

Das Semesterticket in Karlsruhe und
die Ergebnisse der Umfrage zu dessen Nutzung

Studienarbeit

Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung (IWW)

Sektion Verkehr und Kommunikation
Lehrstuhl Prof. Dr. Werner Rothengatter
Universität Karlsruhe

Prüfer: Prof. Dr. W. Rothengatter

Betreuer: Carola Schulz
Aaron Scholz

Eingereicht von: Tim Schaffarzyk
Email: tim.schaffarzyk@stud.uni-karlsruhe.de

Matrikel-Nr.: 1251165

Abgabedatum: 02.05.2008

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	I
Tabellen – und Abbildungsverzeichnis.....	III
Abkürzungsverzeichnis.....	IV
1 Rechtsgrundlagen.....	6
1.1 Gesetzesentwicklung des Personenbeförderungsgesetzes.....	6
1.2 Rechtmäßigkeit des Semestertickets.....	7
1.3 Ausgleichszahlungen nach §45a PBefG.....	7
2 Semesterticketmodelle in Deutschland.....	9
2.1 Ein-Komponenten-Modell.....	9
2.1.1 Verkehrszählungen.....	11
2.1.2 Zusatzleistungen.....	11
2.2 Zwei-Komponenten-Modell.....	12
2.2.1 Sockelbeitrag.....	12
2.2.2 Leistungsausgestaltung.....	13
3 Semesterticket des Karlsruher Verkehrsverbundes.....	16
3.1 Karlsruher Verkehrsverbund.....	16
3.1.1 Struktur.....	16
3.1.2 Geltungsbereich und Nachbarverkehrsverbünde.....	17
3.1.3 Karlsruher Modell.....	18
3.1.4 Wirtschaftliche Eckdaten.....	18
3.2 Vereinbarung über die Studikarte.....	19
3.2.1 Genese.....	19
3.2.2 Nutzerzahlen.....	20
3.2.3 Preisentwicklung.....	21
4 UStA Umfrage zum Semesterticket.....	24
4.1 Zielsetzung und Durchführung.....	24
4.1.1 Konzeption des Fragebogens.....	24
4.1.2 Durchführung.....	25
4.2 Ergebnisse und Auswertung.....	26
4.2.1 Fragen zur Person.....	27
4.2.2 Fragen zur Studikarte.....	29
4.2.3 Leistungserweiterungen und Freitextantworten.....	34
4.3 Zusammenfassung der Ergebnisse.....	36

5 Schlussbetrachtungen.....	38
Literatur.....	39
Anhang 1	
PBefG § 45a: Ausgleichspflicht.....	41
Anhang 2	
PBefG §39: Beförderungsentgelte und -bedingungen.....	42
Anhang 3	
Umfragebogen der KVV Umfrage: Seite 1/2.....	43
Umfragebogen der KVV-Umfrage: Seite 2/2.....	44
Anhang 4	
Vereinbarung über die Studikarte zwischen dem KVV und dem Studentenwerk Karlsruhe.....	45

Tabellen – und Abbildungsverzeichnis

Tabellen

- 2.1 Vergleich von Basisleistungen im ZKM
- 3.1 Fahrgastkartengruppen des KVV
- 3.2 Studiticket-Alternativen vor Einführung im Jahr 1996
- 3.3 Verkaufte Studikarten und Übergangstickets seit Einführung
- 3.4 Preisentwicklung Studikarte und SchoolCard
- 4.1 Umlauf der Umfragebögen nach HS

Abbildungen

- 3.1 Organisationsebenen der KVV GmbH

Abkürzungsverzeichnis

AStA	Allgemeiner Studierendenausschuß
AKK	Arbeitskreis Kultur und Kommunikation
AVG	Albtalverkehrsgesellschaft
BVG	Berliner Verkehrs Gesellschaft
DB	Deutsche Bahn AG
DM	Deutsche Mark
EKM	Ein-Komponenten-Modell
EUR	Euro
EWK	Erstwohnsitzkampagne
FH	Fachhochschule
FSK	Fachschaftenkonferenz
HAW	Hochschule für Angewandte Wissenschaften
HfG	Hochschule für Gestaltung
HfM	Hochschule für Musik
HNV	Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehr
HS	Hochschule
IMV	Individual-motorisierter Verkehr
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe
Mio	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMIV	Nicht motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personen-Beförderungs-Gesetz
PH	Pädagogische Hochschule
SB	Sockelbeitrag
SS	Sommersemester
SSV	Studierenden Service Verein
StuPa	Studierendenparlament
UStA	Unabhängiger Studierendenausschuß
VBK	Verkehrsbetriebe Karlsruhe
VGC	Verkehrsgemeinschaft Bäderkreis Calw
VGf	Verkehrs-Gemeinschaft Freudenstadt
VPE	Verkehrsverbund Pforzheim Enzkreis
VRN	Verbund Rhein-Neckar
VRR	Verbund Rhein-Ruhr
VU	Verkehrsunternehmen
VVS	Verkehrsverbund Stuttgart
WS	Wintersemester
ZKM	Zwei-Komponenten-Modell

Einleitung

Das Semesterticket ermöglicht Studierenden die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und bietet somit eine günstige und umweltfreundliche Alternative zum Auto. Mobilität ist ein wichtiges Thema für Studierende, die sich aufgrund der gestiegenen Preise mit zunehmendem Interesse dieser Thematik widmen. Deutschlandweit erarbeiten seit 1990 Studierendenvertretungen mit Studentenwerken und Verkehrsbetrieben gemeinsame Konzepte für Semestertickets. Diese Studienarbeit betrachtet in einer Kurzübersicht die Ausgestaltung von Semesterticketmodellen in Deutschland sowie insbesondere das in Karlsruhe angebotene Semesterticket, die Studikarte. Die Ergebnisse einer Umfrage zur Nutzung der Studikarte stehen im Zentrum dieser Arbeit. Das erste Kapitel beschreibt zunächst die Rechtsgrundlagen von Semestertickets und stellt kurz die beteiligten Akteure vor. Das Prinzip der öffentlichen Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr wird kurz erörtert. Das zweite Kapitel gibt einen Überblick über die zwei in Deutschland verbreiteten Modelle, auf denen Semestertickets in unterschiedlicher Ausgestaltung basieren. Vor- und Nachteile sowie Möglichkeiten zur näheren Leistungsausgestaltung werden anhand von kurzen Beispielen dargestellt. Im dritten Kapitel folgt eine nähere Betrachtung der Situation in Karlsruhe hinsichtlich des lokalen Verkehrsunternehmens und des angebotenen Fahrausweises für Studierende. Das vierte Kapitel stellt eine Umfrage zur Nutzung des Semestertickets in Karlsruhe vor, welche von der Studierendenvertretung im Jahr 2007 an allen Karlsruher Hochschulen unter Koordination des Autors durchgeführt wurde. Die ersten beiden Kapitel vermitteln dem Leser folglich einen Überblick zu der Thematik. Einen Einblick in die Situation in Karlsruhe ermöglichen die beiden letzten Kapitel.

Die Ziele dieser Arbeit sind die Dokumentation und Zusammenfassung der Umfrageergebnisse als auch deren Interpretation. Dem Leser soll gleichzeitig ein Überblick zu der generellen Thematik als auch ein konkreter Einblick vor Ort ermöglicht werden.

1 Rechtsgrundlagen

Das Semesterticket ist eine Zeitkarte für den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV), welche für die Dauer eines Semesters gültig ist. Diese Vermarktungsform, bei der eine Verkehrsleistung pauschal an eine Benutzergruppe verkauft wird, hat mittels eines ermäßigten Tarifs das Ziel die Annahme und die Auslastung des ÖPNV zu verbessern. Eine Steigerung der Fahrgastzahlen bedeutet dabei für alle Nutzer oft eine Verbesserung des Taktes und der Sicherheit¹. Die Ausgestaltung von Semesterticketmodellen obliegt den gesetzlichen Körperschaften, d.h. dem Studentenwerk bzw. der Studierendenschaft² sowie den für den ÖPNV zuständigen Verkehrsunternehmen (VU). Den bundesweiten Ordnungsrahmen für den ÖPNV stellt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) dar. Dessen Regelungen wirken sowohl wirtschaftsüberwachend als auch - lenkend. Die steuernde Funktion des PBefG ist zu erkennen an der Regelung zu Ausgleichszahlungen für VU, welche Ausbildungszeitkarten anbieten. Im dritten Abschnitt dieses Kapitels wird näher auf diese Zahlungen eingegangen.

1.1 Gesetzesentwicklung des Personenbeförderungsgesetzes

Das PBefG stellt 1934 zum ersten Mal eine Gesamtregelung des Linien – und Gelegenheitsverkehrs in Deutschland dar. Die darin enthaltenen Vorschriften „sollten Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gewährleisten.“³ Insbesondere dient dieses Gesetz der Wahrung „öffentlicher Interessen bei der Gestaltung von [...] Verkehrsleistungen.“⁴ Das PBefG wurde mittlerweile mehrfach novelliert, um den sich ändernden Rahmenbedingungen im Nahverkehr gerecht zu werden. Anlässe zu einer Gesetzesnovelle waren beispielsweise die deutsche Wiedervereinigung sowie die Bahnstrukturreform Ende 1993.⁵ In dieser Neufassung vom August

1 Vgl. Püttner (2000), S. 130.

2 Der Vertrag über ein Semesterticket erfolgt in Bundesländern mit verfasster Studierendenschaft zwischen dem Allgemeinen Studierendenausschuß (AStA) und dem Verkehrsunternehmen. In Baden-Württemberg nimmt das Studentenwerk die Rolle des Vertragspartners für den nicht-verfassten Unabhängigen Studierendenausschuß (UStA) ein. Daher wird in dieser Arbeit nur von dem Studentenwerk als Vertragspartner gesprochen.

3 Heinze (2007), S. 81.

4 ebenda

5 Muthesisus (2000), S. 13.

1990 wurde es zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 7. September 2007 (BGBl. I S. 2246).⁶

1.2 Rechtmäßigkeit des Semestertickets

Der Kauf eines Semestertickets steht nur der Gruppe der Studierenden als Form einer Ausbildungskarte zu. Daher wurde seine „Rechtmässigkeit, insbesondere Verfassungsmässigkeit [...] aus Gründen der Gleichbehandlung“⁷ z.B. gegenüber Schülern und Auszubildenden immer wieder in Frage gestellt. Die in Deutschland länderspezifischen Regelungen ermöglichen keine einheitliche Rechtsprechung. Allerdings hat das Bundesverwaltungsgericht 1999 entschieden, dass das Semesterticket Bestand haben wird.⁸ Die weite Verbreitung und Schaffung vieler individueller Einigungen zu einer solchen Ausbildungskarte favorisiert seine Rechtmäßigkeit. Püttner fasst diesen Trend in seinem Beitrag über das Semester-Ticket als „Besondere Vermarktungsform“ wie folgt zusammen:

„Die gebotene Abwägung zwischen dem Freiheitsinteresse der Studenten und dem öffentlichen Interesse u.a. an der Förderung des ÖPNV wird im Zeitalter des Umweltschutzes regelmäßig zugunsten der Zulässigkeit der Semester-Tickets ausgehen.“⁹

An dieser Stelle sei an den §39 PBefG. „Beförderungsentgelte und -bedingungen“ verwiesen, wonach sich die jeweilige Aufsichtsbehörde mit der Zulässigkeitsfrage zu befassen hat.¹⁰ Die Genehmigung der Entgelte eines Semestertickets kann nur an jedem Hochschulort individuell erfolgen. Dabei muss eine Berücksichtigung der lokalen Verkehrsinteressen, der wirtschaftlichen Situation des beteiligten VU sowie der Vereinbarungen zwischen Studentenwerk und VU über das Semesterticket erfolgen. Einen weiteren Einfluss auf die Gestaltung der Semesterticketregelung hat die zu erwartende Entwicklung der studentischen Verkehrsleistung.

6 Bundesministerium der Justiz, Personenbeförderungsgesetz. Berlin 2008:

URL: <http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/pbefg/gesamt.pdf> Stand: 29.02.2008

7 Püttner (2000), S.135.

8 ebenda

9 ebenda

10 vgl. PBefG., § 39 (1), siehe Anhang 2

1.3 Ausgleichszahlungen nach §45a PBefG

Der für diese Arbeit relevante Aspekt der öffentlichen Finanzierung des ÖPNV im Bereich von Ausbildungsfahrkarten wurde erstmals mit „Einfügung des §45a durch das 3.Gesetz zur Änderung des PBefG [...] mit Wirkung zum 1.1.1977 zu einem besonderen Gegenstand“ dieser Rechtsgrundlage.¹¹ Mit der deutschen Wiedervereinigung trat der §45a in den neuen Ländern und Ost-Berlin am 1.1.1992 in Kraft. Der Paragraph stellt bundesweit eine Einzigartigkeit dar, weil er eine „unmittelbar auf die staatliche Finanzierung gerichtete Vorschrift [...] über den Ausgleich von Fahrgeldeinbußen infolge von Tarifiermässigungen im Ausbildungsverkehr“¹² ist. Der Ausgleich erfolgt an die VU, die im Ausbildungsverkehr Schüler und Studierenden Vergünstigungen gewähren. Demnach erhält jedes VU Zuschüsse für Ausbildungskarten, zu denen auch das Semesterticket zählt. Die Bezuschussungssumme richtet sich nach dem jährlichen Umsatz, welcher mit Schüler- oder Ausbildungskarten sowie dem Semesterticket erwirtschaftet wird. Nach §45a (2) „Ausgleichspflicht“ lautet der Verteilungsschlüssel folgendermaßen: Ausgleichsbetrag =

$$0,5 * ([\text{Personen-km-Zeitkarten} * \text{Kostensatz}] - \text{Einnahmen Zeitkarten})^{13}$$

Der Kostensatz wird von der Landesregierung nach Durchschnittswerten repräsentativer Unternehmen festgelegt. Abweichungen aufgrund regionaler, betrieblicher oder verkehrstechnischer Unterschiede sind möglich. Der gleiche Absatz schreibt desweiteren eine Verringerung dieses Förderbetrags vor

„Der sich in Anwendung des Satzes 1 ergebende Ausgleichsbetrag wird für das Jahr 2004 um 4 von Hundert, für das Jahr 2005 um 8 von Hundert und vom Jahr 2006 an jeweils um 12 von Hundert verringert.“¹⁴

Die rückläufigen Ausgleichszahlungen werden von VU durch eine Verteuerung der Preise für Ausbildungskarten ausgeglichen. Eine detaillierte Betrachtung der Preisentwicklung der vom Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) angebotenen Ausbildungskarten Studikarte und ScoolCard wird in Kapitel 3.2.2 dargestellt.

¹¹ Heinze (2007), S.437.

¹² ebenda

¹³ vgl. PBefG., §45a (2). Siehe Anhang 1. Darstellung des Autors

¹⁴ ebenda

2 Semesterticketmodelle in Deutschland

Durch den hohen Bevölkerungsanteil von Studierenden in deutschen Universitätsstädten wird die lokale und regionale Verkehrssituation stark beeinflusst. Studierendenvertretungen, Studentenwerke und Hochschulen (HS) entwickeln seit 1991 in Zusammenarbeit mit lokalen VU unterschiedliche Semesterticketmodelle. In Abhängigkeit von der umgesetzten Modellvariante bestehen unterschiedliche Finanzierungsarten. Im Folgenden werden die beiden Modellvarianten Ein- bzw. Zweikomponentenmodell (EKM, ZKM) mit jeweils einem Beispiel zur Verdeutlichung der Unterschiede vorgestellt. An der Fachhochschule (FH) Darmstadt wurde zum Wintersemester (WS) 1991/92 bundesweit als erstes ein Semesterticket in der Konzeption eines EKM angeboten.¹⁵ Die dortige Studierendenvertretung erreichte damit eine Lösung der insbesondere für Studierende problematischen Situation, dass Bus – und Bahnnutzung weder in einem Ticket vereinbart waren noch für den Stadt – und Umlandkreis gemeinsam galten. Das „Darmstädter Modell“ ermöglichte in der Folge mit dem Studiausweis als alleinige Fahrtberechtigungskarte alle Verkehrsmittel am Hochschulstandort und in dessen Umland zu benutzen. Bundesweit folgten Bemühungen um am Standort angepasste Semestertickets mit dem Ziel eine sowohl preisgünstige als auch umweltfreundliche studentische Mobilität zu ermöglichen.

2.1 Ein-Komponenten-Modell

Bei dem EKM zahlen alle Studierende, welche an den teilnehmenden HS einer Stadt immatrikuliert sind, einen einheitlichen Pflichtbetrag an das lokale VU. Es sind somit auch solche Studierende zur Zahlung verpflichtet, die das Semesterticket nicht nutzen. Das VU kann mit konstanten Einnahmen wirtschaften, welche unabhängig von der Nutzerquote sind. Lediglich eine Fluktuation der Studierendenzahlen führt zu Schwankungen bei den Semesterticketeinnahmen. Diese Haushaltssicherheit honoriert das VU der

¹⁵ ReferentInnenrat der Humboldt-Universität zu Berlin (2007): HUch! Semtix 3.0. S.3.
URL: http://www.refrat.de/pdf/2007_semtix07_2_sonderausgabe.pdf Stand: 29.02.2008

Studierendenschaft, indem das Semesterticket günstiger als vergleichbare Ausbildungsfahrkarten angeboten wird. Seitens der Verkehrsbetriebe entstehen nahezu keine Personal- und Verwaltungskosten, da die Zahlung über die Rückmeldegebühr der Studierenden an die Universitätsverwaltung bzw. das Studentenwerk erfolgt. Folglich werden Verkaufsstellen entlastet. Der Studierende hat also den Vorteil, dass der gültige Semesterausweis ohne Umweg gleichzeitig als Zeitfahrkarte genutzt werden darf. Das EKM bietet den ökologischen Vorteil, dass es den Nutzern die Möglichkeit zur Substitution des individual-motorisierten Verkehrs (IMV) bietet. Es ist anzunehmen, dass diese Möglichkeit zur Beförderung durch öffentliche Verkehrsmittel von allen Studierenden in unterschiedlichem Umfang im Laufe eines Semesters einmal in Anspruch genommen wird. Da der Beitrag von allen Immatrikulierten gezahlt wird, sinkt der Preis des Semestertickets ähnlich einer Querfinanzierung. Die weite Verbreitung des EKM erklärt sich mit dieser Orientierung am Solidaritätsprinzip. Es ist allerdings zu beachten, dass das Vorliegen eines Volltickets für alle Immatrikulierten ebenso die Gefahr eines Substitutionseffektes zum Nachteil von umweltfreundlichen Mobilitätsformen (z.B. Fahrrad, zu Fuß) beinhaltet.¹⁶ Dieser Effekt, welcher stark ortsabhängig und auch nur schwer messbar ist, tritt aufgrund der pauschalen Nutzungsmöglichkeit der schienengebundenen Verkehrsformen oder Busse auf.

Als Beispiel eines EKM ist auch das Semesterticket der Stadt Hamburg anzuführen. Dort kostet das Ticket sowohl im WS 2007/08 als auch im SS 2008 135,- EUR (Preis im SS 2007: 134,- EUR). In diesem Preis ist ein Betrag von 1,50 EUR enthalten, welcher in einen Semesterticket-Härtefallfond fließt.¹⁷ Der Allgemeine Studierendenausschuß (AStA) der Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW) Hamburg ermöglicht in den folgenden vier nachzuweisenden Fällen eine Rückerstattung des Semesterbeitragsanteil für das Semesterticket i.H.v. 135 EUR (WS 2007) aus diesem Fond¹⁸:

¹⁶ Weichbrodt (2001), S. 172.

¹⁷ Universität Hamburg: Semesterbeitrag und Semesterticket. Hamburg, Oktober 2007.

URL: <http://www.verwaltung.uni-hamburg.de/vp-2/5/Downloads/Semesterbeitrag.pdf>.

Stand: 29.02.2008

¹⁸ Studierendenzentrum der HAW: <http://www.haw-hamburg.de/1483.html> Stand: 29.02.2008

- (a) Krankheit: Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht möglich
- (b) Ortsabwesenheit: Praktikum in einer anderen Stadt oder studienbezogener Auslandsaufenthalt
- (c) räumliche Gründe: Wohnung liegt im unmittelbaren Nahbereich zum Fachbereich.
- (d) soziale Gründe: studentische Kostenplanung ist ohne Fahrtkosten angelegt

Zunächst wird aber der Betrag von jedem Studierenden bezahlt. Da die Rückerstattung aus dem Fond geschieht, entstehen dem Verkehrsbetrieb keine finanziellen Einbußen.

2.1.1 Verkehrszählungen

Bei der Implementierung eines EKM ist es nicht möglich, die Anzahl derjenigen Studierenden zu ermitteln, welche das Ticket auch tatsächlich nutzen. Diese Kennzahl wird jedoch von dem VU als Berechnungsgrundlage für die Beantragung von Ausgleichsgeldern nach §45a benötigt, wie in Kapitel 1.3 beschrieben wurde. Daraus leitet sich die Notwendigkeit der Durchführung von Verkehrszählungen ab. Meist werden diese durch beauftragte Firmen durchgeführt. Die anfallenden Kosten können sowohl vom VU, meist Auftraggeber, als auch von der betroffenen Studierendenvertretung bzw. dem Studentenwerk getragen werden. Bei der Einführung eines Volltickets ist dieser Aspekt zu beachten, denn die Kosten fallen turnusmässig bei jeder Zählung an und können dem Studentenwerk oder der Studierendenvertretung in Rechnung gestellt werden, falls diese als Vertragspartner des VU fungieren und ein EKM bei Vertragsabschluß befürwortet haben.

2.1.2 Zusatzleistungen

Die Leistung eines Semestertickets im EKM umfasst die freie Fahrzeit für eine Person im gesamten Verbund über die Gültigkeitsdauer der Zeitkarte. Innerhalb dieses Modells gibt es vereinzelt zusätzlich zu der beschriebenen Basisleistung

weitere Angebote. Beispielsweise ist im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) neben der dauerhaften kostenlosen Fahrradmitnahme eine kostenfreie Begleitung des Semesterticketinhabers durch eine weitere Person zu bestimmten Zeiten möglich. Von montags bis freitags ab 19 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen ganztags (inklusive 24.12. und 31.12.) darf der Besitzer eines Semestertickets eine weitere Person im gesamten VRR-Gebiet mitnehmen. Desweiteren können Inhaber eines VRR – Semestertickets die Nutzung von Anrufsammeltaxen zu einem reduzierten Fahrpreis in Anspruch nehmen.¹⁹

2.2 Zwei-Komponenten-Modell

Es liegt eine zweigeteilte Finanzierungsform vor. Die für alle Studierende verpflichtende erste Komponente ist der Sockelbeitrag (SB). Dieser wird von dem Vertragspartner, üblicherweise Studentenwerk oder Studierendenschaft, an das VU entgolten und ist preislich langfristig festgeschrieben. Der SB stellt eine Querfinanzierung der zweiten Komponente dar. Diese besteht in dem freiwilligen Aufpreis für ein ganztägig gültiges Semesterticket. Der Zeitfahrausweis kann somit für jeden Studierenden, der auf das Vollticket angewiesen ist, preisgünstiger angeboten werden. Der Anspruch der Studierenden auf diesen vergünstigten Sondertarif stellt den wesentlichen Vorteil des ZKM dar. Ebenso garantiert es Wahlfreiheit und verpflichtet niemanden zum Kauf des Tickets, welcher eine finanzielle Belastung und somit eine Zugangsbarriere zur Hochschule darstellen könnte. Positiv ist aus ökologischer Sicht, dass der nicht-motorisierte Verkehr bei diesem Modell unangetastet bleibt. Wer möchte, kann weiterhin auf das Ticket verzichten und Fahrrad fahren. Die Umlenkungseffekte zugunsten von Bus- und Bahn sind folglich weniger stark als bei dem EKM (vgl. Kap. 2.1).²⁰ Aus der Perspektive des VU bietet das ZKM hinsichtlich Wirtschaftlichkeit ein beherrschbares Kalkulationsrisiko. Die verkauften Fahrtberechtigungskarten unterliegen üblicherweise saisonalen Schwankungen zwischen SS und WS. Einen Überblick über die Verkaufszahlen der Studikarte in Karlsruhe liefert die

¹⁹ Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Tickets und Tarife, Semesterticket. URL:

http://www.vrr.de/de/tickets_und_tarife/vielfahrer/semesterticket/index.php. Stand: 29.02.2008

²⁰ Püttner (2000), S. 132

Abbildung 3.4.

2.2.1 Sockelbeitrag

Diese erste Komponente stellt eine Gebühr dar, die von allen Studierenden der am Vertrag über das Semesterticket beteiligten Hochschulen erhoben wird. Zu unterscheiden sind zwei Methoden bei der halbjährlich anfallenden Zahlung an das VU:

Üblicherweise wird der Sockelbetrag mit der Rückmeldegebühr vom Studentenwerk eingezogen und an das VU überwiesen. Damit werden schwankende Studierendenzahlen, nach denen die Gesamtsumme variieren kann, direkt berücksichtigt.

In der alternativen Ausgestaltungsmethode haben sich VU und Studentenwerk auf eine feste Summe geeinigt, welche als erste Komponente dem VU zusteht. Damit trägt das Studentenwerk das Risiko von Mindereinnahmen bei rückläufigen Studierendenzahlen, gleichzeitig könnte diesem bei steigenden Studierendenzahlen ein Überschuß entstehen.²¹

Beide Vorgehen sparen dem VU Vertriebs – und Verwaltungsaufwand. Desweiteren bedeuten die summierten Sockelbeitragszahlungen einen sicheren halbjährlichen Ertrag für das VU. In Karlsruhe zahlen beispielsweise semesterweise ca. 30.000 Studierende einen SB von 14,80 EUR.²² Der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) erhält also zweimal jährlich ca. 450.000 EUR von dem Studentenwerk Karlsruhe.

2.2.2 Leistungsausgestaltung

Mit dem SB sind Basisleistungen verbunden, die jeder Studierende in Anspruch nehmen darf. Deren Ausgestaltung variiert je nach Verkehrsverbund. Zwecks guter „Vermittelbarkeit gegenüber den von der Anspruchnahme des ÖPNV-Angebotes faktisch ausgeschlossenen Studierenden“²³ ist eine wohl überlegte

21 Püttner (2000), S. 134.

22 Im Wintersemester 2007/08 waren 30.737 Studierende an Karlsruher Hochschule immatrikuliert. Stadt Karlsruhe, Stadtentwicklung:
<http://www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/siska/sgt/sgt09220.htm>. Stand: 16.04.2008

23 Püttner (2000), S. 132.

Leistungs – und Preisgestaltung des SB wichtig. Eine Übersicht einiger SB-Leistungen von unterschiedlichen Verkehrsverbänden stellt die Tabelle 2.1 dar.

Stadt	VU	SB	Basisleistung	Aufpreis Vollticket	
				SS 2008	SS 2008
		SS 2008		Stadtgebiet	Verbundraum
Karlsruhe	KVV	14,80 EUR	Täglich 19:00 Uhr bis Betriebsschluß		107,50 EUR
Halle (Saale)	MDV	15,00 EUR	Mo – Fr 19 – 5 Uhr, Sa/So, Feiertags ganztägig, Rad frei	65,00 EUR	
Ulm	DING	19,00 EUR	Mo-Fr ab 19 Uhr, Sa/So ganztägig + ausgew. Linie 4,14		79,00 EUR
Freiburg	RVF	19,00 EUR	Tägl. 19:30 bis Betriebsende, Ermässigung Nachtverkehr	69,00 EUR	
Leipzig*	LVB	19,90 EUR	Mo – Fr 19 – 5 Uhr, Sa/So, Feiertags ganztägig	64,80 EUR	74,00 EUR
Heidelberg	VRN	20,00 EUR	Täglich ab 19 Uhr (5 EUR des SB für Abendnutzung)		110,00 EUR
Stuttgart	VVS	33,90 EUR	Mo – Fr ab 18 Uhr, Sa/So, Feiertags ganztägig		163,50 EUR

* SB ab WS 2008 bis SS 2012 im Mittel bei 28,- EUR

Tabelle 2.1: Vergleich von Basisleistungen im ZKM

Es wird deutlich, dass es sich bei dem SB für das Semesterticket im KVV um den niedrigsten Betrag aller verglichenen Verkehrsverbände handelt. Die dazugehörige Basisleistung fällt mit der Freifahrtregelung ab 19 Uhr an Wochentagen gering aus, da die meisten anderen aufgeführten VU zusätzlich eine ganztägig freie Fahrt am Wochenende und an Feiertagen einräumen. Neben dem Vertrag mit dem Verkehrsverbund über die Zahlung des SB unterhalten einige Studentenwerke bzw. Studierendenschaften weitere Kooperationen, um Studierenden vergünstigte Mobilitätsangebote zu ermöglichen. Diese lassen sich nach zwei Grundsätzen unterscheiden:

1. Sonderkonditionen zur Nutzung ohne Beteiligung am SB

Die Aussicht auf Neukunden führt zu vergünstigten Angeboten für Studierende. Im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) können Inhaber des Semestertickets beispielsweise vergünstigte Angebote der Stadtmobil CarSharing nutzen. Die einmalige Anmeldegebühr beträgt im sogenannten VRN-Tarif 30 EUR (statt 60 EUR) und die Kautions ist reduziert auf 200 EUR (statt 400 EUR). Der Monatsbeitrag von 5 EUR bleibt gleich.²⁴ In der Region Stuttgart der Stadtmobil

24 Stadtmobil Carsharing, URL: <http://www.stadtmobil.de/rhein-neckar>, Stand: 29.02.2008

CarSharing entfällt für Inhaber des Stuttgarter Semestertickets die Zahlung der Aufnahmegebühr, die Kautions betragt nur 200 EUR (statt 550 EUR) und die monatliche Grundgebühr senkt sich auf 4,- EUR (statt 7,- EUR).²⁵

Die Firma Stadtmobil CarSharing in der Region Karlsruhe bietet keine vergünstigten Nutzungsbedingungen für Studierende.

2. Finanzierung eines Fonds mittels Abgaben aus SB

In Einvernehmen mit der Studierendenschaft, dem Verkehrsbetrieb und dem Studentenwerk kann ein kleiner Anteil von z.B. 5% des SB in einem Fond gesammelt und für klar definierte Zwecke verwendet werden. In Leipzig werden aus dem dortigen „Fahrradtopf“ jährlich 20.000 EUR an zwei studentische Selbsthilfe-Fahrradwerkstätten gezahlt sowie eine Transportervermietung bezuschusst.²⁶ Derzeit fließt von jedem der 26.000 Studierenden nur 0,10 EUR des gezahlten SB i.H.v. 28 EUR in diesen Fond, jedoch ist eine Erhöhung auf 0,50 EUR bis 1,00 EUR geplant.²⁷

25 Stadtmobil CarSharing, Region Stuttgart. URL: <http://www.stadtmobil.de/stuttgart/index.html>.
Stand: 01.03.2008

26 StudentInnenrat Universität Leipzig. <http://www.stura.uni-leipzig.de/37.html>.
Stand: 15.03.2008

27 Aussage des Referenten für Ökologie und Verkehr, Studierendenrat Leipzig, am 21.02.2008

3 Semesterticket des Karlsruher Verkehrsverbundes

Dieses Kapitel soll dem Leser ein Verständnis für das Ticketmodell in Karlsruhe und die örtlichen Gegebenheiten vermitteln. Der KVV wird kurz in seiner Organisationsstruktur und mit einigen Eckdaten aus dem Wirtschaftsbetrieb vorgestellt. Darauf aufbauend folgt die Beschreibung der Studikarte als Semesterticketmodell mit Preisentwicklung seit der Einführung im Jahr 1996 und den derzeitigen Nutzerzahlen.

3.1 Karlsruher Verkehrsverbund

Baden-Württemberg kann mit 21 Verkehrsverbänden als zersplittert betrachtet werden. „Bei einem Blick auf die Landkarte aller Verkehrsverbände in Deutschland fällt die unterschiedliche Struktur der Verbände in Baden-Württemberg im Gegensatz zu Entwicklungen in anderen Bundesländern auf.“²⁸ Der KVV ist 1994 als Gesellschaft aus der Zusammenführung von 20 unabhängigen VU in der Region mittlerer Oberrhein und Südpfalz entstanden. Diese Verwaltungsgesellschaft koordiniert die Transportleistungen der Unternehmen, die in ihrem Auftrag fahren. Der KVV besitzt also keine eigenen Omnibusse oder Bahnen.

3.1.1 Struktur

Die Organisationsstruktur des KVV ist in drei Ebenen unterteilt, welche in Abbildung 3.1 ersichtlich werden. Auf der politischen Ebene finden sich die folgenden sieben Städte und Landkreise als Gesellschafter: Stadt Karlsruhe, Landkreis Karlsruhe, Landkreis Rastatt, Stadt Baden-Baden, Landkreis Germersheim, Stadt Landau und Landkreis Südliche Weinstraße. Deren Vertreter kommen zweimal jährlich auf der Aufsichtsratsversammlung zusammen. Der Aufsichtsratsvorsitzende ist der amtierende Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe, Heinz Fenrich. Auf der Regieebene koordiniert die KVV GmbH die eingekauften Leistungen der Unternehmen. Diese lassen sich auf der Betreiber-Ebene unterteilen in bundes – bzw. landeseigene sowie kommunale und private VU.

²⁸ Lieb, Matthias (2004): S.3.

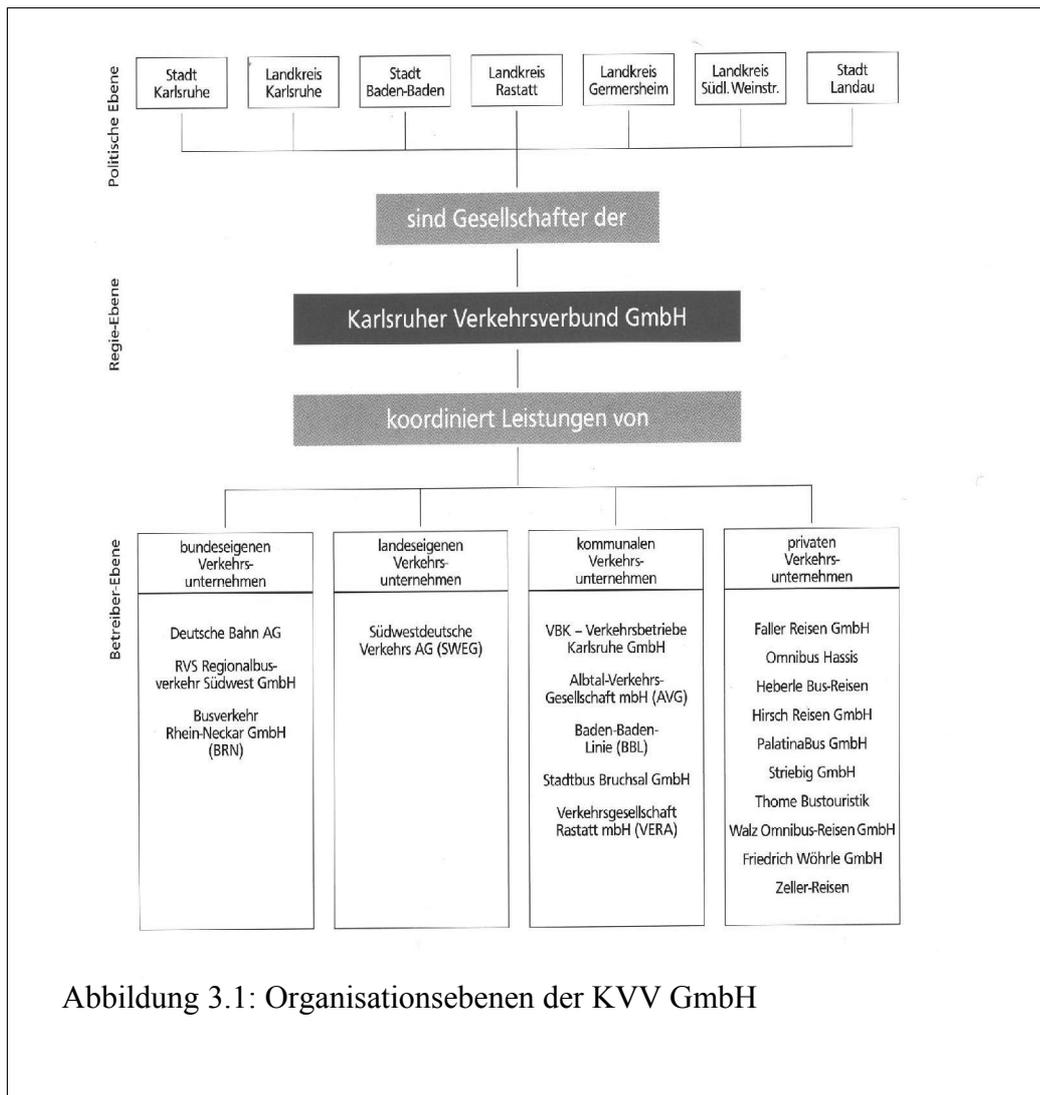


Abbildung 3.1: Organisationsebenen der KVV GmbH

3.1.2 Geltungsbereich und Nachbarverkehrsverbünde

Das KVV-Netz erstreckt sich über eine Fläche von ca. 3.500 km². Es reicht von Waghäusel im Norden bis nach Bühl im Süden, von Eppingen im Osten bis nach Bad Bergzabern im Westen. Im Stadtnetz betreiben die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) 68 km Stadtbahnlinien. Im Umland umfasst das Betriebsstreckennetz der Albtalverkehrsgesellschaft (AVG) 460 km Gleisanlagen. Das Tarifgebiet des KVV ist umgeben von sechs direkten Nachbarverbänden.²⁹

²⁹ Übersicht der Nachbarverbände entnommen aus: <http://www.oepnv-info.de/dkarte/index.php>, Stand: 26.02.2008

- gen Norden und Westen: Verbund Rhein Neckar (VRN)
- gen Nordosten: Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehr (HNV)
- gen Osten: Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE) und
Verkehrsgemeinschaft Bäderkreis Calw (VGC)
- gen Südosten: Verkehrsgemeinschaft Freudenstadt (VGF) und
Tarifverbund Ortenau (TGO)

3.1.3 Karlsruher Modell

Eine technische und infrastrukturelle Besonderheit im Verbundgebiet des KVV stellt die gleichzeitige Befahrbarkeit von innerstädtischen und regionalen Gleisen dar. Die ausserstädtischen Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG (DB) werden bei 15.000 Volt Wechselstrom und 16 2/3 Hertz betrieben. Die Straßenbahn hingegen fährt unter 750 Volt Gleichstrom. In den 90er Jahren entwickelten die VBK gemeinsam mit der AVG eine Systemwechseleinrichtung, „um mit einem Fahrzeug auf beiden Netzen fahren zu können.“³⁰ Das sogenannte „Karlsruher Modell“ hat als schienengebundenes Nahverkehrssystem damit seit 1992 eine umsteigefreie Stadt-Umland-Verbindung geschaffen. Von 181 Stadtbahnwagen sind 121 Fahrzeuge mit der Systemwechseleinrichtung ausgestattet. Die Streckenlänge der Stadt-/Straßenbahnen umfasst 380 km, von denen 146 km dank der Wechelvorrichtung auf DB-Strecken verlaufen können.³¹

3.1.4 Wirtschaftliche Eckdaten

Der KVV publiziert in etwa zweijährigen Abständen einen Verbundbericht mit den Entwicklungen und Statistiken zu Fahrgastbewegungen und Einnahmen aus dem Wirtschaftsbetrieb des abgeschlossenen Jahres. Die in diesem Kapitel aufgeführten Daten und Fakten sind aus dem Bericht vom 31.12.2006. Im Jahr 2006 umfasste der KVV 19 Verbundunternehmen, welche Fahrgeldeinnahmen i.H.v. ca. 100 Mio. EUR erwirtschafteten. Da in dem Gebiet des KVV 1,3 Mio.

30 Internetseite des KVV. URL:http://www.kvv.de/kvv/der_kvv/karlsruher_modell.php?navid=70
Stand: 28.02.2008

31 KVV Verbundbericht. Stand: 31.12.2006

Einwohner leben, entspricht das einem jährlichen Umsatz von ca. 77 EUR pro Einwohner. Die Tabelle 3.1 liefert eine Übersicht der vier grössten Fahrgastkartengruppen. Es lassen sich aus den angegebenen Fahrgastbewegungen keine Umsatzzahlen ermitteln, da die Anzahl der Fahrgäste nicht der Anzahl der Ticketkäufer entspricht. Es ist ersichtlich, dass die Ausbildungskarten Studikarte und Scoolcard einen hohen Fahrgastanteil ausmachen. Die Kundengruppen Studierende und Schüler sind auf eine preisgünstige Ausgestaltung der Ausbildungsfahrkarten angewiesen.

Stand: 31.12.2006	Fahrgastanteil	Absolut [Mio.]	Preis [EUR]
Scoolcard	36,0%	56,9	345
Studikarte	10,8%	17,0	210*
Umwelt-Jahreskarte	15,1%	23,9	600**
Karte ab 60	9,9%	15,6	342

* Jahrespreis = 102,50 + 107,50 ** gemittelt, entspricht 3 – 4 Waben

Tabelle 3.1: Fahrgastkartengruppen des KVV

3.2 Vereinbarung über die Studikarte

Vor Einführung des Semestertickets in Karlsruhe, gab es eine Semesterkarte, welche gestaffelt nach Gültigkeitsdauer (4 - 5 Monate) und Geltungsbereich (Stadt, 3 Zonen, 6 Zonen, Netz) zwischen 120,- und 400,- DM kostete.³² Die Ausbildungskarte für die Bereiche Stadt bzw. Netz kostete 40,- DM bzw. 100,- DM. Die ScoolCard wurde mit dem Schuljahr 1997/98 zum Preis von 480 DM/Jahr eingeführt.³³ Das Studentenwerk Karlsruhe hat mit dem KVV 1996 eine Vereinbarung über die Studikarte mit der Festlegung auf ein ZKM geschlossen. Der Studierendenschaft der Karlsruher Hochschulen wurde über einen Ausschuß eine beratende Funktion zugestanden. Im Studiticket-Ausschuß sitzen jeweils ein studentischer Vertreter der beteiligten HS.³⁴

³² Die Preisangaben stammen aus der Zeit vor der Währungsumstellung zum Euro.

³³ Aussage von Andreas Ceder, Mitarbeiter des KVV. Email vom 07.02.2008

³⁴ Vgl. Anhang 4: Vereinbarung über die Studikarte zwischen dem KVV und dem Studentenwerk Karlsruhe.

3.2.1 Genese

In Vorbereitung der Einführung des Semestertickets wurden von der Studierendenschaft, also dem UStA und dem Studierendenparlament (StuPa), vier Studiticket-Alternativen ausgearbeitet, welche auf die in Kapitel 2 vorgestellten Ein- bzw. Zwei-Komponentenmodelle zurückzuführen sind.

	Name	Grundmodell	Finanzierung	Leistung für alle
Modell 1	Komplett-Modell	EKM	Alle Studierende, Erhöhung Semesterbeitrag < 100 DM	Semesterticket für die ganze Region
Modell 2	Soli-Modell	ZKM	Solidaritätsbeitrag ca. 15 DM, Semesterticket für < 70 DM	Semesterticket wird günstiger angeboten: < 70 DM
Modell 3	Öko-Modell	ZKM	Solidaritätsbeitrag < 35 DM, Semesterticket für < 70 DM	Freie Fahrt an WE ganztägig und ab ca. 19 Uhr abends
Modell 4	Rabatt-Modell	ZKM	Solidaritätsbeitrag < 25-30 DM, Semesterticket für < 70 DM	Fahrt zum halben Preis am WE und ab ca. 19 Uhr abends

Tabelle 3.2: Studiticket-Alternativen vor Einführung im Jahr 1996

Die Mehrzahl von ZKM-Alternativen in Tabelle 3.2 zeigt, dass eine Solidaritätslösung in differenzierter Ausgestaltung angestrebt wurde. Studierende, die ausserstädtisch wohnen und pendeln müssen, sind auf das Ticket angewiesen. Sie profitieren allerdings auch von günstigeren Mieten. Innerstädtisch Lebende können sich das Ticket sparen, wenn sie Rad fahren. Dieser möglichen Einsparnis stehen aber möglicherweise höhere Mieten gegenüber. Die Solidarität besteht darin, dass alle einen erhöhten Semesterbeitrag zahlen müssen und dafür einen günstigeres Semesterticket kaufen dürfen (Soli-Modell) bzw. Basisleistungen in Anspruch nehmen können (Öko- / Rabatt-Modell). Die Höhe des Sockelbetrages ist abhängig von der Leistung für alle, während der Preis des vergünstigten Semestertickets in allen Fällen des ZKM unter 70 DM liegen soll. Die in der Übersicht bei den Modellvarianten 3 und 4 angestrebten Wochenendleistungen scheiterten in den Gesprächen zu einer Einführung an dem Widerstand des KVV. Ebenso konnten einige Zusatzvereinbarungen, wie z.B. ein Guthabenkonto sowie eine pendlerfreundliche VRN/KVV – Anschlussregelung nicht umgesetzt werden. Das Guthabenkonto sollte bei Mehreinnahmen aus Verkäufen der Studikarte aufgefüllt werden, um Preiserhöhungen ausgleichen zu können.

3.2.2 Nutzerzahlen

Saisonbedingt schwanken die Nutzerzahlen der Studikarte immer zwischen Sommer- und Wintersemester (SS, WS). Desweiteren begünstigt zum WS die hohe Zahl von Studierenden im Erstsemester eine erhöhte Anzahl von verkauften Studikarten. Die Tabelle 3.3 liefert einen Überblick über die realisierten Verkaufszahlen. Mit einem Übergangsticket kann der Inhaber aus einem benachbarten Verkehrsverbund (üblicherweise dem VRN) in den Bereich des KVV pendeln. Aus den jährlich steigenden Verkaufszahlen lässt sich folgern, dass das in Karlsruhe praktizierte ZKM mit der Studikarte auf eine hohe Akzeptanz trifft.

	Studikarten (SS/ WS)		Übergangstickets (SS/WS)
1996		10.311	0
1997	8.866	13.903	0 / 1236
1998	12.087	14.696	1364 / 1673
1999	12.687	15.772	1631 / 1806
2000	13.485	16.925	1682 / 1687
2001	15.077	19.132	1746 / 1945
2002	16.736	20.219	1824 / 2169
2003	17.796	20.856	2051 / 2272
2004	17.931	21.341	2209 / 2434
2005	18.828	21.456	2424 / 2571
2006	18.562	21.809	2385 / 2683
2007	18.697	22.289	2627 / 2527

Tabelle 3.3: Verkaufte Studikarten und Übergangstickets seit Einführung

3.2.3 Preisentwicklung

Bei der Einführung der Studikarte im Jahr 1996 kostete diese 100,- DM. In der Vereinbarung über die Studikarte regelt §4 zur „Komplementärfinanzierung durch das Studentenwerk“ die Höhe des SB.: „Zur Mitfinanzierung dieses Angebotes gemäß §1 und §2 entrichtet das Studentenwerk an den KVV für jedes Semester

einen Betrag von 29 DM pro berechtigtem und [...] zahlungspflichtigen Studierenden der beteiligten Hochschulen.“³⁵ Der SB ist mit der Währungsumstellung bei 14,80 EUR unverändert geblieben und seither nicht verändert worden. Der Aufpreis für die Studikarte hingegen hat deutliche Preissteigerungen erfahren und kostet 102,50 EUR zum Sommersemester 2008. Die Vereinbarung über das Semesterticket erlaubt dem KVV zu Beginn eines Semester eine Tarifierpassung für das Gesamtvolumen, welche sich an der „Tarifierpassung für die Ausbildungskarten des KVV“ orientiert.³⁶ Diese beinhalten desweiteren die Ausbildungsmonatskarte und die Jahresnetzkarte ScoolCard. Daher kann man davon sprechen, dass die halbjährlich gültige Studikarte in seiner Preisentwicklung der ScoolCard folgt. Im Jahr 2004 lag eine einheitliche Verteuerung von 1,- EUR pro Monat bei Studikarte und ScoolCard vor. Letztere verteuerte sich folglich um 12 EUR auf 300 EUR. Eine Übersicht über die Preisentwicklung gibt die Tabelle 3.4.

³⁵ Vgl. Anhang 4. Vereinbarung über die Studikarte (1996): §4 Absatz 1. Komplementärfinanzierung durch das Studentenwerk

³⁶ Vgl. ebenda. §1 Absatz 3, Studikarte.

	Studikarte (Semester- karte)	+ SB = Summe	Änderung z. Vorjahr	Änderung seit Einführung	ScoolCard (Jahres- karte)	Änderung z. Vorjahr	Änderung seit 1997
		14,80 €					
WS 1996/97	51,00 €	65,80 €	Neueinführung		k.A.	k.A.	
WS 1997/98	54,00 €	68,80 €	4,56%	4,56%	245,42 €	k.A.	
WS 1998/99	56,00 €	70,80 €	2,91%	7,60%	245,42 €	0,00%	0,00%
WS 1999/00	59,00 €	73,80 €	4,24%	12,16%	255,65 €	4,17%	4,17%
WS 2000/01	62,00 €	76,80 €	4,07%	16,72%	268,42 €	5,00%	9,37%
WS 2001/02	65,00 €	79,80 €	3,91%	21,28%	268,00 €	-0,02%	9,20%
WS 2002/03	68,00 €	82,80 €	3,76%	25,84%	276,00 €	2,99%	12,46%
WS 2003/04	74,00 €	88,80 €	7,25%	34,95%	288,00 €	4,25%	17,35%
WS 2004/05	80,00 €	94,80 €	6,76%	44,07%	300,00 €	4,17%	22,24%
WS 2005/06	89,00 €	103,80 €	9,49%	57,07%	318,00 €	6,00%	29,57%
WS 2006/07	95,00 €	109,80 €	5,78%	66,87%	330,00 €	3,77%	34,46%
WS 2007/08	102,50 €	117,30 €	6,83%	78,27%	345,00 €	4,55%	40,58%
WS 2008/09	107,50 €	122,30 €	4,26%	85,87%	355,00 €	2,90%	44,65%
Bisher gilt für WS 08/09 nur Preis des SS 08; Erhöhung zu erwarten							

Tabelle 3.4: Preisentwicklung Studikarte und ScoolCard

4 UStA Umfrage zum Semesterticket

Zum Wintersemester des Jahres 2005/06 erfuhr das Studiticket eine Preissteigerung um 9,- EUR auf 89,- EUR, welches einer Erhöhung von 1,50 EUR pro Monat entspricht. Diese Entwicklung führte bei der Studierendenvertretung der Universität, dem UStA, zu vermehrter Aktivität hinsichtlich dieser Thematik. Im Studiticket-Ausschuß, der sich nach der Vereinbarung über die Studikarte aus Vertretern aller Hochschulen konstituiert, wurde die Durchführung einer Umfrage zur Nutzung des Semestertickets an allen Karlsruher Hochschulen geplant.

4.1 Zielsetzung und Durchführung

Diese in der folgenden Ausführung genannte KVV-Umfrage sollte in der Form von ausgeteilten Papierfragebögen 3000 Studierende an allen Karlsruher Hochschulen erreichen. Das entspricht ca. 10% der an allen Hochschulen immatrikulierten Studierenden. Ziel war die Überprüfung der Akzeptanz des Semestertickets und Schaffung einer Datenbasis, aus welcher sich Argumente gegen eine weitere Preissteigerung sowie Vorschläge zu einer Verbesserung der angebotenen Leistung ableiten lassen. Als Teilziele werden aufgelistet:

- Nutzergruppen (nach HS, Zeit) identifizieren,
- Anreiseprofile dieser Gruppen hinsichtlich zurückgelegter Entfernung und Wahl des Verkehrsmittels ermöglichen,
- Nutzungsgrad von Bus und Bahn im wöchentlichen Mittel und nach Tageszeitpunkt überprüfen,
- Datenbasis schaffen zur Überprüfung der tatsächlichen Belastung des KVV-Netzes durch Studikarteninhaber,
- Abhängigkeitsgrad der Studiticket-Käufer vom ÖPNV-Angebot für den Weg zur HS herausfinden,
- Zufriedenheit mit der Leistungsausgestaltung des ZKM ermitteln und
- Freiraum für Vorschläge zu Leistungserweiterungen per Textfeld bieten.

4.1.1 Konzeption des Fragebogens

Diese Arbeit nahm einen Zeitraum von einem Jahr in Anspruch. Bereits im SS 2006 war ein Fragebogen gemeinsam mit dem KVV erarbeitet worden. Im WS 2006 wurde die Konzeption unter alleiniger studentischer Federführung fortgesetzt. Es bestand Einigkeit darüber, dass die Fragen an den vorher definierten Zielen zu orientieren sind. Desweiteren wurden die Fragen so formuliert, dass eine Auswertung zum Vorteil der Studierendenschaft gegeben ist. Der KVV zeigte sich einverstanden mit dem erarbeiteten zweiseitigen Fragebogen. Dieser enthält im ersten Teil Fragen zur Person. Es werden Hochschule, Semester, Wohnsitz und zur Verfügung stehende Verkehrsmittel (Auto, Motorrad oder Roller) der Befragten ermittelt. Der zweite Teil umfasst Fragen zu der Nutzung der Studikarte und identifiziert ob, wann und wie oft die Studikarte für Fahrten zur Hochschule genutzt wird. Im letzten Abschnitt des zweiten Teils sind Angaben zu erwünschten Leistungserweiterungen anhand einer Auswahlliste und einem Freitextfeld möglich. Die darin aufgeführten Optionen auf Leistungserweiterung enthielten in der ersten Ausarbeitung Preisangaben. Der verwendete Fragebogen³⁷ enthält diese nicht mehr, da Aussagen zu Grenzkosten nach einer Fragestellung wie „Bist Du bereit für diese Leistungserweiterung 2,50 EUR mehr zu zahlen?“ das Risiko birgen, dass sich sowohl Studierende als auch VU daran orientieren. Damit verlieren die Vertragspartner, d.h. Studentenwerk, UStA und KVV, Verhandlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten.

Die technische Umsetzung erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Institut für Soziologie, welches mit der „EvaSys“ Evaluationssoftware, einer Duplex-Druckvorlage des zweiseitigen Fragebogens und einem Dokumentenscanner die Möglichkeiten zur automatisierten Auswertung zur Verfügung stellte.³⁸

³⁷ Vgl. Anhang 3: Fragebogen der KVV-Umfrage

³⁸ Die kostenfreie Nutzung der Infrastruktur des Institutes und die Übernahme der Druckkosten sind dem Rektorat, insbesondere Herrn Becker zu verdanken.

4.1.2 Durchführung

Die Durchführung der Umfrage erfolgte während des SS 2007 an allen Karlsruher Hochschulen, koordiniert durch den UStA der Universität und den Autor. Die jeweiligen Studierendenvertretungen führten an ihrem Hochschulstandort die Umfrage durch. An der Universität wurden die Fragebögen in Lehrveranstaltungen, im mittäglichen Mensabetrieb am Adenauerring 7 und rund um die Einrichtung des Arbeitskreises Kultur und Kommunikation (AKK) auf dem Campus an Studierende ausgegeben und nach Bearbeitung wieder eingesammelt. Desweiteren wurden Umfragebögen über die Fachschaftenkonferenz (FSK) an allen Fachschaftsbüros ausgelegt, beworben und ausgefüllt an den UStA zurückgegeben. Diese hinsichtlich Studiengang und Fachsemester unterschiedliche Verteilung diente dazu, eine heterogene und ausgewogene Struktur der an der Umfrage beteiligten Studierenden zu erreichen.

Hochschule	Anzahl Studierende	Ausgegebene Bögen	Geplanter Rücklauf	Realer Rücklauf
Uni	18515	4500	2250	2073
HS	5845	1500	750	227
PH	3301	800	400	297
BA	1909	400	200	83
HfM	545	200	100	56
HfG	412	200	100	22
Kunstakademie	316	200	100	22
<i>Summe</i>	<i>30843</i>	<i>7800</i>	<i>3900</i>	<i>2780</i>

Tabelle 4.1: Umlauf der Umfragebögen nach HS

Unter Annahme einer Rücklaufquote von 50% und der Zielsetzung einer Stichprobe von 3000 befragten Studierenden, wurde die Tabelle 4.1 für eine Übersicht der ausgeteilten und rückläufigen Umfragebögen an jeder Hochschule verwendet. Der tatsächliche Stichprobenumfang beträgt 2952 Bögen. Aus den Rohdaten geht deutlich hervor, dass 172 Befragte keine Angaben zur Hochschule gemacht haben bzw. deren Angaben zur Hochschule bei der automatisierten Auswertung nicht erkannt worden sind.

4.2 Ergebnisse und Auswertung

In Orientierung an den in Kapitel 4.1 identifizierten Teilzielen setzt sich der zweiseitige Umfragebogen aus zwei Teilen zusammen.³⁹ Die Fragen 1.1 bis 1.4 beziehen sich auf die Person. Im zweiten Teil zu der Studikarte ermöglichen Fragen 2.1 bis 2.5 örtliche Aussagen und eine Identifizierung des ÖPNV-Nutzertypus. Fragen 2.6 bis 2.11 geben Aufschluß über zeitliche Gewohnheiten und Nutzerrouninen. In 2.12 und 2.13. sind Optionen zu einer Leistungsausgestaltung aufgeführt sowie die Möglichkeit für Vorschläge mittels eines Freitextfeldes gegeben. Alle Zahlen variieren leicht, da einige Fragebögen nicht komplett ausgefüllt wurden. Insgesamt wurden 2952 Studierende erfasst, was einem Anteil von 9,6 % der in Karlsruhe Immatrikulierten entspricht.⁴⁰

4.2.1 Fragen zur Person

1.1 An welcher Hochschule bis Du immatrikuliert?

Hochschule	Abs. Anzahl	Rel. Anteil	Studierende WS 06/07	Anteil Studierende
Universität (TH)	2073	74,6%	18.515	60,0%
Pädagogische HS (PH)	297	10,6%	3.301	10,7%
HS f. Technik u. Wirtschaft	227	8,2%	5.845	19,0%
Berufsakademie	83	3,0%	1.909	6,2%
HS f. Musik (HfM)	56	2,0%	545	1,8%
HS f. Gestaltung (HfG)	22	0,8%	412	1,3%
Kunstakademie	22	0,8%	316	1,0%
<i>Summe</i>	<i>2780</i>	<i>100,0%</i>	<i>30.843</i>	<i>100,0%</i>

Die Durchführung erfolgte ausgehend von den Organen der Universität, womit sich der überproportionale Anteil von 60% begründet. Abgesehen von den Umfrageteilnehmern der Hochschule für Technik und Wirtschaft, deren Anteil an der Befragung mit 8,2% deutlich unter ihrem Anteil an Karlsruher Studierenden von 19% liegt, folgt die Befragtenstruktur den Studierendenanteilen der Karlsruher Hochschulen.

³⁹ Vgl. Anhang 2: Umfragebogen KVV-Umfrage

⁴⁰ Übersicht der Studierendenzahlen in Karlsruhe:

<http://www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/siska/sgt/sgt09220.htm> Stand: 28.02.2008

1.2 In welchem Semester studierst Du in Karlsruhe?

Semester in KA	Abs. Anzahl	Rel. Anteil
1./2.Semester	1142	40,70%
3./4.Semester	689	24,60%
5./6.Semester	467	16,70%
7./8.Semester	251	9,00%
9./10.Semester	146	5,20%
höheres Semester	108	3,80%

Die in Kapitel 4.1.3 beschriebene heterogene Semesterverteilung ist ersichtlich. In der Art der Durchführung liegt ein niedriger Rücklauf aus den höheren Semester begründet.

1.3 Wie bist Du in Karlsruhe gemeldet?

Meldestatus in KA	Abs. Anzahl	Rel. Anteil
Erstwohnsitz	950	34,40%
Zweitwohnsitz	1 002	36,30%
Gar nicht gemeldet	811	29,40%
Summe	2 763	100,00%

Auf Anfrage der Stadtmarketing GmbH wurde diese Frage zum Wohnsitz aufgenommen. Dieses war politisch motiviert und stellte ein Entgegenkommen des UStA gegenüber der Stadt dar. Nach Abschluss der Umfrage gab es im WS 2007 eine Erstwohnsitzkampagne (EWK), bei der Studierende, welche ihren Erstwohnsitz nach Karlsruhe verlegten, ein Semesterticket für die Dauer des laufenden Semesters und Einkaufsgutscheine gratis bekamen. Die Ergebnisse dieser Frage hatten auf die Durchführung der EWK keinen Einfluss. Das Ziel der Frage bestand nach Verständnis des Autors für die Stadtmarketing GmbH darin, eine erste Datenbasis anhand einer Stichprobe zu erlangen. Die EWK soll zum WS 2008/09 voraussichtlich wiederholt werden.⁴¹

41 Pressemeldung von KA-News am 17.01.2008. Im Internet (Stand: 16.04.2008):
<http://www.ka-news.de/karlsruhe/news.php4?show=ptm2008116-24B>.

1.4 Hast Du ein Auto, Motorrad oder Roller?

	Abs. Anzahl	Rel. Anteil
Ja	866	31,70%
Nein	1 869	68,30%
Summe	2 735	100,00%

Aufgrund der Ergebnisse von Frage 1.4 lässt sich Karlsruhe identifizieren als eine Stadt mit einem geringen studentischen Motorisierungsgrad. Der nichtmotorisierte Individualverkehr (NMIV) umfasst die Personen, welche den Weg zur Hochschule zu Fuß, per Rad oder mittels ÖPNV zurücklegen. Dieser Anteil ist in Karlsruhe mit 68,3 % hoch. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) umfasst Personen, die den Weg zu der Hochschule mit dem eigenen KfZ oder Roller/Krad bewältigen.⁴² In Karlsruhe geben 31,7 % an, dass sie über ein Auto, Motorrad oder Roller verfügen. Es besteht allerdings keine Aussagemöglichkeit dazu, ob sie diese für den Weg zur Hochschule nutzen.

4.2.2 Fragen zur Studikarte

2.1 Wann hast Du eine Studikarte gekauft?

Die Ergebnisse sind nicht eindeutig interpretierbar, da ca. 40% der Befragten zum Zeitpunkt der Befragung im ersten oder zweiten Semester befanden (siehe Frage 1.2) und folglich im SS 2006 noch nicht an der jeweiligen HS immatrikuliert gewesen sein können.⁴³

SS 2007	WS 06/07	SS 2006	WS 05/06	Davor	Keine gekauft
53,10%	62,30%	31,90%	37,20%	23,50%	18,80%

Deutlich wird, dass knapp 1/5 der Befragten noch nie eine Studikarte gekauft hat und folglich unabhängig von der Nutzung des ÖPNV den Hochschulstandort erreichen kann. Qualitativ ist allerdings ersichtlich, dass der Kauf von Studikarten im WS jeweils etwas über dem SS liegt. Einen Überblick über die Nutzerzahlen im SS und WS seit Einführung der Studikarte liefert Tabelle 3.3 in Kapitel 3.2.2.

⁴² vgl. Weichbrodt (2001), S. 7. Autor verwendet diese Kennzahlen

⁴³ In der Frage 2.1 waren Mehrfachnennungen möglich

2.2 Welche Verkehrsmittel nutzt Du regelmäßig auf Deinem Weg zur Hochschule?⁴⁴

	Nennungen	Anteil
Straßenbahn	1 614	25,8%
Fahrrad	1 538	24,5%
S-Bahn	1 047	16,7%
zu Fuß	957	15,3%
Zug	404	6,5%
Auto	340	5,4%
Bus	322	5,1%
Sonstiges	45	0,7%
<i>Summe</i>	<i>6 267</i>	<i>100,0%</i>

Die Karlsruher Hochschulen werden in etwa im gleichen Maße mit dem Rad oder der Straßenbahn von jeweils einem Viertel der befragten Studierenden erreicht. Deutlich ist die Unterscheidung zu der überregional verkehrenden S-Bahn. Nur ca. 5 % nutzen das Auto als regelmäßiges Verkehrsmittel auf dem Weg zur HS. Die Mobilität der Studierenden in Karlsruhe zur Hochschule ist folglich stark geprägt durch umweltfreundliche Fortbewegung, da viel ÖPNV und nichtmotorisierter Individualverkehr (40% Fahrrad oder zu Fuß) und nur wenig KfZ genutzt werden.

2.3 Fährst Du auf dem Weg zu / von der HS mit der Straßenbahn / S-Bahn durch die Kaiserstrasse?

Von 2715 Angaben zu dieser Frage, beantworteten 1336 Befragte (= 49,2 %) diese Frage mit Nein, d.h. sie durchqueren nach ihrem Verständnis nicht die Kaiserstrasse. Folglich wird also die Kaiserstraße, das „Nadelöhr“ der S-Bahn und Straßenbahn-Linien im innerstädtischen Bereich, von knapp der Hälfte aller studentischen Pendler frequentiert.

⁴⁴ Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich.

2.4 Wie weit ist Dein täglicher Weg zur Hochschule?

	Anzahl	Rel. Anteil
weniger als 2km	845	30,40%
2 - 5 km	849	30,50%
5 - 10 km	309	11,10%
10 - 15 km	127	4,60%
15 - 20 km	140	5,00%
mehr als 20 km	514	18,50%
Summe	2 784	100,00%

Während rund 61 % weniger als 5 km Entfernung zur Uni zurücklegen müssen, pendelt etwa ein Viertel der Studierenden aus mehr als 15 km an die jeweilige HS. Diese Zahlen korrelieren positiv mit der Frage 2.5 nach dem Wohnort der Eltern.

2.5 Liegt Dein Heimatort (Wohnort der Eltern) innerhalb des KVV Gebietes?

	Anzahl	Anteil
Ja	847	30,80%
mit Anschlusskarte Ja	577	21,00%
Nein	1 324	48,20%
Summe	2 748	100,00%

Deutlich wird, dass knapp 52 % der Befragten aus dem Bereich Rhein-Neckar, der Pfalz, Baden oder dem näheren Umland kommen, welches dem KVV-Gebiet entspricht bzw. durch eine Anschlusskarte erreichbar ist. 48,2 % haben eine überregionale Herkunft. Für eine Übersicht über die dem KVV benachbarten Verkehrsverbände sei auf Kap. 3.1.2 verwiesen.

2.6 Wie oft nutzt Du die Studikarte für Heimfahrten (zum Wohnort der Eltern)?

	Anzahl	Anteil
besitze keine Studikarte	523	19,20%
nie	865	31,80%
1-5 mal pro Semester	152	5,60%
1-3 mal pro Monat	254	9,30%
wöchentlich	265	9,70%
täglich	662	24,30%
Summe	2 721	100,00%

Diese Frage bestätigt, dass ca. 20 % keine Studikarte besitzen sowie ein Viertel der Studierenden täglich pendeln. Weitere 20 % fahren ein bis viermal im Monat mit der Studikarte zu ihren Eltern.

Da sich das KVV-Gebiet über mehr als 20 km in alle Himmelsrichtungen von Karlsruhe erstreckt, kann man mit den Ergebnissen der Fragen 2.5 und 2.6 annehmen, dass ca. 20% der Studierenden zu Hause wohnen und von dort nach Karlsruhe pendeln.

2.7 Wie oft fährst Du mit Bus und Bahn zum ersten Vorlesungsblock um 8:00 Uhr an Deine Hochschule?

	Anzahl	Anteil
Nie	1 428	52,40%
1 - 2 Mal pro Woche	635	23,30%
3 - 4 Mal pro Woche	416	15,30%
täglich	244	9,00%
Summe	2 723	100,00%

Gegenüber 9 % morgendlichen Pendlern, fahren über die Hälfte der Befragten nie um diese Zeit an die HS. Zusammengefasst sind 76 % aller Befragten maximal zwei Mal pro Woche mit öffentlichen Verkehrsmittel vor 8 Uhr unterwegs.

2.8 – 2.10

Zeitliche Nutzung von Bus und Bahn im KVV-Gebiet in den letzten 7 Tagen

Die Fragen 2.8 bis 2.10. beziehen sich auf die wöchentliche Nutzung von Bus – und Bahn und sind neben der gesamten Wochennutzung (Frage 2.8) nach zwei Uhrzeiten ausdifferenziert: Frage 2.9. zielt auf eine frühere Freifahrzeit ab 17:15 Uhr ab, während Frage 2.10 die Nutzung der aktuellen Freifahrzeit ab 19:00 Uhr überprüft. Eine Schwäche der verwendeten Fragestellung ist, dass keine Abgrenzung der „nach 17:15 Uhr Nutzung“ gegenüber der „nach 19:00 Uhr Nutzung“ möglich ist. Eine Fahrt entspricht einer Nutzung, folglich bedeutet eine Hin – und Rückfahrt zwei Nutzungen. Es liegen jeweils ca. 1800 Angaben zu diesen Fragen vor, was in etwa 61% der Umfrageteilnehmer entspricht.

Aus den Ergebnissen der Frage 2.8 (gesamte Wochennutzung) ist ersichtlich, dass sich alle Nutzungshäufigkeiten im Bereich von jeweils 13 % bis 22 % gleichmässig verteilen. Zusammenfassend zeigt sich allerdings, dass 15 % Nicht-Fahrern rund 40 % Vielfahrern gegenüberstehen, welche mehr als 10 mal wöchentlich Bus und Bahn nutzen. Es ist anzunehmen, dass die Vielfahrer eine Studikarte besitzen und diese mit mindestens einer Hin – und Rückfahrt pro Werktag nutzen.

	Nie	1 – 2 Mal	3 – 5 Mal	6 – 9 Mal	10–12 Mal	Öfter	Summe
Wochennutzung (gesamt)	261 14,6%	316 17,7%	263 14,7%	236 13,2%	319 17,9%	389 21,9%	1 784 100,0%
Nach 17:15 Uhr	383 21,3%	504 28,0%	484 26,9%	269 14,9%	81 4,5%	80 4,4%	1 801 100,0%
Nach 19:00 Uhr	480 26,5%	714 39,4%	377 20,8%	135 7,4%	50 2,7%	58 3,2%	1 814 100,0%

In den Ergebnisse der Fragen 2.8 und 2.9 (Fahrthäufigkeit nach 17:15 Uhr bzw. nach 19:00 Uhr) zeigt sich zunächst, dass bei vermehrter Nutzung eine Abnahme mit der späteren Tageszeit festzustellen ist. Desweiteren spiegelt sich die 19-Uhr-Freifahrtregelung für Nicht-Studikarteninhaber bei Gelegenheitsfahrern wider: Ein- oder zweimalige Fahrten nach 19 Uhr treten öfters auf als nach 17:15 Uhr. Demgegenüber ist bei einer Nutzungshäufigkeit von 3 – 5 Fahrten eine weniger starke Ausprägung ab 19 Uhr gegenüber der Zeit nach 17:15 Uhr festzustellen. Etwa die Hälfte der Befragten (50,7%) welche Angaben zu ihrer Fahrthäufigkeit nach 17:15 Uhr machten, fuhren mindestens dreimal ab dem Zeitpunkt mit Bus und Bahn des KVV. Dieser Fahrhäufigkeit entspricht in der Gruppe der nach 19 Uhr Fahrer nur ca. ein Drittel (34,1%) der Befragten, die ihre Fahrthäufigkeit nach 19 Uhr angaben. Zudem fuhren 26,5% nie und ca. 40% nur ein- oder zweimal nach 19 Uhr. Folglich ist die Inanspruchnahme dieser Basisleistung im Gesamtvergleich aller wöchentlichen Fahrten als gering einzustufen.

2.11 Wie oft hast Du am vergangenen Wochenende Bus und Bahn im KVV – Gebiet genutzt?

	Anzahl	Anteil
Nie	778	42,80%
1 - 2 Mal	644	35,50%
3 - 5 Mal	290	16,00%
öfter	104	5,70%
<i>Summe</i>	<i>1 816</i>	<i>100,00%</i>

Die Zahlen zeigen, dass eine Mehrheit der Befragten (ca. 78 %) die öffentlichen Verkehrsmittel des KVV am Wochenende gar nicht oder nur selten nutzt. Knapp 22 % gaben eine Nutzung von mehr als drei Fahrten während des zurückliegenden Wochenendes an. Die Frage wurde von 62 % der Befragten beantwortet.

4.2.3 Leistungserweiterungen und Freitextantworten

In der Frage 2.12. ist neben einer kurzen Erklärung des Zwei-Komponenten-Modells mit dem Preis von 14,80 EUR für den Sockelbetrag als auch 95 EUR für die Studikarte (Preis des SS 2007) eine Liste von drei Sockelbetragsleistungen, welche jeweils eine Erweiterung der bisherigen 19-Uhr-Freifahrtregelung darstellen, sowie eine Option zur Beibehaltung dieser Regelung aufgeführt. Da es sich um ergänzende Optionen handelt sind Mehrfachnennungen möglich.

2.12 Welche Leistungserweiterung beim Studierendenausweis wäre für Dich interessant?⁴⁵

Erweiterung nach Uhrzeit	Anzahl	Anteil	Wochenende	Anzahl	Anteil
Freifahrzeit von 17:30 bis 3:00 Uhr	903	59,2%	Ja	1 171	59,40%
Freifahrzeit von 19:00 bis 5:00 Uhr	385	25,2%	Nein	802	40,60%
Ich bin gegen eine Leistungserweiterung	238	15,6%			
<i>Summe</i>	<i>1 526</i>	<i>100,0%</i>		<i>1 973</i>	<i>100,00%</i>

Zu dieser Frage äusserten sich 51,7 % (n = 1526) aller Befragten. Mehrheitlich befürwortet wurde eine frühere Freifahrzeit ab bereits 17:30 Uhr. Der Vorschlag für diese Uhrzeit orientiert sich an dem fünften Vorlesungsblock im Stundenplan

⁴⁵ Diese Fragestellung beinhaltet implizit die Möglichkeit der Verteuerung bei einer Leistungserweiterung. Zu dem Zeitpunkt der Befragung lagen jedoch keine Angebote des KVV vor, so dass auch keine Preisangaben gemacht werden konnten.

der Universität, welcher um 17:15 Uhr endet. Die Option auf eine ganztägige Erweiterung der Freifahrzeit auf das Wochenende erhielt mit 67 % (n = 1973) deutlich mehr Aufmerksamkeit. Knapp 60 % befürworten, dass Studierende als Basisleistung für die Zahlung eines SB auch am Wochenende mit Bus – und Bahn im KVV-Gebiet fahren dürfen.

2.13 Weitere Vorschläge für Leistungserweiterungen bitte angeben

In diesem Freitextfeld wurden ca. 200 Anmerkungen und Kommentare eingetragen. Es lassen sich vier Kategorien von Antworten identifizieren, zu denen im Folgenden jeweils einige Angaben aufgeführt werden. Das Freitextfeld wird den in Kapitel 4.1 genannten Teilzielen, Zufriedenheitsgrad ermitteln und Raum für Vorschläge bieten, gerecht.

A) Inhaltliche Anregungen (84 Angaben)

- Übertragbarkeit auf Freunde/Familie am Abend (zumindest bei zusätzlichem Besitz eines KVV-Semestertickets),
- Freifahrzeit zwischen 6:00 Uhr und 9:00 Uhr (Anfahrt zur HS),
- Kostenfreie Personenmitnahme ab 19 Uhr,
- Anslussticket günstiger gestalten (mit VRN absprechen),
- Preis der Studikarte senken statt Leistungen des SB erweitern,
- Gültigkeit der Studikarte in Zonen gliedern und dadurch Preis senken,
- Freifahrtzeit erweitern (Vorschläge: 14 – 23 Uhr, 15 – 2 Uhr),
- SB erhöhen statt weitere Verteuerungen der Studikarte,
- Einführung einer Studikarte mit drei Monaten Gültigkeit für Studierende der BA,
- Nachbarverkehrsverbände eingliedern,
- Vergünstigungen beim Baden-Württemberg-Ticket für Studikarteneinhaber

B) Fehlinformationen (30 Angaben)

- Studikarteneinhaber besitzen im Zeitraum der Freifahrzeit zwei Fahrberechtigungsausweise,
- Besitzer einer Studikarte könnte der SB i.H.v. 14,80 EUR erlassen werden,
- Erweiterungen streichen und Zuschuss zum Ticket erhöhen,
- Freifahrzeit von 19:00 Uhr bis 3:00 Uhr verteuert den Preis der Studikarte.

C) Feedback an KVV oder DB (48 Angaben)

- Erweiterung des KVV Netzes bis Achern,
- Übergangskarte in Richtung Sinsheim fehlt,
- Anschlussverbindungen des KVV für späte Züge der DB aus Heidelberg und Stuttgart bereitstellen,
- Preiserhöhung muss auch mit zunehmendem Service einhergehen, d.h. Mehr Sitzplätze und verbesserte Pünktlichkeit,
- Erweiterungskarten in das VVS-Gebiet bzw. VVS-Karten am Automat anbieten,
- Kapazitäten der Bahnen in den Stoßzeiten (7:00, 17:00 Uhr) durch mehr Wagen erhöhen,
- Scheine zur Zahlung an Automaten in S-Bahnen zulassen,
- KVV bietet gute Leistungen.

D) Unsolidarische Einstellung (35 Angaben)

- Freifahrzeit abschaffen und Studikarte verbilligen,
- SB streichen und Vollticket einführen,
- Zusatzkarten einführen, die die innerstädtische Nutzung zu einem günstigeren Preis bzw. Fahrten im Verbundgebiet zu einem höheren Preis als bisher ermöglichen.

4.3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die KVV - Umfrage ist sowohl bezüglich des erreichten Stichprobenumfangs als auch der Hochschulverteilung mit Erfolg durchgeführt worden: Die knapp 3.000 Befragten spiegeln in ihrer Hochschulzugehörigkeit die Verteilung aller 30.000 Studierenden an den sechs Karlsruher Hochschulen wider. Die Meisten befinden sich am Anfang ihrer Studienzzeit (41 % im ersten oder zweiten Semester) und ca. ein Drittel hat die Stadt Karlsruhe als Erstwohnsitz gewählt. Den Weg zur Hochschule bewältigen 5 % mit dem Auto, wobei ein Drittel der Befragten motorisiert ist. Entsprechend legen die meisten Studierenden den Weg zur Hochschule mit ÖPNV (S-Bahn und Straßenbahn: 42,5 %) bzw. durch eigene Fortbewegung (Fahrrad und zu Fuß: 40 %) zurück. Rund 25 % wohnen bei den Eltern und sind auf die Studikarte angewiesen, um den mehr als 15 km langen Weg zur HS mit Bus und Bahn absolvieren zu können. Ein Fünftel der Studierenden hat sich noch nie die KVV - Studikarte gekauft. Das studentische Verkehrsverhalten ist durch wenig morgendliche Fahrer geprägt: 50 % fahren morgens um 8:00 Uhr zur HS. Die Inanspruchnahme der Freifahrzeit nach 19 Uhr ist gering (26 % nie, 40 % maximal zweimal pro Woche) und auch am Wochenende werden die Leistungen des KVV von nur ca. 20 % der Befragten in Anspruch genommen. Aus den Freitextantworten ist zusammenfassend festzustellen, dass einige Befragte mit der verpflichtenden Zahlung des SB unzufrieden sind, insbesondere hinsichtlich der damit verbundenen Leistungen. Dementsprechend werden Vorschläge zu Leistungserweiterungen geäußert, z.B. durch Personenmitnahmeregelungen, verlängerte Freifahrzeiten bzw. eine Anschlussregelung an benachbarte Verkehrsverbünde. Zahlreiche Vorschläge beziehen sich auf eine bessere Verzahnung mit dem Angebot der DB AG. Eindeutig wird eine günstige Studikarte gefordert, da sich viele Vorschläge auf den hohen Preis beziehen und eine Verbilligung anstreben. Die langfristige Preisstabilität sei wichtiger als eine Leistungserweiterung. Dafür sei auch die Bereitschaft zur Zahlung eines erhöhten SB gegeben.

5 Schlussbetrachtungen

Die rechtlichen Grundlagen zur Förderung von Ausbildungsfahrkarten, wie dem Semesterticket, gestalten sich hinsichtlich der Förderung als kompliziert. Die Rechtmäßigkeit des Semestertickets kann als gesichert betrachtet werden. In Deutschland gibt es basierend auf zwei Modellen eine Vielzahl von Semesterticketvarianten, die den lokalen Verhältnissen und Bedürfnissen der Studierenden und der VU angepasst worden sind und weiterhin angepasst werden. Die Ausgestaltungen hinsichtlich Preis und Leistungen fallen unterschiedlich aus und bieten nur bedingt Vergleichsmöglichkeiten. Die Karlsruher Studikarte hat sich als Zwei-Komponenten-Modell bewährt und kann als Erfolgsmodell mit Anpassungsbedarf bezeichnet werden. Die Studikarte trägt dazu bei, dass die Stadt Karlsruhe durch eine umweltfreundliche studentische Mobilität geprägt ist. Rund ein Viertel der an Karlsruher Hochschulen immatrikulierten Studierenden ist auf die Studikarte angewiesen. Die derzeitige Freifahrtregelung nach 19 Uhr findet unter Studierenden geringe Resonanz. Als Weiterentwicklungsmöglichkeiten dieser Sockelbetragsleistung bieten sich das ganztägige Wochenende, die Einführung eines studentischen Sondertarifes zur Nutzung von Autofahrgemeinschaften wie Stadtmobil sowie die Einrichtung eines Fonds für Härtefälle an. Sowohl die aufgezeigte Preisentwicklung der Studikarte als auch die Ergebnisse der Befragung machen desweiteren deutlich, dass die Vermeidung einer Verteuerung und somit eine langfristige Preisstabilität im Interesse der Studierenden ist. Solche Vorschläge erfordern sowohl die Zustimmung aus der Studierendenschaft, dem Studentenwerk als auch dem Karlsruher Verkehrsverbund. Die vielseitigen Interessen der genannten Akteure sowie die notwendige vertragliche Umsetzung von Änderungen bewirken, dass diese nur langfristig nach sorgfältiger Vorbereitung umgesetzt werden können. Das studentische Interesse an der Thematik und die erwähnten Gestaltungsmöglichkeiten ermöglichen nach Überzeugung des Autors eine tragfähige Lösung und ein für alle Beteiligten zufriedenstellendes Fortbestehen der Studikarte.

Literatur

BUNDESMINISTERIUM DER JUSTIZ (2008): *Personenbeförderungsgesetz*.

im Internet: <http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/pbefg/gesamt.pdf>

Stand: 29.02.2008

HEINZE, Christian (2007): *Personenbeförderungsgesetz*, Handkommentar.

1.Auflage. Baden-Baden: Nomos

KARLSRUHER VERKEHRSVERBUND (2006): *Verbundbericht 2006*.

LIEB, Matthias (2004): *Verkehrsverbände in Baden-Württemberg. Fluch oder Segen für den öffentlichen Nahverkehr? Folge 2*.

Eine Untersuchung des Verkehrsclub Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V.

im Internet: http://www.vcd-bw.de/themen/verkehrsverbund/2004/Verkehrsverbuende-BW_Doku_2004.pdf

Stand: 21.01.2008

MUTHESIUS, Thomas (2000): *Zukünftiger Ordnungsrahmen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland*.

In: Püttner, Günter (Hg.): *ÖPNV in Bewegung*. Baden-Baden: Nomos

PÜTTNER, Günter (2000): *ÖPNV in Bewegung*. 1.Aufl. Baden-Baden: Nomos

REFERENTINNENRAT DER HUMBOLDT-UNIVERSITÄT BERLIN (2007):

HUch! Semtix 3.0.,

im Internet: http://www.refrat.de/pdf/2007_semtix07_2_sonderausgabe.pdf

Stand: 29.02.2008

STADT KARLSRUHE: *Studenten an Karlsruher Hochschulen*

im Internet: <http://www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/siska/sgt/sgt09220.htm>

Stand: 16.04.2008

STUDENTINNENRAT UNIVERSITÄT LEIPZIG: *Referat für Ökologie und*

Verkehr. Im Internet: <http://www.stura.uni-leipzig.de/37.html>.

Stand: 21.02.2008

STUDIARENDEENZENTRUM UNIVERSITÄT HAMBURG: *Semesterticket*

im Internet: <http://www.haw-hamburg.de/1483.html>

Stand: 29.02.2008

UNIVERSITÄT HAMBURG (2007): *Semesterbeitrag und Semesterticket.*

Im Internet:

<http://www.verwaltung.uni-hamburg.de/vp-2/5/Downloads/Semesterbeitrag.pdf>

Stand: 29.02.2008

VERKEHRSVERBUND RHEIN-RUHR: *Tickets und Tarife, Semesterticket.*

Im Internet: http://www.vrr.de/de/tickets_und_tarife/vielfahrer/semesterticket/index

Stand: 29.02.2008

WEICHBRODT, Alexander (2001): *Das Semesterticket – Illegale*

Zwangsfahrkarte oder rechtmäßiger Sondertarif für Studierende?

Münster, Lit

Anhang 1

PBefG § 45a: Ausgleichspflicht

(1) Im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach den §§ 42 und 43 Nr. 2 ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe des Absatzes 2 zu gewähren, wenn und soweit der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Absatz 2 Satz 2 zu errechnenden Kosten nicht ausreicht, und der Unternehmer innerhalb eines angemessenen Zeitraums die Zustimmung zu einer Anpassung der in den genannten Verkehrsformen erhobenen Beförderungsentgelte an die Ertrags- und Kostenlage beantragt hat.

(2) Als Ausgleich werden gewährt 50 vom Hundert des Unterschiedsbetrages zwischen dem Ertrag, der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsformen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erzielt worden ist, und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personen-Kilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten. Als durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten im Sinne dieser Vorschrift gelten die Kostensätze je Personen-Kilometer, die von den Landesregierungen oder den von ihnen durch Rechtsverordnung ermächtigten Behörden durch Rechtsverordnung nach Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, pauschal festgelegt werden; dabei können entsprechend betrieblichen und verkehrlichen Besonderheiten unterschiedliche Kostensätze für den schienengebundenen und den nichtschienengebundenen Verkehr sowie für verschiedene Verkehrsregionen festgelegt werden. Der sich in Anwendung des Satzes 1 ergebende Ausgleichsbetrag wird für das Jahr 2004 um 4 vom Hundert, für das Jahr 2005 um 8 vom Hundert und vom Jahr 2006 an jeweils um 12 vom Hundert verringert.

(3) Den Ausgleich nach den Absätzen 1 und 2 gewährt das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrunde gelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.

(4) Über den Ausgleich entscheidet die Genehmigungsbehörde oder die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Entscheidung kann mit Auflagen verbunden werden, die dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse der in Absatz 1 genannten Verkehrsformen erbrachten Leistungen zu verbessern. Kommt der Unternehmer solchen Auflagen nicht oder nicht in vollem Umfange nach, so ist ein Ausgleich nur insoweit zu gewähren, wie er sich im Falle der Befolgung der Auflagen errechnen hätte.

Anhang 2

PBefG §39: Beförderungsentgelte und -bedingungen

(1) Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die Beförderungsentgelte allgemein verbindlich.

(2) Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Wird den Beförderungsentgelten aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses oder des Gemeinwohls nicht wie beantragt zugestimmt, gilt § 8 Abs. 4 entsprechend.

(3) Die nach Absatz 1 festgestellten Beförderungsentgelte dürfen nicht über- oder unterschritten werden; sie sind gleichmäßig anzuwenden. Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind verboten und nichtig.

(4) Die Zustimmung zu den Beförderungsentgelten kann von der Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers widerrufen werden, wenn die für die Bildung der Beförderungsentgelte maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben; in diesem Falle kann die Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers die Beförderungsentgelte anderweitig festsetzen.

(5) Eine Erhöhung der Beförderungsentgelte tritt frühestens am siebenten Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.

(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann.

(7) Die Beförderungsentgelte und die Besonderen Beförderungsbedingungen sind vom Unternehmer vor ihrer Einführung ortsüblich bekanntzumachen; die Bekanntmachung ist in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen auszuhängen.

Anhang 3

Umfragebogen der KVV Umfrage: Seite 1/2

EvaSys	Umfrage zur Nutzung der Studikarte	
Universität Karlsruhe (TH) Arbeitskreis Studikarte	Unabhängiger Studierendenausschuss (UStA) Nutzung der Studikarte	

Markieren Sie so: Bitte verwenden Sie einen Kugelschreiber oder nicht zu starken Filzstift. Dieser Fragebogen wird maschinell erfasst.
 Korrektur: Bitte beachten Sie im Interesse einer optimalen Datenerfassung die links gegebenen Hinweise beim Ausfüllen.

1. Fragen zur Person

1.1 An welcher Hochschule bist Du immatrikuliert? Uni HS PH
 HfM HfG BA
 Kunstakademie

1.2 In welchem Semester studierst Du in Karlsruhe? 1-2 3-4 5-8
 7-8 9-10 über 10

1.3 Wie bist Du in Karlsruhe gemeldet? Erstwohnsitz Zweitwohnsitz Gar nicht

1.4 Hast Du ein Auto, Motorrad oder Roller? Ja Nein

2. Fragen zur Studikarte

2.1 Wann hast Du eine Studikarte gekauft? (Mehrfachnennungen möglich)

Sommersemester 2007 Wintersemester 2006/07 Sommersemester 2008
 Wintersemester 2005/06 davor Gar keines gekauft

2.2 Welche Verkehrsmittel nutzt Du regelmäßig auf Deinem Weg zur Hochschule? (Mehrfachnennungen möglich)

Straßenbahn S-Bahn Zug
 Bus Auto Fahrrad
 zu Fuß Sonstiges

2.3 Fährst Du auf dem Weg zu / von der Hochschule mit der Straßenbahn / S-Bahn durch die Kaiserstraße? Ja Nein

2.4 Wie weit ist Dein täglicher Weg zur Hochschule? weniger als 2km 2 - 5 km 5 - 10 km
 10 - 15 km 15 - 20 km mehr als 20 km

2.5 Liegt Dein Heimatort (Wohnort der Eltern) innerhalb des KVV - Gebiets? Ja Nein, aber mit Anschlusskarte erreichbar Nein

2.6 Wie oft nutzt Du die Studikarte für Heimfahrten (zum Wohnort der Eltern)? besitze keine Studikarte nie 1 - 5 Mal pro Semester
 1 - 3 Mal pro Monat wöchentlich täglich

2.7 Wie oft fährst Du mit Bus und Bahn zum ersten Vorlesungsblock um 8:00 Uhr an Deine Hochschule? Nie 1 - 2 Mal pro Woche 3 - 4 Mal pro Woche
 täglich

F398U48081P1PLDVG 2007-03-07, Seite 1/2

Umfragebogen der KVV-Umfrage: Seite 2/2

- 2.8 Wie oft hast Du in den letzten 7 Tagen Bus und Bahn im KVV - Gebiet genutzt? Nie 1 - 2 Mal 3 - 5 Mal
 6 - 9 Mal 10 - 12 Mal öfter

Zur Information:
Eine Fahrt entspricht einer Nutzung.
Beispiel:
Hin - und Rückfahrt = 2 Nutzungen.

- 2.9 Wie oft hast Du in den letzten 7 Tagen Bus und Bahn nach 17:15 Uhr im KVV - Gebiet genutzt? Nie 1 - 2 Mal 3 - 5 Mal
 6 - 9 Mal 10 - 12 Mal öfter

- 2.10 Wie oft hast Du in den letzten 7 Tagen Bus und Bahn nach 19:00 Uhr im KVV - Gebiet genutzt? Nie 1 - 2 Mal 3 - 5 Mal
 6 - 9 Mal 10 - 12 Mal öfter

- 2.11 Wie oft hast Du am letzten Wochenende Bus und Bahn im KVV - Gebiet genutzt? Nie 1 - 2 Mal 3 - 5 Mal
 öfter

- 2.12 Welche Leistungserweiterung beim Studierendenausweis wäre für Dich interessant? (Mehrfachnennungen möglich)

Zur Information:
Die Finanzierung der Studikarte besteht aus zwei Komponenten.
1. Der KVV erhält 14,80 EUR von der semesterweise gezahlten Rückmeldegebühr.
2. Weitere 95 EUR zahlt jede/r Studierende beim Kauf der Studikarte.

Diese Frage bezieht sich nur auf den semesterweise gezahlten Betrag in Höhe von 14,80 EUR.

- Freifahrzeit von 17:30 bis 3:00 Uhr Freifahrzeit von 19:00 bis 5:00 Uhr Erweiterung am Wochenende auf Sa und So ganztägig
- Ich bin gegen eine Leistungserweiterung (bisherige Freifahrzeit von 19:00 bis 3:00 Uhr beibehalten)

- 2.13 Weitere Vorschläge für Leistungserweiterungen bitte angeben.



Anhang 4

Vereinbarung über die Studikarte zwischen dem KVV und dem Studentenwerk Karlsruhe

Vereinbarung

zwischen dem
Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) und dem
Studentenwerk Karlsruhe, Anstalt des öffentlichen Rechts
(Studentenwerk)

Präambel

Die Vertragspartner wollen im Einvernehmen mit den Studierenden-Vertretungen in den beteiligten Hochschulen mit diesem Vertrag eine Möglichkeit der kostengünstigen Inanspruchnahme des öffentlichen Personennahverkehrs für die Studierenden schaffen.

Mit diesem Angebot an die Studierenden ist die Erwartung verbunden, daß bei den Studierenden in möglichst großem Umfang eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr eintritt und damit die Verkehrs- und Umweltbelastung verringert wird.

Dieser Vertrag soll Grundlage für ergänzende Vereinbarungen zwischen den benachbarten Verkehrsverbänden sein.

§ 1 Studikarte

- (1) Der KVV bietet den gem. § 3 berechtigten Studierenden eine günstige Halbjahreskarte an. Diese Halbjahreskarte wird unter der Bezeichnung „Studikarte“ geführt. Die Studikarte ist auf den Namen des Inhabers ausgestellt und nicht übertragbar. Sie berechtigt den Inhaber zu beliebig vielen Fahrten mit allen für den Verbundverkehr freigegebenen Verkehrsmitteln im gesamten Verbundgebiet des KVV.
- (2) Die Studikarte ist jeweils gültig vom 1. April bis zum 30. September eines Jahres (Sommersemester) bzw. vom 1. Oktober bis zum 31. März des folgenden Jahres (Wintersemester). Für die Fachhochschule Karlsruhe gelten die Fristen vom 1. März bis zum 31. August (Sommersemester) bzw. vom 1. September bis 29. Februar (Wintersemester) des folgenden Jahres.
- (3) Der Fahrpreis für die Studikarte beträgt 100 DM. Der KVV kann diesen Preis zu Beginn eines Semesters anpassen. Die Tarifierfassung für das Gesamtvolumen (Studikarte und Komplementärfinanzierung gemäß § 4) orientiert sich an der Tarifierfassung für die Ausbildungskarten des KVV.

- (4) Vor der ersten Tarifierpassung legt der KVV dem Studentenwerk eine Begründung für diese Maßnahme vor; sie muß dem Studentenwerk mindestens fünf Monate vor Inkrafttreten des neuen Preises vorliegen.
- (5) Im übrigen gelten für die Studikarte die Tarifbestimmungen des Karlsruher Verkehrsverbundes. Die Tarifbestimmungen zur Studikarte sind Bestandteil dieses Vertrages.
- (6) Der Verkauf der Studikarte erfolgt bei den Kundenzentren und speziellen Verkaufsstellen des KVV, und zwar mindestens einen Monat vor Gültigkeit der Studikarte.

§ 2 19-Uhr-Regelung

Der KVV räumt den berechtigten Studierenden die Möglichkeit ein, für die Dauer des jeweiligen Semesters die Verkehrsmittel des KVV täglich zwischen 19.00 Uhr und Betriebsende, d. h. 3.00 Uhr zu nutzen. Ein entsprechender Benutzungshinweis ist auf den Studienausweis einzudrucken bzw. aufzukleben.

§ 3 Berechtigte

- (1) Berechtig zur Inanspruchnahme der 19-Uhr-Regelung und zum Erwerb des Semestertickets sind alle für das jeweilige Semester an der
 - Universität Karlsruhe (TH)
 - Fachhochschule Karlsruhe (Hochschule für Technik)
 - Pädagogische Hochschule Karlsruhe
 - Musikhochschule Karlsruhe
 - Akademie der bildenden Künste
 immatrikulierte Studierenden.

Die Berechtigung zur Inanspruchnahme der 19-Uhr-Regelung und zum Erwerb der Studikarte wird durch Vorlage des für das betreffende Semester gültigen, durch den KVV gekennzeichneten Studienausweises nachgewiesen.

- (2) Ausgenommen von der Berechtigung sind alle nach § 4 nicht zahlungspflichtigen Studierenden.
- (3) Die Berechtigung zur Inanspruchnahme der 19-Uhr-Regelung und die Studikarte gelten als Fahrkarten im Sinne des Gemeinschaftstarifs des KVV.

§ 4 Komplementärfinanzierung durch das Studentenwerk

- (1) Zur Mitfinanzierung dieses Angebotes gemäß § 1 und § 2 entrichtet das Studentenwerk an den KVV für jedes Semester einen Betrag von 29 DM pro berechtigtem und nach der Beitragsordnung des Studentenwerks zahlungspflichtigen Studierenden der beteiligten Hochschulen. Das Studentenwerk entscheidet darüber, ob beurlaubte Studierende zahlungspflichtig sind.
- (2) Die Zahlungen sind bis zum Ende des jeweiligen Semesters fällig. Zum 1. Dezember und 1. Juni sind für das laufende Semester angemessene Abschlagszahlungen (mindestens 80 Prozent des Beitragsaufkommens nach Abs. 1) zu leisten.
- (3) Das Studentenwerk stellt die Komplementärfinanzierung aus Beiträgen nach § 14 Studentenwerksgesetz sicher. Ausgenommen von der Komplementärfinanzierung sind Studierende, die nachweisen, daß sie im Besitz eines Schwerbehindertenausweises nach dem Schwerbehindertengesetz sind und deren Antrag auf Beitragsbefreiung nach § 4 Absatz 3 der Beitragsordnung des Studentenwerks stattgegeben wurde.

§ 5 Kündigungsmöglichkeiten

- (1) Jede der Parteien kann den Vertrag bis spätestens 1. Dezember jeden Jahres mit Wirkung zum 1. September (Studikarte für die Fachhochschule) bzw. 1. Oktober (Studikarte für die anderen beteiligten Hochschulen) des folgenden Jahres bzw. bis spätestens 1. Juni jeden Jahres mit Wirkung zum 1. März (Studikarte für die Fachhochschule) bzw. 1. April (Studikarte für die anderen beteiligten Hochschulen) des folgenden Jahres durch schriftliche Mitteilung an die anderen Vertragspartner kündigen.
- (2) Das Studentenwerk hat das Recht, diesen Vertrag zu kündigen, wenn durch eine verwaltungsgerichtliche Entscheidung der Beitragsbescheid des Studentenwerks Karlsruhe im Hinblick auf den Beitragsanteil für die Studikarte als rechtswidrig festgestellt oder aufgehoben wird. Das Recht zur Kündigung besteht unabhängig von der Rechtskraft der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung. Es ist unverzüglich nach Verkündung oder wenn keine Verkündung erfolgt, nach Zustellung der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung auszuüben. Die Kündigung ist zulässig unter Einhaltung einer Frist von 15 Werktagen. Hat das Studentenwerk infolge der Feststellung der Rechtswidrigkeit der Erhebung des Beitragsanteils für das StudiTicket Rückzahlungsverpflichtungen an die Beitragszahler und sind dem KVV die Beitragsanteile bereits weitergeleitet, besteht seitens des KVV eine Rückerstattungspflicht an das Studentenwerk. Die Rücknahme verkaufter und infolge der Kündigung ungültig werdender Karten erstattet der KVV den Studierenden anteilig.

- (3) Das Studentenwerk hat das Recht, diesen Vertrag zu kündigen, wenn es mit der ersten Tarifierfassung für die Studikarte gemäß § 1 Abs. 4 nicht einverstanden ist. Die Kündigung ist zulässig unter Einhaltung einer Frist von zwei Monaten zum Semesterende (31. August oder 29. Februar).

§ 6 Informationspflicht

- (1) Die Vertragspartner stellen einander alle Informationen und Daten zur Verfügung, die für die Bewertung des Erfolges sowie für die Entscheidung über eine Weiterführung des Karlsruher StudiTickets erforderlich oder nützlich sind.
- (2) Insbesondere teilt der KVV den anderen Vertragspartnern zwei Wochen vor Fälligkeit der Zahlung die vorläufige Anzahl der im laufenden Semester verkauften Studikarten und die endgültige Anzahl der im Vorsemester verkauften Studi-karten mit, die von den Studierenden erworben wurde.
- (3) Der KVV stellt die Ergebnisse der Erhebung von Nutzungsumfang und Nutzungsverhalten von Inhabern einer Studikarte dem Studentenwerk zur Verfügung. Dazu gehört auch der Vergleich zum Wintersemester 1995/96 und Sommersemester 1996, in denen es noch kein StudiTicket gab.

§ 7 Öffentlichkeitsarbeit

Es liegt im gemeinsamen Interesse aller Beteiligten, daß eine möglichst große Zahl von Studierenden eine Studikarte erwirbt. KVV und Studentenwerk unterstützen die Einführung des StudiTickets durch intensive Öffentlichkeitsarbeit. Der KVV führt rechtzeitig eine gezielte und möglichst wirkungsvolle Werbekampagne durch. Er stellt dem Studentenwerk umfassendes Informationsmaterial zur Weitergabe an die Studierenden zur Verfügung.

§ 8 Salvatorische Klausel

- (1) Alle diesen Vertrag betreffende Vereinbarungen und Erklärungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Dies gilt auch für Vereinbarungen über die Schriftformklausel.
- (2) Sollte eine Bestimmung des Vertrags unwirksam sein oder werden, berührt dies die Wirksamkeit des übrigen Vertragsinhaltes nicht. Die Parteien sind in diesem Fall verpflichtet, unverzüglich eine wirksame Bestimmung zu vereinbaren, deren Inhalt dem Vertragszweck am ehesten an Stelle der unwirksamen Vereinbarung entspricht.

§ 9 Inkrafttreten

Der Vertrag tritt mit Unterzeichnung durch die gesetzlichen Vertreter der Vertragsparteien in Kraft.

Karlsruhe, den 23. Juli 1996

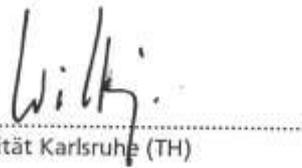


 Studentenwerk Karlsruhe
 Anstalt des öffentlichen Rechts



 Karlsruher Verkehrsverbund GmbH

Die folgenden Hochschulen haben an diesem Angebot mitgewirkt und unterstützen die Ziele der vorstehenden Vereinbarung.



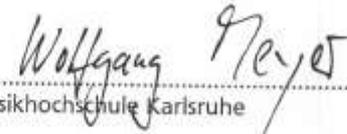
 Universität Karlsruhe (TH)



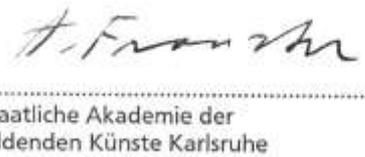
 Fachhochschule Karlsruhe
 (Hochschule für Technik)



 Pädagogische Hochschule



 Musikhochschule Karlsruhe



 Staatliche Akademie der
 Bildenden Künste Karlsruhe