% within Fachbereich	63,5%	17,5%	12,7%	6,3%		100,0%
Chemie	Count	193	92	45	12		342
	% within Fachbereich	56,4%	26,9%	13,2%	3,5%		100,0%
Elektrotechnik und Informationstechnik	Count	270	204	103	29		606
	% within Fachbereich	44,6%	33,7%	17,0%	4,8%		100,0%
Ernährungswissenschaft und Ökophologie	Count	77	17	18	3		115
	% within Fachbereich	67,0%	14,8%	15,7%	2,6%		100,0%
Forstwissenschaft und Ressourcenmanagement	Count	34	14	18	8		74
	% within Fachbereich	45,9%	18,9%	24,3%	10,8%		100,0%
Informatik	Count	339	197	86	22		644
	% within Fachbereich	52,6%	30,6%	13,4%	3,4%		100,0%
Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung	Count	35	17	10	6		68
	% within Fachbereich	51,5%	25,0%	14,7%	8,8%		100,0%
Maschinenwesen	Count	1008	363	226	81		1678
	% within Fachbereich	60,1%	21,6%	13,5%	4,8%		100,0%
Mathematik	Count	230	121	56	15		422
	% within Fachbereich	54,5%	28,7%	13,3%	3,6%		100,0%
Medizin	Count	180	122	62	17		381
	% within Fachbereich	47,2%	32,0%	16,3%	4,5%		100,0%
Physik	Count	282	108	62	13		465
	% within Fachbereich	60,6%	23,2%	13,3%	2,8%		100,0%
Sportwissenschaften	Count	134	90	35	11		270
	% within Fachbereich	49,6%	33,3%	13,0%	4,1%		100,0%
Wirtschaftswissenschaften	Count	172	133	41	12		358
	% within Fachbereich	48,0%	37,2%	11,5%	3,4%		100,0%
Total	Count	3493	1736	947	275		6451
	% within Fachbereich	54,1%	26,9%	14,7%	4,3%		100,0%

Frage 13

Würde sich aus Verhandlungen ein Pilotprojekt ergeben, das nach dem Test von einem Jahr auch von Seiten des MVV verlängert würde, möchtest Du erneut befragt werden?

erneute Abstimmung nach 1 Jahr Pilotprojekt:

- 77,8 % von allen
- 77,7 % der Befürworter eines Semestertickets

Bereitschaft erneute Befragung nach Beendigung möglichen Pilotprojektes

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ja, erneute Befragung	5022	77,8	77,8	77,8
	nein, Projekt ungefragt verlängern	949	14,7	14,7	92,6
	keine Angabe	480	7,4	7,4	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

Fachbereich * Bereitschaft erneute Befragung nach Beendigung möglichen Pilotprojektes Crosstabulation

			Bereitschaft erneute Befragung nach Beendigung möglichen Pilotprojektes			Total
			ja, erneute Befragung	nein, Projekt ungefragt verlängern	keine Angabe	
Fachbereich	Agrar- und Gartenbauwissenschaften	Count	58	10	16	84
		% within Fachbereich	69,0%	11,9%	19,0%	100,0%
	Architektur	Count	187	30	22	239
		% within Fachbereich	78,2%	12,6%	9,2%	100,0%
	Bauingenieur- und Vermessungswesen	Count	231	46	20	297
		% within Fachbereich	77,8%	15,5%	6,7%	100,0%
	Biowissenschaften	Count	168	34	17	219
		% within Fachbereich	76,7%	15,5%	7,8%	100,0%
	Brau- und Lebensmitteltechnologie	Count	139	24	26	189
		% within Fachbereich	73,5%	12,7%	13,8%	100,0%
	Chemie	Count	258	57	27	342
		% within Fachbereich	75,4%	16,7%	7,9%	100,0%
	Elektrotechnik und Informationstechnik	Count	494	74	38	606
		% within Fachbereich	81,5%	12,2%	6,3%	100,0%
	Ernährungswissenschaft und Ökrophologie	Count	85	17	13	115
		% within Fachbereich	73,9%	14,8%	11,3%	100,0%
	Forstwissenschaft und Ressourcenmanagement	Count	49	8	17	74
		% within Fachbereich	66,2%	10,8%	23,0%	100,0%
	Informatik	Count	485	114	45	644
		% within Fachbereich	75,3%	17,7%	7,0%	100,0%
	Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung	Count	51	9	8	68
		% within Fachbereich	75,0%	13,2%	11,8%	100,0%
	Maschinenwesen	Count	1318	246	114	1678
		% within Fachbereich	78,5%	14,7%	6,8%	100,0%
	Mathematik	Count	329	67	26	422
		% within Fachbereich	78,0%	15,9%	6,2%	100,0%
	Medizin	Count	324	30	27	381
		% within Fachbereich	85,0%	7,9%	7,1%	100,0%
	Physik	Count	364	82	19	465
		% within Fachbereich	78,3%	17,6%	4,1%	100,0%
	Sportwissenschaften	Count	206	42	22	270
		% within Fachbereich	76,3%	15,6%	8,1%	100,0%
	Wirtschaftswissenschaften	Count	276	59	23	358
		% within Fachbereich	77,1%	16,5%	6,4%	100,0%
Total		Count	5022	949	480	6451
		% within Fachbereich	77,8%	14,7%	7,4%	100,0%

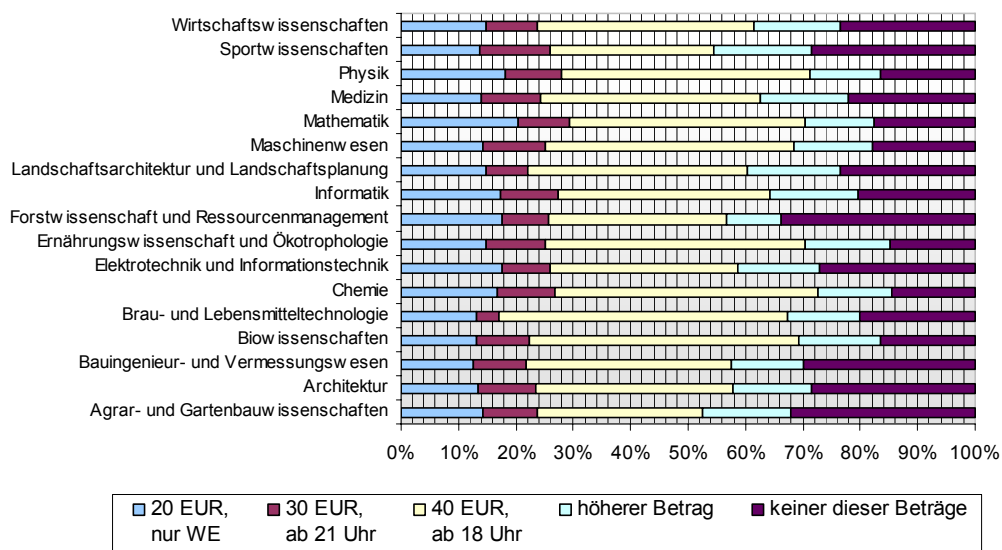
Frage 14

Aus einer bisherigen Umfrage am Standort Garching hat sich ergeben, dass in dieser TUM-weiten Umfrage das Sockelmodell (Frage 12, Modell A) näher untersucht wird. Folgende Fragen sind allein unter dem Aspekt zu betrachten "Wenn sich die Mehrheit in Frage 12 für das Sockelmodell entscheidet..."

Wie viel ist Dir der Nutzen wert, der sich aus der einmaligen
Entrichtung des genannten Sockelbetrages im Semester ergibt?
Der gültige Tarifbereich für den Sockelbetrag ist jeweils das MWV-Gesamtnetz.

63,7 % wären bereit, im Semester 30 EUR oder mehr für den Sockelbetrag zu zahlen (gelb/hellblau)

Sockelmodell: Bereitschaft Höhe Sockelb. <> Nutzung Nebenzeiten



Sockelmodell: Bereitschaft Zahlung Sockelbetrag mit Mehrwert im Semester

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20 EUR, nur am WE	1002	15,5	15,5	15,5
	30 EUR, Woche ab 21 Uhr, WE ganztags	633	9,8	9,8	25,3
	40 EUR, Woche ab 18 Uhr, WE ganztags	2558	39,7	39,7	65,0
	höherer Betrag	904	14,0	14,0	79,0
	keiner dieser Beträge	1354	21,0	21,0	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

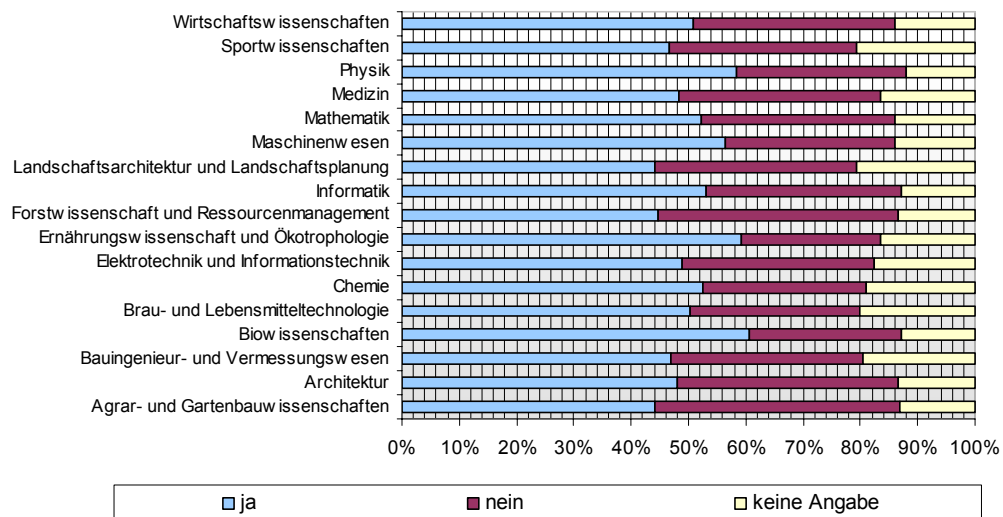
Fachbereich * Sockelmodell: Bereitschaft Zahlung Sockelbetrag mit Mehrwert im Semester Crosstabulation

		Sockelmodell: Bereitschaft Zahlung Sockelbetrag mit Mehrwert im Semester						
			20 EUR, nur am WE	30 EUR, Woche ab 21 Uhr, WE ganztags	40 EUR, Woche ab 18 Uhr, WE ganztags	höherer Betrag	keiner dieser Beträge	Total
Fachbereich	Agrar- und Gartenbauwissenschaften	Count	12	8	24	13	27	84
		% within Fachbereich	14,3%	9,5%	28,6%	15,5%	32,1%	100,0%
	Architektur	Count	32	24	82	33	68	239
		% within Fachbereich	13,4%	10,0%	34,3%	13,8%	28,5%	100,0%
	Bauingenieur- und Vermessungswesen	Count	37	28	106	37	89	297
		% within Fachbereich	12,5%	9,4%	35,7%	12,5%	30,0%	100,0%
	Biowissenschaften	Count	29	20	103	31	36	219
		% within Fachbereich	13,2%	9,1%	47,0%	14,2%	16,4%	100,0%
	Brau- und Lebensmitteltechnologie	Count	25	7	95	24	38	189
		% within Fachbereich	13,2%	3,7%	50,3%	12,7%	20,1%	100,0%
	Chemie	Count	57	35	156	44	50	342
		% within Fachbereich	16,7%	10,2%	45,6%	12,9%	14,6%	100,0%
	Elektrotechnik und Informationstechnik	Count	107	51	197	87	164	606
		% within Fachbereich	17,7%	8,4%	32,5%	14,4%	27,1%	100,0%
	Ernährungswissenschaft und Ökophologie	Count	17	12	52	17	17	115
		% within Fachbereich	14,8%	10,4%	45,2%	14,8%	14,8%	100,0%
	Forstwissenschaft und Ressourcenmanagement	Count	13	6	23	7	25	74
		% within Fachbereich	17,6%	8,1%	31,1%	9,5%	33,8%	100,0%
	Informatik	Count	111	66	236	100	131	644
		% within Fachbereich	17,2%	10,2%	36,6%	15,5%	20,3%	100,0%
	Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung	Count	10	5	26	11	16	68
		% within Fachbereich	14,7%	7,4%	38,2%	16,2%	23,5%	100,0%
	Maschinenwesen	Count	239	182	727	232	298	1678
		% within Fachbereich	14,2%	10,8%	43,3%	13,8%	17,8%	100,0%
	Mathematik	Count	86	38	173	51	74	422
		% within Fachbereich	20,4%	9,0%	41,0%	12,1%	17,5%	100,0%
	Medizin	Count	53	40	145	59	84	381
		% within Fachbereich	13,9%	10,5%	38,1%	15,5%	22,0%	100,0%
	Physik	Count	84	46	201	58	76	465
		% within Fachbereich	18,1%	9,9%	43,2%	12,5%	16,3%	100,0%
	Sportwissenschaften	Count	37	33	77	46	77	270
		% within Fachbereich	13,7%	12,2%	28,5%	17,0%	28,5%	100,0%
	Wirtschaftswissenschaften	Count	53	32	135	54	84	358
		% within Fachbereich	14,8%	8,9%	37,7%	15,1%	23,5%	100,0%
Total		Count	1002	633	2558	904	1354	6451
		% within Fachbereich	15,5%	9,8%	39,7%	14,0%	21,0%	100,0%

Frage 15

Hätte ein Mehrwert wie in Frage 14 im Vergleich zu Deinen bisherigen Ausgaben Einsparpotential für Dich?
Der Mehrwert besteht in der Nutzungsmöglichkeit des Tickets zu eingeschränkten Nebenzeiten.

Sockelmodell: Einsparpotential aus alleiniger Zahlung Sockelbetrag



Sockelmodell: Einsparpotential durch Mehrwert aus Zahlung Sockelbetrag

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ja	3398	52,7	52,7	52,7
	nein	2069	32,1	32,1	84,7
	keine Angabe	984	15,3	15,3	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

Fachbereich * Sockelmodell: Einsparpotential durch Mehrwert aus Zahlung Sockelbetrag Crosstabulation

			Sockelmodell: Einsparpotential durch Mehrwert aus Zahlung Sockelbetrag			Total
			ja	nein	keine Angabe	
Fachbereich	Agrar- und Gartenbauwissenschaften	Count	37	36	11	84
		% within Fachbereich	44,0%	42,9%	13,1%	100,0%
	Architektur	Count	115	92	32	239
		% within Fachbereich	48,1%	38,5%	13,4%	100,0%
	Bauingenieur- und Vermessungswesen	Count	139	100	58	297
		% within Fachbereich	46,8%	33,7%	19,5%	100,0%
	Biowissenschaften	Count	133	58	28	219
		% within Fachbereich	60,7%	26,5%	12,8%	100,0%
	Brau- und Lebensmitteltechnologie	Count	95	56	38	189
		% within Fachbereich	50,3%	29,6%	20,1%	100,0%
	Chemie	Count	180	97	65	342
		% within Fachbereich	52,6%	28,4%	19,0%	100,0%
	Elektrotechnik und Informationstechnik	Count	296	203	107	606
		% within Fachbereich	48,8%	33,5%	17,7%	100,0%
	Ernährungswissenschaft und Ökotrophologie	Count	68	28	19	115
		% within Fachbereich	59,1%	24,3%	16,5%	100,0%
	Forstwissenschaft und Ressourcenmanagement	Count	33	31	10	74
		% within Fachbereich	44,6%	41,9%	13,5%	100,0%
	Informatik	Count	342	219	83	644
		% within Fachbereich	53,1%	34,0%	12,9%	100,0%
	Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung	Count	30	24	14	68
		% within Fachbereich	44,1%	35,3%	20,6%	100,0%
	Maschinenwesen	Count	947	496	235	1678
		% within Fachbereich	56,4%	29,6%	14,0%	100,0%
	Mathematik	Count	220	143	59	422
		% within Fachbereich	52,1%	33,9%	14,0%	100,0%
	Medizin	Count	184	134	63	381
		% within Fachbereich	48,3%	35,2%	16,5%	100,0%
	Physik	Count	271	138	56	465
		% within Fachbereich	58,3%	29,7%	12,0%	100,0%
	Sportwissenschaften	Count	126	88	56	270
		% within Fachbereich	46,7%	32,6%	20,7%	100,0%
	Wirtschaftswissenschaften	Count	182	126	50	358
		% within Fachbereich	50,8%	35,2%	14,0%	100,0%
Total		Count	3398	2069	984	6451
		% within Fachbereich	52,7%	32,1%	15,3%	100,0%

Frage 16

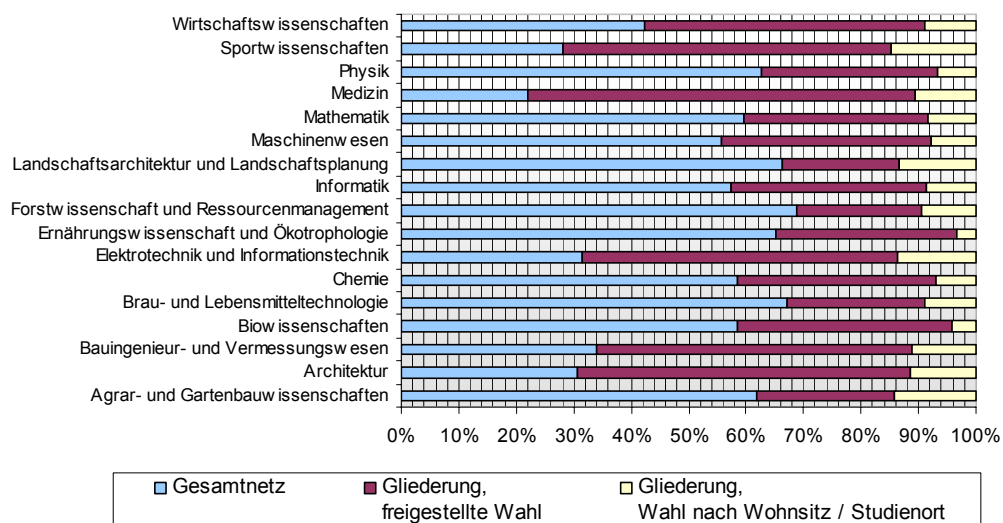
Ein freiwilliger Aufpreis erweitert beim Sockelmodell die Gültigkeit des Tickets auf den ganzen Tag (siehe Frage 12, Modell A, Beispiel Stuttgart). Bei der Preisgestaltung (vor allem für das Gesamtnetz) existieren unterschiedliche Varianten.

Welche Variante ist Dein Favorit?

49,6 % Gesamtnetz

41,2 % Gliederung, freigestellte Wahl Innen-, Außenraum oder Gesamtnetz

Sockelmodell: Gliederung freiwilliger Aufpreis Semesterticket



Sockelmodell: Gliederung Tarifgebiet freiwilliger Aufpreis

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Gesamtnetz	3201	49,6	49,6	49,6
	Gliederung, freigestellte Wahl	2661	41,2	41,2	90,9
	Gliederung, Wahl nach Wohnsitz / Studienort	589	9,1	9,1	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

Fachbereich * Sockelmodell: Gliederung Tarifgebiet freiwilliger Aufpreis Crosstabulation

			Sockelmodell: Gliederung Tarifgebiet freiwilliger Aufpreis			
			Gesamtnetz	Gliederung, freigestellte Wahl	Gliederung, Wahl nach Wohnsitz / Studienort	Total
Fachbereich	Agrar- und Gartenbauwissenschaften	Count	52	20	12	84
		% within Fachbereich	61,9%	23,8%	14,3%	100,0%
	Architektur	Count	73	139	27	239
		% within Fachbereich	30,5%	58,2%	11,3%	100,0%
	Bauingenieur- und Vermessungswesen	Count	101	163	33	297
		% within Fachbereich	34,0%	54,9%	11,1%	100,0%
	Biowissenschaften	Count	128	82	9	219
		% within Fachbereich	58,4%	37,4%	4,1%	100,0%
	Brau- und Lebensmitteltechnologie	Count	127	45	17	189
		% within Fachbereich	67,2%	23,8%	9,0%	100,0%
	Chemie	Count	200	118	24	342
		% within Fachbereich	58,5%	34,5%	7,0%	100,0%
	Elektrotechnik und Informationstechnik	Count	190	334	82	606
		% within Fachbereich	31,4%	55,1%	13,5%	100,0%
	Ernährungswissenschaft und Ökotrophologie	Count	75	36	4	115
		% within Fachbereich	65,2%	31,3%	3,5%	100,0%
	Forstwissenschaft und Ressourcenmanagement	Count	51	16	7	74
		% within Fachbereich	68,9%	21,6%	9,5%	100,0%
	Informatik	Count	370	218	56	644
		% within Fachbereich	57,5%	33,9%	8,7%	100,0%
	Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung	Count	45	14	9	68
		% within Fachbereich	66,2%	20,6%	13,2%	100,0%
	Maschinenwesen	Count	934	613	131	1678
		% within Fachbereich	55,7%	36,5%	7,8%	100,0%
	Mathematik	Count	251	136	35	422
		% within Fachbereich	59,5%	32,2%	8,3%	100,0%
	Medizin	Count	84	257	40	381
		% within Fachbereich	22,0%	67,5%	10,5%	100,0%
	Physik	Count	292	142	31	465
		% within Fachbereich	62,8%	30,5%	6,7%	100,0%
	Sportwissenschaften	Count	76	154	40	270
		% within Fachbereich	28,1%	57,0%	14,8%	100,0%
	Wirtschaftswissenschaften	Count	152	174	32	358
		% within Fachbereich	42,5%	48,6%	8,9%	100,0%
Total		Count	3201	2661	589	6451
		% within Fachbereich	49,6%	41,2%	9,1%	100,0%

Frage 17

Angenommen, es wird in Zukunft ein Semesterticket angeboten. Würdest Du deswegen in Zukunft den MVV nutzen?

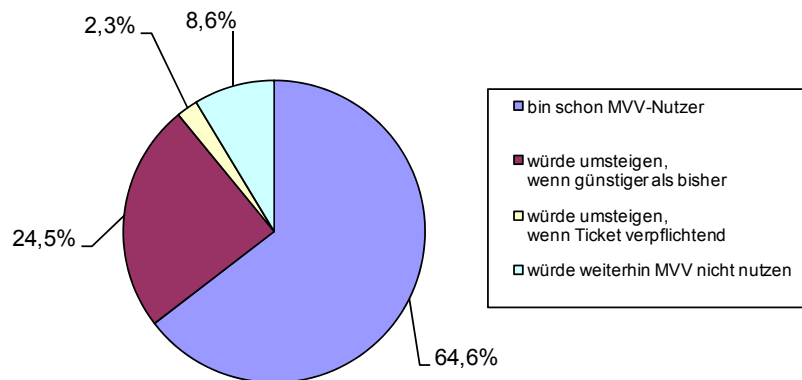
Nutzer: 64,6 % durchschn. Nutzerquote

Umsteiger:

- mit 24,5 % hohes Umsteigerpotential
- Hauptbegründung: Kosten für MVV
- Anteil bei verpflichtendem Ticket gering

Nichtnutzung weiterhin: 8,6 % aller Befragten

**Zukünftige MVV Nutzung bei Angebot Semeti
(alle Fakultäten)**



Veränderung Nutzerquote / Umsteiger bei Einführung Semesterticket

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	bin schon MVV-Nutzer	4166	64,6	64,6	64,6
	würde umsteigen, wenn günstiger als bisher	1579	24,5	24,5	89,1
	würde umsteigen, wenn Ticket verpflichtend	148	2,3	2,3	91,4
	würde weiterhin MVV nicht nutzen	558	8,6	8,6	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

Fachbereich * Veränderung Nutzerquote / Umsteiger bei Einführung Semesterticket Crosstabulation

		Veränderung Nutzerquote / Umsteiger bei Einführung Semesterticket					Total
			bin schon MVV-Nutzer	würde umsteigen, wenn günstiger als bisher	würde umsteigen, wenn Ticket verpflichtend	würde weiterhin MVV nicht nutzen	
Fachbereich	Agrar- und Gartenbauwissenschaften	Count	37	23	4	20	84
		% within Fachbereich	44,0%	27,4%	4,8%	23,8%	100,0%
	Architektur	Count	168	48	10	13	239
		% within Fachbereich	70,3%	20,1%	4,2%	5,4%	100,0%
	Bauingenieur- und Vermessungswesen	Count	224	52	9	12	297
		% within Fachbereich	75,4%	17,5%	3,0%	4,0%	100,0%
	Biowissenschaften	Count	140	61	8	10	219
		% within Fachbereich	63,9%	27,9%	3,7%	4,6%	100,0%
	Brau- und Lebensmitteltechnologie	Count	99	62	5	23	189
		% within Fachbereich	52,4%	32,8%	2,6%	12,2%	100,0%
	Chemie	Count	232	67	6	37	342
		% within Fachbereich	67,8%	19,6%	1,8%	10,8%	100,0%
	Elektrotechnik und Informationstechnik	Count	464	102	7	33	606
		% within Fachbereich	76,6%	16,8%	1,2%	5,4%	100,0%
	Ernährungswissenschaft und Ökophologie	Count	68	35	1	11	115
		% within Fachbereich	59,1%	30,4%	,9%	9,6%	100,0%
	Forstwissenschaft und Ressourcenmanagement	Count	41	19	2	12	74
		% within Fachbereich	55,4%	25,7%	2,7%	16,2%	100,0%
	Informatik	Count	452	146	16	30	644
		% within Fachbereich	70,2%	22,7%	2,5%	4,7%	100,0%
	Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung	Count	43	18	1	6	68
		% within Fachbereich	63,2%	26,5%	1,5%	8,8%	100,0%
	Maschinenwesen	Count	883	540	37	218	1678
		% within Fachbereich	52,6%	32,2%	2,2%	13,0%	100,0%
	Mathematik	Count	263	102	14	43	422
		% within Fachbereich	62,3%	24,2%	3,3%	10,2%	100,0%
	Medizin	Count	298	64	5	14	381
		% within Fachbereich	78,2%	16,8%	1,3%	3,7%	100,0%
	Physik	Count	301	95	11	58	465
		% within Fachbereich	64,7%	20,4%	2,4%	12,5%	100,0%
	Sportwissenschaften	Count	187	70	5	8	270
		% within Fachbereich	69,3%	25,9%	1,9%	3,0%	100,0%
	Wirtschaftswissenschaften	Count	266	75	7	10	358
		% within Fachbereich	74,3%	20,9%	2,0%	2,8%	100,0%
Total		Count	4166	1579	148	558	6451
		% within Fachbereich	64,6%	24,5%	2,3%	8,6%	100,0%

Frage 18

Wenn bei Frage 2.1 oder 3 Standort "Garching" gewählt wurde: Welche Rolle spielt dabei die Erweiterung der U-Bahn zum Campus Garching, welche voraussichtlich am 14.10. eröffnet wird?

Sonderfrage:

- Hauptstudienort Garching
- Pendler nach Garching

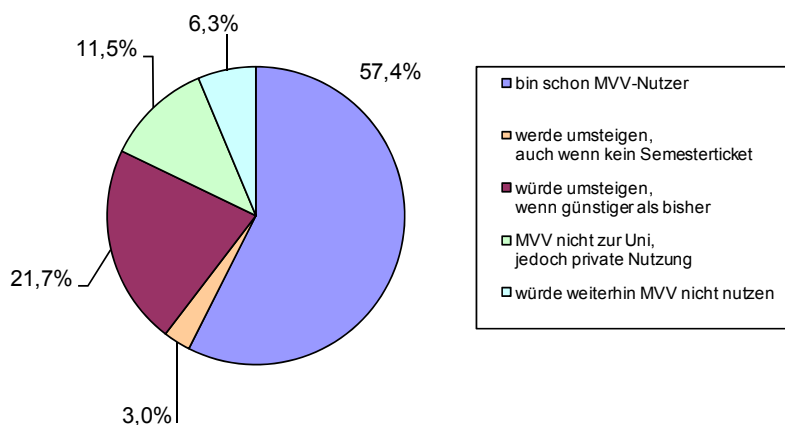
Nutzer: 57,4 % durchschn. Nutzerquote

Umsteiger:

- 21,7 % Umsteigerpotential nierziger Kosten
- 3,0 % Umsteiger, auch wenn kein Semeti
- Problem: Kollision Antwortmöglichkeiten Preis <-> Eröffnung U-Bahn

Nichtnutzung weiterhin: 6,3 % aller Befragten Standort Garching

Zukünftige MVV Nutzung Eröffnung U-Bahn GAR
(alle Fakultäten)



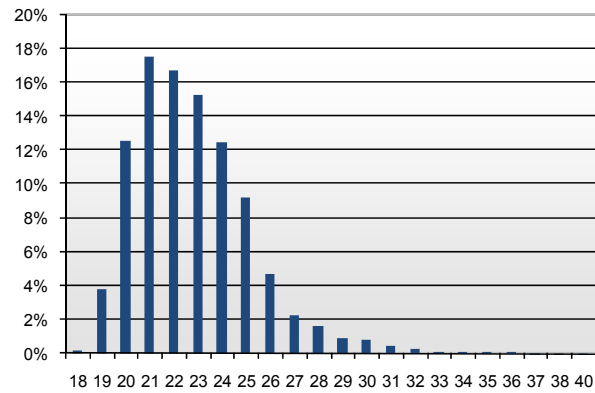
Veränderung Nutzerquote, Eröffnung U-Bahn Garching Forschungscampus / TUM

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	bin schon MVV-Nutzer	2402	57,4	57,4	57,4
	würde umsteigen, auch wenn kein Semesterticket	124	3,0	3,0	60,4
	würde umsteigen, wenn günstiger als bisher	909	21,7	21,7	82,1
	MVV nicht zur Uni, jedoch private Nutzung	483	11,5	11,5	93,7
	würde weiterhin MVV nicht nutzen	264	6,3	6,3	100,0
	Total	4182	100,0	100,0	

Statistik - Daten zur Person

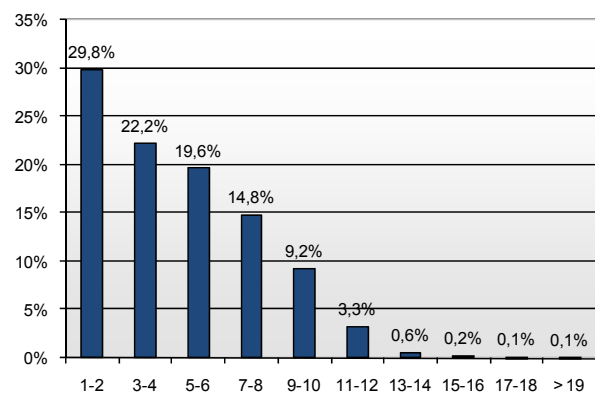
Alter

Statistik: Alter



Semesterzahl (in der Du im WS 05/06 warst)

Statistik: Semesterzahl der Befragten



Geschlecht

Geschlecht

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	männlich	4668	72,4	72,4	72,4
	weiblich	1783	27,6	27,6	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

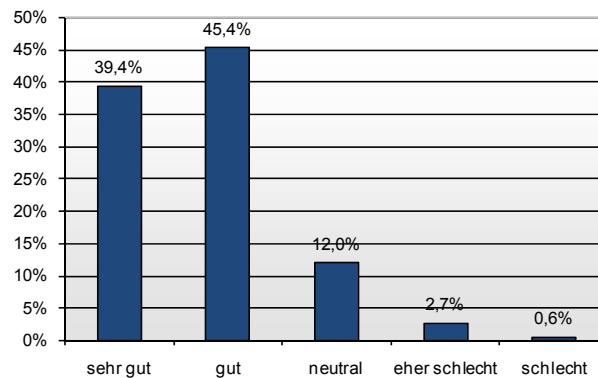
Steht Dir permanent ein PKW zur Verfügung?

Verfügung PKW permanent

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ja	2601	40,3	40,3	40,3
	nein	3850	59,7	59,7	100,0
	Total	6451	100,0	100,0	

Wie bewertest Du diese Umfrage?

Statistik: Bewertung der Umfrage



Statistik - Feedback Optional

Anmerkungen zum Semesterticket

Anmerkungen zu dieser Umfrage, das Engagement zu diesem Thema und allgemein zu Deiner Studentischen Vertretung

In diesem Bereich hatten die Studierenden die Möglichkeit, in Textfeldern ihre Antworten einzutragen. Alle Antworten sind in der mySQL-Datenbank gespeichert und können wegen ihrer Fülle an dieser Stelle nicht wieder gegeben werden.

Eine direkte Veröffentlichung im Internet über ein php-Skript, welches die Kommentare ausliest, wäre z.B. möglich. Eine Kategorisierung über die „Bewertung der Umfrage“ (siehe oben) wäre zielführend, um sehr gute von kritischen Kommentaren direkt unterscheiden zu können.

Statistik - Über die Umfrage selbst

mittlere Zeit zur Beantwortung: 14,5 min
(von Beginn der Umfrage bis zum Speichern der Antworten)

Gesamtzeit, die alle Befragten investiert haben: 65 Tage : 4 h : 7 min : 34 s

versickte Codes: 19.000

zusätzlich ausgegeben: 99 (0,5 %)

> 2500 code lines html, php

99 Variablen pro Fragebogen

Dauer: 1.3. bis 12.5.

abgegebene Stimmen: > 1.000 am ersten Tag

Kosten: Druck Flyer 200 €
(Übernahme Porto TUM lfd. Meter)

Umfrage 2006

Werbung während der Umfrage

Zunächst folgt ein Muster des Flyers an über 19.000 Studierende, welcher jede/n Studierende/n zusammen mit den Studienunterlagen zum Sommersemester 2006 erreicht hat: Er ist sowohl Hinweis auf die Umfrage, als auch Authentifizierung über den persönlichen login-Code.

„Verlorene“ Flyer wurden nicht ersetzt, Studierende konnten sich bei den Fachschaften aus einem kontrollierten Kontingent zusätzliche Codes gegen Vorlage des Studiausweises abholen: Insgesamt 99 Studierende machten davon Gebrauch, so dass im Vergleich zur Teilnehmerzahl mißbräuchliche Nutzung oder absichtliche Falschangaben nicht ins Gewicht fallen würden. Die Codes hatten eine laufende Nummer und hätten von der Auswertung ausgeschlossen werden können, was aus obigem Grund jedoch nicht notwendig ist.

Alle Nutzer einer myTUM-Email-Adresse erhielten vom Präsident der TUM einen Brief, in welchem auf die Umfrage hingewiesen wurde.

Des Weiteren wurde die Umfrage über 2 Newsposts im myTUM-Portal angekündigt:

http://portal.tum.de/newsboards/news_students/news_article.2006-05-03.7197204529

http://portal.tum.de/newsboards/news_fachschaft/news_article.2006-03-07.8414018545

Von den Fachschaften wurde in Vorlesungen zur Umfrage aufgerufen und Aushänge angefertigt. Die entsprechende Vorlage findet sich auf der letzten Seite.



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
MÜNCHEN

Die Hochschulleitung und der Fachschaftenrat der TUM interessieren sich für **Deine Meinung** zu einem möglichen

Semesterticket für Studierende der TUM



Ein Semesterticket für alle Studierenden der TUM, das heißt die Möglichkeit der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu günstigeren Konditionen als dem jetzigen Ausbildungstarif II – was denkst Du darüber?

Befragung aller Studierenden der TUM

Das Ziel ist, ein breites Bild über das Mobilitätsverhalten und die Akzeptanz verschiedenster Modelle zu gewinnen (ein exemplarisches Modell ist rechts beschrieben).

Voraussetzung ist die Teilnahme aller Nutzergruppen, **egal ob MWV-Nutzer, Autofahrer oder andere.**

Nur bei entsprechendem Interesse bemüht sich die TUM gemeinsam mit den Studierenden um Verhandlungen mit der Stadt München bzw. dem MWV – auf Basis dieser Umfrage.

Ein Modellvorschlag:

- alle Studierenden der TUM entrichten einen Sockelbetrag: für ca. 30-40 EUR pro Semester (= 6 Monate) könntest Du Mo-Fr ab 18 Uhr sowie Sa-So und an Feiertagen ganztags das MWV-Gesamtnetz nutzen
- freiwilliger Aufpreis für ein Semesterticket, welches ganztags entweder im Innen-, Außenraum oder Gesamtnetz gültig ist, jedoch in Summe mit obigem Sockelbetrag günstiger als Deine bisherigen Ausgaben für den MWV-Ausbildungstarif II

Onlineumfrage bis 12.05. – Teilnahme nur ca. 5-10 min

Webseite: <http://www.fs.tum.de/semeti1>

login-code: **A1B2-C3D4**

laufende Nr. 20000

Die Umfrage ist anonym! Der login-code stellt lediglich sicher, dass nur TUM-Studierende teilnehmen.

Vielen Dank für Deine Teilnahme! AK Semesterticket des FSR

Präsident

Prof. Dr. Dr. h.c.mult.
Wolfgang A. HerrmannArcisstraße 21
80333 München
Telefon:
+49-89-289-22200
Telefax:
+49-89-289-23399
E-Mail:
praesident@tum.de**An alle Studierende!**

27. April 2006/ SHR

Liebe Studierende,

mit Sicherheit haben Sie bereits von der aktuellen TUM-weiten Umfrage zur Einführung eines Semestertickets erfahren: Auf gemeinsame Initiative der Hochschulleitung und der Studentischen Vertretung erheben wir aktuell Daten zum Mobilitätsverhalten der Studierenden an allen drei TUM-Standorten.

Zum jetzigen Zeitpunkt haben sich bereits mehr als 5.400 Studierende an der Umfrage beteiligt. Wenn Sie Ihre Meinung noch nicht kund getan haben, dies aber noch möchten, haben Sie hierzu bis einschließlich 12. Mai 2006 auf der Website <http://www.fs.tum.de/semeti> die Gelegenheit.

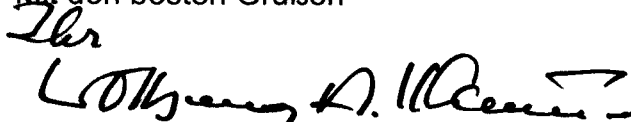
Ihre Stimme ist uns wichtig! Unabhängig davon, ob Sie für oder gegen die Einführung eines Semestertickets sind, sichert nur eine gleichmäßig hohe Beteiligung an allen drei TUM-Standorten die Repräsentativität dieser Umfrage. Diese stellt die Grundlage dar, um in Ihrem Interesse das weitere Vorgehen optimal entscheiden zu können.

Die Umfrage ist anonym und bedarf nur wenige Minuten an Zeit. Als kleines Dankeschön werden unter allen Teilnehmern TUM-Artikel verlost!

Für den Fall, dass Ihnen der mit Ihren Studienunterlagen versandte persönliche login-code verloren gegangen ist, können Sie sich einen neuen bei Ihrer Fachschaft oder im AStA (Arcisstraße 17, 80333 München) abholen.

Für Ihre Teilnahme danken wir im Voraus sehr herzlich!

Mit den besten Grüßen

Wolfgang A. Herrmann
PräsidentJohannes Horak
Vorsitzender des
Fachschaftenrats

Semesterticket

Umfrage nur noch bis zum 12. Mai!

Kein Scherz, einige Kommilitonen zahlen mehr als 250 EUR im Semester für den MVV.



Dein persönlicher
Zugangscode wurde
Dir mit dem
Studentenausweis
zugeschickt.
Falls du noch keinen
erhalten hast,
wende Dich bitte an
Deine Fachschaft
oder den AStA
(Arcisstr. 17).

Bisher haben schon
über 5400 Studenten
abgestimmt.

Die Umfrage ist...

- > anonym
- > schnell
- > eine gemeinsame Initiative der
Studentischen Vertretung und
der Hochschulleitung

Mitmachen sollen...

- > **Befürworter**
- > diejenigen, welche das
Semesterticket **ablehnen**
- > oder nicht den MVV nutzen
damit die Umfrage **repräsentativ** wird.

Eure Meinung zählt!

Es gibt als **Dankeschön TUM-Artikel**
zu gewinnen: Sweatshirts, T-Shirts, ...



Ziel:

- > mehr als 30% Beteiligung
- > gleichmäßige Teilnahme
aller Studiengänge
- > **Ergebnispräsentation** auf den
Studentischen Vollversammlungen am 23.5.

www.fs.tum.de/semeti
Bis zum 12. Mai 2006

Vielen Dank für Deine Teilnahme!

Semesterticket – Teil C

Stellungnahme des MW zum Semesterticket
an die Fachschaft Maschinenbau der TUM vom 27.10.2004

Zusammenfassung Diplomarbeit FH München
von Hendrik David „Analyse zur Einführung eines
Semestertickets am Hochschulstandort München“

Bundesweiter Vergleich Semesterticket
Modelle und historische Entwicklung

Stellungnahme des MVV zum Semesterticket an die Fachschaft Maschinenbau der TUM vom 27.10.2004
(aktuell: Verhandlungen und direkte Gespräche seit Februar 2007)

Sehr geehrter Herr M.,

vielen Dank für Ihre Mail. Leider können wir wegen anderer Termine nicht an Ihrer Fachschaftsvollversammlung teilnehmen. Um Sie über den aktuellen Sachstand zu informieren, dürfen wir Ihnen zur Thematik „Semesterticket“ folgendes mitteilen:

Semesterticket

Der Einführung eines besonderen Studententickets stehen die Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft seit jeher aufgeschlossen gegenüber. Bereits seit 1992 wird darüber mit dem Studentenwerk verhandelt. Die Verhandlungen konnten aber bisher nicht zu einem positiven Abschluss gebracht werden, weil die Angebotspreise für ein entsprechendes Semesterticket, die erforderlich wären, um zumindest die Einnahmen der Verkehrsunternehmen nach dem Status quo zu erhalten und damit die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung nicht zu verschlechtern, vom Studentenwerk bisher nicht akzeptiert werden konnten.

Da bereits jetzt - bedingt durch die im bundesweiten Vergleich überaus preisgünstigen Zeitkartentarife und die hervorragende ÖPNV-Erschließung der Münchner Hochschulen - rd. 60 % der Studierenden an den Münchner Hochschulen regelmäßig die MVV-Verkehrsmittel benutzen, würde ein Semesterticket trotz Umlage des Fahrpreises auf die Gesamtheit der Studierenden im MVV nicht den niedrigen Preis bieten können, der in anderen Städten und Verbundräumen auf Grund der dort deutlich geringeren Inanspruchnahme des ÖPNV geboten werden kann und als Zwangsumlage auf alle Studierenden auch noch akzeptiert wird. Nach derzeitigem Tarifstand müsste ein Semesterticket (mit 5monatiger Gültigkeit) im MVV für den Innenraum mindestens rd. € 111,00, für das Gesamtnetz mindestens rd. € 163,00 pro Semester kosten. Für Studenten der TU in Garching käme daher nur der Preis für das Gesamtnetz in Frage. Diese Beträge würden zwar von den derzeitigen ÖPNV-Nutzern unter den Studierenden angenommen werden, werden von den Nichtnutzern jedoch als entschieden zu hoch empfunden.

Da von den Verkehrsunternehmen eine Einnahmenverschlechterung durch die Einführung eines Semestertickets nicht hinnehmbar wäre, sehen wir deshalb bis auf weiteres keine Realisierungschancen für ein solches Angebot, es sei denn, es fände sich eine Möglichkeit, die Angebotspreise durch die öffentliche Hand zu subventionieren.

Halbjahresabonnement für Studierende

Auf Antrag des Stadtrates der LH München wurde die Verbundgesellschaft um Prüfung gebeten, ob es möglich wäre den Studierenden in München ein spezielles Halbjahresabonnement anzubieten. Die Verbundgesellschaft hat daher in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen im MVV eine Marktstudie in Auftrag gegeben, die wirtschaftlichen Auswirkungen eines solchen Angebotes zu untersuchen. Die Studie wurde vom Marktforschungsinstitut infas in Bonn durchgeführt.

Je nach abgefragter Preialternative (je Semester sind 5,5, 5 oder 4,5 Monatskartenpreise des Ausbildungstarifs II zu bezahlen) würden sich Mindereinnahmen zwischen 3,7 und 4,1 Mio. € pro Jahr ergeben. Alle auf dieser Grundlage ermittelten Simulationsergebnisse sprechen daher gegen eine Einführung eines Halbpreisabonnements.

Das von Ihnen angesprochene zweistufige Modell eines Semestertickets war lediglich Thema einer Diplomarbeit. Verhandlungen über ein zweistufiges Modell (Solidarbeitrag für alle Studierenden und fakultatives Semesterticket) war nie Gegenstand der geführten Gespräche. Im Ergebnis lässt sich aus den o.g. Gründen auch ein Zweistufenmodell nicht umsetzen.

Aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen lässt sich somit in München weder ein Semesterticket noch ein Halbjahresabonnement realisieren.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit diesen Informationen behilflich sein konnten. Sofern Sie noch Rückfragen haben, können wir dies gerne telefonisch klären.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. Norbert Specht

stellv. Bereichsleiter
Tarifmanagement

Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH (MVG)
Thierschstraße 2, 80538 München
Tel.: 089-21033 213
Fax.: 089-21033 3213 oder 299

mailto: Norbert.Specht@mvg-muenchen.de
<http://www.mvg-muenchen.de>

Semesterticket – Teil C

Zusammenfassung Diplomarbeit FH München

von Hendrik David „Analyse zur Einführung eines
Semestertickets am Hochschulstandort München“

Anlage zu:

Vergabe des Preises der Landeshauptstadt München
für herausragende Studienabschlussarbeiten
an der Fachhochschule München

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08/V 07217

Bekanntgabe in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 30.11.2005
Öffentliche Sitzung

Quelle: <http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/778928.pdf>

Diplomarbeit von Hendrik David, Fachhochschule München, Fachbereich Tourismus: „Analyse zur Einführung eines Semestertickets am Hochschulstandort München“

Einleitung

Seit dem Jahr 1992 wird in der bayerischen Landeshauptstadt München die Einführung eines Semestertickets für Studierende diskutiert. Bis zum heutigen Tage ist ein solches Angebot nicht verwirklicht worden.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG hat der Autor eine mögliche Einführung geprüft und ein für München umsetzbares Modell im Rahmen einer Diplomarbeit am Fachbereich Tourismus der Fachhochschule München entwickelt. Als Grundlage diente eine vom Autor durchgeführte Mobilitätsanalyse unter über 560 Studierenden in München. Weiterhin wurden die Modelle hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen und aktuellen Rechtsprechung analysiert.

Diese Diplomarbeit soll zur Lösung der in München vorherrschenden Verkehrsproblematik beitragen. Die Steigerung der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) im gesamten Stadtgebiet nahm stetig zu. Der Kraftfahrzeugverkehr am Stadtrand hat sich zwischen 1970 und 1990 nahezu verdoppelt. Heute fahren täglich bis zu 1 Million Fahrzeuge auf den 33 Hauptverkehrsstraßen in die Stadt München hinein bzw. aus ihr wieder heraus.¹ Mögliche Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr hin zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein grundlegender Ansatz einen Verkehrskollaps vorzubeugen.

Semestertickets

Das Semesterticket ist ein Sondertarif des Auszubildendenverkehrs, bei dem die Studierenden einer Hochschule gegen zwangsweise oder freiwillige Zahlung eines einheitlichen Beitrages für die Dauer eines Semesters das Recht zur Beförderung im öffentlichen Verkehr oder das Recht zum Erwerb eines verbilligten Zeitfahrausweises des öffentlichen Verkehrs erhalten. Bei der Erstellung eines Semesterticketkonzeptes sind folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, die je nach Hochschulstandort in ihren Eigenschaften variieren können:

- Geltungsbereich (Innenstadt, Stadt und/oder Umland);
- Preis für das Semesterticket;
- ÖPNV-Angebot (Vorhandensein von U-Bahn, S-Bahn, etc.);
- Parkplatzbewirtschaftung im Hochschulbereich;
- Job-Ticket für Angestellte;
- Erweiterung von ÖPNV-Linien zur Hochschule;
- Finanzierungsform;
- Sonderregelungen für Zahlungsbefreiung vom Semesterticketkauf.
-

Allein diese Aufzählung von Einflussfaktoren lässt deutlich werden, dass ein an einem Hochschulstandort gelungener Modelltyp, mit entsprechenden Preis, nicht pauschal auf andere übertragen werden kann, sondern sich jedes Semesterticket-Konzept konkret auf die regionalen Besonderheiten beziehen muss.

Semesterticketmodelle

Im Folgenden werden unterschiedliche Modelle von Semestertickets vorgestellt, die auf Ihre Anwendbarkeit im Rahmen der Diplomarbeit geprüft wurden.

Ein-Komponenten-Modell (EKM)

Jeder Student zahlt einen identischen Betrag an den Träger des Semestertickets. Im Gegenzug wird jedem Studenten die Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNV im Rahmen der zwischen Verkehrsunternehmen und Studentenschaft bzw. Studentenwerk vereinbarten Nutzungsbedingungen gewährt. Der Erwerb einer separaten Fahrtberechtigung ist nicht erforderlich. Dieses Modell wird überwiegend bei obligatorischen Semestertickets aber auch als fakultatives Modell angewendet.

1 Vgl. Heinritz, Der München Atlas

Ein-Komponenten-Modell mit Härtefond

Dieses Modell unterscheidet sich vom vorherigen Modell darin, dass im Semesterticketbetrag ein Anteil für einen Härtefond enthalten ist. Ein Härtefond wird eingerichtet, wenn eine Zahlungsbefreiung für sog. soziale Härtefälle in die Beitragsordnungen der Studentenschaften bzw. -werken aufgenommen wurden.

Zwei-Komponenten-Modell ohne unmittelbaren Nutzeffekt (ZKM)

Bei diesem Modell zahlen alle Studierenden einen Sockelbetrag an den Träger des Semestertickets. Dieser Sockelbetrag berechtigt die Studierenden nicht zur kostenfreien Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Es wird vielmehr nur ein gegen das betreffende Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbund gerichteter Anspruch der Studierenden auf den Erwerb von kostengünstigeren Fahrtberechtigungen erworben. Dem einzelnen Studierenden steht es frei, ob er diese zweite Komponente nutzt und das eigentliche Semesterticket und die damit verbundene Fahrtberechtigung vom Verkehrsunternehmen erwirbt.

Zwei-Komponenten-Modell mit unmittelbarem Nutzeffekt

Dieses Modell unterscheidet sich vom vorherigen nur darin, dass bereits der entrichtete Grundbeitrag zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt. Im Vergleich zum Ein-Komponenten-Modell ist diese Nutzungsberechtigung zeitlich, tariflich oder räumlich stark eingeschränkt. Wenn der einzelne Studierende eine unbeschränkte Nutzungsberechtigung erhalten möchte, ist er wie beim Zwei-Komponenten-Modell ohne Nutzeffekt darauf angewiesen, die zweite Komponente als Ergänzung zu erwerben.

Semestertickets in deutschen Großstädten

In beinahe allen deutschen Großstädten wird für Studierende ein Semesterticket angeboten. Im Folgenden werden die vier Städte Berlin, Frankfurt, Hamburg und Stuttgart mit ihren jeweiligen Semesterticketmodellen verglichen. Diese Städte sind entweder aufgrund ihres Anteils an Studenten zur Gesamteinwohnerzahl oder des mit München vergleichbaren ÖPNV-Angebotes ausgewählt worden.

In der folgenden Tabelle werden diese Städte mit ihren jeweiligen Modellen dargestellt. Insbesondere werden die Kosten pro Semester dargestellt, die jeder Student zu tragen hat, wenn dieser in Besitz eines Semestertickets ist. Die weiteren Kosten beinhalten den Studentenwerks- und Asta-Beitrag sowie sonstige Gebühren.

	Berlin	Frankfurt	Hamburg	Stuttgart
Einwohnerzahl	3,4 Mio.	0,6 Mio.	1,7 Mio.	0,6 Mio.
Studenten WS 02/03	132.414	59.487	63.828	35.509
Studentenanteil	3,9%	9,2%	3,7%	6,0%
Ticketart	obligatorisch	obligatorisch	obligatorisch	fakultativ
Modell	EKM	EKM	EKM	ZKM m. Nutzeffekt
Vertragspartner	AStA	AStA	AStA	Studentenwerk
Fahrausweisart	Studierendenausweis	Studierendenausweis	extra Fahrausweis "SemesterTicket"	Verbundpass mit Lichtbild
Geltungsbereich	Gesamtnetz VBB	Gesamtnetz RMV	Gesamtnetz HVV	Gesamtnetz VVS
Geltungsdauer	Semester	Semester	Semester	Semester
Pflichtsockel	-	-	-	30,00€
Ticketpreis	110,80 €	109,32 €	125,00 €	145,00 €
Härtefonds	-	2,18€	1-5€ je nach HS	-
weitere Kosten (Studentenwerksbeitrag, AStA, sonstige Gebühren)	30,68€	105,10€	43,00€	78,00€
Gesamtkosten	141,48 €	216,60 €	168,00 €	253,00 €

Semestertickets in Bayern

Bezug nehmend auf die besonderen rechtlichen Bedingungen in Bayern werden im Folgenden sechs verschiedene bayerische Hochschulstandorte mit ihren jeweiligen Semesterticketmodellen dargestellt. Das erste Semesterticket wurde im Freistaat Bayern 1994 in Bayreuth eingeführt. Es ist ein obligatorisches Ticket, für das die Studierenden € 20,70 pro Semester im Rahmen ihres Semesterbeitrages von insgesamt € 105,70 zu zahlen verpflichtet sind. Wie auch in den bayerischen Städten Bamberg, Würzburg und Regensburg, gilt das Ticket für das gesamte Semester im Gesamtnetz der jeweiligen Verkehrsverbünde. In Augsburg wurde der Geltungsbereich auf zwei Zonen im Innenraum des Augsburger Verkehrsverbundes begrenzt.

Als Vertragspartner beim Abschluss eines Semesterticketvertrages treten jeweils die entsprechenden Verkehrsverbünde und Studentenwerke der betroffenen Städte auf. Die Preise für obligatorische Semestertickets in Bayern werden durch eine Höchstgrenze der Bayerischen Staatsregierung in Höhe von € 40,00 bestimmt. Diese Höchstgrenze wurde in der Amtszeit des Staatsministers Zehetmair festgelegt, damit die Sozialverträglichkeit der Semesterticketpreise gegenüber den Studenten gewährt ist.

In Nürnberg wird vom VGN ein dem fakultativen Semesterticket ähnliches Ticket in Form von Semestermarken angeboten. Dieses Ticket, bei dem wie in Stuttgart ein Verbundpass mit Lichtbild erforderlich ist, gilt je nach Angebot für 3 oder 4 Monate und nur in begrenzten Zonen. Dies verursacht eine starke Preisdifferenzierung. Das angewandte Modell kann als ein Vertriebsverlagerungsmodell von vorhandenen Ausbildungstarifen bezeichnet werden. Durch die Gültigkeit von 3 bzw. 4 Monaten kann ein Rabatt gewährt werden, der zu einer Preisreduzierung führt, die jedoch nicht, aufgrund der zu kurzen Geltungsdauer, zu den erhofften Preisvorteilen eines wirklichen Semestertickets verhelfen kann.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Durch das Fehlen von verfassten Studentenschaften, verstanden als Körperschaft mit Zwangsmitgliedschaft, bietet es sich in Bayern nicht an, dass die vorhandenen studentischen Strukturen die Aufgabe der Einführung des Semestertickets übernehmen, da die Finanzierung wegen der fehlenden Zwangsmitgliedschaft der Studierenden bei den Studentenvertretungen und fehlender Beitragshoheit auf eine unsichere Grundlage gestellt würde.

In Bayern sind daher die Studentenwerke im Falle der Einführung eines Semestertickets Vertragspartner. Die Studentenwerke führen Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen und beschließen eine entsprechende Beitragserhöhung, die vom Bayerischen Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst genehmigt werden muss.

Im Jahr 1994 wurde das Bayerische Hochschulgesetz geändert, um an verschiedenen Hochschulorten unterschiedliche Studentenwerksbeiträge erheben zu können und so die Einführung von Semestertickets überhaupt möglich zu machen.

Rechtsprechung

Die finanzielle Belastung wurde vom Bundesverwaltungsgericht mit dem daraus verbundenen Gemeinwohlbelang durch Einführung eines Semestertickets gerechtfertigt. Die Verbilligung der Fahrtkosten wird hier als studienspezifischer sozialer Belang angesehen. Die Form der Finanzierung durch eine Zwangsabgabe stellt einen Beitrag zur erheblich verbilligten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln dar. Die Richter weisen in ihrem Urteil darauf hin, dass der Vorteil eines Semestertickets nicht alle Studierenden begünstigen muss. Dieser Vorteil wird an der Gesamtheit der Studierenden bemessen.

Regelung der Ausgleichszahlung in Bayern gemäß § 45a PBefG

Ermäßigte Tarife im öffentlichen Personennahverkehr für Studierende, Auszubildende und Schüler werden im § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geregelt. Verkehrsverbünde die einen ermäßigten Tarif für diese Personengruppen anbieten erhalten aus den jeweiligen Landeskassen eine Ausgleichzahlung in Höhe der gegebenen Ermäßigung. Höchstens jedoch 25% Ausgleich zum Normaltarif.

Mit der Problematik der Handhabung der Ausgleichszahlung in Zusammenhang mit der Einführung eines Semestertickets hat sich der Bayerische Landtag befasst und trifft folgende Aussagen:

„Die durch die Einführung eines Semestertickets in Bayern entstehende gleich bleibende Ausgleichsleistung begründet der Bayerische Landtag mit der Tatsache, dass die Verkehrsunternehmen ihre Beförderungsentgelte an die Ertrags- und Kostenlage nach § 45a Abs. 1 Nr. 2 PBefG anzupassen haben. Nur dann hätten sie einen Anspruch auf eine ungekürzte Ausgleichszahlung. Die Einführung eines Semestertickets, die nicht auf Verlangen des Staates, sondern durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen Studentenwerk und Verkehrsunternehmen entstanden ist, wird als wirtschaftliches Risiko für die Verkehrsunternehmen angesehen.“

Diese Art der Anwendung wird von Seiten der Gesetzgebung aber wie folgt anders interpretiert:

„...wird ein sog. Semester- oder Studententicket (zur Rechtmäßigkeit seiner Finanzierung aus Beiträgen der Studierenden BVerfG NVwZ 2001, 190; BVerwG DVBl. 1999, 1588) von der Genehmigungsbehörde als Zeitfahrausweis anerkannt, muss jedes Ticket bei der Ermittlung der Pkm

für die Berechnung des Ausgleichs nach § 3 Abs.2 PBefAusglV eingehen. Für eine abweichende Berechnung zur Schonung der Landeskassen fehlt es an der erforderlichen Rechtsgrundlage...“

Diese Anwendung hat zur Folge, dass die Bayerische Staatsregierung gegen vorhandenes Recht verstößt und auf Kosten Dritter die Staatskasse schont.

Marktforschung

Im Rahmen der Diplomarbeit wurden Erhebungen des MVV, des Münchner Studentenwerkes und eine Studnetenumfrage der TU München sowie eine eigene Erhebung des Autors analysiert. Die im folgenden dargestellten Ergebnisse beruhen auf der Mobilitätsanalyse des Autors, die unter 567 Studierenden in München durchgeführt wurde.

Mobilitätsanalyse

Berechnung der Stichprobengröße

Die Mobilitätsanalyse des Autors wurde an den drei größten Hochschulen der Stadt München durchgeführt. Über die prozentualen Anteile der jeweiligen Studierenden an der Gesamtheit von ca. 84.000 Studenten wurden die jeweiligen Soll-Häufigkeiten an Befragten errechnet. Die Umfragen wurden in den jeweiligen Mensen der Hochschulen durchgeführt.

Modal Split der Studierenden in München

Als Teilergebnis der Erhebung hat sich folgende Verteilung von Verkehrsmitteln der Studierenden ergeben. Insbesondere ist der Unterschied zwischen Sommer- und Wintersemester sowie die starken Änderungen zwischen den Hochschulen zu beachten, die aufgrund der unterschiedlichen Standorte zu erklären ist.

	alle		LMU		TUM		FHM	
Semester	SS	WS	SS	WS	SS	WS	SS	WS
ÖPNV	65,3%	76,6%	69,9%	84,9%	64,5%	68,2%	56,3%	69,3%
MIV	12,2%	11,7%	2,9%	2,9%	22,7%	23,3%	20,2%	16,2%
NIV	22,6%	11,7%	27,2%	12,2%	12,8%	8,5%	23,5%	14,5%

Tarife

Der Anteil der Studierenden, die im Besitz eines Ausbildungstarif II sind liegt bei 70,5 %, die im Durchschnitt 3,9 Monatskarten pro Semester kaufen.

n=536	AT II	davon 16 % (n=61) Grüne Jugendkarte		Isarcard	Grüne Karte	gar keinen
alle Studenten	70,5%	41,0%	Innenraum	2,8%	1,5%	25,2%
		16,4%	Außenraum			
		42,6%	Gesamtnetz			

Führt man alle im Rahmen der Mobilitätsumfrage erhobenen Kosten zusammen und bildet einen gewichteten Durchschnitt dieser Werte ergeben sich folgende Gesamtkosten für einen ÖPNV nutzenden Studenten.

Ticketart	Kosten pro Semester
Monatskarte	160,58 EUR
Wochenkarte	10,97 EUR
Einzelfahrkarten	20,55 EUR
Gesamtkosten	192,10 EUR

Die finanzielle Belastung liegt im Durchschnitt bei den ÖPNV-Nutzern bei € 192,10 pro Semester. Dies ergibt eine monatliche Belastung von € 32,02.

Preiskalkulation Semesterticket

Bei der Berechnung eines Semesterticketpreises mit den vorhandenen Umsätzen als Basis ist der Vorteil gegeben, dass die Verkehrsbetriebe mit dieser Berechnung keine Umsatzrückgänge erleiden. Weiterhin ist diese Berechnung am fairsten gegenüber den Studierenden. Ihnen wird nur derjenige Preis angerechnet, den sie bis dato insgesamt gezahlt haben. Anbieter und Nachfrager werden gleichermaßen zufrieden gestellt.

Handlungsempfehlung

Nach Prüfung verschiedener Möglichkeiten zur Einführung eines Semestertickets am Hochschulstandort München, rät der Verfasser dem MVV und dem Studentenwerk München zu einem Zwei-Komponenten-Modell mit Nutzeffekt. Dieses Modell wurde ausgewählt, da der ÖPNV-Anteil unter den Studierenden in München mit über 65 % ganzjährig sehr hoch ist. Dies hat zur Folge, dass bei Einführung eines Semestertickets mit zwei Komponenten schon im Voraus von einer sehr hohen Käuferquote der zweiten Komponente ausgegangen werden kann.

Das Studentenwerk München würde mit der Einführung dieses Semesterticketmodells ihren Aufgaben zur wirtschaftlichen Förderung und der sozialen Betreuung der Studierenden gemäß Art. 99 Abs. 1 BayHSchG gerecht werden und den Hochschülern ein weiterführendes Serviceangebot zur Verfügung stellen.

Im Hinblick auf die Studierenden, die letztendlich Nutzer des Semestertickets sind, ist die Anwendung eines Zwei-Komponenten-Modells gerechter. Zum einen bekommen sie durch die finanzielle Mehrbelastung über den Nutzeffekt der ersten Komponente die Möglichkeit, in einer noch festzulegenden Form, das Angebot des MVV zu nutzen. Dies führt gleichzeitig zu einer Herabsetzung der Hemmschwelle gegenüber dem ÖPNV-Angebot, was sich wiederum positiv für den MVV auswirkt. Zum anderen ist es jedem Studierenden freigestellt, die zweite Komponente zu erwerben und somit seine persönliche Mobilitätsform selbstständig zu bestimmen. Der Anteil von Semesterticketgegnern wird sich aufgrund der bereits sehr hohen Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes unter den Studierenden sehr gering halten.

Rechtlich betrachtet stellt dieses Modell keine Verletzung der allgemeinen Handlungsfreiheit dar. Die finanzielle Mehrbelastung durch die obligatorische Komponente mit Nutzeffekt ist aus dem dadurch resultierenden Gemeinwohlbelang auch von Seiten des Bundesverwaltungsgerichts rechtlich abgesichert.

In der folgenden Grafik wird das mögliche Modell mit einer möglichen Käuferquote im worst case und in einem best case dargestellt:

	worst case (50%)	best case (65%)
125,- € freiwilliges Semesterticket Gesamtnetz 6 Monate	40.000 Käufer	52.000 Käufer
	€ 5,0 Mio.	€ 6,5 Mio.
<i>Halbjährliche Garantieeinnahmen bei 80.000 Studenten</i>		
40,- € Zwangsbeitrag	€ 3,2 Mio.	€ 3,2 Mio.
Halbjahresumsatz =	€ 8,2 Mio.	€ 9,7 Mio.
75% Einsparungen Vertriebskosten +	€ xx	€ xx
Zinsvorteil +	€ xx	€ xx

Die Einführung eines obligatorischen Semestertickets ist nicht durchführbar, da der entstehende sehr hohe Pflichtbetrag von Seiten der bayerischen Staatsregierung aus Gründen der Sozialverträglichkeit nicht genehmigt werden würde. Die vorgegebene Höchstgrenze von € 40,00 könnte nicht eingehalten werden, weil dies zu starken Umsatzrückgängen bei den Verkehrsunternehmen führen würde. Des Weiteren ist hierfür die Abneigung des Studentenwerkes München ausschlaggebend, das sich für ein innovatives Zwei-Komponenten-Modell ausspricht.

Semesterticket – Teil C

Bundesweiter Vergleich
Modelle und historische Entwicklung

Verbundgesellschaft

Berliner Verkehrsbetriebe
(BVG)
Anstalt des
öffentlichen Rechts
Potsdamer Straße 188
10783 Berlin

Telefon: 030/19 44 9
Telefax: 030/25649 256
e-mail: info@bvg.de

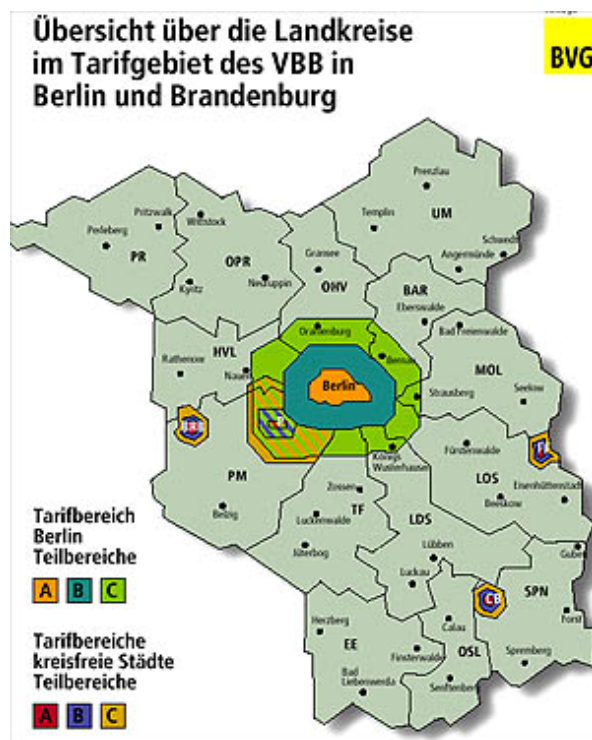
Partnerhochschulen

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Fachhochschule Brandenburg an der Havel
Alice Salomon-Fachhochschule (ASFH)
Hochschule der Stadt Potsdam
Technische Universität Berlin (TU Berlin)
Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (FHTW)
Fachhochschule für Wirtschaft Berlin (FHW)
Hochschule für Schauspielkunst "Ernst Busch" Berlin (HfS)
Katholische Hochschule für Sozialwesen Berlin (KHSB)
Humboldt Universität zu Berlin (HU)
Universität der Künste Berlin (UdK)
Hochschule für Musik "Hanns Eisler" Berlin (HfM)
OTA Hochschule Berlin (OTA)
Fachhochschule für Verwaltung und Rechtspflege Berlin
(FHVR)
Evangelische Fachhochschule Berlin (EFH)
Mediadesign Hochschule Berlin (MD.H)

Gültigkeitsbereich Tarif & Kosten pro Semester

Für den **Tariffbereich Berlin ABC** wird
für an Berliner Hochschulen
Studierende ein Semesterticket zum
Preis von **149,50 EUR je Semester**
angeboten.

(Stand WS 2007/08)



Das Semesterticket ist nicht übertragbar
und wird im Austausch gegen eine
Abholbescheinigung ausgestellt. Der
Abholschein selbst gilt nicht als
Fahrausweis.

Des Weiteren berechtigt das
Semesterticket zur unentgeltlichen
Mitnahme eines Fahrrades im
Tariffbereich Berlin, Teilbereiche ABC.

Studenten von Hochschulen, die nicht
die Möglichkeit des Semestertickets
nutzen, haben die Möglichkeit
Auszubildendentickets zu nutzen.

Trägerkarten für Ausbildungstickets
werden auf Antrag und gegen Abgabe
eines Lichtbildes an allen BVG-
Verkaufsstellen (ausgenommen private
Verkaufsstellen) ausgestellt, wenn ein
Semester lang 20 Wochenstunden
umfasst.

Studenten müssen den
Studentenausweis mit gültigem
Semesterstempel oder die gültige
Semesterkarte vorlegen. Für jedes
Semester ist die Monatskarte
Auszubildende/Schüler neu zu
beantragen. Studenten der
Fachhochschule für Verwaltung und
Rechtspflege benötigen zusätzlich zum
Studentenausweis einen Antrag.

Quelle:

<http://www.bvg.de/index.php/de/Bvg/Detail/folder/580/rewindaction/Index/id/2068/name/Semesterticket>

Verbundgesellschaft

Verkehrs- und
Tarifverbund Stuttgart
GmbH (VVS)
Rotebühlstraße 121
70178 Stuttgart

Tel.: (07 11) 66 06 - 0
Fax: (07 11) 66 06 - 257
E-Mail: kontakt@vvs.de

Partnerhochschulen

Hochschulen in Esslingen:
Fachhochschule Esslingen,
Hochschule für Sozialwesen
Fachhochschule Esslingen, Hochschule für Technik (ohne
Außenstelle Göppingen)

Hochschulen in Ludwigsburg:
Evangelische Fachhochschule Reutlingen-Ludwigsburg
(ohne Standort Reutlingen)
Filmakademie Baden-Württemberg, Ludwigsburg
Pädagogische Hochschule Ludwigsburg (ohne Standort
Reutlingen)
Fachhochschule Ludwigsburg, Hochschule für öffentliche
Verwaltung und Finanzen

Hochschulen in Nürtingen:
Fachhochschule Nürtingen, Hochschule für Wirtschaft,
Landwirtschaft und Landespflanze
(ohne Außenstelle Geislingen)
Fachhochschule für Kunsttherapie Nürtingen

Hochschulen in Stuttgart:
Berufsakademie Stuttgart, Staatliche Studienakademie
Fachhochschule Stuttgart,
Hochschule für Druck und Medien
Fachhochschule Stuttgart, Hochschule für Technik
Merz-Akademie Stuttgart
Staatliche Akademie der Bildenden Künste Stuttgart
Staatliche Hochschule für Musik und Darstellende Kunst
Stuttgart
Stuttgart Institute of Management and Technology (SIMT)
Universität Hohenheim
Universität Stuttgart

Gültigkeitsbereich Tarif & Kosten pro Semester

Wertmarke f. € Geltungsbereich

Sept. - Feb.	159,10	Netz
Okt. - März	159,10	Netz
März - Aug.	159,10	Netz
April - Sept.	159,10	Netz

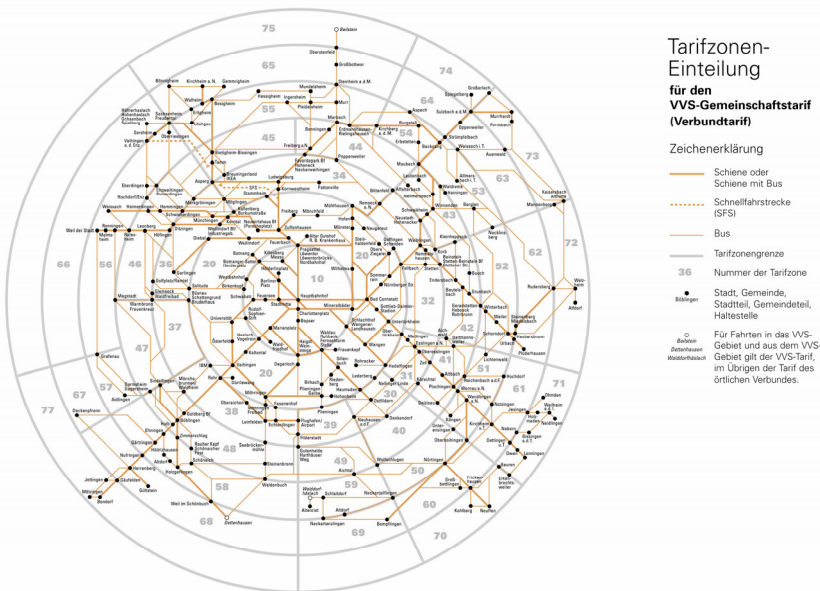
Voraussetzung dafür ist, dass alle Studierenden der beteiligten Hochschulen pro Semester einen **Solidarbeitrag in Höhe von 33,90 €** bezahlen, der zusammen mit dem Studentenwerksbeitrag erhoben wird.

(Stand WS 2007/08)

Studentenausweis = Ticket

Der Studierenden-Ausweis muss mit einem VVS-Aufdruck versehen sein und berechtigt dann während der offiziellen Semester-Laufzeit der jeweiligen Hochschule zur Fahrt im gesamten VVS-Netz (2. Kl.) und zwar von **Montag bis Freitag ab 18:00 Uhr sowie Samstag, Sonn- und Feiertag ganztags**. Ein amtlicher Lichtbild-Ausweis ist mitzuführen.

StudiTickets gelten für beliebig viele Fahrten und sind nicht übertragbar. Sie bestehen aus einem Verbundpass mit Lichtbild und einer Wertmarke.



Studierende, die für ihr Studium ihren Hauptwohnsitz nach Stuttgart verlegen und an einer der Stuttgarter Hochschulen studieren, **erhalten als Begrüßungsgeschenk von der Stadt Stuttgart einmalig das StudiTicket und können damit kostenlos ein Semester lang alle Busse und Bahnen des VVS rund um die Uhr nutzen.**

Das VVS-Verbundgebiet umfasst die **Landeshauptstadt Stuttgart und die umliegenden Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und den Rems-Murr-Kreis**. Alle dort verkehrenden 41 Verkehrsunternehmen sind einbezogen, d.h. S-Bahnen und andere Züge des Nahverkehrs, Stadtbahnen und Straßenbahnen sowie alle Busse.

Quelle:

http://www.vvs.de/fahrk_fahrkarten_studi.php

Verbundgesellschaft

Hamburger
Verkehrsverbund GmbH
Steinstraße 7
20095 Hamburg

Telefon (040) 325775-0
Telefax (040) 325775-20
E-Mail: info@hvv.de

Partnerhochschulen

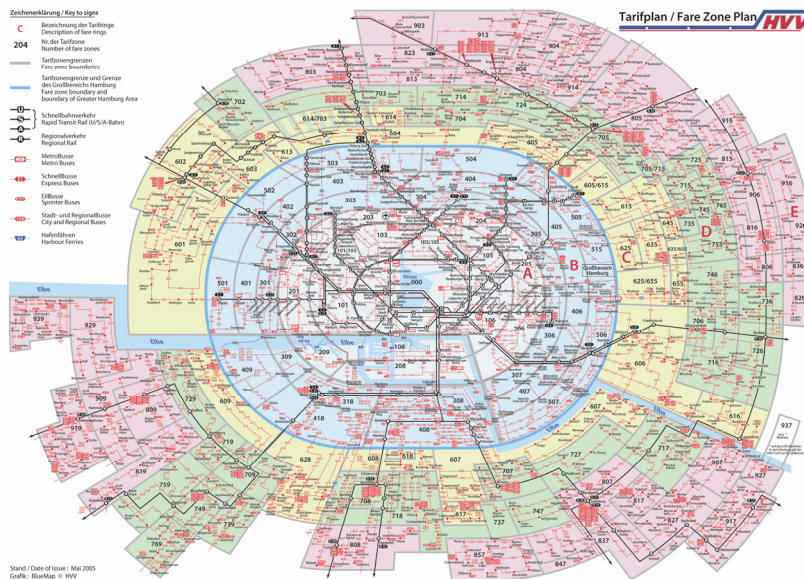
Universität Hamburg
Hochschule für angewandte
Wissenschaften Hamburg
Technischen Universität Hamburg Harburg
Ev. Fachhochschule Hamburg
Hochschule für bildende Künste
Bucerius Law School

Gültigkeitsbereich Tarif & Kosten pro Semester

HVV-Gesamtbereich

**132 € Semesterticket
+ 3,00 € Härtefonds**

(Stand WS 2006/07)



Das Semesterticket ermöglicht den Studenten die kostengünstige Benutzung von Verkehrsmitteln im Großraum Hamburg. Für das Sommersemester 2005 kostete es 127,50 € und wird mit den Studienunterlagen versendet. Grundsätzlich erhält jeder Student das Ticket. In einigen Ausnahmefällen kann man es aber zurückgeben. Um diese Rückgabemöglichkeit zu finanzieren, gibt es den Semesterticket-Härtefonds, in den alle Studenten jedes Semester 3 € einzahlen.

Es können bis zu drei Kinder bis einschließlich 14 Jahre kostenlos mitgenommen werden. Hunde können kostenlos mitgenommen werden. Fahrradmitnahme U-Bahn, S-Bahn und A-Bahn: Die Fahrradmitnahme ist kostenlos möglich, allerdings nur außerhalb der Sperrzeiten. Diese sind Mo-Fr von 6-9 Uhr und von 16-18 Uhr. Am Wochenende und an Feiertagen gibt es keine Sperrzeiten.

Wer das Semesterticket nicht braucht, weil er oder sie z.B. ein Semester im Ausland ist, der kann sein Semesterticket zurückgeben, und bekommt die Kosten erstattet. Auf jeden Fall muss der gesamte Semesterbeitrag (inklusive der Kosten fürs Ticket) aber erst überwiesen werden. Anträge auf Rückerstattung gibt es an der Tür des AStA-Büros und auf der AStA-Homepage. Dieses Formular muss vollständig ausgefüllt und fristgerecht (bis jeweils am Tag vor Beginn des Semesters, für das das Ticket zurückgegeben wird) einschliesslich des neuen Tickets beim Studentenwerk Hamburg vorliegen. Im Fall des Auslandssemesters wird ein Nachweis in Form einer Studienbestätigung u.ä. verlangt.

Quellen:

<http://www.hvv.de>
http://www.studentenwerk-hamburg.de/downloads/data/Antrag%20Semesterticket_Haertefonds.pdf
<http://lilli.svt.tu-harburg.de/wiki/index.php/Semesterticket>

Verbundgesellschaft

Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr GmbH
Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

Telefon: +49 2091584-0
Telefax: +49 20923967
E-Mail: info@vrr.de
Internet: www.vrr.de

Partnerhochschulen

Evangelische Fachhochschule Bochum
Fachhochschule Bochum
Ruhr-Universität Bochum
Technische Fachhochschule Georg Agricola Bochum
Abteilung Dortmund der Fachhochschule für Musik
Detmold
Fachhochschule Dortmund
Universität Dortmund
Fachhochschule Düsseldorf
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf
Robert-Schumann-Hochschule Düsseldorf
Kunstakademie Düsseldorf
Universität-Gesamthochschule Duisburg
Folkwang-Hochschule Essen
Universität-Gesamthochschule Essen
Fachhochschule Gelsenkirchen
Fachhochschule Niederrhein (Krefeld)
Hochschulwerk Witten/Herdecke e.V.
Bergische Universität Gesamthochschule Wuppertal
Hochschule für Musik Köln, Abt. Wuppertal
Kirchliche Hochschule Wuppertal

Gültigkeitsbereich Tarif & Kosten pro Semester

Das SemesterTicket gilt im gesamten Tarifraum des VRR.

Außerdem können Sie Ihr SemesterTicket auch in ganz bestimmten Übergangsgebieten zwischen dem VRR und einigen anderen Verkehrsverbünden nutzen.

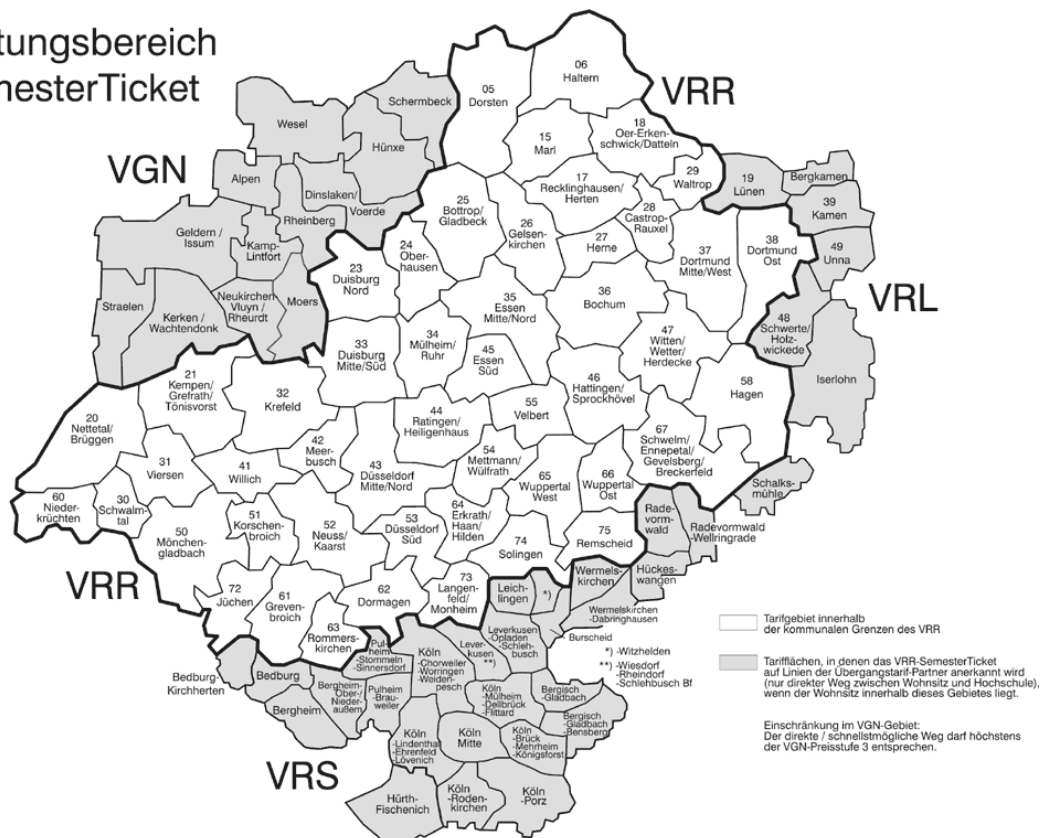
Beispiel Universität
Duisburg, Essen

83,86 €
(Stand WS 2007/08)

Ein Antrag auf Rückerstattung beim jeweiligen AstA ist unter bestimmten Gesichtspunkten möglich.

Mit der Einschreibung/ Rückmeldung zum nächsten Semester erwerben alle Studierenden das SemesterTicket, mit dem sie ein Semester lang kreuz und quer durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr fahren können. Als SemesterTicket ist der StudentInnenausweis gültig.
Personenmitnahme: Ab dem Sommersemester 2005 können Besitzer eines SemesterTickets werktags ab 19 Uhr und an Wochenenden, Feiertagen und am 24.12. und 31.12. ganztägig eine weitere Person im gesamten VRR-Gebiet mitnehmen.
Fahrradmitnahme: Ab dem Sommersemester 2005 kann man mit seinem SemesterTicket zu den freigegebenen Fahrradmitnahmezeiten (siehe FAQ) kostenlos ein Fahrrad mitnehmen.
Reduzierter Fahrpreis für AST: Ab Sommersemester 2005 zahlen SemesterTicket-Inhaber für die Nutzung eines AnrufsammelTaxis nur einen reduzierten Fahrpreis pro Fahrt.

Geltungsbereich SemesterTicket



Quellen:

http://www.vrr.de/Tickets_und_Tarife/vielfahrer/semesterticket.htm
http://www.asta-due.de/cms2/index.php?option=com_content&task=view&id=10&Itemid=30

Semesterticket - Wikipedia, die freien Enzyklopädie

Das **Semesterticket** (auch in der Schreibweise **Semester-Ticket** geläufig), auch "**Studi-Ticket**" genannt, bzw. die **Semesterkarte** ist ein Fahrausweis für den [ÖPNV](#), der für [Studierende](#) ein [Semester](#) lang gilt. Sie erwerben es durch die Entrichtung des Sozialbeitrages bei der [Einschreibung](#) bzw. [Rückmeldung](#) automatisch, auch wenn sie die Angebote nicht nutzen wollen. Dadurch dass diese Regelung für alle Studierenden gilt, kann das Semesterticket besonders günstig sein und ein attraktives Angebot für jene bieten, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen.

Deutschland

Das Semesterticket wurde mehrfach juristisch angegangen. Zuletzt stellten zwei Urteile des [Bundesverfassungsgerichts](#) klar, dass die [Studierendenvertretungen](#) sowohl die Kompetenz haben, das Ticket einzuführen als sich auch öffentlich dazu äußern dürfen. Das [Land Berlin](#) hat das Semesterticket zudem gesetzlich geregelt. ^[1]

1991 wurde das Semesterticket erstmals an der [Fachhochschule Darmstadt](#) und der [Technischen Universität Darmstadt](#) eingeführt (sog. *Darmstädter Modell*). Es ist Vorbild aller entsprechenden Tickets in Deutschland. Aufgrund der Semestertickets ist das studentische Aufkommen im [ÖPNV](#) an den Hochschulstandorten deutlich gestiegen.

Solidar-Modell („Darmstädter Modell“)

An den meisten [Hochschulen](#) zahlen alle Studierenden für das Semesterticket einen einheitlichen Beitrag, auch wenn nur ein gewisser Anteil das Angebot des [öffentlichen Personennahverkehrs](#) nutzt.

Das Semesterticket entsteht in der Regel durch einen Vertrag zwischen der [verfassten Studierendenschaft](#), vertreten durch den [AStA/StuRa](#), und dem oder den entsprechenden Verkehrsunternehmen. In [Baden-Württemberg](#), [Bayern](#) und [Thüringen](#) tritt an die Stelle des AStAs/StuRa das [Studentenwerk](#).

Das Modell des Semestertickets ist unter Studierenden nicht unumstritten. Viele empfinden die solidarische Finanzierung als ungerecht, weil sie das Ticket wegen eines Wohnortes außerhalb des Geltungsbereiches nicht ohne zusätzliche Fahrkarten nutzen können und sie beim Kauf des Tickets keine Wahl haben. Bereits 1992 klagte deshalb ein Duisburger Student gegen das Semesterticket. Das Semesterticket ist letztendlich am 4. August 2000 vom Bundesverfassungsgericht bestätigt worden. Das Bundesverfassungsgericht wies die Klage gegen die zwangsweise Beteiligung am Semesterticket zurück (1BvR 1410/ 99, 1BvR 1510/99). Angesichts der "ausbildungsbedingten finanziellen Bedürftigkeit" der Studierenden und der hohen Fahrtkosten dient das Semesterticket der Verbesserung der sozialen Situation der Studierenden. Die Tauglichkeit des Semestertickets ist an den Vorteilen für die Gesamtheit der Studierenden zu messen. Die zwangsweise Beteiligung aller Studierenden trägt maßgeblich zum erreichten Umfang der Vergünstigung bei. Das Bundesverfassungsgericht würdigt dabei ausdrücklich, dass "die Verbesserung der Umweltbedingungen, die Entspannung der Parkplatzsituation und die Möglichkeit das Ticket zu Freizeit Zwecken zu nutzen im Prinzip allen Studierenden zugute kommt" ^[2].

Es ist anzumerken, dass das Gültigkeitsgebiet oft sehr unterschiedlich ist. So gilt etwa das Ticket in [Regensburg](#) nur im [RVV](#), hier allerdings in allen Verkehrsmitteln, das [Göttinger](#) Semesterticket hingegen gilt in ganz [Niedersachsen](#) und [Bremen](#) und bis [Hamburg Hauptbahnhof](#), jedoch nur in Zügen von [DB Regio](#), [metronom](#) und [eurobahn](#) und auf weiteren ausgewählten Strecken (s. u.).

Härtefallregelungen

An vielen Hochschulen gibt es Regelungen, mit denen es die Möglichkeit gibt, sich von der Beitragspflicht befreien zu lassen. Die Befreiung können je nach Hochschulstandort folgende Personengruppen beanspruchen:

- (behinderte) Studierende, die ein Anrecht auf kostenlose Beförderung im ÖPNV oder entsprechenden Geltungsbereich haben
- Studierende, die sich [beurlaubt](#) haben
- [Fernstudierende](#)
- Studierende die sich nachweislich nicht im Geltungsbereich aufhalten (z.B. Auslandssemester oder Praktikum)
- Studierende, die nachweisen können, dass der Beitrag für sie einen Härtefall darstellt (siehe weiter unten)
- Falls der Wohnort so ungünstig liegt, dass er mit den für die Benutzung zugelassenen Verkehrsmitteln nicht erreicht werden kann, wird auch teilweise auf die Beitragserhebung verzichtet.
- Studierende, die im Nahbereich ihres Fachbereichs wohnen

Einen besonderen Fall bildet der Umgang mit Studierende, die Schwierigkeiten mit der Finanzierung des Beitrages haben. Vor allem die älteren Semesterticket-Modelle, soweit sie sich dieses Problems überhaupt annehmen, befreien diese Studierende von der Beitragspflicht nur unter der Bedingung, dass sie auf das Semesterticket verzichten. Neuere Modelle (z. B. in Hamburg oder Berlin) stellen statt dessen einen Sozial-/Härtefallfonds bereit, aus dem diesen Studierende die Beiträge erstattet werden. Sie können das Ticket dann kostenlos nutzen oder bekommen zumindest einen Teilbetrag erstattet.

Sockelbetrags-Modell

An den Hochschulen in [Baden-Württemberg](#) (Ausnahmen: [Pforzheim](#) und [Freiburg im Breisgau](#)) sowie in [Worms](#), [Halle \(Saale\)](#) und [Leipzig](#) ist das Semesterticket nach einem anderen Modell realisiert. Die Studierende zahlen als verpflichtenden Beitrag einen Sockelbetrag. Dieser berechtigt nur dazu, den [ÖPNV](#) abends, am Wochenende und an [Feiertagen](#) zu nutzen. Wer auch außerhalb dieser Zeiten fahren will, muss ein weiteres Ticket für das [Semesterhalbjahr](#) gesondert erwerben. ^[3] Ein ähnliches Modell gibt es an der [Technischen Fachhochschule Berlin](#). ^[4]

Hochschulstandorte mit Semestertickets

Hochschulstandorte mit Semestertickets nach dem Solidar-Modell

Hochschulstandort	seit	Geltungsbereich	Preis pro Semester
Aachen	2000	AVV , zudem die Bahnanschlüsse RE 4 bis Düsseldorf Hbf, RB 33 und RB 39 bis Mönchengladbach Hbf, sowie RE 1 und RE 9 bis Köln Hbf	81,75 € (Stand SS 2007)
Augsburg		AVV Zone 10 und 20	38,00 €
Bamberg	2004	Alle Busse, sowie die Nahverkehrszüge der DB Regio in Stadt und Landkreis Bamberg	23,00 €
Berlin	2002/03	VBB -Tarifbereich Berlin ABC	154,00 € (SS 2008) zzgl. Sozialfondsbeitrag 1,80–5,00 € je nach Hochschule
Bielefeld	1993	WOWL und DB Regio darüber hinaus	81,30 € (SS 2008)
Bochum		VRR , ab SoSe 08 NRW-Ticket	83,86 € (Stand: WS 2007/08)
Bochum (EFH)	1992	VRR	83,86 € (Stand: WS 2007/08) 87,12 € (ab SS 2008)
Bonn	1993	VRS (mit Meldebescheinigung inkl. Übergangstarife VRR und Ahr)	70,00 € (WS 2005/06) 79,50 € (ab SS 2006)
Brandenburg/Havel	2001	VBB -Gesamtnetz und RE 1 und RB nach Magdeburg	90,20 € (SS 2008)
Braunschweig (TU)/(HBK)	1993 (TU)	VRB ^[5] ; zudem in Niedersachsen und Bremen (von Niedersachsen aus auch bis Hamburg Hbf) der SPNV mit RE , RB , S-Bahn Hannover , ME , ERB und ARR sowie auf der Relation Hamburg-Harburg – Stade auch mit	91,92 € (Stand: SS 2008) ^{[2][8]}

		der S-Bahn Hamburg ; außerdem auf der KBS 310 Helmstedt – Magdeburg (Sachsen-Anhalt) , der KBS 340 Magdeburg – Halle (Saale) (Sachsen-Anhalt) und der KBS 357 Walkenried – Nordhausen (Thüringen) der SPNV mit RE und RB ^[6]	
Braunschweig/Wolfenbüttel (FH)		VRB ^[5]	39,80 € (Stand: SS 2008) ^[9]
Bremen	1994	VBN , VEJ und Emsland sowie über die Verkehrsverbünde hinaus in den Nahverkehrszügen nach Cuxhaven, Wilhelmshaven, Esens (Ostfriesland), Norddeich, Rheine, Osnabrück Hbf, Hannover, Hamburg Hbf, ab SoSe 2008 auch EVB bis Buxtehude und Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg (VGC ^[10] ; nur Busverkehre)	80,40 € (WS 2007/08) 81,60 € (SS 2008) 88,20 € (WS 2008/09) zzgl. Sozialfondsbeitrag je nach Hochschule [11]
Bremerhaven		siehe Bremen	siehe Bremen
Chemnitz	1994	VMS -Tarifzone 13 (Chemnitz)	41 €
Cottbus	2006	VBB -Gesamtnetz und RE 18	92,50 € (WS 2006/07 zzgl. 1,50 € Sozialbeitrag)
Darmstadt	1991 Initiator	RMV inkl. VRN -Übergangstarifgebiete	81,47 € (SS 2008) [12]
Darmstadt (EFH)	1998	RMV inkl. VRN -Übergangstarifgebiete, Linie R30 im NVW bis Kassel sowie IC/EC zwischen Heidelberg, Göttingen, Eisenach, Warburg, Bingen, Aschaffenburg und Mainz	84,95 €
Detmold	2006	ungefähr WOWL , siehe hier (PDF) ^[13]	39,12 €
Dortmund	1991	VRR , ab SoSe 08 NRW-Ticket	83,86 € (WS 2007/08); 122,92 € (ab SoSe 08)
Dresden		VVO	99 € (WS 07/08)
Duisburg	1992	VRR	79,95 €
Düsseldorf		VRR , ab SoSe 08 NRW-Ticket	79,95 €
Emden	2003	siehe Bremen	siehe Bremen
Essen	1992	VRR	79,95 €
Frankfurt am Main		RMV inkl. VRN -Übergangstarifgebiete	138,28 € (WS 2007/08)
Frankfurt (Oder)		VBB -Gesamtnetz	
Freiburg		RVF	69 €
Flensburg	2002	die Linien der Verkehrsgemeinschaft Flensburg im Stadtgebiet, die FördeBus-Strecke Flensburg-Holnis (Linie 21) und die Autokraft-Linie Flensburg-Tarup	28,50 €
Gelsenkirchen		VRR	79,95 €
Gießen		RMV + NWV	86,56 € (SoSe 2008) ^[14]
Göttingen	2004	Nahverkehrszüge der DB Regio, metronom und eurobahn in Niedersachsen/Bremen und bis Hamburg Hbf. Zusätzliche Strecken bis Paderborn (NWB), Kassel (cantus), Bad Hersfeld (cantus), Leinefelde (DB) und Nordhausen (DB). Keine Busse.	59,93 € (Wintersemester 2007/2008) ^[15]
Hamburg		Hamburger Verkehrsverbund – Gesamtbereich	132 € + 3,00 € Härefonds (WS 2006/07)
Hannover	2003	Großraum-Verkehr Hannover (GVH) sowie Nahverkehrszüge der DB Regio und metronom in Niedersachsen/Bremen und bis Hamburg Hbf., Eurobahn auf dem Streckenabschnitt von Bodenburg bis Bad Oeynhausen	124,28 € (SoSe 2008) ^[16]
Ilmenau	2001	Bahnstrecken nach Erfurt (KBS 566), Meiningen (KBS 571) und Saalfeld (KBS 561)	14 €
Kaiserslautern		Teilbereich Westpfalz des VRN , ab WS 2007/08 komplettes VRN -Gebiet	68,90 € 95 € ab WS 2007/08
Kassel	1992	Gesamter Nordhessischer Verkehrsverbund , sowie R 1 nach Göttingen	84,50 €

Kiel	1994	Kernzone Kiel und angrenzender Ring sowie eine Ermäßigung auf die BusVerbindung nach Hamburg (Autokraft)	42,75 €
Köln	1993	VRS (mit Meldebescheinigung inkl. Übergangstarife VRR und Ahr)	70,00 € (WS 2005/06) 79,50 € (ab SS 2006)
Krefeld	1993	VRR	
Leer	2003	siehe Bremen	siehe Bremen
Lüneburg		Nahverkehrszüge der DB Regio, metronom und eurobahn in Niedersachsen/Bremen und bis Hamburg Hbf sowie auf der Strecke Lüneburg-Lübeck bis Lübeck, S-Bahn bis Stade und HVV-Busverkehr im Landkreis Lüneburg	73,67 € (SS 2008)
Lübeck	1993	Stadtverkehr Lübeck inkl. Bahnstrecke Lübeck-Travemünde-Lübeck (Hbf) – Lübeck-St. Jürgen	88,80 €
Magdeburg		alle Straßenbahnen, Busse und Fähren der Magdeburger Verkehrsbetriebe	23,00 € (im Semesterbeitrag von 54,50 € enthalten)
Mainz	1994/95	MVG , RMV inkl. VRN -Übergangstarifgebiete, RNN , Bahnstrecke zwischen Bacharach und Koblenz	118 € (WS 2007/08)
Marburg		RMV und NWV inkl. EC/IC	99,14 € (SS 2007) ^[17]
Münster	1992	VGM , Teile des VRL , Bahnstrecken bis Recklinghausen, Dortmund, Paderborn, Bielefeld, Osnabrück und Enschede	63,00 € (SS 2007)
Offenbach am Main		RMV	
Oldenburg	1997/2003	siehe Bremen	siehe Bremen
Osnabrück	1995	VOS und DB Regio darüber hinaus	45,54 € (WS 2006/07)
Ottersberg		siehe Bremen	siehe Bremen
Paderborn	1993	NPH , Teile des VOWL , Teile der VRL (jeweils inkl. vieler Strecken der DB Regio NRW , ERB und NWB in diesem Bereich)	61,49 € (SS 06)
Pforzheim		VPE	13,00 €
Potsdam	2000	VBB -Gesamtnetz	131,25 €
Regensburg	1999	RVV	42 € (WS 2007/08)
Rostock	1998	VWV Zone 1-6 (Stadtgebiet Rostock)	50 € (WS 2006/07)
Saarland	1994	SaarVV – zusätzlich bis Zweibrücken (Rheinland-Pfalz), Waldmohr (Rheinland-Pfalz) und Sarreguemines (Frankreich)	73,00 € (WS 2005/06 und SS 2006)
Salzgitter		VRB ^[5]	39,80 € (Stand: SS 2008) ^[9]
Siegen	1993	VGWS , im Schienenverkehr auch darüber hinaus, mit DB Regio und Hellertalbahn und BRS und VWS , ab SS 2008 in ganz Nordrhein-Westfalen	68,20 € zzgl. 35,80 € für die Ausdehnung des Gültigkeitsbereiches auf NRW (SS 2008)
Trier	1992	VRT , Nahverkehrszüge nach Perl , Saarbrücken , Koblenz , Jünkerath , Igel	92,00 € (WS 2007/08)
Wernigerode	2001	WVB HVG HBB	13,80 €
Wiesbaden, Rüsselsheim, Geisenheim		RMV und RNN	ca. 90 €
Wildau		VBB -Gesamtnetz	124,10 € (WS 2006/07)
Wilhelmshaven	2003	siehe Bremen	siehe Bremen
Witten		VRR	79,95 €
Wolfenbüttel		VRB ^[5]	39,80 € (Stand: SS 2008) ^[9]
Wolfsburg		VRB ^[5]	39,80 € (Stand: SS 2008) ^[9]
Wuppertal		VRR	79,95 €
Würzburg		VVM	36,30 €
Zwickau	2002	VMS -Tarifzone 16 (Zwickau)	32 €

Hochschulstandorte mit Semestertickets nach dem Sockelbetrags-Modell

Hochschulstandort	Geltungsbereich	Sockelpreis	Ticketpreis
Albstadt	NALDO	11,00 €	41,50 €
Berlin (TFH)	VBB Berlin AB	50,00 €	25,00 € pro Monat
	VBB Berlin ABC		37,00 € pro Monat
Esslingen am Neckar	VVS	33,90 €	159,10 €
Halle (Saale)	MDV Zone 210 (Halle) bzw. Zone 210 + eine angrenzende	15,00 €	65,00 € Stadtgebiet oder 95,00 € für eine zusätzliche Zone (WS 07/08)
Heidelberg	VRN (ohne Westpfalz)	20,00 €	110,00 €
Heilbronn	HNV/NVH	13,00 €	81,00 €
Stuttgart-Hohenheim	VVS	33,90 €	159,10 €
Karlsruhe	KVV	14,80 €	107,50 €
Künzelsau	HNV/NVH	13,00 €	81,00 €
Leipzig	LVB	20,00 €	64,80 € (Stadt Leipzig) oder 74,00 € (LVB-Bedienungsgebiet)
Ludwigshafen	VRN (ohne Westpfalz)	15,00 €	110,00 €
Mannheim	VRN (ohne Westpfalz)	15,00 €	110,00 €
Nürtingen	VVS	33,90 €	159,10 €
Reutlingen	NALDO	21,00 €	41,50 €
Rottenburg	NALDO	21,00 €	41,50 €
Stuttgart	VVS	33,90 €	159,10 €
Tübingen	NALDO	21,00 €	47,50 €
Ulm	DING	19,00 €	76,00 €
Worms	VRN (ohne Westpfalz)	15,00 €	110,00 €

...

Anmerkungen

1. [↑ § 18a Berliner Hochschulgesetz](#)
2. [↑ Urteil des BVerfG, Az. 1 BvR 1510/99 vom 4. August 2000](#)
3. [↑ StudiTicket an der Universität Stuttgart mit Sockelbeitrag](#)
4. [↑ Hochschulticket an der TFH Berlin mit Sockelbetrag](#)
5. [↑ \[a b c d e\]\(#\) vrb-online.de: Verbundgebiet des Verbundtarif Region Braunschweig](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
6. [↑ asta.tu-bs.de: Geltungsbereich des Semester-Tickets Niedersachsen/Bremen für die Studierenden der TU Braunschweig](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
7. [↑ asta.tu-bs.de: Studierendenschaft der Technischen Universität Braunschweig – Beiträge](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
8. [↑ hbk-bs.de: Hochschule für Bildende Künste Braunschweig – Semesterbeiträge](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
9. [↑ \[a b c d\]\(#\) fh-wolfenbuettel.de: Fachhochschule Braunschweig/Wolfenbüttel – Zusammensetzung der Semesterbeiträge](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
10. [↑ "Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg \(VGC\)"](#)
11. [↑ Veränderung des Preises für das VBN-Semesterticket seit 1996](#)
12. [↑ Semesterbeitrag an der TU Darmstadt](#)
13. [↑ Fachhochschule Lippe und Höxter – Semesterticket an der Fachhochschule Lippe und Höxter](#)
14. [↑ Semesterbeiträge und Studienbeiträge an der Uni Gießen](#) (abgerufen am 11. Februar 2008)
15. [↑ AStA Göttingen: Semesterticket](#)
16. [↑ Semesterbeitrag Leibniz Universität Hannover](#) (abgerufen am 11. Februar 2008)
17. [↑ AStA Marburg: Semesterticket](#)
18. [↑ wienerlinien.at: Wiener Linien – Das Semesterticket](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
19. [↑ wienerlinien.at: Wiener Linien – Folder: Studenten Sommersemester 2008](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
20. [↑ wienerlinien.at: Wiener Linien – Bestellformular geförderte Semesterkarte für Hochschüler für das Sommersemester 2008](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
21. [↑ wienerlinien.at: Wiener Linien – Bestellformular für Berechtigungskarte für Studierende](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)

Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Semesterticket>

Semesterticket – Teil D

Rechtliche Grundlagen

Bayerisches Hochschulgesetz
Artikel 95 Abs. 4

Urteil Bundesverfassungsgericht 2000
1 BvR 1510/99, 1 BvR 1410/99

Brief des Bayerischen Staatsministeriums
für Wissenschaft, Forschung und Kunst

Fallbeispiel Nürnberg

Artikel Süddeutsche Zeitung vom 24.05.2005

Briefwechsel Studentenwerk, Staatsministerium und Stadt Nürnberg
Vorlage für einen Vertrag zwischen
Studentenwerk und Verkehrsbetrieben

München, 22. Mai 2007

Finanzierung und Wirtschaftsführung

(1) ¹Der Freistaat Bayern stellt den Studentenwerken nach Maßgabe des Staatshaushalts Mittel zur Durchführung ihrer Aufgaben zur Verfügung. ²Eigene Einnahmen der Studentenwerke sind vorbehaltlich zulässiger Rückstellungen und genehmigungsfähiger Rücklagen vorweg einzusetzen. ³Eigene Einnahmen der Studentenwerke sind

1. der Grundbeitrag (Abs. 3),
2. der zusätzliche Beitrag (Abs. 4),
3. sonstige Einnahmen.

(2) ¹Beitragspflichtig sind Studierende sowie Personen, die Unterrichtseinrichtungen im Sinn von Art. 88 Abs. 2 Satz 2 besuchen. ²Studierende, die an mehreren Hochschulen immatrikuliert sind, für die verschiedene Studentenwerke zuständig sind, sind nur bei dem Studentenwerk beitragspflichtig, in dessen Zuständigkeitsbereich die erste Immatrikulation erfolgte. ³Personen, denen nach Art. 88 Abs. 2 Satz 1 Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden, können zur Leistung eines Beitrags herangezogen werden.

(3) ¹Die Höhe des Grundbeitrags richtet sich nach den durchschnittlichen wirtschaftlichen Verhältnissen des beitragspflichtigen Personenkreises und dem zur Durchführung der Aufgaben der Studentenwerke nach Art. 88 Abs. 1 Satz 1 erforderlichen Aufwand. ²Sie wird nach Anhörung der beteiligten Hochschulen und sonstigen Unterrichtseinrichtungen nach Art. 88 Abs. 2 Satz 2 vom zuständigen Studentenwerk durch Satzung festgesetzt.

(4) ¹Neben dem Grundbeitrag kann für den Zuständigkeitsbereich einzelner Studentenwerke oder für Teile des Zuständigkeitsbereichs einzelner Studentenwerke ein zusätzlicher Beitrag für die Beförderung oder die zu einem ermäßigten Beförderungsentgelt mögliche Beförderung der Studierenden im öffentlichen Nahverkehr erhoben werden. ²Die Höhe des zusätzlichen Beitrags richtet sich nach dem Aufwand aus einer entsprechenden Vereinbarung des Studentenwerks mit den örtlichen Trägern des Nahverkehrs über die Beförderung der Studierenden gegen ein Pauschalentgelt oder über die zu einem ermäßigten Beförderungsentgelt mögliche Beförderung der Studierenden gegen ein Pauschalentgelt. ³Sie wird vom zuständigen Studentenwerk durch Satzung festgesetzt. ⁴Der Abschluss der Vereinbarung nach Satz 2 bedarf der vorherigen Zustimmung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

(5) ¹Die Beiträge nach Abs. 3 und 4 werden von den Hochschulen und sonstigen Unterrichtseinrichtungen unentgeltlich eingehoben. ²Die Studentenwerke sind hinsichtlich dieser Beiträge ermächtigt, Leistungsbescheide zu erlassen.

(6) Der erforderliche Aufwand für Aufgaben, die nach Art. 88 Abs. 1 Satz 2 den Studentenwerken übertragen worden sind, wird aus Mitteln des Staatshaushalts in voller Höhe erstattet.

(7) ¹Die Studentenwerke haben vor Beginn des

Haushaltsjahres einen Wirtschaftsplan aufzustellen und dem Staatsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen. ²Dieser bildet die Grundlage für die Haushalts- und Wirtschaftsführung der Studentenwerke und muss in Aufwand und Ertrag abgeglichen sein. ³Art. 73 Abs. 4 und 6 Satz 1 gelten entsprechend.

(8) Für die nach Abs. 3 und 4 zu erlassenden Satzungen gelten Art. 13 Abs. 3 und die auf Grund dieser Bestimmung erlassene Rechtsverordnung entsprechend.

Quelle:

http://www.stmwfk.bayern.de/downloads/hs_hochschulgesetz_hschg_gvbl102006.pdf



Pressemitteilung Nr. 114/2000 vom 30. August 2000

Dazu Beschlüsse vom 4. August 2000 -
[1 BvR 1510/99](#), [1 BvR 1410/99](#) -

Semesterticket verfassungsrechtlich unbedenklich

Die 2. Kammer des Ersten Senats des BVerfG hat eine Verfassungsbeschwerde (Vb) nicht zur Entscheidung angenommen, mit der die Verfassungswidrigkeit des sogenannten Semestertickets geltend gemacht worden war.

1. Der Beschwerdeführer (Bf), Student an der Gesamthochschule Duisburg, hatte im Verwaltungsrechtsweg die Erstattung des auf das Semesterticket entfallenden Anteils an seinem Studentenbeitrag begehrt. Er blieb in allen Instanzen, zuletzt beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), erfolglos.

Mit der Vb machte der Bf Verstöße gegen den Gleichheitsgrundsatz und sein Grundrecht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit durch das Urteil des BVerwG geltend.

2. Die 2. Kammer hat die Vb nicht zur Entscheidung angenommen und zur Begründung u.a. sinngemäß ausgeführt:

Die allgemeine Handlungsfreiheit des Bf wird durch seine zwangsweise Mitgliedschaft in der Studierendenschaft nicht verletzt. Zwar sind inzwischen in den Hochschulgesetzen einiger Bundesländer keine öffentlich rechtlich verfassten Studierendenschaften mehr vorgesehen.

Daraus folgt jedoch nicht, dass dieses Institut mittlerweile verfassungsrechtlich unzulässig geworden wäre.

Auch soweit durch die finanzielle Belastung des Bf in seine allgemeine Handlungsfreiheit eingegriffen wird, ist der Eingriff durch die mit der Einführung des Semestertickets verfolgten Gemeinwohlbelange gerechtfertigt. Schließlich ist auch die Auslegung des BVerwG, wonach die Finanzierung des Semestertickets mit den Regelungen des Nordrhein-Westfälischen Landesrechts vereinbar ist, verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden. Danach ist der Studierendenschaft auch die Wahrnehmung solcher Aufgaben erlaubt, die mit dem Rückgriff auf Leistungen Dritter verbunden sind und nicht allen Studierenden gleichermaßen zugute kommen. Angesichts der ausbildungsbedingten finanziellen Bedürftigkeit der Studierenden und der Reduzierung von Fahrtkosten durch das Semesterticket begegnet es keinen Bedenken, die Verbilligung der Fahrtkosten als Wahrnehmung eines studienspezifischen sozialen Belangs anzusehen. Diesem Ergebnis steht nicht entgegen, dass die Einführung des Semestertickets daneben oder zusätzlich einen allgemeinpolitisch-ökologischen Effekt hat, hierbei handelt es sich um einen unbedenklichen Nebeneffekt.

Die Finanzierung des Semestertickets stellt auch keine verfassungswidrige Sonderabgabe, sondern einen Beitrag dar. Die Gegenleistung besteht in der erheblich verbilligten Nutzungsmöglichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs. Dabei ist es unerheblich, dass dieser Vorteil nicht allen Studierenden zugute kommt. Die Geeignetheit des Semestertickets zur Verbesserung der sozialen Situation der Studierenden ist an den Vorteilen für die Gesamtheit der Studierenden zu messen. Die finanzielle Belastung von 14 DM pro Monat ist auch im Hinblick auf die Verbesserung der örtlichen Umweltbedingungen, die Entspannung der Parkplatzsituation sowie die Möglichkeit, das Ticket zu Freizeit Zwecken zu nutzen, die im Prinzip allen Studierenden zugute kommt, verhältnismäßig.

Beschluss vom 4. August 2000 - Az. 1 BvR 1510/99 -

Aus den gleichen Erwägungen hat die 2. Kammer des Ersten Senats des BVerfG eine weitere Vb nicht zur Entscheidung angenommen. Der dortige Bf hatte sich gegen Äußerungen des allgemeinen Studentenausschusses zum verkehrspolitischen und ökologischen Nutzen des Semestertickets gewandt. Die Kammer hat unter Bezug auf den Beschluss 1 BvR 1510/99 festgestellt, dass die Studierendenschaft sich dementsprechend zur Einführung des Semestertickets verbend äußern darf.

Beschluss vom 4. August 2000 - 1 BvR 1410/99 -

Karlsruhe, den 30. August 2000

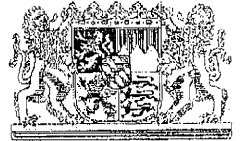
Quellen:

http://www.bundesverfassungsgericht.de/bverfg_cgi/pressemitteilungen/frames/bvg114-00

http://www.bundesverfassungsgericht.de/entscheidungen/rk20000804_1bvr151099

http://www.bundesverfassungsgericht.de/entscheidungen/rk20000804_1bvr141099

Bayerisches Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst



ABDRUCK

Bayerisches Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, 80327 München

Herrn

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom
14.02.2005

Unser Zeichen (bitte bei Antwort angeben)
X/3-H2431-10b/6 324

München, 01.03.2005
Telefon: 089 2186 2724
Name: Herr Dierl

Vollzug des Art. 106 Abs. 3 des Bayerischen Hochschulgesetzes (BayHSchG); Einführung eines „Semestertickets“ in München

Änderung des
Artikels mit Reform
des BayHSchG zu
Art. 95 Abs. 4

Sehr geehrter Herr Daser,

Herr Staatsminister Dr. Goppel hat uns beauftragt, Ihr Schreiben vom 14. Februar 2005 zu beantworten. Leider müssen wir Ihnen mitteilen, dass das Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst nicht der richtige Ansprechpartner für Ihr Anliegen ist.

Nach Art. 106 Abs. 3 Satz 3 BayHSchG kann neben dem Grundbeitrag für den Zuständigkeitsbereich einzelner Studentenwerke oder für Teile des Zuständigkeitsbereichs einzelner Studentenwerke ein zusätzlicher Beitrag für die Beförderung oder die zu einem ermäßigten Beförderungsentgelt mögliche Beförderung der Studenten im öffentlichen Nahverkehr („Semesterticket“) erhoben werden, wobei sich die Höhe dieses zusätzlichen Beitrags nach dem Aufwand aus einer entsprechenden Vereinbarung des Studentenwerks mit den örtlichen Trägern des Nahverkehrs über die Beförderung der Studenten gegen ein Pauschalentgelt oder über die zu einem er-

- 2 -

mäßigten Beförderungsentgelt mögliche Beförderung der Studenten gegen ein Pauschalentgelt richtet. **Vertragsparteien bei der Einführung eines „Semestertickets“ sind somit das jeweilige Studentenwerk und die Träger des örtlichen Nahverkehrs.** Das Staatsministerium selbst hat weder die Aufgabe noch die Befugnis ein „Semesterticket“ einzuführen. D.h., die Initiative zur Einführung eines Semestertickets in München müsste vom Studentenwerk München ausgehen. Das Staatsministerium wird erst dann tätig, wenn das Studentenwerk einen mit den örtlichen Trägern des Nahverkehrs abgestimmten Entwurf einer Vereinbarung über die Einführung eines Semestertickets vorlegt. **Das Staatsministerium muss dann prüfen, ob die konkreten Modalitäten der Vereinbarung mit der einschlägigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte vereinbar sind.** Hierbei ist Folgendes zu beachten:

Nach dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 28. Juli 1980 (BayVBl. 1980 S. 752) ist der Studentenwerkbeitrag nach bayerischem Hochschulrecht eine Sozialabgabe eigener Art, auf den die für Beiträge im abgabenrechtlichen Sinne geltenden Grundsätze nicht anwendbar sind. In diesem Urteil führt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof aus, dass „angesichts der Geringfügigkeit der Beiträge im Vergleich zu den Lebenshaltungskosten der Studenten, aber auch im Hinblick auf die der Institution der Studentenwerke zugrunde liegende Vorstellung der Studentenschaft als einer sozialen Solidargemeinschaft ... es ferner rechtlich unbedenklich (ist), dass die Beitragspflicht auch dann besteht, wenn der Studierende im Einzelfall eine Betreuung nicht in Anspruch nimmt“. Die Beiträge dürfen aber „über einen in etwa herkömmlichen Anteil an den – zu schätzenden – monatlichen Gesamtausgaben des Studenten nicht wesentlich hinausgehen. Sie müssen sich ... im Rahmen der Höhe herkömmlicher Sozialbeiträge der Studenten halten und dürfen für den einzelnen Studenten keine übermäßige oder unzumutbare Belastung ergeben“. Nach Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs ist es dabei nicht sachwidrig, wenn von einem bestimmten Prozentsatz des BAföG-Grundbedarfs als Anhaltspunkt für die Bemessung der Beitragshöhe ausgegangen wird, auch wenn eine strikte Bindung der Beitragshöhe an einen Prozentsatz vom BAföG-Grundbedarf nicht besteht. Auch wenn sich diese Rechtsprechung nur

- 3 -

auf den Studentenwerkbeitrag als solchen bezog, dürften die Ausführungen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs auch auf den zusätzlichen Beitrag zu übertragen sein. Hieraus folgt, dass das rechtliche Risiko für das Studentenwerk mit zunehmender Höhe des Beitrags für das „Semesterticket“ steigt. Ferner müsste im Hinblick auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. Mai 1999 (NVwZ 2000 S. 318) geklärt werden, ob das Semesterticket tatsächlich dem ganz überwiegenden Teil der Studierendenschaft zugute kommen würde. Im Fall des Bundesverwaltungsgerichts hatten sich bei einer Urabstimmung an der Gerhard-Mercator-Universität – Gesamthochschule Duisburg (bei einer Wahlbeteiligung von 37,97 % der stimmberechtigten Studenten) rund 76 % für und rund 24 % gegen die Einführung eines Semestertickets ausgesprochen, was als „ganz überwiegender Teil der Studierendenschaft“ angesehen wurde. Auch diese Frage wäre vor Vorlage eines Vereinbarungsentwurfs durch das Studentenwerk München zu klären.

Mit freundlichen Grüßen

Dierl

Regierungsdirektor

Semesterticket – Teil D

Fallbeispiel Nürnberg

Artikel Süddeutsche Zeitung vom 24.05.2005

Briefwechsel Studentenwerk, Staatsministerium und Stadt Nürnberg
Vorlage für einen Vertrag zwischen Studentenwerk und Verkehrsbetrieben

Quelle: <http://online-service.nuernberg.de>

Vorgang:

- 2002 Angebot der Verkehrsbetriebe
Solidarmodell: 87 Euro
Zwei-Preis-Modell:
- Sockelbetrag 40 Euro
- Zusatzticket 135 Euro

- 2003 Entscheidung für das Solidarmodell / Votum der Studierenden
- Uni: 76 % Semesterticket generell sinnvoll, 58 % für das Solidarmodell
- FH: 89 % Semesterticket generell sinnvoll, 69 % für das Solidarmodell
- keine Zustimmung für das Zwei-Preis-Modell, weil es eine Verteuerung der bisherigen Ausgaben für Semestermarken darstellt (nur ca. 8 % Befürworter)

Ablehnung durch Staatsminister Zehetmair

- Beitrag von 87 Euro als eindeutig zu hoch bewertet
- entgegen der bisherigen Verwaltungspraxis
- Beitrag für das Semesterticket sollte den Studentenwerksbeitrag nicht wesentlich übersteigen

- 2004 Staatsminister Dr. Goppel
- Klärung der Modalitäten zwischen Studentenwerk und Verkehrsbetrieben
 - Votum der Studierenden zum ausgehandelten Angebot
 - anschließende Prüfung durch das Staatsministerium
 - jedoch erhebliche rechtliche Risiken
 - **unbedenklich, nur wenn ca. 1 % des BAFöG-Grundbedarfs (nach Bayer. Verwaltungsg.)**
 - **zulässig, nur wenn überwiegende Mehrheit der Studierenden zu Gute (nach BVerfG)**

Ablehnung durch Verwaltungsrat des Studentenwerkes

- **Haftungsrisiko**
- **Höhe der geforderten Rückstellung**
- **Empfehlung einer Obergrenze von ca. 40 Euro für Pflichtbetrag**

32
14.5.05

Studentenausweis wird nicht zum Fahrschein

Ein Semesterticket für Erlangen scheitert nach 15-jährigem Bemühen am geforderten Preis von 93 Euro

Von Christine Burtscheidt

Erlangen – Mehr als 15 Jahre haben Erlanger Studenten um ein eigenes Semesterticket gekämpft. Doch nun ist diese sozialistisch finanzierte Fahrkarte für den mittelfränkischen Verkehrsraum endgültig gestorben. In einem Schreiben teilte die Studenteninitiative SeTi@Hochschule Wissenschaftsminister Thomas Goppel ihre Selbstauflösung mit. Was in Augsburg oder Würzburg längst Realität ist, nämlich mit dem Studentenausweis auch U-Bahn, S-Bahn und Busse nutzen zu können, wird es für Erlangen und Nürnberg nicht geben.

Ein bisschen überraschend kommt das Aus für das mittelfränkische Semesterticket. Selten zuvor waren sich alle Beteiligten so einig, dass es auch für den Groß-

raum Nürnberg eine gute Lösung sei. Die Oberbürgermeister der Städte sprachen sich dafür aus, ebenso das Studentenwerk. Unterstützung signalisierte auch Wissenschaftsminister Thomas Goppel. 93 Euro sollten Studenten zusätzlich zu ihrem Studentenwerksbeitrag bezahlen. Sechs Monate lang hätten sie damit rund um die Uhr öffentliche Verkehrsmittel in Erlangen, Nürnberg, Fürth, Schwabach, Ansbach und sogar Neumarkt nutzen dürfen, sagt der Sprecher der Initiative, Stefan Haubold. Doch nach monatelangem Hickhack habe er nun die Schnauze voll.

93 Euro sind viel Geld, gerade für eine kleine Großstadt wie Erlangen. Umfragen unter Studenten ergaben jedoch, dass der Preis akzeptabel sei, da die Tickets nicht nur für Erlangen, sondern

den mittelfränkischen Großraum gelten sollten. Der Einzugsbereich ist durchaus mit Großstädten wie Frankfurt vergleichbar. Und dort kostet das Semesterticket 127,50 Euro. Doch das Studentenwerk hatte Bauchschmerzen. Was, wenn ein Student dagegen klagte würde? Das Risiko war dem künftigen Träger des Tickets zu groß, auch weil es sich finanziell nicht in der Lage sah, Rücklagen für mögliche Klagen zu bilden. Es drängte deshalb den Verkehrsverbund für den Großraum Nürnberg (VGN), sich auf einen niedrigeren Unkostenbeitrag von maximal 40 Euro zu verständigen. Das zahlen Studenten in anderen bayerischen Uni-Städten wie Würzburg oder Augsburg.

Der VGN lehnte jedoch ab. Damit würde man nicht auf seine Kosten kommen. Die Stadt Erlangen versprach daraufhin

das Ticket für ihre Studenten günstiger zu machen. Oberbürgermeister Siegfried Balleis bot jedem Studenten mit Erstwohnsitz in Erlangen einen Zuschuss von 25 Euro an. Das Ticket hätte nur mehr 68 Euro gekostet. Nach Rücksprache mit der Kammerlei, sagt Haubold, sei der Vorstoß jedoch wieder zurückgenommen worden. Darin steht Otto de Ponte, stellvertretender Leiter des Studentenwerks in Nürnberg, den eigentlichen Todesstoß für die Initiative. Dem 93 Euro bleiben für ihn inakzeptabel.

In letzter Sekunde hoffte Haubold noch auf Minister Goppel. Doch sein Haus teilt nun überraschend die Bedenken des Studentenwerks, so dass den Studenten nichts anderes übrig blieb, als das Handtuch zu werfen. „Gegen diese Blockadepolitik sind wir machtlos.“

Semesterticket

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 24.06.05

An m e l d u n g

zur Tagesordnung der Sitzung des
Verkehrsausschusses
am 21. Juli 2005

- öffentlich -

I. Sachverhalt:

Verhandlungen 1995

Bereits 1994 hat sich der „Arbeitskreis Verkehr der Studierenden der Universität Erlangen – Nürnberg“ an den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH gewandt mit der Bitte, ein „Semester-Ticket“ einzuführen.

1995 fand als Grundlage für eine Kalkulation eine Erhebung der VGN-Nutzung durch Studenten mit dem Marktforschungsinstitut INFAS statt. Erhoben wurden Fahrverhalten und Ticketnutzung; die Studenten füllten die Erhebungsbogen selbst aus. Aus den Selbstangaben wurde das Jahres-Einnahmenvolumen für die Nutzergruppe Studenten hochgerechnet. Das Jahres-Einnahmenvolumen betrug rd. 8,4 Mio. DM, die Zahl der Studierenden rd. 36.000. Daraus ergab sich ein Solidarbeitrag von 124,00 DM pro Halbjahr. Dies war das erste VGN-Verhandlungsangebot. Das Angebot wurde den Verhandlungspartnern (Kanzler Hochschulen, Studentenwerk, studentische Vertretung) unterbreitet. Der Studentenwerksbeitrag hätte um den Solidarbeitrag von 124 DM erhöht werden müssen. **Das Kultusministerium, das der Erhöhung des Studentenwerksbeitrags zustimmen muss, nannte damals einen zustimmungsfähigen Höchstbetrag von 80 DM.** Nachdem auch die Suche nach Ausgleichsträgern erfolglos blieb, wurden die Verhandlungen abgebrochen.

Studierendeninitiative SeTi@Hochschule

1999 gründeten Studierende aus den Universitäten und Fachhochschulen in Erlangen und Nürnberg die Initiative [SeTi@Hochschule](#), die gemeinsam mit dem Kanzlern und Rektoren der jeweiligen Hochschulen sich für die Einführung eines Semestertickets einsetzten. Im Jahr 2000 begannen auch neue Verhandlungen mit dem VGN.

Nachdem in diesem Jahr im VGN eine umfassende Verkehrserhebung stattfand, sollte vor einem erneuten Angebot zunächst die Kalkulation aktualisiert werden. Diese Erhebung war zur allgemeinen Gewinnung von Planungs- und Abrechnungsdaten erforderlich, wegen einer umfangreichen Datenabstimmung waren Auswertungen erst zum November 2002 möglich.

Neue Verhandlungen ab 2002

Im Juni 2002 hatte sich die Initiative außerdem an den Oberbürgermeister mit der Bitte gewandt, die Einführung eines Semestertickets zu unterstützen. Von der Einführung eines allgemeinen Semestertickets **erhoffte sich die studentische Initiative eine Verkehrsverlagerung hin zu Bussen und Bahnen, eine Verringerung der Verkehrs- Abgas- und Lärmbelastung, eine Entschärfung der Parkraumnot und eine Verringerung der Wohnraumproblematik. Ferner sollte dadurch ein sozialer Ausgleich zwischen den Studierenden stattfinden. Diejenigen, die bisher einige Hundert Euro pro Semester für Fahrkarten bezahlen müssen, sollten deutlich entlastet werden. Außerdem würde der Hochschulstandort an Attraktivität gewinnen.**

Preismodelle VGN

Im Dezember 2002 legte der VGN seine Ergebnisse vor.

Der Kalkulation lagen Daten aus einer im Jahr 2000 durchgeführten allgemeinen Verkehrserhebung zu Grunde. Da bei dieser Verkehrsbefragung auch die Nutzergruppe (in diesem Fall das Merkmal Student) abgefragt wurde, konnte ermittelt werden, wie hoch die Gesamteinnahmen im Studentenbereich waren und wie sie sich auf die verschiedenen Ticketsorten verteilten. Die Grundkalkulation (Einnahmen, Studierendenzahlen) wurde für das Jahr 2000 vorgenommen. Die ermittelten Preise wurden dann um die seitdem eingetretenen Tarifsteigerungen auf den Preisstand 2003 fortgeschrieben.

Es wurden **zwei Tarifmodelle** kalkuliert:

- Ein **Solidarmodell**, bei dem der Studenten Ticket-Preis dem Studentenwerksbeitrag hinzuzurechnen ist.

Ein **Zwei-Preis-Modell**,

- bei dem ein **Sockelbetrag** auf den Studentenwerksbeitrag aufgeschlagen wird; und ebenfalls von allen Studierenden zu bezahlen ist, wobei alle Studierenden dafür Montag bis Freitag ab 19 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen verbundweit kostenlos fahren können,
- sowie ein **Zusatz Ticket**, das alle erwerben können, die von Montag bis Freitag bis 19 Uhr fahren möchten.

Dafür ergaben sich folgende Preise:	Euro
Solidarmodell:	87
Zwei-Preis-Modell:	
- Sockelbetrag	40
- Zusatzticket	135

Diese Preise würden jeweils für eine Zeitdauer von 6 aufeinanderfolgenden Monaten und eine verbundweite Nutzungsberechtigung gelten.

Bei den zugrunde gelegten bisherigen Einnahmen wurden keinerlei Aufschläge für eventuelle nach der Einführung feststellbare Mehrnutzung oder Angebotsverstärkungen bei den Verkehrsunternehmen vorgenommen. Es handelte sich rein um die sogenannten Alteinnahmen, die wieder erzielt werden müssen. Deshalb bestand aus der Sicht der VGN GmbH und der Verkehrsunternehmen keinerlei Verhandlungsspielraum bei den Preisen. Ermäßigungen hätten nur dann eintreten können, wenn dafür von anderer Stelle ein voller Ausgleich geleistet werden würde.

Auf alternative Kalkulationsmodelle wurde aus folgenden Gründen verzichtet:

- Beim Solidarmodell ist die Kalkulation ohnehin nicht zu variieren.
- Der Sockelbetrag beim Zwei-Preis-Modell ist nach unten nicht veränderbar, da auch hier die bisherigen Alteinnahmen direkt erzielt werden müssen.

Mögliche Veränderungen wären lediglich durch eine Erhöhung des Sockelbetrag und eine Verminderung des Zusatz-Ticket-Preises denkbar; da der Sockelbetrag aber so niedrig wie möglich gehalten werden soll, schieden solche Überlegungen ebenfalls aus.

Gespräch aller Beteiligten am 24.01.2003

Auf Einladung des Oberbürgermeisters Dr. Maly fand am 24.01.2003 ein Gespräch mit allen Beteiligten (OB Dr. Balleis, Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH, Bayerischen Staatsministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst, Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie bzw. Regierung von Mittelfranken, Studentenvertreter/innen, Studentenwerk und die Kanzler der Universitäten) statt.

Dabei wurde deutlich, dass prinzipiell Interesse bei allen Beteiligten an der Einführung eines Semestertickets besteht. Kritisch gesehen wurde jedoch der Preis. Die bisher in Bayern genehmigten Tickets in Würzburg, Augsburg, Regensburg und Bayreuth konnten alle wesentlich günstiger angeboten werden, weil dort ein viel kleineres Streckennetz bedient werden muss.

Außerdem wurde das Risiko gesehen, dass ein Student oder eine Studentin vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof gegen das Semesterticket klagen und den Prozess gewinnen könnte.

Dann müsste das Studentenwerk den gesamten gezahlten Beitrag zurückerstatten (ca. 5,5 Mio. Euro pro Jahr), während der VGN den Beitrag für bereits erbrachte Leistungen nicht mehr erstatten würde. So könnte für das Studentenwerk ein großes Defizit entstehen, das es dem Wissenschaftsministerium gegenüber verantworten müsste.

Der VGN wurde gebeten, noch einmal alternative Modelle zu bewerten. Außerdem sollte das Ergebnis einer Umfrage unter den Studierenden abgewartet werden.

Ergebnisse der Umfrage

Die studentische Initiative hatte bei der Rückmeldung an der Uni und bei der Hochschulwahl an der Georg-Simon-Ohm FH die Studierenden befragt, ob sie ein Semesterticket generell für sinnvoll halten und ob sie speziell dem vorliegenden Modell (Solidarmodell) zustimmen. Die Hochschulleitung hatte die Umfrage unterstützt und der Lehrstuhl für Soziologie (Prof. Bacher) hatte sie auf Repräsentativität geprüft. Das Ergebnis der Umfrage lag im März 2003 vor und war eindeutig: Mehr als drei Viertel (76 Prozent) der über 6000 befragten Studierenden an der Uni hielten ein Semesterticket generell für sinnvoll; an der FH (1500 Befragte) waren es sogar 89 Prozent. Die Zustimmung zu dem konkreten Modell betrug immerhin noch 58 Prozent an der Uni und 69 Prozent an der FH. Ein Alternativmodell, nach dem man mit einem Semesterticket für 40 Euro nur im Freizeitverkehr fahren dürfte (werktags ab 19 Uhr, am Wochenende ganztags) und für die restliche Zeit eine Ergänzungskarte für 135 Euro kaufen könnte, hatte nur 8 Prozent Zustimmung bekommen.

Bewertung der verschiedenen Modelle

Mit Schreiben vom 16.04.2003 informierte der Oberbürgermeister den damaligen Staatsminister Zehetmair über die Ergebnisse der Untersuchung weiterer Tarifmodelle:

„Es wurde untersucht, ob sich, als Alternative zu einem allgemeinen, verbundweit gültigen Semesterticket, Angebote mit räumlicher, zeitlicher oder persönlicher Segmentierung bilden lassen. Dafür konnte kein sinnvoller Ansatz gefunden werden.

Eine zeitliche Einschränkung (Sockelmodell für 40 EUR mit Gültigkeit ab 19 Uhr und unbeschränkter Zusatzkarte 135 EUR) würde z.B. zu einem sehr hohen Zusatzbetrag führen. Außerdem wurde dieses Modell bei der FAU-Umfrage mit weniger als 10% Zustimmung auch ganz klar abgelehnt. Das liegt daran, dass dieses Ticket für eine 24h-Nutzung beim angebotenen Preisniveau für viele Stadtbewohner eine Verteuerung gegenüber den bisherigen „Semestermarken“ darstellt – zumindest so lange die erweiterten Möglichkeiten nicht genutzt werden.

Auch die Beschränkung eines Semestertickets auf den Studienort Nürnberg bzw. Erlangen bringt kein sinnvolles Ergebnis. Hier sind die Verflechtungen so groß, dass eine Splittung nur wenigen Studenten einen Vorteil bringen würde. Diese Einschränkung würde dem Sinn eines Semestertickets, zwischen Wohnort und Hochschule bzw. zwischen den einzelnen Hochschulstandorten pendeln zu können (etwa Wirtschaftsinformatik, Wirtschaftsrecht und Wirtschaftsingenieurwesen mit Vorlesungen in Erlangen und Nürnberg) zuwiderlaufen.

Im gerade noch abgedeckten Bereich lassen sich viele Fahrten mit dem Fahrrad abwickeln (ca. 5 km Aktionsradius). Die weitergehenden „Nicht-Studien-Fahrten“ - wie Heimfahrten zu Eltern, Praktika, Nebenjob, Freizeit - die insbesondere für die Radfahrer auch in Erlangen interessant wären, werden durch die Einschränkung nahezu vollständig zusatzkostenpflichtig. Deshalb wäre keine große Akzeptanz für ein solches Innenstadtticket zu erwarten. Ferner handelt es bei der Uni Erlangen-Nürnberg um eine Hochschule in der dann zwei verschiedene, aber verbindliche, Tickets gelten würden.

Die Studenten in der Region wären bei einem Angebot nur in den Studienorten wie heute ausgenommen. Sie müssten nach wie vor die Schülermonatskarte von 41,70 Euro bis zu 139 Euro monatlich bezahlen oder das restliche Angebot des VGN in Anspruch nehmen. Insgesamt finden ca. 30 Prozent aller Fahrten durch Studenten in diesem Bereich statt.

Die einzige Alternative zu einem allgemeinen Gesamtraumticket wäre ein Studententicket Nürnberg/Fürth/Stein/Erlangen. Nachdem aber über zwei Drittel aller Fahrten in diesem Bereich statt finden, wäre der Preis nahe an dem verbundweit gültigen Solidarmodell anzusiedeln. Im Hinblick auf den vergleichsweise nicht wesentlich höheren Gesamtnetzpreis von 87 Euro ist das aber keine anzustrebende Lösung, zumal bei diesem Modell gerade diejenigen, die weiter fahren wieder leer ausgehen. Damit wäre eine deutlich geringere Akzeptanz unter den Studierenden zu erwarten, weil Studierende mit Wohnort außerhalb der Städteachse (etwa Forchheim, Feucht, Röthenbach/Pegnitz, Schwabach etc.) sowie Wochenendheimfahrer (Fahrt bis Treuchtlingen auf der Münchner Strecke, Fahrt bis Parsberg auf der Regensburger) deutlich schlechter gestellt wären. Die Begrenzung auf das gesamte VGN-Gebiet mit einer Größe von über 11.000 km² wird daher als die sinnvollste Alternative gewertet und bietet einen der grössten Verbundräume in Deutschland für einen vergleichsweise sehr niedrigen Preis (14,50 Euro/Monat!). „

Zur Verdeutlichung des im Verhältnis günstigen Preisangebotes des VGN wurden dem Schreiben außerdem die folgenden Tabellen beigelegt.

Tabelle 1: Preisvergleich von Semestertickets außerhalb Bayerns

Verkehrsverbund	Betreiber	Preis
Bremen-Niedersachsen	VRN	59,22 Euro
Rhein-Sieg	VRS	66,00 Euro
Rhein-Ruhr	VRR	66,96 Euro
Oberelbe (in Verhandlung)	VVO	87,00 Euro
Rhein-Main	RMV	108,65 Euro
Berliner Verkehrsbetriebe	BVG	109,00 Euro
Hamburg	HVV	119,00 Euro

Tabelle 2: Preisvergleich von Semestertickets in Bayern und Verhältnis zum Gültigkeitsgebiet

Hochschulort	Verbund (V) / Betreiber (B)	Gültigkeitsgebiet	Entspricht in km ²	Quelle	Preis pro Ticket (pro Student)	Ticketpreis pro 1.000 km ²	Entspricht VGN 11.368km ²)
Erlangen-Nürnberg	VGN (V)	Mittelfranken, angrenzende Landkreise	11.368	www.vgn.de	87€	7,65€	87€
Augsburg	AVV (V)	Stadt Augsburg	Ca. 150	www.uni-augsburg.de/studium/infos/ticket.shtml	35€	233,00€	2648,75€
Regensburg	RVV	Regensburg + Umland	Ca. 2000	www.rvv.de/extras.htm	33€	16,50€	187,57€
Würzburg	Stadtwerke WÜ	Stadt Würzburg	Ca. 1000	www.wvv.de/produkte/opnv/tarifeoepnv/61,598.html?SID=a1b69d047ee93f99d0198bc77b519746	36,30€	36,30€	412,66€
(Berlin)	VBB (V)	Berlin, Potsdam (VBB-Gebiet „Berlin ABC“)	Ca. 1.500	www.bvg.de	109€	72,67€	826,11€

1. Ablehnung der Genehmigung

Leider wurde mit Schreiben vom 06.06.03 von Herrn Staatsminister Zehetmair mitgeteilt, dass die Genehmigung zur Einführung eines Semestertickets zu einem Preis von 87 Euro nicht erteilt werden kann. (siehe Beilage 2)

Neue Verhandlungen

Im Dezember 2003 starteten OB Dr. Maly und die Initiative der Studierenden einen erneuten Versuch, mit dem neuen Wissenschaftsminister, Dr. Goppel, die Einführung eines Semestertickets zu erreichen (siehe Beilage 3).

Die ersten Äußerungen des Staatsministers bei einem Gespräch im März 2004 waren zunächst positiv, allerdings wurde ein positives Votum der Studierenden für wichtig erachtet (siehe Beilage 4).

Mit Schreiben vom 08. Juli 2004 teilt der Staatsminister mit, dass zunächst zwischen den Vertragsparteien Studentenwerk und VGN die konkreten Modalitäten geklärt werden sollten und anschließend die erneute Befragung der Studierenden durchgeführt werden sollte.

Die Befragung wurde deshalb für wichtig erachtet, da nach der einschlägigen Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Inpflichtnahme der Studentinnen und Studenten, die das Ticket nicht nutzen wollen, nur dann dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und dem Gleichheitssatz entspricht, wenn das Ticket tatsächlich dem ganz überwiegenden Teil der Studentenschaft zugute kommt. (siehe Beilage 5)

Der Vertrag wurde im Herbst 2004 zwischen den beiden Vertragsparteien verhandelt (Entwurf siehe Beilage 6).

In seiner Sitzung am 17.12.2004 hat jedoch der Verwaltungsrat des Studentenwerkes folgenden Beschluss gefasst (siehe Beilage 7):

1. Der Verwaltungsrat sieht im Angebot eines Semestertickets einen wichtigen Standortfaktor für die Region Mittelfranken.
2. Angesichts der vom Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) derzeit angebotenen Konditionen sieht der Verwaltungsrat keine Möglichkeit, dem Geschäftsführer den Abschluss des vorliegenden Vertragsentwurfes zu empfehlen. Insbesondere kann dem Studentenwerk das in § 9 Abs. 2 des Vertragsentwurfes enthaltene Haftungsrisiko nicht aufgebürdet werden.
3. Der Verwaltungsrat sieht angesichts der derzeitigen wirtschaftlichen Situation des Studentenwerks auch keine Möglichkeit, die im Schreiben des Staatsministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst vom 15.10.2004 geforderte Rückstellung zu bilden.
4. Der Verwaltungsrat sieht eine Möglichkeit zur Einführung eines Semestertickets nur dann, wenn ein Preis in der Größenordnung von 40 € oder eine Staffellösung gefunden werden können.
5. Der Geschäftsführer wird gebeten, diesen Beschluss dem Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, den Oberbürgermeistern der Städte Nürnberg, Erlangen und Fürth sowie den Hochschulen und deren Studierendenvertretungen mitzuteilen.

2. Ablehnung

Mit Schreiben vom 11.02.2005 teilte das Ministerium mit, dass sich die Einführung des Semestertickets zum jetzigen Zeitpunkt nicht realisieren lässt (siehe Beilage 8).

Letzter „Rettungsversuch“

Als letzter „Rettungsversuch“ wurde von OB Dr. Maly angeregt, über eine Teilung des finanziellen Risikos bei einer Klage nachzudenken. Gleichzeitig überlegte der Erlanger OB, ob eine Bezuschussung des Tickets für Studierende mit Erstwohnsitz in Erlangen möglich sei, da davon ausgegangen wird, dass aufgrund der kurzen Wege eine Klage vermutlich von in Erlangen Studierenden angestrebt werden würde.

Die rechtliche Prüfung der Stadt Erlangen hat jedoch ergeben, dass die Beschränkung des Zuschusses auf Studierende mit Erstwohnsitz in Erlangen rechtlich zweifelhaft sei und es keinen sachlichen Grund für die Ungleichbehandlung gäbe.

Auflösung der Studierendeninitiative

Daraufhin hat die Studierendeninitiative am 19.05.2005 das Scheitern des Projektes festgestellt und die Selbstauflösung beschlossen.

Mögliche Perspektive

Die Einführung eines Semestertickets wird seitens der Stadt Nürnberg nach wie vor für sinnvoll erachtet. Angesichts der dargestellten umfangreichen bisherigen Modelldiskussionen, Umfragen und Verhandlungen erscheint derzeit eine erneute Initiative jedoch nicht erfolversprechend.

Prinzipiell besteht nur bei zwei Punkten Bewegungsmöglichkeiten:

a) der Preis

Das Ministerium würde eine Genehmigung erteilen, wenn der Preis für das Semesterticket niedriger wäre. Der VGN ist aber verpflichtet, mit dem Semesterticket zumindest die „Alteinnahmen“ zu erzielen. Diese liegen bei der Preiskalkulation (2004: 93 Euro) zu Grunde, d.h. ein Absenken des Preises durch den VGN ist nicht möglich.

Eine Reduzierung könnte nur erfolgen, wenn entweder die beteiligten Städte jährlich einen entsprechenden Zuschuss an den VGN zahlen würden oder die Mindereinnahmen durch eine Preiserhöhung bei den anderen Tarifen ausgeglichen werden könnten.

b) die Risikoeinschätzung:

Bisher hatte noch keine Klage gegen ein Semesterticket Erfolg, obwohl es in Deutschland Semesterticket-Preise gibt, die weit über dem vom VGN berechneten Betrag liegen. Es ist deshalb wahrscheinlich, dass auch eine Klage gegen ein Semesterticket im Großraum keinen Erfolg hätte und somit das Risiko einer Rückzahlung gering wäre. Nachdem das Risiko jedoch beim Studentenwerk liegt und die Übernahme dafür eindeutig abgelehnt worden ist, besteht hier kein Verhandlungsspielraum mehr.

Fazit: Eine Neuaufnahme der Verhandlungen hat nur dann Sinn, wenn sich bei der Haltung zum Preis oder zur Risikoübernahme eine Bewegung abzeichnen würde.

II. Beilagen:

- Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 24.06.05
- Schreiben des bayerischen Staatsminister für Wissenschaft, Forschung und Kunst vom 06.Juni.2003
- Schreiben des Oberbürgermeisters vom 16.Dezember 2003
- Schreiben des Oberbürgermeisters vom 23. April 2004
- Schreiben des bayerischen Staatsminister für Wissenschaft, Forschung und Kunst vom 08.Juli 2004
- Vertragsentwurf
- Schreiben des Studentenwerks Erlangen-Nürnberg vom 10.01.2005
- Schreiben des bayerischen Staatsminister für Wissenschaft, Forschung und Kunst vom 11.Februar 2005

III. Beschlussvorschlag:

Keiner, da Bericht

Am 12. Juli 2005
Der Oberbürgermeister

Beilage 8a.1

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90317 Nürnberg

APV 21.07.2005

OBERBÜRGERMEISTER	
24. JUNI 2005 / Nr.	
<i>OBM</i>	1. Zur Kts.
	2. z.w.V.
	3. Zur Stellungnahme
	4. Antwort vor Ab- sendung vorlegen
	5. Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Km

Schm

Nürnberg, 24. Juni 2005
Wild/m

Verkehrsausschuss am 21.07.05 Semesterticket

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zur Behandlung im Verkehrsausschuss am 21.07.05 stellen wir folgenden

Antrag:

Die Verwaltung wird gebeten, über die Verhandlungen zwischen den Städten Erlangen und Nürnberg, Studentenwerk, VGN und Freistaat Bayern bezüglich der Einführung eines Semestertickets für Studierende im Großraum zu berichten. Dabei soll - neben der Darstellung der Ursachen für das Scheitern - auch auf eine mögliche Perspektive für eine mittelfristige Neuaufnahme der Verhandlungen eingegangen werden.

Begründung:

Nach wie vor gibt es für die Studierenden der Hochschulen in der Region kein preisgünstiges Semesterticket, wie es an den meisten anderen Hochschulstandorten üblich ist. Ein solches Angebot, das zusammen mit dem Studentenwerksbeitrag und der Verwaltungsgebühr zu bezahlen wäre, würde nicht nur die Attraktivität des Hochschulstandortes erhöhen, es würde zugleich auch einen Anreiz für ein Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel darstellen. Dieses wäre gerade angesichts der hohen Zahl von Studentinnen und Studenten, die z.B. täglich von Nürnberg oder Fürth nach Erlangen pendeln, sinnvoll.

Mit freundlichen Grüßen

Gebhard Schönfelder

Gebhard Schönfelder
Vorsitzender



DER BAYERISCHE STAATSMINISTER Beilage 8a.2
FÜR WISSENSCHAFT, FORSCHUNG UND KUNST

K. g. 1 2. 06. 03 OBM

OB 17 aufheben

An den
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Herrn Dr. Ulrich Maly
Stadt Nürnberg-Rathaus

München, 6. Juni 2003

Az.: X/3-5e10(3)-10b/20 107

M-Nr.: 1093

90317 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER		
1 1. JUNI 2003 / Nr.		
Schü	1 Zur Kas.	3 Zur Stellungnahme
	2 z.v.w.	4 Antwort vor Ab- scheidung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

RS

Kopien: Mui,
Fadkodis Schulen
Studentenschaft
GBR der Region
vgn

Semesterticket für den Großraum Nürnberg
Zum Schreiben vom 16. April 2003

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit Schreiben vom 16. April 2003 haben Sie nochmals die Argumente für die Einführung eines verbundweiten Semestertickets dargelegt und um eine positive Entscheidung gebeten. Leider muss ich Ihnen nunmehr mitteilen, dass eine Genehmigung zur Einführung eines Semestertickets zu einem Preis von 87 € pro Semester nicht erteilt werden kann.

In Ihrem Schreiben legen Sie anschaulich dar, dass ein Semesterticket zu 87 € bezogen auf die Größe des Verbundgebiets wirtschaftlich gesehen äußerst günstig wäre. Diese Einschätzung teile ich. Maßstab für die Genehmigung ist aber in erster Linie die Frage, ob ein Zwangsbeitrag von 87 € pro Semester den Studenten zugemutet werden darf, die ein Semesterticket nicht nutzen wollen bzw. können.

Unter der Berücksichtigung der bisherigen Verwaltungspraxis des Staatsministeriums muss ein Beitrag von 87 € in diesem Zusammenhang eindeutig als zu hoch bewertet werden. So sollte der Beitrag für das Semesterticket den Studentenwerksbeitrag nicht wesentlich übersteigen. Der Studen-

tenwerksbeitrag liegt derzeit bei 28 €, der bislang höchste Beitrag für ein Semesterticket liegt bei 36,30 €. Diese Relationen machen deutlich, dass eine Genehmigung eines Semestertickets zu 87 € eine grundsätzliche Abkehr von der bisherigen Praxis erfordern würde.

Im Hinblick auf die zu erwartenden Folgewirkungen an den anderen Hochschulstandorten ist eine grundlegende Änderung der Verwaltungspraxis nach meiner Ansicht nicht angezeigt. Fraglich ist auch, ob ein Zwangsbeitrag von 87 € für ein Semesterticket einer gerichtlichen Überprüfung standhalten würde. Wie Ihnen bekannt ist, lehnt ein nicht unwesentlicher Teil der Studentinnen und Studenten das Semesterticket in Erlangen und Nürnberg ab. Einige haben bereits mit der Einleitung rechtlicher Schritte gedroht, falls das Semesterticket tatsächlich eingeführt werden sollte. Das hiermit verbundene wirtschaftliche Risiko für das Studentenwerk Erlangen-Nürnberg darf daher auch nicht unberücksichtigt bleiben.

Mit freundlichen Grüßen



Hans Zehetmair



Bayerisches Staatsministerium
für Wissenschaft, Forschung und Kunst
Herrn Staatsminister
Dr. Thomas Goppel
Salvatorplatz 2

80333 München

Nürnberg, 16. Dezember 2003

Semesterticket für den Großraum Nürnberg

Sehr geehrter Herr Staatsminister,

vor gut einem Jahr fand im Nürnberger Rathaus ein Gespräch über die mögliche Einführung eines Semestertickets im Großraum Nürnberg statt. Beteiligt waren u.a. Vertreterinnen und Vertretern des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN), der Hochschulen und der Studentenschaft, der Regierung von Mittelfranken sowie des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst und des Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Bei diesem Gespräch wurde deutlich, dass alle Beteiligten prinzipiell Interesse an der Einführung des Tickets hätten, jedoch die Rahmenbedingungen unterschiedlich beurteilt wurden. Grundlage der Diskussion war das Angebot des VGN ein Semesterticket nach dem Solidarmodell zum Preis von 87 Euro einzuführen. Der Preis müsste zusammen mit dem Semesterbeitrag entrichtet werden, die Studierenden könnten dafür 6 Monate lang rund um die Uhr im gesamten Verkehrsverbund, immerhin ein Gebiet von über 11.000 qkm, den ÖPNV nutzen.

Parallel zu dem Gespräch haben die Studierenden in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Soziologie eine Umfrage an der FAU in Nürnberg und Erlangen durchgeführt. Erfragt wurde, ob ein Semesterticket grundsätzlich für sinnvoll erachtet wird und welches Modell (Solidarmodell oder Zwei-Preis-Modell) bevorzugt werden würde. 75% der Befragten hielten ein Semesterticket generell für sinnvoll, die große Mehrheit davon bevorzugte das Solidarmodell.



Im Anschluss an das o.g. Gespräch fanden noch weitere Berechnungen und Prüfungen statt, ob der Preis von 87 Euro noch veränderbar ist. Dabei haben sich alle geprüften Möglichkeiten als nicht realisierbar erwiesen. Die Argumente wurden in einem Schreiben an Ihren Vorgänger zusammengefasst, das ich mir erlaube Ihnen noch einmal beizulegen.

In mehreren Gesprächen sowohl mit den Studentenvertretern als auch mit mir brachte Staatsminister Zehetmair zum Ausdruck, dass er an der Einführung des Semestertickets grundsätzlich interessiert sei und der Preis - bezogen auf die Leistung, die die Studierenden erhalten würden - auch als günstig anzusehen ist. Nur die Tatsache, dass in Bayern bisher noch kein Ticket in dieser Größenordnung eingeführt wurde und dass der Betrag von 87 Euro deutlich über dem Studentenwerksbeitrag läge, führte zu seinem ablehnenden Schreiben vom 6. Juni 2003.

Leider war es anschließend aus zeitlichen Gründen nicht mehr möglich, noch einmal mit Staatsminister Zehetmair über das weitere Vorgehen zu sprechen. Ich möchte deshalb dieses wichtige Thema erneut aufgreifen und Sie bitten, mir Gelegenheit zu geben, Ihnen zusammen mit den Studierenden das Anliegen noch einmal vorzutragen.

Darüber hinaus möchte ich gerne mit Ihnen noch eine Reihe weiterer möglicherweise gemeinsamer Projekte erörtern. Dazu würde ich Sie gerne zu einem Gespräch ins Nürnberger Rathaus einladen.

Mein Büro wird sich Anfang nächsten Jahres wegen eines Termins mit Ihrem Ministerium in Verbindung setzen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dr. U. Maly'.

Dr. Ulrich Maly



Bayerisches Staatsministerium
für Wissenschaft, Forschung und Kunst
Herrn Staatsminister
Dr. Thomas Goppel
Salvatorplatz 2

80333 München

Nürnberg, 23. April 2004

Semesterticket für den Großraum Nürnberg

Sehr geehrter Herr Staatsminister,

bei Ihrem Besuch am 15. März d.J. im Nürnberger Rathaus hatten wir u.a. über die Einführung eines Semestertickets für den Großraum Nürnberg gesprochen. Sie hatten darauf hingewiesen, dass für weitere Überlegungen zur Einführung eines Semestertickets das Votum der Studierenden entscheidend sei.

Inzwischen hat sich die studentische Initiative SeTI@Hochschule erneut an mich gewandt und mir mitgeteilt, dass Ihnen die Umfrageergebnisse zugesandt wurden. Den Unterlagen können Sie entnehmen, dass eine breite Mehrheit der Studierenden eine Einführung befürworten würde. Dies unterstreicht noch einmal die Sinnhaftigkeit der Einführung eines Semestertickets.

Da die Rahmenbedingungen inzwischen alle geklärt sind wäre ich Ihnen dankbar wenn Sie sich dieses Themas noch einmal annehmen würden. Angesichts der derzeit vorherrschenden Spardiskussionen könnte die Einführung eines Semestertickets auch wieder einmal ein positives Zeichen setzen und beweisen, dass trotz Kostendruck auch noch Neues möglich ist.

Ich würde mich freuen, wenn ich in dieser Angelegenheit wieder von Ihnen hören würde.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Ulrich Maly



DER BAYERISCHE STAATSMINISTER
FÜR WISSENSCHAFT, FORSCHUNG UND KUNST

Beilage 8a.5

An den
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Herrn Dr. Ulrich Maly
Rathaus

München, 8. Juli 2004

Az.: X/3-10b/23 604^I

MNr.: 2560

90317 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER	
1 2. JULI 2004 / Nr.	
1 Zur Kta.	3 Zur Stellungnahme
2 Z.V.	4 Antwort vor Ab- sendung vorlegen
	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Semesterticket für den Großraum Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

um eine Entscheidung über das Semesterticket fällen zu können, wäre es zweckmäßig, wenn die potenziellen Vertragsparteien (Studentenwerk Erlangen-Nürnberg und die örtlichen Träger des Nahverkehrs) zunächst die konkreten Modalitäten abklären würden.

In einem zweiten Schritt sollte dann eine Befragung der Studentinnen und Studenten - getrennt nach den Hochschulstandorten - zur Akzeptanz des Semestertickets und dessen konkreter Ausgestaltung durch das Studentenwerk erfolgen. Diese Befragung ist aus folgenden Gründen angezeigt:

Nach der einschlägigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht die Inpflichtnahme der Studentinnen und Studenten, die das Semesterticket nicht nutzen wollen oder können, auch unter Berücksichtigung des Solidargedankens nur dann dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und dem Gleichheitssatz, wenn das Semesterticket tatsächlich dem ganz überwiegenden Teil der Studentenschaft zugute kommt. Um diese Frage klären zu können, dürfte eine Befragung zu dem konkret vorgeschlagenen Modell unumgänglich sein. Die von Ihnen angesprochene Umfrage vom 15. Januar bis 7. Februar 2003 hat zwar wichtige Hinweise geliefert, reicht als Grundlage für eine Entscheidung jedoch nicht aus. So stellt sich z. B. die Frage, ob die Befürworter des

(zwischenzeitlich nicht weiterverfolgten) „Komponentenmodells“ sich nunmehr für das „Solidarmodell“ oder für kein Semesterticket entscheiden würden. Entscheidend ist die Zustimmung der Studentinnen und Studenten zu einem konkreten Semesterticket mit einem fest umschriebenen räumlichen Geltungsbereich und einer eindeutigen Höhe des zusätzlich zu entrichtenden Beitrags.

Für eine Befragung der betroffenen Studentinnen und Studenten spricht nicht zuletzt, dass die Belastung durch das Semesterticket (aufgrund dessen Preises von 87,00 €) an den Standorten Nürnberg und Erlangen besonders hoch wäre. So liegen die derzeitigen Beiträge für das Semesterticket in Augsburg bei 35,00 €, in Bamberg bei 23,00 €, in Bayreuth bei 20,70 €, in Neu-Ulm bei 15,00 €, in Regensburg bei 36,00 € und in Würzburg bei 36,30 €.

Auf der Grundlage der durch die Befragung gewonnenen Erkenntnisse kann dann eine sachgerechte Entscheidung über die Genehmigung getroffen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Thomas Goppel

Studentenwerk
Erlangen-Nürnberg

Anstalt des öffentlichen Rechts

Der Geschäftsführer



Studentenwerk Erlangen-Nürnberg · Postfach 32 08 · 91020 Erlangen

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Herrn Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2

90317 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER	
1 2. JAN. 2005 / Nr.	
1 Zur Kla.	2 Zur Stellungnahme
2 z.w.V.	3 Antwort vor Ab- sendung vorlegen
	4 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen
GF-Go/SaErlangen
10.01.2005

Semesterticket für den Großraum Erlangen-Nürnberg

Sehr geehrter Herr Dr. Maly,

nachdem der damalige Wissenschaftsminister Hans Zehetmair im Juni 2003 entschieden hatte, dass der Einführung eines Semestertickets zu einem Preis von 87 € keine Genehmigung erteilt werden könne (das entsprechende Schreiben ist Ihnen bekannt), hat ein zuletzt noch verbleibendes Mitglied der damaligen studentischen Initiative, der frühere Student der Universität Erlangen-Nürnberg und jetzige Studienreferendar, Herr Stefan Haubold, die Angelegenheit im Kontakt mit dem jetzigen Wissenschaftsminister weiterbetrieben.

Mit Schreiben vom 15.10.2004 hat das Bayerische Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst dem Studentenwerk nunmehr mitgeteilt, dass nach dortiger Auffassung die Einführung eines Semestertickets von mindestens 87 € (inzwischen: 93 €) im Großraum Erlangen-Nürnberg mit erheblichen rechtlichen Risiken verbunden wäre. Insbesondere sei zu berücksichtigen, dass nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes die Belastungen durch Studentenwerkbeitrag (und Semesterticket) nur dann unbedenklich wären, wenn sie weniger als 1 % des BAföG-Grundbedarfs erreichten. Die Belastung durch Studentenwerkbeitrag und Semesterticket würde bei dem vom VGN vorgeschlagenen Preis aber 3 % deutlich übersteigen. Ferner wäre zu berücksichtigen, dass das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 12.05.1999 (NVwZ 2000 S.318) ein Semesterticket nur dann für zulässig halte, wenn es dem ganz überwiegenden Teil der Studierendenschaft zugute kommen würde. In dem vom Bundesverwaltungsgericht entschiedenen Fall hatten sich bei einer Wahlbeteiligung von 37,97 % der stimmberechtigten Studenten rund 76 % für und nur rund 24 % gegen die Einführung eines Semestertickets ausgesprochen.

Ferner hat das Bayerische Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst darauf hingewiesen, dass das Studentenwerk eine Rückstellung zu bilden hätte, um im Falle von Klagen der Studierenden oder nach Feststellung der Unwirksamkeit der entsprechenden Verordnung die für das Semesterticket eingezogenen Beiträge zurückerstatten zu können (der vom VGN vorgeschlagene Vertragsentwurf bürdet in § 9 Abs. 2 das Prozessrisiko ausschließlich dem Studentenwerk auf).

In seiner Sitzung vom 17.12.2004 hat der Verwaltungsrat des Studentenwerks die Problematik eines Semestertickets ausführlich besprochen. Hierbei wurde auch berücksichtigt, dass der überwiegende Teil der Studierenden des Großraums Erlangen-Nürnberg in Erlangen studiert und das Verkehrsnetz des VGN in Erlangen nicht mit dem Angebot in Nürnberg zu vergleichen ist. Das Risiko, dass vor allem in Erlangen eine größere Anzahl von Studierenden gerichtlich gegen ein Semesterticket mit einem Preis von 93 €/Semester vorgehen würde, musste daher in Betracht gezogen werden.

Der Verwaltungsrat hat nach eingehender Beratung folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Verwaltungsrat sieht im Angebot eines Semestertickets einen wichtigen Standortfaktor für die Region Mittelfranken.
2. Angesichts der vom Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) derzeit angebotenen Konditionen sieht der Verwaltungsrat keine Möglichkeit, dem Geschäftsführer den Abschluss des vorliegenden Vertragsentwurfes zu empfehlen. Insbesondere kann dem Studentenwerk das in § 9 Abs. 2 des Vertragsentwurfes enthaltene Haftungsrisiko nicht aufgebürdet werden.
3. Der Verwaltungsrat sieht angesichts der derzeitigen wirtschaftlichen Situation des Studentenwerks auch keine Möglichkeit, die im Schreiben des Staatsministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst vom 15.10.2004 geforderte Rückstellung zu bilden.
4. Der Verwaltungsrat sieht eine Möglichkeit zur Einführung eines Semestertickets nur dann, wenn ein Preis in der Größenordnung von 40 € oder eine Staffellösung gefunden werden können.
5. Der Geschäftsführer wird gebeten, diesen Beschluss dem Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, den Oberbürgermeistern der Städte Nürnberg, Erlangen und Fürth sowie den Hochschulen und deren Studierendenvertretungen mitzuteilen.

Der Beschluss erging einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen.

Der vom VGN im November 2004 vorgelegte Vertragsentwurf ist zu Ihrer Information in Ablichtung beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen



Joachim Gollwitzer

Anlage

STUDENTENWERK ERLANGEN-NÜRNBERG									
Eingang: 15. NOV. 2004									
Verteiler:	GF	1	2	3	4	KKS	ORB		
Hinweis:									



VERTRAG (Entwurf)

Beilage 8a.6

zwischen

dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH,
Rothenburger Straße 9, 90443 Nürnberg
- nachstehend „VGN“ genannt -

und

der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft,
Am Plärrer 27, 90443 Nürnberg
einerseits

und

dem Studentenwerk Erlangen – Nürnberg
Langemarckplatz 4, 91054 Erlangen
- nachstehend „Studentenwerk“ genannt –
andererseits

über ein „StudentenTicket“

Präambel

Zur Steigerung der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel zur An- und Abfahrt zum bzw. vom jeweiligen Hochschulstandort im Großraum Nürnberg und um damit einen Beitrag zur Schonung der Umwelt zu leisten, sind die Vertragspartner unter Beteiligung und in Abstimmung mit den Hochschulen (beteiligte Hochschulen gemäß Anlage) einschließlich Ihrer Studierendenvertretungen übereingekommen, im Wege der Kooperation ein StudentenTicket anzubieten, welches Hochschulbesuch und VGN-Fahrt verbindet.

1. Vertragsgegenstand

- (1) Der VGN räumt den vom Studentenwerk vertretenen Studierenden nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen das Recht ein, mit einem Studententicket alle zum Leistungsangebot der Verkehrsunternehmen des VGN zählenden Verkehrsmittel zu benutzen.

Das Studententicket ist innerhalb des gesamten VGN-Verbundraumes auf allen VGN-Verkehrsmitteln (DB = 2. Klasse, zuschlagfreie Züge) gültig. Für zuschlagpflichtige Züge ist relationsbezogen eine Fernverkehrsaufpreis-Zeitkarte zu lösen.

Im übrigen gelten die Bestimmungen des VGN-Gemeinschaftstarifes.

..... (Zitat der Tarifstelle, wenn vorhanden)

- (2) Folgende Studierende sind von dieser Vereinbarung ausgenommen

- Gaststudierende, Nebenhörer, Fernstudierende,
- Studierende, die sich im Urlaubssemester befinden sowie auf Antrag Studierende, die Umstände nachweisen können, die zur nachträglichen Gewährung eines Urlaubssemesters berechtigen würden. Die genutzten Monate sind anteilig abzusetzen,
- Studierende, die sich auf Grund ihres Studiums, eines Praxissemesters oder im Rahmen der Studienabschlussarbeit mindestens für ein Semester außerhalb des Verbundtarifraumes aufhalten,
- Mehrfachimmatrikulierte, die ihre Mitgliedschaftsrechte an einer anderen Hochschule wahrnehmen,
- Schwerbehinderte, die nach dem Schwerbehindertengesetz Anspruch auf Beförderung haben mit amtlichem Ausweis, Beiblatt und Wertmarke,
- Schwerbehinderte, die aufgrund ihrer Behinderung Busse und Bahnen nicht benutzen können und einen entsprechenden Nachweis erbringen.

Die entsprechenden Nachweise werden vom Studentenwerk geführt. Soweit möglich sind Befreiungen von der Zahlung des Studententickets durch entsprechende Belege der Hochschulverwaltung nachzuweisen. Das Studentenwerk hat im Fall der Rückerstattung des Fahrgeldbetrages die Studierenden auf das Entfallen der Fahrtberechtigung hinzuweisen und einen entsprechenden Vermerk mittels eines Sichtvermerks in der als Fahrausweis dienenden Urkunde anzubringen. Diese sind dann keine Fahrausweise mehr. Gleichzeitig ist die Hochschulverwaltung in Kenntnis zu setzen und sicherzustellen, dass bei Ausfertigungen von Zweitschriften für die befreiten Studierenden der Gültigkeitsvermerk als Studententicket unterbleibt oder unbrauchbar gemacht wird.

2. Fahrgelderstattungen

Bei Rückerstattung des Semesterbeitrages auf Grund einer Exmatrikulation bzw. Tod eines/r Studierenden ist das Studentenwerk gegen entsprechenden Nachweis berechtigt, den abzuführenden Betrag anteilig abzusetzen. In der Abschlussrechnung für den entsprechenden Abrechnungszeitraum ist mit entsprechendem Nachweis durch Belege der Hochschul-

verwaltung für jeden noch nicht angebrochenen Monat der Geltungsdauer des Studententickets ein Sechstel des gezahlten Beitrages in Abzug zu bringen.

3. Fahrausweise

(1) Als Fahrausweis (Studententicket) gilt der Studierendenausweis mit Fahrtberechtigungseindruck in Verbindung mit einem amtlichen Personalausweis bzw. Reisepass. Das Studententicket ist nicht übertragbar. Es hat den Geltungszeitraum von sechs Monaten. Der konkrete Geltungszeitraum ergibt sich aus dem Gültigkeitszeitraum des Studierendenausweises.

(2) Für den Eindruck der Fahrtberechtigung in den Studierendenausweis sind die vom Studentenwerk vertretenen Hochschulen zuständig. Die erforderlichen Druckunterlagen (Filme) für den Eindruck der VGN-Fahrtberechtigung werden vom VGN unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Das Studententicket muss auf der Vorderseite folgenden Textaufdruck enthalten:

„Gültig für Fahrten innerhalb des gesamten Verbundraumes mit allen VGN-Verkehrsmitteln (DB = 2. Klasse, zuschlagfreie Züge). Im übrigen gilt der VGN-Gemeinschaftstarif.“

Daneben muss das Logo „fahren mit dem Studierendenausweis“ – mit der Kopierschutzfarbe „KSF orange“ – eingedruckt sein.

(3) Bei Verlust eines Studierendenausweises wird nach den Regeln der Hochschulverwaltung ein neuer Studierendenausweis/Studententicket ausgestellt, der ebenfalls eine vollständige Fahrtberechtigung sicherstellt.

(4) Das Studentenwerk stellt dem VGN und dem abrechnenden Verkehrsunternehmen Studententicket-Muster sämtlicher vom Studentenwerk im Rahmen dieses Vertrages vertretenen Hochschulen zur Unterrichtung des Prüfpersonals zur Verfügung.

4. Rechtsverhältnisse

Der VGN handelt bei diesem Vertrag für die am Verkehrsverbund Großraum Nürnberg beteiligten Verkehrsunternehmen.

Die Vereinnahmung des Beförderungsentgeltes (siehe Nr. 8) durch das Studentenwerk erfolgt im Namen und für Rechnung der am Verbundverkehr beteiligten Verkehrsunternehmen.

Die daraus sich ergebenden Rechte und Pflichten für die Abrechnung nimmt das abrechnende Verkehrsunternehmen wahr (siehe Nr. 7).

5. Beförderungsbedingungen

(1) Die Beförderung von Studierenden mit dem Studententicket ist eine von den sonstigen Leistungen des Studentenwerkes unabhängige Leistung, die von den VGN-Verkehrsunternehmen auf der Grundlage der jeweils geltenden Allgemeinen Beförderungsbedingungen erbracht wird.

(2) Die Inanspruchnahme der Beförderungsleistung begründet ein Vertragsverhältnis zwischen dem einzelnen fahrtberechtigten Studierenden und dem Verkehrsunternehmen, dessen Busse und Bahnen jeweils benutzt werden. Demzufolge sind eventuelle Leistungsstörungen, Haftungsfragen usw. ausschließlich im Verhältnis zwischen diesem

Verkehrsunternehmen unter Einschaltung des VGN abzuwickeln.

6. Beförderungsentgelt

- (1) Das Entgelt für das Studententicket beträgt 93,00 Euro nach dem Tarifstand 2005 je fahrtberechtigten Studierenden (einschließlich der gesetzlichen MwSt von derzeit 7%) pro Geltungszeitraum gemäß Nr. 3 (1).
- (2) Grundlage für die Ermittlung des Beförderungsentgeltes ist die tatsächliche Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel durch die fahrtberechtigten Studierenden aufgrund der im Jahr 2000 erfolgten Verkehrszählung. Diese wird jeweils über empirische Erhebungen fortgeschrieben. Die Erhebungen werden regelmäßig im Benehmen mit dem Studentenwerk durchgeführt. Der VGN ist berechtigt, auf Basis der jeweils ermittelten tatsächlichen Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel, das Beförderungsentgelt erforderlichenfalls über eine Änderungskündigung gemäß Nr. 10 (3) neu festzusetzen.
- (3) Für den Fall, dass sich die Beförderungsentgelte im VGN im Rahmen einer Tarifierhöhung ändern, ist der VGN berechtigt, das Beförderungsentgelt für das Studententicket entsprechend zu erhöhen. Es darf frühestens nach Ablauf einer Einführungsphase von zwei Semestern zum Semesterbeginn angepasst werden.
- (4) Das Studentenwerk vereinnahmt das Beförderungsentgelt von den fahrtberechtigten Studierenden gemäß Nr. 6 (1) zusammen mit dem Studentenwerksbeitrag und entrichtet das Beförderungsentgelt an das abrechnende Verkehrsunternehmen. Maßgeblich ist dabei die Zahl der immatrikulierten fahrtberechtigten Studierenden des laufenden Semesters. Einzelheiten hierzu ergeben sich aus den entsprechenden Tarifbestimmungen.
- (5) Eine Nichtausnutzung der Beförderungsleistung des VGN aufgrund dieses Vertrages begründet keinen Anspruch auf Erstattung von Beförderungsentgelt.

7. Abrechnendes Verkehrsunternehmen

Abrechnendes Verkehrsunternehmen ist die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Am Plärrer 27, 90338 Nürnberg:

Zuständige Abteilung:	Verkauf ÖPNV
Telefon:	0911 / 283 – 4694 od. - 4590 od. - 4604
Konto-Nummer:	1 011 500
bei:	Sparkasse Nürnberg
BLZ:	760 501 01

8. Abrechnung

Das abrechnende Verkehrsunternehmen erhält vom Studentenwerk jeweils zehn Wochen nach Vorlesungsbeginn eine Aufstellung, aus der sich die Zahl der fahrtberechtigten Studierenden und deren Verteilung auf die beteiligten Hochschulen ergibt. Auf dieser Grundlage erstellt das abrechnende Verkehrsunternehmen eine Rechnung, die innerhalb von zwei Wochen nach Rechnungsstellung zur Zahlung fällig ist. Das abrechnende Verkehrsunternehmen ist zur Einsichtnahme in die einschlägigen Unterlagen beim Studentenwerk sowie bei den beteiligten Hochschulen berechtigt.

9. Haftung

- (1) Das Studentenwerk sowie die von diesem vertretenen Hochschulen verpflichten sich, alles Notwendige zu tun, damit ein Missbrauch mit dem Studententicket unterbleibt. Diebstahl oder Verlust von Studententickets bzw. der Druckunterlagen sind dem VGN sofort anzuzeigen.

Für die Neuausstellung eines in Verlust geratenen Studierendenausweises erhebt das Studentenwerk 26,00 Euro vom Studierenden. Dieser Betrag verbleibt beim Studentenwerk.

- (2) Sofern ein Gericht durch Urteil oder Beschluss feststellt, dass Studierende nicht zur Beitragszahlung für ein Studententicket verpflichtet werden können oder das Studentenwerk nicht die rechtliche Befugnis zum Abschluss dieser Vereinbarung hatte oder sonstige Gründe vorliegen, die zur Nichtigkeit oder Rechtswidrigkeit dieser Vereinbarung führen und somit Rückzahlungsverpflichtungen entstehen, verpflichtet sich das Studentenwerk, den VGN und seine Verkehrsunternehmen von allen solchen Ansprüchen freizustellen. Das Prozessrisiko für Rückzahlungsverpflichtungen trägt das Studentenwerk.

10. Inkrafttreten, Geltungsdauer und Kündigung

- (1) Dieser Vertrag tritt mit Beginn des Wintersemesters 2005 in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit.
- (2) Der Vertrag kann von jedem Vertragspartner zum Ende des jeweiligen Geltungszeitraums gemäß Nr. 3 (1) mit einer Frist von sechs Monaten gekündigt werden.
- (3) Engeltanpassungen gemäß Nr. 6 (2) und (3) müssen vom VGN spätestens sechs Monate vor Beginn des jeweiligen Geltungszeitraums, ab dem die Entgeltänderung in Kraft treten soll, dem Studentenwerk im Rahmen einer Änderungskündigung mitgeteilt werden.

Das Studentenwerk wird bis spätestens drei Monate nach der Mitteilung dem VGN schriftlich erklären, ob die Engeltanpassung akzeptiert wird oder der Vertrag ggf. zum Ablauf des aktuellen Geltungszeitraumes endet.

- (4) Die Kündigung bedarf der Schriftform.

11. Außerordentliche Kündigung

- (1) Die Vertragsparteien erhalten die Möglichkeit zu einer außerordentlichen, fristlosen Kündigung für den Fall, dass gerichtlich festgestellt wird, dass die Festsetzung des zusätzlichen Beitrages nach Artikel 106 Absatz 3 des Bayerischen Hochschulgesetzes nicht zulässig ist.
- (2) Aufgrund einer außerordentlichen Kündigung hat das Studentenwerk keinen Anspruch auf anteilige Rückerstattung des Beförderungsentgeltes.
- (3) Der VGN ist zur außerordentlichen Kündigung berechtigt, wenn die Zahlungen gemäß Nr. 8 nicht fristgerecht eingehen.
- (4) Die Kündigung bedarf der Schriftform.

12. Sonstige Bestimmungen

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen des Vertrages ungültig sein oder werden, so bleibt die Gültigkeit des gesamten Vertrages hiervon unberührt und die Vertragspartner verpflichten sich, andere, den Vertragszielen entsprechende, rechtswirksame Regelungen zu treffen.
- (2) Gerichtsstand für Auseinandersetzungen aus diesem Vertrag ist Nürnberg.

Erlangen, den
 Studentenwerk Erlangen – Nürnberg

.....
 Gollwitzer

Nürnberg, den
 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft

.....
 Dombrowsky Dr. Müller

Nürnberg, den
 Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

.....
 Mahr Dr. Weißkopf

Semesterticket – Teil E

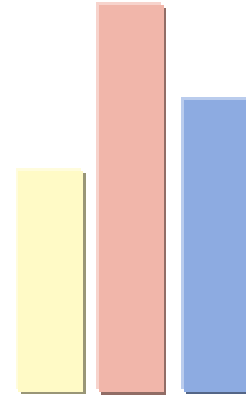
Präsentation für das erste Gespräch
in der aktuellen Verhandlungsrunde
mit der Stadt München, den Verkehrsbetrieben,
dem Studentenwerk München und der TUM

Modellvorschlag der Studentischen Vertretung
der Technischen Universität München
auf Folie 17

München, 14. Februar 2007

Semesterticket

Informationen zum Gespräch
am 14. Februar 2007



Dr. Reinhard Wieczorek
Referent für Arbeit und Wirtschaft
Landeshauptstadt München

Klaus Wergles
Geschäftsführer der
MVV GmbH

Herbert König
Geschäftsführer der
Stadtwerke München GmbH

Dr. Hannemor Keidel
Vizepräsidentin der TU München

Armin Rosch
Geschäftsführer des
Studentenwerkes München

Sofie Helene Riefer
Wissenschaftliche Referentin
des Präsidenten

Andreas Haslbeck
Stellv. Vorsitzender des
Fachschaftenrates der TUM

Christian Briegel
Semesterticket Beauftragter des
Fachschaftenrates der TUM

Inhalt dieser Mappe:

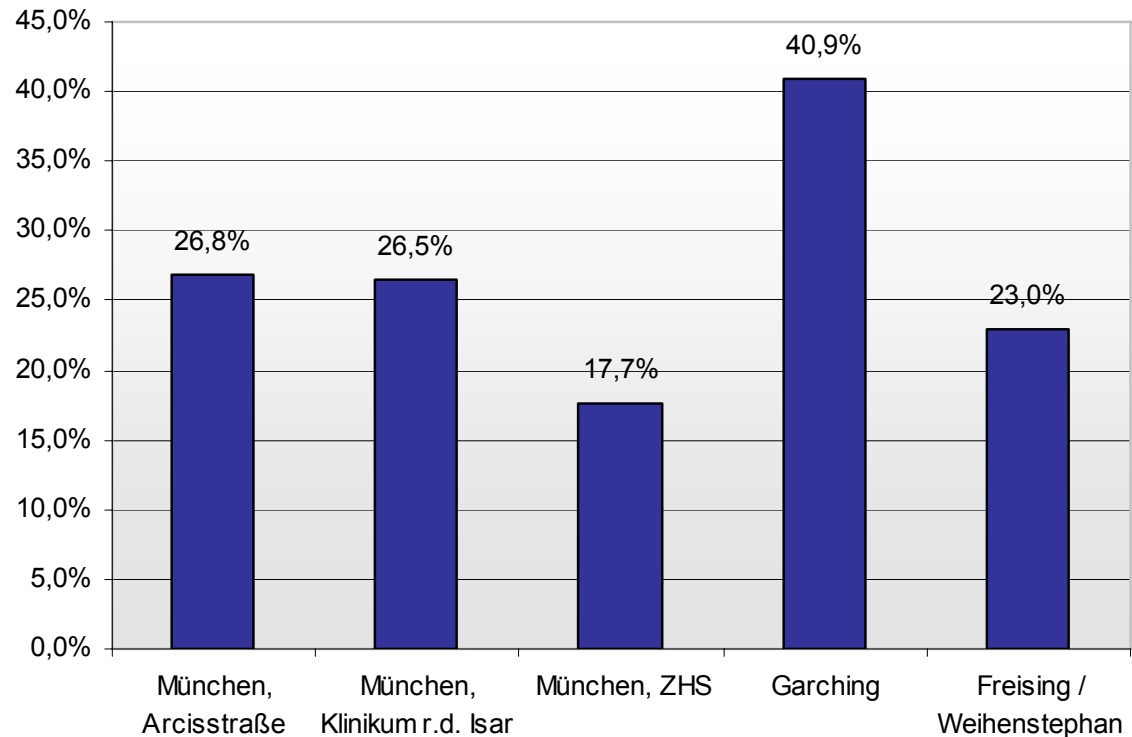
1. Hauptergebnis der Onlineumfrage an der TUM
2. Argumentation
3. Vorschlag 1-jähriges Pilotprojekt
4. Hintergrundinformationen

Beteiligung Standorte und Aufbau der Umfrage

Gesamtbeteiligung
aller Studierenden
der TUM:

6.451
34 %

Beteiligung Standorte (kumuliert)

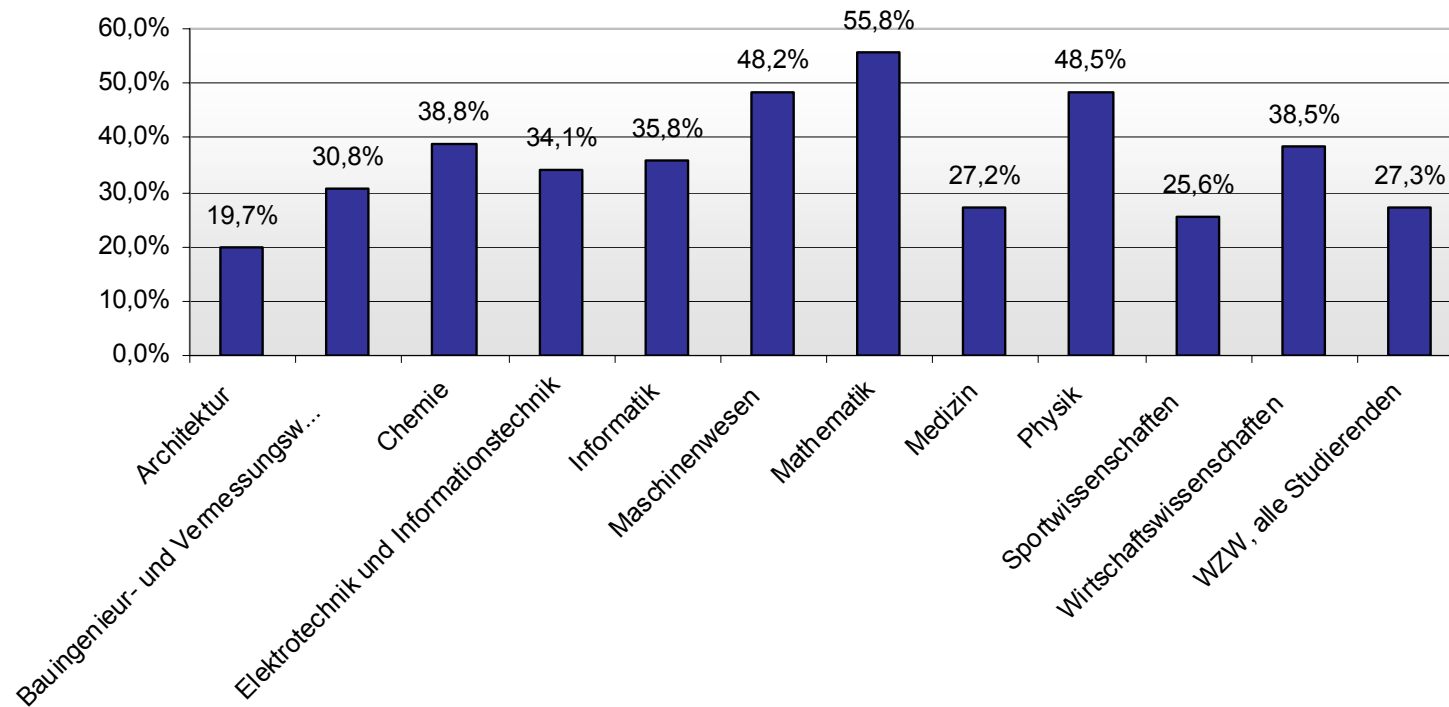


- Onlineumfrage vom 28.2. bis 12.5.2006 an der TUM
- Aufbau der Umfrage
 - Mobilitätsverhalten
 - Nutzung und Nicht-Nutzung des ÖPNV
 - Fragen zum Semesterticket
- Versand von Zugangscodes mit Studienunterlagen

- Beteiligung an Standorten mit ca. 25 %, außer ZHS
- Beteiligung Garching hoch:
 - U-Bahn Eröffnung
 - Aktivitäten zum Semesterticket seit 2005

Beteiligung Fakultät: an jeder Fakultät > 20 % Befragte

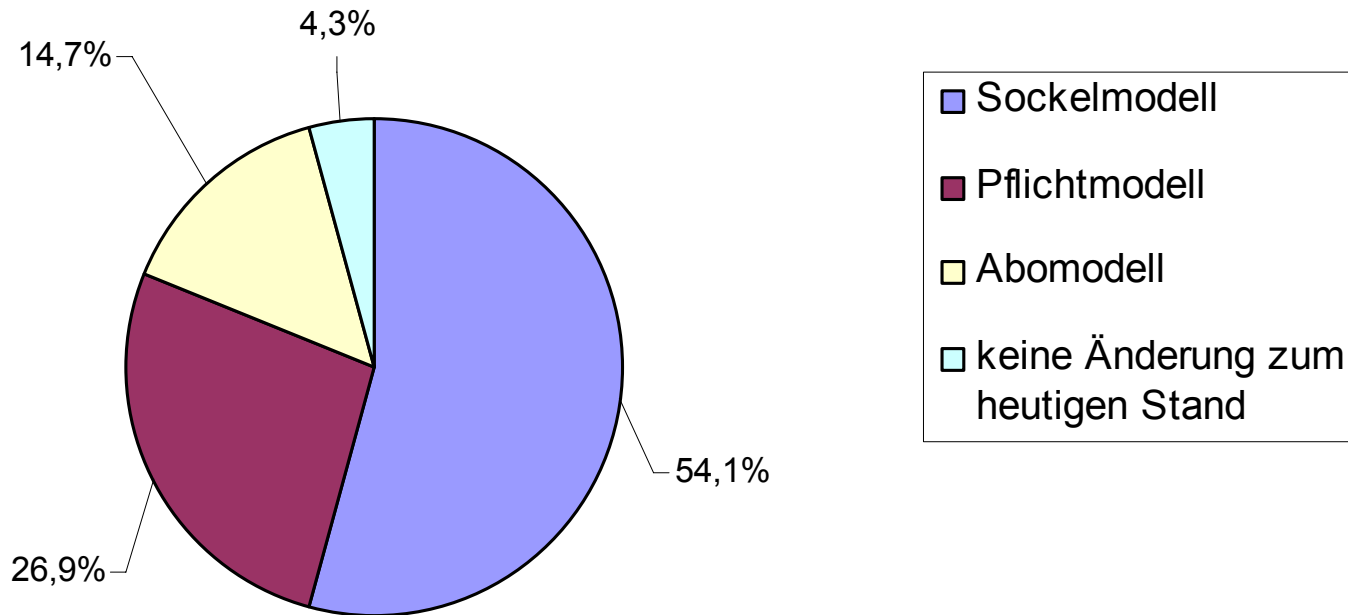
Beteiligung Fachbereiche (kumuliert)



- jede Fakultät mit mehr als ca. 20 % beteiligt
- TOP 3: 55,8 % Mathematik, 48,5 % Physik, 48,2 % Maschinenwesen

Modellfavorit 1-jähriges Pilotprojekt: 54,1 % für das Sockelmodell

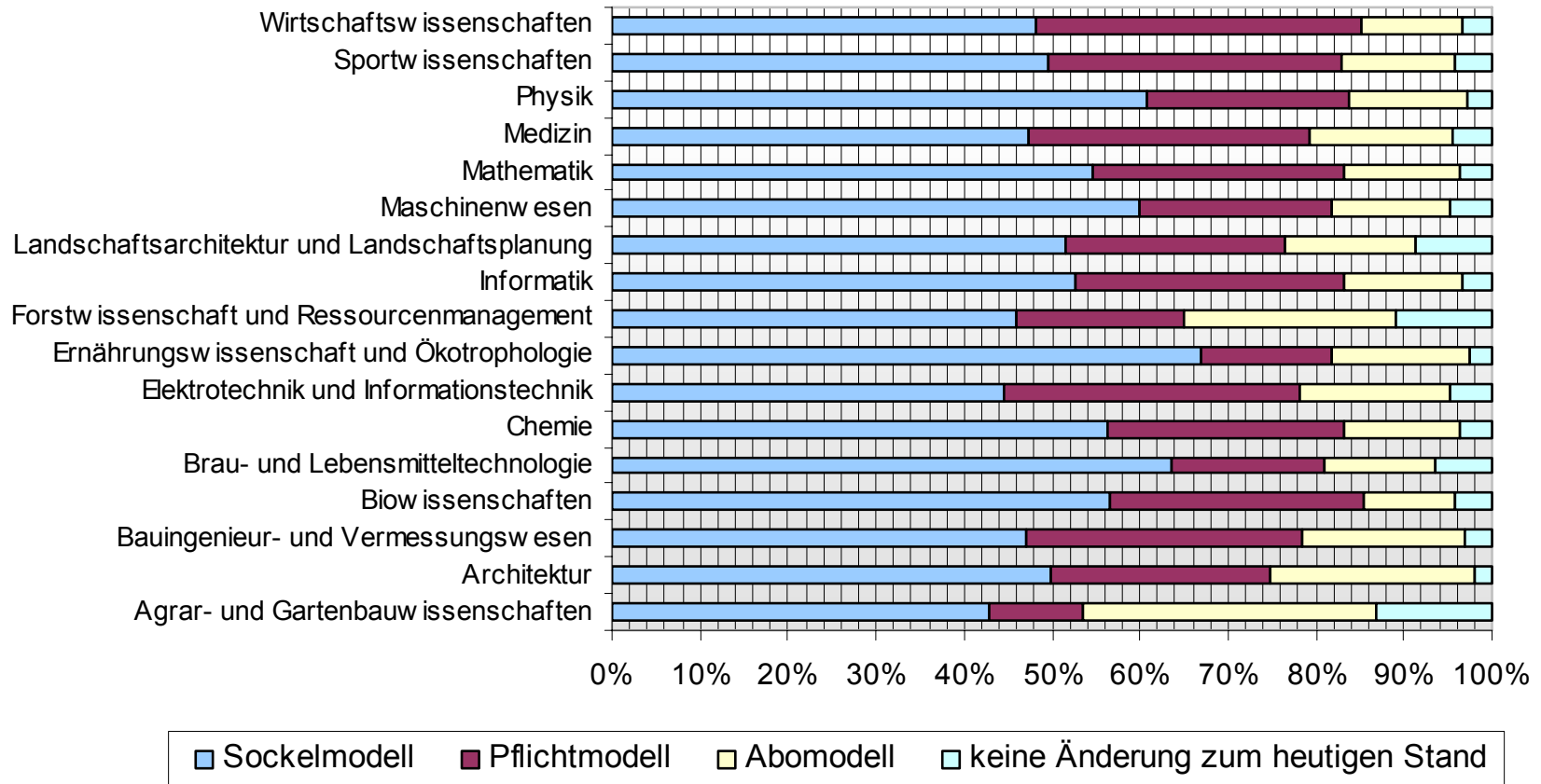
Modellfavorit 1-jähriges Pilotprojekt (alle Fakultäten)



- Beschreibung Modelle in Umfrage
 - Grundeigenschaften
 - Preisbeispiele Stuttgart und Berlin
- erneute Abstimmung nach 1 Jahr Pilotprojekt:
 - 77,8 % von allen Teilnehmern gewünscht
 - 77,7 % der Befürworter eines Semestertickets

Modellfavorit 1-jähriges Pilotprojekt: Sockelmodell nach Fakultäten

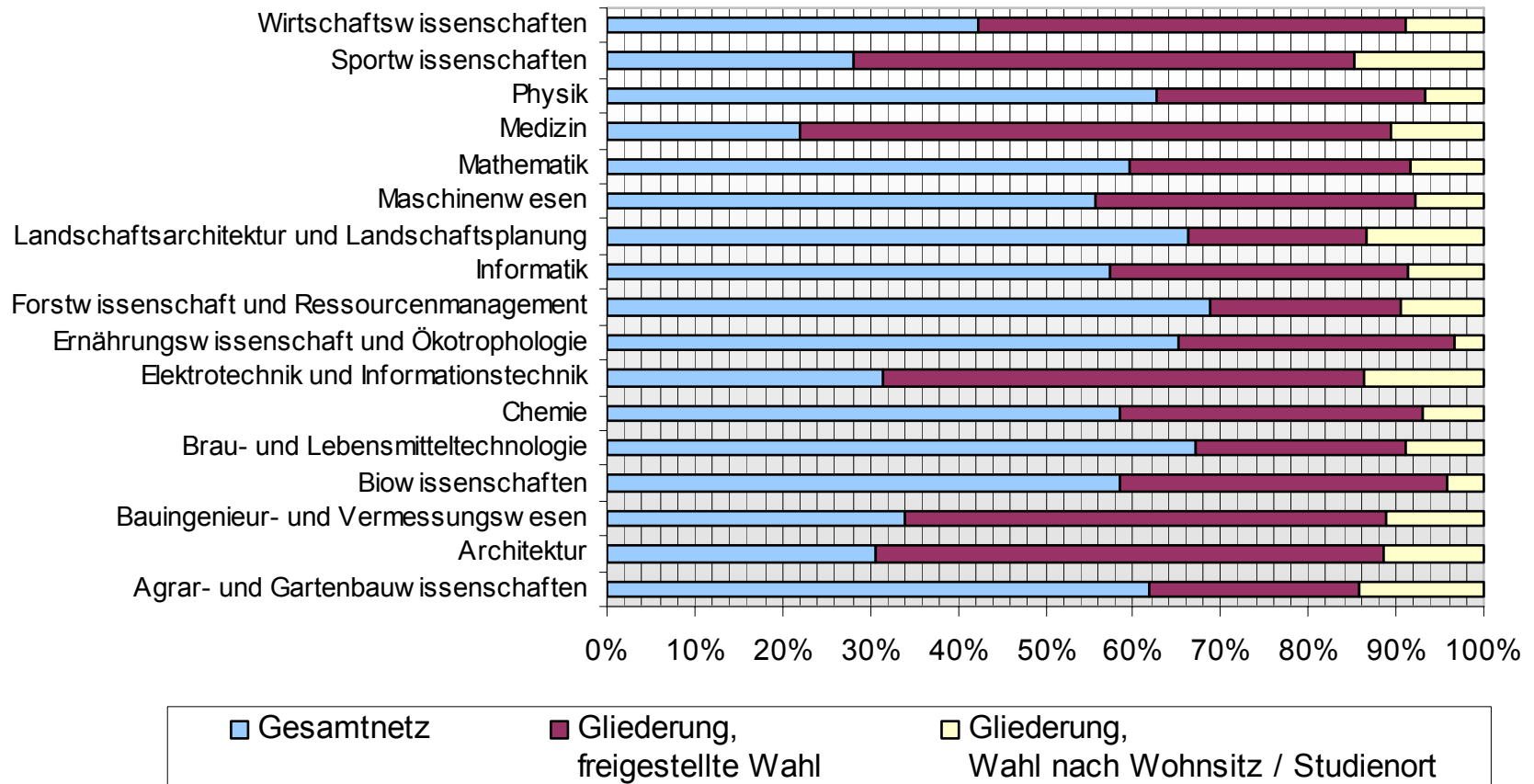
Modellfavorit für 1-jähriges Pilotprojekt



- an jeder Fakultät mindestens 42,8 % bis maximal 67 % für Sockelmodell

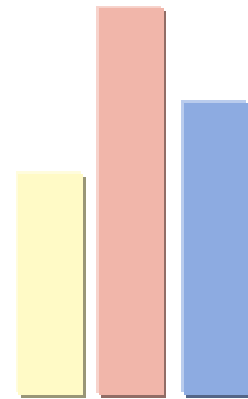
Gliederung freiwilliger Aufpreis: Gesamtnetz oder Tarifräume

Sockelmodell: Gliederung freiwilliger Aufpreis Semesterticket



Semesterticket

Argumentation

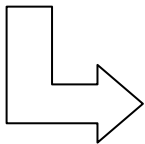


Pro Sockelmodell

1. Modellfavorit für Pilotprojekt

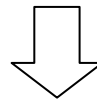
- Orientierung am Stuttgarter Modell
- Einführung 2001
- laut VVS steigende Nutzerzahlen

Praxis



Hauptergebnis
Online Umfrage
an der
Technischen
Universität
München
mit 34% Beteiligung

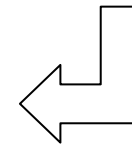
Umfrage



Motivation

- Diplomarbeit
Hendrik David
- Empfehlung zur
Einführung eines
Sockelmodells
- Ausgezeichnet durch
die Stadt München

wissenschaftl. Bearbeitung



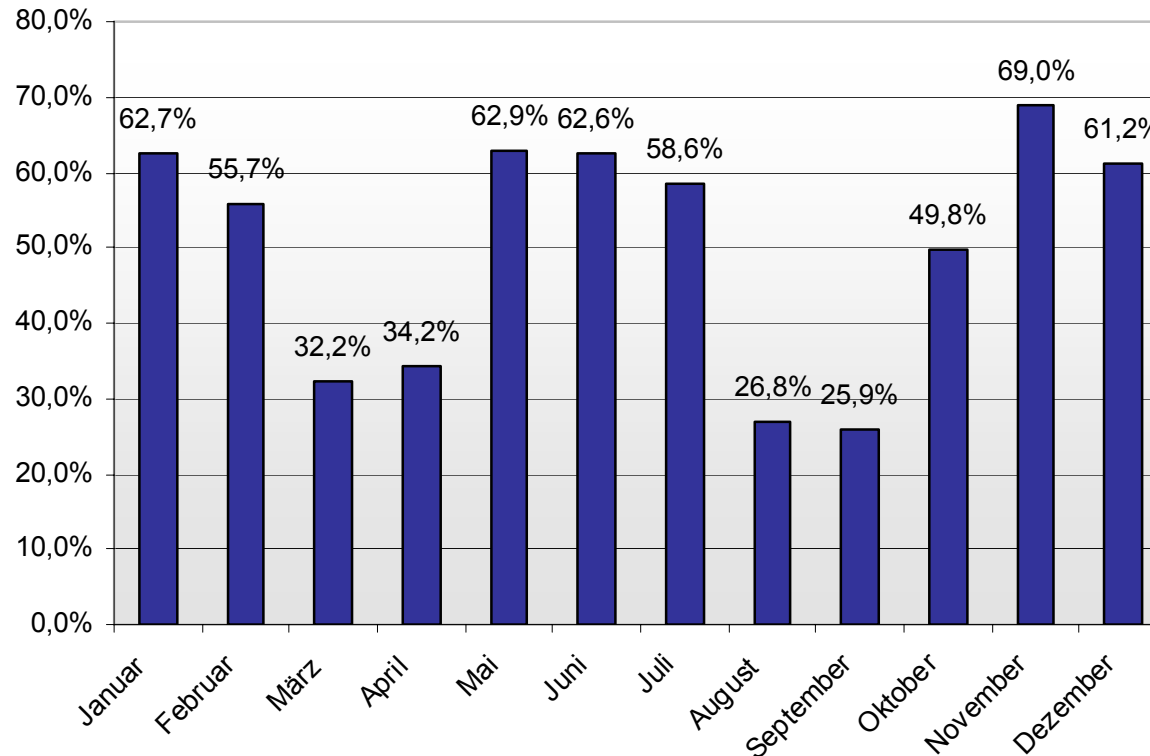
*Zwei-Komponenten-Modell mit
unmittelbarem Nutzeffekt
(Sockelmodell)*

- geringerer Zwangsbetrag als beim Ein-Komponenten-Modell
- angesichts Nutzeffekt entsprechend weniger Ablehnung zu erwarten

Pro Sockelmodell

2. ganzjährig hohe Nutzerquote

Kauf Zeitkarten: Monate



- Semestertermine / Vorlesungszeiten:
 - Wintersemester: Mitte Oktober bis Mitte Februar
 - Sommersemester: Mitte April bis Ende Juli
- Jahresumsatz Studierende der TUM:
ca. 120.307 Monatskarten + weitere Tarife
- *hohe Nutzung Sommer und Winter*
- *kein Umsatzeinbruch bei freiwilligem Aufpreis zum Sockelbetrag im Sommer zu erwarten*

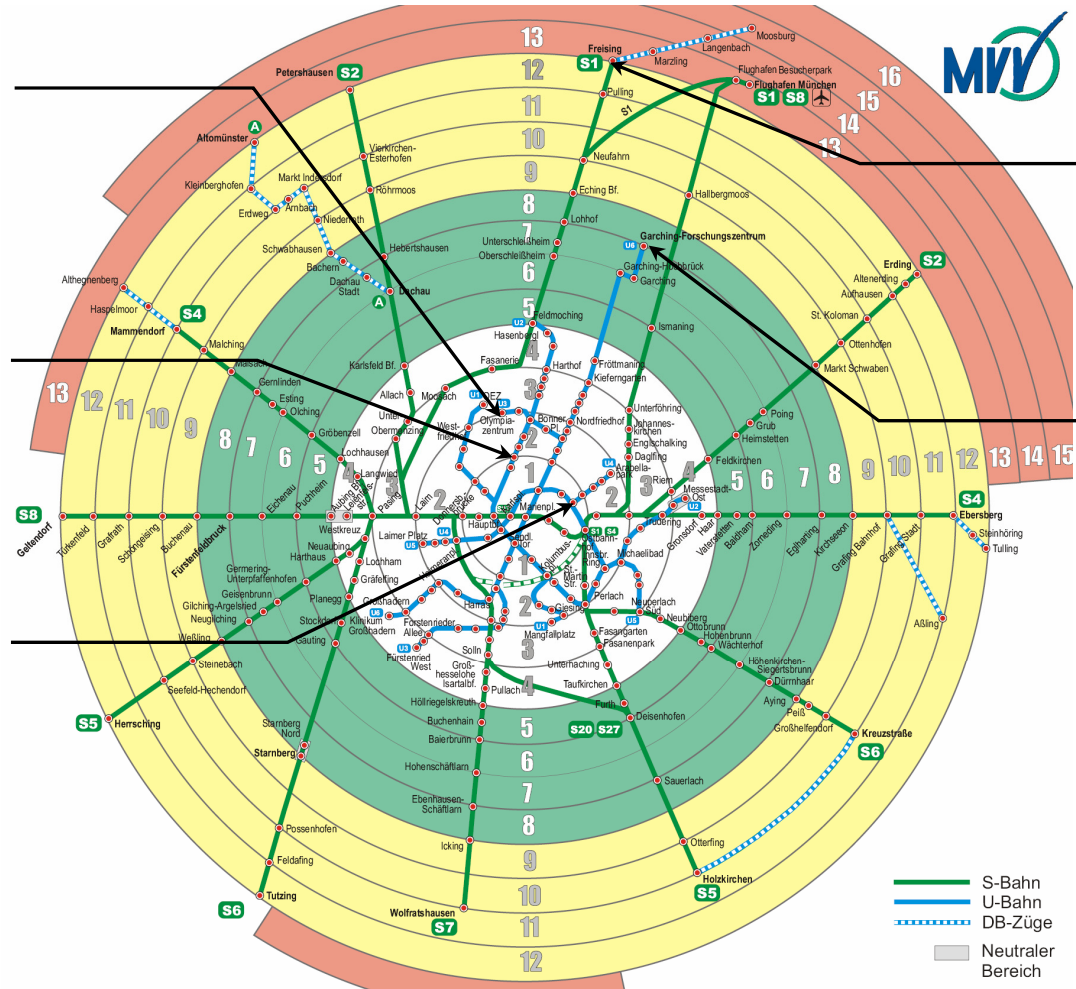
Pro Sockelmodell

3. Gliederung Aufpreis

Olympiagelände:
 1368 Studierende
 entspr. 7,2%
 Ring 2

Stammgelände:
 5381 Studierende
 entspr. 28,4%
 Ring 1

Klinikum r.d. Isar:
 1405 Studierende
 entspr. 7,4%
 Ring 1



Freising / WZW:
 2801 Studierende
 entspr. 14,8%
 Ring 12

Garching:
 7966 Studierende
 entspr. 42,1%
 Ring 7

43,0% Innenraum



divergierende Nutzerinteressen

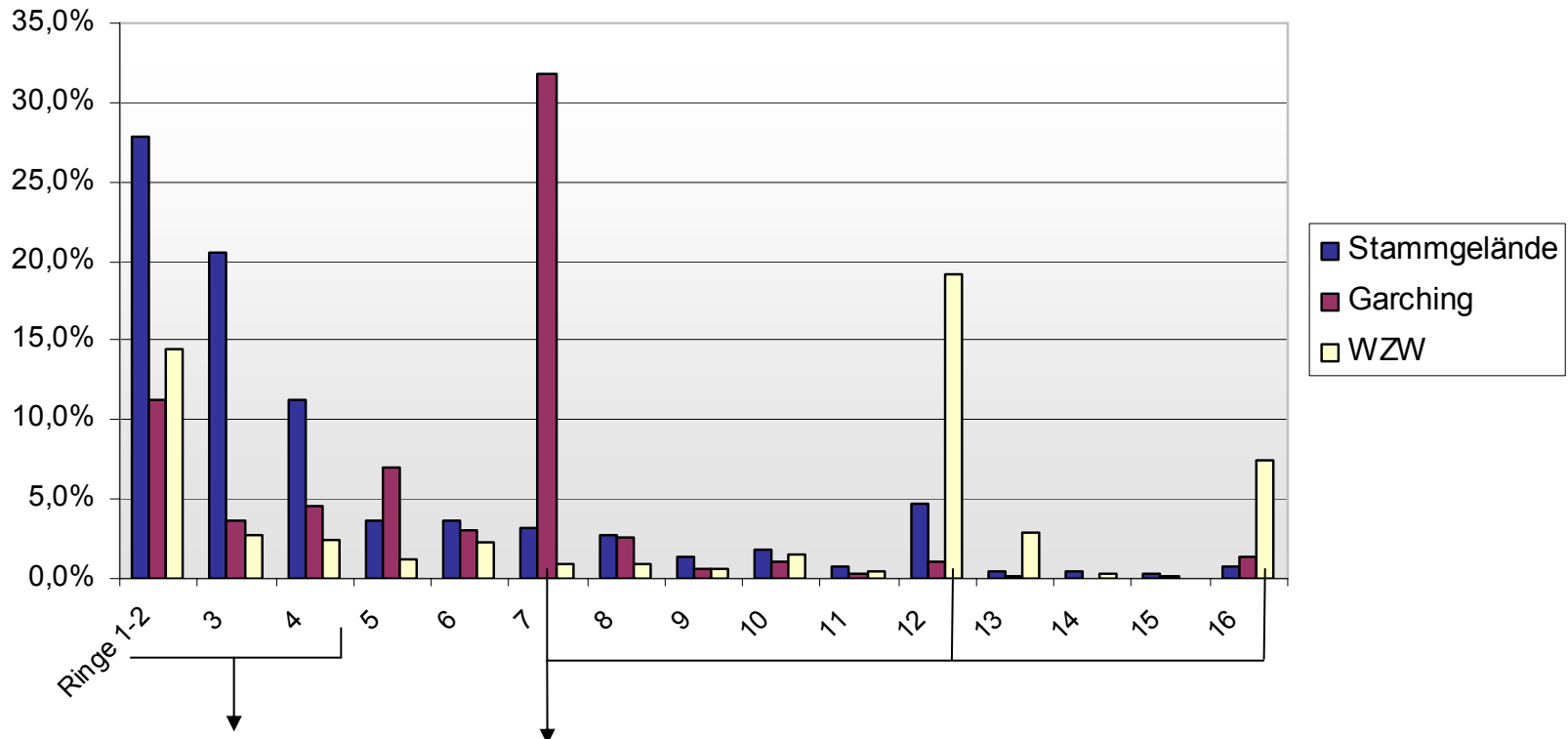


56,9% Außenraum

Pro Sockelmodell

3. Gliederung Aufpreis – Prognose

Kauf Zeitkarten: Ringe (nach Standorten)



- an allen 3 Hauptstandorten Anteil der Nahbereichsnutzer präsent
- im Besonderen Stammgelände Arcisstraße (Innenstadt)
- an den Standorten Garching und WZW hoher Anteil Gesamtnetznutzer zu erwarten
- TUM-intern: faire Regelung zwischen den Standorten*
- für andere Universitäten: flexible Eingliederung*

Pro Semesterticket

4. Vergleich IsarCardJob / AT II



IsarCardJob (Abo)

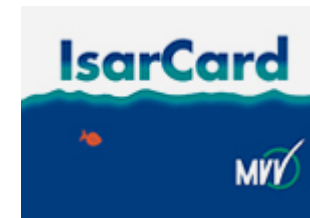
ab 1000 Stk., jährlich



IsarCardAbo

jährliche Zhlg.

monatliche Zhlg.



IsarCard



AT II

	IsarCardJob (Abo)		IsarCardAbo		IsarCard		AT II	
	ab 1000 Stk., jährlich		jährliche Zhlg.		monatliche Zhlg.			
bis 2 Ringe	27,23 €	-10%	30,25 €	-5,71%	32,08 €	-16,67%	38,50 €	-24,68%
3 Ringe	33,08 €	-10%	36,75 €	-5,16%	38,75 €	-16,67%	46,50 €	-25,81%
4 Ringe	39,15 €	-10%	43,50 €	-5,09%	45,83 €	-16,67%	55,00 €	-25,45%
5 Ringe	45,23 €	-10%	50,25 €	-5,04%	52,92 €	-16,67%	63,50 €	-25,20%
6 Ringe	51,53 €	-10%	57,25 €	-5,24%	60,42 €	-16,67%	72,50 €	-25,52%
7 Ringe	58,05 €	-10%	64,50 €	-5,03%	67,92 €	-16,67%	81,50 €	-25,15%
8 Ringe	63,68 €	-10%	70,75 €	-5,14%	74,58 €	-16,67%	89,50 €	-25,14%
9 Ringe	69,75 €	-10%	77,50 €	-5,10%	81,67 €	-16,67%	98,00 €	-24,49%
10 Ringe	75,83 €	-10%	84,25 €	-5,07%	88,75 €	-16,67%	106,50 €	-24,88%
11 Ringe	81,90 €	-10%	91,00 €	-5,04%	95,83 €	-16,67%	115,00 €	-25,20%
12 Ringe	87,53 €	-10%	97,25 €	-5,12%	102,50 €	-16,67%	123,00 €	-24,83%
13 Ringe	94,05 €	-10%	104,50 €	-5,00%	110,00 €	-16,67%	132,00 €	-24,62%
14 Ringe	100,35 €	-10%	111,50 €	-5,11%	117,50 €	-16,67%	141,00 €	-24,82%
15 Ringe	105,98 €	-10%	117,75 €	-5,17%	124,17 €	-16,67%	149,00 €	-24,83%
16 Ringe	112,50 €	-10%	125,00 €	-5,06%	131,67 €	-16,67%	158,00 €	-25,00%

Ausgleichszahlung
nach § 45a PBefG

-30% durch Abo Rabatte für Arbeitnehmer

-25% f. Studis

Pro Semesterticket

5. Inkonsequenz Gesamtnetz

Vergleich Kalkulation Gesamtnetz
(Ringe 1-16) für Monatskarten:

Minimalkombination:

- Ausbildungstarif II 29,00 EUR
(Ringe 1-2)
+ Grüne Jugendkarte 22,00 EUR
- Gesamtsumme 51,00 EUR

Ausbildungstarif II ohne Zusatz:

- ab 1 Ring 29,00 EUR
bis 5 Ringe 47,50 EUR
- ab 6 Ringe 54,00 EUR
bis 16 Ringe 118,50 EUR



+

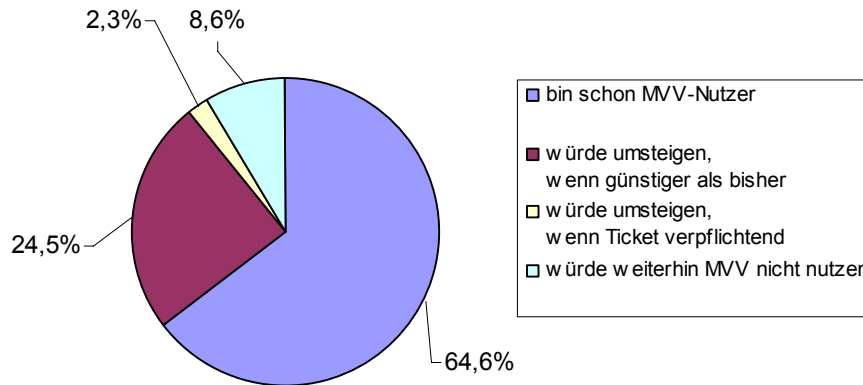
Grüne
Karte !?

- „break-even“ ab 6 Ringe
- zwar unterschiedliche Rahmenbedingungen
- günstigerer Preis für erheblich bessere Leistung
- weiterhin Notwendigkeit Grüne Karte für Pendler

Pro Semesterticket

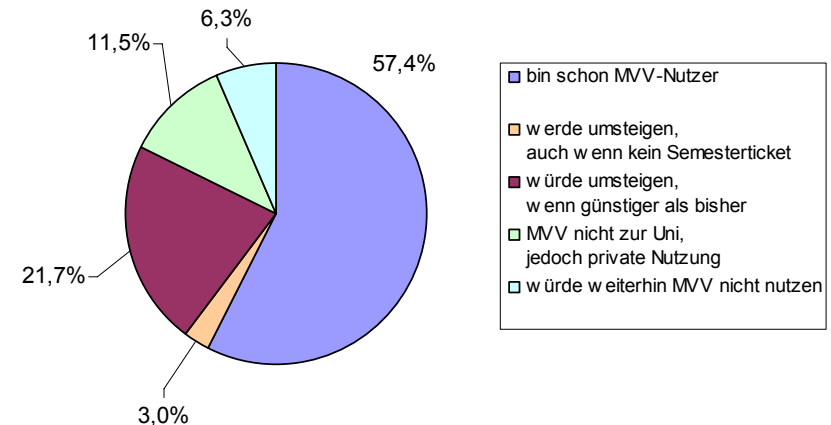
6. Potential Umsteiger

Zukünftige MVV Nutzung bei Angebot Semeti
(alle Fakultäten)



- Nutzer: 64,6 % durchschn. Nutzerquote
- Umsteiger:
 - mit 24,5 % hohes Umsteigerpotential
 - Hauptbegründung: Kosten für MVV
 - Anteil bei verpflichtendem Ticket gering
- Nichtnutzung weiterhin:
8,6 % aller Befragten

Zukünftige MVV Nutzung Eröffnung U-Bahn GAR
(alle Fakultäten)



- Sonderfrage:
 - Hauptstudienort Garching
 - Pendler nach Garching
- Nutzer: 57,4 % durchschn. Nutzerquote
- Umsteiger:
 - 21,7 % Umsteigerpotential niedrigere Kosten
 - 3,0 % Umsteiger, auch wenn kein Semeti
 - Antwortmöglichkeiten
Preis <-> Eröffnung U-Bahn
- Nichtnutzung weiterhin:
6,3 % aller Befragten Standort Garching

Pro Semesterticket

7. weitere Argumente

- Kalkulierbarer Umsatz für Verkehrsbetriebe:
 - mehr als 6 Monate im Voraus
 - Liquiditätsvorteil, Planbarkeit
 - Beispiel: 1,2 Mio. EUR im Jahr bei 30 EUR Sockelbetrag von Studierenden der TUM
- Ökobilanz:
 - CO₂-Ausstoss
 - Anteil Autofahrer am Campus Garching wg. Kostenvergleich zum ÖPNV hoch
- Kontrollaufwand:
 - mögliche Reduzierung von Kontrollen unter Studierenden
 - Kostensenkung

- Exzellenzstandort München:

- 2 der 3 Spitzenuniversitäten im bundesdeutschen Vergleich beheimatet in München

_____ **LMU**
Ludwig-Maximilians-
Universität
München

TUM
TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
MÜNCHEN

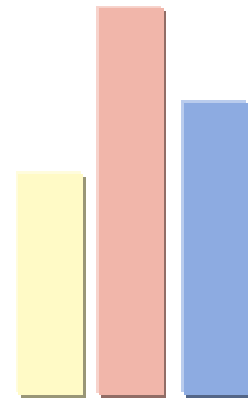
- studentische Kultur und Leben in München, Wissenschaft in Stadt und Umland

- Vereinfachte Ausstellung Fahrtausweise:

- mögliche Integration in die StudentCard der TUM
- Lichtbildausweis
- anpassbares Thermofeld

Semesterticket

Beschreibung Pilotprojekt

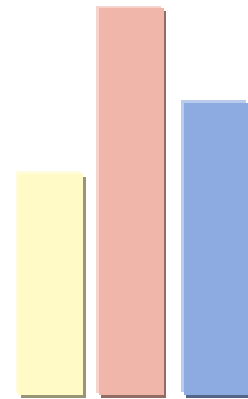


Vorschlag eines 1-jährigen Pilotprojektes an der TU München

1. Sockelbetrag,
für alle Studierenden verpflichtend
 - a. Gültigkeitsbereich: Gesamtnetz
 - b. Nebenzeiten:
Mo – Fr ab 18:00 Uhr bis
Betriebsschluss,
Samstag, Sonntag und an Feiertagen
jeweils ganztags
 - c. möglicher Betrag pro Semester:
30 EUR pro Student/in
2. Freiwilliger Aufpreis für
reguläres Semesterticket
 - a. Gültigkeit ganztags
 - b. Gliederung des freiwilligen Aufpreises
für 3 Gültigkeitszonen:
Innenraum (Ringe 1-4),
Außenraum (Ringe 5-16) und
Gesamtnetz (Ringe 1-16)
3. Mögliche Integration des
Semestertickets in die
StudentCard der TUM
4. Einführungshorizont:
Wintersemester 2007/08
5. Weiterhin Möglichkeit zum
parallelen Erwerb von Zeitkarten
nach dem Ausbildungstarif II
6. Option auf Verstetigung des
Pilotprojektes in gegenseitigem
Einvernehmen
 - a. Verlängerung an der TU München
bei entsprechendem Interesse
der Studierenden
 - b. Option der Erweiterung auf
andere Hochschulen

Semesterticket

Hintergrundinformationen



- Warum Engagement zum jetzigen Zeitpunkt?
 - Veränderung der **Studienfinanzierung**
 - zunehmende **Verschränkung** von Studiengängen
 - Inbetriebnahme der **U-Bahn** zum Standort Garching
- Engagement an der TUM
 - **keine Verfasste Studierendenschaft (VS)**:
diese Körperschaft würde Verträge mit Verkehrsbetrieben erlauben
 - **gemeinsames** politisches Auftreten der TUM und ihrer Studierenden
 - sowie des Studentenwerkes München
- Ziel
 - 1-jähriges **Pilotprojekt** eines Semestertickets für TUM Studierende
 - Option auf **Verlängerung** an der TUM bei entsprechendem Interesse
 - Option der **Erweiterung** auf andere Hochschulen

▪ Literatur I:

Das Semesterticket ist ein Sondertarif, bei dem die Studierenden einer Hochschule gegen **zwangsweise** oder **freiwillige Zahlung** eines einheitlichen Beitrages für die Dauer eines Semesters das Recht zur **Beförderung** im öffentlichen Verkehr oder das Recht zum Erwerb eines **verbilligten Zeitfahrausweises** des öffentlichen Verkehrs erhalten.

▪ Nutzerinteressen qualitativ:

- MVV-Nutzer: günstig
- Teilnutzer: flexibel
- Nichtnutzer: keine finanzielle Belastung

▪ Literatur II:

Der günstige Preis des Semestertickets beruht auf der **Tatsache**, dass seitens der Verkehrsunternehmen die **Nichtinanspruchnahme** großer Teile der offerierten Beförderungsleistungen fester Bestandteil der **Kalkulation** ist.

▪ grunddemokratisches Vorgehen:

- TUM-weite Umfrage
- jeder hat die Möglichkeit zur Abgabe seiner Meinung
- Basis für weitere Entscheidungen
- auf Grund der Anzahl online, jedoch streng anonym

- Bundesverfassungsgericht, 2000:
 - verfassungsrechtlich unbedenklich
 - Gemeinwohlbelange
 - finanzielle Bedürftigkeit
 - allgemeinpolitisch-ökologisch
 - auch, wenn nicht alle profitieren
- **Ausgleichszahlung § 45a PBefG:**
 - Sondertarif Auszubildende - AT II
 - 25% Ermäßigung beim MVV
 - 25% Ermäßigung im Durchschnitt
- **Verteuerung** Ausbildungstarif II:
 - Preissteigerung normale IsarCard
 - Kürzung Ausgleichszahlung
2004: 4%, 2005: 8%, 2006... 12%
 - Folge: überproportionale
Preisentwicklung beim AT II
- **Instanzen** eines Semestertickets in Bayern nach § 95 (4) BayHschG:
 - Verkehrsbetriebe
 - Studentenwerk
 - Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst
 - Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
 - Ministerium für Finanzen
- **Konkrete Probleme in München:**
 - bereits hohe Nutzerquote
 - Preisniveau IsarCard
 - unklare Ausgleichsfinanzierung

Pflichtmodell: Beispiel > Berlin

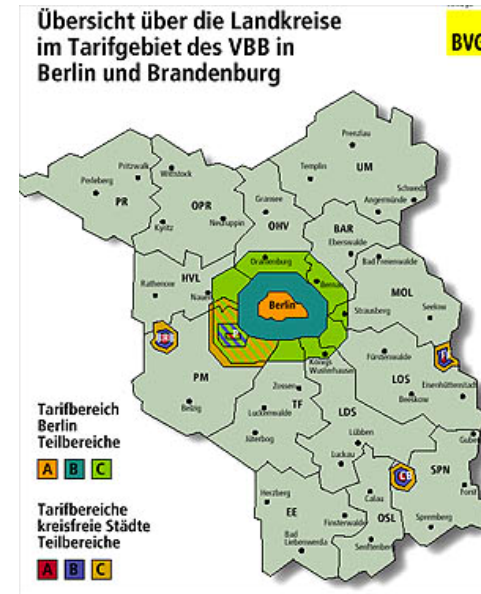
WS 06/07 verpflichtend 145,00 €

Ein-Komponenten bzw. Pflichtmodell:

- jeder Student erhält ein Ticket
- Gliederung nach drei bestimmten Tarifräumen
- keine Möglichkeit auf Rückerstattung

Beispiel Vertragsbindung Studierende und Verkehrsbetriebe:

- Erhöhung Preise durch die BVG
- Urabstimmung an Universitäten
- kein Semesterticket im SS 2005

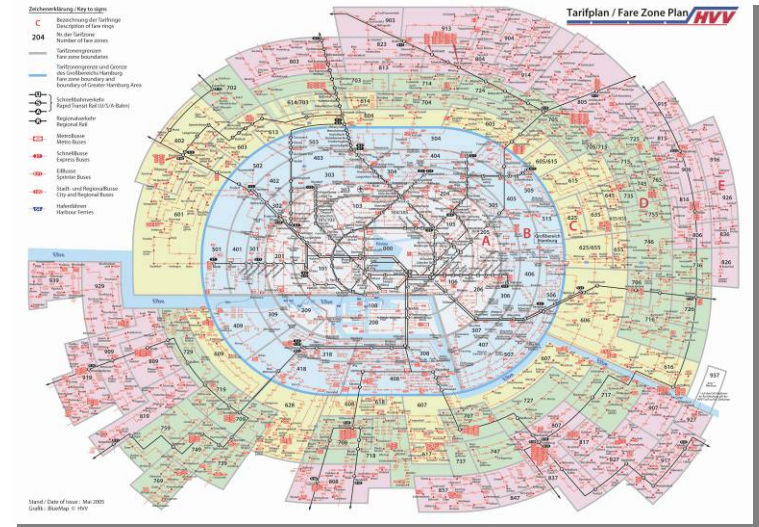


- Mitnahme Fahrrad in U- & S-Bahn kostenlos
- 16 Partnerhochschulen

Härtefonds verpflichtend	3,00 €
--------------------------	--------

- ## Rückerstattung beim AStA aus:

- Mitnahme Fahrrad bzw. 3 Kinder in U- & S-Bahn zu Nebenzeiten kostenlos
- Tarifgebiet 8.700 km² (> 1.5x so groß wie der MVV)



Sockelmodell: Beispiel > Stuttgart

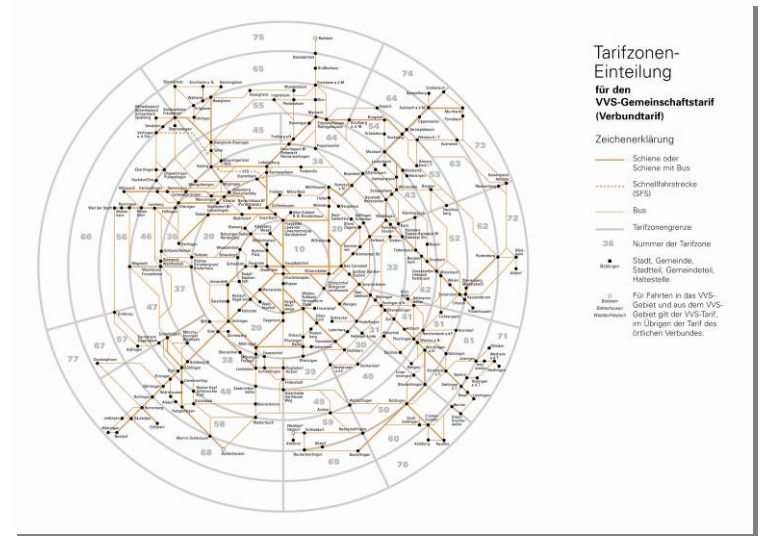
Sockelbetrag verpflichtend 33,90 €

Semesterticket optional 159,10 €

- jeder Student zahlt verpflichtenden Sockelbetrag
- Zuzahlung auf Semesterticket

Sockelmodell mit **Mehrwert**:

- Studentenausweis = Ticket
- alleinige Zahlung des Sockels berechtigt zur Nutzung in ...
- Nebenzeiten: Mo-Fr ab 18 Uhr, Sa, So und Feiertage ganztags
- ganztags gültiges Semesterticket auf *freiwilliger Basis*



- wer den Hauptwohnsitz zu Studienbeginn nach Stuttgart meldet, bekommt 1 Semesterticket geschenkt
- 17 Partnerhochschulen
- 41 Verkehrsunternehmen

Viele Menschen, ein Strang

... für die Studierenden

Studentinnen & Studenten > 6.000

Fachschaften der TUM

Fachschaftenrat der TUM

FSR-Vorsitzende Stefan Reindl
Andreas Haslbeck

Senatoren Boqiao Sun
Petra Kleiner

... Arbeitskreis Semesterticket

Christian Briegel, Andreas Haslbeck,
Artur Wachelka und Hendrik David
(Fragebogen, code, Auswertung, usw. :-)

sowie Xaver Pascoe und
Felix Schulze Frenking (Druck Flyer)

sowie Basti und Michael (Admin-Team FSMPI)

... für die TUM

Präsident Prof. W. Herrmann
Vizepräsidentin Dr. Keidel

Referenten Helene Riefer
des Präsidenten Rudolf Bauer

Akad. Rat Mathem. Dr. Kredler

Leiter des SSZ Dr. Cmiel

Leiter Imma-Amt Harald Vogel

... im Gespräch mit

OB der Stadt M Christian Ude
Wirtschaftsreferent Dr. Wieczorek

Studentenwerk Dr. U. Wurzer-Faßnacht

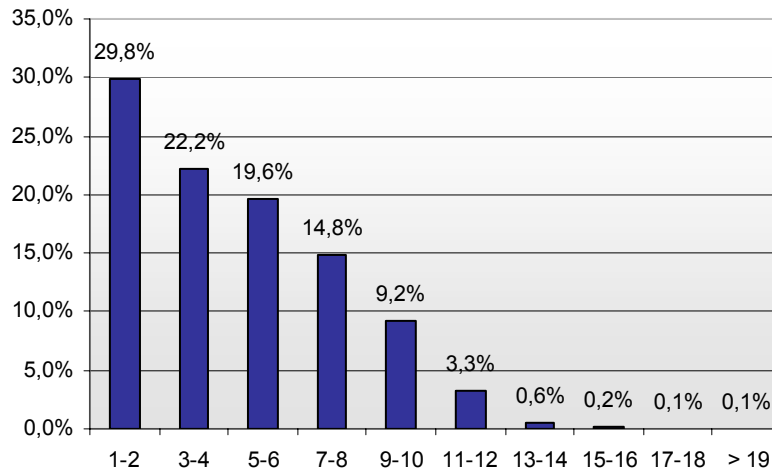
MVV Klaus Wergles
SWM Herbert König
Vorstand DB Dr. Otto Wiesheu

MP Dr. Edmund Stoiber
SM Dr. Thomas Goppel

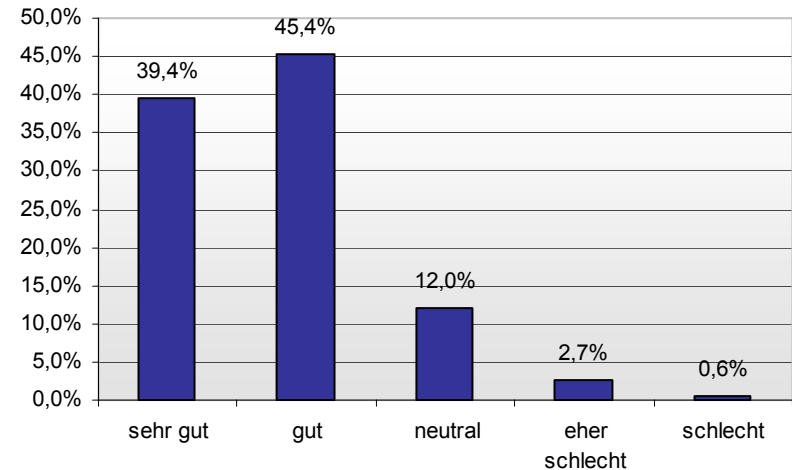
AStA / FSK LMU

Statistiken zur Umfrage: Semesterzahl, Akzeptanz, ...

Statistik: Semesterzahl der Befragten



Statistik: Bewertung der Umfrage



- mittlere Zeit zur Beantwortung:
14,5 min
- Gesamtzeit, die alle Befragten
investiert haben:
65 Tage : 4 h : 7 min : 34 s
- verschickte Codes 19.000
- zusätzlich ausgegeben 99 (0,5 %)
- > 2500 code lines html, php
- 99 Variablen pro Fragebogen
- Dauer: 28.2. bis 12.5.2006
- abgegebene Stimmen > 1.000
am ersten Tag
- Kosten: Druck Flyer 200 €
(Übernahme Porto TUM lfd. Meter)