

in Zusammenarbeit mit  
AStA der Fachhochschule für  
Wirtschaft (FHW)  
eigenart (AStA HdK)  
FaVSt (TU),  
Neues Dahlem (AStA FU)  
Revoltaire (AStA Uni Potsdam)  
Semtix TU Cottbus  
Wadenbeißer (AStA FHTW)

# SEM TIX -info#2



## Inhalt

Wer ist SEMTIX Berlin-Brandenburg? .....	2
Frequently Asked Questions .....	3
Wie kalkuliert man ein Semesterticket? oder: Wieviel ist zuviel? .....	4
Wo bleibt Brandenburg? .....	5
Die Sozialregelung .....	6

## [ Aktuellste Infos ]

Der Hürdenlauf der letzten Wochen .....	7
Die Urabstimmungen .....	8
Wo »SemTix JETZT« drauf steht ist nicht SEMTIX drin . . . .	8

### impresum

# herausgeber: Länderkoordination SEMTIX Berlin-Brandenburg, marchstr. 6, 10587 berlin  
# redaktion: florian böhm, oliver stoll, claus colloseus, helge weidenbach, ulli niebuhr  
# v.i.s.d.p.: oliver i. stoll  
# belichtung: medienraum des refrats  
# satz: christian walter  
# auflage: 15.000 (Stand: 07. Mai 2000)

<http://www.refrat.hu-berlin.de/sem-tix>

# Wer ist SEMTIX Berlin-Brandenburg?

Die Länderkoordination SEMTIX Berlin-Brandenburg ist ein permanenter Arbeitsausschuß der Berliner und Brandenburger Studierendenschaften und der Landes-AStenkonferenz. Seit ihrer Gründung im Frühjahr 1994 befasst sie sich mit allem, was zur Verwirklichung eines Semestertickets dazugehört: Entwurf und Ausarbeitung des Semesterticketkonzeptes, Preiskalkulationen, Öffentlichkeitsarbeit, Verhandlungen mit den Verkehrsbetrieben, Vertragsausarbeitung und natürlich die Absprache der Berliner und Brandenburger Hochschulen untereinander. Die Studierendenschaften aller Hochschulen aus Berlin und Brandenburg sind in der Länderkoordination SEMTIX Berlin-Brandenburg vertreten. Die etwa 20 ehrenamtlichen MitarbeiterInnen der Länderkoordination werden durch ihre jeweiligen ASten oder Studierendenparlamente delegiert und sind damit legitimiert, die Verhandlungen mit den verschiedenen Verkehrsbetrieben im Auftrag der Studierendenschaften zu führen. Die Geschäftsstelle der Länderkoordination befindet sich im AStA der TU Berlin in der Marchstraße 6, 10587 Berlin.

Die Länderkoordination »SEMTIX Berlin-Brandenburg« der StudentInnenvertretungen im Netz:

<http://www.refrat.hu-berlin.de/semnix>

## Mobil ohne Auto am 18.6. und Autofreier Hochschultag am 20.6.

Eine gute Gelegenheit das Semesterticket zu thematisieren bietet der bundesweite

### Autofreie Hochschultag (AfH) am Dienstag, 20.06.2000.

Er findet im Rahmen der Aktion Mobil ohne Auto (MoA) statt. Schon am 18.06.2000 wird bundesweit der Start der Aktion »Verkehrswende jetzt« mit einem Autofreien Sonntag begangen. '99 haben sich an den Aktionen über 500 000 Menschen beteiligt. Den AfH haben 32 Hochschulen u.a. mit der Sperrung von Universitätsparkplätzen begangen.

Das AfH-Faltblatt und das Poster können kostenlos bestellt werden bei:

MoA, Abt. Versand, BSÖ e.V.  
c/o RefRat HU  
Untern den Linden 6  
10099 Berlin,  
Tel: 030-2093 2603  
Fax: 030-2093 2396  
oeko@refrat.hu-berlin.de

Meldungen über Eure Aktion sendet bitte an:

UMKEHR e.V.  
Exerzierstr. 20  
13 357 Berlin  
Tel: 030-492 -7473  
Fax: 030-492 7972  
info@umkehr.de

Weitere Informationen finden sich unter <http://mobiloohneauto.de>

## Das Semesterticketmodell

Das Semesterticket berechtigt alle Studierenden zur Nutzung des ÖPNV (U-Bahn, S-Bahn, Tram, Bus, Regionalzüge) im Verbundbereich des VBB. Es ist für jeweils ein Semester (6 Monate) gültig, der Beitrag wird bei der Immatrikulation/Rückmeldung erhoben. Befreiung von der Zahlungspflicht gibt es nur in wenigen Ausnahmefällen und auf Antrag. Das Semesterticket beruht auf dem Solidarmodell und kann nur auf diese Weise zu einem günstigen Preis angeboten werden. Wer ein Urlaubssemester, ein Praktikum oder Studienaufenthalt im Ausland einlegt, einen Behindertenausweis mit Wertmarke besitzt u.a., braucht selbstverständlich den Beitrag nicht zu entrichten.

Die Länderkoordination SEMTIX Berlin-Brandenburg strebt die verbundweite Gültigkeit des Semestertickets an. Denn Berlin und Brandenburg bilden einen Verkehrsraum und der Austausch zwischen den Hochschulen beider Länder nimmt

immer mehr zu. Daher ist es nur sinnvoll den Studierenden eine preiswerte Mobilität auch über die Landesgrenzen hinaus zu ermöglichen.

Wie bisher bei den Azubi-Tickets soll die Mitnahme von Fahrrädern gewährleistet sein. Die Kombination von Rad und Bahn ist in einer Großstadt wie Berlin eine ideale Sache und daher eine unserer dringendsten Forderungen.

Wer eine Jahreskarte besitzt, muß sich deswegen keine Gedanken machen. Eine entsprechende Regelung wird ihm/ihr den verlustlosen Übergang in den neuen Tarif ermöglichen. In jedem Fall wird der Einführung des Semestertickets eine entsprechende Urabstimmung vorausgehen. Wird das Semesterticket von den Studierenden angenommen, so wird nach einer Probezeit von mindestens drei Semestern eine Nachkalkulation der Asten und Verkehrsunternehmen vorgenommen. ]

# Frequently Asked Questions

## Warum gibt es das Semesterticket noch nicht zu diesem Wintersemester?

Die Studierendenschaften haben die Vorbereitung für eine Umsetzung zum Wintersemester rechtzeitig im Februar begonnen und Politik und Verkehrsbetriebe über die Umsetzungsfristen an den Hochschulen informiert. Leider haben sich die Verkehrsbetriebe davon nicht beeindruckt lassen und die Aufsichtsratsbeschlüsse bis Mitte April hinausgezögert. Außerdem hat das erste konkrete Umsetzungsgespräch wegen interner Abstimmungsschwierigkeiten der Betriebe zwei Wochen später als geplant stattgefunden, so daß die Fristen zur Umsetzung zum Wintersemester inklusive Urabstimmungen und Änderungen der Beitragsordnungen nicht mehr erreicht werden konnten. Wir hoffen jedoch, daß es jetzt mit den Gesprächen zügig weitergeht. (Mehr Infos dazu findet Ihr auf Seite 7)

## Warum fordert SEMTIX verbundweite Gültigkeit?

Aufgrund der relativ hohen Nutzung des ÖPNV in Berlin muß das Semesterticket verhältnismäßig teuer sein. In Brandenburg hingegen ist die Nutzung relativ gering. Entsprechend niedrig ist für die Berliner Studierenden der Mehrpreis eines verbundweiten Semestertickets gegenüber einem nur für das Stadtgebiet gültigen Tickets. Für nur wenige Mark mehr erhalten die Berliner Studierenden das größte Verbundverkehrsnetz Europas dazu. Dadurch wird das Semesterticket auch gerade im Freizeitverkehr interessant. Dies ist ein wichtiges Argument, um die Akzeptanz des Semestertickets auch bei Studierenden zu steigern, die aus den verschiedensten Gründen heute nicht den ÖPNV auf dem Weg zur Hochschule nutzen.

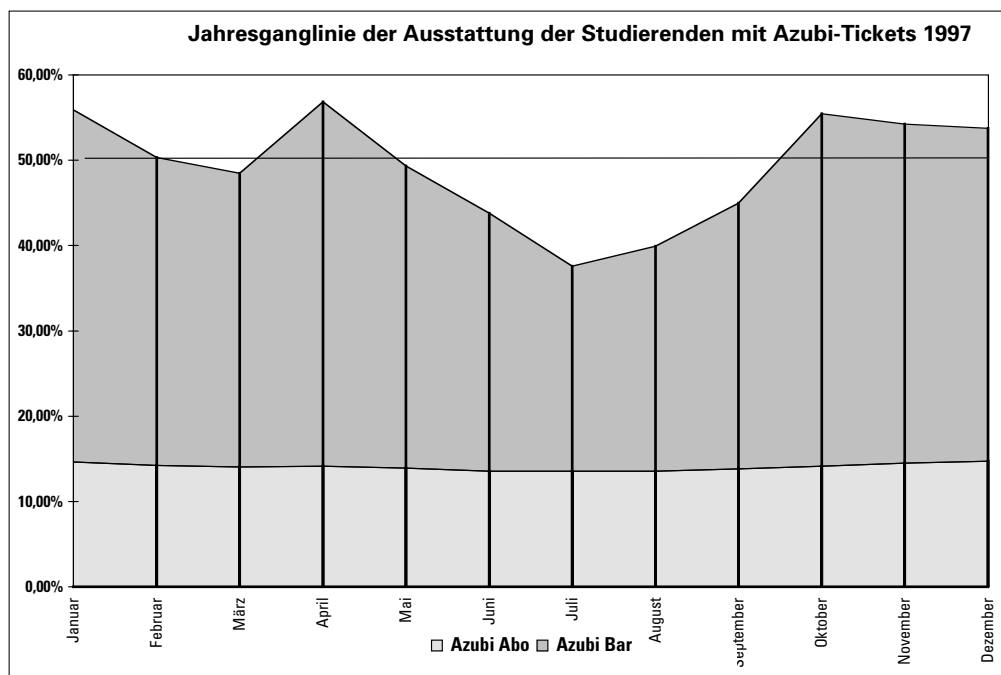
## Was ist ein kostenneutraler Preis?

Idee des Semestertickets ist die Kostenneutralität. Das bedeutet, die Verkehrsunternehmen erhalten nach Ein-

führung des Semestertickets von den Studierendenschaften den gleichen Betrag, den sie vorher durch den Verkauf von Fahrkarten an StudentInnen eingenommen haben. Abgezogen wird ein Großkundenrabatt für Einsparungen im Bereich der Verwaltungskosten (Prüfen von Berechtigungen, Druck und Kontrolle von Fahrausweisen, Versandkosten für Abos und Zinsgewinne infolge frühzeitiger Zahlung etc.), die durch das Semesterticket-Modell erzielt werden. Nach den Berechnungen der Studierendenschaften wird die Kostenneutralität für ein verbundweites Semesterticket ab einem Preis von 181 DM/Semester erreicht. Die Kalkulation auf Basis der realen Umsatzzahlen findet sich auf Seite 4.

## Was passiert, wenn nicht alle Hochschulen am Semesterticket teilnehmen wollen?

Alle Kalkulationen des Semesterticket-Preises beziehen sich auf einen Mischpreis unter Einbeziehung der Studierenden aller Hochschulen. Man kann dabei annehmen, daß Studierende von Hochschulen, die außerhalb des Stadtzentrums liegen (z.B. FU), den ÖPNV wesentlich stärker nutzen als Studierende von Hochschulen im Stadtzentrum (z.B. HU und TU). Daher würde eine partielle Annahme des Semestertickets durch einige Hochschulen zu Mehr- oder Mindereinnahmen der Verkehrsbetriebe führen und in einer Preisanpassung resultieren. Würden z.B. die Studierenden der FU das Semesterticket annehmen, die Studierenden der HU jedoch nicht, wären die Einnahmen der Verkehrsbetriebe gegenüber dem kalkulierten Mittelpreis zu gering und der Preis des Semestertickets müßte bei der nächsten Gelegenheit deutlich erhöht werden. ]



Durchschnittlich kaufen die Berliner Studierenden nur fünf Azubi-Monatsmarken im Jahr.

Dies entspricht jährlichen Kosten von 375,00 DM im Jahr. Bei einem Semesterticket-Preis von 430 DM/Jahr muß daher der Leistungsumfang deutlich mehr bieten als heutige Monatskarten.

Daher ist die verbundweite Gültigkeit des Semestertickets eine entscheidende Voraussetzung für die Annahme in den Urabstimmungen. (siehe Seite 8)

Preis und Leistung müssen stimmen.

»SEMTIX ist ein wahrer Segen, bei Kälte, Schnee und Regen!«

»Auch bei Donner, Blitz und Hitze wäre SEMTIX einfach spitze!«

# Wie kalkuliert man ein Semesterticket? oder: Wieviel ist zuviel?

Zentrale Eigenschaft jedes Semesterticketmodells ist die Kostenneutralität. Das heißt, die Einnahmen der Verkehrsbetriebe bleiben vor und nach Einführung des Semestertickets konstant. Hierüber besteht Einigkeit zwischen Studierendenschaften und Verkehrsbetrieben. Jedoch an der Frage, wie hoch diese Einnahmen heute sind, scheiden sich die Geister.

Prinzipiell besteht die Kalkulation des Berliner Semestertickets aus vier Umsatzanteilen:

- ◊ Umsatz der Studierenden in der Sparte Azubitickets
- ◊ Umsatz der Studierenden im Bartarif (Einzelfahrscheine, Tageskarten)
- ◊ Umsatz der Studierenden im Nahverkehr des Landes Brandenburg
- ◊ Pauschaler Großkundenrabatt infolge von Einsparungseffekten bei den Verkehrsbetrieben

Für alle diese Beiträge gibt es entweder konkrete Zahlenwerte oder Abschätzungen des minimalen und maximalen Umfangs.

## Azubi-Ticket

Die Einnahmen in der Tarifsparte Azubiticket, der größte Preisanteil an einem Semesterticket, liegen den Verkehrsbetrieben in Form von Umsatzzahlen vor. Diese müssen jährlich durch einen vereidigten Wirtschaftsprüfer testiert werden, um Ausgleichszahlungen des Landes gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz für die vergünstigte Beförderung von Auszubildenden und Studierenden zu erlangen. In diesem Zusammenhang muß durch wissenschaftlich bestätigte Erhebungen auch der jeweilige Anteil von Studierenden und Auszubildenden an den Azubi-Wertmarkenkäufen erhoben werden. Leider sind die Berliner und Brandenburger Verkehrsunternehmen derzeit nicht sehr kooperativ, was die Bereitstellung aktueller Daten be-

trifft, so daß man sich mit älteren Quellen behelfen muß. Für die Einnahmen aus der Tarifposition Azubi-Ticket liegt aus dem Jahr 1997 die Zahl von 85 Mio. DM vor (Zeile 1). Diese Umsatzzahl kann auf Basis von über mehrere Jahre erhobenen Werten des Kundenverhaltens auf aktuelle Umsätze hochgerechnet werden. Danach ergibt sich eine Umsatzsteigerung von 5,8 % zwischen 1997 und heute (Zeile 2). Die Plausibilität dieses Ansatzes wurde durch ein vom VBB bei der renommierten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG in Auftrag gegebenes Gutachten bestätigt. Daraus ergibt sich der entsprechend erhöhte Umsatz für das Jahr 1998 (Zeile 4). Für das Jahr 1999 dürften sich dabei keine wesentlichen Veränderungen ergeben, da seit dem 01.04.1998 keine Preiserhöhung in den Berliner Nahverkehrstarifen stattgefunden hat. Der Anteil der Studierenden an diesem Umsatz kann nur durch empirische Erhebungen festgestellt werden. Alle bisherigen Studien dazu gehen davon aus, daß dabei die Nutzungsintensität der Studierenden leicht geringer ist als die der Auszubildenden. Entsprechend liegt der Anteil der Wertmarkenkäufe durch Studierenden etwas unter dem reinen zahlenmäßigen Verhältnis von Studierenden und Auszubildenden. Daher kann im Rahmen einer Abschätzung dieses Wertes von einem Maximalwert von 66,00 % ausgegangen werden (Zeile 4). Dies entspricht dem zahlenmäßige Anteil der Studierenden an der Gesamtgruppe der Berechtigten (gemäß Statistischem Landesamt). Ein Minimalwert ergibt sich aus einer großen Verkehrserhebung, die 1986 das DIW im Auftrag der BVG durchgeführt hat. Auf die heutigen Studierendenzahlen hochgerechnet ergibt dies einen Studierendenanteil von 63,2 % am gesamten Azubi-Ticketumsatz (Zeile 4). Der reale Wert dürfte zwischen diesen beiden Extremwerten liegen. Ein höherer Wert des Studierendenanteils ergibt sich aus einer anderen Erhebung, die die BVG durchgeführt hat

Kalkulation Semesterticket 2000	Berlin ABC		VBB Gesamtnetz		VBB (16.10.98)
	Minimum	Maximum Basis Stat. Landesamt	Minimum	Maximum Basis Stat. Landesamt	
Umsatz Azubiticket 1997	85.995.096,00 DM	85.995.096,00 DM	85.995.096,00 DM	85.995.096,00 DM	85.995.096,00 DM
Steigerung 97 -> 98	5,80%	5,80%	5,80%	5,80%	5,80%
Umsatz Azubiticket 1998	90.982.811,57 DM	90.982.811,57 DM	90.982.811,57 DM	90.982.811,57 DM	90.982.811,57 DM
Davon durch Studierende	63,20%	66,00%	63,20%	66,00%	70,40%
Preisanteil Bartarif	57.501.136,91 DM	60.048.655,63 DM	57.501.136,91 DM	60.048.655,63 DM	64.051.899,34 DM
Umsatz Bartarif	8,00 DM	20,00 DM	8,00 DM	20,00 DM	20,00 DM
Preisanteil Brandenburg	2.348.928,00 DM	5.872.320,00 DM	2.348.928,00 DM	5.872.320,00 DM	5.872.320,00 DM
Umsatz Brandenburg (DB AG + ÖPNV-Betriebe)	0,00 DM	0,00 DM	10,00 DM	22,00 DM	22,00 DM
Gesamtsumme 1998	0,00 DM	0,00 DM	2.936.160,00 DM	6.459.552,00 DM	6.459.552,00 DM
Vertriebskosteneinsparung	59.850.064,91 DM	65.920.975,63 DM	62.786.224,91 DM	72.380.527,63 DM	76.383.771,34 DM
Umzulegender Betrag	15,00%	12,50%	15,00%	12,50%	12,50%
Anzahl Studierende	-8.977.509,74 DM	-8.240.121,95 DM	-9.417.933,74 DM	-9.047.565,95 DM	-9.547.971,42 DM
Preis Semesterticket Berlin/Potsdam	50.872.555,17 DM	57.680.853,68 DM	53.368.291,17 DM	63.332.961,68 DM	66.835.799,93 DM
	146.808	146.808	146.808	146.808	146.808
	173,26 DM	196,45 DM	181,76 DM	215,70 DM	227,63 DM

und die der VBB in seine Kalkulation übernommen hat. Jedoch sind massive Zweifel an der Methodik dieser zu Marketingzwecken unternommene Erhebung angebracht. Sie fand auf Basis von Zufallsbefragungen (Mensa) an einem der kältesten Tage im November des Jahres 1995 statt. Sie brachte u. a. die überraschende Erkenntnis, daß unter den Studierenden keine SchwarzfahrerInnen vorhanden sind.

#### **Umsatz im Bereich des Bartarifs**

Für die Nutzung des Bartarifs gibt es keine gesicherten Werte. Die BVG sieht einen Wert von 20 DM pro Semester und Studierenden als realistisch an, was hier einen Maximalwert darstellt. Ausgangspunkt dieser Abschätzung ist dabei für die BVG die Überlegung, daß 50 % der Studierenden monatlich über ein Azubi-Ticket verfügen. Für die restlichen 50 % der Studierenden, die nur gelegentliche Nutzer des ÖNV sind, wird von einem durchschnittlichen Umsatz von 40 DM pro Studierenden und Semester ausgegangen. Der dadurch erzielte Gesamtumsatz wird auf alle Studierenden umgelegt. Die Länderkoordination *SEMTIX* Berlin-Brandenburg hat hierfür einen Wert von 8 DM pro Semester und Studierenden abgeschätzt, was in diesem Zusammenhang als Minimalwert angesehen wird. (Zeile 5)

#### **Umsatzanteil Nahverkehr Land Brandenburg (außerhalb Tarifgebiet Berlin ABC)**

Für das Land Brandenburg rechnet der VBB mit Gesamtkosten von 25 DM, was unseres Erachtens massiv überhöht ist. Dort muß man nach realistischeren Angeboten aus Brandenburg mit einem Anteil zwischen 8 und 20 DM zu rechnen sein. (Zeile 6)

#### **Großkundenrabatt**

Das Semesterticket ist die für Nahverkehrsbetriebe mit Abstand günstigste Vertriebsform. Von der Gesamtsumme ist daher ein »Großkundenrabatt« abzuziehen, der Einsparungen im Vertriebsbereich und den Finanzierungsvorteil durch feste Zahlungen wiedergibt. Dieser Großkundenrabatt (Zeile 7) hat einen Minimalwert von 12,5 % (VBB Kalkulation). Der Maximalwert beträgt 18 %. Quelle ist hierbei ein Gutachten, das die Beratungsfirma Bossard im Auftrag des Senats über die Geschäftsprozesse bei der BVG erstellt hat. Danach müssen 18 % der Einnahmen der BVG allein für Fahrausweisvertrieb und -abrechnung aufgewendet werden. (Zeile 8)

Der durch das Semesterticket-Modell zu erzielende Gesamtumsatz (Zeile 9) wird auf die Anzahl der zum Erwerb des Tickets berechtigten Personen (Studierende der Berliner und Potsdamer Hochschulen; Zeile 10) umgelegt. Die Hälfte dieses Quotienten ist der Preis pro Semester und Studierenden (Zeile 11).

Dabei ergibt sich für das verbundweit gültige Semesterticket eine Preisspanne zwischen 181,76 DM und 215,70 DM. Für das lediglich in den Tarifzonen Berlin ABC gültige Semesterticket liegt der auf Basis dieses Modells mögliche Preisbereich zwischen 173,26 DM und 196,45 DM. Insgesamt läßt sich sagen, daß selbst unter Annahme ungünstigster Umstände ein Preis von 215 DM für ein verbundweites Semesterticket nicht überschritten wird. Ein verringerter Leistungsumfang bedeutet dementsprechend für die BVG einen jährlichen Mehrumsatz von über 5 Mio. DM. Kein Wunder, daß die BVG ihn sich nicht entgehen lassen möchte und daher gegen ein verbundweites Semesterticket ist. ]

## **Wo bleibt Brandenburg?**

Die Länderkoordination *SEMTIX* hat es sich zum Ziel gesetzt, ein Semesterticket für Berlin *und* Brandenburg durchzusetzen. Doch die momentane Diskussion dreht sich hauptsächlich um Berlin. Wie sieht es also im Berliner »Umland« aus? Die Studierenden der Europa-Universität Frankfurt/Oder können seit dem Beginn dieses Sommersemesters mit dem ersten verbundweiten Semesterticket auch in Brandenburg fahren. Zum Preis von 149 DM können alle VBB-Verkehrsmittel in Berlin und Brandenburg benutzt werden. Möglich wurde dieses *SEMTIX*-Modell auch durch die noch besser werdende Anbindung von Frankfurt/Oder an das Netz der DB, besonders nach Berlin, und einer Fortführung einer Subvention für die Frankfurter Verkehrsbetriebe von 20 DM pro StudentIn.

Allerdings sind die Vertragsbedingungen noch nicht optimal und der Preis ist zu hoch, zumal die Brandenburger Landesregierung nach Berliner Vorbild eine Rückmeldegebühr von 100,- DM in Planung hat.

An der BTU Cottbus und der FH Lausitz (Cottbus/Senftenberg) scheiterte das Semesterticket zu 115 DM (+ Sozialfond 2 DM) bzw. 127 DM an der FH Lausitz, mit Satellitenverbindung Dresden + Hoyerswerda, 1999 an der studentischen

Urabstimmung - gerade aufgrund der unerwartet niedrigen Nutzung des ÖPNV in Cottbus und dem ZÖLS (Zweckverband Öffentlicher Nahverkehr Lausitz-Spreewald).

Da beide Hochschulen nicht im VBB-Bereich liegen, sondern sich die betreffenden Landkreise im ZÖLS (Landkreise Elbe-Elster, Oberspreewald-Lausitz, Spree-Neiße und Stadt Cottbus) zusammengeschlossen haben, sollte das Ticket nur in den Bussen und Straßenbahnen dieses Verbundes und in den Regionalzügen der DB in Berlin-Brandenburg gelten.

Die Situation für die drei Potsdamer Hochschulen (Uni, FH und Filmhochschule) ist besonders schwierig. Obwohl Potsdam im Berliner C-Bereich liegt, werden sie in den momentanen Verhandlungen nicht berücksichtigt. Allerdings leben viele StudentInnen im Potsdamer Umland und würden daher von einer reinen ABC-Variante nicht profitieren.

Die anderen Fachhochschulen (Wildau, Eberswalde und Brandenburg/Havel) sind nur über eine VBB-weite Lösung einzubeziehen. Der dortige Nahverkehr wird kaum genutzt (im Falle von Wildau existiert er erst gar nicht), die Studierenden würden ein Semesterticket also hauptsächlich für Heimfahrten und Fahrten nach Berlin nutzen. ]



# Die Sozialregelung

Die Grundidee des Semestertickets ist, dass alle Studierenden, ohne jede Ausnahme, den Ticketpreis bezahlen müssen. Er wird zusammen mit den anderen Rückmeldegebühren eingezogen und ist Voraussetzung für die Rückmeldung. Die Studierendenschaften werden jedoch durch § 18a Absatz 4 verpflichtet, für Studierende, »denen der Erwerb des Semestertickets nicht zuzumuten ist«, Ausnahmen von dieser Pflicht zuzulassen. Was also ist nicht mehr zumutbar?

Studierende, die sich wegen eines Urlaubssemesters gar nicht in Berlin aufhalten, oder Studierende, die auf Grund einer Behinderung Anspruch auf kostenlose Beförderung haben, können natürlich sagen, dass für sie der Ticketpreis eine Aufwendung ohne sinnvolle Gegenleistung wäre. Für sie ist der Erlass eine Selbstverständlichkeit. Da die ASten jedoch auch die sozialen Belange der Studierenden zu vertreten haben, muss »unzumutbar« auch die Frage betreffen, ob der/die Studierende das Geld aufbringen kann. Immerhin summieren sich dann Beiträge für das Studentenwerk, die Studierendenschaft, die sogenannten »Rückmeldegebühren« und der Semesterticketbeitrag zu knapp 370 DM, für Studierende oberhalb der Regelstudienzeit sogar schließlich auf knapp 430 DM, die bis zum Rückmeldeabschluss aufgebracht werden müssen.

Ausnahmeregelungen müssen deshalb auch für Studierende geschaffen werden, die das Geld nicht aufbringen können. Allerdings treffen hier die Interessen der Verkehrsbetriebe und der Studierenden frontal aufeinander. Jede/r Studierende, der/die nicht zahlen muss, ist eine Mindereinnahme für die Betriebe, also wollen sie möglichst wenige Ausnahmen zulassen oder den Einnahmeausfall durch die Studierendenschaften ersetzt wissen. Deshalb waren wir bis letztes Jahr davon ausgegangen, dass eine Sozialregelung nur durch die Zahlung eines gesonderten Sozialbeitrages, der zum Ticketpreis hinzukommt, realisiert werden kann. Ausgehend von der Schätzung, dass angesichts der Sozialstruktur der Berliner Studierenden eine Befreiung von 7 % der Studierenden notwendig ist, hatten wir diesen Beitrag mit ca. 15 DM veranschlagt. Dabei ist schon veranlagt, diejenigen Mittel einzusetzen, die als Zinserträge dadurch entstehen, dass die Studierenden zwar den ganzen Betrag bei der Rückmeldung zahlen müssen, der Verkehrsverbund sie aber erst später und in Raten überwiesen bekommt. Der Preiskompromiss vom Anfang dieses Jahres hat diesen Ansatz aber unmöglich gemacht. 215 DM inklusive Sozialregelung, so lautet jetzt die Formel. Allerdings hat es sich in den Verhandlungen gezeigt, dass die Betriebe nicht bereit sind, auch nur eine Mark von diesem Preis für einen Sozialfonds abzugeben. Es blieb uns also nichts weiter übrig, als uns darauf einzulassen, die Mittel aus den Zinserträgen allein aufzubringen. Bei geschickter Anlage und einer geeigneten Ratenzahlungsregelung gegenüber dem Verkehrsverbund könnten damit Mittel für 2 bis 3 % der Studierenden bereitgestellt werden. Wir mussten den Sozialfonds also mehr als halbieren.

Die durch den Gesetzgeber vorgegebene Regel, dass Studierende, denen das Aufbringen der Semesterticket-Beiträ-



Seit 1991 stieg der Preis für ein Azubi-Monatsticket von 40 DM (Ostteil 20 DM) auf den jetzigen Stand von 90 DM (ab 1.8.2000: DM 98) für Berlin ABC. Geplante Mehreinnahmen der Verkehrsbetriebe blieben jedoch aus. Die Fahrgastzahlen purzelten in den Keller.

Die BVG verzeichnete allein von 1996 bis 1998 einen Fahrgastrückgang von rund 30 %.

ge nicht zuzumuten ist, von der Zahlung auszunehmen sind, führt erst einmal zu einer ziemlich idiotischen Situation: da sie nicht zahlen müssen, bekommen sie auch kein Ticket und dürfen den ÖPNV nicht benutzen. Dabei ist es doch gar nicht gesagt, dass diejenigen, die den Preis nicht zahlen können, kein Interesse an der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel haben! Statt also die zur Verfügung stehenden Sozialfondsmittel dazu einzusetzen, Ausgleichszahlungen an den Verkehrsverbund zu leisten für Leute, die gar keine Gegenleistung erhalten, wollen wir sie lieber an bedürftige Studierende in Form von Freitickets verteilen.

Die Umsetzung dieser Idee erweist sich aus rechtlichen Gründen als ziemlich kompliziert. Hier ist nicht der Platz, um die Gründe für das Verfahren im Einzelnen zu erklären, es benötigt im Ergebnis aber zwei aufeinanderfolgende Schritte. Zunächst müssen auch Studierende, die sich das Ticket nicht leisten können, eine Befreiung von der Zahlungspflicht beantragen. Für sie und für all jene Studierenden, die ein Ticket gar nicht nutzen können, zahlt die Studierendenschaft auch kein Geld an den Verkehrsverbund. Erst nachdem sie befreit worden sind, können Studierende, die dennoch ein Ticket brauchen, Leistungen aus dem Freiticketfonds beantragen. Je nach der Dringlichkeit, den ÖPNV nutzen zu müssen, nach Einzelfallentscheidung und als freiwillige Leistung kann dann die Studierendenschaft weitere Semestertickets beim Verkehrsverbund erwerben. Die von den Verkehrsbetrieben eingenommene Geldmenge wird dadurch also wieder größer. Wir stellen uns zusätzlich vor, dass wir nicht nur Freitickets ausgeben, sondern auch Teilzuschüsse, so dass ein Restbetrag von den antragstellenden Studierenden noch selbst aufzubringen ist. Dabei gilt, dass nur so lange Mittel ausgegeben werden, bis der Fonds erschöpft ist. Einen Rechtsanspruch auf Leistungen kann deshalb nicht bestehen. ]

# Der Hürdenlauf der letzten Wochen

## Ein gemeinsamer Kompromiß als Ausgangspunkt

Nach der Ablehnung des Semesterticket-Angebots vom Wintersemester '98/'99 durch die Studierenden der Hochschule für Musik »Hanns Eisler«, der FU und der TU (siehe S. 8) sowie durch das Studierendenparlament der HU hat die Länderkoordination *SEMTIX* Berlin-Brandenburg Kontakt mit den Fraktionen des Berliner Abgeordnetenhauses und den Verkehrsunternehmen aufgenommen. Ziel war die Entwicklung eines für alle Seiten tragfähigen Semesterticket-Modells. Ergebnis dieser Gespräche war ein verbundweit gültiges Semesterticket für 215 DM. Dieser Preis sollte auch die Mitnahme von Kindern und Fahrrädern sowie eine Sozialregelung umfassen und für eine mehrsemestrige Testphase konstant gehalten werden. Im Ausgleich für dieses Angebot waren die Studierendenschaft im Interesse einer schnellen Einführung des Semestertickets bereit, auf ihre mit den attestierten Verkaufszahlen der Verkehrsbetriebe begründete Forderung nach einem Preis von 190 DM zu verzichten.

## Das Semesterticket wird Teil des Koalitionsvertrags

Das Kompromißmodell fand Eingang in die am 7. Dezember 1999 geschlossene Koalitionsvereinbarung zur Bildung des Berliner Senats. Der gemeinsame Wille, dieses Semesterticket jetzt umzusetzen, wurde am 16. Februar durch ein schriftliches Angebot des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) über ein verbundweites Semesterticket untermauert. Im Interesse einer schnellen Realisierung dieser Kompromißlösung faßten die Studierendenparlamente der TU und FU sowie der RefRat der HU unverzüglich den Beschluß, im Sommersemester über ein entsprechendes Vertragsangebot Urabstimmungen durchzuführen.

## BVG macht Senator Strieder zum Bettvorleger

Die BVG hat jedoch wie in den vergangenen Jahren der SPD, dem VBB und den Studierenden kurz vor einer Einigung wieder einen Strich durch die Rechnung gemacht. Diesmal geschah es am 16. 3. auf einer Gesprächsrunde bei Senator Strieder. Die BVG präsentierte sekundiert von Wirtschaftsstaatssekretär Liepelt (CDU) dem Senator eine Rechnung, wonach sie durch ein verbundweit gültiges Ticket einen jährlichen Verlust in zweistelliger Millionenhöhe einfahren würde. Den anwesenden StudierendenvertreterInnen wurde die Einsicht in die vorliegenden Zahlen verwehrt. Stattdessen verkündete Senator Strieder auf Zuruf das neue Angebot: das Ticket zum Preis von 215 DM solle nur in den Tarifzonen ABC Gültigkeit erlangen. Dies ist angesichts der bisherigen Angebote kein wesentlicher Fortschritt und widerspricht deutlich dem im vergangenen Jahr entwickelten Kompromißmodell und dem Koalitionsvertrag. Die Studierendenschaften haben Senator Strieder darauf hingewiesen und vorgerechnet, daß nach den Umsatzerwartungen der Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg die Erweiterung des Tickets auf das VBB-Gesamtnetz keinen großen monetären Schritt mehr darstellte. Auf diese Argumente ging der Senator bislang nicht ein, sondern bat lediglich die Studierendenschaften in einem Brief vom 31. März um die Annahme des Angebots.

Anfang April haben die Aufsichtsräte der BVG und des VBB ein im Tarifbereich Berlin ABC gültiges Semesterticket für 215 DM formell beschlossen. Im VBB-Aufsichtsrat geschah dies am 12. April unter dem Protest der Vertreter der brandenburgischen Landkreise, die genau wie die Studierendenschaften eine verbundweite Lösung bevorzugt hätten.

## Die Verkehrsbetriebe verzögern

Am 13. April sollte aufgrund des extrem gedrängten Terminplans für die Urabstimmungen ein erstes Gespräch über die Vertragsbedingungen stattfinden. Trotz rechtzeitiger Einladungen durch den VBB boykottierten die VertreterInnen der BVG und der S-Bahn dieses Treffen.

Nachdem die BVG zehn Tage später nach massivem Druck von Politik und Medien sich schließlich dazu bereitgefunden hatte, nun doch gemeinsam mit den anderen Verkehrsunternehmen und den Studierendenvertretungen an einen Tisch zu setzen und über die konkrete Vertragsgestaltung zu verhandeln, tauchte ein unerwartetes Problem auf: Die Vertreter des größten Berliner Verkehrsunternehmens hielten es für unzumutbar, sich in die Räumlichkeiten des VBB zu begeben. Nur weil es den Studierenden gelang, kurzfristig zwei Konferenzräume in der TU Berlin zu besorgen, konnte das erste Umsetzungsgespräch dann doch noch am 27. April, zwei Wochen später als eigentlich geplant, stattfinden. Diese durch die Verkehrsbetriebe zu verantwortenden Verzögerungen sind der Hauptgrund dafür, daß eine Einführung zum Wintersemester nicht mehr möglich ist.

Bei dieser Verhandlungsrunde warteten die Betriebe mit neuen Überraschungen auf: Die Mitnahme von Kindern erschien ihnen als unkalkulierbares finanzielles Risiko. Die DB Regio befürchtete durch die Fahrradmitnahme chaotische Zustände in den Regionalzügen. Eine bereits besprochene Befreiungsregelung für Studierende in wirtschaftlichen Notlagen würde den Ruin der BVG bedeuten. Für die allseits gewünschte Nachkalkulation wollte man nicht bereits jetzt ein Verfahren vereinbaren. Aber die Studierenden könnten darauf vertrauen, daß in einem Jahr eine sinnvolle Berechnungsmethode gefunden werden würde. Wichtige Grunddaten hierfür stünden allerdings derzeit nicht zur Verfügung, obwohl die Betriebe nach dem Personenbeförderungsgesetz diese Daten eigentlich erheben müßten ...

## Wie geht's weiter?

Es sind also noch zahlreiche Fragen bis zu einem fertigen Vertrag zu klären, der Voraussetzung für die Durchführung von Urabstimmungen ist. Daher haben die Studierendenschaften auch in Anbetracht der Ergebnisse bisheriger Urabstimmungen ihre Beschlüsse vom Februar/März 2000 bekräftigt und präzisiert, die beschlossenen Urabstimmungen durchzuführen, wenn tatsächlich ein akzeptables, deutlich besseres Angebot vorgelegt wird. Zu diesem Zweck werden sich die VertreterInnen von *SEMTIX* in Kürze wieder mit den Betrieben zusammensetzen, die für die Woche 15.-19. Mai ein Vertragsangebot angekündigt haben. ]

# Bisherige Urabstimmungen

An drei Berliner Hochschulen wurden im Wintersemester 1998/99 die notwendigen Urabstimmungen über ein Semesterticket nach § 18 a BerlHG durchgeführt. In keiner bekam das damalige Angebot des Verkehrsverbundes, ein Semesterticket mit Gültigkeit in ganz Berlin und Brandenburg zu 227,50 DM einzuführen, die notwendige Mehrheit. Die Ergebnisse dieser Abstimmungen können neuerliche Abstimmungen über neue Verhandlungsergebnisse nicht ersetzen, aber sie dienen uns als Richtschnur für die Einschätzung, welche Preise für die Studierenden akzeptabel sind. An der Hochschule für Musik »Hanns Eisler« lehnten 88,3 % der Abstimmenden (Wahlbeteiligung: 27,6 % der 850 Studierenden) das Angebot ab. 98,1 % stimmten der Einführung eines Semestertickets jedoch grundsätzlich zu.

An der Technischen Universität beteiligten sich 8 808 Studierende (31,5 %) an der Urabstimmung. Von ihnen stimmten 7 574 (87,3 %) grundsätzlich der Einführung eines Semestertickets zu, jedoch 4994 (59,1 %) lehnten das Angebot des VBB ab. Es wurde dabei vorausgesetzt, daß für einen Sozialfonds ein zusätzlicher Beitrag in Höhe von etwa 15 DM zu entrichten wäre. Für den Fall, dass ein Ticketpreis von unter 200 DM plus Sozialfondsbeitrag erreicht würde, stimmten 6 011 Stu-

dierende (71,1 %) einem sofortigen Vertragsabschluss zu. Noch während der Urabstimmungswoche im November '98 verweigerte der damalige Verkehrssenator Kleemann (CDU) dem vom VBB beantragten Tarif seine Zustimmung. Stattdessen bot er den Studierenden ein verbundweites Ticket zu 275 DM und ein AB-Ticket zu einem Preis von 215 DM an. Eine Initiative von Studierenden der FU setzte daraufhin durch, daß noch in der letzten Semesterwoche eine Urabstimmung über diesen Preis stattfand.

Aufgrund des äußerst ungünstig gewählten Termins beteiligten sich nur 5 021 (11,5 %) der FU-Studierenden an der Abstimmung. Nur 1 106 Studierende (22,1 %) stimmten dem vorgeschlagenen Preis für ein verbundweites Ticket zu, 2 670 Studierende (53,3 %) befürworteten das auf das Stadtgebiet beschränkte Ticket zu 215 DM. Das für die Einführung notwendige Quorum von 10 % aller Wahlberechtigten wurde damit deutlich unterschritten. Eine sehr viel deutlichere Mehrheit von 65,3 % fand sich unter den abstimmenden Studierenden für einen Preis von 200 DM plus 15 DM für einen Sozialfond. Grundsätzlich für die Einführung eines für alle Studierenden verbindlichen Semestertickets votierten 81 %.

## Wo »SemTix JETZT« drauf steht ist nicht SEMTIX drin!

**RCDS-Liste will unter dem Namen »SemTix JETZT« bei den Stupa-Wahlen an der TU kandidieren**

Die Länderkoordination SEMTIX Berlin-Brandenburg hat am 3.5. beim Wahlvorstand des StudentInnenparlaments der TU Einspruch gegen die Zulassung der Liste 5 unter dem Namen »SemTix JETZT« eingelegt. Auf dieser Liste kandidieren Mitglieder des Ring Christlich-Demokratischer Studenten (RCDS). Dies ist umso bemerkenswerter, da konservative Hochschulgruppen wie der RCDS noch Anfang der 90er Jahre die Einführung von Semestertickets strikt als Sozialismus abgelehnt hatte. Gegenstimmen gegen das Semesterticket im Studierendenparlament der TU u.a. kamen meist von RCDS-Abgeordneten. Doch nun heißt es beim RCDS: »Semtix jetzt« und um jeden Preis! Die scheinbaren Widersprüche in den Aussagen und die Interessen des RCDS, einer der Jugendorganisationen der CDU, lassen sich am Beispiel des Berliner Semestertickets jedoch politisch erklären.

Die CDU Berlin und die Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus versuchen zusammen mit der BVG seit sechs Jahren das Semesterticket abwechselnd zu verhindern oder den Preis dafür in schwindelerregende Höhen zu treiben. Im Dezember '98 unterstützte der RCDS prompt das von Senator Kleemann verkündete CDU/BVG-Preisdiktat für das Semesterticket (s. Artikel oben auf dieser Seite), das die StudentInnen zwingen würde, Mehreinnahmen in Höhe von ca. 23 Millionen DM/Jahr für die Verkehrsunternehmen zu erbringen. Einen Verbündeten fand die Berliner Hochpreispolitik in den rechten und RCDS-Listen an den Hochschulen, die seitdem immer wieder forderten, gerade sehr hohe Preise

ohne Detail- und Ausführungsverhandlungen schnell anzunehmen.

Bei allen Semesterticket-Vereinbarungen bundesweit, in denen nicht sorgfältig und konsequent verhandelt worden ist, müssen sich Studierende und deren ASten mit allen möglichen Mitteln gegen Preiserhöhungsforderungen wehren. Ein Ausstieg aus einem Semesterticket ist aber aufwendig. Beispiele wie Hamburg (Erhöhung von 199 DM im Jahre '95 auf 231 DM im Jahre '99) oder Frankfurt/M (160 DM auf 218 DM bis 2004) belegen, wie wichtig es ist, bei Einführung darauf zu achten, daß der Preis seriös berechnet und sozial ausgewogen ist. Preiserhöhungsforderungen sind die StudentInnen ohne detaillierte Vertragsbedingungen und feste Berechnungsgrundlagen ansonsten ausgeliefert. Sie wären dann nur Spielball der Verkehrsunternehmen und einer verantwortungslosen Verkehrspolitik.

Die Durchsetzung des solidarischen Semesterticketmodells können die Konservativen auch in Berlin politisch nicht mehr verhindern. Jetzt scheint es diesen rechten Hochschulgruppchen darum zu gehen, alle StudentInnen für die Staatskasse und zur Senkung der Staatsausgaben abzuschöpfen - gegen die sozialen Interessen der StudentInnen und gegen eine vernünftige Verkehrspolitik.

Doch eine faktische ÖPNV-Sonderabgabe für StudentInnen bei gleichzeitig fortschreitender Entlastung der Wohlhabenden und Mächtigen in diesem Land wird auch dem RCDS & Co niemand abnehmen. ]



