



## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Isabell Zacharias SPD**  
vom 21.07.2016

### Semesterticket I

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) An welchen Hochschulstandorten in Bayern gibt es ein Semesterticket?  
b) Welche Finanzierungsstruktur haben die einzelnen Semestertickets?  
c) Wie hat sich die Ausgestaltung der einzelnen Semestertickets in den letzten zehn Jahren für die einzelnen Hochschulstandorte entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach Preis, Geltungsbereich und Geltungsdauer)?
2. a) Wie haben sich die Studierenden-Fahrgastzahlen im ÖPNV der einzelnen Hochschulstandorte in den letzten zehn Jahren im Vergleich zur Anzahl der Studierenden an den einzelnen Standorten entwickelt?  
b) Wie hat sich der Beitrag für die einzelnen Semestertickets prozentual im Vergleich zum Preis einer regulären Fahrkarte mit gleichem Geltungsbereich an den einzelnen Hochschulstandorten in den letzten fünf Jahren entwickelt?  
c) Welche Defizite entstehen durch die einzelnen Semestertickets für die Träger des öffentlichen Nahverkehrs?
3. a) In welchem Ausmaß leistet Bayern Ausgleichszahlungen gemäß § 45 a PBefG (bitte aufgeschlüsselt nach regionalen und administrativen Kriterien)?  
b) Wie haben sich die Kostensätze je Personenkilometer laut Artikel 1 der Verordnung über Kostensätze für Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG in den letzten 25 Jahren entwickelt?  
c) Welche Durchschnittswerte einzelner repräsentativer Unternehmen wurden für die pauschale Festlegung der verkehrsspezifischen Kosten im Sinne der Vorschrift jeweils herangezogen?
4. Nachdem die Länder gemäß § 64 a PBefG mit Wirkung ab 01.01.2007 § 45 a PBefG sowie die Vorschriften zu dessen Erlass durch Landesrecht ersetzen können und Bayern laut einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Fachebene durchgeführten Umfrage unter den Bundesländern nicht von dieser Ersetzungsbefugnis Gebrauch gemacht hat, frage ich die Staatsregierung, plant sie eine landesrechtliche Regelung?
5. a) Welcher Zusammenhang besteht zwischen der laut Art. 95 Abs. 4 Satz 4 BayHschG erforderlichen Zustimmung des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr und den Ausgleichszahlungen gem. § 45 a Bayerisches Hochschulgesetz – PBefG, die durch das Semesterticket entstehen könnten?  
b) Nach welchen Kriterien oder Parametern ist eine solche Vereinbarung zwischen den Studentenwerken, in deren Ermessen die Einführung eines Semestertickets gestellt ist, und den Trägern des örtlichen Nahverkehrs zustimmungsfähig?
6. a) Ist diese Zustimmung (Art. 95 Abs. 4 Satz 4 BayHschG) an die Voraussetzung geknüpft, dass die Verkehrsunternehmen auf die Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG, die durch die Einführung des Semestertickets entstehen könnten, verzichten?  
b) In welcher Form wird der Freistaat Bayern in diesem Fall dem den Verkehrsunternehmen für die vergünstigte Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs gemäß § 45 a PBefG zustehenden Ausgleichsanspruch gerecht?  
c) In welchem Ausmaß werden den Aufgabenträgern diesbezüglich konkret finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt?
7. a) Wie bewertet die Staatsregierung die „preisliche Zumutbarkeitsgrenze“ für ein Semesterticket, die laut einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 12.05.1999 ca. 1,6185 % des BAföG-Höchstsatzes beträgt?  
b) Ist die Zustimmung des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr (Art. 95 Abs. 4 Satz 4 BayHschG) an diese „preisliche Zumutbarkeitsgrenze“ gebunden?

## Antwort

**des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 26.09.2016

Die Schriftliche Anfrage wird im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Bildung und Kultus, Wissenschaft und Kunst wie folgt beantwortet:

### 1. a) An welchen Hochschulstandorten in Bayern gibt es ein Semesterticket?

Die Hochschulstandorte und Hochschulen, an denen zum Stichtag 1. August 2016 ein Semesterticket besteht, sind aus der tabellarischen Aufstellung in Anlage 1 ersichtlich.

**b) Welche Finanzierungsstruktur haben die einzelnen Semestertickets?**

Bei den Semestertickets sind im Freistaat Bayern derzeit die Gestaltungsmöglichkeiten des Solidarmodells und Sockelbetragsmodells mit fakultativem Aufpreisticket vertreten.

Bei dem Solidarmodell erhalten alle Studierenden durch ein verpflichtendes Solidarticket eine vollständige Fahrberechtigung. Der Erwerb eines zusätzlichen Tickets ist im Geltungsbereich des Semestertickets nicht notwendig.

Bei dem Sockelbetragsmodell erhalten die Studierenden durch das verpflichtende Grundticket nur eine eingeschränkte Fahrberechtigung, die regelmäßig von Montag bis Freitag zeitlich beschränkt ist und nur am Wochenende ganztägig gilt. Für eine vollständige Fahrberechtigung im Geltungsbereich des Semestertickets kann der Studierende ein fakultatives Aufpreisticket erwerben.

Welches Modell an dem jeweiligen Hochschulstandort existiert, ist aus der tabellarischen Aufstellung in Anlage 1 ersichtlich.

**c) Wie hat sich die Ausgestaltung der einzelnen Semestertickets in den letzten zehn Jahren für die einzelnen Hochschulstandorte entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach Preis, Geltungsbereich und Geltungsdauer)?**

Die Entwicklung für die einzelnen Hochschulstandorte, an denen zum Stichtag 1. August 2016 ein Semesterticket besteht, ist aus der tabellarischen Aufstellung in Anlage 2 ersichtlich.

**2. a) Wie haben sich die Studierenden-Fahrgastzahlen im ÖPNV der einzelnen Hochschulstandorte in den letzten zehn Jahren im Vergleich zur Anzahl der Studierenden an den einzelnen Standorten entwickelt?**

Die Erhebung von statistischen Daten zur Personenbeförderung durch den Freistaat Bayern erfolgt gemäß den Vorgaben der §§ 16 ff. des Gesetzes über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs. Dieses sieht keine gesonderte Erhebung der Studierenden-Fahrgastzahlen vor. Einige Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Aufgabenträger erheben im Rahmen von Verkehrsbefragungen und Verkehrszählungen zur Planung des jeweiligen Verkehrsangebotes in eigener Zuständigkeit und Verantwortung unterschiedliche Daten der Nutzer. Inwieweit dort das Mobilitätsverhalten der Studierenden und der Studierendenzahl erfasst wird, ist nicht bekannt.

Dem Freistaat Bayern liegen daher keine entsprechenden Daten vor.

**b) Wie hat sich der Beitrag für die einzelnen Semestertickets prozentual im Vergleich zum Preis einer regulären Fahrkarte mit gleichem Geltungsbereich an den einzelnen Hochschulstandorten in den letzten fünf Jahren entwickelt?**

Die Entwicklung für die einzelnen Hochschulstandorte, an denen zum Stichtag 1. August 2016 ein Semesterticket besteht, ist aus der tabellarischen Aufstellung in Anlage 3 ersichtlich.

Bei den Hochschulstandorten, die das Semesterticket nach dem 1. August 2012 eingeführt haben, wird zur besseren Vergleichbarkeit auf den jeweiligen Zeitpunkt der Einführung abgestellt.

**c) Welche Defizite entstehen durch die einzelnen Semestertickets für die Träger des öffentlichen Nahverkehrs?**

Die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs ist eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis (Art. 8 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern – BayÖPNVG). Der Freistaat Bayern unterstützt die ÖPNV-Aufgabenträger bei der Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen der ÖPNV-Zuweisungen (Art. 27 BayÖPNVG). Die ÖPNV-Zuweisungen sind vielfältig einsetzbar, unter anderem auch für Zahlungen an Unternehmen wegen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Die exakte Höhe der anfallenden Kosten bei den jeweiligen Aufgabenträgern ist, insbesondere aufgrund der unten dargestellten verflochtenen Finanzierung, nicht bekannt. Das Semesterticket kann verschieden ausgestaltet und auf verschiedenen Wegen finanziert sein.

Die Ticketermäßigung für das Semesterticket kann durch den – oder bei mehreren durch die – ÖPNV-Aufgabenträger ganz oder teilweise ausgeglichen werden. So wird das Defizit des Semestertickets der Hochschulen in Erlangen-Nürnberg oder für die Probephase des Semestertickets im Münchener Verkehrs- und Tarifverbund über eine allgemeine Vorschrift von den Aufgabenträgern (teilweise) ausgeglichen.

Die Einnahmen aus den Beiträgen der Studierenden und gegebenenfalls des Aufpreistickets bilden einen wesentlichen Teil der Finanzierung. Das Semesterticket kann kostenneutral kalkuliert werden und die Studierenden werden im Rahmen einer adäquaten Nutzerfinanzierung an den Kosten des ÖPNV beteiligt. Daneben kann die Ticketermäßigung für das Semesterticket durch den – oder bei mehreren durch die – ÖPNV-Aufgabenträger oder im Rahmen der allgemeinen Finanzierung des ÖPNV ganz oder teilweise ausgeglichen werden. Der Freistaat beteiligt sich wie unter Nr. 6.a, 6.b dargelegt, durch den anteiligen Ausgleich nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an den Kosten. Eine Kombination der verschiedenen Instrumente ist denkbar.

Der Anteil des Semestertickets für die Hochschulstandorte Erlangen-Nürnberg, der durch die allgemeine Vorschrift der ÖPNV-Aufgabenträger ausgeglichen wird, beträgt für das Wintersemester 2015/16 für die Zeit bis zum 31. Dezember 2015 378.000 Euro.

**3. a) In welchem Ausmaß leistet Bayern Ausgleichszahlungen gemäß § 45 a PBefG (bitte aufgeschlüsselt nach regionalen und administrativen Kriterien)?**

Die geleisteten Zahlungen im Jahr 2015 sind regional aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirken sowie administrativ aufgeschlüsselt nach Unternehmen mit Mehrheitsbeteiligung der bayerischen Kommunen und sonstigen Unternehmen in der tabellarischen Aufstellung in Anlage 4 dargestellt. Aufgrund von Verzögerungen bei den Abrechnungen und offener Nachweise bei Verkehrsunternehmen werden einige sachlich dem Haushaltsjahr 2015 zuzuordnende Zahlungen erst im Haushaltsjahr 2016 haushaltswirksam.

**b) Wie haben sich die Kostensätze je Personenkilometer laut Artikel 1 der Verordnung über Kostensätze für Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG in den letzten 25 Jahren entwickelt?**

Die Entwicklung der Sollkostensätze für die letzten 25 Jahre ist in tabellarischer Aufstellung in Anlage 5 dargestellt.

- c) Welche Durchschnittswerte einzelner repräsentativer Unternehmen wurden für die pauschale Festlegung der verkehrsspezifischen Kosten im Sinne der Vorschrift jeweils herangezogen?
4. Nachdem die Länder gemäß § 64 a PBefG mit Wirkung ab 01.01.2007 § 45 a PBefG sowie die Vorschriften zu dessen Erlass durch Landesrecht ersetzen können und Bayern laut einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Fachebene durchgeführten Umfrage unter den Bundesländern nicht von dieser Ersetzungsbefugnis Gebrauch gemacht hat, frage ich die Staatsregierung, plant sie eine landesrechtliche Regelung?

Einige Bundesländer, etwa Rheinland-Pfalz oder Niedersachsen, haben von der Ersetzungsbefugnis des § 45 a PBefG Gebrauch gemacht. Weitere gelten die Ausgleichsleistungen vertraglich ab oder halten an der bisherigen Ausgleichsverordnung des Bundes fest.

Der Freistaat Bayern unterscheidet sich strukturell aufgrund seines hohen Anteils an eigenwirtschaftlichen Verkehren, der nicht flächendeckenden Abdeckung mit Verkehrsverbänden und der über hundert kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger deutlich von den anderen Bundesländern. Diese Struktur gilt es bei einer Neuregelung des Ausgleichs nach § 45 a PBefG zu berücksichtigen. Eine Übernahme vorhandener Regelungen anderer Bundesländer scheidet daher regelmäßig aus, da diese zu unerwünschten Verwerfungen in der Verkehrslandschaft führen könnten.

Derzeit werden verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten und ihre voraussichtlichen Wechselwirkungen auf die Verkehrslandschaft erfasst und geprüft, ein konkreter Reformvorschlag liegt noch nicht vor. Eine Änderung der Ausgleichsregelung kann erfolgreich nur gemeinsam mit den betroffenen Aufgabenträgern, Kommunen und Unternehmensverbänden gestaltet werden.

Bei der Erhöhung der Sollkostensätze wurde insbesondere auf die letzte bundesweite Sollkostensatzuntersuchung aus dem Jahre 1999 Bezug genommen. Die detaillierten Unterlagen liegen der Staatsregierung nicht vor, da die Untersuchung vom Bund in Auftrag gegeben wurde. Die vom Freistaat beauftragten Sollkostensatzuntersuchungen 2004 und 2010 wurden nicht umgesetzt und waren nicht für die Anpassung der Sollkostensätze maßgeblich, da sie zum Teil zu widersprüchlichen Ergebnissen führten. Ein Rechtsanspruch der Unternehmen auf Übernahme der Ergebnisse der Sollkostensatzuntersuchungen in die Haushaltsansätze besteht nach Auffassung der Staatsregierung nicht.

Vor dem Hintergrund der Mittelsituation für die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG wurde ein Dialog mit Vertretern der Unternehmensverbände aufgenommen. An dessen Ende stand eine Verständigung über das weitere Vorgehen bei den Leistungen nach § 45 a PBefG. Die Sollkostensätze wurden linear, entsprechend der Aufstellung in Anlage 5, zum 1. Januar 2011, 2013 und 2014 um die allgemeinen Kostensteigerungen und die Reduktion des Ausgleichsanspruchs durch die gegengerechneten Erlössteigerungen angepasst.

5. a) Welcher Zusammenhang besteht zwischen der laut Art. 95 Abs. 4 Satz 4 BayHschG erforderlichen Zustimmung des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr und den Ausgleichszahlun-

**gen gem. § 45 a PBefG, die durch das Semesterticket entstehen könnten?**

Durch die Einführung des Semestertickets erhalten die Studierenden eine kostengünstige Fahrmöglichkeit im ÖPNV. Die Finanzierung muss unter Einhaltung der rechtlichen Voraussetzungen für alle Seiten vertretbar durch die beteiligten Akteure, insbesondere der Studierenden, aber auch der anderen Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und Verbände sowie der Aufgabenträger erfolgen.

Wie aus dem Vergleich zwischen den Normaltarifen für die Zeitdauer eines Semestertickets und den Tarifen des Semestertickets in Anlage 3 ersichtlich, bietet das Semesterticket für die Studierenden eine kostengünstige Fahrberechtigung. Als Beispiel sei das Semesterticket der Hochschulen Erlangen-Nürnberg im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg genannt, bei dem eine vergleichbare Fahrberechtigung mit 1.411,80 Euro in etwa das Fünfeinhalbfache des Semestertickets mit Aufpreisticket (258 Euro) kostet. Gleiches gilt für den Vergleich mit dem Tarif für Auszubildende, der mit 1.187,40 Euro immer noch das Viereinhalbfache kosten würde. Die Verhältnisse bei den Semestertickets an den weiteren Hochschulstandorten sind grundsätzlich vergleichbar.

Nach der bundesrechtlichen Verpflichtung in § 45 a Abs. 1 Nr. 2 PBefG hat der Verkehrsunternehmer die Tarife und Beförderungsentgelte regelmäßig an die Ertrags- und Kostenlage anzupassen, um die tatbestandlichen Voraussetzungen für einen Ausgleich nach § 45 a PBefG zu erfüllen. Die Differenz der Tarife für die entsprechende Jedermann-Zeitkarte und das Semesterticket geht über das herkömmliche sozialpolitisch vertretbare Spannungsverhältnis hinaus.

Die Bundesländer haben sich im Rahmen des sogenannten Darmstädter Modells darauf geeinigt, einen Ausgleich der voraussichtlichen Inanspruchnahme der Fahrberechtigung und der tatsächlichen Leistungserbringung und nicht der theoretischen Fahrberechtigung zu gewähren. Anhand des Mobilitätsverhaltens der Studierenden vor der Einführung des Semestertickets ist die tatsächliche ÖPNV-Nutzung, insbesondere für die ausbildungsnotwendigen Fahrten, die nach § 45 a PBefG ausgeglichen werden, ersichtlich. Diese Betrachtung ist Grundlage zur Ermittlung und Pauschalierung des Ausgleichs nach § 45 a PBefG bei Einführung des Semestertickets. Das Einverständnis mit dieser Pauschalierung und der Verzicht auf mögliche weitergehende Ausgleichsansprüche wird durch die Anspruchsberechtigten nach § 45 a PBefG gegenüber dem Freistaat erklärt. Durch die Pauschalierung kann der Freistaat den Verkehrsunternehmen auch nach Einführung des Semestertickets einen angemessenen Ausgleich nach § 45 a PBefG gewähren, ohne dass die bundesrechtlichen Vorgaben des § 45 a Abs. 1 Nr. 2 PBefG zur Anpassung der Tarife an die Kosten- und Ertragslage verletzt sind.

Ein Rückgriff auf die Stückzahlen des Semestertickets zur Ausgleichsberechnung ist nicht möglich. Da der Studierende keine Wahl hat, dieses Ticket zu erwerben, sondern jeder Studierende als potenzieller Nutzer eine Fahrberechtigung erhält, kann auf dieser Grundlage keine Schlussfolgerung über die tatsächliche Nutzung des ÖPNV für die ausbildungsnotwendigen Fahrten gezogen werden. Bei dieser Vorgehensweise wäre eine nach europäischem Beihilferecht unzulässige Überkompensation der Verkehrsunternehmen nicht auszuschließen und entsprechende beihilferechtliche Konsequenzen zu ziehen.

Aus rechtlichen Gründen ist daher eine spezielle Regelung des Ausgleichs nach § 45 a PBefG erforderlich. Im

Rahmen der Gestaltungsmöglichkeiten an den Hochschulstandorten werden auch die Regelungen und Auswirkungen auf die einzelnen Semestertickets betrachtet und Ansätze anderer Bundesländer gewürdigt und bewertet.

**b) Nach welchen Kriterien oder Parametern ist eine solche Vereinbarung zwischen den Studentenwerken, in deren Ermessen die Einführung eines Semestertickets gestellt ist, und den Trägern des örtlichen Nahverkehrs zustimmungsfähig?**

Der Vertrag muss insbesondere die allgemeinen Bestimmungen zur Zustimmung zu den Beförderungsentgelten nach § 39 Abs. 1 Satz 1 PBefG, die Voraussetzungen zur Zustimmung zu den Beförderungsbedingungen nach § 39 Abs. 6 Satz 1 PBefG und die unter Nr. 5 a genannten Anforderungen des § 45 a PBefG erfüllen.

**6. a) Ist diese Zustimmung (Art. 95 Abs. 4 Satz 4 Bayerisches Hochschulgesetz – BayHschG) an die Voraussetzung geknüpft, dass die Verkehrsunternehmen auf die Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG, die durch die Einführung des Semestertickets entstehen könnten, verzichten?**

Es wird auf die Ausführungen zu den Nrn. 5 a und 5 b verwiesen.

**b) In welcher Form wird der Freistaat Bayern in diesem Fall dem den Verkehrsunternehmen für die vergünstigte Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs gemäß § 45 a PBefG zustehenden Ausgleichsanspruch gerecht?**

Es wird auf die Ausführungen zu Nr. 5 a verwiesen.

**6. c) In welchem Ausmaß werden den Aufgabenträgern diesbezüglich konkret finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt?**

Bei dem Ausgleich nach § 45 a PBefG handelt es sich um einen unternehmensbezogenen Anspruch, der grundsätzlich direkt an die Verkehrsunternehmen, die die Beförderungsleistung erbringen, ausgereicht wird.

Im Rahmen der ÖPNV-Zuweisungen werden den ÖPNV-Aufgabenträgern nach Art. 27, 28 BayÖPNVG im Rahmen des Art. 13 d FAG jährlich 51,3 Millionen Euro für die Aufwendungen im ÖPNV zur Verfügung gestellt. Diese Mittel können vielseitig verwendet werden, insbesondere auch für die Übernahmen von Betriebskostendefiziten aufgrund von nicht kostendeckenden Tarifen oder den Ausgleich für ermäßigte Tarife, wie etwa des Semestertickets.

**7. a) Wie bewertet die Staatsregierung die „preisliche Zumutbarkeitsgrenze“ für ein Semesterticket, die laut einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 12.05.1999 ca. 1,6185 % des BAföG-Höchstsatzes beträgt?**

Im Hinblick auf das zitierte Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 12. Mai 1999 (Az. 6 C 14/98) wird davon ausgegangen, dass sich die Frage auf den Solidarbeitrag bezieht.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in dem Urteil festgestellt, dass der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nur gewahrt sei, wenn der auf das Semesterticket entfallende Beitragsanteil auch für die Studierenden zumutbar ist, die dieses Ticket nicht nutzen wollen oder können. Ob dies der Fall sei, bemesse sich vornehmlich an der Höhe des einem Studierenden nach dem BAföG jeweils zustehenden monatlichen Bedarfssatzes. Im Vergleich hierzu müsse der Beitragsanteil verhältnismäßig gering sein.

Er wird darauf hingewiesen, dass das Bundesverwaltungsgericht nach hiesigem Verständnis die „preisliche Zumutbarkeitsgrenze“ für den Solidarbeitrag nicht mit ca. 1,6185 % des BAföG-Höchstsatzes beziffert hat.

In dem vom Bundesverwaltungsgericht zu entscheidenden Fall lag die Höhe des Solidarbeitrags bei monatlich 14 DM, der monatliche Bedarfssatz nach dem BAföG bei 865 DM. Das Gericht, das über den vorliegenden Sachverhalt zu entscheiden hatte, hat festgestellt, dass in diesem konkreten Fall die Zumutbarkeitsgrenze nicht überschritten sei. Hieraus lässt sich nur folgern, dass eine Höhe des Solidarbeitrags, die bei 1,6185 % des Bedarfssatzes liegt, verhältnismäßig ist, nicht aber, dass der prozentuale Anteil von 1,6185 % die absolute Grenze der Zumutbarkeit ist.

**b) Ist die Zustimmung des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr (Art. 95 Abs. 4 Satz 4 BayHschG) an diese „preisliche Zumutbarkeitsgrenze“ gebunden?**

Die Zustimmung zu den Beförderungsentgelten nach § 39 PBefG, die durch die zuständige Bezirksregierung erfolgt, berücksichtigt die Angemessenheit und Rechtmäßigkeit der Tarife. Die Zustimmungsfähigkeit der Tarife ist Voraussetzung für die Zustimmung des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr.

Da die Semestertickets, etwa durch die unterschiedliche Fahrberechtigung und den unterschiedlichen Geltungsbereich, sehr heterogen gestaltet sind, erfolgt eine Einzelfallprüfung der Angemessenheit des Solidarbeitrages entsprechend der individuellen Eigenschaften des einzelnen Semestertickets.

## Anlage 1

## Tabellarische Aufstellung der Hochschulstandorte mit Semesterticket zu den Fragen 1 a und b

Regierungsbezirk	Hochschulstandort	beteiligte Hochschulen	Aufpreis- oder Solidarmodell
Oberfranken	Bamberg	Universität Bamberg	Solidarmodell
Oberfranken	Bayreuth	Universität Bayreuth, Kirchenmusikhochschule Bayreuth	Solidarmodell
Oberfranken	Coburg	Hochschule Coburg	Solidarmodell
Oberfranken	Hof	Hochschule Hof	Solidarmodell
Oberbayern	München	Ludwigs-Maximilians-Universität München, Technische Universität München, Hochschule München, Hochschule für Musik und Theater München, Hochschule für Politik München, Akademie der bildenden Künste, SDI Hochschule für angewandte Sprachen München, Hochschule Weihenstephan, Katholische Stiftungsfachhochschule, Hochschule für Philosophie	Aufpreismodell
Niederbayern	Landshut	Hochschule Landshut	Solidarmodell
Niederbayern	Passau	Universität Passau	Solidarmodell
Oberpfalz	Regensburg	Universität Regensburg, Ostbayerische Technische Hochschule Regensburg	Solidarmodell
Mittelfranken für gesamten VGN-Raum	Erlangen-Nürnberg	Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Technische Hochschule Nürnberg, Evangelische Hochschule Nürnberg, Hochschule für Musik Nürnberg	Aufpreismodell
Unterfranken	Würzburg	Universität Würzburg, Hochschule für Musik, Fachhochschule für angewandte Wissenschaften Würzburg-Schweinfurt, Abteilung Würzburg	Solidarmodell
Unterfranken	Schweinfurt	Fachhochschule für angewandte Wissenschaften Würzburg-Schweinfurt, Abteilung Schweinfurt	Solidarmodell
Schwaben	Augsburg	Universität Augsburg, Hochschule Augsburg	Solidarmodell
Schwaben	Neu-Ulm	Hochschule Neu-Ulm	Aufpreismodell
Schwaben	Kempten	Hochschule Kempten	Solidarmodell

## Anlage 2

## Tabellarische Aufstellung der Entwicklung der einzelnen Semestertickets zu Frage 1 c

Hochschulstandort	eingeführt im Semester, wenn nach 1. August 2007:	Gesamtpreis 1. August 2007, bzw. bei Einführung	Gesamtpreis 1. August 2016	Geltungsbereich 1.8.2007, bzw. bei Einführung	Geltungsbereich 1.8.2016	Geltungsdauer 1.8.2007, bzw. bei Einführung	Geltungsdauer 1.8.2016
Bamberg	vor 2007	23,00 €	33,20 €	Stadt + Landkreis Bamberg	Stadt + Landkreis Bamberg	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Bayreuth	vor 2007	24,05 €	51,30 €	Stadt & Landkreis Bayreuth	Stadt & Landkreis Bayreuth	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Coburg	WS 2012/2013	38,10 €	45,53 €	auf allen Linien der SÜC Bus und Aquaria GmbH, sowie den Linien 7403, 7408, 7495, 7493, 7494, 7496, 7409, 7487, 7402, 7471, 7404, 7483 der Omnibusverkehr Franken GmbH der Linie Sonneberg-Bamberg der DB Regio Sonneberg-Bamberg der DB Regio AG und der Linie Bad Rodach - Coburg der Linie Bad Rodach - Coburg der agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	auf allen Linien der SÜC Bus und Aquaria GmbH, sowie den Linien 7403, 7408, 7495, 7493, 7494, 7496, 7409, 7487, 7402, 7471, 7404, 7483 der Linie Sonneberg-Bamberg der DB Regio Sonneberg-Bamberg der DB Regio AG und der Linie Bad Rodach - Coburg der Linie Bad Rodach - Coburg der agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Hof	WS 2010/2011	26,00 €	37,30 €	auf allen Linien der HofVerkehr GmbH und der Linien Münchenberg - Hof der DB Regio AG und der Linie Münchenberg - Hof	auf allen Linien der HofVerkehr GmbH und der Linien Münchenberg - Hof der DB Regio AG und der Linie Münchenberg - Hof	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
München	eingeführt 01.10.2013 (WS 13/14)	Basisticket 59 €, Zusatzticket 141 €, gesamt 200 €	Basisticket 62,50 €, Zusatzticket 157,60 €, Gesamt 220,10 €	Gesamtnetz MVV	Gesamtnetz MVV	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Landshut	eingeführt 1.10.2010 (WS 2010/2011)	20,00 €	20,00 €	Stadt Landshut	Stadt Landshut (Linienverkehr Stadtwerke Landshut)	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Passau	eingeführt 1.04.2013 (SS 2013)	10,00 €	18,00 €	Stadt Passau	Stadt Passau (Linienverkehr Stadtwerke Passau - VBP)	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Regensburg		39,00 €	85,30 €	verbundweit	verbundweit	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Erlangen-Nürnberg	eingeführt 1.10.2015 (WS 15/16)	(WS 15/16) Basisticket: 65 €, Zusatzticket: 193 €, gesamt 258 €	(WS 16) Basisticket: 65 €, Zusatzticket: 199 €, Gesamt 264 €	Gesamtes VGN-Gebiet	Gesamtes VGN-Gebiet	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Würzburg		41,30 €	62,00 €	verbundweit im Verkehrsgebiet des Verkehrsunternehmensverbundes Mainfranken GmbH (vwm)	verbundweit im Verkehrsgebiet des Verkehrsunternehmensverbundes Mainfranken GmbH (vwm)	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Schweinfurt	Sommersemester 2016	30,00 €	30,00 €	Verkehrsbedienungsgebiet der Stadtwerke Schweinfurt GmbH	Verkehrsbedienungsgebiet der Stadtwerke Schweinfurt GmbH	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Augsburg		38,00 €	58,95 €	Augsburg Innenraum (Zonnen 10 + 20)	Augsburg Innenraum (Zonnen 10 + 20)	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Neu-Ulm		Basisticket 19 €, Zusatzticket 76 €, gesamt 95 €	Basisticket 29,50 €, Zusatzticket 116,50 €, gesamt 146 €	verbundweit DING	verbundweit DING	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester
Kempten	Wintersemester 2014/2015	30,00 €	30,00 €	Städte Kempten und Kaufbeuren sowie in den Landkreisen Oberallgäu und Ostallgäu	Städte Kempten und Kaufbeuren sowie in den Landkreisen Oberallgäu und Ostallgäu	jeweiliges Semester	jeweiliges Semester

Anmerkung: 72,00€ je Semesterticket ab SS 2013; Grund: Neugestaltung der Verträge mit dem Studentenwerk Niederbayern/Oberpfalz aufgrund erheblich angestiegener Nutzungshäufigkeit der Studierenden - > Preisentwicklung von SS2013 auf SS2016 demnach + 18,47% (incl. Verbundverweigerung)

## Anlage 3

## Tabellarische Aufstellung der Entwicklung des Beitrages für die einzelnen Semestertickets und einer vergleichbaren Fahrberechtigung zu Frage 2 b

Hochschulstandort	Preis Semesterticket (mit Aufpreisticket ggf.) 1. August 2012, oder Einführung	Preis Semesterticket (mit Aufpreisticket ggf.) 1. August 2016	Preis Semesterticket Semesterticket in Prozent	Preis vergleichbare Fahrberechtigung 1.8.2012, oder Einführung	Preis vergleichbare Fahrberechtigung 1.8.2016	Preissteigerung Semesterticket in Prozent	Preis vergleichbare Fahrberechtigung 1.8.2012, oder Einführung	Preis vergleichbare Fahrberechtigung 1.8.2016	Preissteigerung vergleichbare Fahrberechtigung in Prozent
Bamberg	31,00 €	33,20 €	7,10%	240,00 €	219,00 €	-8,75%			
Bayreuth	37,90 €	51,30 €	35,36%	159,60 €	219,00 €	37,22%			
Coburg	38,10 €	45,53 €	19,50%	255,00 €	267,00 €	4,71%			
Hof	33,30 €	37,30 €	12,01%	216,00 €	264,00 €	22,22%			
München	200,00 €	220,10 €	10,05%	1.178,40 €	1.309,20 €	11,10%			
Landshut	20,00 €	20,00 €	0,00%	171,00 €	171,00 €	0,00%			
Passau	10,00 €	18,00 €	80,00%	162,00 €	174,00 €	7,41%			
Regensburg	49,00 €	85,30 €	74,08%	1.020,00 €	1.284,00 €	25,88%			
Erlangen-Nürnberg	258,00 €	264,00 €	2,33%	1.372,20 €	1.411,80 €	2,89%			
Würzburg	55,00 €	62,00 €	12,73%	239,40 €	272,40 €	13,78%			
Schweinfurt	30,00 €	30,00 €	0,00%	neu 2016	163,80 €	neu 2016			
Augsburg	54,90 €	58,95 €	7,38%	195,60 €	213,72 €	9,26%			
Neu-Ulm	123,00 €	146,00 €	18,70%	231,00 €	253,20 €	9,61%			
Kempten	30,00 €	30,00 €	0,00%	255,00 €	261,00 €	2,35%			

Verzerrung durch Integration in den VGN Verbund

Anmerkung: 72,00€ je Semesterticket ab SS 2013:  
Grund: Neugestaltung der Verträge mit dem Studentenwerk Niederbayern/Oberpfalz aufgrund erheblich angestiegener Nutzungshäufigkeit der Studierenden -> Preisentwicklung von SS2013 auf SS2016 demnach + 18,47% (incl. Verbunderweiterung)

**Anlage 4****Aufstellung über die geleisteten Ausgleichszahlungen 2015 zu Frage 3 a**

Regierungsbezirk	Unternehmen in mehrheitlich kommunaler Hand	sonstige Unternehmen	Gesamt
Oberbayern	11.825.032,00 €	17.209.778,00 €	29.034.810,00 €
Niederbayern	1.604.928,00 €	4.440.759,00 €	6.045.687,00 €
Oberpfalz	9.022.385,00 €	14.669.288,68 €	23.691.673,68 €
Oberfranken	1.777.947,00 €	2.155.645,00 €	3.933.592,00 €
Mittelfranken	5.040.812,00 €	14.297.400,00 €	19.338.212,00 €
Unterfranken	3.538.364,00 €	8.211.782,00 €	11.750.146,00 €
Schwaben	868.178,00 €	13.909.112,00 €	14.777.290,00 €
<b>Ergebnis</b>	<b>33.677.646,00 €</b>	<b>74.893.764,68 €</b>	<b>108.571.410,68 €</b>