

# Semesterticket

Stellungnahme des MWV zum Semesterticket  
an die Fachschaft Maschinenbau der TUM vom 27.10.2004

Zusammenfassung Diplomarbeit FH München  
von Hendrik David „Analyse zur Einführung eines  
Semestertickets am Hochschulstandort München“

Bundesweiter Vergleich Semesterticket  
Modelle und historische Entwicklung



Arbeitskreis Semesterticket des Fachschafferrates der TUM

Christian Briegel (Leitung), Andreas Haslbeck, Artur Wachelka, Hendrik David

München, 30. Juni 2005 | überarbeitet am 06. April 2008

## Stellungnahme des MVV zum Semesterticket an die Fachschaft Maschinenbau der TUM vom 27.10.2004

Sehr geehrter Herr M.,

vielen Dank für Ihre Mail. Leider können wir wegen anderer Termine nicht an Ihrer Fachschaftsvollversammlung teilnehmen. Um Sie über den aktuellen Sachstand zu informieren, dürfen wir Ihnen zur Thematik „Semesterticket“ folgendes mitteilen:

### *Semesterticket*

Der Einführung eines besonderen Studententickets stehen die Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft seit jeher aufgeschlossen gegenüber. Bereits seit 1992 wird darüber mit dem Studentenwerk verhandelt. Die Verhandlungen konnten aber bisher nicht zu einem positiven Abschluss gebracht werden, weil die Angebotspreise für ein entsprechendes Semesterticket, die erforderlich wären, um zumindest die Einnahmen der Verkehrsunternehmen nach dem Status quo zu erhalten und damit die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung nicht zu verschlechtern, vom Studentenwerk bisher nicht akzeptiert werden konnten.

Da bereits jetzt - bedingt durch die im bundesweiten Vergleich überaus preisgünstigen Zeitkartentarife und die hervorragende ÖPNV-Erschließung der Münchner Hochschulen - rd. 60 % der Studierenden an den Münchner Hochschulen regelmäßig die MVV-Verkehrsmittel benutzen, würde ein Semesterticket trotz Umlage des Fahrpreises auf die Gesamtheit der Studierenden im MVV nicht den niedrigen Preis bieten können, der in anderen Städten und Verbundräumen auf Grund der dort deutlich geringeren Inanspruchnahme des ÖPNV geboten werden kann und als Zwangsumlage auf alle Studierenden auch noch akzeptiert wird. Nach derzeitigem Tarifstand müsste ein Semesterticket (mit 5monatiger Gültigkeit) im MVV für den Innenraum mindestens rd. € 111,00, für das Gesamtnetz mindestens rd. € 163,00 pro Semester kosten. Für Studenten der TU in Garching käme daher nur der Preis für das Gesamtnetz in Frage. Diese Beträge würden zwar von den derzeitigen ÖPNV-Nutzern unter den Studierenden angenommen werden, werden von den Nichtnutzern jedoch als entschieden zu hoch empfunden.

Da von den Verkehrsunternehmen eine Einnahmenverschlechterung durch die Einführung eines Semestertickets nicht hinnehmbar wäre, sehen wir deshalb bis auf weiteres keine Realisierungschancen für ein solches Angebot, es sei denn, es fände sich eine Möglichkeit, die Angebotspreise durch die öffentliche Hand zu subventionieren.

### *Halbjahresabonnement für Studierende*

Auf Antrag des Stadtrates der LH München wurde die Verbundgesellschaft um Prüfung gebeten, ob es möglich wäre den Studierenden in München ein spezielles Halbjahresabonnement anzubieten. Die Verbundgesellschaft hat daher in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen im MVV eine Marktstudie in Auftrag gegeben, die wirtschaftlichen Auswirkungen eines solchen Angebotes zu untersuchen. Die Studie wurde vom Marktforschungsinstitut infas in Bonn durchgeführt.

Je nach abgefragter Preisalternative (je Semester sind 5,5, 5 oder 4,5 Monatskartenpreise des Ausbildungstarifs II zu bezahlen) würden sich Mindereinnahmen zwischen 3,7 und 4,1 Mio. € pro Jahr ergeben. Alle auf dieser Grundlage ermittelten Simulationsergebnisse sprechen daher gegen eine Einführung eines Halbpreisabonnements.

Das von Ihnen angesprochene zweistufige Modell eines Semestertickets war lediglich Thema einer Diplomarbeit. Verhandlungen über ein zweistufiges Modell (Solidarbeitrag für alle Studierenden und fakultatives Semesterticket) war nie Gegenstand der geführten Gespräche. Im Ergebnis lässt sich aus den o.g. Gründen auch ein Zweistufenmodell nicht umsetzen.

**Aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen lässt sich somit in München weder ein Semesterticket noch ein Halbjahresabonnement realisieren.**

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit diesen Informationen behilflich sein konnten. Sofern Sie noch Rückfragen haben, können wir dies gerne telefonisch klären.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. Norbert Specht

stellv. Bereichsleiter  
Tarifmanagement

Münchner Verkehrs- und  
Tarifverbund GmbH (MVV)

...

<http://www.mvv-muenchen.de>

# Semesterticket

## Zusammenfassung Diplomarbeit FH München

von Hendrik David „Analyse zur Einführung eines  
Semestertickets am Hochschulstandort München“

Anlage zu:

Vergabe des Preises der Landeshauptstadt München  
für herausragende Studienabschlussarbeiten  
an der Fachhochschule München

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08/V 07217

Bekanntgabe in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung  
vom 30.11.2005  
Öffentliche Sitzung

Quelle: <http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/778928.pdf>

# **Diplomarbeit von Hendrik David, Fachhochschule München, Fachbereich Tourismus: „Analyse zur Einführung eines Semestertickets am Hochschulstandort München“**

## **Einleitung**

Seit dem Jahr 1992 wird in der bayerischen Landeshauptstadt München die Einführung eines Semestertickets für Studierende diskutiert. Bis zum heutigen Tage ist ein solches Angebot nicht verwirklicht worden.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG hat der Autor eine mögliche Einführung geprüft und ein für München umsetzbares Modell im Rahmen einer Diplomarbeit am Fachbereich Tourismus der Fachhochschule München entwickelt. Als Grundlage diente eine vom Autor durchgeführte Mobilitätsanalyse unter über 560 Studierenden in München. Weiterhin wurden die Modelle hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen und aktuellen Rechtsprechung analysiert.

Diese Diplomarbeit soll zur Lösung der in München vorherrschenden Verkehrsproblematik beitragen. Die Steigerung der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) im gesamten Stadtgebiet nahm stetig zu. Der Kraftfahrzeugverkehr am Stadtrand hat sich zwischen 1970 und 1990 nahezu verdoppelt. Heute fahren täglich bis zu 1 Million Fahrzeuge auf den 33 Hauptverkehrsstraßen in die Stadt München hinein bzw. aus ihr wieder heraus.<sup>1</sup> Mögliche Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr hin zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein grundlegender Ansatz einen Verkehrskollaps vorzubeugen.

## **Semestertickets**

Das Semesterticket ist ein Sondertarif des Auszubildendenverkehrs, bei dem die Studierenden einer Hochschule gegen zwangsweise oder freiwillige Zahlung eines einheitlichen Beitrages für die Dauer eines Semesters das Recht zur Beförderung im öffentlichen Verkehr oder das Recht zum Erwerb eines verbilligten Zeitfahrausweises des öffentlichen Verkehrs erhalten. Bei der Erstellung eines Semesterticketkonzeptes sind folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, die je nach Hochschulstandort in ihren Eigenschaften variieren können:

- Geltungsbereich (Innenstadt, Stadt und/oder Umland);
- Preis für das Semesterticket;
- ÖPNV-Angebot (Vorhandensein von U-Bahn, S-Bahn, etc.);
- Parkplatzbewirtschaftung im Hochschulbereich;
- Job-Ticket für Angestellte;
- Erweiterung von ÖPNV-Linien zur Hochschule;
- Finanzierungsform;
- Sonderregelungen für Zahlungsbefreiung vom Semesterticketkauf.
- 

Allein diese Aufzählung von Einflussfaktoren lässt deutlich werden, dass ein an einem Hochschulstandort gelungener Modelltyp, mit entsprechendem Preis, nicht pauschal auf andere übertragen werden kann, sondern sich jedes Semesterticket-Konzept konkret auf die regionalen Besonderheiten beziehen muss.

## **Semesterticketmodelle**

Im Folgenden werden unterschiedliche Modelle von Semestertickets vorgestellt, die auf Ihre Anwendbarkeit im Rahmen der Diplomarbeit geprüft wurden.

### *Ein-Komponenten-Modell (EKM)*

Jeder Student zahlt einen identischen Betrag an den Träger des Semestertickets. Im Gegenzug wird jedem Studenten die Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNV im Rahmen der zwischen Verkehrsunternehmen und Studentenschaft bzw. Studentenwerk vereinbarten Nutzungsbedingungen gewährt. Der Erwerb einer separaten Fahrtberechtigung ist nicht erforderlich. Dieses Modell wird überwiegend bei obligatorischen Semestertickets aber auch als fakultatives Modell angewendet.

---

1 Vgl. Heinritz, Der München Atlas

### *Ein-Komponenten-Modell mit Härtefond*

Dieses Modell unterscheidet sich vom vorherigen Modell darin, dass im Semesterticketbetrag ein Anteil für einen Härtefond enthalten ist. Ein Härtefond wird eingerichtet, wenn eine Zahlungsbefreiung für sog. soziale Härtefälle in die Beitragsordnungen der Studentenschaften bzw. -werken aufgenommen wurden.

### *Zwei-Komponenten-Modell ohne unmittelbaren Nutzeffekt (ZKM)*

Bei diesem Modell zahlen alle Studierenden einen Sockelbetrag an den Träger des Semestertickets. Dieser Sockelbetrag berechtigt die Studierenden nicht zur kostenfreien Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Es wird vielmehr nur ein gegen das betreffende Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbund gerichteter Anspruch der Studierenden auf den Erwerb von kostengünstigeren Fahrtberechtigungen erworben. Dem einzelnen Studierenden steht es frei, ob er diese zweite Komponente nutzt und das eigentliche Semesterticket und die damit verbundene Fahrtberechtigung vom Verkehrsunternehmen erwirbt.

### *Zwei-Komponenten-Modell mit unmittelbarem Nutzeffekt*

Dieses Modell unterscheidet sich vom vorherigen nur darin, dass bereits der entrichtete Grundbeitrag zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt. Im Vergleich zum Ein-Komponenten-Modell ist diese Nutzungsberechtigung zeitlich, tariflich oder räumlich stark eingeschränkt. Wenn der einzelne Studierende eine unbeschränkte Nutzungsberechtigung erhalten möchte, ist er wie beim Zwei-Komponenten-Modell ohne Nutzeffekt darauf angewiesen, die zweite Komponente als Ergänzung zu erwerben.

## **Semestertickets in deutschen Großstädten**

In beinahe allen deutschen Großstädten wird für Studierende ein Semesterticket angeboten. Im Folgenden werden die vier Städte Berlin, Frankfurt, Hamburg und Stuttgart mit ihren jeweiligen Semesterticketmodellen verglichen. Diese Städte sind entweder aufgrund ihres Anteils an Studenten zur Gesamteinwohnerzahl oder des mit München vergleichbaren ÖPNV-Angebotes ausgewählt worden.

In der folgenden Tabelle werden diese Städte mit ihren jeweiligen Modellen dargestellt. Insbesondere werden die Kosten pro Semester dargestellt, die jeder Student zu tragen hat, wenn dieser in Besitz eines Semestertickets ist. Die weiteren Kosten beinhalten den Studentenwerks- und Asta-Beitrag sowie sonstige Gebühren.

	Berlin	Frankfurt	Hamburg	Stuttgart
<b>Einwohnerzahl</b>	3,4 Mio.	0,6 Mio.	1,7 Mio.	0,6 Mio.
<b>Studenten WS 02/03</b>	132.414	59.487	63.828	35.509
<b>Studentenanteil</b>	3,9%	9,2%	3,7%	6,0%
<b>Ticketart</b>	obligatorisch	obligatorisch	obligatorisch	fakultativ
<b>Modell</b>	EKM	EKM	EKM	ZKM m. Nutzeffekt
<b>Vertragspartner</b>	AStA	AStA	AStA	Studentenwerk
<b>Fahrausweisart</b>	Studierendenausweis	Studierendenausweis	extra Fahrausweis "SemesterTicket"	Verbundpass mit Lichtbild
<b>Geltungsbereich</b>	Gesamtnetz VBB	Gesamtnetz RMV	Gesamtnetz HVV	Gesamtnetz VVS
<b>Geltungsdauer</b>	Semester	Semester	Semester	Semester
<b>Pflichtsockel</b>	-	-	-	30,00€
<b>Ticketpreis</b>	<b>110,80 €</b>	<b>109,32 €</b>	<b>125,00 €</b>	<b>145,00 €</b>
<b>Härtefonds</b>	-	2,18€	1-5€ je nach HS	-
<b>weitere Kosten (Studentenwerksbeitrag, AStA, sonstige Gebühren)</b>	30,68€	105,10€	43,00€	78,00€
<b>Gesamtkosten</b>	<b>141,48 €</b>	<b>216,60 €</b>	<b>168,00 €</b>	<b>253,00 €</b>

## **Semestertickets in Bayern**

Bezug nehmend auf die besonderen rechtlichen Bedingungen in Bayern werden im Folgenden sechs verschiedene bayerische Hochschulstandorte mit ihren jeweiligen Semesterticketmodellen dargestellt. Das erste Semesterticket wurde im Freistaat Bayern 1994 in Bayreuth eingeführt. Es ist ein obligatorisches Ticket, für das die Studierenden € 20,70 pro Semester im Rahmen ihres Semesterbeitrages von insgesamt € 105,70 zu zahlen verpflichtet sind. Wie auch in den bayerischen Städten Bamberg, Würzburg und Regensburg, gilt das Ticket für das gesamte Semester im Gesamtnetz der jeweiligen Verkehrsverbände. In Augsburg wurde der Geltungsbereich auf zwei Zonen im Innenraum des Augsburger Verkehrsverbundes begrenzt.

Als Vertragspartner beim Abschluss eines Semesterticketvertrages treten jeweils die entsprechenden Verkehrsverbünde und Studentenwerke der betroffenen Städte auf. Die Preise für obligatorische Semestertickets in Bayern werden durch eine Höchstgrenze der Bayerischen Staatsregierung in Höhe von € 40,00 bestimmt. Diese Höchstgrenze wurde in der Amtszeit des Staatsministers Zehetmair festgelegt, damit die Sozialverträglichkeit der Semesterticketpreise gegenüber den Studenten gewährt ist.

In Nürnberg wird vom VGN ein dem fakultativen Semesterticket ähnliches Ticket in Form von Semestermarken angeboten. Dieses Ticket, bei dem wie in Stuttgart ein Verbundpass mit Lichtbild erforderlich ist, gilt je nach Angebot für 3 oder 4 Monate und nur in begrenzten Zonen. Dies verursacht eine starke Preisdifferenzierung. Das angewandte Modell kann als ein Vertriebsverlagerungsmodell von vorhandenen Ausbildungstarifen bezeichnet werden. Durch die Gültigkeit von 3 bzw. 4 Monaten kann ein Rabatt gewährt werden, der zu einer Preisreduzierung führt, die jedoch nicht, aufgrund der zu kurzen Geltungsdauer, zu den erhofften Preisvorteilen eines wirklichen Semestertickets verhelfen kann.

### **Rechtliche Rahmenbedingungen**

Durch das Fehlen von verfassten Studentenschaften, verstanden als Körperschaft mit Zwangsmitgliedschaft, bietet es sich in Bayern nicht an, dass die vorhandenen studentischen Strukturen die Aufgabe der Einführung des Semestertickets übernehmen, da die Finanzierung wegen der fehlenden Zwangsmitgliedschaft der Studierenden bei den Studentenvertretungen und fehlender Beitragshoheit auf eine unsichere Grundlage gestellt würde.

In Bayern sind daher die Studentenwerke im Falle der Einführung eines Semestertickets Vertragspartner. Die Studentenwerke führen Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen und beschließen eine entsprechende Beitragserhöhung, die vom Bayerischen Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst genehmigt werden muss.

Im Jahr 1994 wurde das Bayerische Hochschulgesetz geändert, um an verschiedenen Hochschulorten unterschiedliche Studentenwerksbeiträge erheben zu können und so die Einführung von Semestertickets überhaupt möglich zu machen.

### *Rechtsprechung*

Die finanzielle Belastung wurde vom Bundesverwaltungsgericht mit dem daraus verbundenen Gemeinwohlbelang durch Einführung eines Semestertickets gerechtfertigt. Die Verbilligung der Fahrtkosten wird hier als studienspezifischer sozialer Belang angesehen. Die Form der Finanzierung durch eine Zwangsabgabe stellt einen Beitrag zur erheblich verbilligten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln dar. Die Richter weisen in ihrem Urteil darauf hin, dass der Vorteil eines Semestertickets nicht alle Studierenden begünstigen muss. Dieser Vorteil wird an der Gesamtheit der Studierenden bemessen.

### *Regelung der Ausgleichszahlung in Bayern gemäß § 45a PBefG*

Ermäßigte Tarife im öffentlichen Personennahverkehr für Studierende, Auszubildene und Schüler werden im § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geregelt. Verkehrsverbünde die einen ermäßigten Tarif für diese Personengruppen anbieten erhalten aus den jeweiligen Landeskassen eine Ausgleichzahlung in Höhe der gegebenen Ermäßigung. Höchstens jedoch 25% Ausgleich zum Normaltarif.

Mit der Problematik der Handhabung der Ausgleichszahlung in Zusammenhang mit der Einführung eines Semestertickets hat sich der Bayerische Landtag befasst und trifft folgende Aussagen:

„Die durch die Einführung eines Semestertickets in Bayern entstehende gleich bleibende Ausgleichsleistung begründet der Bayerische Landtag mit der Tatsache, dass die Verkehrsunternehmen ihre Beförderungsentgelte an die Ertrags- und Kostenlage nach § 45a Abs. 1 Nr. 2 PBefG anzupassen haben. Nur dann hätten sie einen Anspruch auf eine ungekürzte Ausgleichszahlung. Die Einführung eines Semestertickets, die nicht auf Verlangen des Staates, sondern durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen Studentenwerk und Verkehrsunternehmen entstanden ist, wird als wirtschaftliches Risiko für die Verkehrsunternehmen angesehen.“

Diese Art der Anwendung wird von Seiten der Gesetzgebung aber wie folgt anders interpretiert:

„...wird ein sog. Semester- oder Studententicket (zur Rechtmäßigkeit seiner Finanzierung aus Beiträgen der Studierenden BVerfG NVwZ 2001, 190; BVerwG DVBl. 1999, 1588) von der Genehmigungsbehörde als Zeitfahrausweis anerkannt, muss jedes Ticket bei der Ermittlung der Pkm

für die Berechnung des Ausgleichs nach § 3 Abs.2 PBefAusglV eingehen. Für eine abweichende Berechnung zur Schonung der Landeskassen fehlt es an der erforderlichen Rechtsgrundlage... “

Diese Anwendung hat zur Folge, dass die Bayerische Staatsregierung gegen vorhandenes Recht verstößt und auf Kosten Dritter die Staatskasse schont.

## Marktforschung

Im Rahmen der Diplomarbeit wurden Erhebungen des MVV, des Münchner Studentenwerkes und eine Studnetenumfrage der TU München sowie eine eigene Erhebung des Autors analysiert. Die im folgenden dargestellten Ergebnisse beruhen auf der Mobilitätsanalyse des Autors, die unter 567 Studierenden in München durchgeführt wurde.

## Mobilitätsanalyse

### Berechnung der Stichprobengröße

Die Mobilitätsanalyse des Autors wurde an den drei größten Hochschulen der Stadt München durchgeführt. Über die prozentualen Anteile der jeweiligen Studierenden an der Gesamtheit von ca. 84.000 Studenten wurden die jeweiligen Soll-Häufigkeiten an Befragten errechnet. Die Umfragen wurden in den jeweiligen Mensen der Hochschulen durchgeführt.

### Modal Split der Studierenden in München

Als Teilergebnis der Erhebung hat sich folgende Verteilung von Verkehrsmitteln der Studierenden ergeben. Insbesondere ist der Unterschied zwischen Sommer- und Wintersemester sowie die starken Änderungen zwischen den Hochschulen zu beachten, die aufgrund der unterschiedlichen Standorte zu erklären ist.

Semester	alle		LMU		TUM		FHM	
	SS	WS	SS	WS	SS	WS	SS	WS
ÖPNV	65,3%	76,6%	69,9%	84,9%	64,5%	68,2%	56,3%	69,3%
MIV	12,2%	11,7%	2,9%	2,9%	22,7%	23,3%	20,2%	16,2%
NIV	22,6%	11,7%	27,2%	12,2%	12,8%	8,5%	23,5%	14,5%

## Tarife

Der Anteil der Studierenden, die im Besitz eines Ausbildungstarif II sind liegt bei 70,5 %, die im Durchschnitt 3,9 Monatskarten pro Semester kaufen.

n=536	AT II	davon 16 % (n=61) Grüne Jugendkarte		Isarcard	Grüne Karte	gar keinen
alle Studenten	70,5%	41,0%	Innenraum	2,8%	1,5%	25,2%
		16,4%	Außenraum			
		42,6%	Gesamtnetz			

Führt man alle im Rahmen der Mobilitätsumfrage erhobenen Kosten zusammen und bildet einen gewichteten Durchschnitt dieser Werte ergeben sich folgende Gesamtkosten für einen ÖPNV nutzenden Studenten.

Ticketart	Kosten pro Semester
Monatskarte	160,58 EUR
Wochenkarte	10,97 EUR
Einzelfahrkarten	20,55 EUR
<b>Gesamtkosten</b>	<b>192,10 EUR</b>

Die finanzielle Belastung liegt im Durchschnitt bei den ÖPNV-Nutzern bei € 192,10 pro Semester. Dies ergibt eine monatliche Belastung von € 32,02.

## Preiskalkulation Semesterticket

Bei der Berechnung eines Semesterticketpreises mit den vorhandenen Umsätzen als Basis ist der Vorteil gegeben, dass die Verkehrsbetriebe mit dieser Berechnung keine Umsatzrückgänge erleiden. Weiterhin ist diese Berechnung am fairsten gegenüber den Studierenden. Ihnen wird nur derjenige Preis angerechnet, den sie bis dato insgesamt gezahlt haben. Anbieter und Nachfrager werden gleichermaßen zufrieden gestellt.

## Handlungsempfehlung

Nach Prüfung verschiedener Möglichkeiten zur Einführung eines Semestertickets am Hochschulstandort München, rät der Verfasser dem MVV und dem Studentenwerk München zu einem Zwei-Komponenten-Modell mit Nutzeffekt. Dieses Modell wurde ausgewählt, da der ÖPNV-Anteil unter den Studierenden in München mit über 65 % ganzjährig sehr hoch ist. Dies hat zur Folge, dass bei Einführung eines Semestertickets mit zwei Komponenten schon im Voraus von einer sehr hohen Käuferquote der zweiten Komponente ausgegangen werden kann.

Das Studentenwerk München würde mit der Einführung dieses Semesterticketmodells ihren Aufgaben zur wirtschaftlichen Förderung und der sozialen Betreuung der Studierenden gemäß Art. 99 Abs. 1 BayHSchG gerecht werden und den Hochschülern ein weiterführendes Serviceangebot zur Verfügung stellen.

Im Hinblick auf die Studierenden, die letztendlich Nutzer des Semestertickets sind, ist die Anwendung eines Zwei-Komponenten-Modells gerechter. Zum einen bekommen sie durch die finanzielle Mehrbelastung über den Nutzeffekt der ersten Komponente die Möglichkeit, in einer noch festzulegenden Form, das Angebot des MVV zu nutzen. Dies führt gleichzeitig zu einer Herabsetzung der Hemmschwelle gegenüber dem ÖPNV-Angebot, was sich wiederum positiv für den MVV auswirkt. Zum anderen ist es jedem Studierenden freigestellt, die zweite Komponente zu erwerben und somit seine persönliche Mobilitätsform selbstständig zu bestimmen. Der Anteil von Semesterticketgegnern wird sich aufgrund der bereits sehr hohen Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes unter den Studierenden sehr gering halten.

Rechtlich betrachtet stellt dieses Modell keine Verletzung der allgemeinen Handlungsfreiheit dar. Die finanzielle Mehrbelastung durch die obligatorische Komponente mit Nutzeffekt ist aus dem dadurch resultierenden Gemeinwohlbelang auch von Seiten des Bundesverwaltungsgerichts rechtlich abgesichert.

In der folgenden Grafik wird das mögliche Modell mit einer möglichen Käuferquote im worst case und in einem best case dargestellt:

	worst case (50%)	best case (65%)
<b>125,- €</b> freiwilliges Semesterticket Gesamtnetz 6 Monate	40.000 Käufer	52.000 Käufer
	€ 5,0 Mio.	€ 6,5 Mio.
<i>Halbjährliche Garantieeinnahmen bei 80.000 Studenten</i>		
<b>40,- €</b> Zwangsbeitrag	€ 3,2 Mio.	€ 3,2 Mio.
Halbjahresumsatz =	<b>€ 8,2 Mio.</b>	<b>€ 9,7 Mio.</b>
75% Einsparungen Vertriebskosten +	€ xx	€ xx
Zinsvorteil +	€ xx	€ xx

Die Einführung eines obligatorischen Semestertickets ist nicht durchführbar, da der entstehende sehr hohe Pflichtbetrag von Seiten der bayerischen Staatsregierung aus Gründen der Sozialverträglichkeit nicht genehmigt werden würde. Die vorgegebene Höchstgrenze von € 40,00 könnte nicht eingehalten werden, weil dies zu starken Umsatzrückgängen bei den Verkehrsunternehmen führen würde. Des Weiteren ist hierfür die Abneigung des Studentenwerkes München ausschlaggebend, das sich für ein innovatives Zwei-Komponenten-Modell ausspricht.

# Semesterticket

Bundesweiter Vergleich Semesterticket  
Modelle und historische Entwicklung

## Verbundgesellschaft

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)  
Anstalt des öffentlichen Rechts  
Potsdamer Straße 188  
10783 Berlin

Telefon: 030/19 44 9  
Telefax: 030/25649 256  
e-mail: [info@bvg.de](mailto:info@bvg.de)

## Partnerhochschulen

- Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
- Fachhochschule Brandenburg an der Havel
- Alice Salomon-Fachhochschule (ASFH)
- Hochschule der Stadt Potsdam
- Technische Universität Berlin (TU Berlin)
- Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (FHTW)
- Fachhochschule für Wirtschaft Berlin (FWW)
- Hochschule für Schauspielkunst "Ernst Busch" Berlin (HfS)
- Katholische Hochschule für Sozialwesen Berlin (KHSB)
- Humboldt Universität zu Berlin (HU)
- Universität der Künste Berlin (UdK)
- Hochschule für Musik "Hanns Eisler" Berlin (HfM)
- OTA Hochschule Berlin (OTA)
- Fachhochschule für Verwaltung und Rechtspflege Berlin (FHVR)
- Evangelische Fachhochschule Berlin (EFH)
- Mediadesign Hochschule Berlin (MD.H)

## Gültigkeitsbereich Tarif & Kosten pro Semester

Für den **Tariffbereich Berlin ABC** wird für an Berliner Hochschulen Studierende ein Semesterticket zum Preis von **149,50 EUR je Semester** angeboten.

(Stand WS 2007/08)



Das Semesterticket ist nicht übertragbar und wird im Austausch gegen eine Abholbescheinigung ausgestellt. Der Abholschein selbst gilt nicht als Fahrtausweis.

Des Weiteren berechtigt das Semesterticket zur unentgeltlichen Mitnahme eines Fahrrades im Tarifbereich Berlin, Teilbereiche ABC.

Studenten von Hochschulen, die nicht die Möglichkeit des Semestertickets nutzen, haben die Möglichkeit Auszubildendentickets zu nutzen.

Trägerkarten für Ausbildungstickets werden auf Antrag und gegen Abgabe eines Lichtbildes an allen BVG-Verkaufsstellen (ausgenommen private Verkaufsstellen) ausgestellt, wenn ein Semester lang 20 Wochenstunden umfasst.

Studenten müssen den Studentenausweis mit gültigem Semesterstempel oder die gültige Semesterkarte vorlegen. Für jedes Semester ist die Monatskarte Auszubildende/Schüler neu zu beantragen. Studenten der Fachhochschule für Verwaltung und Rechtspflege benötigen zusätzlich zum Studentenausweis einen Antrag.

Quelle:

<http://www.bvg.de/index.php/de/Bvg/Detail/folder/580/rewindaction/Index/id/2068/name/Semesterticket>

## Verbundgesellschaft

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)  
Rotebühlstraße 121  
70178 Stuttgart

Tel.: (07 11) 66 06 - 0  
Fax: (07 11) 66 06 - 257  
E-Mail: [kontakt@vvs.de](mailto:kontakt@vvs.de)

## Partnerhochschulen

- Hochschulen in Esslingen:
- Fachhochschule Esslingen, Hochschule für Sozialwesen
  - Fachhochschule Esslingen, Hochschule für Technik (ohne Außenstelle Göppingen)
- Hochschulen in Ludwigsburg:
- Evangelische Fachhochschule Reutlingen-Ludwigsburg (ohne Standort Reutlingen)
  - Filmakademie Baden-Württemberg, Ludwigsburg
  - Pädagogische Hochschule Ludwigsburg (ohne Standort Reutlingen)
  - Fachhochschule Ludwigsburg, Hochschule für öffentliche Verwaltung und Finanzen
- Hochschulen in Nürtingen:
- Fachhochschule Nürtingen, Hochschule für Wirtschaft, Landwirtschaft und Landespflege (ohne Außenstelle Geislingen)
  - Fachhochschule für Kunsttherapie Nürtingen
- Hochschulen in Stuttgart:
- Berufsakademie Stuttgart, Staatliche Studienakademie
  - Fachhochschule Stuttgart, Hochschule für Druck und Medien
  - Fachhochschule Stuttgart, Hochschule für Technik
  - Merz-Akademie Stuttgart
  - Staatliche Akademie der Bildenden Künste Stuttgart
  - Staatliche Hochschule für Musik und Darstellende Kunst Stuttgart
  - Stuttgart Institute of Management and Technology (SIMT)
  - Universität Hohenheim
  - Universität Stuttgart

## Gültigkeitsbereich Tarif & Kosten pro Semester

Wertmarke f. € Geltungsbereich

Sept. - Feb.	159,10	Netz
Okt. - März	159,10	Netz
März - Aug.	159,10	Netz
April - Sept.	159,10	Netz

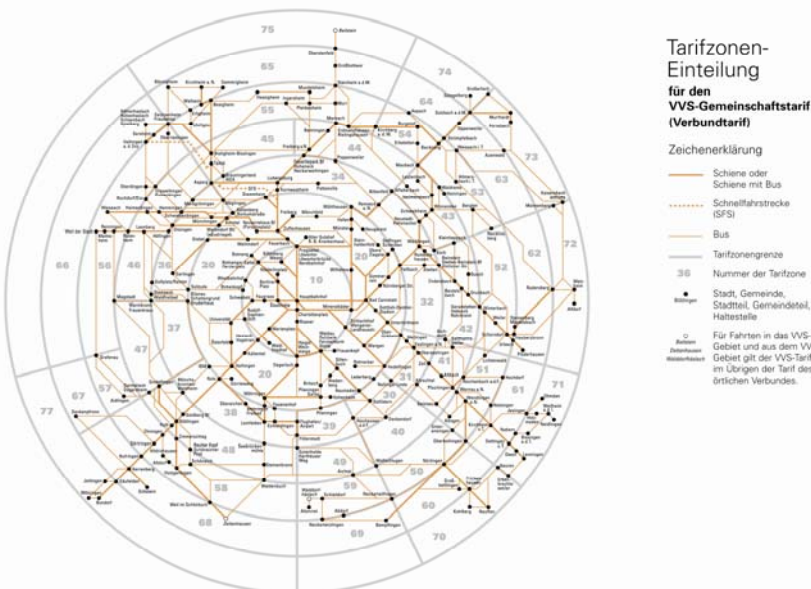
Voraussetzung dafür ist, dass alle Studierenden der beteiligten Hochschulen pro Semester einen **Solidarbeitrag in Höhe von 33,90 €** bezahlen, der zusammen mit dem Studentenwerksbeitrag erhoben wird.

(Stand WS 2007/08)

### Studentenausweis = Ticket

Der Studierenden-Ausweis muss mit einem VVS-Aufdruck versehen sein und berechtigt dann während der offiziellen Semester-Laufzeit der jeweiligen Hochschule zur Fahrt im gesamten VVS-Netz (2. Kl.) und zwar von **Montag bis Freitag ab 18:00 Uhr sowie Samstag, Sonn- und Feiertag ganztags**. Ein amtlicher Lichtbild-Ausweis ist mitzuführen.

**StudiTickets** gelten für beliebig viele Fahrten und sind nicht übertragbar. Sie bestehen aus einem Verbundpass mit Lichtbild und einer Wertmarke.



Quelle:

[http://www.vvs.de/fahrk\\_fahrkarten\\_studi.php](http://www.vvs.de/fahrk_fahrkarten_studi.php)

Studierende, die für ihr Studium ihren Hauptwohnsitz nach Stuttgart verlegen und an einer der Stuttgarter Hochschulen studieren, **erhalten als Begrüßungsgeschenk von der Stadt Stuttgart einmalig das StudiTicket und können damit kostenlos ein Semester lang alle Busse und Bahnen des VVS** rund um die Uhr nutzen.

Das WS-Verbundgebiet umfasst die **Landeshauptstadt Stuttgart und die umliegenden Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und den Rems-Murr-Kreis**. Alle dort verkehrenden 41 Verkehrsunternehmen sind einbezogen, d.h. S-Bahnen und andere Züge des Nahverkehrs, Stadtbahnen und Straßenbahnen sowie alle Busse.

## Verbundgesellschaft

Hamburger Verkehrsverbund GmbH  
Steinstraße 7  
20095 Hamburg

Telefon (040) 325775-0  
Telefax (040) 325775-20  
E-Mail: [info@hvv.de](mailto:info@hvv.de)

## Partnerhochschulen

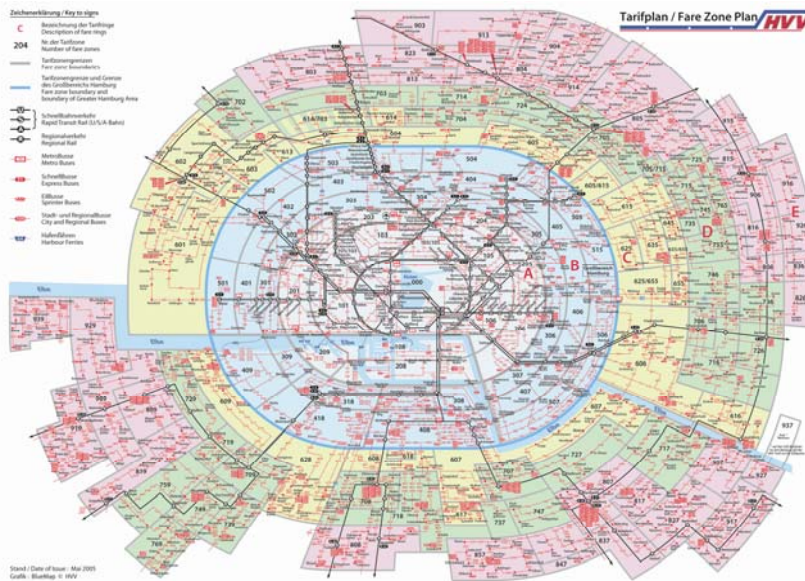
- Universität Hamburg
- Hochschule für angewandte Wissenschaften Hamburg
- Technischen Universität Hamburg Harburg
- Ev. Fachhochschule Hamburg
- Hochschule für bildende Künste
- Bucerius Law School

## Gültigkeitsbereich Tarif & Kosten pro Semester

HWV-Gesamtbereich

**132 € Semesterticket**  
**+ 3,00 € Härtefonds**

(Stand WS 2006/07)



Das Semesterticket ermöglicht den Studenten die kostengünstige Benutzung von Verkehrsmitteln im Großraum Hamburg. Für das Sommersemester 2005 kostete es 127,50 € und wird mit den Studienunterlagen versendet. Grundsätzlich erhält jeder Student das Ticket. In einigen Ausnahmefällen kann man es aber zurückgeben. Um diese Rückgabemöglichkeit zu finanzieren, gibt es den Semesterticket-Härtefonds, in den alle Studenten jedes Semester 3 € einzahlen.

Es können bis zu drei Kinder bis einschließlich 14 Jahre kostenlos mitgenommen werden. Hunde können kostenlos mitgenommen werden. Fahrradmitnahme U-Bahn, S-Bahn und A-Bahn: Die Fahrradmitnahme ist kostenlos möglich, allerdings nur außerhalb der Sperrzeiten. Diese sind Mo-Fr von 6-9 Uhr und von 16-18 Uhr. Am Wochenende und an Feiertagen gibt es keine Sperrzeiten.

Wer das Semesterticket nicht braucht, weil er oder sie z.B. ein Semester im Ausland ist, der kann sein Semesterticket zurückgeben, und bekommt die Kosten erstattet. Auf jeden Fall muss der gesamte Semesterbeitrag (inklusive der Kosten fürs Ticket) aber erst überwiesen werden. Anträge auf Rückerstattung gibt es an der Tür des AStA-Büros und auf der AStA-Homepage. Dieses Formular muss vollständig ausgefüllt und fristgerecht (bis jeweils am Tag vor Beginn des Semesters, für das das Ticket zurückgegeben wird) einschliesslich des neuen Tickets beim Studentenwerk Hamburg vorliegen. Im Fall des Auslandssemesters wird ein Nachweis in Form einer Studienbestätigung u.ä. verlangt.

### Quellen:

- <http://www.hvv.de>
- [http://www.studentenwerk-hamburg.de/downloads/data/Antrag%20Semesterticket\\_Haertefonds.pdf](http://www.studentenwerk-hamburg.de/downloads/data/Antrag%20Semesterticket_Haertefonds.pdf)
- <http://lilli.svt.tu-harburg.de/wiki/index.php/Semesterticket>

## Verbundgesellschaft

Verkehrsverbund  
**Rhein-Ruhr GmbH**  
Augustastraße 1  
45879 Gelsenkirchen

Telefon: +49 2091584-0  
Telefax: +49 20923967  
E-Mail: [info@vrr.de](mailto:info@vrr.de)  
Internet: [www.vrr.de](http://www.vrr.de)

## Partnerhochschulen

- Evangelische Fachhochschule Bochum
- Fachhochschule Bochum
- Ruhr-Universität Bochum
- Technische Fachhochschule Georg Agricola Bochum
- Abteilung Dortmund der Fachhochschule für Musik Detmold
- Fachhochschule Dortmund
- Universität Dortmund
- Fachhochschule Düsseldorf
- Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf
- Robert-Schumann-Hochschule Düsseldorf
- Kunstakademie Düsseldorf
- Universität-Gesamthochschule Duisburg
- Folkwang-Hochschule Essen
- Universität-Gesamthochschule Essen
- Fachhochschule Gelsenkirchen
- Fachhochschule Niederrhein (Krefeld)
- Hochschulwerk Witten/Herdecke e.V.
- Bergische Universität Gesamthochschule Wuppertal
- Hochschule für Musik Köln, Abt. Wuppertal
- Kirchliche Hochschule Wuppertal

## Gültigkeitsbereich Tarif & Kosten pro Semester

Das SemesterTicket gilt im gesamten Tarifraum des VRR.

Außerdem können Sie Ihr SemesterTicket auch in ganz bestimmten Übergangsgebieten zwischen dem VRR und einigen anderen Verkehrsverbänden nutzen.

Beispiel Universität  
Duisburg, Essen

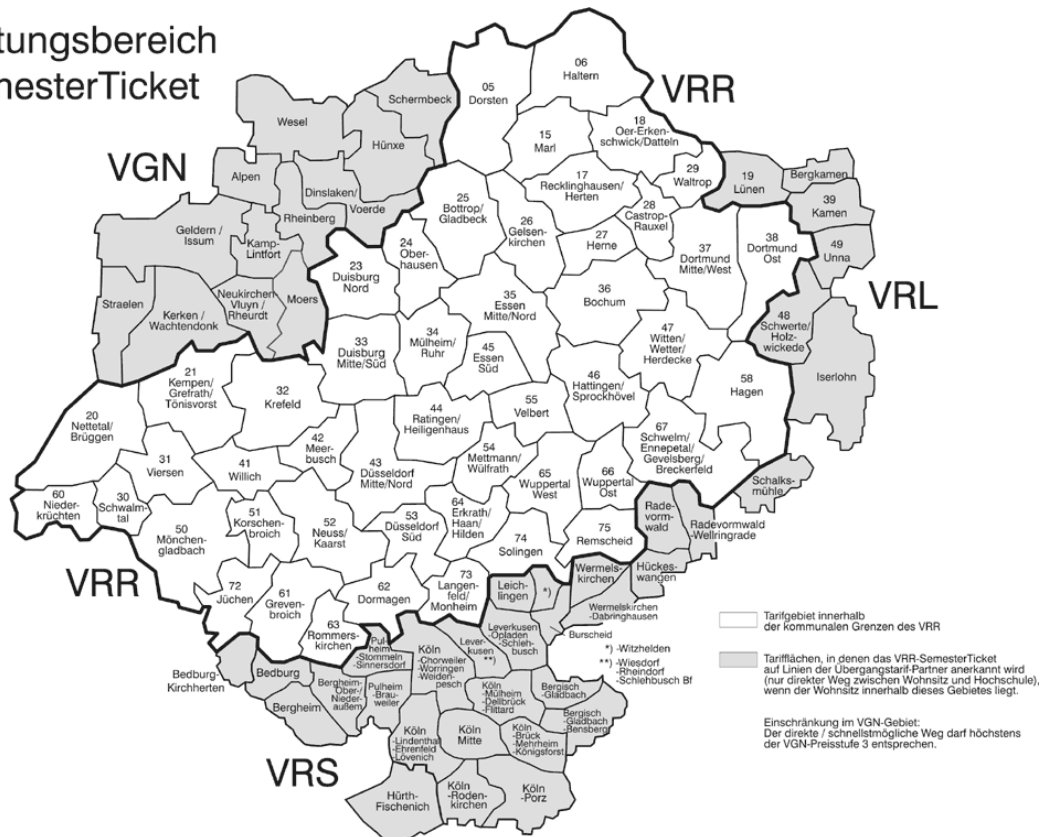
**83,86 €**  
(Stand WS 2007/08)

Ein Antrag auf Rückerstattung beim jeweiligen AstA ist unter bestimmten Gesichtspunkten möglich.

Mit der Einschreibung/ Rückmeldung zum nächsten Semester erwerben alle Studierenden das SemesterTicket, mit dem sie ein Semester lang kreuz und quer durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr fahren können. Als SemesterTicket ist der StudentInnenausweis gültig.

- Personenmitnahme: Ab dem Sommersemester 2005 können Besitzer eines SemesterTickets werktags ab 19 Uhr und an Wochenenden, Feiertagen und am 24.12. und 31.12. ganztägig eine weitere Person im gesamten VRR-Gebiet mitnehmen.
- Fahrradmitnahme: Ab dem Sommersemester 2005 kann man mit seinem SemesterTicket zu den freigegebenen Fahrradmitnahmezeiten (siehe FAQ) kostenlos ein Fahrrad mitnehmen.
- Reduzierter Fahrpreis für AST: Ab Sommersemester 2005 zahlen SemesterTicket-Inhaber für die Nutzung eines AnrufSammelTaxis nur einen reduzierten Fahrpreis pro Fahrt.

## Geltungsbereich SemesterTicket



## Semesterticket - Wikipedia, die freien Enzyklopädie

Das **Semesterticket** (auch in der Schreibweise **Semester-Ticket** geläufig), auch "**Studi-Ticket**" genannt, bzw. die **Semesterkarte** ist ein Fahrausweis für den [ÖPNV](#), der für [Studierende](#) ein [Semester](#) lang gilt. Sie erwerben es durch die Entrichtung des Sozialbeitrages bei der [Einschreibung](#) bzw. [Rückmeldung](#) automatisch, auch wenn sie die Angebote nicht nutzen wollen. Dadurch dass diese Regelung für alle Studierenden gilt, kann das Semesterticket besonders günstig sein und ein attraktives Angebot für jene bieten, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen.

### Deutschland

Das Semesterticket wurde mehrfach juristisch angegangen. Zuletzt stellten zwei Urteile des [Bundesverfassungsgerichts](#) klar, dass die [Studierendenvertretungen](#) sowohl die Kompetenz haben, das Ticket einzuführen als sich auch öffentlich dazu äußern dürfen. Das [Land Berlin](#) hat das Semesterticket zudem gesetzlich geregelt. <sup>[1]</sup>

1991 wurde das Semesterticket erstmals an der [Fachhochschule Darmstadt](#) und der [Technischen Universität Darmstadt](#) eingeführt (sog. *Darmstädter Modell*). Es ist Vorbild aller entsprechenden Tickets in Deutschland. Aufgrund der Semestertickets ist das studentische Aufkommen im [ÖPNV](#) an den Hochschulstandorten deutlich gestiegen.

### Solidar-Modell („Darmstädter Modell“)

An den meisten [Hochschulen](#) zahlen alle Studierenden für das Semesterticket einen einheitlichen Beitrag, auch wenn nur ein gewisser Anteil das Angebot des [öffentlichen Personennahverkehrs](#) nutzt.

Das Semesterticket entsteht in der Regel durch einen Vertrag zwischen der [verfassten Studierendenschaft](#), vertreten durch den [ASiA/StuRa](#), und dem oder den entsprechenden Verkehrsunternehmen. In [Baden-Württemberg](#), [Bayern](#) und [Thüringen](#) tritt an die Stelle des ASiAs/StuRa das [Studentenwerk](#).

Das Modell des Semestertickets ist unter Studierenden nicht unumstritten. Viele empfinden die solidarische Finanzierung als ungerecht, weil sie das Ticket wegen eines Wohnortes außerhalb des Geltungsbereiches nicht ohne zusätzliche Fahrkarten nutzen können und sie beim Kauf des Tickets keine Wahl haben. Bereits 1992 klagte deshalb ein Duisburger Student gegen das Semesterticket. Das Semesterticket ist letztendlich am 4. August 2000 vom Bundesverfassungsgericht bestätigt worden. Das Bundesverfassungsgericht wies die Klage gegen die zwangsweise Beteiligung am Semesterticket zurück (1BvR 1410/99, 1BvR 1510/99). Angesichts der "ausbildungsbedingten finanziellen Bedürftigkeit" der Studierenden und der hohen Fahrtkosten dient das Semesterticket der Verbesserung der sozialen Situation der Studierenden. Die Tauglichkeit des Semestertickets ist an den Vorteilen für die Gesamtheit der Studierenden zu messen. Die zwangsweise Beteiligung aller Studierenden trägt maßgeblich zum erreichten Umfang der Vergünstigung bei. Das Bundesverfassungsgericht würdigt dabei ausdrücklich, dass "die Verbesserung der Umweltbedingungen, die Entspannung der Parkplatzsituation und die Möglichkeit das Ticket zu Freizeit Zwecken zu nutzen im Prinzip allen Studierenden zugute kommt" <sup>[2]</sup>.

Es ist anzumerken, dass das Gültigkeitsgebiet oft sehr unterschiedlich ist. So gilt etwa das Ticket in [Regensburg](#) nur im [RVV](#), hier allerdings in allen Verkehrsmitteln, das [Göttinger](#) Semesterticket hingegen gilt in ganz [Niedersachsen](#) und [Bremen](#) und bis [Hamburg Hauptbahnhof](#), jedoch nur in Zügen von [DB Regio](#), [metronom](#) und [eurobahn](#) und auf weiteren ausgewählten Strecken (s. u.).

### Härtefallregelungen

An vielen Hochschulen gibt es Regelungen, mit denen es die Möglichkeit gibt, sich von der Beitragspflicht befreien zu lassen. Die Befreiung können je nach Hochschulstandort folgende Personengruppen beanspruchen:

- (behinderte) Studierende, die ein Anrecht auf kostenlose Beförderung im ÖPNV oder entsprechenden Geltungsbereich haben
- Studierende, die sich [beurlaubt](#) haben
- [Fernstudierende](#)
- Studierende die sich nachweislich nicht im Geltungsbereich aufhalten (z.B. Auslandssemester oder Praktikum)
- Studierende, die nachweisen können, dass der Beitrag für sie einen Härtefall darstellt (siehe weiter unten)
- Falls der Wohnort so ungünstig liegt, dass er mit den für die Benutzung zugelassenen Verkehrsmitteln nicht erreicht werden kann, wird auch teilweise auf die Beitragserhebung verzichtet.
- Studierende, die im Nahbereich ihres Fachbereichs wohnen

Einen besonderen Fall bildet der Umgang mit Studierende, die Schwierigkeiten mit der Finanzierung des Beitrages haben. Vor allem die älteren Semesterticket-Modelle, soweit sie sich dieses Problems überhaupt annehmen, befreien diese Studierende von der Beitragspflicht nur unter der Bedingung, dass sie auf das Semesterticket verzichten. Neuere Modelle (z. B. in Hamburg oder Berlin) stellen statt dessen einen Sozial-/Härtefallfonds bereit, aus dem diesen Studierende die Beiträge erstattet werden. Sie können das Ticket dann kostenlos nutzen oder bekommen zumindest einen Teilbetrag erstattet.

### Sockelbetrags-Modell

An den Hochschulen in [Baden-Württemberg](#) (Ausnahmen: [Pforzheim](#) und [Freiburg im Breisgau](#)) sowie in [Worms](#), [Halle \(Saale\)](#) und [Leipzig](#) ist das Semesterticket nach einem anderen Modell realisiert. Die Studierende zahlen als verpflichtenden Beitrag einen Sockelbetrag. Dieser berechtigt nur dazu, den [ÖPNV](#) abends, am Wochenende und an [Feiertagen](#) zu nutzen. Wer auch außerhalb dieser Zeiten fahren will, muss ein weiteres Ticket für das [Semesterhalbjahr](#) gesondert erwerben.<sup>[43]</sup> Ein ähnliches Modell gibt es an der [Technischen Fachhochschule Berlin](#).<sup>[44]</sup>

### Hochschulstandorte mit Semestertickets

Hochschulstandorte mit Semestertickets nach dem Solidar-Modell

Hochschulstandort	seit	Geltungsbereich	Preis pro Semester
<a href="#">Aachen</a>	2000	<a href="#">AVV</a> , zudem die Bahnanschlüsse <a href="#">RE 4</a> bis Düsseldorf Hbf, <a href="#">RB 33</a> und <a href="#">RB 39</a> bis Mönchengladbach Hbf, sowie <a href="#">RE 1</a> und <a href="#">RE 9</a> bis Köln Hbf	81,75 € (Stand SS 2007)
<a href="#">Augsburg</a>		<a href="#">AVV</a> Zone 10 und 20	38,00 €
<a href="#">Bamberg</a>	2004	Alle Busse, sowie die Nahverkehrszüge der DB Regio in Stadt und Landkreis Bamberg	23,00 €
<a href="#">Berlin</a>	2002/03	<a href="#">VBB</a> -Tarifbereich Berlin ABC	154,00 € (SS 2008) zzgl. Sozialfondsbeitrag 1,80–5,00 € je nach Hochschule
<a href="#">Bielefeld</a>	1993	<a href="#">VWOWL</a> und <a href="#">DB Regio</a> darüber hinaus	81,30 € (SS 2008)
<a href="#">Bochum</a>		<a href="#">VRR</a> , ab SoSe 08 <a href="#">NRW-Ticket</a>	83,86 € (Stand: WS 2007/08)
<a href="#">Bochum (EFH)</a>	1992	<a href="#">VRR</a>	83,86 € (Stand: WS 2007/08) 87,12 € (ab SS 2008)
<a href="#">Bonn</a>	1993	<a href="#">VRS</a> (mit Meldebescheinigung inkl. Übergangstarife <a href="#">VRR</a> und <a href="#">Ahr</a> )	70,00 € (WS 2005/06) 79,50 € (ab SS 2006)
<a href="#">Brandenburg/Havel</a>	2001	<a href="#">VBB</a> -Gesamtnetz und <a href="#">RE 1</a> und <a href="#">RB</a> nach Magdeburg	90,20 € (SS 2008)
<a href="#">Braunschweig (TU)/(HBK)</a>	1993 (TU)	<a href="#">VRB</a> <sup>[5]</sup> ; zudem in <a href="#">Niedersachsen</a> und <a href="#">Bremen</a> (von Niedersachsen aus auch bis <a href="#">Hamburg Hbf</a> ) der <a href="#">SPNV</a> mit <a href="#">RE</a> , <a href="#">RB</a> , <a href="#">S-Bahn Hannover</a> , <a href="#">ME</a> , <a href="#">ERB</a> und <a href="#">ARR</a> sowie auf der <a href="#">Relation Hamburg-Harburg – Stade</a> auch mit der <a href="#">S-Bahn Hamburg</a> ;	91,92 € (Stand: SS 2008) <sup>[45]</sup>

		außerdem auf der <a href="#">KBS 310 Helmstedt – Magdeburg (Sachsen-Anhalt)</a> , der <a href="#">KBS 340 Magdeburg – Halle (Saale)</a> (Sachsen-Anhalt) und der <a href="#">KBS 357 Walkenried – Nordhausen (Thüringen)</a> der SPNV mit RE und RB <sup>[4]</sup>	
<a href="#">Braunschweig/Wolfenbüttel (FH)</a>		<a href="#">VRB</a> <sup>[5]</sup>	39,80 € (Stand: SS 2008) <sup>[9]</sup>
<a href="#">Bremen</a>	1994	<a href="#">VBN</a> , <a href="#">VEJ</a> und Emsland sowie über die Verkehrsverbünde hinaus in den Nahverkehrszügen nach Cuxhaven, Wilhelmshaven, Esens (Ostfriesland), Norddeich, Rheine, Osnabrück Hbf, Hannover, Hamburg Hbf, ab SoSe 2008 auch <a href="#">EVB</a> bis Buxtehude und Verkehrsgemeinschaft <a href="#">Landkreis Cloppenburg</a> (VGC <sup>[10]</sup> ; nur Busverkehr)	80,40 € (WS 2007/08) 81,60 € (SS 2008) 88,20 € (WS 2008/09) zzgl. Sozialfondsbeitrag je nach Hochschule <sup>[11]</sup>
<a href="#">Bremerhaven</a>		siehe Bremen	siehe Bremen
<a href="#">Chemnitz</a>	1994	<a href="#">VMS</a> -Tarifzone 13 (Chemnitz)	41 €
<a href="#">Cottbus</a>	2006	<a href="#">VBB</a> -Gesamtnetz und <a href="#">RE</a> 18	92,50 € (WS 2006/07 zzgl. 1,50 € Sozialbeitrag)
<a href="#">Darmstadt</a>	1991 Initiator	<a href="#">RMV</a> inkl. <a href="#">VRN</a> -Übergangstarifgebiete	81,47 € (SS 2008) <sup>[12]</sup>
<a href="#">Darmstadt (EFH)</a>	1998	<a href="#">RMV</a> inkl. <a href="#">VRN</a> -Übergangstarifgebiete, Linie R30 im NW bis Kassel sowie IC/EC zwischen Heidelberg, Göttingen, Eisenach, Warburg, Bingen, Aschaffenburg und Mainz	84,95 €
<a href="#">Detmold</a>	2006	ungefähr <a href="#">VOWL</a> , siehe <a href="#">hier (PDF)</a> <sup>[13]</sup>	39,12 €
<a href="#">Dortmund</a>	1991	<a href="#">VRR</a> , ab SoSe 08 <a href="#">NRW-Ticket</a>	83,86 € (WS 2007/08); 122,92 € (ab SoSe 08)
<a href="#">Dresden</a>		<a href="#">VVO</a>	99 € (WS 07/08)
<a href="#">Duisburg</a>	1992	<a href="#">VRR</a>	79,95 €
<a href="#">Düsseldorf</a>		<a href="#">VRR</a> , ab SoSe 08 <a href="#">NRW-Ticket</a>	79,95 €
<a href="#">Emden</a>	2003	siehe Bremen	siehe Bremen
<a href="#">Essen</a>	1992	<a href="#">VRR</a>	79,95 €
<a href="#">Frankfurt am Main</a>		<a href="#">RMV</a> inkl. <a href="#">VRN</a> -Übergangstarifgebiete	138,28 € (WS 2007/08)
<a href="#">Frankfurt (Oder)</a>		<a href="#">VBB</a> -Gesamtnetz	
<a href="#">Freiburg</a>		<a href="#">RVF</a>	69 €
<a href="#">Flensburg</a>	2002	die Linien der Verkehrsgemeinschaft Flensburg im Stadtgebiet, die FördeBus-Strecke Flensburg-Holnis (Linie 21) und die Autokraft-Linie Flensburg-Tarup	28,50 €
<a href="#">Gelsenkirchen</a>		<a href="#">VRR</a>	79,95 €
<a href="#">Gießen</a>		<a href="#">RMV</a> + <a href="#">NWV</a>	86,56 € (SoSe 2008) <sup>[14]</sup>
<a href="#">Göttingen</a>	2004	Nahverkehrszüge der DB Regio, metronom und eurobahn in <a href="#">Niedersachsen/Bremen</a> und bis <a href="#">Hamburg</a> Hbf. Zusätzliche Strecken bis Paderborn (NWB), Kassel (cantus), Bad Hersfeld (cantus), Leinefelde (DB) und Nordhausen (DB). Keine Busse.	59,93 € (Wintersemester 2007/2008) <sup>[15]</sup>
<a href="#">Hamburg</a>		<a href="#">Hamburger Verkehrsverbund</a> – Gesamtbereich	132 € + 3,00 € Härtefonds (WS 2006/07)
<a href="#">Hannover</a>	2003	<a href="#">Großraum-Verkehr Hannover</a> (GVH) sowie Nahverkehrszüge der DB Regio und metronom in <a href="#">Niedersachsen/Bremen</a> und bis <a href="#">Hamburg</a> Hbf., <a href="#">Eurobahn</a> auf dem Streckenabschnitt von Bodenburg bis Bad Oeynhausen	124,28 € (SoSe 2008) <sup>[16]</sup>
<a href="#">Ilmenau</a>	2001	Bahnstrecken nach <a href="#">Erfurt</a> (KBS 566), <a href="#">Meiningen</a> (KBS 571) und <a href="#">Saalfeld</a> (KBS 561)	14 €
<a href="#">Kaiserslautern</a>		Teilbereich Westpfalz des <a href="#">VRN</a> , ab WS 2007/08 komplettes <a href="#">VRN</a> -Gebiet	68,90 € 95 € ab WS 2007/08
<a href="#">Kassel</a>	1992	Gesamter <a href="#">Nordhessischer Verkehrsverbund</a> , sowie R 1 nach Göttingen	84,50 €
<a href="#">Kiel</a>	1994	Kernzone Kiel und angrenzender Ring sowie eine Ermäßigung auf die BusVerbindung nach Hamburg (Autokraft)	42,75 €

<a href="#">Köln</a>	1993	<a href="#">VRS</a> (mit Meldebescheinigung inkl. Übergangstarife <a href="#">VRR</a> und <a href="#">Ahr</a> )	70,00 € (WS 2005/06) 79,50 € (ab SS 2006)
<a href="#">Krefeld</a>	1993	<a href="#">VRR</a>	
<a href="#">Leer</a>	2003	siehe Bremen	siehe Bremen
<a href="#">Lüneburg</a>		Nahverkehrszüge der DB Regio, metronom und eurobahn in Niedersachsen/Bremen und bis Hamburg Hbf sowie auf der Strecke Lüneburg-Lübeck bis Lübeck, S-Bahn bis Stade und HVV-Busverkehr im Landkreis Lüneburg	73,67 € (SS 2008)
<a href="#">Lübeck</a>	1993	<a href="#">Stadtverkehr Lübeck</a> inkl. Bahnstrecke <a href="#">Lübeck-Travemünde-Lübeck (Hbf) – Lübeck-St. Jürgen</a>	88,80 €
<a href="#">Magdeburg</a>		alle Straßenbahnen, Busse und Fähren der <a href="#">Magdeburger Verkehrs-</a> <a href="#">betriebe</a>	23,00 € (im Semesterbeitrag von 54,50 € enthalten)
<a href="#">Mainz</a>	1994/95	<a href="#">MVG</a> , <a href="#">RMV</a> inkl. <a href="#">VRN</a> -Übergangstarifgebiete, <a href="#">RNN</a> , Bahnstrecke zwischen Bacharach und Koblenz	118 € (WS 2007/08)
<a href="#">Marburg</a>		<a href="#">RMV</a> und <a href="#">NVV</a> inkl. EC/IC	99,14 € (SS 2007) <sup>[12]</sup>
<a href="#">Münster</a>	1992	<a href="#">VGM</a> , Teile des <a href="#">VRL</a> , Bahnstrecken bis Recklinghausen, Dortmund, Paderborn, Bielefeld, Osnabrück und Enschede	63,00 € (SS 2007)
<a href="#">Offenbach am Main</a>		<a href="#">RMV</a>	
<a href="#">Oldenburg</a>	1997/2003	siehe Bremen	siehe Bremen
<a href="#">Osnabrück</a>	1995	VOS und <a href="#">DB Regio</a> darüber hinaus	45,54 € (WS 2006/07)
<a href="#">Ottersberg</a>		siehe Bremen	siehe Bremen
<a href="#">Paderborn</a>	1993	<a href="#">NPH</a> , Teile des <a href="#">VWOWL</a> , Teile der <a href="#">VRL</a> (jeweils inkl. vieler Strecken der <a href="#">DB Regio NRW</a> , <a href="#">ERB</a> und <a href="#">NWB</a> in diesem Bereich)	61,49 € (SS 06)
<a href="#">Pforzheim</a>		<a href="#">VPE</a>	13,00 €
<a href="#">Potsdam</a>	2000	<a href="#">VBB</a> -Gesamtnetz	131,25 €
<a href="#">Regensburg</a>	1999	<a href="#">RVV</a>	42 € (WS 2007/08)
<a href="#">Rostock</a>	1998	<a href="#">VWV</a> Zone 1-6 (Stadtgebiet Rostock)	50 € (WS 2006/07)
<a href="#">Saarland</a>	1994	<a href="#">SaarVV</a> – zusätzlich bis Zweibrücken (Rheinland-Pfalz), Waldmohr (Rheinland-Pfalz) und Sarreguemines (Frankreich)	73,00 € (WS 2005/06 und SS 2006)
<a href="#">Salzgitter</a>		<a href="#">VRB</a> <sup>[5]</sup>	39,80 € (Stand: SS 2008) <sup>[9]</sup>
<a href="#">Siegen</a>	1993	<a href="#">VGWS</a> , im Schienenverkehr auch darüber hinaus, mit <a href="#">DB Regio</a> und <a href="#">Hellertalbahn</a> und <a href="#">BRS</a> und <a href="#">VWS</a> , ab SS 2008 in ganz Nordrhein-Westfalen	68,20 € zzgl. 35,80 € für die Ausdehnung des Gültigkeitsbereiches auf NRW (SS 2008)
<a href="#">Trier</a>	1992	<a href="#">VRT</a> , Nahverkehrszüge nach <a href="#">Perl</a> , <a href="#">Saarbrücken</a> , <a href="#">Koblenz</a> , <a href="#">Jünkerath</a> , <a href="#">Igel</a>	92,00 € (WS 2007/08)
<a href="#">Wernigerode</a>	2001	WVB <a href="#">HVG</a> <a href="#">HBB</a>	13,80 €
<a href="#">Wiesbaden, Rüsselsheim, Geisenheim</a>		<a href="#">RMV</a> und <a href="#">RNN</a>	ca. 90 €
<a href="#">Wildau</a>		<a href="#">VBB</a> -Gesamtnetz	124,10 € (WS 2006/07)
<a href="#">Wilhelmshaven</a>	2003	siehe Bremen	siehe Bremen
<a href="#">Witten</a>		<a href="#">VRR</a>	79,95 €
<a href="#">Wolfenbüttel</a>		<a href="#">VRB</a> <sup>[5]</sup>	39,80 € (Stand: SS 2008) <sup>[9]</sup>
<a href="#">Wolfsburg</a>		<a href="#">VRB</a> <sup>[5]</sup>	39,80 € (Stand: SS 2008) <sup>[9]</sup>
<a href="#">Wuppertal</a>		<a href="#">VRR</a>	79,95 €
<a href="#">Würzburg</a>		<a href="#">VVM</a>	36,30 €
<a href="#">Zwickau</a>	2002	<a href="#">VMS</a> -Tarifzone 16 (Zwickau)	32 €

## Hochschulstandorte mit Semestertickets nach dem Sockelbetrags-Modell

Hochschulstandort	Geltungsbereich	Sockelpreis	Ticketpreis
<a href="#">Albstadt</a>	<a href="#">NALDO</a>	11,00 €	41,50 €
<a href="#">Berlin</a> (TFH)	<a href="#">VBB</a> Berlin AB	50,00 €	25,00 € pro Monat
	<a href="#">VBB</a> Berlin ABC		37,00 € pro Monat
<a href="#">Esslingen am Neckar</a>	<a href="#">VVS</a>	33,90 €	159,10 €
<a href="#">Halle (Saale)</a>	<a href="#">MDV</a> Zone 210 (Halle) bzw. Zone 210 + eine angrenzende	15,00 €	65,00 € Stadtgebiet oder 95,00 € für eine zusätzliche Zone (WS 07/08)
<a href="#">Heidelberg</a>	<a href="#">VRN</a> (ohne <a href="#">Westpfalz</a> )	20,00 €	110,00 €
<a href="#">Heilbronn</a>	<a href="#">HNV/NVH</a>	13,00 €	81,00 €
<a href="#">Stuttgart-Hohenheim</a>	<a href="#">VVS</a>	33,90 €	159,10 €
<a href="#">Karlsruhe</a>	<a href="#">KVV</a>	14,80 €	107,50 €
<a href="#">Künzelsau</a>	<a href="#">HNV/NVH</a>	13,00 €	81,00 €
<a href="#">Leipzig</a>	<a href="#">LVB</a>	20,00 €	64,80 € (Stadt Leipzig) oder 74,00 € (LVB-Bedienungsgebiet)
<a href="#">Ludwigshafen</a>	<a href="#">VRN</a> (ohne <a href="#">Westpfalz</a> )	15,00 €	110,00 €
<a href="#">Mannheim</a>	<a href="#">VRN</a> (ohne <a href="#">Westpfalz</a> )	15,00 €	110,00 €
<a href="#">Nürtingen</a>	<a href="#">VVS</a>	33,90 €	159,10 €
<a href="#">Reutlingen</a>	<a href="#">NALDO</a>	21,00 €	41,50 €
<a href="#">Rottenburg</a>	<a href="#">NALDO</a>	21,00 €	41,50 €
<a href="#">Stuttgart</a>	<a href="#">VVS</a>	33,90 €	159,10 €
<a href="#">Tübingen</a>	<a href="#">NALDO</a>	21,00 €	47,50 €
<a href="#">Ulm</a>	<a href="#">DING</a>	19,00 €	76,00 €
<a href="#">Worms</a>	<a href="#">VRN</a> (ohne <a href="#">Westpfalz</a> )	15,00 €	110,00 €

...

### Anmerkungen

1. [↑ § 18a Berliner Hochschulgesetz](#)
2. [↑ Urteil des BVerfG, Az. 1 BvR 1510/99 vom 4. August 2000](#)
3. [↑ StudiTicket an der Universität Stuttgart mit Sockelbeitrag](#)
4. [↑ Hochschulticket an der TFH Berlin mit Sockelbetrag](#)
5. [↑ <sup>a</sup> <sup>b</sup> <sup>c</sup> <sup>d</sup> <sup>e</sup> vrb-online.de: Verbundgebiet des Verbundtarif Region Braunschweig](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
6. [↑ asta.tu-bs.de: Geltungsbereich des Semester-Tickets Niedersachsen/Bremen für die Studierenden der TU Braunschweig](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
7. [↑ asta.tu-bs.de: Studierendenschaft der Technischen Universität Braunschweig – Beiträge](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
8. [↑ hbk-bs.de: Hochschule für Bildende Künste Braunschweig – Semesterbeiträge](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
9. [↑ <sup>a</sup> <sup>b</sup> <sup>c</sup> <sup>d</sup> fh-wolfenbuettel.de: Fachhochschule Braunschweig/Wolfenbüttel – Zusammensetzung der Semesterbeiträge](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
10. [↑ "Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg \(VGC\)"](#)
11. [↑ Veränderung des Preises für das VBN-Semesterticket seit 1996](#)
12. [↑ Semesterbeitrag an der TU Darmstadt](#)
13. [↑ Fachhochschule Lippe und Höxter – Semesterticket an der Fachhochschule Lippe und Höxter](#)
14. [↑ Semesterbeiträge und Studienbeiträge an der Uni Gießen](#) (abgerufen am 11. Februar 2008)
15. [↑ AStA Göttingen: Semesterticket](#)
16. [↑ Semesterbeitrag Leibniz Universität Hannover](#) (abgerufen am 11. Februar 2008)
17. [↑ AStA Marburg: Semesterticket](#)
18. [↑ wienerlinien.at: Wiener Linien – Das Semesterticket](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
19. [↑ wienerlinien.at: Wiener Linien – Folder: Studenten Sommersemester 2008](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
20. [↑ wienerlinien.at: Wiener Linien – Bestellformular geförderte Semesterkarte für Hochschüler für das Sommersemester 2008](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)
21. [↑ wienerlinien.at: Wiener Linien – Bestellformular für Berechtigungskarte für Studierende](#) (abgerufen am 5. Februar 2008)

Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Semesterticket>