

# Der Fahr-Plan

## Ein neuer Vorstoß für das Semesterticket

Seit Jahren flammt die Diskussion immer wieder auf, doch diesmal haben die Studentenvertreter ihre Forderungen nach einem sogenannten Semesterticket außergewöhnlich gut munitioniert. Zum Gespräch mit der Stadt, den Nahverkehrs-Chefs und dem Studentenwerk erscheinen sie mit einer bis ins Detail ausgearbeiteten Präsentation, mit gehörig vielen Balken- und Tortendiagrammen, mit Umfragedaten und verschiedenen Modellvarianten. Seit rund zwei Jahren sucht eine kleine Arbeitsgruppe an der Technischen Universität (TU) München nach einem praktikablen Vorschlag für studentische Billigtarife beim Nahverkehr und hat dabei auch die Hochschulleitung hinter sich. Denn wer beispielsweise regelmäßig zwischen den drei TU-Standorten München, Garching und Weihenstephan pendeln müsse, zahle unter Umständen bis zu 1000 Euro im Jahr, sagt Christian Briegel vom Fachschafferrat – eine zweite Studiengebühr sozusagen.

In vielen Kommunen gibt es ein Semesterticket, auch in anderen Millionenstädten wie Berlin oder Hamburg. In München scheiterten die Verhandlungen seit mehr als einem Dutzend Jahren stets an einem scheinbaren Paradox: Der hiesige Nahverkehr ist, wenn man so will, zu gut für ein Semesterticket. Durch ein günstigeres Angebot für angehende Akademiker, so die rechtliche Vorgabe, darf am Ende nicht weniger Geld in der Kasse der Verkehrsbetriebe sein. Auch wenn sie mit der Alternativlösung Vertriebskosten sparen, wäre das nur mit vielen zusätzlichen Fahrgästen zu erreichen. Doch in München fahren bereits viele Studenten öffentlich, eine massive Steigerung erscheint nur noch schwer möglich.

Das wiederum hätte die Beträge, die jeder Student mit seinen Semestergebühren für ein Ticket zahlen müsste, zu hoch werden lassen, sagt Armin Rosch. Das letzte Verhandlungsangebot habe für den Innenraum bei knapp 100 Euro für sechs Monate gelegen – angesichts der Preise im bislang für Studenten gültigen „Ausbildungstarif II“ immer noch günstig, aber als genereller Obolus für alle laut Rosch juristisch anfechtbar. Rosch ist Geschäftsführer des Münchner Studentenwerks und damit offizieller Verhandlungs-

partner für Verkehrsverbund (MVV) und Verkehrsgesellschaft (MVG), wenn es ums Semesterticket geht. Ähnlich begründen auch die Stadtwerke und ihre MVG, warum es in München bisher keine Einigung gab.

Die TU-Studenten favorisieren deshalb auch ein sogenanntes Sockelmodell, wie es beispielsweise in Stuttgart praktiziert wird. Danach werden für jeden Studenten nach Briegels Vorstellung nur etwa 30 Euro im Semester fällig, dafür kann er den MVV abends und an den Wochenenden benutzen. Wer keine Zeiteinschränkung haben will, muss allerdings nochmals kräftig drauflegen, abhängig von der gewünschten Zone (Innenraum, Außenraum oder Gesamtnetz). In einer Online-Umfrage, an der sich immerhin ein Drittel aller Studenten beteiligt hätten, habe sich die Mehrheit für ein solches Modell ausgesprochen. Die Studenten wollen das Ticket vorerst in einer einjährigen Pilotphase testen. Bei Erfolg könnte es verlängert und auch auf die anderen Münchner Hochschulen erweitert werden.

### Sockel oder „Soli“?

Die Stadtwerke und der MVV reagieren zurückhaltend. Sie wollen die Vorschläge jetzt erst einmal „bewerten“. Armin Rosch indes hat diesmal ein „besseres Gefühl“ für die dann anstehenden Verhandlungen: „Ein Sockelmodell wäre umsetzbar“, meint er.

Unterdessen kümmern sich auch die anderen Hochschulen wie die FH München wieder um das Thema. An der Universität München (LMU) hat die Studentenvertretung alias Asta bereits eine Umfrage gemacht, an der sich rund 8000 der gut 40 000 LMU-Studenten beteiligt haben. Fast 90 Prozent hätten sich danach für ein Semesterticket ausgesprochen, sagt Katharina Honesz vom Asta. Und fast ebenso viele bevorzugen die Variante, die Honesz „Vollsolli-Modell“ nennt: Alle Studenten bezahlen ein volles Semesterticket und können lediglich die Größe des Geltungsbereiches wählen. Ob sich die Chefs des Nahverkehrs und das Studentenwerk allerdings diesmal auf ein solches Modell einigen könnten, erscheint fraglich – angesichts periodisch wiederkehrender Diskussionen und noch stets gescheiterter Verhandlungen. *Martin Thurau*