



Umfrage zur Einführung eines Semestertickets an der Universität München

- Auswertung -

Katharina Honesz
AK Semesterticket
Studierendenvertretung der Universität München

Telefon: 089/12301923
E-Mail: itsyourworld@web.de

INHALTSVERZEICHNIS

ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN ZUM SEMESTERTICKET.....	2
Generelles Interesse an der Einführung eines Semestertickets.....	2
Die beiden möglichen Modelle.....	3
DIE SEMESTERTICKET-UMFRAGE AN DER UNIVERSITÄT MÜNCHEN.....	4
I. Die Befragung.....	4
II. Die Ergebnisse.....	4
Aktuelle Mobilitätssituation der Studierenden.....	4
Wohnort.....	4
Studienstandort.....	4
Fortbewegungsmittel.....	5
Räumliches Mobilitätsverhalten.....	5
Zeitliches Mobilitätsverhalten.....	5
MVV-Kosten.....	6
Haltung der Studierenden zur Einführung eines Semestertickets.....	7
Generelle Einführung eines Semestertickets.....	7
Modellpräferenzen.....	7
III. Perspektiven.....	10
Potenzielle Entlastung der Studierenden durch ein Semesterticket.....	10
Erwartete Veränderung des Mobilitätsverhaltens.....	11
IV. Zusammenfassung.....	13
Wichtigste Punkte für die Vertreter der Studierenden.....	13
Wichtigste Punkte für den MVV.....	13
VERHANDLUNGSBASIS FÜR EIN SEMESTERTICKET-PILOTPROJEKT.....	14

ANHANG

Allgemeine Erläuterungen zum Semesterticket

Generelles Interesse an der Einführung eines Semestertickets

Als „Semesterticket“ wird in Deutschland allgemein ein für Studierende vergünstigter Tarif von Betrieben des öffentlichen Personennahverkehrs bezeichnet. Das Ticket gilt in der Regel für sechs Monate und wird von den Studierenden zusammen mit der Rückmeldung ein Semester im Voraus bezahlt. Es gründet sich auf das Prinzip der Solidarität innerhalb der Studierendenschaft. Dies bedeutet, dass auch Studierende, die weniger oder gar nicht davon profitieren, verpflichtet sind, den Beitrag zum Semesterticket zu bezahlen.

Allerdings gibt es das Semesterticket nicht automatisch an allen Hochschulstandorten in Deutschland. Vielmehr muss dieses Angebot zwischen den öffentlichen Verkehrsbetrieben und entweder von der Studierendenvertretung (in den Bundesländern mit einer Verfassten Studierendenschaft) oder vom Studentenwerk als einer Anstalt des öffentlichen Rechts ausgehandelt werden. Letzteres ist in Bayern und Baden-Württemberg der Fall.

In München, einer der größten Universitätsstädte Deutschlands, besteht dieses Angebot bislang nicht. Aufgrund der allgemein sehr hohen Lebenshaltungskosten und insbesondere auch der hohen Preise des öffentlichen Personennahverkehrsverbundes MVV besteht sowohl bei den Studierendenvertretungen der Münchener Hochschulen als auch beim Studentenwerk seit vielen Jahren der Wunsch, ein Semesterticket in München zu etablieren. Um die Präferenzen der Studierenden in diesem Punkt zu erfahren, wurden bislang sowohl an der Technischen Universität als auch an der Ludwig-Maximilians-Universität Befragungen unter den Studierenden durchgeführt.

Die Ergebnisse der Umfrage an der Universität München werden im Folgenden dargestellt und vor allem im Hinblick auf die relevanten Positionen bei Verhandlungen über ein Semesterticket in München analysiert.

Die beiden möglichen Modelle

Die im Fragebogen dargestellten Modelle orientieren sich an den beiden in Deutschland verbreiteten Semesterticket-Versionen. Das erste Modell (sog. Sockel-Modell) basiert darauf, dass alle Studierenden verpflichtet sind, einen Sockelbeitrag zu leisten. Dieser Betrag ermöglicht es den Studierenden jedoch noch nicht, die öffentlichen Verkehrsmittel für Fahrten zum Studienort zu nutzen. Vielmehr stellt es nur eine Entschädigung für die Kosten dar, weil der ÖPNV zu den „Nebenzeiten“, also abends und am Wochenende, dafür benutzt werden kann. Auf der Grundlage dieses Sockelbetrags kann freiwillig eine Erweiterung erworben werden, die es den betreffenden Studierenden ermöglicht, den ÖPNV ganztägig zu nutzen. Bei der Befragung an der Universität München wurden für dieses Modell die Zahlen des Stuttgarter Semestertickets zugrunde gelegt.

Die zweite in Deutschland praktizierte Möglichkeit stellt das sog. Voll-Modell dar. Hier müssen alle Studierenden gleich ein Semesterticket bezahlen. Sie dürfen damit den ganzen Tag über die öffentlichen Verkehrsmittel im Innenraum nutzen. Optional kann eine Erweiterung auch auf Außenbereiche erworben werden. Dieser Option wurden Zahlen aus dem aktuellen Angebot des MVV an das Studentenwerk zugrunde gelegt.

Die Semesterticket-Umfrage an der Universität München

I. Die Befragung

Die Befragung wurde aufgrund der großen Anzahl an potentiellen Teilnehmern online vom 26.01.2007 bis 12.02.2007 durchgeführt. Alle Studierenden mit einem campus.lmu-Account 39957 wurden angeschrieben. Sie erhielten eine E-Mail mit Erklärungen zu den möglichen Semesterticketmodellen und einem Link zur Befragung sowie einem persönlichen siebenstelligen Zugangscode. Parallel dazu wurde eine große Plakataktion durchgeführt, um diejenigen Studierenden, die keinen campus.lmu-Account besitzen, auf die Umfrage aufmerksam zu machen und sie dazu zu bewegen, sich einen solchen zu besorgen. Für die Neuangemeldeten wurde am 06.02.2007 die E-Mail mit der Einladung zur Befragung noch einmal versandt.

Im Fragebogen wurde zunächst die aktuelle Nutzung des MVV in räumlicher, zeitlicher und finanzieller Hinsicht abgefragt. Danach wurden die beiden für München diskutierten Semesterticket-Modelle vorgestellt und die Präferenz sowie die durch eine Einführung zu erwartende Belastung bzw. Erleichterung eruiert. Schließlich wurden Fragen zum voraussichtlichen Nutzungsverhalten gestellt.¹

Mit einem Rücklauf von 8018 gültigen Antworten stellt die Befragung eine signifikante Stichprobe der Studierenden an der Universität München dar.

II. Die Ergebnisse

Aktuelle Mobilitätssituation der Studierenden

Wohnort

Von den befragten Studierenden gaben 76,7 Prozent an, im MVV-Innenraum zu wohnen, 17,6 Prozent wohnen im Münchener Umland im Einzugsgebiet des MVV und 5,6 Prozent außerhalb davon.

Studienstandort

¹ vgl. Originalfragebogen in Anhang 9

Als Studienstandorte gaben 92,1 den Innenstadtbereich an, 21,8 Prozent Großhadern, 3,9 Martinsried, 1,6 Prozent Garching. Als sonstige Standorte wurde außerhalb des MVV-Innenraums lediglich Oberschleißheim genannt.²

Fortbewegungsmittel

Aktuell bewegen sich die Studierenden der Universität München auf folgende Weise fort:

Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig öffentliche Verkehrsmittel	6592	82,2	82,2	82,2
motorisierter Individualverkehr	239	3,0	3,0	85,2
Fahrrad	951	11,9	11,9	97,1
bin zu Fuß unterwegs	155	1,9	1,9	99,0
keines der genannten Verkehrsmittel überwiegt	81	1,0	1,0	100,0
Gesamt	8018	100,0	100,0	

Wie man sieht, ist eine große Mehrheit von 82,2 Prozent auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen. Auch wenn nur die Gruppe von Studierenden betrachtet wird, die im Innenraum wohnen, liegt der Anteil der MVV-Nutzer immer noch bei 79,3 Prozent (im Münchener Umland: 94 Prozent, außerhalb des MVV-Gebietes: 85 Prozent).

Räumliches Mobilitätsverhalten

Ein Großteil der Befragten gibt an, nur den Innenraum des MVV zu nutzen (68,8 Prozent). Das Gesamtnetz benötigen 26,1 Prozent und 5,1 Prozent wünschen sich ein Ticket, dass den Innenraum und die Strecke zu ihrem Studienstandort (überwiegend Oberschleißheim) abdeckt.

Frage 7: Benötigst Du Innen- oder Gesamttraum?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig nur Innenraum	5519	68,8	68,8	68,8
Gesamtraum	2089	26,1	26,1	94,9
Innenraum + Anfahrt zum Studienort (Garching, Oberschleißheim)	410	5,1	5,1	100,0
Gesamt	8018	100,0	100,0	

Zeitliches Mobilitätsverhalten

² vgl. Anhang 1. Mehrfachnennungen waren möglich.

Bei „Studiere an einem anderen Ort“ gab es sehr viele Angaben, die tatsächlich durch die bestehenden Antwortmöglichkeiten abgedeckt waren. Der Prozentsatz von 2,4 ist daher irreführend.

Über das Jahr gesehen, nutzen die Befragten den MVV wie in der folgenden Tabelle zu sehen:

Frage 5: Wann nutzt Du den MVV?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig immer (ganzjährig)	5397	67,3	67,3	67,3
nur während der Vorlesungszeiten	1524	19,0	19,0	86,3
nur im Wintersemester	457	5,7	5,7	92,0
selten	572	7,1	7,1	99,2
nie	68	,8	,8	100,0
Gesamt	8018	100,0	100,0	

Hierbei nutzten von denjenigen, die das ganze Jahr über mit dem MVV fahren, seine Leistungen zu 97,5 Prozent täglich oder mehrmals pro Woche. Dies tun diejenigen, die den MVV nur während der Vorlesungszeiten nutzen, zu 96,4 Prozent. Auch die Personen, die den MVV nur während des Wintersemesters nutzen, fahren zu 88,8 Prozent täglich oder mehrmals in der Woche damit. Von den Befragten, die ihre Nutzung des MVV als „selten“ bezeichnen, gibt niemand an, ihn täglich zu benutzen, auch mehrmals pro Woche tun dies nur 7,3 Prozent. Allerdings nehmen bereits 22,7 Prozent seine Leistungen mindestens einmal pro Woche in Anspruch. Mindestens mehrfach im Monat nutzen ihn sogar 61,7 Prozent.³

MVV-Kosten

Besonders relevant für die Überlegungen, ein Semesterticket in München einzuführen, ist natürlich die aktuelle finanzielle Belastung der Studierenden durch ihre Kosten für den MVV.

Statistiken

Frage 4: Wie viel (in Euro) gibst Du bisher durchschnittlich pro Monat für MVV-Tickets aus (zur Uni und für private Fahrten)?

N	Gültig	8018
	Fehlend	0
Mittelwert		40,17
Median		35,00
Standardabweichung		24,88
Minimum		0
Maximum		923

Der Median-Wert ist hier entscheidend, da er nicht anfällig für Ausreißer ist. Das Gros der Studierenden bezahlt also um die 35 Euro pro Monat für die öffentlichen Verkehrsmittel. Die Standardabweichung von fast 25 zeigt, dass ein guter Teil zahlt auch wesentlich weniger, circa ebenso viele aber auch viel mehr bezahlen.⁴

³ vgl. Anhang 2

⁴ vgl. Grafik im Anhang 3

Haltung der Studierenden zur Einführung eines Semestertickets

Generelle Einführung eines Semestertickets

Nachdem die Umfrage deutlich zeigt, dass eine große Mehrheit der Studierenden schon heute den MVV nutzt, kommt dieses Ergebnis nicht überraschend: 89,8 Prozent der Befragten sind dafür, prinzipiell ein Semesterticket einzuführen, nur 10,2 Prozent dagegen.

Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semesterticket?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig nein	820	10,2	10,2	10,2
ja	7198	89,8	89,8	100,0
Gesamt	8018	100,0	100,0	

Hierbei sind 87,9 Prozent derjenigen, die nur ein Ticket für den Innenraum brauchen für eine Einführung, bei den Gesamtnetz-Nutzern sind es sogar 95 Prozent. Von den Personen, die als benötigtes Netz „Innenraum plus Anfahrt zum Studienort“ angegeben haben (N=410), sind 89 Prozent dafür.

Aufgegliedert nach der aktuellen Verkehrsmittelnutzung sind Studierende, die überwiegend

- die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen zu 94,8 Prozent
- motorisierte Individualverkehrsmittel nutzen zu 67,8 Prozent
- mit dem Fahrrad fahren zu 65,8 Prozent
- zu Fuß gehen zu 66,5 Prozent für die Einführung eines Semestertickets.

Auch diejenigen Befragten, bei denen keines der genannten Verkehrsmittel überwiegt befürworten sie zu 71,6 Prozent.⁵

Es zeigt sich also, dass – wie erwartet - unter den aktuellen Nutzern des MVV die größte Zustimmung zur Einführung eines Semestertickets zu finden ist. Aber auch unter den Auto- und Radfahrern und selbst unter denjenigen, die sich überwiegend zu Fuß fortbewegen, gibt es immer noch eine Mehrheit für das Semesterticket. Interessant ist nun, welches Modell von welcher Gruppe präferiert wird.

Modellpräferenzen

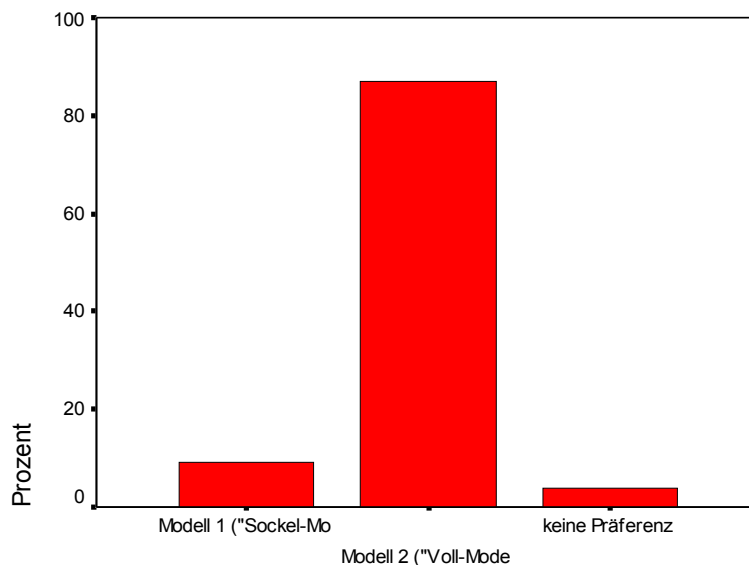
Insgesamt ergab die Frage nach dem bevorzugten Modell folgendes Bild:

⁵ vgl. Anhang 4

Frage 6: Für den Fall, dass ein Semesterticket verpflichtend eingeführt wird: Welches Modell bevorzugst Du?

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Modell 1 ("Sockel-Modell")	744	9,3	9,3	9,3
	Modell 2 ("Voll-Modell")	6975	87,0	87,0	96,3
	keine Präferenz	299	3,7	3,7	100,0
	Gesamt	8018	100,0	100,0	

Graphisch dargestellt wird die Präferenzenverteilung noch deutlicher:



Frage 6: Für den Fall, dass ein Semesterticket verpflichtend eingeführt wird:
Welches Modell bevorzugst Du?

Die Mehrheit für das Modell 2 ist mit 87 Prozent sehr eindeutig. Gerade hier sollte aber wieder darauf geachtet werden, welche Gruppen, aufgegliedert nach Innenraum- oder Gesamtnetznutzung sowie nach ihrer aktuellen Wahl der Verkehrsmittel, wie abstimmen.

Kurz zusammengefasst betrug die Präferenz für das Modell 1 (Sockelmodell) je nach aktueller Verkehrsmittelnutzung bei den Befragten, die

- die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen 4,7 Prozent
- motorisierte Individualverkehrsmittel nutzen 19,2 Prozent
- mit dem Fahrrad fahren 34,3 Prozent
- zu Fuß gehen zu 31 Prozent.

Das Modell 2 (Vollmodell) erreichte je bei denjenigen Studierenden, die

- die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen 92,8 Prozent
- motorisierte Individualverkehrsmittel nutzen 69,9 Prozent
- mit dem Fahrrad fahren 57,3 Prozent
- zu Fuß gehen 58,7 Prozent Zustimmung.

Diejenigen Studierenden, die kein bestimmtes Fortbewegungsmittel überwiegend nutzen, sprachen sich zu 14,8 Prozent für das Sockelmodell und zu 67,9 Prozent für das Vollmodell aus.⁶

Diese Antworten belegen, dass das Modell 2 aus der Sicht einer breiten Mehrheit mehr Vorteile bietet. Das Sockelmodell, das dazu gedacht ist, diejenigen, die sich auf andere Weise als mit dem ÖPNV fortbewegen, nur geringfügig zu belasten, findet bei den Radfahrern mit nur 34,3 Prozent die höchste Zustimmungsquote, bei den individuell Motorisierten sogar nur 19,2. Gerade diese potenziellen Kritiker eines Semestertickets stimmen dem Vollmodell mit mindestens 57,3 Prozent zu. Diejenigen, die auf den MVV angewiesen sind, bevorzugen das Vollmodell mit überdeutlichen 92,8 Prozent, während die Zustimmung zum Sockelmodell unter fünf Prozent bleibt. Diese Zahlen bestätigen die These der Sockelmodell-Befürworter, das Vollmodell belaste alle Nicht-MVV-Nutzer übermäßig, nicht. Vielmehr wünscht sich gut über die Hälfte dieser Gruppe ein Vollmodell-Semesterticket.

Interessant ist weiterhin, ob und inwiefern ein Zusammenhang zwischen dem benötigten Tarifraum des MVV und der Modellpräferenz besteht.

Untersucht man die Korrelationen hier, zeigen sich die Modellpräferenzen wie folgt:

Das Modell 1 (Sockelmodell) bevorzugen Studierende, die

- nur den Innenraum benötigen zu 9,7 Prozent
- den Gesamtraum benötigen zu 7,4 Prozent
- den Innenraum plus die Anfahrsstrecke zu ihrem Studienort benötigen zu 12,9 Prozent.

Das Modell 2 (Vollmodell) bevorzugen Studierende, die

- nur den Innenraum benötigen zu 86,5 Prozent
- den Gesamtraum benötigen zu 89 Prozent
- den Innenraum plus die Anfahrsstrecke zu ihrem Studienort benötigen zu 83,2 Prozent.⁷

⁶ vgl. Anhang 5

⁷ an 100 fehlende Prozent: keine Präferenz, vgl. Anhang 6

Wie man sieht, hat der benötigte Tarifraum keinen bedeutenden Einfluss auf die Wahl des bevorzugten Modells. Lediglich die Präferenz für das Sockelmodell bei denjenigen, die „Innenraum + Anfahrt zum Studienort“ benötigen, ist mit 12,9 Prozent merklich höher als der Gesamtwert von 9,3 Prozent. Jedoch stellt diese Gruppe einerseits einen sehr geringen Teil der Befragten (5,1 Prozent) dar, zum anderen ist auch unter ihnen die Zustimmung zum Vollmodell mit 83,2 Prozent so viel größer, dass diese genannte Auffälligkeit außer Acht gelassen werden kann.

III. Perspektiven

Potenzielle Entlastung der Studierenden durch ein Semesterticket

Neben der angegebenen Präferenz für eines der beiden Semesterticket-Modelle wurde bei der Umfrage auch die zu erwartende Be- bzw. Entlastung durch jedes Modell einzeln erhoben. Beim Sockelmodell ist das Ergebnis nicht sehr eindeutig:

Modell 1 ("Sockel-Modell") : Frage 8: Wäre die Einführung eines MVV-Semestertickets für Dich finanziell eher eine Erleichterung oder eine Belastung?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig Erleichterung	3042	37,9	37,9	37,9
Belastung	3134	39,1	39,1	77,0
weder noch	1842	23,0	23,0	100,0
Gesamt	8018	100,0	100,0	

Anscheinend schätzen beinahe gleich viele Studierende das Sockelmodell als finanzielle Erleichterung wie als Belastung ein, die Belastungserwartung ist nur um 1,2 Prozent höher. Für einen bedeutenden Anteil von 23 Prozent der Befragten würde die Einführung eines Semestertickets nach dem Sockelmodell finanziell gesehen keine Veränderung bedeuten. Beim Vollmodell wird das Resultat deutlicher:

Modell 2 ("Voll-Modell") : Frage 8: Wäre die Einführung eines MVV-Semestertickets für Dich finanziell eher eine Erleichterung oder eine Belastung?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig Erleichterung	6536	81,5	81,5	81,5
Belastung	919	11,5	11,5	93,0
weder noch	563	7,0	7,0	100,0
Gesamt	8018	100,0	100,0	

81,5 Prozent der Befragten eine finanzielle Erleichterung durch ein Vollmodell-Semesterticket. Die Zahl derjenigen, die eine Belastung voraussehen, ist mit 11,5 Prozent deutlich niedriger als beim Sockelmodell. Auch der Anteil derer, für die eine Einführung keinen Unterschied machen würde, ist mit 7 Prozent viel geringer.

Da die meisten Gegner eines Semestertickets unter denjenigen zu finden sind, die sich individuell motorisiert oder mit dem Fahrrad fortbewegen, lohnt es sich, ihre erwartete Belastung durch die beiden Modelle einzeln zu eruieren.

Die motorisiert mobilen Studierenden gaben zu 50,2 Prozent an, das Sockelmodell würde sie finanziell belasten. Gleichzeitig wäre es für 26,4 Prozent eine Entlastung, während es für 23,4 Prozent keinen Unterschied bedeutet.

Beim Vollmodell sehen 37,7 Prozent Belastungspotenzial, 49,4 Prozent hingegen eine Entlastung. Für 13 Prozent besteht wiederum keine Veränderung zum Status quo.

Bei den Radfahrern wird das Sockelmodell sogar von 52,7 Prozent als Belastung angesehen, 21,3 Prozent sehen es als Entlastung und 23 Prozent erwarten keine Veränderung. Das Vollmodell wird sie nach Angaben von 49,2 Prozent der Befragten Radfahrer belasten, 32,6 Prozent versprechen sich davon hingegen eine Entlastung, während 18,2 Prozent wiederum keinen Unterschied erwarten.⁸

Wie man sieht, ist in diesen Gruppen die Meinung, ein Semesterticket würde sie finanziell belasten, für beide Modelle vorherrschend. Dennoch hat das Vollmodell auch hier zumindest geringfügig bessere Werte, so dass die Einführung des Vollmodells gegenüber diesen beiden Gruppen auf jeden Fall besser vertretbar wäre als die des Sockelmodells.

Erwartete Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Sehr interessant bei der Betrachtung der Perspektiven mit einem Semesterticket ist die potenzielle Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Studierenden. Konkret wird angenommen, die Nutzung des MVV könnte dadurch erheblich steigen, was Kapazitätserweiterungen notwendig machen würde. Bei dieser Überlegung darf aber nicht vergessen werden, dass ein sehr großer Teil der Studierenden bereits den MVV nutzt.

⁸ vgl. Anhang 7

Frage 9: Angenommen, es würde in Zukunft verpflichtend ein Semesterticket geben: Wie würde sich Deine Nutzung des MVV verändern?

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	ich würde deshalb anfangen den MVV zu nutzen	131	1,6	1,6	1,6
	ich würde den MVV weiter nutzen wie bisher - keine Veränderung	5215	65,0	65,0	66,7
	ich würde den MVV mehr nutzen als bisher	2586	32,3	32,3	98,9
	ich würde den MVV weniger nutzen als bisher	22	,3	,3	99,2
	ich würde aufhören, den MVV zu nutzen	64	,8	,8	100,0
	Gesamt	8018	100,0	100,0	

Tatsächlich würden nur 1,6 Prozent der Befragten aufgrund des Semestertickets beginnen, den MVV zu nutzen. Demgegenüber beabsichtigen 65 Prozent, ihn genauso zu nutzen wie bisher. Hauptsächlich relevant sind somit die 32,3 Prozent der Befragten, die angeben, den MVV stärker als bisher nutzen zu wollen. Hier interessiert vor allem die Korrelation von dieser Angabe mit der überwiegenden Nutzung von individuellen Verkehrsmitteln und auch mit der generellen Ablehnung eines Semestertickets.

Die Studierenden, die überwiegend motorisierte Individualverkehrsmittel nutzen, geben zu 8,4 Prozent an, den MVV bei Einführung eines Semestertickets erstmals nutzen zu wollen. Bei 42,3 Prozent würde sich keine Veränderung im Nutzungsverhalten ergeben, 41 Prozent wollen ihn stärker als bisher nutzen.

Die Radfahrer unter den Befragten gaben zu 7,8 Prozent an, dass im Falle einer Semesterticket-Einführung beginnen würden, den MVV zu nutzen. Während 34,8 Prozent ihn genauso nutzen würden wie bisher, beabsichtigen 55 Prozent, häufiger mit dem MVV zu fahren.

Unter denjenigen, die eine Einführung des Semestertickets ablehnen, beabsichtigen 3,9 Prozent, den MVV neu zu nutzen (gegenüber nur 1,4 Prozent bei den Befürwortern). 63 Prozent von ihnen erwarten keine Veränderung in ihrem Nutzungsverhalten, während 24,1 Prozent planen, den MVV im Falle einer Einführung häufiger zu nutzen als bisher.⁹

Dies zeigt, dass auch unter den Personen, die der Einführung eines Semestertickets am kritischsten gegenüberstehen, immerhin teilweise einen gewissen Mehrwert daraus erwarten,

⁹ vgl. Anhang 8

bzw. die Absicht haben, ihn sich durch vermehrte Nutzung des MVV zu verschaffen. Andererseits sind diese Gruppen aber auch nicht so groß, dass der MVV mit ernsthaften Kapazitätsengpässen rechnen muss.

IV. Zusammenfassung

Wichtigste Punkte für die Vertreter der Studierenden

Für die Studierendenvertretung ist zum einen wichtig, wie der Bedarf der Studierenden an einem Semesterticket aktuell aussieht. Zum anderen ist für sie von größter Bedeutung, welches Modell für die Mehrheit das Wünschenswertere ist.

Die erste Frage beantwortet diese Umfrage dahingehend, eine überragende Mehrheit von 82,2 Prozent den MVV bereits heute überwiegend nutzt, 67,3 Prozent davon ganzjährig und 19 Prozent zu den Vorlesungszeiten. Im Mittel geben sie dafür 35 Euro pro Monat aus. Für sechs Monate ergibt sich für sie ein Kostenpunkt von ca. 210 Euro, für vier Monate (d.h. nur die Vorlesungszeit) immer noch 140 Euro. Der Bedarf für ein günstigeres Semesterticket ist somit auf jeden Fall gegeben.

Die Abfrage der Modellpräferenzen zeigt eine überdeutliche Mehrheit für das Vollmodell von 87 Prozent, gegenüber 9,3 Prozent für das Sockelmodell. Auch in den „kritischen“ Gruppen der Studierenden, die sich individuell motorisiert oder mit dem Fahrrad fortbewegen, ist eine Mehrheit für das Vollmodell vorhanden.

Von der Einführung eines Semestertickets nach dem Vollmodell erwarten 81,5 Prozent eine finanzielle Erleichterung gegenüber einer Minderheit von 11,5 Prozent, die angeben, dadurch eher belastet zu werden. Beim Sockelmodell ist die erwartete Erleichterung bzw. Belastung ziemlich unklar. Eine geringfügige Mehrheit sieht die Wahrscheinlichkeit einer Belastung als höher an (39,1 Prozent gegenüber 37,9 Prozent). Hieraus ergibt sich klar und deutlich der Wunsch der Mehrheit der Studierendenschaft nach der Einführung eines Vollmodell-Semestertickets.

Wichtigste Punkte für den MVV

Für den MVV ist erstens wichtig zu erfassen, wie die zeitliche und räumliche Nutzung seiner Leistungen durch Studierende im Moment aussieht. Des Weiteren ist sehr relevant, wie sich das Nutzungsverhalten bei der Einführung eines Semestertickets ändern würde. Daneben sind

vor allem die aktuellen Ausgaben der Studierenden wichtig, um eine sinnvolle Preiskalkulation für den Solidarbetrug des Semestertickets durchführen zu können.

Es wurde festgestellt, dass eine große Mehrheit von 67,3 Prozent das ganze Jahr über den MVV nutzt, 19 Prozent während der ganzen Vorlesungszeit. Der Spielraum für eine Erhöhung der Nutzungsquote ist also begrenzt. Hinsichtlich des räumlichen Aspekts konzentriert sich die Nutzung zu 68,8 Prozent auf den Innenraum, 26,1 Prozent der Befragten geben an, Innenraum und Gesamtnetz zu benötigen.

Die zu erwartende Mehrnutzung des MVV unterscheidet sich in beiden Bereichen jedoch nicht wesentlich. Die Innenraum-Nutzer würden aufgrund eines Semestertickets zu 1,7 Prozent beginnen, den MVV zu nutzen, bei den Gesamtnetznutzern sind es 1,3 Prozent. Die aktuelle Nutzung beibehalten würden 65,7 Prozent im Innenraum gegenüber 64,5 Prozent im Gesamttraum. Häufiger als zuvor wollen die Innenraumnutzer mit dem MVV zu 31,4 Prozent fahren, die Gesamtnetznutzer zu 33,5 Prozent. Das mit der Einführung eines Semestertickets vermutete gesteigerte Fahrgastaufkommen wird sich also ebenso auf die Tarifzonen verteilen wie bisher.

Insgesamt sind es auch nur 1,6 Prozent, die beginnen würden, den MVV zu nutzen. Bei 65 Prozent bliebe das Nutzungsverhalten gleich, 32,3 Prozent wollen mehr mit dem MVV fahren.

Da also nur rund ein Drittel der Befragten den MVV mit einem Semesterticket überhaupt mehr nutzen möchte (oder kann), ist keine übermäßige Mehrbelastung des vorhandenen Verkehrsnetzes zu befürchten.

Was den finanziellen Aspekt anbelangt, so betragen die mittleren Ausgaben der Studierenden für den MVV aktuell um die 35 Euro. Bei einer Studierendenzahl von über 47000 kann der MVV somit mit einer Summe von ca. 1645000 Euro pro Monat rechnen.

Verhandlungsbasis für ein Semesterticket-Pilotprojekt

Wie aus der Befragung sehr deutlich hervorgeht, muss (zumindest für die Universität München) die Einführung eines Semestertickets nach dem Voll-Modell Ziel der Verhandlungen zwischen dem MVV und dem Studentenwerk sein. Bei der Ausgestaltung ist in räumlicher Hinsicht eine Aufteilung nach dem MVV-Innenraum als verpflichtendes Basisticket und einer optionalen Erweiterung (eventuell auch in mehreren Stufen, beispielsweise gestaffelt nach Außenraum und Gesamtnetz) eine sinnvolle Regelung. Bei der Preisgestaltung muss darauf geachtet werden, dass die Belastung für eine weit überwiegende Mehrheit der Studierenden verringert wird, auch und gerade bei den Gruppen, die den MVV

bei weitem nicht ganzjährig nutzen, sondern z.B. nur im Wintersemester. Unter Berücksichtigung der Vorteile für den MVV wie das enorme Einsparpotenzial durch den Wegfall des Zeitkartenverkaufs für die Studierenden und die feste Kalkulierbarkeit der Einnahmen von einer doch sehr bedeutenden Fahrgastgruppe, ebenso wie unter Beachtung des sozialen Aspektes eines Semestertickets, muss der verpflichtende Basisticket-Preis so gering wie möglich angesetzt werden.

Anhang 1: Wohn- und Studienorte

Frage 1: Wo wohnst Du?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig in München (MVV-Innenraum)	6152	76,7	76,7	76,7
im Umland (MVV-Außenraum)	1414	17,6	17,6	94,4
außerhalb des MVV-Gebietes	452	5,6	5,6	100,0
Gesamt	8018	100,0	100,0	

Studienort Innenstadt

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig No	632	7,9	7,9	7,9
Yes	7386	92,1	92,1	100,0
Gesamt	8018	100,0	100,0	

Studienort Großhadern

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig No	6268	78,2	78,2	78,2
Yes	1750	21,8	21,8	100,0
Gesamt	8018	100,0	100,0	

Studienort Martinsried

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig No	7707	96,1	96,1	96,1
Yes	311	3,9	3,9	100,0
Gesamt	8018	100,0	100,0	

Studienort Garching

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig No	7893	98,4	98,4	98,4
Yes	125	1,6	1,6	100,0
Gesamt	8018	100,0	100,0	

Studiere an einem anderen Ort:

SO_NÄML

	Häufigkeit	Prozent
Fehlend Keine Antwort	7828	97,6
System	190	2,4
Gesamt	8018	100,0

vgl. Fußnote 1!

Anhang 2: Zeitliche Nutzung des MVV

I.

Daten gefiltert nach „Nutzung des MVV: ganzjährig“

Frage 5a: Im angegebenen Zeitraum benutze ich den MVV ...

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig täglich	3291	61,0	61,0	61,0
mehrmals die Woche	1972	36,5	36,5	97,5
einmal pro Woche	58	1,1	1,1	98,6
mehrmals pro Monat	75	1,4	1,4	100,0
einmal im Monat	1	,0	,0	100,0
Gesamt	5397	100,0	100,0	

II. Daten gefiltert nach „Nutzung des MVV: nur während der Vorlesungszeiten“

Frage 5a: Im angegebenen Zeitraum benutze ich den MVV ...

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig täglich	907	59,5	59,5	59,5
mehrmals die Woche	562	36,9	36,9	96,4
einmal pro Woche	23	1,5	1,5	97,9
mehrmals pro Monat	30	2,0	2,0	99,9
einmal im Monat	1	,1	,1	99,9
seltener	1	,1	,1	100,0
Gesamt	1524	100,0	100,0	

III. Daten gefiltert nach „Nutzung des MVV: nur während des Wintersemesters“

Frage 5a: Im angegebenen Zeitraum benutze ich den MVV ...

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig täglich	227	49,7	49,7	49,7
mehrmals die Woche	179	39,2	39,2	88,8
einmal pro Woche	18	3,9	3,9	92,8
mehrmals pro Monat	29	6,3	6,3	99,1
einmal im Monat	2	,4	,4	99,6
seltener	2	,4	,4	100,0
Gesamt	457	100,0	100,0	

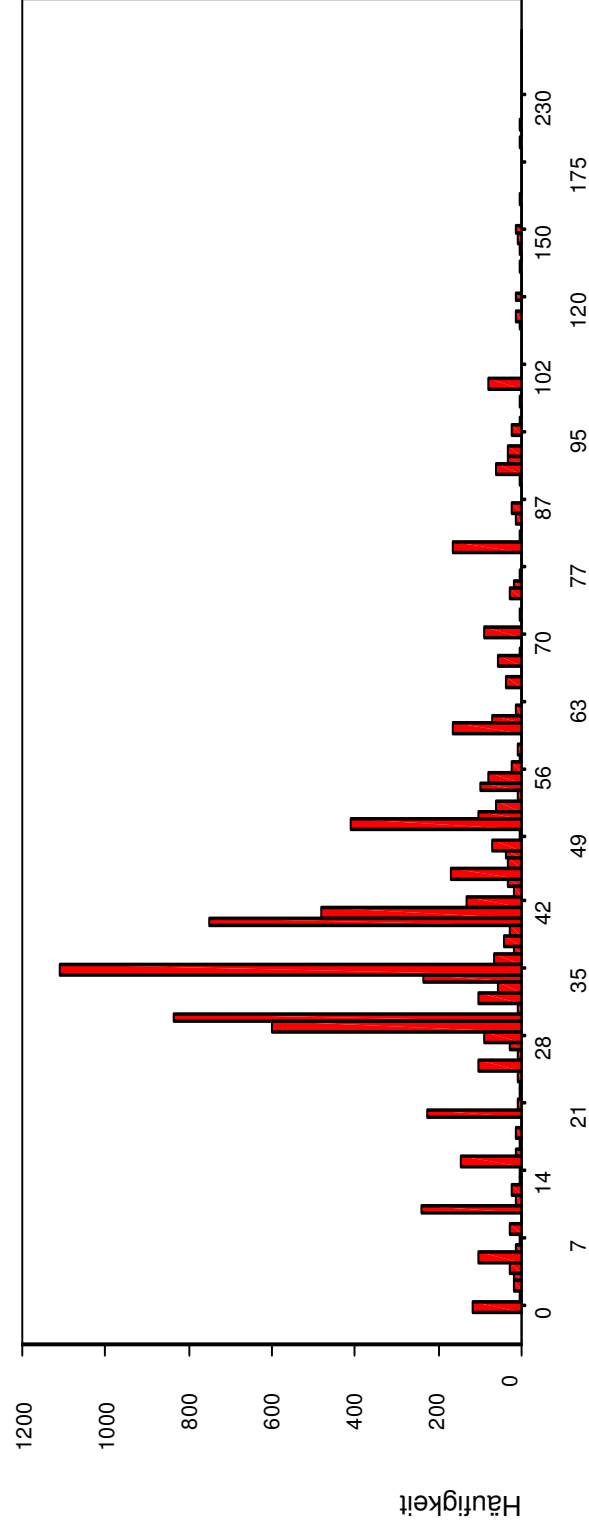
IV. Daten gefiltert nach „Nutzung des MVV: selten“

Frage 5a: Im angegebenen Zeitraum benutze ich den MVV ...

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	mehrmals die Woche	42	7,3	7,3	7,3
	einmal pro Woche	88	15,4	15,4	22,7
	mehrmals pro Monat	223	39,0	39,0	61,7
	einmal im Monat	136	23,8	23,8	85,5
	seltener	83	14,5	14,5	100,0
	Gesamt	572	100,0	100,0	

Anhang 3: Graphische Darstellung der aktuellen Ausgaben der Studierenden für den MVV

Frage 4: Wie viel (in Euro) gibst Du bisher durchschnittlich pro Monat f



Frage 4: Wie viel (in Euro) gibst Du bisher durchschnittlich pro Monat f

Anhang 4: Zusammenhang Semsterticket-Befürwortung und Verkehrsmittelnutzung

Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)? * Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semesterticket? Kreuztabelle

			Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semesterticket?		Gesamt
			nein	ja	
Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?	öffentliche Verkehrsmittel	Anzahl	343	6249	6592
		% von Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?	5,2%	94,8%	100,0%
		% von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semesterticket?	41,8%	86,8%	82,2%
		% der Gesamtzahl	4,3%	77,9%	82,2%
	motorisierter Individualverkehr	Anzahl	77	162	239
		% von Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?	32,2%	67,8%	100,0%
		% von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semesterticket?	9,4%	2,3%	3,0%
		% der Gesamtzahl	1,0%	2,0%	3,0%
	Fahrrad	Anzahl	325	626	951
		% von Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?	34,2%	65,8%	100,0%
		% von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semesterticket?	39,6%	8,7%	11,9%
		% der Gesamtzahl	4,1%	7,8%	11,9%
	bin zu Fuß unterwegs	Anzahl	52	103	155
		% von Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?	33,5%	66,5%	100,0%
		% von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semesterticket?	6,3%	1,4%	1,9%
		% der Gesamtzahl	,6%	1,3%	1,9%
	keines der genannten Verkehrsmittel überwiegt	Anzahl	23	58	81
		% von Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?	28,4%	71,6%	100,0%
		% von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semesterticket?	2,8%	,8%	1,0%
		% der Gesamtzahl	,3%	,7%	1,0%
Gesamt	Anzahl	820	7198	8018	
	% von Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?	10,2%	89,8%	100,0%	
	% von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semesterticket?	100,0%	100,0%	100,0%	
	% der Gesamtzahl	10,2%	89,8%	100,0%	

Anhang 5

Frage 6: Für den Fall, dass ein Semesterticket verpflichtend eingeführt wird: Welches Modell bevorzugst Du? * Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)? Kreuztabelle

	Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?					Gesamt
	öffentliche Verkehrsmittel	motorisierter Individualverkehr	Fahrrad	bin zu Fuß unterwegs	keines der genannten Verkehrsmittel überwiegt	
Frage 6: Für den Fall, dass ein Semesterticket verpflichtend eingeführt wird: Welches Modell bevorzugst Du?						
Modell 1 ("Sockel-Modell")	Anzahl	46	326	48	12	744
% von Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?		19,2%	34,3%	31,0%	14,8%	9,3%
% der Gesamtzahl	3,9%	6%	4,1%	6%	1%	9,3%
Modell 2 ("Voll-Modell")	Anzahl	167	545	91	55	6975
% von Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?		69,9%	57,3%	58,7%	67,9%	87,0%
% der Gesamtzahl	76,3%	2,1%	6,8%	1,1%	7%	87,0%
keine Präferenz	Anzahl	26	80	16	14	299
% von Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?		10,9%	8,4%	10,3%	17,3%	3,7%
% der Gesamtzahl	2,0%	3%	1,0%	2%	2%	3,7%
Gesamt	Anzahl	239	951	155	81	8018
% von Frage 3: Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)?		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% der Gesamtzahl	82,2%	3,0%	11,9%	1,9%	1,0%	100,0%

Anhang 6: Zusammenhang Modellpräferenz und Tarifaum-Bedarf

Frage 6: Für den Fall, dass ein Semester ticket verpflichtend eingeführt wird: Welches Modell bevorzugst Du? * Frage 7: Benötigst Du Innen- oder Gesamttraum? Kreuztabelle

	Frage 7: Benötigst Du Innen- oder Gesamttraum?				
	nur Innenraum	Gesamttraum	Innenraum + Anfahrt zum Studienort (Garching, Oberschleißheim)	Gesamt	
Frage 6: Für den Fall, dass ein Semester ticket verpflichtend eingeführt wird: Welches Modell bevorzugst Du?	Modell 1 ("Socket-Modell")				
	Anzahl	536	155	53	744
	% von Frage 6: Für den Fall, dass ein Semester ticket verpflichtend eingeführt wird: Welches Modell bevorzugst Du?	72,0%	20,8%	7,1%	100,0%
	% von Frage 7: Benötigst Du Innen- oder Gesamttraum?	9,7%	7,4%	12,9%	9,3%
Modell 2 ("Voll-Modell")	Anzahl	4774	1860	7	6975
	% von Frage 6: Für den Fall, dass ein Semester ticket verpflichtend eingeführt wird: Welches Modell bevorzugst Du?	68,4%	26,7%	4,9%	100,0%
	% von Frage 7: Benötigst Du Innen- oder Gesamttraum?	86,5%	89,0%	83,2%	87,0%
	% der Gesamtzahl	59,5%	23,2%	4,3%	87,0%
keine Präferenz	Anzahl	209	74	16	299
	% von Frage 6: Für den Fall, dass ein Semester ticket verpflichtend eingeführt wird: Welches Modell bevorzugst Du?	69,9%	24,7%	5,4%	100,0%
	% von Frage 7: Benötigst Du Innen- oder Gesamttraum?	3,8%	3,5%	3,9%	3,7%
	% der Gesamtzahl	2,6%	,9%	,2%	3,7%
Gesamt	Anzahl	5519	2089	410	8018
	% von Frage 6: Für den Fall, dass ein Semester ticket verpflichtend eingeführt wird: Welches Modell bevorzugst Du?	68,8%	26,1%	5,1%	100,0%
	% von Frage 7: Benötigst Du Innen- oder Gesamttraum?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	68,8%	26,1%	5,1%	100,0%

Anhang 7:

Belastung und Erleichterung durch die beiden Semesterticket-Modelle bei Nutzern von motorisierten Individualverkehrsmitteln und Radfahrern

I. Gefiltert nach: überwiegend genutztes Verkehrsmittel motorisierter Individualverkehr

Modell 1 ("Sockel-Modell") : Frage 8: Wäre die Einführung eines MVV-Semestertickets für Dich finanziell eher eine Erleichterung oder eine Belastung?

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Erleichterung	63	26,4	26,4	26,4
	Belastung	120	50,2	50,2	76,6
	weder noch	56	23,4	23,4	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Modell 2 ("Voll-Modell") : Frage 8: Wäre die Einführung eines MVV-Semestertickets für Dich finanziell eher eine Erleichterung oder eine Belastung?

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Erleichterung	118	49,4	49,4	49,4
	Belastung	90	37,7	37,7	87,0
	weder noch	31	13,0	13,0	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

II. Gefiltert nach: überwiegend genutztes Verkehrsmittel Fahrrad

Modell 1 ("Sockel-Modell") : Frage 8: Wäre die Einführung eines MVV-Semestertickets für Dich finanziell eher eine Erleichterung oder eine Belastung?

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Erleichterung	203	21,3	21,3	21,3
	Belastung	501	52,7	52,7	74,0
	weder noch	247	26,0	26,0	100,0
	Gesamt	951	100,0	100,0	

**Modell 2 ("Voll-Modell") : Frage 8: Wäre die Einführung eines
MVV-Semestertickets für Dich finanziell eher eine Erleichterung oder eine
Belastung?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig Erleichterung	310	32,6	32,6	32,6
Belastung	468	49,2	49,2	81,8
weder noch	173	18,2	18,2	100,0
Gesamt	951	100,0	100,0	

Anhang 8: Änderung des MVV-Nutzungsverhaltens

I. Gefiltert nach: aktuell überwiegend genutztes Verkehrsmittel: motorisierter Individualverkehr

Frage 9: Angenommen, es würde in Zukunft verpflichtend ein Semesterticket geben: Wie würde sich Deine Nutzung des MVV verändern?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig				
ich würde deshalb anfangen den MVV zu nutzen	20	8,4	8,4	8,4
ich würde den MVV weiter nutzen wie bisher - keine Veränderung	101	42,3	42,3	50,6
ich würde den MVV mehr nutzen als bisher	98	41,0	41,0	91,6
ich würde den MVV weniger nutzen als bisher	3	1,3	1,3	92,9
ich würde aufhören, den MVV zu nutzen	17	7,1	7,1	100,0
Gesamt	239	100,0	100,0	

II. Gefiltert nach: aktuell überwiegend genutztes Verkehrsmittel: Fahrrad

Frage 9: Angenommen, es würde in Zukunft verpflichtend ein Semesterticket geben: Wie würde sich Deine Nutzung des MVV verändern?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig				
ich würde deshalb anfangen den MVV zu nutzen	74	7,8	7,8	7,8
ich würde den MVV weiter nutzen wie bisher - keine Veränderung	331	34,8	34,8	42,6
ich würde den MVV mehr nutzen als bisher	523	55,0	55,0	97,6
ich würde den MVV weniger nutzen als bisher	5	,5	,5	98,1
ich würde aufhören, den MVV zu nutzen	18	1,9	1,9	100,0
Gesamt	951	100,0	100,0	

III. Verhältnis Zustimmung/Ablehnung eines Semstertickets und erwartete Änderung des Nutzungsverhaltens

Frage 9: Angenommen, es würde in Zukunft verpflichtend ein Semsterticket geben: Wie würde sich Deine Nutzung des MVV verändern? * Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semsterticket?
Kreuztabelle

			Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semsterticket?		Gesamt
			nein	ja	
Frage 9: Angenommen, es würde in Zukunft verpflichtend ein Semsterticket geben: Wie würde sich Deine Nutzung des MVV verändern?	ich würde deshalb anfangen den MVV zu nutzen	Anzahl % von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semsterticket?	32 3,9%	99 1,4%	131 1,6%
	ich würde den MVV weiter nutzen wie bisher - keine Veränderung	Anzahl % von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semsterticket?	517 63,0%	4698 65,3%	5215 65,0%
	ich würde den MVV mehr nutzen als bisher	Anzahl % von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semsterticket?	198 24,1%	2388 33,2%	2586 32,3%
	ich würde den MVV weniger nutzen als bisher	Anzahl % von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semsterticket?	17 2,1%	5 ,1%	22 ,3%
	ich würde aufhören, den MVV zu nutzen	Anzahl % von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semsterticket?	56 6,8%	8 ,1%	64 ,8%
Gesamt		Anzahl % von Frage 10: Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semsterticket?	820 100,0%	7198 100,0%	8018 100,0%



Liebe Studierende,

wir planen, mit dem Studentenwerk und dem MVV über die Einführung eines Semestertickets zu verhandeln. Es soll zunächst ein einjähriges Pilotprojekt ab dem WiSe 2007/2008 gestartet werden. Das machen wir aber nur, wenn genügend Interesse bei Euch besteht – wir brauchen also Eure Meinung! Nehmt Euch bitte kurz Zeit für dieses wichtige Thema.

Vielen Dank!

Eure Studierendenvertretung

Fragebogen zur Einführung eines MVV-Semestertickets an der Uni München

1.	Wo wohnst Du?	☐ in München (MVV-Innenraum) ☐ im Umland (MVV-Außenraum) ☐ außerhalb des MVV-Gebietes
2.	An welchen Standorten der Uni München studierst Du?	
	☐ Innenstadt ☐ Großhadern ☐ Martinsried ☐ Garching ☐ anderer Standort: _____	
3.	Welches Verkehrsmittel nutzt Du überwiegend (zur Uni und für private Fahrten)? (bitte nur eine Nennung)	☐ öffentliche Verkehrsmittel ☐ motorisierter Individualverkehr ☐ Fahrrad ☐ zu Fuß unterwegs ☐ keines dieser überwiegt
4.	Wie viel gibst Du bisher durchschnittlich pro Monat für MVV-Tickets aus?	_____ € pro Monat (zur Uni und private Fahrten)
5.a)	Wann nutzt Du den MVV?	
	☐ immer (ganzjährig) ☐ nur während der gesamten Vorlesungszeiten ☐ nur zu Teilen der Vorlesungszeit (z.B. nur WiSe) ☐ selten ☐ nie (weiter mit Frage 6)	
	b) im angegebenen Zeitraum:	
	☐ täglich ☐ mehrmals pro Woche ☐ einmal pro Woche ☐ mehrmals pro Monat ☐ einmal im Monat oder seltener	

Für die Einführung eines MVV-Semestertickets (**6 Monate gültig**) stehen die folgenden zwei Modelle zur Wahl. Momentan ist nichts anderes möglich, kreuze also bitte das an, was für Dich die bessere Lösung ist.

Modell 1 („Sockel-Modell“): Alle Studierenden müssen mit jeder Semester-Rückmeldung zusätzlich zu den anderen Beiträgen ca. 30 Euro zahlen. Dafür dürfen alle täglich nach 18 Uhr und am Wochenende ganztägig alle Verkehrsmittel im MVV-Gesamtnetz nutzen. **Optional** kann jede/r ein Ticket ohne zeitliche Einschränkung erwerben, für ca. 160 Euro pro Semester. Gesamtkosten dann: 190 Euro.

Modell 2 („Voll-Modell“): Alle Studierenden müssen mit jeder Semester-Rückmeldung zusätzlich zu den anderen Beiträgen ca. 96 Euro zahlen. Dafür dürfen ganztägig alle Verkehrsmittel im MVV-Innenraum benutzt werden. Optional kann das Ticket auf das MVV-Gesamtnetz erweitert werden, für ca. 44 Euro pro Semester. Gesamtkosten dann: 140 Euro.

Zum Vergleich:

Mit dem aktuellen Ausbildungstarif II der MVG zahlst Du für **sechs Monate:**

Innenraum: bis zu 246 Euro

Gesamtnetz: bis zu 711 Euro.

Bitte beantworte die nächsten Fragen unbedingt, auch wenn Du komplett gegen ein Semesterticket bist!

Wenn Du dagegen bist, kannst Du das unter Frage 10 angeben.

6. Welches Modell bevorzugst Du, wenn ein MVV-Semesterticket verpflichtend eingeführt wird?

- ☐ Modell 1 („Sockel-Modell“)
- ☐ Modell 2 („Voll-Modell“)
- ☐ keine Präferenz

7. Benötigst Du Innen- oder Gesamtraum?

- ☐ nur Innenraum ☐ Gesamtraum
- ☐ Innenraum + Anfahrt zum Studienort (z.B. Garching, Oberschleißheim etc.)

8. Wäre die Einführung eines MVV-Semestertickets für Dich finanziell eher eine Erleichterung oder eine Belastung?

Modell 1 („Sockel-Modell“):

- ☐ Erleichterung ☐ Belastung ☐ weder noch

Modell 2 („Voll-Modell“):

- ☐ Erleichterung ☐ Belastung ☐ weder noch

9. Angenommen, es würde in Zukunft verpflichtend ein Semesterticket geben. Würde sich Deine Nutzung des MVV verändern?

- ☐ Ich würde deshalb anfangen, den MVV zu nutzen.
- ☐ Ich nutze den MVV bereits – keine Veränderung.
- ☐ Ich würde den MVV mehr nutzen als bisher.
- ☐ Ich würde den MVV weniger nutzen als bisher.
- ☐ Ich würde aufhören, den MVV zu nutzen.

10. Befürwortest Du die Einführung eines dieser Modelle als MVV-Semesterticket?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

11. Sollte sich aus den Verhandlungen ein Pilotprojekt ergeben, das von Seiten des MVV nach einem Jahr verlängert würde, möchtest Du erneut befragt werden?

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

12. Möchtest Du sonst noch etwas zu dem Thema sagen?

Deine Teilnahme ist für die Verhandlungen sehr wichtig – Vielen Dank, dass Du Dir die Zeit genommen hast!