

SEMTIX Berlin-Brandenburg

SEMTIX, c/o AStA TU, Marchstr. 6, 10587 Berlin

Herrn Hans-Werner Franz
Geschäftsführer der VBB GmbH
Hardenbergplatz 2

10623 Berlin

Es schreibt	Datum	Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen
Claus Colloseus	18.05.04			

→ Stellungnahme zu dem von Ihnen vorgelegten Gutachten

Sehr geehrter Herr Franz,

nach den inzwischen ausführlichen Rücksprachen mit dem Gutachter möchten wir Ihnen mit diesem Schreiben unsere abschließende Einschätzung mitteilen. Zusammenfassend folgern wir aus den von uns gewonnenen Erkenntnissen, dass sich aus dieser Arbeit im Gegensatz zu den Ergebnissen des Gutachters nur Preise in einer Spanne zwischen 120,30 Euro und 104,90 Euro ableiten lassen.

Die preisliche Abschätzung auf Grund von Umsatzzahlen im Betrachtungszeitraum führt zu keinem verwendbaren Ergebnis. Dem Gutachter unterlaufen verschiedene Fehler:

1. Aufsummiert werden nur Umsatzverluste aus dem Verkauf von Azubi-Tickets im Verkaufsweg Monatskarte, die Stückzahlen werden auch nur mit dem Preis des Barverkaufs multipliziert. Das Ergebnis wird dann aber durch den Ausstattungsgrad der Studierenden mit Azubi-Tickets der Verkaufswege Monatskarte und Abonnement geteilt.

Entweder hätte ein Anteil für AbokundInnen weggelassen werden müssen, oder die Umsatzverluste bei den Abonnementverkäufen hätten auch dazu summiert werden müssen.

2. Die verwendeten Studierendenzahlen, durch die die Verluste geteilt werden sind
 - für den Vergleich der Wintersemester 19.800 Studierende
 - für den Vergleich der Sommersemester 57.440 Studierende

Eingeführt wurde das Semesterticket aber in diesem Zeitraum nur für

- Wintersemester 00/01 zu 01/02 16.400 Studierende
- Sommersemester 01 zu 02 54.040 Studierende

3. Datengrundlage für die Abschätzung der Verluste, die auf Potsdamer Studierende zurückgehen sind ein Wintersemester und ein Sommersemester. Datengrundlage für die Abschätzung der Verluste, die auf die erste Gruppe der Berliner Studierenden (TU, FHTW usw.) zurückgehen, ist nur ein Sommersemester. Da das Fahr- und Kaufverhalten jedoch jahreszeitabhängig ist, müssen beide Arten der Berechnung systematisch zu verschiedenen und nicht vergleichbaren Ergebnissen führen.

Die Länderkoordination
Semesterticket
der Berliner und
Brandenburger
Studierendenschaften

SEMTIX-Büro
c/o AStA TU Berlin
Villa BEL - 2. OG
Marchstraße 6
10587 Berlin

Tel 030-314-28038

Fax 030-314-28162

WWW:
www.tu-berlin.de/~semtix/

e-Mail:
semesterticket@TU-Berlin.de

teilnehmende
Studierendenschaften:

AStA ASFH Berlin,
AStA FHTW Berlin,
AStA FHVR Berlin,
AStA FHW Berlin,
AStA FU Berlin,
AStA UdK Berlin,
AStA HfM „Hanns Eisler“,
AStA HfS „Ernst Busch“ Berlin,
AStA KHS Berlin,
AStA KH Berlin-Weißensee,
AStA TU Berlin,
RefRat HU Berlin,
AStA FH Brandenburg,
Studentenrat BTU Cottbus,
AStA EUV Frankfurt/O,
AStA FH Lausitz
SprecherInnenrat FH Potsdam,
AStA Universität Potsdam

4. 22 % der angeführten Umsatzverluste betreffen Rückgänge beim Azubi-Ticket Berlin AB, die auf Potsdamer Studierende zurückgeführt werden. Der Gutachter rechnet weder die Abnahmen mit den Zugewinnen beim Verkauf von Abonnements im gleichen Zeitraum gegen, noch kann er schlüssig begründen, warum 6.640 Potsdamer Studierende, die nach seinen Angaben in Berlin wohnen, in sechs Monaten xx.xx Monatsmarken abgenommen haben sollten, mit denen sie aber ihre Hochschule nicht erreichen können.

Dies ergäbe übrigens eine durchschnittliche monatliche Ausstattung dieser Studierenden mit Azubi-Monatsmarken von 78 %. Wenn man diese Zahl jetzt, wie im nächsten Rechenschritt geschehen, durch den theoretischen Ausstattungsgrad von 59 % teilt, so erhält man einen Anteil von 132 % ÖPNV-NutzerInnen in dieser Gruppe!

Insgesamt sehen wir diese Form der Abschätzung nicht als valide an.

Die detaillierte Berechnung für den Zeitraum bis September 2003 enthält ebenfalls Rechenverfahren, die zu verfälschten Ergebnissen führen.

Zum einen hat der Gutachter die Umsatzverluste durch in Berlin wohnenden Potsdamer Studierende auf den Semesterticketpreis für die Studierenden der Berliner Hochschulen umgelegt. Dies kann von uns so nicht akzeptiert werden, da diese Umsatzverluste im Rahmen der Preisbildung für das Potsdamer Semesterticket umzulegen sind. (Der Aufpreis von 28 Euro, den Potsdamer Studierende gegenüber den anderen Studierenden des Landes Brandenburg zahlen, sollte hierfür genügend Spielraum bieten.)

Wir gehen deshalb davon aus, dass das ermittelte Ergebnis um 8,73 Euro auf 134,71 Euro zu korrigieren ist.

Zum anderen hat der Gutachter trotz ausführlichen Stellungnahmen nicht vermocht, unsere Einwände zur Gültigkeit seiner Rechnung im Bereich der Abonnementverkäufe auszuräumen. In Anlage finden sie noch einmal eine ausführliche Rechnung, mit der wir alleine aus den vom Gutachter im Abschnitt Kalkulationsgrundlagen angeführten Annahmen, die wir teilweise noch zu unseren Ungunsten verschoben haben, eine Preisobergrenze von 123,16 Euro ableiten.

Bei genauer Beachtung aller Annahmen des Gutachters zur Verteilung der Umsatzverluste auf die Fahrscheinarten ist u. E. dieses Ergebnis noch einmal auf 120,30 Euro zu korrigieren.

Jenseits dieser Korrekturen, die nicht die Frage betreffen, ob Annahmen günstig oder ungünstig gewählt wurden, sondern nur Berichtigungen darstellen, halten wir aber weiterhin fest, dass sich auch günstigere Annahmen treffen lassen, und denen gegenüber die Annahmen des Gutachters sich nicht besonders auszeichnen:

1. Für die vom Gutachter als „GelegenheitsfahrerInnen“ bezeichneten NutzerInnen von Einzelfahrscheinen werden monatliche Ausgaben angesetzt, die das Maximum des wirtschaftlich Begründbaren darstellen. Auch eine Halbierung der angenommenen Fahrten pro Monat wäre vertretbar.
2. Die angesetzten 15.000 Euro Verwaltungskosteneinsparungen betreffen nur die Frage, ob durch den verringerten Aufwand bei der Ausstellung der Azubi-Tickets Personal eingespart werden kann. Dieser Betrachtungsweise kann mit gutem Grund entgegengesetzt werden, dass dies allein keine Kostenrechnung für die Bearbeitung der Ticketanträge darstellt. Vertretbar wäre hier als Maß genauso der Rabatt von 1,5 % des Umsatzes, der WiederverkäuferInnen von Tickets (Kioske etc.) eingeräumt wird. Insbesondere kann dieser als Maß für die Kosteneinsparung gegenüber eigenem Vertrieb durch die Verkehrsunternehmen gelten, wenn nicht unterstellt wird, dass der Rabatt aus den sonstigen Betriebsergebnissen subventioniert werden muss.

Mit diesen beiden Annahmen ermitteln wir eine Preisuntergrenze von 104,89 Euro, die ebenso vertretbar wäre wie das (korrigierte) Ergebnis des Gutachters.

SEMTIX Berlin-Brandenburg

Seite 3 des Schreibens vom 18. Mai 2004

Wir kommen also zu dem Ergebnis, dass eine Preisanhebung, die 120 Euro erheblich übersteigt, angesichts der vorgebrachten Argumente und im Lichte des Gutachtens nicht mit einer kostenneutralen Preisbildung des Semestertickets vereinbar ist.

Mit freundlichen Grüßen

Für die SEMTIX Länderkoordination
Claus Colloseus

Kalkulation eines Semesterticketpreises

nach den Annahmen des Gutachtens des VSP

Als Grundüberlegung liegt dieser Rechnung zu Grunde, dass der Semesterticket-Preis diejenigen Ausgaben von Studierenden gleichmäßig auf alle umlegen soll, die sie vor Einführung des Semestertickets individuell für den ÖPNV aufgebracht haben. Wenn also Annahmen über das Verkehrsverhalten von Studierenden getroffen werden, die die Ausgaben von Studierenden für andere Fahrkartenarten modellieren, so kann der Semesterticketpreis einfach als durchschnittliche Ausgabe aller Studierenden – ÖPNV-NutzerInnen und -NichtnutzerInnen – über den Zeitraum eines halben Jahres für diese Karten ermittelt werden.

Um sich nicht damit beschäftigen zu müssen, welche Preiserhöhungen es in der Zwischenzeit gegeben hat, werden als Preise für alle Karten einfach diejenigen aus dem September 2003 verwendet. Damit wird ermittelt, was Studierende wohl zu diesem Zeitpunkt für den ÖPNV ausgegeben hätten, wäre das Semesterticket nicht eingeführt worden.

Der Gutachter listet eine Reihe von Annahmen auf, aus denen er eine Berechnung des Semesterticketpreises folgert. Gehen wir sie – zum besseren Verständnis etwas anders sortiert, als er sie aufgeschrieben hat – mal alle durch:

1. Annahme

„In den Sommermonaten (April bis September) nutzen 49 % der am Studienort anwesenden Studierenden den ÖPNV und in den Wintermonaten (Oktober bis März) 71 %“

2. Annahme

„Da die Art des Studienbetriebes Auswirkungen auf die Nutzungshäufigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln hat, werden die Berechnungen jeweils für eine Kernzeit (Lehrveranstaltungen) und eine Nebenzeit (vorlesungsfreie Zeit) durchgeführt“

Im Ergebnis teilt der Gutachter das Jahr in vier, entweder zwei oder vier Monate lange Perioden auf, in denen verschiedene Nutzungshäufigkeiten angenommen werden. Ganz konkret definiert er:

Kernzeit Winter	Oktober, November, Januar, Februar
Nebenzeit Winter	Dezember März
Kernzeit Sommer	April, Mai, Juni, Juli
Nebenzeit Sommer	August September

3. Annahme

„Es ist davon auszugehen, dass sich während der vorlesungsfreien Zeit ein Großteil der Studierenden nicht in Berlin aufhält. da über die Abnahme der Studierendenzahlen außerhalb der Lehrveranstaltungszeiten keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, wird im Rahmen dieses Gutachtens die Zahl der während der vorlesungsfreien Zeit in Berlin anwesenden Studierenden pauschal um die Hälfte reduziert“

Für jeden der vier Zeitabschnitte kann jetzt einfach durch Multiplikation ermittelt werden, wie viele ÖPNV-NutzerInnen es gibt:

Kernzeit Winter	71,0 % Nutzungshäufigkeit mal 100 % Anwesenheit =	71 %
Nebenzeit Winter	71,0 % Nutzungshäufigkeit mal 50 % Anwesenheit =	35,5 %
Kernzeit Sommer	49,0 % Nutzungshäufigkeit mal 100 % Anwesenheit =	49,0 %
Nebenzeit Sommer	49,0 % Nutzungshäufigkeit mal 50 % Anwesenheit =	24,5 %

Von allen Ticketarten, die diese Personen nutzen, sind die einzeln verkauften Monatsmarken die teuersten. Ob jemand Abo, Einzel- Tages- oder Wochenkarten nutzt, er/sie wird nie mehr als das pro Monat ausgeben.

4. Annahme

„95 % der Studierenden, die sich ein Azubi-Ticket (Monatskarte/Abonnement) zulegen, entscheiden sich für die Tarifgruppe Berlin AB. 5 % der Studierenden, die sich ein Azubi-Ticket (Monatskarte/Abonne-

ment) zulegen, entscheiden sich für die Tarifgruppe Berlin ABC. 100 % der Studierenden, die sich einen Einzelfahrschein, eine Tageskarte bzw. eine 7-Tage-Karte zulegen, entscheiden sich für die Tarifgruppe Berlin AB.“

Die auf den Monat umgelegten Preise für Abo-Marken sind geringer als die für einzeln gekaufte Monatsmarken. Um eine Preisobergrenze zu ermitteln, wird zunächst nur der höhere Preis eingesetzt. Durchschnittlich werden also von den NutzerInnen von Azubi-Tickets pro Monat höchstens

$$\begin{aligned} 95 \% \times & 44,00 \text{ Euro} + \\ 5 \% \times & 54,50 \text{ Euro} = \\ & 44,53 \text{ Euro ausgegeben.} \end{aligned}$$

Jede Annahme darüber, das Teile der NutzerInnen andere Ticketarten, nutzen, muss zwangsläufig dazu führen, dass die durchschnittlichen monatlichen Ausgaben von allen NutzerInnen nach unten korrigiert werden:

5. Annahme

„Aufgrund der besonderen Kartencharakteristik wird die für Gruppen ab vier Personen gültige Karte (Gruppentageskarte) sowie der Einzelfahrschein für Kurzstrecken nicht in die Berechnungen integriert“

6. Annahme

„Um Gelegenheitsfahrer in die Berechnungen einschließen zu können, müssen neben Azubi-Karten auch andere Fahrscheinarten berücksichtigt werden. Dabei wird vorausgesetzt, dass die Nutzer von Einzelfahrschein, Tageskarten und 7-Tage-Karten nur dann diese Karten erwerben, wenn sich für sie hierdurch im Gegensatz zum Kauf eines subventionierten Azubi-Tickets ein wirtschaftlicher Vorteil ergibt“

Der Gutachter verwendet "Referenzwerte" für diese sogenannten „Bartarif-Karten“, die die größte noch wirtschaftliche Ausgabe pro Monat für eine Fahrscheinart kennzeichnet:

16 Einzelfahrschein	à 2,20 Euro	ergeben	35,20 Euro pro Monat
7 Tageskarten	à 5,60 Euro	ergeben	39,20 Euro pro Monat
1 7-Tage-Karte	à 23,40 Euro	ergibt	23,40 Euro pro Monat

Unter diesen Monatsausgaben ist die höchste 39,20 Euro und gibt damit eine Obergrenze für Ausgaben von GelegenheitsfahrerInnen an. Der Gutachter stellt aber auch Überlegungen dazu an, welche dieser drei Varianten denn wie häufig eintritt. Für verschiedene Zeitabschnitte setzt er unterschiedliche Verteilungen an, denen jedoch gemeinsam ist, dass die ermittelten maximalen Monatsausgaben unter dem Preis für 16 Einzelfahrschein liegen. Für die weitere Rechnung, in der ja nur eine Preisobergrenze ermittelt werden soll, werden deshalb 35,20 Euro pro Monat eingesetzt.

7. Annahme

„Studierende, die gelegentlich die Hochschule besuchen präferieren eine andere Fahrkartenart als diejenigen, die regelmäßig an Vorlesungen teilnehmen. Ferner werden in der als Kernzeit definierten Zeit, die durch regelmäßige Hochschulbesuche charakterisiert ist, andere Fahrscheinarten genutzt als in der Nebenzeit“

8. Annahme

„Der Ausstattungsgrad von Studierenden mit Azubi-Tickets (Monatskarten und Abonnements) wird in der Kernzeit mit 69 % und in der Nebenzeit mit 38 % festgelegt. (folgt eine Quellenangabe) Unter Berücksichtigung der zeitlichen Aufteilung von Kern- und Nebenzeiten ergibt sich ein über das Jahr verteilter Gesamtausstattungsgrad von Azubi-Tickets unter den Studierenden von 59 %“

Diese Formulierung des Gutachters ist etwas missverständlich. Aus den weiter angestellten Rechnungen geht jedoch eindeutig hervor, dass er damit bezeichnen will, dass diese Prozentangaben sich nur auf die oben ermittelten NutzerInnen, nicht aber auf alle Studierenden beziehen. Die zu 100 % fehlenden sind also die NutzerInnen, die Bartarif-Karten kaufen.

In der Kernzeit geben von den NutzerInnen monatlich aus:

69 % geben durchschnittlich 44,53 Euro für Zeitkarten aus
31 % geben höchstens 35,20 Euro für Bartarif-Karten aus
also höchstens 41,63 Euro im Schnitt

In der Nebenzeit geben von den NutzerInnen monatlich aus:

38 % geben durchschnittlich 44,53 Euro für Zeitkarten aus
62 % geben höchstens 35,20 Euro für Bartarif-Karten aus
also höchstens 38,74 Euro im Schnitt

Und jetzt wird einfach mal eingesetzt:

Wenn z. B. in der Kernzeit Winter

71 % aller Studierenden

den ÖPNV nutzen und dafür in dem vier Monate langen Zeitraum im Schnitt

$4 \times 41,63$ Euro ausgeben,

die anderen

29 % aller Studierenden

den ÖPNV aber nicht nutzen und also auch

kein Geld dafür ausgeben,

dann werden von allen Studierenden im Durchschnitt

$71 \% \times 4 \times 41,63$ Euro

ausgegeben.

Für alle vier Zeitabschnitte werden insgesamt vom Durchschnitt aller Studierenden ausgegeben:

Kernzeit Winter: 118,24 Euro
Nebenzeit Winter: 27,50 Euro
Kernzeit Sommer: 81,60 Euro
Nebenzeit Sommer: 18,98 Euro

Zusammen geben damit alle Studierenden durchschnittlich

in einem ganzen Jahr 246,32 Euro oder

pro Semester 123,16 Euro aus.

Diese Abschätzung gibt den höchsten Preis an, der mit den vom Gutachter übernommenen Annahmen zu errechnen ist. Weitere vom Gutachter getroffene Annahmen betreffen

- den Anteil der Nutzung von Abonnements und
- die genaue Aufteilung der Nutzung von Bartarif-Karten.

Beide beschreiben ein Verhalten von Studierenden, die im Ergebnis weniger Geld pro Monat ausgeben. Bei Einsetzen der genauen Werte des Gutachters kommen wir auf dem beschriebenen Rechenweg auf einen Preis von **120,30 Euro**.

Dennoch kommt der Gutachter zu einem höheren Ergebnis, nämlich 143,44 Euro. Das ist nur zu erklären, wenn er sich entweder schlicht verrechnet hat, oder in der Rechnung andere Annahmen verwendet als die oben aufgeführten.