

Semtix Info

der Semtix AG im AstA FU

Mai 2004

Die Zukunft des Semestertickets – das bist DU!

Semtix für's Wintersemester 2004/05 gerettet, aber was kommt dann?

Das Semesterticket hat eine Galgenfrist bekommen. Am 07.05.2004 wurde das erste Verhandlungsergebnis erzielt: Die Studierenden der FU werden im Wintersemester 2004/05 das Semesterticket zum Preis von 115 EUR nutzen können. Die Zukunft hingegen ist ungewiss.

Der Semesterticketvertrag endet mit dem Sommersemester 2004. Da seinerzeit die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung den Preis auf 109 EUR festgesetzt hat, sollte nach einer Einführungsphase eine Nachkalkulation des Preises durchgeführt werden. Schon damals konnte keine Einigkeit zwischen den Verkehrsunternehmen und den Studierendenschaften erzielt werden, weil eine umsatzzahlenbasierte Errechnung des Preises nicht möglich war. Denn wie soll man sachgemäß ermitteln, inwiefern Studierende Azubi-Tickets, Wochen-, Tageskarten oder Einzelfahrscheine nutzen? Die Studierenden verschwinden in diesen Tarifen. Deshalb wurde vertraglich geregelt, dass die Verkehrsunternehmen zusammen mit den Studierendenschaften aller beteiligten Hochschulen eine gutachterliche Nachkalkulation anfertigen lassen. Genau heißt es im Vertrag: „Hierzu beauftragen die Vertragsparteien einen neutralen Gutachter, dessen Kosten zur Hälfte von den Verkehrsunternehmen und zur Hälfte durch die Studierendenschaft getragen werden. Die Grundlagen der gutachterlichen Betrachtung werden im Einvernehmen zwischen der Studierendenschaft, dem VBB und den Verkehrsunternehmen festgelegt“ (Semesterticketvertrag der FU, §6 Abs. 1).

Zu diesem Einvernehmen ist es allerdings nie gekommen. Die Verkehrsunternehmen bestanden darauf, dass in der gutachterlichen Betrachtung die sogenannten Bartarife (also Einzelfahrscheine, Tages- und Wochenkarten) berücksichtigt werden. Die

Studierendenschaften haben dies stark problematisiert, weil man mit solch einer Betrachtung wieder am Anfang steht. Auch nach Einführung des Semestertickets lassen sich hierzu keine verlässlichen Zahlen ermitteln. Vielmehr soll es darum gehen, die Einnahmen durch das Semesterticket den Umsatzverlusten der Azubi-Tickets gegenüber zu stellen. Annahmen über das Nutzungsverhalten der Studierenden im Bartarif sollen keinen Schwerpunkt darstellen. Die Zeiten der großen Annahmen und Schätzungen sollen denen der harten Zahlen weichen. Anstatt einer Einigung folgte der Alleingang der Verkehrsunternehmen: Sie gaben das Gutachten ohne Beteiligung der Studierendenschaften nach ihren Vorstellungen in Auftrag.

Das Ergebnis dieses Gutachtens beruht also nicht auf der Bewertung der Umsatzzahlen, sondern auf theoretischen Annahmen über das Nutzungsverhalten der Studierenden im öffentlichen Personennahverkehr. Damit ist natürlich viel Raum für Spekulationen gegeben. Dies erklärt auch, warum den Studierendenschaften verschiedene fragwürdige Preisangebote gemacht wurden.

Im Januar 2004 – wohlgernekt fünf Tage nach der Urabstimmung – machten die Verkehrsunternehmen das Angebot von 161,60 EUR plus 3 % jährliche Preisanpassung. Der Preis beinhaltete die 9,5 % Tarifanpassung der Azubi-Tickets, die die Verkehrsunternehmen zum April 2004 durchgeführt haben. Nachdem die Studierendenschaften diese eins

zu eins Übertragung auf das Semesterticket stark kritisiert haben, wurde der Preis auf 152,20 EUR korrigiert.

Nachdem sich die Studierendenschaften die Einsicht in dieses Gutachten erstritten hatten, wurde nachvollziehbar, was vorher Vermutung war: Es wurden nicht nur unglaubliche Annahmen zum Nutzungsverhalten der Studierenden getroffen, es ließen sich auch methodische Rechenfehler finden. Details, die die Brisanz dieses Gutachtens deutlich machen könnten, dürfen von den Studierendenschaften leider nicht weitergegeben werden. Sie unterliegen der Schweigepflicht. Aber wozu auch die Studierenden informieren? Zahlen sollen sie, sonst nichts. Auf den Zahlen des Gutachtens basierend haben Mitglieder der Länderkoordination Semtix Berlin-Brandenburg (Zusammenschluss der Semesterticketbeauftragten aller beteiligten Hochschulen) eine eigene Rechnung gemacht: Allein die Korrektur der Rechenfehler ergibt eine Reduzierung des Preises auf 120,24 EUR. Eine Relativierung der Annahmen zum Bartarif ergibt eine preisliche Spanne von minimal 87,29 EUR und maximal 118,49 EUR. Dies bedeutet im Klartext: Jeder Euro, der über die 120 hinausgeht, ist in jedem Fall reiner Gewinn für die Verkehrsunternehmen.

Mittlerweile ergab sich ein massives Zeitproblem, denn der Termin für den Druck der Rückmeldeunterlagen rückte bedrohlich näher und damit auch die Notwendigkeit eine Regelung für das Wintersemester 2004/05 zu finden. Das Ergebnis ist bekannt. Nach einer umfassenden Mobilisierung der Universitätsverwaltung, des Präsidiums der FU, der Presse und nicht zuletzt der Senatsverwaltung

Fortsetzung auf der letzten Seite

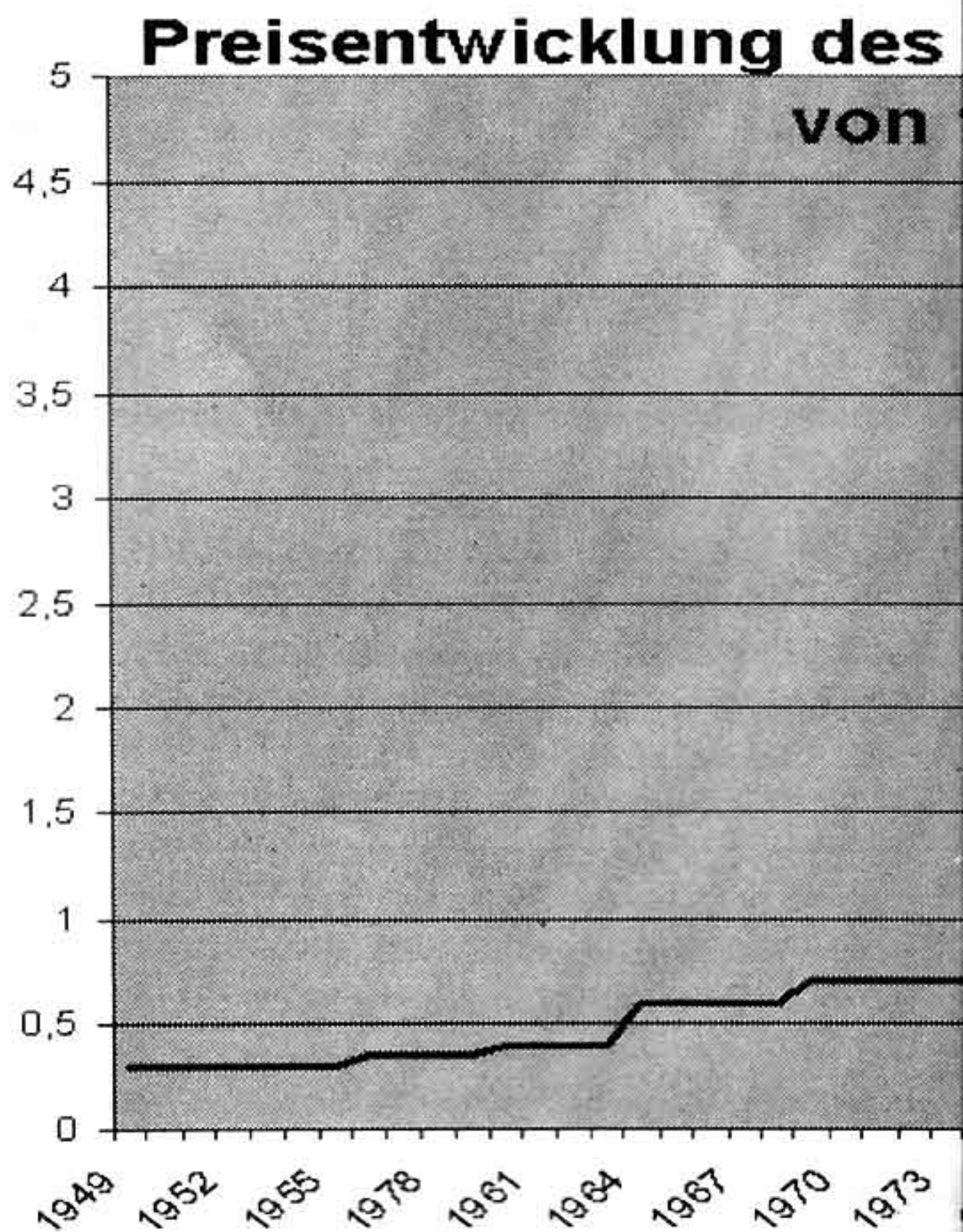
Einige Anmerkungen zur aktuellen Politik der

Die Verkehrsunternehmen erhöhten in den letzten Jahren in aller Regelmäßigkeit die Fahrpreise. Selbst die jüngste Umstellung des Einzelfahrscheins von 2,10 EUR auf 2,- EUR erweist sich als Erhöhung, da die Fahrscheine nun nicht zwei Stunden gültig sind, sondern nur noch die Fahrt auf einer Strecke möglich ist. Unter anderem das solidarische Fahrscheinweitergeben soll hiermit unterbunden werden.

Weitere Preiserhöhungen sind die Abschaffung verschiedener vergünstigter Monatstickets. So wurde zum 1.1.2004 das Sozialticket für SozialhilfeempfängerInnen (20,40 €/ Monat) ersatzlos gestrichen, der Sozialhilfesatz wurde deswegen keineswegs erhöht. Das Seniorenticket wurde zum 1.4.2004 zusammen mit dem Arbeitslosenticket, mit bis dahin 80.000 NutzerInnen, gestrichen.

Massiver Ausbau von Kontrollen

Laut Geschäftsbericht der BVG von 2002 werden nicht mal 20% der Kosten für Wachschatz, Videoüberwachung etc. durch Inkasso des „erhöhten Beförderungsentgelds“ eingetrieben. Dieses wurde 2001 schon von 60 DM auf 40 EUR erhöht. Dazu kommen die Inkassogebühren der Eintreiberfirmen. Leute die wenig Geld haben oder z. B. schon verschuldet sind,



können und wollen die sich auftürmenden Inkassoforderungen immer häufiger nicht mehr bezahlen. Die Verkehrsunternehmen haben ihre Kontrollen nicht nur quantitativ erhöht, auch jegliche Kulanz gegen über Zweifelsfällen gehören der Vergangenheit an. Zunehmend machen sie von ihren Repressionsinstrumenten wie Hausverboten etc. Gebrauch. Auf Beförderungerschleichung, wie das Umsonstfahren im Amtsdeutsch bezeichnet wird, steht bis zu einem Jahr Knast. Für Menschen ohne Aufenthaltsstatus kann eine Ticketkontrolle im Extremfall Abschiebung bedeuten.

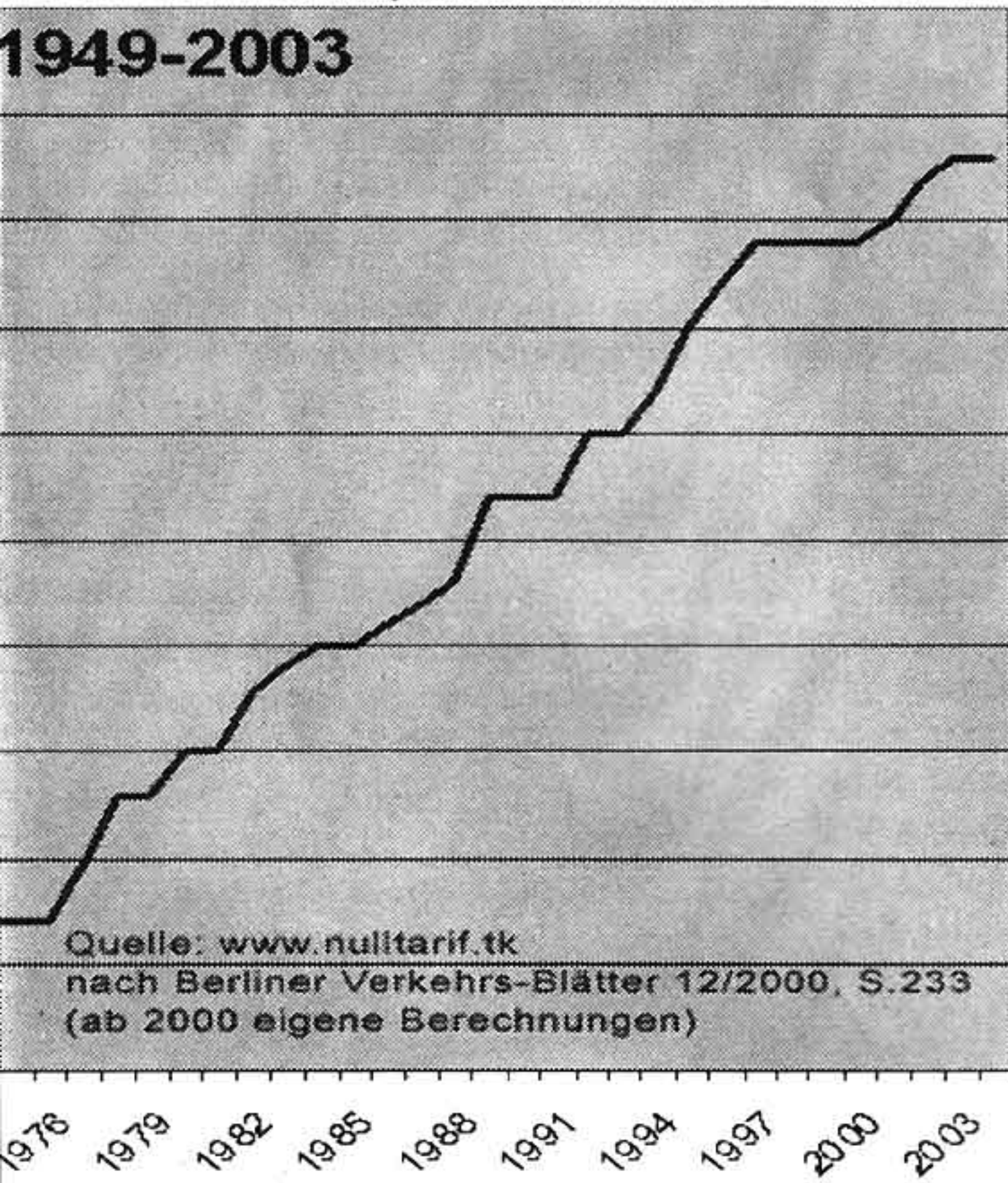
Überwachung

Die Verkehrsunternehmen wenden gigantische Summen für den Ausbau ihrer Überwachungstechnik auf. Pro Straßenbahnwagen sollen die Installationskosten 13.000 EUR kosten. Die aufgezeichneten Daten werden nach einer Recherche des CCC (Datenschleuder Nr. 81) fünf Wochen auf U-Bahnhöfen gespeichert, die Gesamtdatenmenge der BVG an gespeicherten Überwachungsbilder belief sich demnach permanent auf 18 Terrabyte!



er Verkehrsunternehmen und zu Alternativen

Einzelfahrscheins der BVG 1949-2003



tick.et

Das elektronische tick.et ist der Versuch der BVG ein Kilometer-Ticket einzuführen. Mittels aufwändiger Technik (die von der BVG geschätzten Installationskosten von 50 Mio EUR dürften wohl bei weitem nicht ausreichen) soll die zurückgelegte Strecke jedesmal genau berechnet werden. Dies ist vermutlich nur realisierbar indem die U-Bahn Ein- und Ausgänge mit Schranken versehen werden. Die BVG geht von Mehreinnahmen durch ein elektronisches tick.et aus, selbst wenn 35% der NutzerInnen aufgrund dieser weiteren Preiserhöhung (im Gespräch sind laut Berliner Zeitung v. 17.7.2003 20 cent pro Kilometer) auf Busse und Bahnen verzichten werden. Für den Feldversuch zum tick.et 1999/2000 hat die BVG bereits 17,2 Mio EUR ausgegeben.

Der Vorstand der BVG ist Spitze!

Nun ja, zumindest Vorstandsgehälter sind es im Bundesvergleich. Den drei Vorstandsmitgliedern stehen 1,1 Mio. EUR zur Verfügung. Parallel zur Abschaffung des Sozialtickets zum 1.1.2004 erhöhten sich die Vorstandsmitglieder ihre Gehälter um 10%, in den letzten 6 Jahren insgesamt um 30% (taz, vom 12.3.2004). Auf bezahlbare Tickets sind die Herren aus der Chefetage damit wohl kaum angewiesen!

Alternativen

Das es auch anders gehen könnte, machen die in Templin und Lübben durchgeführten Modellprojekte des Busfahrens zum Nulltarif deutlich. In Templin verachtfachte sich die NutzerInnenzahl der dortigen Busse, in Lübben vervierfachte sie sich immerhin (Berliner Zeitung vom 26.6.1998). Für das Modellprojekt kauften die Städte den dortigen Verkehrsbetrieben Fahrscheine aufgrund der Vorjahresverkaufszahlen ab. Die Templiner wollten mit dem Nulltarif erreichen, dass ihre Altstadt weniger von Autos verstopft ist. In einigen Städten wird auch schon über die Einführung einer einkommensabhängigen Nahverkehrsabgabe diskutiert, um die öffentlichen Verkehrsmittel zum Nulltarif freizugeben. Wenn mensch beachtet, dass der Senat sowieso für die Verluste der BVG aufkommt und durch einen massenhaften Umstieg vom Auto auf Busse und Bahnen auch massive Einsparpotentiale gegeben wäre. Neben der Abnahme von Lärm und Luftverschmutzung würden sich beispielsweise Kosten beim Straßenbau - und unterhalt reduzieren. Stellt sich die Frage für wen macht der Senat und der Vorstand der BVG eigentlich Politik? Für die NutzerInnen oder für die Automobilindustrie?

Wir fordern:

- **Senkung der Vorstandsgehälter auf ein sozial vertretbares Maß**
- **Abschaffung der Videoüberwachung**
- **Weg mit den Kontrollen**
- **Mobilität für alle zum Nulltarif**



seit Januar gibt es eine interessante Webseite zur Protesten gegen die BVG Politik und mehr:

<http://www.nulltarif.tk>

für Stadtentwicklung war es möglich, die Verkehrsunternehmen von ihren Preisangeboten von 132, 30 EUR und später immerhin noch 120 EUR für das Wintersemester 2004/05 auf die einzig möglichen 115 EUR zu drücken. Dies war allerdings nicht ohne Zugeständnisse möglich.

Die Verkehrsunternehmen willigten nur zu den 115 EUR für das Wintersemester 2004/05 ein, nachdem sich die Studierendenschaften verpflichteten, ihr Preisangebot zur Urabstimmung zu stellen.

Am 05.05.2004 fand ein Gespräch mit dem Gutachter statt, bei dem die o.g. Kritikpunkte erörtert wurden. Der Gutachter wurde bzgl. der methodischen Rechenfehler mit einer Nachkalkulation beauftragt. Ergebnis ist die Beachtung nur eines Rechenfehlers, der daraus resultierende reduzierte Preis von 138,45 EUR und die Aussage, dass der Gutachter trotzdem einen Preis von 147, 54 EUR für erforderlich hält, um die Umsatzverluste der Verkehrsunternehmen auszugleichen. Dieses Resultat ließ sich von den Studierendenschaften natürlich nicht nachvollziehen.

Aber wo soll das alles hinführen?

Bis zum 24.05.2004 soll ein für die Urabstimmung verbindliches Preisangebot erfolgen. Deshalb werden die Studierendenschaften bis zum 14.05.2004 in einen intensiven Kontakt mit dem Gutachter treten, um mit ihm seine Argumentation zu diskutieren. Ob dies zu einer Reduzierung des Preises durch den Gutachter führt und dies ggf. Akzeptanz bei den Verkehrsunternehmen findet, ist – gerade Anbetracht des schmalen Zeitfensters – eher fraglich. Es ist eher davon auszugehen, dass das folgende Preispaket zur Urabstimmung gestellt werden muss: 147 EUR zum Sommersemester 2005, Preisanpassung von 3 % zum Sommersemester 2006 (151,41 EUR) und eine weitere von 3 % zum Sommersemester 2007 (155,95 EUR). Zum Sommersemester 2008 soll ein neuer Vertrag ausgehandelt werden.

Kleine Randnotiz: Ausgehend von 120 EUR als kostenneutralem Preis (dies beinhaltet keine Relativie-

rung der von den Verkehrsunternehmen getroffenen Annahmen) und 130.000 Berliner Studierenden würden die Verkehrsunternehmen mit ihrer Preisvorstellung bis März 2008 bereits 24.533.600 EUR reinen Gewinn machen. Für die Verkehrsunternehmen: ungenügend. Für die Studierenden: Peanuts???

Um ein weiteres Zeitproblem und damit die Gefährdung des Semestertickets zu verhindern, muss die Urabstimmung noch in diesem Semester stattfinden. Näheres dazu findet Ihr auf der AStA-Homepage oder auf den Plakaten, die frühzeitig ausgehangen werden.

Die Zukunft des Semestertickets liegt also in Euren Händen. Stimmt Ihr für diesen Preis, besteht keine Möglichkeit, den Preis für das Semesterticket neu zu verhandeln. Ihr seid dann gezwungen diesen über-

höhten Preis zu bezahlen. Die Planungssicherheit bis März 2008 ist eine Mogelpackung für den Versuch einer Sanierung von Finanzlöchern der Verkehrsunternehmen, die auf die Studierenden abgewälzt werden soll. Stimmt Ihr gegen diesen Preis, begeben wir uns zwar wieder in eine ungewisse Situation, aber in eine mit Verhandlungsoption.

Das Semesterticket ist vor allem deshalb für die Studierendenschaft wichtig, weil es eine soziale Einrichtung für Studierende ist, die die notwendige Mobilität in Berlin gewährleistet. Das Semesterticket funktioniert nur nach dem Solidarprinzip: alle zahlen, für alle wird das Fahren billiger. Dieses Konzept geht nicht auf, wenn es lautet: alle zahlen drauf, die Verkehrsunternehmen verdienen Millionen. Das Semesterticket ist ein Ticket für Studierende, nicht für gewinnsüchtige Unternehmen.

Semesterticket ?WEG?

Fahren wir jetzt alle FAHRRAD?



BVG News: +++überhöhte Vorstandsgehälter+++Streichung des Sozial-, Rentner- und Arbeitslosentickets+++Erhöhung der Preise (jährlich)+++Bau der kürzesten U-Bahnlinie der Welt+++mehr Kontrolltitterror+++Reduzierung von Buslinien ins Umland+++STREICHUNG DES SEMESTERTICKETS+++

VV
Mi. 12.5.
14 Uhr, Silberlaube
Hörsaal 1A

Aktuelle Infos zu den Semtixverhandlungen.
Wie können wir uns wehren?

Kommt alle!