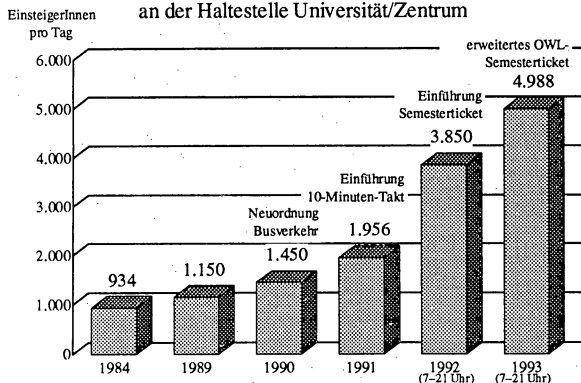


Großer Erfolg für das OWL-Semesterticket: Ergebnisse der Umfrage

Vom 30. 11. bis 2. 12. letzten Jahres stand das OWL-Semesterticket auf dem Prüfstand der Stadtwerke und der Verkehrsgruppe. Fahrgastzählungen an der Haltestelle Uni/Zentrum und eine Umfrage in der Halle sollten ermitteln, wie gut der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) nach der Ausweitung des Tickets auf ganz Ostwestfalen-Lippe angenommen wird. Hier nun einige Ergebnisse.

Die Graphik unten zeigt die Einstiegszahlen in den letzten Jahren. Deutlich erkennbar ist der starke Zuwachs an Fahrgästen, auch nach der Einführung des OWL-Semestertickets. Zu erwähnen ist, daß der Zuwachs in den beiden letzten beiden Jahren nur zu einem kleinen Teil auf steigende Studierendenzahlen (etwa 5% im letzten Jahr) zurückgeführt werden kann. In dieser Zählung sind außer den Studierenden natürlich auch Bedienstete, SchülerInnen, Gäste usw. enthalten, wobei für diese Gruppe nur eine geringe Zunahme anzunehmen ist.

Entwicklung der Einstiegszahlen an der Haltestelle Universität/Zentrum

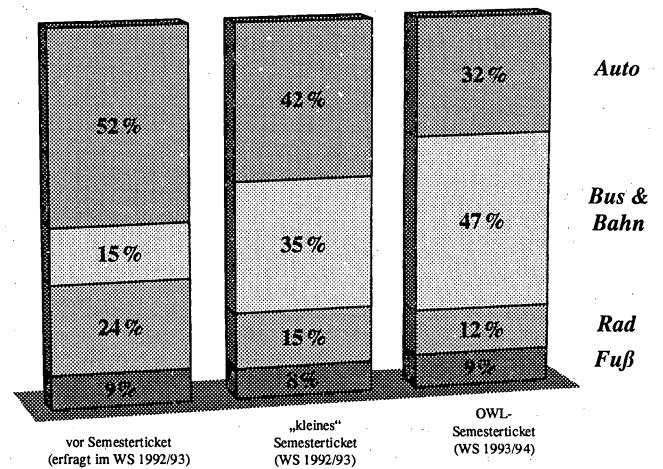


Die Verkehrsgruppe wollte den Studierenden hinsichtlich ihres Fahrverhaltens aber noch genauer „auf den Zahn fühlen“ und fragte deshalb in der Unihalle insgesamt 1374 Studierende (von Uni und FH Wirtschaft) nach ihrem Wohnort, der Aufteilung ihrer Fahrten auf die verschiedenen Verkehrsarten und einem Vergleich mit ihrer Verkehrsmittelwahl vor einem Jahr. Diese Umfrage war sozusagen die Fortsetzung einer ähnlichen Aktion im November 1992, direkt nach der Einführung des ersten Semestertickets. Für beide Befragungen war es uns leider nicht möglich, professionelle fachliche Hilfe bei der Konzeption und Durchführung zu bekommen. Trotzdem meinen wir, durch den Vergleich der beiden Umfragen und der Einstiegszahlen sehr plausible

Ergebnisse erhalten zu haben. Vielleicht lassen sich ja einige SoziologInnen für dieses Thema begeistern, oder die Universität ist bereit, nach Vorbild der Uni Paderborn eine Stelle zur Semesterticket-Evaluation zu schaffen?

Entwicklung des „modal split“ • Universität

Umfragen der Verkehrsgruppe am 10./12. Nov. '92 und 1./2. Dez. '93



Hier ist unsere Einschätzung des *modal split* angegeben, das ist die Aufteilung der durchschnittlichen Fahrt zur Universität auf die einzelnen Verkehrsarten. Gefragt wurde nach einer Selbsteinschätzung des persönlichen *modal split* in dem jeweils laufenden Wintersemester und in der Zeit davor. Die Zahlen sollen also einen Durchschnittswert über die Wochentage und die verschiedenen Wetterbedingungen des Wintersemesters darstellen. So kann beispielsweise der Fahrrad-Anteil bei besonders schlechtem Wetter auf ca. 5% absinken, andererseits liegt er an besseren Tagen auch wesentlich höher. Über die einzelnen Wochentage sind ebenfalls Schwankungen festzustellen, um etwa 2-3 Prozentpunkte.

Diejenigen Studierenden, die am Tag der Umfrage mit Bus und Bahn zur Universität gekommen waren, fragten wir außerdem nach der Aufteilung ihrer Fahrt auf die einzelnen Verkehrsunternehmen. Es ergab sich, daß etwa 21% der ÖPNV-Fahrgäste die Bundesbahn benutzen. Diese überwiegend neuen Fahrgäste erklären schon fast den gesamten Zuwachs des öffentlichen Nahverkehrs seit dem ersten Semesterticket. Eine Analyse nach Wohnorten zeigt für die

meisten Orte, die erst durch das OWL-Semesterticket eine akzeptable Anbindung erhalten haben, einen dem Durchschnitt entsprechenden oder sogar noch höheren ÖPNV-Anteil. Die Notwendigkeit der Erweiterung hat sich also voll und ganz bestätigt.

Für den ökologischen Nutzen des Semestertickets ist die Frage von Interesse, von welchen Verkehrsmitteln der ÖPNV „profitiert“ hat. Obwohl wir keine Wanderungsbilanz erstellt haben, legt der Vergleich des *modal split* von 1992 und 1993 nahe, daß die Erweiterung fast nur noch AutofahrerInnen zum Umsteigen bewegt hat. Plausibel wird dies auch durch die hauptsächliche Herkunft der „neuen“ ÖPNV-Fahrgäste, da das Fahrrad nur in wenigen Fällen eine Alternative zur Bundesbahn gewesen sein dürfte. Vergleichen wir die Zahlen von 1993 und vor dem ersten Semesterticket und unterstellen gleich-

zeitig, daß die hauptsächlichen Wanderungen vom Auto und vom Rad zum ÖPNV verlaufen sind, so ergibt sich die Aussage, daß $\frac{2}{3}$ der neuen ÖPNV-Fahrgäste vom Auto kamen und $\frac{1}{3}$ vom Fahrrad. Bereits nach der ersten Umfrage im letzten Jahr hatten wir diese Feststellung gemacht, was sich im nachhinein jedoch als etwas zu optimistisch herausgestellt hat. Allerdings ist die Angabe „vor Semesterticket“ nicht auf eine bestimmte Jahreszeit bezogen, das heißt, gerade der Fahrradanteil muß für den Vergleich mit den beiden Winter-Umfragen wohl nach unten korrigiert werden.

Nebenbei zeigt ein Vergleich von Einsteigerzahlen und *modal split*, was viele schon immer geahnt haben: Täglich kommt nur ca. die Hälfte aller eingeschriebenen Studierenden zur Universität.

Verhandlungen über den neuen Preis laufen

Der vor einem Jahr ausgehandelte Vertrag für das OWL-Semesterticket galt für zwei Semester. Da alle Beteiligten mit dieser Vereinbarung Neuland betreten hatten, war es klar, daß man zuerst mal beobachten mußte, wie das neue Ticket genutzt würde. Zur Zeit läuft die „heiße Phase“ der Verhandlungen über die Bedingungen ab dem Wintersemester 1994/95, entscheidend ist dabei natürlich die Frage nach dem Preis. Schon jetzt läßt sich sagen, daß der momentane Preis auf keinen Fall zu halten sein wird. Dies liegt nicht nur an den allgemeinen Tarifierhöhungen im öffentlichen Nahverkehr, die bei 6 bis 8% liegen.

Betrachten wir nur mal die Nutzung der Bundesbahn, so müssen wir mit einem lachenden und einem weinenden Auge feststellen, daß jetzt etwa 4- bis 5mal so viele Studierende mit der Bundesbahn kommen wie noch vor einem Jahr. Unsere positivsten Kalkulationen waren von einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen ausgegangen. Daß die Bundesbahn hier nicht mehr mit den bisher gezahlten 13,50 DM pro Semester zufrieden sein wird, war schon vor den Verhandlungen zu erwarten.

Die in diesem Semester hinzugekommenen Einsatzverkehre zwischen Universität, FH Kurt-Schumacher-

Straße und Hauptbahnhof (Expresß) sowie Jahnplatz waren in der letzten Preiserhöhung der VOW noch nicht enthalten (bekanntlich erhält die VOW zur Zeit 37 DM, gegenüber 34 DM im ersten Semesterticket). Die zusätzlichen Mehrleistungen schlagen mit etwa $\frac{1}{4}$ Mio. DM jährlich zu Buche und müssen im Preis des nächsten Semestertickets berücksichtigt werden.

Da wir aufgrund des automatischen Rückmeldeverfahrens gezwungen sind, spätestens bis Ende dieses Semesters einen Preis und eine Entscheidung über das Semesterticket ab dem WS 1994/95 vorzulegen, werdet ihr (genauso wie wir) bereits in den nächsten Tagen genaueres erfahren.

Für das neue Semesterticket wird es zwar nicht mehr möglich sein, ein erneutes Referendum durchzuführen, wir überlegen aber, über kurzfristige Befragungen in den Hörsälen möglichst viele Meinungen von euch einzuholen. Eine endgültige Entscheidung hierüber wird das Studierenden-Parlament in seiner konstituierenden Sitzung am 3. Februar treffen müssen. Haltet also Augen und Ohren offen, denn es bewegt sich was!

Verkehrsgruppe sucht engagierten Nachwuchs

Interesse an einem vielfältigen Projekt, das seine MitarbeiterInnen auffrißt? Wir haben unsere Arbeit eigentlich immer mit minimalem Personaleinsatz geleistet, aber jetzt müssen einige von uns auch mal an ihr Studium denken. Wenn ihr euch — nicht nur kurzfristig — für die Arbeit am Semesterticket oder an Verbesserungen im Rad- und Fußverkehr

begeistern könnt, schaut doch mal rein: Wir treffen uns regelmäßig dienstags ab 16 Uhr (wer erst ab 18 Uhr kann, ist auch dann noch willkommen) in unserem Büro in C2-118.

Eure Verkehrsgruppe