

# Mobilitätsumfrage 2025 im Auftrag des StuRa der Martin-Luther- Universität Halle-Wittenberg

---



**FEBRUAR 2025**

---

Verfasst von:

Janes Behr

Miriam Knackstedt

# Inhalt

2. Methodik.....	1
2.1 Studiendesign und Erhebungsmethode .....	1
2.2 Fragebogengestaltung .....	1
2.3 Datenauswertung.....	2
3. Ergebnisse der Umfrage.....	3
3.1 Allgemeine Zahlen der Umfrage.....	3
3.2 Soziodemografische Daten .....	3
3.3 Nutzung des ÖPNV .....	4
3.4 Gründe für Nichtnutzung des ÖPNV .....	5
3.4 Nutzung und Akzeptanz des D-Tickets.....	8
3.5 Einstellung zur Erhöhung des Ticketpreises .....	10
3.6 Flugreisen.....	12
3.7 Weitere Anmerkungen der Studierenden .....	13
4. Fazit und Ausblick .....	17

# 1. Einleitung

Die Mobilität von Studierenden stellt einen zentralen Bestandteil der Hochschulinfrastruktur dar und beeinflusst sowohl den Studienalltag als auch die soziale Teilhabe. Vor diesem Hintergrund wurde das Deutschlandsemesterticket eingeführt, um Studierenden bundesweit eine kostengünstige Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu ermöglichen. Die Akzeptanz und Nutzung dieses Tickets sowie die allgemeine Verkehrsmittelwahl von Studierenden sind entscheidende Faktoren für die Evaluierung und Weiterentwicklung entsprechender Mobilitätskonzepte.

Beauftragt vom Referat für Soziales des Studierendenrat (StuRa) der Universität Halle, wurde eine Umfrage durchgeführt, um das Mobilitätsverhalten der Studierenden sowie ihre Einstellungen zum D-Ticket systematisch zu erfassen. Zentrale Fragestellungen betrafen die Nutzungshäufigkeit und die wahrgenommene Zweckmäßigkeit des Tickets, alternative Verkehrsmittel, sowie die Akzeptanz einer möglichen Beitragserhöhung im Solidarprinzip.

Die Datenerhebung erfolgte mittels einer standardisierten Online-Befragung über die Plattform LimeSurvey. Die Umfrage bestand aus 20 geschlossenen und offenen Fragen und richtete sich an die Studierenden der Universität Halle. Die erhobenen Daten werden anonymisiert ausgewertet und sollen als Entscheidungsgrundlage für zukünftige Maßnahmen zur Optimierung der studentischen Mobilität dienen.

## 2. Methodik

Die Datenerhebung erfolgte im Rahmen einer standardisierten Online-Befragung, welche über die Plattform LimeSurvey durchgeführt wurde. Ziel der Untersuchung war es, das Mobilitätsverhalten der Studierenden sowie ihre Einstellungen zum Deutschlandsemesterticket (D-Ticket) zu erfassen und die Relevanz einer Weiterführung des Tickets zu evaluieren.

### 2.1 Studiendesign und Erhebungsmethode

Die Umfrage wurde als Querschnittsstudie konzipiert und stand allen immatrikulierten Studierenden der Universität Halle offen. Der Link zur Umfrage wurde allen Studierenden über den Mailverteiler des StuRa zur Verfügung gestellt, ebenso wurde er am Schwarzen Brett in StudIP gepostet und als SharePic in WhatsApp Gruppen verteilt. Die Teilnahme erfolgte anonym und freiwillig, um Verzerrungen in den Antworten zu minimieren.

#### Zeitplan der Befragung:

- Start der Befragung: 15.01.2025
- Ende der Befragung: 28.01.2025
- Auswertung der Daten: 28.01.2025-21.02.2025
- Zielmarke für finale Ergebnisse: 24.02.2025

### 2.2 Fragebogengestaltung

Der Fragebogen war thematisch in folgende Abschnitte unterteilt:

- **Allgemeine Nutzung des ÖPNV:** Erfassung der Nutzungshäufigkeit und der primären Zwecke des ÖPNV-Gebrauchs innerhalb und außerhalb des MDV-Gebiets.
- **Deutschlandsemesterticket (D-Ticket):** Bewertung der Nutzung, Akzeptanz und Bedeutung des Tickets für Fahrten außerhalb des MDV-Gebiets. Erhebung von Daten zur Frage, ob das D-Ticket weiterhin angeboten werden sollte.
- **Alternative Verkehrsmittel:** Erfassung der Mobilitätsgewohnheiten, insbesondere welche Verkehrsmittel neben dem ÖPNV genutzt werden.
- **Bewertung des D-Tickets und zukünftige Finanzierung:** Analyse der Einstellung zur Preisgestaltung des D-Tickets, insbesondere zur möglichen Erhöhung der Beiträge im Solidarprinzip.
- **Soziodemografische Daten:** Erhebung von Alter, Geschlecht, Studiengang und Wohnort, um Zusammenhänge zwischen individuellen Faktoren und dem Mobilitätsverhalten zu untersuchen.
- **Sonstiges:** Offene Antwortmöglichkeiten sowie Fragen zu Reisen mit dem Flugzeug und ins Ausland innerhalb des Studiums

## 2.3 Datenauswertung

Die statistische Analyse der erhobenen Daten erfolgte mit den Softwareprogrammen **Stata und Excel**. Zur deskriptiven und inferenzstatistischen Auswertung wurden unter anderem folgende Verfahren für diesen Vorbericht angewendet:

- **Häufigkeitsanalysen** zur Nutzung des ÖPNV und des D-Tickets
- **Clusteranalysen**, um typische Mobilitätsprofile zu identifizieren
- **Vergleichende Analysen** der Daten und Nutzung zwischen Gruppen

Besonderes Augenmerk wurde auf die Nutzung des D-Tickets über die Grenzen des MDV-Gebiets hinausgelegt. Eine kartografische Darstellung des MDV-Gebiets wurde in die Analyse integriert, um die regionale Mobilität der Studierenden zu veranschaulichen.

Die gewonnenen Erkenntnisse liefern eine datenbasierte Entscheidungsgrundlage für die zukünftige Gestaltung des Deutschlandsemestertickets und die Mobilitätsplanung für Studierende der Universität Halle.

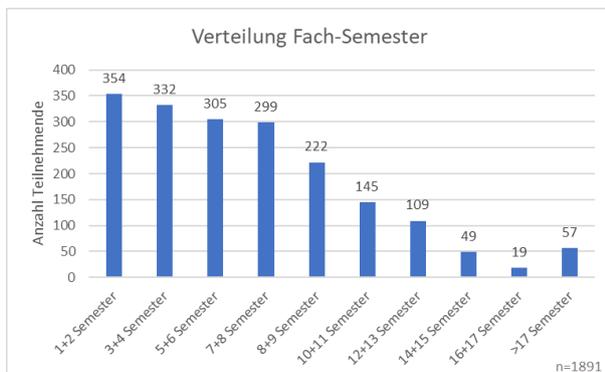
### 3. Ergebnisse der Umfrage

#### 3.1 Allgemeine Zahlen der Umfrage

Insgesamt nahmen 2.069 Studierende an der Umfrage teil, wodurch eine umfangreiche Datengrundlage für die Analyse des Mobilitätsverhaltens und der Akzeptanz des Deutschlandsemestertickets geschaffen wurde. Für die Auswertung wurden jedoch nur die 1.915 vollständig ausgefüllten Fragebögen berücksichtigt. Diese Zahl bezieht sich auf Personen, die die Umfrage bis zum Ende ausgefüllt haben, jedoch nicht zwangsläufig jede einzelne Frage beantworteten. Daher kann die Anzahl der analysierten Antworten je nach Fragestellung variieren. In diesem Bericht wird die jeweilige Datenbasis mit „n“ gekennzeichnet.

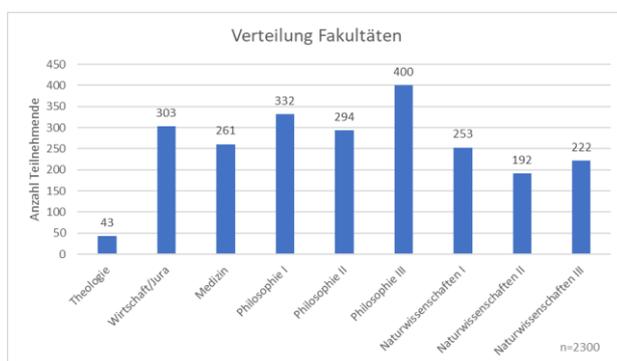
Die hohe Teilnahmequote verdeutlicht das starke Interesse der Studierenden an diesem Thema und ermöglicht detaillierte Einblicke in ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellung zum Deutschlandsemesterticket. Die Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg zählt offiziell etwa 20.000 eingeschriebene Studierende, wodurch die Beteiligung von rund 10 % eine solide Stichprobe darstellt. Die Umfrageergebnisse bieten somit eine fundierte Grundlage für die Bewertung und Weiterentwicklung des Semestertickets.

#### 3.2 Soziodemografische Daten



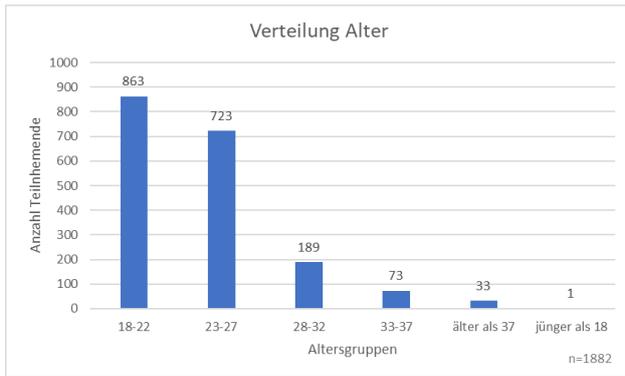
##### Verteilung nach Fachsemestern

Die Teilnehmenden der Umfrage verteilen sich über alle Fachsemester hinweg. Der größte Anteil entfällt auf die ersten vier Semester, während die Anzahl der Befragten in höheren Semestern kontinuierlich abnimmt. Studierende aus dem Bachelorstudium sind stärker vertreten als jene aus Master- oder Promotionsprogrammen.



##### Verteilung nach Fakultäten

Die Befragung deckte alle Fakultäten der Universität Halle ab. Die am stärksten vertretene Fakultät ist die Philosophie III, während einige kleinere Fakultäten, wie die Theologische Fakultät, einen geringeren Anteil an den Befragten ausmachen. Insgesamt zeigt sich eine breite Streuung über die verschiedenen Studienrichtungen.



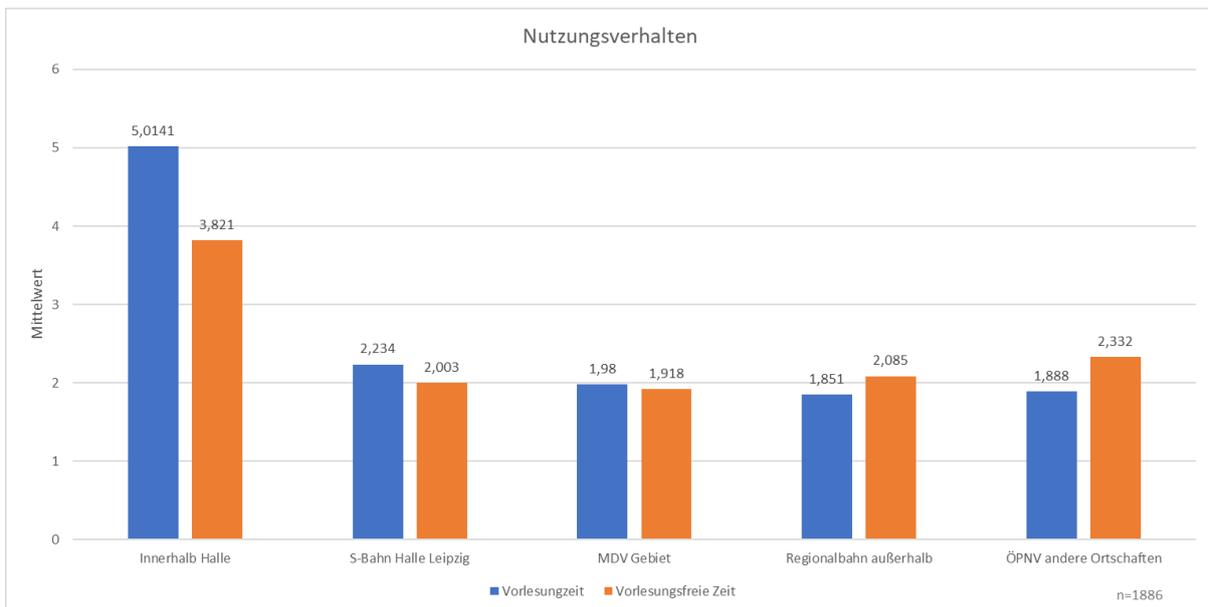
### Verteilung nach Alter

Die Altersstruktur der Befragten zeigt eine klare Konzentration auf die Altersgruppe der 18- bis 27-Jährigen, die den größten Anteil der Teilnehmenden ausmacht. Innerhalb dieser Gruppe ist die Altersklasse der 18- bis 22-Jährigen am stärksten vertreten, was mit der hohen Zahl an Studierenden in den ersten Fachsemestern korrespondiert.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Umfrage ein breites Spektrum an Studierendenmeinungen widerspiegelt. Die Teilnehmenden stammen aus unterschiedlichen Altersgruppen, Fachsemestern und Fakultäten, wodurch eine vielseitige und repräsentative Datengrundlage geschaffen wurde. Die Verteilung zeigt eine ausgewogene Mischung aus jüngeren und älteren Studierenden sowie eine angemessene Repräsentation verschiedener Fachrichtungen, was die Aussagekraft der Ergebnisse stärkt.

Um eine Repräsentativität jedoch genauer zu beurteilen, müssten die Verteilungen mit den offiziellen Zahlen der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg verglichen werden.

### 3.3 Nutzung des ÖPNV



Frage: Wie häufig nutzt du die folgenden Angebote des ÖPNV in der Vorlesungszeit? Wie häufig nutzt du die folgenden Angebote des ÖPNV in der vorlesungsfreien Zeit?

Dabei wurden die Antworten "mehrmals täglich; einmal täglich; mehrmals pro Woche; einmal pro Woche; mehrmals im Monat; seltener; nie" mit den Zahlenwerten (0-6) gewichtet und der Mittelwert im Diagramm eingefügt. Der Mittelwert 6 bedeutet also eine durchschnittliche Antwort von "mehrmals täglich", der Wert 0 eine durchschnittliche Antwort von "nie".

## Nutzung des ÖPNV innerhalb und außerhalb des MDV-Gebiets

Die Umfrageergebnisse zeigen in dem folgenden Balkendiagramme die Unterschiede in der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Ein Großteil der Studierenden nutzt den ÖPNV vor allem innerhalb des MDV-Gebiets, insbesondere für Fahrten innerhalb der Stadt Halle sowie zwischen Halle und Leipzig. Hierbei spielen das gut ausgebaute Netz an Straßenbahnen, Bussen und S-Bahn-Verbindungen eine entscheidende Rolle.

Außerhalb des MDV-Gebiets zeigt sich eine geringere, aber dennoch signifikante Nutzung des Deutschlandsemestertickets. Studierende nutzen das Ticket für Reisen in andere Ortschaften Deutschlands und für Fahrten in Regionalbahnen außerhalb des MDV-Gebiets. Die Nutzung über die Grenzen des MDV-Gebiets hinaus verdeutlicht den Mehrwert des Deutschlandsemestertickets für eine flexible und kostengünstige Mobilität.

---

## Vergleich der ÖPNV-Nutzung in der Vorlesungszeit und der vorlesungsfreien Zeit

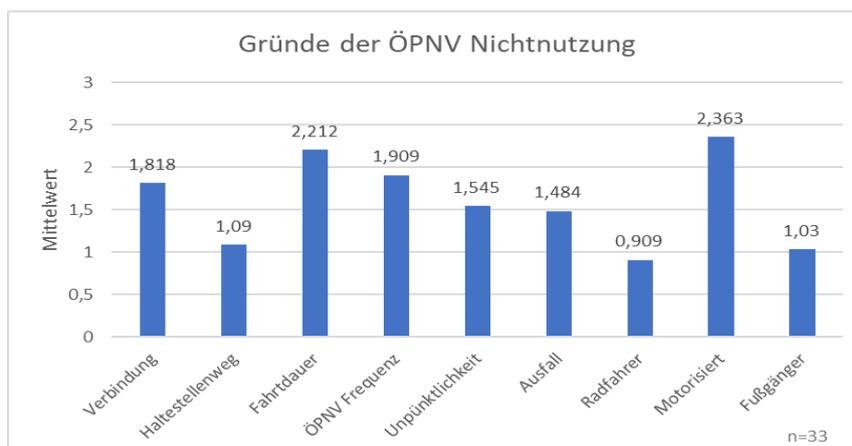
Die Umfrageergebnisse belegen deutliche Unterschiede in der ÖPNV-Nutzung zwischen der Vorlesungszeit und der vorlesungsfreien Zeit. Während der Vorlesungszeit ist die Nutzung besonders hoch, da Studierende regelmäßig zwischen ihrem Wohnort und der Universität pendeln. Die Nutzung innerhalb des MDV-Gebiets – insbesondere in Halle und zwischen Halle und Leipzig – ist in diesem Zeitraum am intensivsten.

In der vorlesungsfreien Zeit nimmt die Nutzung innerhalb des MDV-Gebiets ab, während Fahrten außerhalb der Region tendenziell zunehmen. Das MDV-Gebiet ist jedoch zu spezifizieren. Die Abnahmen während der vorlesungsfreien Zeit sind vor allem innerhalb Halles und in der Nutzung der S-Bahn Halle-Leipzig zu erkennen. Eine geringe Nutzung der restlichen ÖPNV-Angebote innerhalb des MDV-Gebiets ist kaum erkennbar.

Es wird vermutet, dass in der vorlesungsfreien Zeit das Ticket vor allem für den privaten Gebrauch außerhalb des Universitätskontextes genutzt wird. In weiteren Analysen sollte der Gebrauch der einzelnen Gruppen und Kontexte zum Gebrauch vertieft werden.

## 3.4 Gründe für Nichtnutzung des ÖPNV

### Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV



*Frage: Mit der Zahlung des Semesterbeitrages erwirbst du das D-Ticket, mit dem du den ÖPNV uneingeschränkt nutzen kannst. Du hast angegeben, den ÖPNV nicht zu nutzen. Wie sehr stimmst du folgenden Aussagen zu? Ich nutze den ÖPNV nicht, weil...*

*Auch hier wurden die Antwortmöglichkeiten "stimme gar nicht zu; stimme eher nicht zu; stimme eher zu; stimme voll und ganz zu" Werten zugeordnet und der Mittelwert repräsentiert. Der Mittelwert 3 bedeutet also eine durchschnittliche Antwort von "stimme voll und ganz zu", der Wert 0 eine durchschnittliche Antwort von "stimme gar nicht zu".*

Ein Teil der befragten Studierenden gab an, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nicht zu nutzen, obwohl das Deutschlandsemesterticket in den Semestergebühren durch das Solidarprinzip enthalten ist. Die Analyse der Gründe zeigt, dass verschiedene Faktoren die Entscheidung gegen den ÖPNV beeinflussen.

Zu den häufigsten genannten Gründen gehört die unzureichende Anbindung bestimmter Wohnorte an das bestehende Verkehrsnetz. Studierende, die außerhalb der Stadt Halle oder in schlecht erschlossenen Gebieten wohnen, sehen sich häufig mit langen Fahrtzeiten oder unregelmäßigen Verbindungen konfrontiert.

Zusätzlich wurden mangelnde Pünktlichkeit, häufige Ausfälle sowie eine zu lange Fahrtdauer als Hindernisse für die Nutzung des ÖPNV genannt. Diese Aspekte tragen dazu bei, dass einige Studierende dem ÖPNV nicht vertrauen oder sich für schnellere und zuverlässigere Transportmittel entscheiden.

### **Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV – Detaillierte Analyse der offenen Antworten**

Neben strukturellen und infrastrukturellen Faktoren wurden in der offenen Befragung auch persönliche Wahrnehmungen und Einstellungen zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfasst. Die qualitativen Rückmeldungen der Studierenden zeigen, dass die Nichtnutzung des ÖPNV nicht nur auf praktische Aspekte wie Fahrzeiten oder Verbindungen zurückzuführen ist, sondern auch auf subjektive Erfahrungen mit anderen Fahrgästen, die Atmosphäre in den Verkehrsmitteln sowie individuelle Präferenzen für alternative Mobilitätsformen.

#### Kritik an Fahrgästen und der Atmosphäre im ÖPNV

Ein häufig genannter Grund für die Vermeidung des ÖPNV ist die als unangenehm oder sogar bedrohlich empfundene Atmosphäre in Bussen und Bahnen. Mehrere Studierende äußerten sich kritisch über das Verhalten anderer Fahrgäste und die hygienischen Zustände in den Fahrzeugen. Diese Aussagen verdeutlichen, dass Sicherheitsbedenken, überfüllte Fahrzeuge und das Verhalten einzelner Mitfahrender wesentliche Gründe für die Ablehnung des ÖPNV sein können. Insbesondere weibliche Studierende berichteten von negativen Erfahrungen und Unsicherheitsgefühlen.

#### Kritik an der Organisation und Infrastruktur des ÖPNV

Ein weiterer zentraler Aspekt der Nichtnutzung betrifft die Organisation des Nahverkehrs. Viele Befragte bemängelten fehlende oder unzureichende Verbindungen, lange Fahrzeiten sowie die Abhängigkeit von festen Fahrplänen. Diese Aussagen machen deutlich, dass eine unzureichende Anbindung und mangelnde Flexibilität für viele Studierende Hindernisse darstellen. Besonders Studierende, die nicht in Halle wohnen oder einen alternativen Zeitplan haben (z. B. berufsbegleitendes Studium), empfinden das D-Ticket als nicht bedarfsgerecht.

#### Kritik an bestimmten Maßnahmen oder Entscheidungen im ÖPNV

Neben allgemeinen infrastrukturellen Aspekten wurden auch konkrete Maßnahmen und Entscheidungen kritisiert, die die Nutzung des ÖPNV für einige Studierende unattraktiver gemacht haben. Diese Aussagen zeigen, dass bestimmte Maßnahmen, wie das Verbot der E-Roller-Mitnahme oder Werbeentscheidungen, bei Studierenden auf Unverständnis und Ablehnung stoßen.

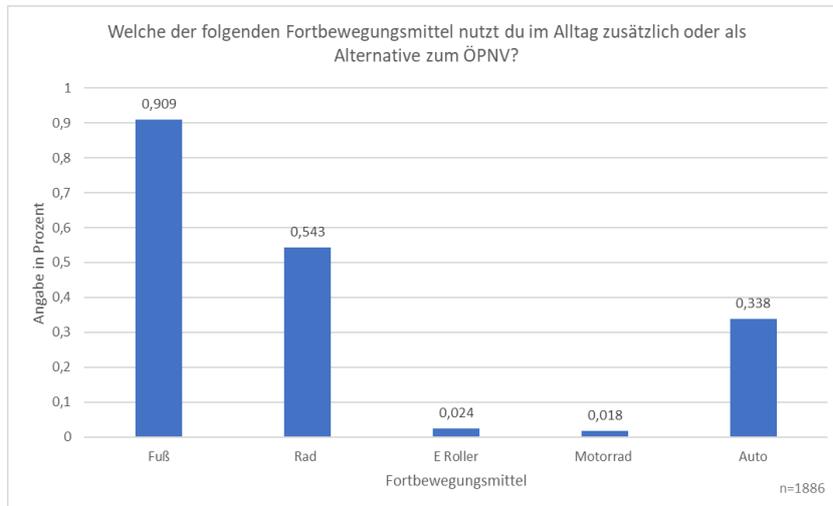
Präferenzen für alternative Verkehrsmittel

Neben Kritik am ÖPNV selbst wurden auch die Vorteile alternativer Verkehrsmittel hervorgehoben. Einige Studierende bevorzugen bewusst das Auto oder das Fahrrad, da diese Verkehrsmittel als zuverlässiger oder gesünder wahrgenommen werden. Diese Präferenzen unterstreichen, dass neben infrastrukturellen Defiziten auch persönliche Überzeugungen eine entscheidende Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels spielen.

<p><b>Kritik an den Fahrgästen und der Atmosphäre im ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Der ÖPNV ist voll mit zweifelhaften Gestalten.“</li> <li>• „Die Masse an betrunkenen, stinkenden, aggressiven und respektlosen Fahrgästen sowie die abstoßenden, unhygienischen Zustände, die eher an eine Mülldeponie als an ein Verkehrsmittel erinnern, sind unerträglich.“</li> <li>• „Ich halte mich sehr ungern in den überfüllten Bahnen/Zügen auf.“</li> <li>• „Zu viele Leute.“</li> <li>• „Zu voll, gerade im Sommer unangenehm.“</li> <li>• „Weil ich ein Auto habe und keine Lust auf Menschen vor oder nach der Arbeit/Uni.“</li> <li>• „Als Frau alleine fühle ich mich im ÖPNV sehr unwohl, wurde auch schon mehrfach belästigt und mir wurde 2 mal das Portmonee geklaut.“</li> </ul>	<p><b>Kritik an der Organisation und Infrastruktur des ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Es gibt keine Verbindung, mit der ich pünktlich nach Halle kommen könnte.“</li> <li>• „Ich bin berufsbegleitend an der MLU und komme nicht aus Halle, daher ist der ÖPNV für mich nicht nutzbar, zahle aber jedes Semester das Ticket, obwohl ich es noch nie in Anspruch nehmen konnte.“</li> <li>• „Dauert länger als mit dem Rad oder dem Auto.“</li> <li>• „Ich hasse es, untätig auf die Bahn zu warten. Ich möchte mich in meinem Leben nicht von Abfahrtszeiten abhängig machen.“</li> </ul>
<p><b>Kritik an bestimmten Maßnahmen oder Entscheidungen im ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Zudem ist seit Mai 2024 die Mitnahme von E-Rollern plötzlich verboten wurden. Die vorherrschende Möglichkeit zur Mitnahme war Anschaffungsgrund dessen. Danke HAVAG!“</li> <li>• „Außerdem gibt es eine Straßenbahn mit Glücksspielwerbung, finde ich moralisch für nicht vertretbar.“</li> </ul>	<p><b>Präferenzen für alternative Verkehrsmittel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Ich bevorzuge Auto. Auto ist die bessere Alternative da man pünktlich am Ziel ankommt.“</li> <li>• „Ich wohne außerhalb von Halle in Schkopau.“</li> <li>• „Wir bewegen uns zu wenig im Alltag, da sollten wir möglichst viel Bewegung in den Alltag einbauen. Laufen und Radfahren hält mich fit und schlank.“</li> </ul>

## 3.4 Nutzung und Akzeptanz des D-Tickets

### Alternative und ergänzende Verkehrsmittel



*Frage: Welche der folgenden Fortbewegungsmittel nutzt du im Alltag zusätzlich oder als Alternative zum ÖPNV?*

*Hier wird der Prozentanteil derer angegeben, der die mögliche Antwort ausgewählt hat. Diese Frage wurde nur Personen gestellt, die Angaben den ÖPNV zu nutzen.*

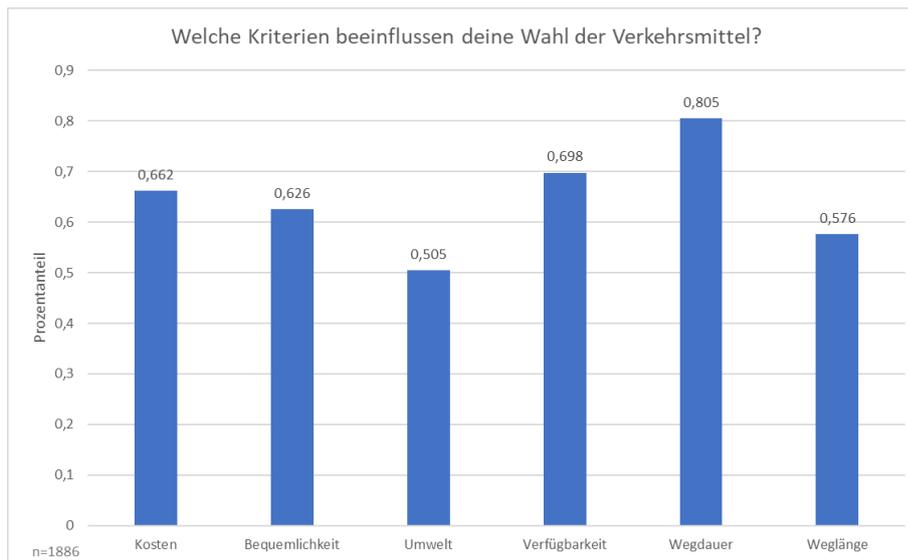
Die Umfrage berücksichtigte auch, welche weiteren Fortbewegungsmittel von den ÖPNV-Nutzenden im Alltag verwendet werden. Dabei zeigte sich, dass viele Studierende ergänzend zum ÖPNV alternative Mobilitätsformen nutzen:

- **Fahrrad:** Etwa die Hälfte der Befragten gab an, regelmäßig das Fahrrad als Ergänzung zum ÖPNV zu nutzen.
- **Zu Fuß:** Fast alle Studierende gaben an, neben der Nutzung des ÖPNV auch zu Fuß zu gehen.
- **Auto:** Etwa ein Drittel der Studierende greifen trotz des D-Tickets gelegentlich auf das Auto zurück, insbesondere für Fahrten außerhalb des MDV-Gebiets oder aus Komfort- und Zeitgründen.
- **E-Roller und Motorroller:** Diese Fortbewegungsmittel wurden von einem kleineren, aber dennoch signifikanten Teil der Befragten als Ergänzung zum ÖPNV genutzt.

Diese Ergebnisse zeigen, dass das D-Ticket zwar eine zentrale Rolle in der Mobilität von Studierenden spielt, jedoch in vielen Fällen mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert wird, um eine optimale Erreichbarkeit und Flexibilität sicherzustellen.

Vergleichen wir die Ergebnisse mit den Gründen der Nicht-Nutzung des ÖPNV, so zeigt sich, dass Nicht-Nutzer\*innen Angaben motorisiert zur Universität zu kommen. Das Auto nutzen auch Nutzer\*innen des ÖPNV, jedoch in geringerem Maße. In Zukunft wäre es sicher nützlich zu untersuchen, ob der ÖPNV anstatt des Autos genutzt wird.

## Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl



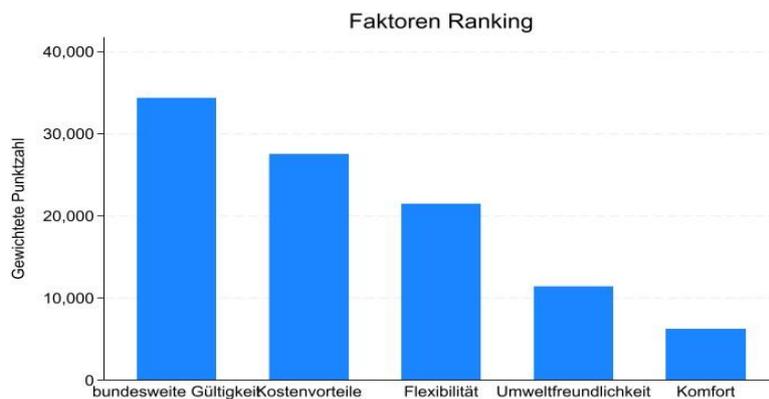
*Frage: Welche Kriterien beeinflussen deine Wahl der Verkehrsmittel?*

*Hier wird der Prozentanteil derer angegeben, der die mögliche Antwort ausgewählt hat. Diese Frage wurde nur Personen gestellt, die angaben, den ÖPNV zu nutzen.*

Die Analyse der Umfrageergebnisse zeigt, dass folgende Faktoren besonders relevant für die Wahl des Verkehrsmittels sind:

- **Wegdauer:** Etwa 80% der Teilnehmenden gab an, dass die Wegdauer ein Kriterium der Verkehrsmittelwahl ist. Damit ist dieses Kriterium den Studierenden am wichtigsten.
- **Verfügbarkeit:** Als zweites Kriterium, welches etwa 70% der Teilnehmenden angaben, ist die Verfügbarkeit des Verkehrsmittels zu nennen.
- **Kosten:** Etwa 66% der Teilnehmenden gaben an in den Kosten ein beeinflussendes Kriterium zu sehen. Dadurch dass die Zielgruppe Studierende umfasst, ist dieser Wert sehr aufschlussreich. Es ist zu erkennen, dass er auf Platz drei des Rankings nach der Wegdauer und Verfügbarkeit angegeben wurde.
- **Bequemlichkeit:** Eine ähnlich hohe Quote hat mit rund 63% die Bequemlichkeit von Studierenden. Kosten und Bequemlichkeit haben damit eine ähnliche Bedeutung für Studierende.
- **Weglänge:** Die Weglänge fällt dabei für nur rund 57% der Teilnehmenden als Kriterium ins Gewicht. Für die Wahl des Verkehrsmittels ist die Weglänge nicht so entscheidend wie die Wegdauer.
- **Umweltbewusstsein:** Entgegen der Erwartung, dass das Umweltbewusstsein ein wichtiges Kriterium bei der Wahl von Studierenden ist, ist in dieser Umfrage der Wert mit rund 50 Prozent am geringsten.

Die Wahl des Verkehrsmittels ist eine komplexe Entscheidung und daher schwierig, auf einzelne Kriterien herunterzubrechen. Diese erste Einschätzung kann eine Tendenz bilden, auf der weitere Analysen durchgeführt werden könnten. Es wäre sicher von Vorteil ein umfassenderes Bild der Kriteriums-Entscheidung zu erhalten.



*Frage: Welche Aspekte eines D-Tickets sind dir besonders wichtig?*

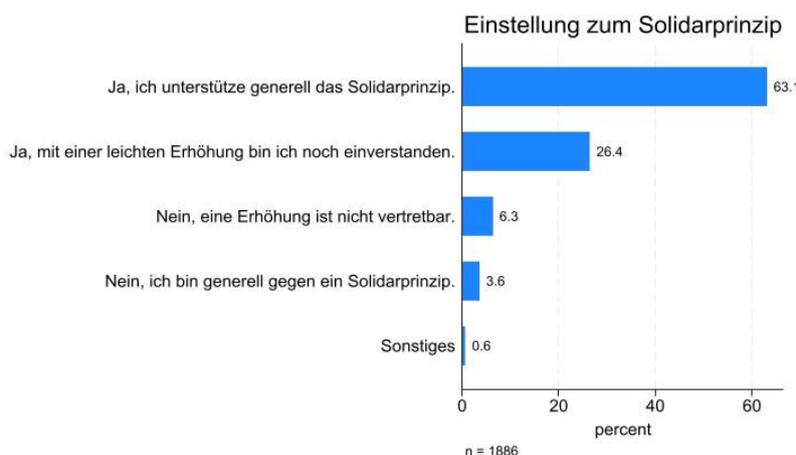
*Die Aspekte Flexibilität, bundesweite Gültigkeit, Kostenvorteile, Umweltfreundlichkeit und Komfort konnten ihrer individuellen Bedeutung nach gerankt werden.*

*Für die Auswertung wurden alle Angaben auf dem ersten Platz am stärksten gewichtet, die auf dem*

*letzten Platz am wenigsten. Das Diagramm zeigt damit die Punkte an, die jede Kategorie über alle Studierenden hinweg gewichtet erhalten hat, d.h. die erste Kategorie wurde von den meisten Studierenden höher platziert usw.*

In der gesammelten Auswertung aller Rankings der Studierenden ist besonders die bundesweite Gültigkeit ein Faktor, durch den das Deutschlandticket besticht. Zusammen mit Kostenvorteilen wird die ermöglichte Flexibilität hochgeschätzt. Diese quantitative Analyse wird auch durch die offene Frage (siehe 3.6) untermauert. Die Umweltfreundlichkeit, die die ÖPNV-Nutzung durch das Deutschlandticket ermöglicht, steht hinter den anderen Punkten. Komfort spielt die geringste Rolle. Dies kann vermutlich durch überfüllte Bahnen und andere infrastrukturelle Probleme erklärt werden.

### 3.5 Einstellung zur Erhöhung des Ticketpreises



*Frage: Unterstützt du das Solidarprinzip weiterhin mit einer D-Ticket Erhöhung? Solidarprinzip bedeutet, dass alle Studierenden verpflichtet sind das Ticket über den Semesterbeitrag zu erwerben, um den günstigeren Preis für alle zu ermöglichen. Das D-Ticket kostet aktuell 60% des Normalpreises des Deutschlandtickets. Eine mögliche Erhöhung resultiert aus der Erhöhung des Normalpreises des Deutschlandtickets von 49€ auf 58€ zum Januar 2025.*

*Es standen die vier im Diagramm ersichtlichen geschlossenen Antwortkategorien zur Auswahl, ebenso war unter Sonstiges eine Antwort im Freifeld möglich.*

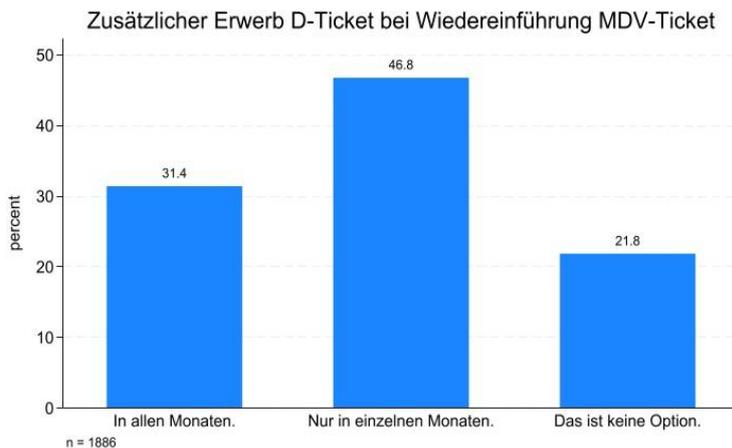
Die Entscheidung der Bundesregierung, den Preis des Deutschlandtickets von 49€ auf 58€ anzuheben, wird voraussichtlich auch einen Einfluss auf den Preis des von der Uni ausgegebenen Deutschlandsemestertickets haben. Statt der aktuellen 29,40€ ist bei Anlegen der 60% des Normalpreises eine Erhöhung auf 34,80€ im Monat zu erwarten.

89,5% der Studierenden unterstützen das Solidarprinzip und sind auch mit einer möglichen Erhöhung einverstanden. Nur ein geringer Teil der Studierenden ist gegen das Solidarprinzip. Die Gründe der Ablehnung besser zu verstehen, wäre durch weitere Analysen möglich. So wäre ein Zusammenhang

zwischen Zustimmung zum Solidaritätsprinzip und dem Wohnort, der Nutzungshäufigkeit und Gründe der Nichtnutzung des ÖPNVs zu vermuten.

In der offenen Antwortkategorie "Sonstiges" werden vor allem Gründe deutlich, die gegen eine Erhöhung im Solidarprinzip sprechen. Es wird angemerkt, dass die rechtliche Grundlage für die Preisgestaltung eher an den Studierendenstatus als an Verhandlungen mit Verkehrsverbänden gebunden ist. Deshalb wird einerseits eine Wahlfreiheit gefordert und sich andererseits gegen das Solidarprinzip ausgesprochen. Andere befürworten das Solidarprinzip, jedoch nur ohne Erhöhung oder nur für das Deutschlandticket. Auch wird sich insgesamt gegen das Deutschlandticket ausgesprochen (für mehr Punkte siehe 3.6).

<p>Studierendenstatus &amp; Wahlfreiheit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- M.M.n. sollte das Deutschlandsemesterticket beibehalten werden, aber optional. Da es nicht an eine Stückzahl - Mengenrabatt - wie das MDV Ticket geknüpft ist. Deshalb sollte man wählen können, ob man es für das folgende Semester möchte oder nicht.</li> <li>- Rein rechtlich ist der Preis des D-Tickets für 60% an den Status des Studierenden geknüpft und nicht an spezielle Verhandlungen zwischen StuRa/AStA und Verkehrsverbund. Dementsprechend ist eine Erhöhung durchaus etwas, was mein Einverständnis hat, die Verpflichtung des Solidarbeitrags und des Solidaritätsprinzips konnte der StuRa allerdings nicht plausibel machen bisher. Die Entscheidung könnte auch ohne Kostennachteile bei jedem Einzelnen liegen!</li> <li>- Sollte nicht für jeden verpflichtend sein</li> <li>- Nein, ich habe schon ein D-Ticket von meinem Studentendjob. Deswegen sollte es optional sein (egal ob D-Ticket oder nur MDV).</li> </ul>	<p>Gegen Erhöhung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Erhöhung ist absolut nicht vertretbar, definitiv unverhältnismäßig und nichts anderes als Wucher!</li> <li>- Ja dennoch gegen Erhöhung!!</li> <li>- Ich unterstütze das Solidarprinzip, bin aber mit dieser politischen Entscheidung nicht einverstanden</li> </ul>
<p>Ablehnung MDV-Ticket</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wenn kein D-Ticket, dann aber auch kein MDV-Ticket.</li> <li>- Wenn das DE Ticket dabei ist ja, wenn nicht mehr dann nicht</li> </ul>	<p>Ablehnung Deutschlandticket</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- das d ticket an sich ist nicht gut (keine Mitnahme kinder) - das mdv ticket war ausreichend</li> </ul>



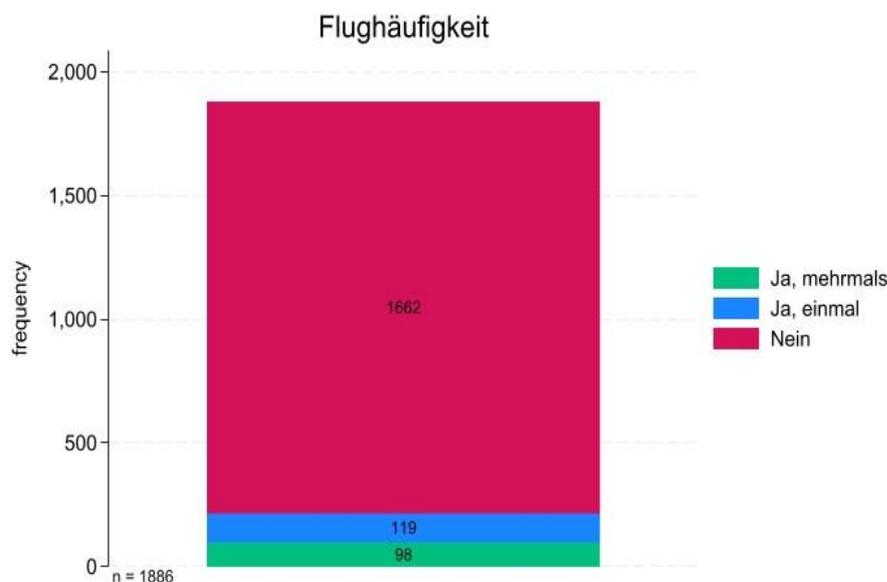
Frage: Würdest du das D-Tickets zusätzlich erwerben, sollte es in Zukunft für Studierende nur das MDV-Ticket geben?

Als Antwortkategorien standen "Ja, in allen Monaten", "Ja, aber nur in einzelnen Monaten", "Nein, das ist keine Option" und "Weiß nicht" zur Auswahl. Im Diagramm sind nur die gültigen Antworten dargestellt, die Antwortkategorie "Weiß nicht" wurde zur Berechnung der dargestellten Prozente also ausgeschlossen.

Es wird die hypothetische Frage aufgestellt, ob Studierende das Deutschlandticket zusätzlich zu einem von der Uni ausgegeben MDV-Ticket erwerben würden. Ungefähr ein Drittel würde das D-Ticket das ganze Jahr über erwerben, eine weitere Hälfte in einzelnen Monaten. Auch hier ist ein Zusammenhang mit dem Wohnort und der allgemeinen Nutzungshäufigkeit zu vermuten. Für die restlichen Befragten könnte eine mögliche finanzielle Doppelbelastung und ein Wohnort innerhalb des MDV-Gebietes gegen das D-Ticket im hypothetischen Szenario sprechen.

### 3.6 Flugreisen

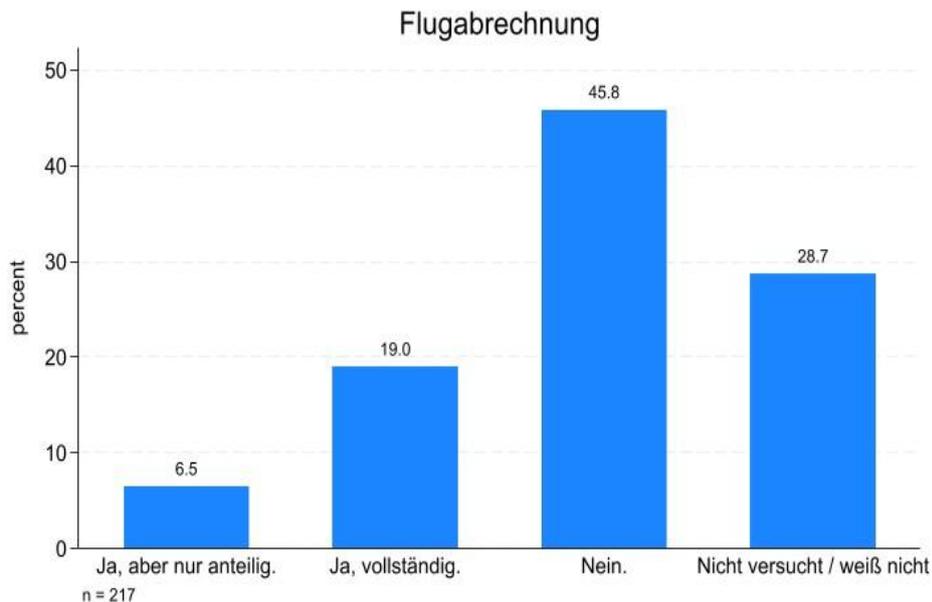
Auf Bitte des StuRa wurden ebenfalls Fragen zur Flugmobilität der Studierenden im Rahmen des Studiums erhoben.



Frage: Bist du im Rahmen deines Studiums schon einmal geflogen? Im Rahmen des Studiums beinhaltet Erasmusaufenthalte, Dienstreisen, Exkursionen und andere Reisen ähnlicher Art.

Die Antwortmöglichkeiten waren "Ja, einmal", "Ja, mehrmals" und "Nein".

Nur 11,5% der Befragten sind im Rahmen ihres Studiums schon geflogen. Fliegen macht also eher einen geringen Anteil der Studierendenmobilität aus.



*Frage: Konntest du den Flug/die Flüge über die Universität abrechnen lassen?*

*Als Antwortkategorien standen "Ja, vollständig", "Ja, aber nur anteilig", "Nein" und "Weiß ich nicht/habe ich nicht versucht" zur Auswahl.*

Zu dieser Frage wurden nur Leute weitergeleitet, die angaben, schon im Rahmen des Studiums geflogen zu sein. Davon hat nur ein Viertel Kosten von der Universität erstattet bekommen. Der Großteil der Studierenden hat keine Erstattung bekommen oder diese Möglichkeit nicht in Angriff genommen.

### **3.7 Weitere Anmerkungen der Studierenden**

Durch die Analyse der offenen Antwortoption, welche die Umfrage abschließt, lässt sich das allgemeine Stimmungsbild der Studierendenschaft abbilden. Während größtenteils positive Aspekte des Deutschlandsemestertickets hervorgehoben werden, sind auch kritische Haltungen gegenüber dem Solidaritätsprinzip und allgemeine infrastrukturelle Probleme bedeutsam. Im Folgenden werden die Antworten kategorisiert, direkte Zitate sind unterhalb dieser Darstellung zu finden.

#### Finanzielle Erleichterung, soziale Gerechtigkeit, Pendlerabhängigkeit und Notwendigkeit für Studierende außerhalb des MDV-Gebiets

Viele Studierende betrachten das Deutschlandticket als eine essenzielle finanzielle Entlastung. Insbesondere für diejenigen, die regelmäßig pendeln oder ihre Familie besuchen, stellt das Ticket eine erhebliche Ersparnis dar. Es ermöglicht es Studierenden mit begrenzten finanziellen Mitteln, ihre Mobilität aufrechtzuerhalten, ohne zusätzlich hohe Kosten durch Einzelfahrten oder Monatskarten für den öffentlichen Nahverkehr tragen zu müssen. Darüber hinaus wird das Solidaritätsprinzip als gerechte Lösung wahrgenommen, um allen Studierenden unabhängig von ihrer Nutzung eine kostengünstige Mobilitätsoption zu bieten. Das Ticket ermöglicht eine problemlose Teilnahme am universitären Leben, ohne dass hohe finanzielle Belastungen entstehen oder alternative, oft unbequeme Transportmittel genutzt werden müssen.

#### Erweiterte Mobilität und Flexibilität für Studierende

Das Deutschlandticket bietet Studierenden eine hohe Flexibilität in ihrer Mobilität, sowohl innerhalb als auch außerhalb des Hochschulstandorts. Es ermöglicht spontane Reisen, erleichtert Besuche bei Familie und Freund\*innen und eröffnet die Möglichkeit, unkompliziert verschiedene Orte in Deutschland zu erreichen. Studierende schätzen besonders die einfache Nutzung, da sie sich keine

Gedanken über Tarifzonen oder zusätzliche Ticketkäufe machen müssen. Die durch das Ticket gewonnene Bewegungsfreiheit wird als erheblicher Vorteil empfunden.

### Ökologische Vorteile und nachhaltige Mobilitätsförderung

Das Deutschlandticket wird von vielen Studierenden nicht nur als finanzielle Erleichterung, sondern auch als wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Mobilität gesehen. Es fördert den Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr, was langfristig CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert, und die Umwelt schont. Insbesondere Pendler\*innen betonen, dass das Ticket ihnen ermöglicht, das Auto seltener oder gar nicht zu nutzen. Zudem erleichtert es klimafreundliche Reiseoptionen und trägt dazu bei, dass nachhaltige Mobilität für Studierende attraktiver wird.

### Kritik am Solidaritätsprinzip

Während viele Studierende das Deutschlandticket als finanziellen und praktischen Vorteil sehen, gibt es auch kritische Stimmen zum Solidaritätsprinzip. Einige argumentieren, dass es unfair sei, alle Studierenden zur Zahlung des Tickets zu verpflichten, unabhängig von ihrer individuellen Nutzung. Besonders Studierende, die kaum oder gar nicht auf den ÖPNV angewiesen sind, fühlen sich durch den verpflichtenden Semesterbeitrag benachteiligt.

### Explizite Kritik (zur Rückkehr) des MDV-Tickets und Wahlfreiheit

Ein weiterer wichtiger Kritikpunkt bezieht sich auf das MDV-Ticket. Der Ausschluss des zweiten Unistandortes Wittenberges im MDV-Gebiet wird kritisiert. Einige Studierende sprechen sich explizit gegen das vorhergehende MDV-Ticket aus und sind gegen ein Solidarprinzip, sollte dieses das Deutschlandticket wieder ablösen. Es gibt zudem den Wunsch nach flexibleren Ticketmodellen oder einer Wahlfreiheit, ob man das Ticket erwerben möchte oder nicht. Es soll sich an verschiedenen Bedürfnissen der Studierenden und der Semesterzeit angepasst werden.

### Probleme mit der Nutzung und Infrastruktur (z. B. überfüllte Züge, App-Probleme, Fahrradmitnahme)

Obwohl das Deutschlandticket viele Vorteile bietet, gibt es auch Probleme in der praktischen Nutzung. Häufig beklagen Studierende überfüllte Züge, unzuverlässige Verbindungen und technische Schwierigkeiten, insbesondere mit der digitalen Ticket-App. Zudem wird die eingeschränkte Mitnahme von Fahrrädern als Nachteil empfunden, da dies für viele eine notwendige Ergänzung zum ÖPNV darstellt. Diese Faktoren beeinträchtigen die Attraktivität und Effizienz des Deutschlandtickets und führen teilweise zu Frustration bei den Nutzenden.

### Andere Anmerkungen, Bitten, Wünsche

Unter diesem Punkt werden weitere Anmerkungen der Studierenden genannt, die in keine der vorherigen Kategorien passen. Eine individuelle Beschäftigung mit den getroffenen Aussagen ist notwendig.

- *“Da sich mein Bafög leider wenig für die steigenden Kosten interessiert, finde ich eine Erhöhung des Tickets nicht gerechtfertigt.”*
- *„Die Entscheidung über das Deutschlandticket sollte transparenter kommuniziert werden, damit alle Studierenden wissen, was sie bekommen.“*
- *“Es wäre super wenn die next bikes auch im Semesterticket enthalte wären.”*
- *„Kostenfreies Parken für Studenten wäre wünschenswert.“*

- *“Parkmöglichkeiten am Löwengebäude und gr Steinstraße waren wünschenswert”  
“Ich fürchte, dass eine Abschaffung des D-Semestertickets und Wiedereinführung des MDV-Semestertickets juristisch nicht haltbar ist, wenn es kein Upgrade auf das normale D-Ticket unter Nachzahlung der Preiseifferenz (Anmerkung des Verfassers: Preisdifferenz) gibt, da sonst für einige Kommilitonen außerhalb des MDV unzumutbare Belastungen entstehen.”*
- *“Ich bin der Meinung das eine Erhöhung des Deutschlandticketpreises im generellen den Sinn des Tickets aufhebt, und dadurch weniger Menschen ermöglicht wird zum Beispiel zu einem günstigen Preis zu verreisen oder zu pendeln. Außerdem wirkt es nicht mehr als Anreiz für Auto Fahrer, das Auto aufzugeben und somit gegen die Erhöhung der CO2 Emissionen zu arbeiten.”*
- *“Solidarprinzipien sind an sich etwas tolles, aber viele Dullis haben denn abgestimmt, als sie konnten? Unter 20% der Studis. Wenn es den Studis so egal ist, sollte man keine Verpflichtung haben. Zumal nichtmal die HAVAG es hinkriegt, genug Straßenbahnen loszuschicken. Ich bezahle doch auch keinen Stromanbieter, der nur genug Strom für 2 Häuserblocks in mein Viertel lässt.”*
- *„Ich fand die Umfrage voreingenommen formuliert. Das schafft kein Vertrauen in die wichtige Arbeit des StuRa.“*
- *”Bitte stärker alle Möglichkeiten ergebnisoffen den Studierenden präsentieren und nicht so voreingenommen formulieren, wenn es um solche Aspekte geht. Das schafft dann auch mehr Vertrauen in die wichtige Arbeit des StuRa.”*

#### **Allgemeine positive Aspekte**

- *„Sollte das Deutschlandticket wegfallen, müsste ich bei jeder Fahrt nach Hause tief in die Tasche greifen und an anderer Stelle sparen, was wiederum meine Lebensqualität verschlechtert.“*
- *„Das D-Ticket ist vor allem eine finanzielle Entlastung. Ich muss mir keinen Plan machen, wie oft ich in die Heimat fahre, und kann mich spontan in den Zug setzen, falls Not am Mann zuhause ist. Gäbe es das nicht, müsste ich den Zug am besten schon eine Woche früher buchen, um halbwegs günstig wegzukommen.“*
- *„Das Deutschlandticket ist eine Errungenschaft, die gerade für Menschen mit einem kleinen Geldbeutel sehr wichtig ist! Für uns Studierende, die viel unterwegs sind und auch viel noch in ihre Ursprungsheimat fahren, die aber zugleich oft unter der Armutsgrenze leben, ist das D-Ticket unverzichtbar.“*
- *„Das D-Ticket ist gerechter als bloß das MDV-Ticket, da es nicht nur den Studierenden nützt, die innerhalb des MDV-Gebiets pendeln, sondern eben auch all denen zugute kommt, die weiter fahren müssen.“*
- *„Da ich außerhalb des MDV-Gebiets wohne und immer zur Uni pendele, ist das Deutschlandticket unverzichtbar für mich. Vorher hat meine Monatskarte mit dem Zug von meinem Wohnort nach Halle fast 300 Euro gekostet, noch zum Semesterticket.“*
- *„Das Deutschlandticket ist das Beste, was dem Semesterticket in den letzten Jahren passiert ist! Ich hoffe inständig, dass es so beibehalten wird, da die Kosten-Nutzen-Rechnung so für die Studierenden deutlich besser ist als früher!“*

#### **Wahlfreiheit & Kritik am MDV-Ticket**

- *„Der Zukauf des Deutschlandtickets hängt davon ab, ob das Semesterticket den kompletten MDV-Bereich enthält oder nicht. Das ist nicht klar geregelt.“*
- *“Unsere Uni hat Halle-Wittenberg im Namen und trotzdem konnte man mit dem MDV- Ticket nicht bis Wittenberg fahren, sondern musste diese Strecke bis auf zwei Haltestellen vor Halle Hbf komplett zusätzlich bezahlen. Unter anderem an diesem Beispiel sieht man, wie sinnlos das MDV-Ticket im Vergleich zum D-Ticket ist.”*
- *“Berufsbegleitend Studierende sollte auf Wunsch/Antrag von der Zahlung des nicht nutzbaren Semestertickets ausgenommen werden.”*
- *„Ein MDV-Ticket im Solidarprinzip würde ich stark ablehnen. Warum sollte ich für ein mittelklassiges Verbundticket mehr oder ähnlich viel zahlen als für ein bundesweit gültiges Ticket?“*
- *„Mir wäre es lieber, wenn es für das Semesterticket eine Option gäbe: MDV, Deutschlandticket oder gar kein Ticket.“*
- *„Ich fände es besser, wenn es ‚Tarife‘ gäbe. Ich bräuchte z. B. nur während der Vorlesungszeit die Straßenbahn, und das auch nicht immer, da ich relativ zentral wohne. [...] Für andere Studierende wäre es aber sinnvoller ein bundesweites Ticket zu haben. Aber wieso sollte ICH so viel zahlen, wenn ich das Semesterticket gar nicht so oft nutze?“*
- *„Sollte man das D-Ticket irgendwann nicht mehr als Semesterticket erhalten können, dann darf es auch keinen Zwang für den Kauf des MDV-Tickets geben, damit man nicht doppelt zahlen muss.“*

<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Ich finde, selbst bei einer Preiserhöhung hat das D-Ticket ein viel besseres Preis-Leistungs-Verhältnis als das MDV-Ticket.“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “Falls es wieder nur ein MDV-Ticket geben sollte, fände ich es sehr begrüßenswert, wenn für das Deutschlandticket dann wieder eine Add-On Option bestünde, so wie es sie schonmal gab, sodass nur die Differenz zwischen MDV-Ticket und Deutschland-Ticket zu bezahlen ist.”</li> <li>• „Die Entscheidung über das Semesterticket sollte meiner Meinung nach jeder für sich selbst treffen, d.h. es wäre gut, wenn es im Rahmen des Studienbeitrages erworben werden könnte, aber es sollte keine Pflicht sein.“</li> <li>• “Sinnhafter wäre es (auch schon im Rahmen des alten Semestertickets gewesen) für diejenigen Studenten, die ein Ticket nutzen wollen, einen fairen (!) Preis mit den Verkehrsbetrieben auszuhandeln, was an anderen Universitäten auch funktioniert. So wird man gezwungen doppelt zu zahlen oder mehr als das doppelte an Fahrzeit + diverse Male umzusteigen einzuplanen.”</li> </ul>
<p><b>Flexibilität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Das Deutschlandticket hat mir viele verschiedene Städtetrips ermöglicht, spontan an Wochenenden und mit so viel Freiheit auch bei Nutzung von ÖPNV vor Ort, dass ich es nicht mehr missen möchte.“</li> <li>• „Das Deutschlandticket bietet entscheidende Vorteile für das Studium. Dies betrifft neben der Mobilität in Halle auch die freie Wohnortwahl im Umkreis, die Teilnahme an Veranstaltungen in anderen Unis im Bundesgebiet, die Wahrnehmung von Kulturangeboten in anderen Städten usw.“</li> <li>• „Das Deutschlandticket bedeutet für mich, dass ich ohne nachzudenken, mich um Tarifzonen oder Ähnliches zu kümmern, jederzeit mobil sein kann. Das erleichtert vor allem Besuche bei meiner Familie, die außerhalb des MDV-Gebietes wohnt.“</li> <li>• „Die Flexibilität und damit einhergehende Bewegungsfreiheit in Deutschland hat meine Lebensqualität definitiv erhöht.“</li> <li>• „Das Deutschland-Semesterticket ist für mich das beste und günstigste Zugticket! Ich fahre sowohl im Urlaub damit, in meiner Heimat in Sachsen, zu Freunden in München als auch zu Konzerten innerhalb Deutschlands.“</li> </ul>	<p><b>Infrastrukturelle Probleme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Die Straßenbahnen in Halle zum Heidecampus und Weinbergcampus sind völlig überfüllt – da muss dringend was passieren.“</li> <li>• „Wenn die Preise weiter angehoben werden, sollte zumindest die Infrastruktur verbessert werden, damit sich das Ticket auch lohnt.“</li> <li>• „S-Bahnen zwischen Halle und Leipzig sind zu voll, da morgens immer ein Wagen fehlt -&gt; Mitfahren oft eine Qual bzw. nicht garantiert.“</li> <li>• „Besser war es, als der Studierendenausweis als Ticket galt. So konnte man auch mal das Handy zu Hause lassen und dennoch den ÖPNV nutzen.“</li> <li>• „Der einzige Kritikpunkt wäre, dass man nur entweder die digitale Version haben kann oder eine Plastikkarte. Da die App immer mal wieder abstürzt oder sich selbst ausloggt, ist das sehr unzuverlässig [...] Das ist aber eher ein Problem das die Havag klären müsste und nicht der Stura.“</li> <li>• „Für das Solidarprinzip gilt auch die Nutzung und das Mitführen von Fahrrädern. Dies wurde deutlich eingeschränkt, ohne Mitteilung ihrerseits. Umweltbewusst unterwegs zu sein, wird dadurch erschwert.“</li> <li>• “In meinen Augen reicht es nicht ein bezahlbares Ticket zur Verfügung zu stellen. Sowohl in der Stadt, als auch im Regionalverkehr ist es wichtig, dass die Verkehrsmittel, pünktlich, sauber, nicht völlig überfüllt (wegen der Erkältungs-Ansteckgefahr) sind und Taktung sowie Fahrzeit vertretbar sind. Ansonsten wird das Auto für den Weg zu Studium und Arbeit häufig eine deutlich bessere Alternative sein und das günstige Ticket kaum verwendet.”</li> <li>• „Es sollten mehr Maßnahmen getroffen werden, um Fahrräder sicherer abstellen zu können, wenn sie nicht mit in die Bahn genommen werden dürfen.“</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Die physische Sicherheit während der Fahrt (Straßenbahn, S-Bahn, RE, usw.) sollte erhöht werden.“</li> </ul>
<p><b>Ökologische Vorteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Ich bin gerade im Erasmus, aber tatsächlich mit Fahrrad und Deutschlandticket hingefahren, also nicht geflogen. Das würde ich aus Umweltgründen auch nicht tun!“</li> <li>• „Das Deutschlandsemesterticket war für mich der Grund, mein Auto stehen zu lassen, das ich davor jede Woche mindestens 180 km weit gefahren bin.“</li> <li>• „Ich wäre vorher auch gerne schon Zug gefahren, der Umwelt zuliebe, und bin froh, das durch das D-Ticket jetzt machen zu können!“</li> </ul>	<p><b>Kritik am Solidaritätsprinzip</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Ich bezahle jedes Semester sinnlos mehr als 175 €, die ich nie nutze. Ich möchte auch nicht für andere Studenten anteilig zahlen, sodass es günstiger wird. Ich habe schließlich nichts davon.“</li> <li>• „Das Solidaritätsprinzip bezüglich des Deutschlandtickets sollte abgeschafft werden.“</li> <li>• „Wäre toll, wenn man das Deutschlandticket abbestellen kann. Ich kann mir einen teureren Semesterbeitrag nicht leisten.“</li> <li>• „Es ist nicht fair, Menschen zu solch einem Ticket zu zwingen. Fast 300 € kostet der halbjährliche Semesterbeitrag. Der Hauptteil ist das Deutschlandticket und hat überhaupt nichts mit der universitären Ausbildung zu tun.“</li> <li>• „Ich bezahle jedes Semester ein Semesterticket (egal ob MDV oder D-Ticket) und kann/konnte dieses noch nie nutzen, um nach Halle zu fahren, da es einfach keine Verbindung gibt. Als Vater von vier Kindern kann ich mir eine Fahrtzeit von über 2h (eine Strecke!) mit dem ÖPNV zeitlich auch nicht leisten.“</li> </ul>

## 4. Fazit und Ausblick

Die Ergebnisse der Umfrage liefern wertvolle Einblicke in das Mobilitätsverhalten der Studierenden und die Akzeptanz des Deutschlandsemestertickets. Die hohe Nutzung des ÖPNV innerhalb des MDV-Gebiets bestätigt die Relevanz des Semestertickets, während die Nutzung außerhalb der Region zeigt, dass das Deutschlandsemestertickets auch für überregionale Mobilität eine wichtige Rolle spielt. Gleichzeitig wurden Herausforderungen deutlich, insbesondere hinsichtlich überfüllter Verkehrsmittel, Sicherheitsbedenken und infrastruktureller Defizite, die die Attraktivität des ÖPNV für einige Studierende mindern.

Die Forderung der individuellen Wahlfreiheit, ob überhaupt ein Ticket für den ÖPNV über die Uni erworben wird, und wenn ja welches (D-Ticket oder MDV-Ticket), ist eine häufige Anmerkung.

Ein Vergleich mit Umfragen an anderen Hochschulen oder früheren Erhebungen könnte helfen, die spezifischen Mobilitätsmuster der Studierenden der Universität Halle-Wittenberg besser einzuordnen und Optimierungsmöglichkeiten abzuleiten. Sollten entsprechende Vergleichsdaten vorliegen, könnten sie dazu beitragen, Unterschiede und Gemeinsamkeiten bei der Akzeptanz und Nutzung des Deutschlandsemestertickets zu identifizieren.

In bestimmten Bereichen kann es sinnvoll sein, detailliertere Analysen und Beobachtungen in einem gesonderten Bericht zu vertiefen. Daher wird dieser Bericht als Vorbericht betrachtet, der offene Fragen sowie Interessen des StuRa der Universität Halle festhält. Ein umfassenderer Folgebericht kann anschließend gezielt auf die spezifischen Anliegen und Rückmeldungen der Studierendenvertretung eingehen.