

Zeitung der studentischen Selbstverwaltung

Sonderausgabe

HUch!

Semtix 3.0

Urabstimmung 22. - 24.5. 2007

editorial

Zum dritten Mal seit 2002 entscheiden in diesem Jahr die Studierenden der Berliner Hochschulen darüber, ob sie den Preisforderungen der Verkehrsbetriebe für ein Semesterticket nachkommen wollen. Bis auf 168 Euro wird dieser Posten bei der Rückmeldung in vier Jahren ansteigen. Das ist kein Pappenstiel. Die Alternative, bei Ablehnung des Angebots bis auf weiteres kein Ticket zu haben, ist auch nicht grade schau. Die vorliegende HUch!-Sonderausgabe soll bei der Entscheidungsfindung behilflich sein. Die Broschüre präsentiert sich zwar meinungsstark und kritisch, soll aber nicht als Wahlempfehlung in die eine oder andere Richtung missverstanden, sondern als Informationsquelle und Diskussionsgrundlage genutzt werden. Aus diesem Grunde gibt sie sowohl einen kurzen Abriss der Geschichte des Semestertickets, als auch der spezifischen Berliner Entwicklung. Darauf werden der Verhandlungsverlauf und das aktuelle Angebot der Verkehrsbetriebe zusammenfassend dargestellt. Dem VBB lag das Angebot vor, sich in eigenen Worten zu äußern, wegen eines recht engen Redaktionszeitplanes konnte der Verbund jedoch keinen Text mehr einbringen. Die Position der Semtix-LK ist im Wortlaut dokumentiert. Den Abschluss des redaktionellen Teils bilden zwei Texte, die helfen sollen, eine mögliche Perspektive über den Mensa-Tellerrand hinaus aufzuzeigen und den Blick für weitergehende verkehrspolitische und stadtplanerische Entwicklungen in Berlin zu schärfen. Zu guter Letzt hoffen wir, mit den FAQs zum Semtix und der Urabstimmung, sowie dem Urabstimmungstext zur Klärung der vielleicht drängendsten Fragen beitragen zu können. In diesem Sinne wünschen wir Euch einen kühlen Kopf für eine klare und eindeutige Entscheidung bei der Abstimmung.

REDAKTION

- 3 **Wie alles begann**
- 4 **Berliner Variation**
- 6 **Das VBB-Angebot 2007**
- 7 **Die Antwort (auch 2007)**
- 9 **Reise nach Nirgendwo**
- 11 **Fein machen für den Standort**
- 13 **FAQ Semtix und Urabstimmung**
- 15 **Der Urabstimmungstext**

impressum

■ Anschrift

HUch! Zeitung der Studentischen Selbstverwaltung
 Unter den Linden 6
 10099 Berlin
 huch@refrat.hu-berlin.de
 www.refrat.de/huch

■ HerausgeberIn

ReferentInnenrat der Humboldt-Universität zu Berlin (ges. AStA).

■ Redaktion

Texte Daniël Kretschmar
Layout Tobias Becker (V.i.S.d.P)
Druck Dreigroschendruck
Auflage 2.500

Alle Artikel stehen unter Creative Commons License. Verwendung und Bearbeitung der Texte sind unter folgenden Bedingungen erlaubt und erwünscht:

Angabe der Autorin oder des Autors
 Nichtkommerzielle Verwendung
 Weiterverwendung unter den gleichen Bedingungen

Die einzelnen Artikel geben im Zweifelsfall nicht die Meinung der gesamten Redaktion und/oder des gesamten RefRats wieder.

Das Semesterticket ist nicht vom Himmel gefallen. Visionäre Studierende, lange Planungen und zähe Verhandlungen standen im gesamten Bundesgebiet vor Unterzeichnung der ersten Verträge.

Den Anfang machten KommilitonInnen aus Hessen, die im Interesse ökologisch und sozial verträglicher Mobilität Modelle entwickelten, die es als Teil eines zukunftsweisenden Gesamtverkehrskonzeptes sahen, Studierende zum Umsteigen auf Bus und Bahn zu bewegen. Im Gegensatz zu vielen anderen Versuchen, den Nahverkehr attraktiver zu machen, hatte der studentische Ansatz den Vorteil, mit einer großen KundInnengruppe, die überproportional häufig auf alternative Transportsysteme angewiesen war, in die Verhandlungen mit Politik und Verkehrsunternehmen eintreten zu können.

Das vorgeschlagene Konzept ruht auf zwei Säulen: dem Solidarmodell und der Einnahmenneutralität. Alle Studierenden einer Hochschule sollen einen semesterweise im Tarifbereich des lokalen Nahverkehrs gültigen Fahrausweis erhalten. Die große Gesamtzahl der AbnehmerInnen des Tickets würde den Verkehrsunternehmen ermöglichen, einen, im Vergleich zu sonstigen Zeitkarten, hohen Discount anzubieten. Dieser müsste so attraktiv sein, dass auch Studierende, die eigentlich keine dringende Notwendigkeit für ein solches Ticket sehen, dazu bewegt werden könnten, ohne Klagen den Betrag zu zahlen. Mit der Zeit würden auch sie die Vorteile der günstigen Nutzung des Nahverkehrs erkennen und sich der großen Mehrheit der NutzerInnen anschließen – das Solidarmodell war geboren.

Die Kalkulation des Ticketpreises sollte zur Basis die bisherigen Einnahmen der Verkehrsunternehmen durch Auszubildendentickets und sonstige, von Studierenden erworbene, Fahrausweise haben. Der Preis für ein einzelnes Semesterticket würde sich durch eine einfache Division berechnen: bisheriger von Studierenden erbrachter Umsatz geteilt durch die Gesamtzahl aller Studieren-

den. Mehreinnahmen würden die Unternehmen auf diese Weise zwar nicht haben, durch die halbjährliche Gesamtabrechnung mit den Studierendenschaften, statt des personal- und materialintensiven Einzelfahrausweisverkaufs, würden sich jedoch Minderausgaben ergeben, die real als Gewinn verrechnet werden könnten, der dazu gut planbar wäre – die Einnahmenneutralität wäre real eine Ausgabenverringerung.

Billiges Ticket für alle, plus Gewinnzuwächse für die Verkehrsunternehmen, ist gleich: eine sogenannte win-win-Situation, die zusätzlich unter Beweis stellt, dass die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs bei Einführung preisgünstiger und unkomplizierter Tarifmodelle deutlich an Attraktivität gegenüber dem Individualverkehr gewinnt.

Das bundesweit erste Semesterticket auf Grundlage des Solidar- und Einnahmenneutralitätsmodells wurde 1991 in Darmstadt eingeführt. Seitdem wird gemeinhin vom „Darmstädter Modell“ gesprochen, das sich gegen das ebenfalls von Studierenden entwickelte Sockelmodell (hier wird von allen Studierenden einer Hochschule ein relativ geringer Sockelbetrag bezahlt, der zur eingeschränkten Nutzung des Nahverkehrs berechtigt. Fakultativ können Ticketerweiterungen erworben werden.) weitestgehend durchgesetzt hat. Nach einem ersten Schub Anfang der 1990-er Jahre, in denen das Ticket vor allem in Hessen und Nordrhein-Westfalen eingeführt wurde, gab es einen zweiten zur Jahrtausendwende, der das Semesterticket beinahe zu einem bundesdeutschen Hochschulstandard werden ließ. Die Unterschiede an den Hochschulstandorten treten vor allem im Gültigkeitsbereich der Tickets zutage, bisweilen berechtigt es nur zur Nutzung bestimmter innerstädtischer Linien, manchmal aber

auch zur Nutzung weiter Verbundnetze, die ganze Bundesländer abdecken können.

In der Vergangenheit hat es mehrfach Versuche gegeben, das Solidarmodell auf dem Klageweg abzuschaffen, keiner davon war von Erfolg gekrönt. Zuletzt hat das Bundesverfassungsgericht die Zulässigkeit des Tickets festgestellt, solange die

Mehrheit der Studierenden einen zumindest theoretischen Nutzen daraus zieht (BVerfG, Az. 1 BvR 1510/99 vom 4.8.2000).

Neben seinen offensichtlichen Vorteilen zeigte das „Darmstädter Modell“ auf seinem Siegeszug aber auch einige markante Schwächen, insbesondere in Großstädten wie Frankfurt/Main, Hamburg und – Berlin.

Berliner Variation

VON HANNA CAROW

Der Erfolg des „Darmstädter Modells“ motivierte auch Berliner Studierende, ein Semesterticket einzuführen. Dabei stießen sie jedoch auf ungeahnte Probleme mit den Verkehrsbetrieben.

8 (in Worten: Acht!) Jahre Lobbyarbeit und Verhandlungen waren vergangen, als zwischen 2000 und 2002 der Vertrag über die Einführung des Tickets an den Berliner Hochschulen zur Abstimmung gestellt wurde. Am Ende der Verhandlungen wurde ein Ergebnis präsentiert, mit dem die Bevollmächtigten der Studierendenschaften keineswegs glücklich waren. „Das was jetzt diskutiert wird, ist aber jenseits jeglicher Sozialverträglichkeit und eine reine Abzocke bei den Studierenden.“, schreibt beispielsweise der damalige HU-Vertreter Oliver Stoll im Jahre 2000. Claus Colloseus, sein Kollege von der TU, widersprach nur bedingt, ergänzte aber: „...realistischerweise muss ich anerkennen, dass auf dem Verhandlungswege mehr in absehbarer Zeit nicht zu erreichen ist.“ Was war geschehen, dass zwei Aktivisten der ersten Stunde, unbedingte Befürworter des Semestertickets also, angesichts der greifbar nahen Vertragsunterzeichnung statt in Jubel auszubrechen, dem Ticket nun ablehnend oder gerade noch zähneknirschend zustimmend gegenüberstanden?

Zwischen 1992 und 2000 sahen sich die VertreterInnen der Studierendenschaften mit einer Mauer der Ablehnung konfrontiert. Neben dem Desinteresse der Landespolitik

und vieler KommilitonInnen war über die Jahre zu beobachten, dass die BVG kein Interesse am Abschluss eines Semesterticketvertrages zu haben schien und deshalb wiederholt maßlos überteuerte Preisvorschläge machte. Die Studierendenschaften standen vor der eigenartigen Situation, dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und seinen angeschlossenen Unternehmen ein lukratives Angebot unterbreitet zu haben, das von diesen nicht als solches wahrgenommen wurde. Aus einer win-win-Situation war eine Sackgasse geworden.

Inzwischen hatten die Studierenden einen Markennamen für ihr „Produkt“ gefunden – Semtix- und sich außerdem mit den benachbarten Brandenburger Hochschulen zu einer Länderkoordination zusammengeschlossen, der Semtix-LK. Diese Verbindung war Ausdruck eines politischen Programms, das Semesterticket sollte für alle Hochschulen und verbundweit in Berlin und Brandenburg gelten. Als Preis auf Grundlage der einnahmenneutralen Kalkulation waren 215,- DM berechnet worden. Während die Landesregierung Brandenburgs und der dort hauptsächlich verantwortliche Leistungsanbieter, die DB, relativ früh auf Seiten der Studierenden standen, bedurfte es in Berlin

erheblichen Drucks seitens der Studierendenschaften und später des Senats, um den Weg für ein Ticket frei zu machen. Ende 1999 wurde mit dem §18a im Berliner Hochschulgesetz die Einführung und Betreuung eines Semestertickets als gesetzliche Aufgabe der Studierendenschaften definiert und geregelt. Der vorgeschlagene Preis von 215,- DM für das verbundweite Ticket war per politischer Absichtserklärung des Berliner Senats als Verhandlungsgrundlage akzeptiert. Die Verkehrsbetriebe, und hierbei wiederum die BVG in besonderem Maße, stimmten zwar dem Preis, nicht jedoch dem Leistungskatalog zu. Nach ihren Vorstellungen sollte das Ticket lediglich in den Tarifbereichen Berlin A und B Gültigkeit haben. Der schließlich durch ein Machtwort aus dem Berliner Senat gefundene „Kompromiss“ gilt bis heute: Berliner Studierende erhalten ein Semesterticket mit dem Gültigkeitsbereich A,B und C. Durch den Wegfall des Verbundtickets, einer drastischen Verringerung des Leistungsangebotes also, war nach Berechnung der Studierendenschaften das Semesterticket bereits zur Einführung um bis zu 20,- DM zu teuer. Auf der Habenseite der Verkehrsbetriebe ergab das ein Plus von rund 5 Mio DM. Von Einnahmenneutralität konnte keine Rede mehr

sein, „Abzocke, jenseits jeglicher Sozialverträglichkeit“, wird so eine nachvollziehbare Interpretation des Verhandlungsergebnisses.

Dieser erste Vertrag wurde per Urabstimmung von den Berliner Studierenden akzeptiert, 214,- DM hießen jetzt 109,- Euro und nach der Einführungsphase sollte anhand der bis dahin gewonnenen Erfahrungen und erhobener Daten der Preis nachverhandelt und an die realen Verhältnisse angepasst werden. Für die Studierendenschaften konnte dies nur eine Preissenkung oder Angebotsverweiterung bedeuten, doch sie hatten die Rechnung ohne die BVG gemacht.

War im ursprünglichen Vertrag noch ein gemeinsames Gutachten der Verkehrsbetriebe und Studierendenschaften zur Nutzungsanalyse und Preisberechnung vorgesehen, gaben erstere einfach ein eigenes Gutachten in Auftrag, das bis heute wie ein

„Das Semtix war bereits zur Einführung zu teuer.“

Staatsgeheimnis gehütet wird. Erst nach langem Streit wurde der Semtix-LK unter absurden Bedingungen Einsicht gewährt. Es musste festgestellt werden, dass die Datenerhebung und Berechnung von unrealistischen Vermutungen statt harten Zahlen ausging und so einen drastisch erhöhten Preis ergab. Selbst unter Verwendung der BVG-Daten konnten dem Gutachter erhebliche Rechenfehler nachgewiesen werden, so dass die Studierendenschaften selbst bei allem Entgegenkommen lediglich einen Maximalpreis von rund 120 Euro für das Ticket hätten hinnehmen können. Die VBB-Forderung belief sich auf 141 Euro, was zum damals gerade gültigen Übergangstarif von 115 Euro eine Steigerung um 22 Prozent bedeutete. Dabei beachtend, dass der 2004 gültige Tarif ja eigentlich für das Verbundticket berechnet war, die Leistung also ohnehin schon maßlos überteuert angeboten wurde, ergab sich für die Verkehrsbetriebe eine Gewinnspanne von bis zu 60 Euro pro Ticket.

Die Studierenden liefen Sturm und lehnten in einer gemeinsamen Urabstimmung im Juni 2004 die Fortführung des Vertrages unter den Bedingungen der Verkehrsbetrie-

be ab und beauftragten ihre Vertretungsorgane, den Vertrag neu auszuhandeln. Statt dieses

deutliche Signal zu respektieren und mit einer realistischen Berechnung erneut in Verhandlungen einzutreten, teilten die Verkehrsbetriebe mit, dass es entweder ihr Ticket oder keines gäbe. Den Studierenden fehlte daraufhin offenbar die Verhandlungshärte. Die Angst, das Ticket zu verlieren war zu groß, und so wiederholten HU und TU gerade noch fristgerecht die Urabstimmungen, in denen das VBB-Angebot angenommen wurde. Lediglich für die FU kam dieser Umschwung zu spät und die Studierenden mussten ihren Weg nach Dahlem und Lankwitz für ein Semester ohne Semesterticket finden. Danach stieg auch die FU wieder in den Vertrag ein. Für die Verkehrsbetriebe war das ein Sieg auf der ganzen Linie, die Studierendenschaften hingegen hatten ihre Verhandlungsposition auf Jahre massiv geschwächt.

Der Semesterticketvertrag gilt bis zum Wintersemester 07/08. Seit 7 Monaten versucht die Semtix-LK eine Verlängerung zu verhandeln. Außer Preissteigerungen hat sie nicht viel erreicht.

Ende 2006 ist die Semesterticket-Länderkoordination (Semtix-LK) als gemeinsame Plattform der Berliner Studierendenschaften an den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) mit dem Ersuchen herangetreten, Verhandlungen für die Verlängerung des Semesterticketvertrages zu eröffnen. Dabei wurden von den Studierenden bereits erste Wünsche zur Erweiterung des Leistungskataloges und kleinere Änderungen am Vertrag geäußert. Es ging vornehmlich um eine Erweiterung des Gültigkeitsbereiches auf Brandenburg und redaktionelle Anpassungen, die z.B. den Umgang mit Ausnahmefällen bei Erstattung und Befreiung vom Ticket betrafen. Der VBB beschloss daraufhin, ohne weitere Verhandlung oder Ankündigung, auf seiner Aufsichtsratssitzung vom 6. Dezember unter Zustimmung der beteiligten Verkehrsunternehmen gemeinsam mit dem Gesamttarifpaket ein Angebot für das Semesterticket. Von einer Erweiterung des Tickets, oder überhaupt einer Offenheit zu neuen Verhandlungen war nichts zu spüren. Die Semtix-LK ist kurz darauf vom VBB per Mail über die geplante „Preis Anpassung“ informiert worden. Auf das Drängen der Studierenden wurde eine Begründung der Preissteigerung von rund 3 % pro Jahr nachgereicht und ein Gesprächstermin mit der Semtix-LK vereinbart. Die Begründung, so lapidar und nichtssagend sie ist, wurde unter dem Siegel der Verschwiegenheit übermittelt, trotzdem soll hier eine Zusammenfassung gegeben werden. Es wird vom VBB auf die generell ungünstige Wirtschaftslage verwiesen (Mehrwertsteuererhöhung, Verteuerung der Kraftstoffpreise), die Verringerung staatlicher Zuschüsse wird beklagt (Ausgleichszahlungen nach dem Koch-Steinbrück-Papier und dem Schwerbehindertensatz), darunter

auch die zurückgeforderte Förderung durch das Land Brandenburg. Warum letzteres sich auf den Preis für das Berliner Semesterticket, dass in Brandenburg ja gerade nicht gültig ist, auswirken soll, bleibt unklar. Die beigebrachten Zahlen sind beeindruckend, erklären aber keineswegs, warum ausgerechnet die Studierenden, die bereits 2004 eine über 20-prozentige Erhöhung und seitdem regelmäßige Preissteigerungen hinnehmen mussten, die Ausfälle der Verkehrsunternehmen ausgleichen sollen. Die Semtix-LK vertrat weiterhin die Position, dass die Studierenden nicht als Subventionsmelkkuh missbraucht werden dürften und verlangte eine realistisch begründete Preisberechnung, ggf. gekoppelt mit einer signifikanten Erweiterung des Leistungsangebotes. Der VBB beantwortete diese Argumentation mit Verweis auf das Gutachten von 2004, dabei auf der nachgewiesenermaßen fehlerhaften Berechnung durch einen parteiischen Gutachter beharrend. Das Treffen verlief entsprechend ergebnislos, waren die Verkehrsbetriebe doch der Ansicht, dass es nichts mehr zu verhandeln gäbe, schließlich war das im Dezember beschlossene Tarifpaket inklusive des Semestertickettarifes von der Tarifgenehmigungsbehörde inzwischen durchgewunken worden. Außerdem zwänge niemand die Studierenden, das Angebot anzunehmen. Wer das Ticket nicht wolle, brauche den Vertrag ja nicht zu unterschreiben. Die Versuche der Semtix-LK, in irgendeiner Form eine Verbesserung der Vertragsbedingungen zu erreichen, wurden zurückgewiesen oder gar nicht erst mit einer Reaktion bedacht. Angesichts dieser Situation bleibt der Semtix-LK nichts weiter übrig, als das, wie schon 2002 und 2004, vom VBB diktierte Angebot den Studierenden zur Abstimmung vorzulegen.

Auf das Angebot des VBB reagierten die in der Semtix-LK organisierten Studierendenschaften nach ausführlicher Beratung mit dem nachfolgend dokumentierten Brief.

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Semtix-Länderkoordination ist vom Beschluss des Aufsichtsrates des VBB zur Fortsetzung der Semesterticketverträge in Kenntnis gesetzt worden. Die beteiligten Hochschulen möchten dazu folgendes feststellen:

1. Das Verfahren, den VertreterInnen des größten institutionellen Kunden der Verkehrsunternehmen per Tarifiediktat die Vertragsbedingungen alternativlos aufzuzwingen, ist indiskutabel. Gerade angesichts eines Gesamtvertragsvolumens von rund 100 Mio Euro erwarten die beteiligten Studierendenschaften bereits in der Preisfindung und der Entwicklung des Angebotskataloges eine partnerschaftliche Abstimmung.

2. Die von den Verkehrsunternehmen angestrebte schrittweise Erhöhung des Preises für das Semesterticket ist in den Augen der Semtix-Länderkoordination nicht hinreichend begründet. Das in den vergangenen Jahren verringerte Leistungsangebot der Verkehrsunternehmen würde eher Anlass zu einem Preisabschlag geben. Die vom VBB ersatzweise angeführte Argumentation mit erhöhten Kosten für die Verkehrsunternehmen (Mehrwertsteuererhöhung, steigende Kraftstoffpreise und dergleichen) greifen ebenso wenig. Schließlich müssen die Studierendenschaften im Sinne ihrer gesetzlich verankerten Verantwortung für die sozialen Belange der Studierenden darauf hinweisen, dass die allgemeine Teuerung die Studierenden gänzlich ohne Ausgleich trifft. Der Wegfall staatlicher Subventionen für den öffentlichen Nahverkehr sollte also nicht nur nicht von ihnen getragen werden, sondern kann schlicht nicht geleistet werden.

Aus dem offenbarten Verhandlungsgefahren der Verkehrsunternehmen und deren Begründung für den weiteren Anstieg des Tarifes folgt für die Semtix-Länderkoordination die vollständige Zurückweisung des vorliegenden Angebots zur Verlängerung des Semesterticketvertrages. Die beteiligten Studierendenschaften werden die Hochschulöffentlichkeit über den aktuellen Stand der Verhandlungen, das schließt die Position des VBB ein, informieren und die Verkehrsunternehmen über den Stand der Diskussion an den Hochschulen auf dem Laufenden halten.

Zur weiteren Klärung schlagen wir ein Treffen mit Vertreterinnen und Vertretern sowohl der beteiligten Studierendenschaften, als auch der Verkehrsunternehmen vor. Wir streben dabei einen Termin bis Ende März an, um im Interesse beider Vertragspartner die theoretische Möglichkeit einer fristgerechten Einigung, und damit einer Fortsetzung des Semesterticketvertrages, zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen,

Anhang zum Anschreiben VBB

Im Folgenden sollen einige Punkte angesprochen werden, die der im Anschreiben dargestellten Kategorie „Partnerschaftliche Zusammenarbeit“ zufallen würde.

So sehen ausnahmslos alle an der Semtix-LK beteiligten Hochschulen z.T. erhebliche Probleme mit Kontrollen im öffentlichen Nahverkehr. Dies gilt insbesondere für die kontrollierenden Subunternehmen und deren Angestellte. Es gibt wiederholt Berichte von Unhöflichkeit, der Androhung von Handgreiflichkeiten und

einer insgesamt an Kopfgeldjäger gemahnen Mentalität der Kontrolleure.

Unter diesen Punkt fällt auch das Problem der Einziehung von Semestertickets bei Fälschungsverdacht, da das Ticket gleichzeitig ein fürs Studium (Bibliotheks- und Veranstaltungsbesuch, Prüfungsanmeldungen etc.) absolut notwendiges Papier ist. Eine Lösung für derartige Fälle, die ohne die gleichzeitige Einbehaltung von Ticket und Studierendenausweis auskommt, wäre zu diskutieren.

Die Enthinderungsbeauftragten der Hochschulen weisen darauf hin, dass noch immer keine flächendeckende Barrierefreiheit des Verkehrsnetzes gegeben ist. Eine Information über Sachstand und Planungen halten wir für angemessen.

Eine zahlenmäßig kleine Gruppe sind berliner Studierende, die außerhalb des Tarifbereiches C wohnen. Die bisher sehr restriktiven Vorschriften für den Erwerb und vor allem die Nutzung eines Zusatztickets wären zu überdenken. Angesichts des steigenden Preises für das Ticket und einer nur zu Recht erwarteten wesentlichen Erweiterung [des Leistungskataloges] in diesem Falle, wären die Hochschulen außerdem an einem Angebot für einen VBB-weiten Fahrausweis interessiert, der ggf. fakultativ erworben werden kann.

Was die Verkehrsanbindungen angeht, sind vor allem die im Innenstadtbereich liegenden Hochschulstandorte weitestgehend ausreichend versorgt, wenn auch seit Einführung der sogenannten Metrolinien und teilweiser Streckenstilllegungen Studierende teilweise kompliziertere Fahrwege in Kauf nehmen müssen. Auffälliger ist die stetig schlechter werdende Anbindung der Standorte der Freien Universität. Die Tatsache, dass es keine Direktverbindung nach Dahlem von Bezirken mit traditionell oder neu erworbener hoher Studierendendichte (Kreuzberg, Prenzlauer Berg, Neukölln etc.) gibt, wird als änderungswürdig erkannt. Ebenfalls beeinträchtigend wirken die verringerte Taktzeit der U-Bahn nach Dahlem-Dorf, zu geringer Raum zur Fahrrad-

mitnahme und die Schließung der Bushaltestelle Malteserstr./Freysingstr. (X83).

Insgesamt erwarten die Studierendenschaften bei Fortführung des Semestertickets bei Streckennetzänderungen und dergleichen eine umfassende Information durch die Verkehrsunternehmen vor Inkrafttreten der Maßnahmen. Für das Semesterticket direkt betreffende Fragen sollte die Information bereits vor Beschlussfassung durch die Gremien des VBB erfolgen. Ihrerseits würden sich die Studierendenschaften um einen intensiveren und kontinuierlicheren Kontakt mit den Verkehrsbetrieben bemühen, um so die Grundlage für ein gemeinsames Stück Verkehrsplanung in Berlin zu leisten, im Interesse aller Beteiligten. Diesen Anspruch, Recht und Pflicht zugleich, begründen die Studierendenschaften mit der vergleichsweise großen Zahl verteilter Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr.

Die Antwort des VBB auf dieses Schreiben ließ lange auf sich warten. Als sie endlich kam, wurde auf die meisten der angesprochenen Punkte gar nicht eingegangen. Die Preiserhöhung wurde mit der Begründung, dass sie bereits genehmigt sei, als alternativlos dargestellt. Zusätzlich enthält das VBB-Schreiben eine Erläuterung, dass die Anbindung Dahlems sich im Gegenteil zur Wahrnehmung der Studierenden verbessert habe und das Versprechen, dass Fahrkartenkontrolleure in Zukunft noch besser als bisher geschult werden würden. Zu den Fragen der Erweiterung des Gültigkeitsbereiches des Tickets auf Brandenburg, der Einziehung von Studierendenausweisen und des barrierefreien Zugangs zum öffentlichen Nahverkehr war keine Stellungnahme zu bekommen. Ebenso wurde der Wunsch nach einem weiteren Treffen mit den Verkehrsunternehmen kommentarlos übergangen.

Die Semtex-LK hat daraufhin in einem weiteren Brief eine Antwort auf die gestellten Fragen und die eingebrachten Vorschläge verlangt. Bislang hat sich der VBB nicht dazu geäußert.

Arrogante Verkehrsunternehmen und eine überschuldete Stadt sind die Zutaten, die es braucht, um verkehrs- und sozialpolitische Lösungen im Interesse aller Beteiligten zu verhindern.

Die regelmäßig scheiternden Verhandlungen zum Semesterticket sind exemplarisch für das Scheitern eines ganzen Politikmodells in Berlin. Wie sich einfach so sagen lässt, die Verhandlungen seien gescheitert? Es gibt doch ein Ticket, oder? Ja, nur sind dieses Ticket und sein Preis nicht das Ergebnis von Verhandlungen, sondern ein Diktat des Leistungsanbieters. Als Monopolist bestimmt die BVG ihre Preise, wer sie nicht zu zahlen bereit ist, muss in guter körperlicher Verfassung sein, entweder, um den Kontrollen zu entkommen oder um gleich Fahrrad zu fahren.

Und dann Berlin: astronomisch hoch verschuldet, könnte die Stadt alle ihre Ausgaben auf Null setzen und komplett geschlossen werden und würde immer noch auf Jahre mit der Rückzah-

lung beschäftigt sein. Nun macht Berlin natürlich nicht dicht, hält sich aber mit dem Finanzsenator einen Zuchtmeister, der sich, darf man den gelegentlichen Presseverlautbarungen Glauben schenken, auch noch gut gefällt in der Rolle des gnadenlosen Meisters des Rotstifts. Die verschiedenen Senatsverwaltungen und Landesbetriebe versuchen vom nicht vorhandenen Geld möglichst viel in ihre Bereiche abzuführen, um den Laden wenigstens halbwegs in Gang zu halten, während die Finanzverwaltung ihnen immer auf den Fersen ist, so auch den Verkehrsunternehmen.

Während die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung den öffentlichen Nahverkehr im Interesse des Standortwachstums am liebsten kostenlos anbieten würde, verlangt die Finanzverwaltung von der BVG wirtschaftliches Arbeiten. Das aber ist ein schwieriges

Unterfangen mit fast 900 Mio Euro Schulden und einem geschätzten Sanierungsbedarf von 400 Mio Euro, bei gleichzeitiger Absenkung der Landeszuschüsse. Wie soll die BVG, unpraktischerweise Hauptverhandlungspartnerin der Berliner Studierendenschaften, diesen Ansprüchen Genüge tun? Kürzungen des Leistungsangebotes und Fahrpreiserhöhungen sind die einzigen Mittel der Verkehrsbetriebe, ihre Ausgaben zu senken und die Einnahmen zu steigern.

So manches Mal langt die BVG dabei derart unverschämt zu, dass es von der Landespolitik dann doch eins auf die Finger gibt. Mal ist das die erzwungene Wiedereinführung des Sozialtickets, mal

„So manches Mal langt die BVG so unverschämt zu, dass es dann doch eins auf die Finger gibt.“

die populistisch gut auszuschlachtende Ablehnung einer Tarifanpassung. Probleme werden so keine

gelöst, nur neue geschaffen. Immer wieder leck geschlagen, versucht der Dampfer BVG, wo es nur geht, zu stopfen. Da kommen die Studierenden gerade recht. Ohne größeren Verwaltungsaufwand und vor allem ohne starke Schwankungen in der Zahl der verkauften Tickets verspricht das Semesterticket Millionen und Abermillionen Euro Einnahmen für ein Leistungsangebot das bereits existiert, also keine weiteren Investitionen schluckt. Das ist ein auf Jahre gesichertes Einkommen. Und warum sollten die Verkehrsbetriebe nicht gleich ein bisschen Geld draufschlagen? 10 Euro mehr tun eine StudentIn doch nicht weh, für die Verkehrsbetriebe machen sich derweil 5 Mio Euro recht positiv bemerkbar.

Wer will ihnen diese Rechnung verübeln? Natürlich ist dieses Vorgehen kurzsichtig, schädlich und sogar vertragsbrüchig, aber

nicht überraschend. Eine Stadt, die lediglich als Geldwaschmaschine mit angeschlossener Hochkultur, Repräsentationsbauten und Elendsverwaltung betrachtet wird, schafft sich Probleme vom Kaliber der BVG ganz ohne fremde Hilfe. Schwer nachzuvollziehen ist die sichtbar werdende Ignoranz gegenüber der Tatsache, dass die Umverlagerung von Schulden und anderer finanzieller Verpflichtungen zwischen verschiedenen Abteilungen der öffentlichen Hand das Problem nicht einmal vertuscht. Zahlen muss am Ende in jedem Fall die Stadt, dass heißt leider auch: ihre BewohnerInnen.

Einen kleinen Teil dieser über mehrere Jahre verschleppten Rechnung bekommen nun also die Studierenden präsentiert. Ihr Semesterticket, das bekanntermaßen zu einem nicht unwesentlichen Teil eine verkappte Subvention der unterfinanzierten Verkehrsbetriebe ist, wird erneut teurer werden. Zugegeben:

Andere sind weitaus härter von den Kürzungsmaßnahmen betroffen. Durch-

schnittliche Studierende wären immerhin auch ohne Semesterticket in der Stadt noch halbwegs mobil, ebenso ist ihr sozialer Status insgesamt nicht gar so schlecht. Die Möglichkeiten zum Zusatzverdienst sind nicht rosig, aber immerhin gegeben, ein paar almosenhafte Förderungen oder günstige sogenannte Studienkredite sind zwar außerordentlich kritikwürdig, aber doch wenigstens eine gewisse Form der Absicherung.

Gesellschaftliche Teilhabe durch Mobilität, virtuell und physisch, ist für die junge urbane Elite (so heißen unter anderem Studis in der Werbewirtschaft) keine Hexerei, sondern Normalität. Das Projekt Semesterticket ist angesichts dieser Zielgruppe elitär. Trotzdem reicht seine Bedeutung darüber hinaus und es verdient mehr Aufmerksamkeit und Engagement. Immerhin zeigt das Semesterticket deutlich, dass eine Gruppe von hinreichender Größe eine Verbesserung

ihrer Lebensbedingungen in eigener Regie erreichen kann. Außerdem verbessert eine preisgünstige Alternative zum Individualverkehr die Klimabilanz doch ungemein. Die Studierenden sind in der komfortablen Lage, gesetzlich und per Immatrikulation zu einer Gruppe zusammengefasst zu sein, die zumindest einige gemeinsame objektive Interessen konstituiert. Dass das nicht genügt, eine gewisse Schlagkraft in der Durchsetzung dieser Interessen zu entwickeln, ist bedauerlich und hat vielleicht etwas mit dem Zwangscharakter der ganzen Angelegenheit zu tun. Gesetzt den Fall, es würde sich eine ebenso große Gruppe Menschen zum selben Thema freiwillig zusammenfinden und daran arbeiten, glaubt da wirklich wer, die BVG könnte über irgend etwas anderes als *Preissenkungen* verhandeln? Was würde ein Senat wohl tun, wäre er mit so einer Situation konfrontiert? Die Handvoll

Menschen bei Peter Grottians Schwarzfahractionen konnten allein schon reichlich Wirbel machen.

„Studierende wären immerhin auch ohne Semesterticket in der Stadt noch halbwegs mobil.“

Es sieht jedoch nicht so aus, als müsste sich irgendwer im Roten Rathaus Sorgen machen, ärgern sich die BerlinerInnen zwar täglich über allerhand Dinge ganz individuell, begreifen aber nie, dass sie in größeren Gruppen betroffen sind. Ob Verkehrspolitik, Stadtentwicklung im allgemeinen, Verdrängung von Kiezstrukturen, all das betrifft viele, wird aber immer noch von wenigen vornehmlich in Hinterzimmern ausgehandelt und dann per Verlautbarung an die Öffentlichkeit kommuniziert. Bisweilen geschieht nicht einmal das, dann werden nur irgendwann mehr oder weniger überraschende Ergebnisse im Stadtbild sichtbar. Dass dabei gerne die Interessen der schwächeren Glieder der Gesellschaft übersehen werden, ist programmatisch. Die Armen haben gefälligst sexy zu sein, d.h.: dienstbar lächelnd ihre fortschreitende Marginalisierung hinzunehmen.

Die Förderung gesellschaftlich benachteiligter Gruppen gehört nicht zu den Stärken offizieller Stadt- und Verkehrsplanung, wie am Beispiel Media-Spree beobachtet werden kann.

In den 90er Jahren tobten in Berlin Stürme in Sachen Stadtentwicklung. PlanerInnen und die Immobilienbranche stürzten sich auf innerstädtische Viertel, denn damals kursierten Prognosen, die Stadt werde innerhalb weniger Jahrzehnte zur „Global City“ mutieren: Hauptstadt, Unternehmenszentralen, fünf Millionen EinwohnerInnen. Also wollte man Platz schaffen und die Stadt (besonders die östliche Innenstadt) für den Ansturm fein herausputzen. Zu alledem lud man sich für das Jahr 2000 mit den Olympischen Spielen ein Mega-Event ein, um den Druck noch etwas zu erhöhen.

Dann kam alles anders: Die Unternehmen blieben lieber dort, wo sie ihre altbewährten Netzwerke hatten, Berlin verlor eher EinwohnerInnen, als dass es welche gewann, die Immobilienpreise stellten sich als Spekulationen auf einen imaginierten Boom heraus und fielen in den Keller, die Olympischen Spiele gingen nach Sydney.

Klar, nicht überall kehrte nun Stillstand ein: Die sogenannten 1A-Lagen wie rund um die Friedrichstraße und den Gendarmenmarkt waren beliebt und begehrt. Überall schossen neuartige Einkaufszentren aus dem Boden. Subventionen und Steuergeschenke förderten die Modernisierung vieler heruntergekommenen Wohnhäuser, besonders in den neuen „In“-Kiezen Prenzlauer Berg und Friedrichshain.

An anderen Stellen blieben Immobilienunternehmen jedoch auf ihren Grundstücken und Plänen sitzen. So auch an den Spreeufern von Kreuzberg und Friedrichshain, die früher einmal wichtige Gewerbegebiete gewesen waren, nun aber gänzlich öde wirkten.

Ende der 90er Jahre schlossen sich mehrere EigentümerInnen von Spreegrundstücken östlich der Jannowitzbrücke

zusammen: Sie wollten das Gebiet attraktiver machen. Nicht etwa schöner gestalten, sondern durch Marketing bekannt machen und mit einem zugkräftigen Image versehen. So entstand das Marketing-Konzept „Media-Spree“, das das dazugehörige Gebiet als „das zentrale Berliner Dienstleistungs- und Medienviertel“ anpries.

Zunächst sah diese Strategie nicht sonderlich erfolgversprechend aus; Stichwort: New-Economy-Pleite. Die Berliner Wirtschaftsförderung nahm sich des nicht vorankommenden Medienviertel-Traums an: Nach und nach wurden einige große Brocken, darunter Universal Music, MTV und die Anschutz Entertainment Group an Land gezogen bzw. am Spreeufer vertäut. Nicht ohne finanzielle Gegenleistung natürlich, aber das war es dem Berliner Senat wert. Mit der Zeit hatte ein Sog eingesetzt, der auch viele kleinere Firmen der Musik-, Werbe und Medienbranche nach Berlin und besonders in die Nähe der Oberbaumbrücke zog.

Inzwischen hat sich der Marketing-Trick Media-Spree also zu einer realen Entwicklung, langsam zwar, und noch auf Teilbereiche des anvisierten Gebiets beschränkt, gemausert. Die zunächst von den GrundstückseigentümerInnen finanzierte Media Spree GmbH wurde in einen Verein umgewandelt, der in privater Regie ein staatlich gefördertes „Regionalmanagement“ betreibt.

Senat und Bezirk gaben ihre Unterstützung dafür aus verschiedenen Gründen: Ein hochmodernes neues Büroviertel mit branchenspezifischem Einschlag würde ihnen gut in die Stadtentwicklungspolitik passen. Immerhin kann bei jeder Neuan siedlung von Unternehmen und bei jedem Bauvorhaben medienwirksam mit dem Arbeitsplätzeargument gewunken werden. Egal, ob die Jobs tatsächlich mehr werden

oder nur von A nach B verlagert werden: Erst einmal sieht es für die Öffentlichkeit aus, als bewege sich etwas. Ein Medienviertel könnte darüber hinaus als „weicher Standortfaktor“ auf ganz Berlin ausstrahlen.

Und dann hat der Bezirk im Interesse der AnwohnerInnen auch noch heldenhaft durchgesetzt, dass ein Fußweg entlang der Spree entstehen soll. Alle InvestorInnen müssen demnach schmale Streifen für einen öffentlichen Uferweg abtreten. Nicht gerade üppig, aber immerhin.

Dafür müssen sich die meisten BerlinerInnen jedoch gefallen lassen, dass sie bei der Gestaltung des Media-Spree-Gebiets herzlich wenig mitzureden haben. Wem ein paar alte Brachflächen, bunt angemalte Fabrikruinen oder auch mal ein Bauwagenplatz lieber sind, wird an Media-Spree, keine große Freude haben. Media-Spree droht also all jenes, das sich in den Nischen eines vormals als unattraktiv wahrgenommenen Gebiets niederlassen und entwickeln konnte, zu vertreiben. Ob eine Open-Air-Bar wie das Yaam oder das Wohn- und Alternativkulturzentrum Köpi woanders ein neues Zuhause finden können, dürfte zu bezweifeln sein.

Darüber hinaus sind vielfältige Folgen für die anliegenden Wohngebiete zu erwarten: Viele Angestellte der sich niederlassenden Dienstleistungsfirmen, zumal wenn sie zu den kulturellen Industrien gehören, werden sich in den umliegenden Kiezen Wohnungen suchen. Sie werden dabei mehr zahlen können als die meisten der bisherigen BewohnerInnen, also die Mieten nach oben treiben und einen Verdrängungsprozess bewirken.

Rund um die Schlesische Straße und bis in den Wrangelkiez hinein kann man feststellen, wie sich ein Milieu innerhalb weniger Jahre in einem Kiez offensiv ausbreiten kann: In Windeseile werden die passenden Latte-Macchiato-Cafés, Schnickschnackläden und Clubs eröffnet. Das nennt sich „Aufwertung“. Die bisherigen BewohnerInnen, bekommen schnell zu spüren, dass dies nicht mehr länger „ihr“ Kiez ist. Von den Jobs, die die neu zugezogenen Unternehmen

anbieten, haben die alten KiezbewohnerInnen selten etwas, am ehesten noch im Bereich der sehr schlecht bezahlten Dienstleistungen: Wachschatz, Putzen, Imbisse.

In wessen Interesse wird also eine solche Stadtentwicklungspolitik vorangetrieben? Letztendlich geht es darum, aus der Stadt einen guten Wirtschaftsstandort zu basteln. Wer dem im Wege steht, hat eben Pech. Größere Städte sehen sich heutzutage in internationaler Konkurrenz zueinander und machen entsprechend auf sich aufmerksam, wenn sie ein Stück vom Kuchen abbekommen möchten. Das Standort-Image ist dabei wichtiger als das Wohlbefinden der StadtbewohnerInnen.

Gerade diejenigen, die sich in billigen Altbauquartieren niedergelassen haben, trifft nun das neue Interesse der „urbanen“ Mittelschicht und Elite, genau dort leben zu wollen. Falls es gelingen sollte, Berlin als Standort der Kulturökonomie am weltweiten Markt zu platzieren, muss mit einer Zunahme dieses Verdrängungseffektes gerechnet werden.

Franz Schulz, Bürgermeister von Friedrichshain-Kreuzberg behauptete einmal, „niemand würde sagen, keine Aufwertung haben zu wollen“. Auch in der Mainstream-Presse wurde Media-Spree als unstrittig und rundum gut für die Stadt dargestellt. Kritik und Ablehnung gegenüber dem Projekt öffentlich erkennbar zu machen, sind daher auch die ersten Vorhaben der Gruppe „Media-Spree versenken“.

Die Pläne des Senats, die Erreichbarkeit der im Bau befindlichen Anschutz-Arena durch eine neue Spreebrücke zu verbessern, statt endlich die Tram von Friedrichshain nach Kreuzberg zu verlängern, stößt auf Widerspruch von AnwohnerInnen. Die müssten nämlich den zusätzlichen Autoverkehr ertragen, der sich dann durch ihren Kiez ergießen würde.

Kontakt zu den genannten Initiativen:
www.ms-versenken.org
keine_autobruেকে@gmx.net

FAQ Semtix und Urabstimmung

Wer macht denn da eigentlich den Vertrag?

Der Vertrag wird zwischen dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und den einzelnen Studierendenschaften, im Falle der Humboldt-Universität vertreten durch den RefRat, geschlossen.

Haben die Studierendenschaften dann unterschiedliche Verträge?

Die Verträge unterscheiden sich lediglich in wenigen formalen Bestimmungen, wie zum Beispiel Abrechnungsfragen. Leistungsangebot und Preis sind an allen Hochschulen gleich.

Was hat das ganze mit der BVG zu tun?

Die BVG ist eines der Unternehmen im VBB. Da sie die größte Leistungsanbieterin in Berlin ist, hat sie in den Verhandlungen mit den Berliner Studierendenschaften auch den größten Einfluss.

Warum verhandeln die Studierendenschaften nicht direkt mit der BVG?

Das würden sie gerne tun, die BVG scheint aber ganz zufrieden damit zu sein, schlechte Nachrichten durch den VBB überbringen zu lassen.

Was passiert eigentlich, wenn die Studierenden das Angebot des VBB in der Urabstimmung ablehnen?

Dann gibt es ab dem Sommersemester 2008 kein Semesterticket mehr.

Gibt es denn keine Möglichkeit, mit der Ablehnung eine Neuverhandlung zu erzwingen?

Schwierige Frage. Das ist bereits 2004 versucht worden, der VBB hat sich jedoch nicht darauf eingelassen. Was passiert, wenn alle Studierendenschaften das Angebot ablehnen und bereit sind, mindestens ein Semester auf das Ticket zu verzichten, ist noch nicht versucht worden.

Ist es diesen Versuch nicht wert?

Deine Entscheidung.

Kann denn nicht jemand die Verkehrsbetriebe, VBB oder die BVG zu bestimmten Zugeständnissen zwingen? Das Land zum Beispiel?

Die zuständige Tarifgenehmigungsbehörde des Landes verweist, um Hilfe gebeten, darauf, dass die Verhandlung des Semestertickets eine bilaterale Angelegenheit zwischen VBB und Studierendenschaften seien und erklärt sich auf diese Weise für nicht zuständig.

Und was, wenn eine Hochschule den Vertrag ablehnt?

Dann hat nur diese eine Hochschule ab dem Sommersemester 2008 kein Ticket. Es kann sein, dass der VBB wegen des Einnahmeausfalls dann für die anderen Hochschulen einen neuen (sicher höheren) Preis veranschlagt.

Wenn sowieso alles klar ist, muss dann überhaupt der ganze Aufwand mit der Urabstimmung getrieben werden?

Es ist ja nicht alles klar. Es gibt immerhin die Option, nein zu sagen. Außerdem ist es doch vernünftig, bei einem Gesamtvolumen des Vertrages von über 100 Mio Euro die Studierenden direkt entscheiden zu lassen.

Aber rechtlich wäre die Urabstimmung nicht nötig?

Dazu gibt es zwei Rechtsauffassungen. Die meisten Berliner Studierendenschaften haben sich entschieden, den sicheren Weg einer Urabstimmung zu gehen, statt vor Gericht herauszufinden, ob der Vertrag auch ohne sie Bestand hätte.

Das Ticket war mir eigentlich schon immer zu teuer. Eine weitere Preissteigerung kann ich mir gar nicht leisten. Was mache ich denn jetzt?

Für diese Fälle gibt es den Sozialfonds. Alle zahlen mit ihrer Rückmeldung in ihn ein und helfen somit Studierenden in sozialen Notlagen, die nach einem nicht ganz einfachen Punktesystem teilweise oder vollständige Rückerstattungen für das Ticket bekommen.

Und wie komme ich an diesen Sozialfond ran?

Anträge, Beratung und Bearbeitung besorgt das Semtix-Büro. Die Kontaktdaten findest Du auf der nächsten Seite.

Ich fahre Auto/Fahrrad/bin passionierter Fußgänger/wohne direkt bei meiner Fakultät. Ich brauche das Ticket also gar nicht. Wie werde ich das denn wieder los?

Gar nicht. Es ist ein Solidarmodell, das heißt: alle zahlen ein, alle können es nutzen. Nur in genau geregelten Ausnahmefällen, wie beispielsweise längerer Abwesenheit während des Semesters aus studententechnischen Gründen, ist eine Befreiung möglich. Auch diese Fälle werden vom Semtix-Büro betreut.

Aber bei der Urabstimmung ablehnen kann ich das Ticket doch, oder?

Ja, natürlich. Die Abstimmung ist dafür da, dass alle Studierenden ihre Stimme für oder gegen das Semesterticket unter den gegebenen Bedingungen abgeben. Es gibt keine Empfehlungen und Verpflichtungen, nur die Bitte um zahlreiche Teilnahme.

Eine Frage noch: Sollten in Berlin in nächster Zeit Studiengebühren eingeführt werden, dann wird so eine Rückmeldung doch wirklich sehr teuer. Was passiert dann mit dem Semtix?

Für diesen Fall wird es eine Sonderkündigungsklausel im Vertrag geben.

Der Urabstimmungstext:

„Urabstimmung über die Verlängerung des Semesterticketvertrages

Der aktuelle Vertrag zwischen der Studierendenschaft der HU und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) über ein Semesterticket läuft zum kommenden Sommersemester aus. Der VBB hat die Fortführung dieses Vertrages unter der Bedingung einer gestaffelten Preisanpassung angeboten.

Die Erhöhungen belaufen sich auf (jeweiliger Endpreis in Klammern):

1. 3,0 % (154 Euro) zum Sommersemester 2008
2. 2,9 % (158,50 Euro) zum Sommersemester 2009
3. 3,2 % (163,50 Euro) zum Sommersemester 2010
4. 2,8 % (168 Euro) zum Sommersemester 2011.

Ich stimme der Fortführung des Vertrages unter diesen Bedingungen zu.

Ich stimme der Fortführung des Vertrages unter diesen Bedingungen nicht zu.“

Zuschuss zum Semesterticket – Hier gibt's Geld!



JedeR StudentIn der HU kann einen Zuschuss zur Semesterticketgebühr aus dem Sozialfonds beim Semesterticketbüro des RefRats beantragen. Je nach sozialer Lage und Härte der Situation, wird über die Gewährung eines Zuschusses bis zum vollen Semesterticketbeitrag, derzeit 151,- € pro Semester, entschieden.

Was als geringes Einkommen und soziale Härte gilt, ist im Semesterticketbüro oder im Netz unter www.refrat.de/semnix zu erfahren. Dort gibt es auch Antragsformulare. Anträge können während der Rückmelde-/Einschreibefrist gestellt werden.

Semesterticketbüro des ReferentInnenrats

Unter den Linden 6
10099 Berlin

Hauptgebäude
Raum 1043

Tel.: 2093-2082
Fax: 2093-2092

semnix@refrat.hu-berlin.de
www.refrat.de/semnix

Urabstimmung zum Semesterticket

Wann:

22. + 23.5. 10-17 Uhr

24.5. 10-16 Uhr

Wo:

**Aushänge beachten,
Fachschaften,
RefRat oder
Wahlvorstand
befragen**

Weitere Infos:

wahl@refrat.hu-berlin.de

www.refrat.de

www.refrat.de/semnix

