

Angebot als Absage

Neue Runde im Streit um Semesterticket

Von Martin Thurau

Es ist schon eine lange, windungsreiche Geschichte, aber ein versöhnlicher Schluss ist noch lange nicht in Sicht. Im Gegenteil: Für das Semesterticket, mit dem Studenten vergleichsweise günstig U- und S-Bahnen nützen könnten, sind die Chancen über die vergangenen gut 25 Jahre nicht eben besser geworden. Kaum zu glauben, seit 1992 köchelt das Thema schon, mal auf kleinerer, mal auf größerer Flamme. In den vergangenen Jahren haben Studenten vor allem der Technischen Universität (TU) immer wieder Vorschläge gemacht, die Verkehrsbetriebe reagierten alles andere als euphorisch. Zuletzt hatten sich die Präsidenten der drei großen Münchner Hochschulen und zwei bayerische Minister einhellig für ein Semesterticket starkgemacht.

Jetzt liegt endlich, wiederum nach etlichen Monaten Verzögerung, ein Angebot des Münchner Verkehrsverbundes (MVV) vor, doch das, so beklagen die Studenten und Münchner Studentenwerk, falle weit hinter den bereits erreichten Verhandlungsstand zurück. Es sei „fast eine Unverschämtheit“, sagt Studentin Ursula Wurzer-Faßnacht, die in den Verhandlungen offiziell die Interessen der Studenten vertritt. Das Angebot lasse sich wohl am besten als „wenig seriöse Strategie“ verstehen, „die Verhandlungen gezielt zu untergraben“.

Den Quertreiber machen Wurzer-Faßnacht und die Studenten nach ihren Erfahrungen in den Verhandlungen vor allem in den Reihen der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) aus. Die Stadtwerke-Tochter ist zusammen vor allem mit der DB-Regio, die für die S-Bahnen zuständig ist, der eigentliche Verkehrsbetrieb, der MVV kümmert sich um das Ticket-Geschäft. „Müssten wir nur mit dem MVV verhandeln, wären wir schon weiter“, sagt Wurzer-Faßnacht. Andersorts gibt es Semestertickets seit Jahren.

Längst hängt sich der Streit in München an feinen, aber wichtigen Details auf. Das Modell des Semestertickets beruht auf dem Solidarprinzip, in der klassischen Variante sind alle Studenten zur Abnahme des Tickets verpflichtet, wenn sie sich in einer hochschulweiten Abstimmung mehrheitlich dafür entscheiden. TU-Studenten wie Christian Briegel und Andreas Haslbeck, die bereits seit Jahren an der Frage arbeiten, favorisieren dagegen ein Zwei-Komponenten-Modell: Alle zahlen einen Sockelbetrag, für den sie am Tagesrand und am Wochenende fahren können. Wer die volle Packung will, bezahlt einen Aufpreis.

Dass indes die Tickets in München sicher teurer als anderswo ausfallen, liegt an den Vorgaben. Für den MVV soll das Semesterticket nicht zu einem Zusatzge-

schäft werden. Bereits jetzt aber nutzen viele Studenten die öffentlichen Verkehrsmittel – zu höheren Preisen. Allzu viele zusätzliche Umsteiger, die das wettmachen könnten, sind nicht zu erwarten.

Wo aber liegt die Schmerzgrenze? Briegel sieht sie bei etwa 200 Euro Gesamtsumme. Darunter zu bleiben, sei „absolut wünschenswert“. Teurer als die Vollsolidarmodelle in Berlin (gut 150 Euro) und Hamburg (rund 140 Euro) wäre das, vergleichbar mit der Zwei-Komponenten-Variante in Stuttgart (knapp 200 Euro). Und immer noch weit billiger als das, was Studenten jetzt zahlen. Wer beispielsweise mit dem MVV zwischen München und Garching pendelt, gab schon im Jahre 2006 im Schnitt 290 Euro im Semester aus. Angestellte von Münchner Unternehmen mit Jobticket hätten da bessere Konditionen, sagt Briegel.

„Kein Almosen“

Der MVV bietet jetzt einen Tarif für 212 Euro an. Der aber gilt nur, wenn alle drei großen Münchner Hochschulen, also LMU, TU und Hochschule München, von Anfang an mitmachen, was nach Umfragen unter den Studenten wenig wahrscheinlich ist. Sollte nur beispielsweise die TU zustimmen, erhöht sich der Gesamtpreis auf 247 Euro. Die Basis-Komponente, die alle Studenten zahlen müssten, liegt bei 75 Euro. Dafür allerdings dürften die Studenten wochentags erst von 19 Uhr an fahren, was nicht eben attraktiv ist. Eine billigere Sockelvariante haben die Verkehrsbetriebe erst gar nicht durchgerechnet. Die Kopplung des Preises an die Zahl der teilnehmenden Hochschulen halten Studenten und Studentenwerk ebenso für inakzeptabel wie die stark eingeschränkten Nutzungszeiten bei 75 Euro Basispreis.

MVV und DB Regio äußern sich nicht zur Kritik an ihrem Angebot, sondern verweisen auf die Gesellschafterversammlung am 3. Juli, die das Thema nochmals behandeln werde. Die MVG bleibt hart: Über die Nutzungszeiten könne man eventuell reden, bei den Preisen aber bleibe es. Es stehe den Hochschulen und dem Freistaat im Übrigen frei, das Semesterticket zu subventionieren.

Wurzer-Faßnacht betont, dass es nicht um „irgendein Almosen“ gehe, sondern um die „Studien- und Lebensbedingungen von mehr als 80 000 jungen Leuten“, die nicht zuletzt eine „erhebliche Wirtschaftskraft“ und einen „wichtigen Standortfaktor“ darstellten. Die Stadtpolitik solle die „Bremsen“ der MVG lösen. Unterstützung bekommen die Studenten von Verkehrsminister Martin Zeil (FDP). Er hält das Angebot für „nachbesserungsbedürftig“. Ähnlich äußert sich das Wissenschaftsministerium.