

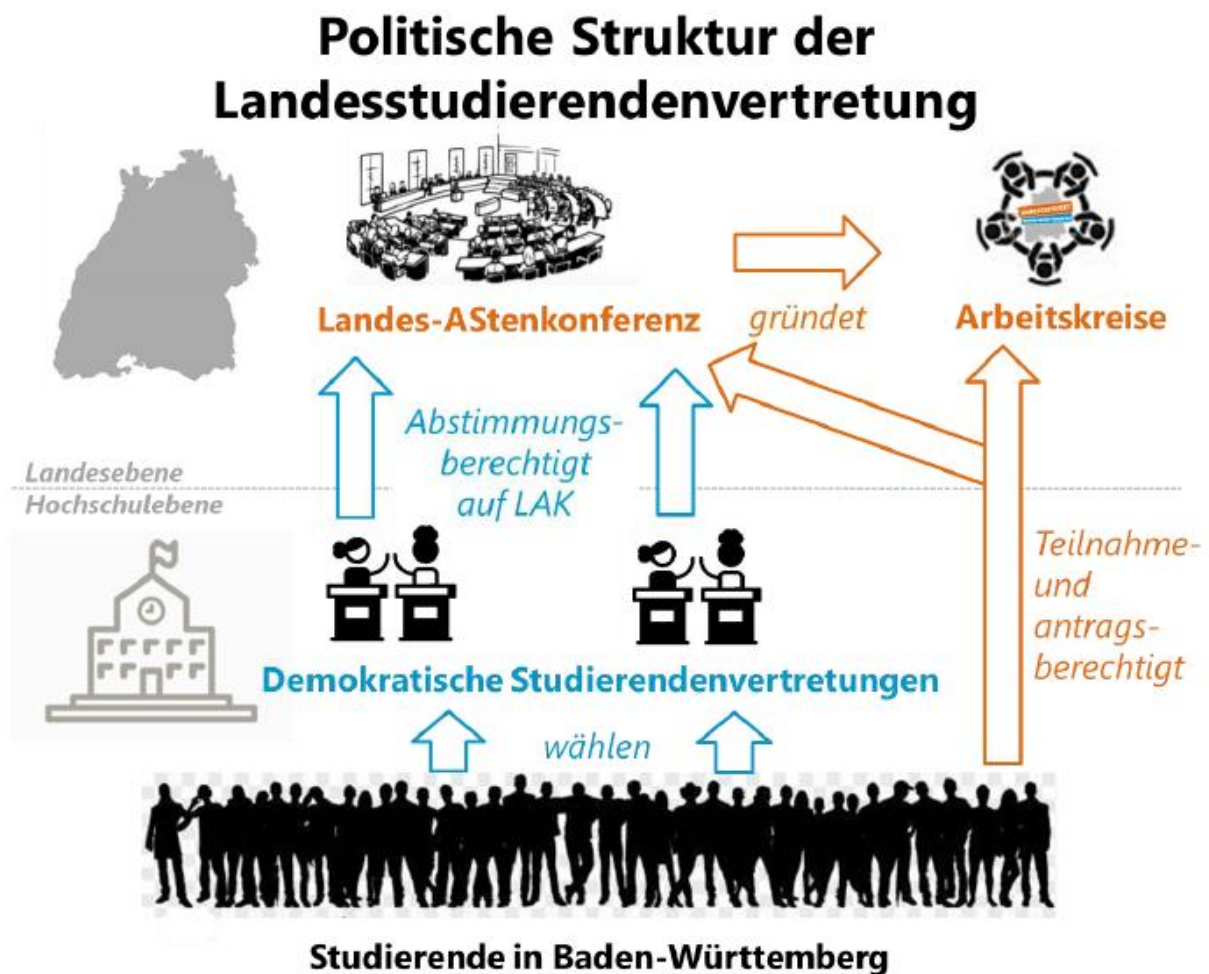
# Was bisher geschah-----

## -----Zur Geschichte des Landesweiten Semestertickets

*Textauszug aus der wissenschaftlichen Ausarbeitung von Wondratschek (2020).*

Um sich mit dem LwSt tiefer zu beschäftigen, bedarf es einen kurzen Überblick über die politischen Strukturen der Verfassten Studierendenschaften in Baden-Württemberg.

Unter Studierendenschaft versteht man allgemein einen Kollektivverbund aller eingeschriebenen Studierenden einer Hochschule. Ist ein solcher Zusammenschluss durch die Hochschulgesetze geregelt, spricht man auch von einer Verfassten Studierendenschaft, welche die grün-rote Landesregierung 2012 wieder einführt. Die Studierendenschaften der Hochschulen des Landes Baden-Württemberg bilden zur Wahrnehmung ihrer gemeinsamen Interessen eine landesweite Vertretung der Studierendenschaften (Landeshochschulgesetz Baden-Württemberg 2005, §65a (8)).



Auf der Landes-AStenkonferenz Baden-Württemberg (LAK) sind alle Studierendenvertretungen der staatlichen und der staatlich anerkannten Hochschulen Baden-Württembergs automatisch Mitglied der Landesstudierendenvertretung, sofern sie nicht ihren Austritt erklärt haben (vgl. Landesstudierendenvertretung Baden-Württemberg 2013a). Das LwSt ist seit 2013 ein Projekt der LAK in Kooperation mit der BW-Tarif GmbH, den baden-württembergischen Verkehrsverbänden, dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg. Verhandlungen einzelner Studierenden um das landesweite Semesterticket hat es bereits ab 2011 gegeben, die LAK gründete 2013 den landesweiten Arbeitskreis (AK), der sich mit der LwSt-Einführung beschäftigt.

Semestertickets werden solidarisch von der Allgemeinheit finanziert. Es ist damit die einzige vorhandene Nahverkehrsabgabe in der Bundesrepublik, bei welchem eine Personengruppe zu einer Beitragszahlung verpflichtet wird und dafür den öffentlichen Nahverkehr rund um die Uhr nutzen kann. Wo alle einzahlen, ist der Preis für ein Semesterticket am günstigsten. Mit Einbezug von Härtefallregelungen ist diese Variante ein bundesweit etabliertes Verfahren, weswegen es auch schon in 14 von 16 deutschen Bundesländern mindestens auf regionaler Ebene angewandt wird. Notwendig für die Einführung eines Semesterticket ist lediglich, dass es einen „gruppennützigen Vorteil“ darstellt, der mithilfe von Verkehrsdaten, Umfragen oder Urabstimmungen ermittelt werden kann (vgl. Kroh 1993, 1071f.).

Ursprünglich war gedacht, dass in Baden-Württemberg ein sogenanntes Einkomponentenmodell eingeführt werden sollte. Das auch als „vollsolidarische“ bezeichnete Semesterticket sieht vor, dass alle Studierenden am Anfang des Semesters einen Beitrag entrichten, mit welchem sie rund um die Uhr durch das Land fahren können. Die Höhe des Beitrags sollte sich an die spezifische Erreichbarkeit der Hochschule individuell anpassen, wie es in Nordrhein-Westfalen oder Niedersachsen der Fall ist.

Die Grundüberlegungen für so ein von der Allgemeinheit getragenes Semesterticket gehen auf die Universität Stuttgart zurück, jedoch wurde es 1992 erstmals an der FH Darmstadt eingeführt, weswegen das Billett auch als „Darmstädter Modell“ in die Verkehrswissenschaft einging und nicht als „Stuttgarter Modell“ (vgl. Weichbrodt 2001, 3). Durch die Einführung dieses vollsolidarischen Fahrscheins konnte nachweislich der Anteil der Autonutzung um 15 bis 28 Prozent vermindert werden (vgl. Weichbrodt 2001, 8).

# Darmstädter Modell



Alle Studierende bezahlen über ihre Beiträge automatisch ein Semesterticket und können den Nahverkehr rund um die Uhr nutzen.

Von diesem Wissenstand aus begannen die Verhandlungen über ein Einkomponentenmodell. „Durch Solidartickets werden die Kosten pro Person geringer, das Modell ist potentiell also wünschenswert“ ist die Losung der LAK, welche sie bis heute in den Verhandlungen aufrecht erhält. In dieser Zeit wurden von diversen Hochschulen Umfragen durchgeführt, welche einen genauen Preis veranschlagten. Die meisten Hochschulen, welche ein Semesterticket in

Baden-Württemberg besitzen, bezahlen pro Semester nur einen Teilbeitrag für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), mit welchem sie in der Freizeit, z.B. am Wochenende frei durch ihren Verkehrsverbund fahren können. Wer immer durch seinen Verkehrsverbund fahren möchte, kauft sich zzgl. sein regionales Semesterticket. Diese Variante wird „teilsolidarisches“, „teilfinanziertes solidarisches“ oder „Zwei-Komponenten“-Modell bezeichnet, welches sich, mit Ausnahme von der Hochschule Pforzheim, als Semesterticket in den 23 baden-württembergischen Verkehrsverbänden durchgesetzt hat. Als von den Verkehrsverbänden veranschaulicht worden ist, dass die Preise für das veranschlagte vollsolidarische Landesweite Semesterticket erheblich teurer werden als das damals vorhandene Semesterticketsystem im Verbund, gingen zahlreiche Proteste an den von der LAK eingerichteten „Arbeitskreis Landesweites Semesterticket“ ein.

## Teilfinanziertes Modell

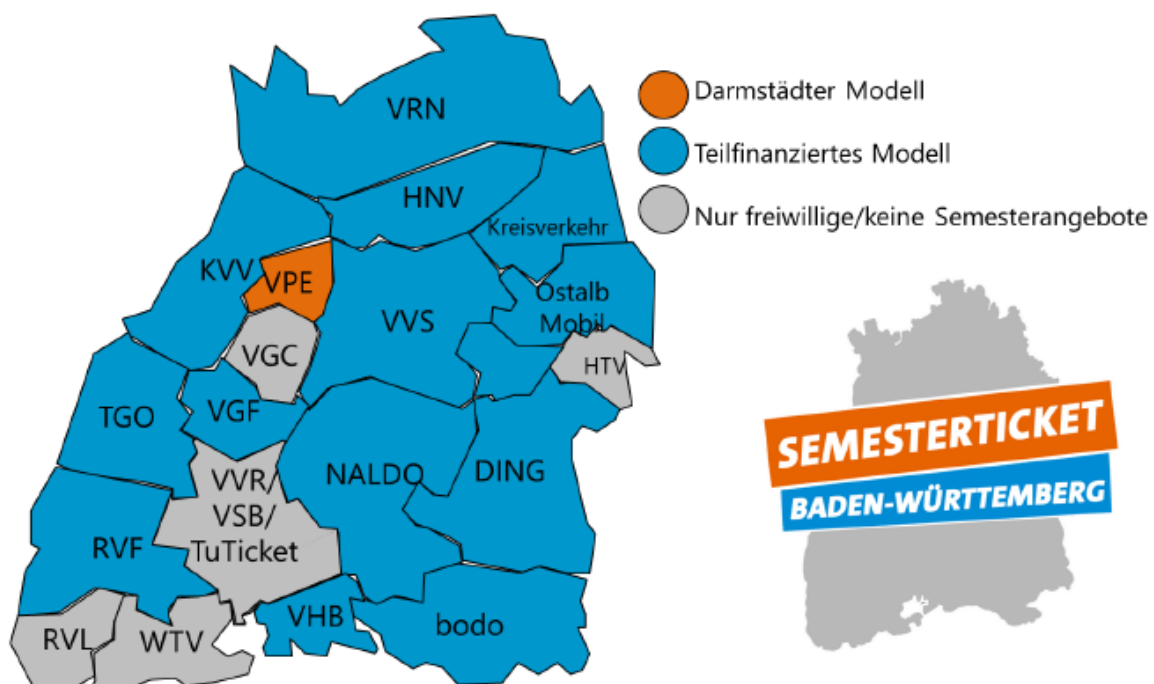


+ evtl. zzgl.



Alle Studierende bezahlen nur einen Teilbeitrag für das Semesterticket, womit sie nur zu bestimmten Zeiten den Nahverkehr nutzen können.

Zzgl. kann ein Semesterticket gekauft werden.



Einerseits fühlten sich viele kleinere Standorte enorm von den hohen Ticketpreisen benachteiligt, andererseits gibt es in Baden-Württemberg das geographische Problem, dass große Hochschulorte sich an einer Grenzregion befinden: Mannheim, Karlsruhe, Heidelberg, Ulm und Konstanz haben zahlreiche Pendler\*innen, die auch bundeslandübergreifend fahren, welche daher nur bedingt von der landesweiten Option profitieren werden. Aus diesem Grund wich die Landes-AStenkonferenz von ihrem favorisierten Vollsollidarmodell ab. Gegenüber den Stuttgarter Nachrichten stellte der damalige LAK-Präsident Michael Heintz klar: „Da in Baden-Württemberg das Zwei-Komponenten-Modell traditionell von den meisten Verkehrsverbänden genutzt wird, soll auch das landesweite Semesterticket dieses Modell haben“ (Pläcking 2014). Doch über die Begrifflichkeit gab es Unstimmigkeiten zwischen den

Studierendenvertretungen untereinander, sowie mit Vertretern des Verkehrsministeriums. Denn die Antwort auf die Frage, wie man die Möglichkeit des landesweiten Fahrens einbettet, war zweideutig interpretierbar.

Die eine Interpretationsmöglichkeit war, dass ein Sockelbeitrag erhoben wird, mit dem man in seiner Freizeit durch das Land fahren kann, sowie dann freiwillig direkt ein landesweites Semesterticket erwerben kann. Alle regionalen Semestertickets würden abgeschafft werden.

Die andere Interpretationsmöglichkeit hat sich bis heute in den Verhandlungen festgesetzt, welche zwar auch die Erhebung eines Sockelbeitrag vorsieht, mit welchem dieselbe Freizeitregelung gilt, aber man dann erst freiwillig das Verbund-Semesterticket erwirbt, bevor man das LwSt kauft. Dieses Modell wird Drei-Komponenten-Modell genannt.

Diese Varianten wurden 2015 von Lukas Schulz auf der LAK eingebracht, in der bereits „eine große preisliche Differenz“ angekündigt worden ist. Demnach wurde der Landesstudierendenvertretung vom Ministerium eine Deadline im August 2015 gesetzt, obwohl zeitgleich das Karlsruher Institut für Technologie eine wissenschaftliche Umfrage dazu durchführte. Die Verfassten Studierendenschaften forderten zudem von der Deutschen Bahn AG einen Einblick in deren Berechnungsgrundlage zu erhalten, was bis heute nicht ermöglicht wurde. Im November 2015 kam über die Umfrage heraus, dass die Zustimmung bei Studierenden preisabhängig ist, weswegen auch grundsätzlich eine Bereitschaft zu allen Varianten bestünde. Kritische Stimmen mögen hierbei anführen, dass die Studierendenschaft sich politisch vom teilsolidarischen wieder zum vollsolidarischen Semesterticketsystem bewegt. Allerdings wurde deutlich gemacht, dass die hohen Preise das Hauptproblem darstellen, weswegen das Drei-Komponentenmodell nur wenige Wochen später wieder in der Öffentlichkeit favorisiert wurde.

Erst Ende 2017 gab es für das Drei-Komponentenmodell ein Preisangebot, über das gleichzeitig die Hochschule Heilbronn abschätzen sollte, ob dieses Modell mehrheitsfähig sei. Überall soll auf den Sockelbeitrag für den Verkehrsverbund zzgl. ein Landessolidarbeitrag von 71,75 Euro für alle verpflichtend hinzukommen. Dann zahlt man sein Verbundsemesterticket und anschließend kann man sich für 198,25 Euro das LwSt kaufen. Man wollte darüber überall Urabstimmungen durchführen, damit man sich die Notwendigkeit des Landessolidarbeitrags demokratisch legitimieren lassen kann. Doch die durchgeführten Urabstimmungen an der PH und Uni Heidelberg, der Uni Ulm, der PH Ludwigsburg und der Uni Hohenheim zeigten, dass für diesen Preis keine Zustimmung zu finden ist. In der großen Studie aus Heilbronn kam zur gleichen Zeit heraus, dass 95 Prozent der Studierenden für diesen Aufpreis nicht bereit wären, ein LwSt zu kaufen. Die Zahlungsbereitschaft liegt lediglich bei 49 Euro. (vgl. Bernecker/Schenk/ Scheid 2018, 57f.)

Aus diesem Grund gab es einen Strategiewechsel, die konsequente Trennung zwischen Verbund und Landesticket. Der AK hat für jeden Verkehrsverbund vollsolidarische regionale Semesterticketangebote verhandelt und die Verfassten Studierendenschaften gefragt, wer darüber abstimmen möchte. Der KVV, bodo, VVS, naldo und Ostalb Mobil gaben an, bis 2021 darüber abzustimmen, alle anderen behalten ihr regionales Semesterticket.

Beim Landesticket hat der AK erstmalig selbstständig ein eigenes Preismodell für das Drei-Komponenten-Modell kalkuliert, bei dem sich der Teilsolidarbeitrag bei 50 Euro orientiert,

sowie das landesweite Semesterticket 132,50 Euro kostet. Das Ticket soll vom Land mit 4,5 Mio. Euro jährlich unterstützt werden, so die Forderung des AK.

## Drei-Komponenten-Modell



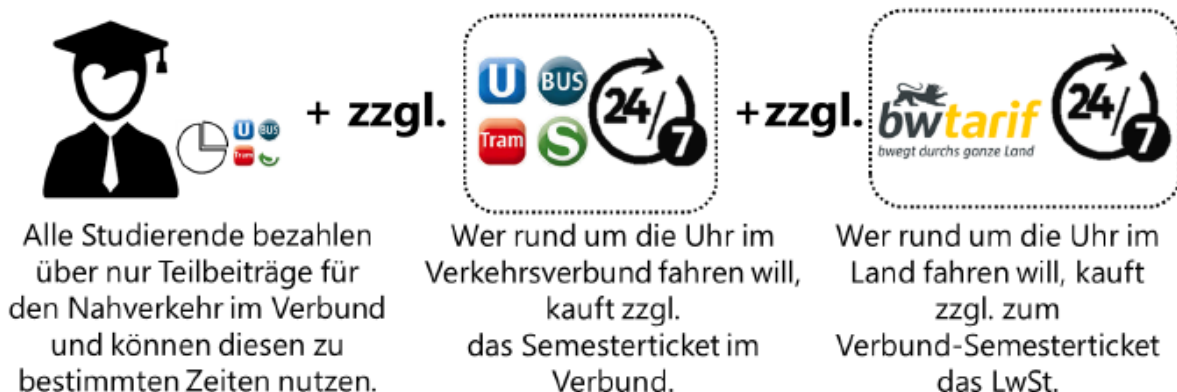
Alle Studierende bezahlen über nur Teilbeiträge für den Nahverkehr im Verbund und im Land und können diesen zu bestimmten Zeiten nutzen.

Wer rund um die Uhr im Verkehrsverbund fahren will, kauft zzgl. das Semesterticket im Verbund.

Wer rund um die Uhr im Land fahren will, kauft zzgl. zum Verbund-Semesterticket das LwSt.

In einem Gespräch mit dem Verkehrsministerium und der BW Tarif GmbH im November 2019 wurde gerade aufgrund der unbefriedigenden Resultate beschlossen, dass ein komplett freiwilliges landesweites Semesterticketangebot durchgerechnet werden soll. Möglich wären von der LAK landesweite Urabstimmungen über beide Modelle durchzuführen, bei der das Mehrheitsmodell sich durchsetzt oder dass die LAK eigenständig und ohne Urabstimmung das „optionale Modell“, auch „Freiwilligenticket“ genannt, beschließt. Dies wäre möglich, da keine Solidarbeiträge geändert werden würden.

## Optionales Modell



Alle Studierende bezahlen über nur Teilbeiträge für den Nahverkehr im Verbund und können diesen zu bestimmten Zeiten nutzen.

Wer rund um die Uhr im Verkehrsverbund fahren will, kauft zzgl. das Semesterticket im Verbund.

Wer rund um die Uhr im Land fahren will, kauft zzgl. zum Verbund-Semesterticket das LwSt.

Allerdings wurde von der BW Tarif GmbH kein Preisangebot bis zum zweiten Quartal 2020 vorgelegt, mit der Begründung, man müsse sich auf die Einführung der Zeitkarten konzentrieren. „Solange die im Moment offenen Fragen ungeklärt bleiben, können wir die Studierenden des Landes nicht über ein landesweites Semesterticket sachgemäß informieren, geschweige denn abstimmen lassen“, kommentierte Dominik Birkenmaier, derzeitiger

Sprecher der Landesstudierendenvertretung. Bis zu einem Preisangebot wird das Engagement der Studierenden beim LwSt so etwas ausgebremst.

#### Literatur:

Bernecker, Tobias/ Schenk, Claudia/ Scheid, Carolin (2018). Semesterticket Baden-Württemberg. Studierendenumfrage. Hochschule Heilbronn. Fakultät für Wirtschaft und Verkehr. Heilbronn.

Kroh, Ralph (1993). Genehmigungsfähigkeit von "Studententickets". In: Neue Zeitungen für Verwaltungsrecht. Heft 11. C.H.Beck-Verlag. München. S. 1025-1128.

Landeshochschulgesetz Baden-Württemberg (2005). Gesetz über die Hochschulen in Baden-Württemberg (Landeshochschulgesetz - LHG). Fassung vom 13. März 2018. Inkrafttretung am 30. März 2018.

Weichbrodt, Alexander (2001). Das Semesterticket: illegale Zwangsfahrkarte oder rechtmäßiger Sondertarif für Studierende? Dissertation. Universität Rostock. Lit-Verlag, Münster.

Wondratschek, Florian (2020). Zur Geschichte des LwSt Baden-Württemberg und seinen verhandelten Modellen. In: Wondratschek, Florian (2020). Mit Kulturarbeit zum Landesweiten Semesterticket Baden-Württemberg. Nachhaltigkeitsperspektiven und inklusive Herausforderungen. Hausarbeit. Pädagogische Hochschule Ludwigsburg. Institut für allgemeine Sonderpädagogik. Ludwigsburg. S. 2-9.