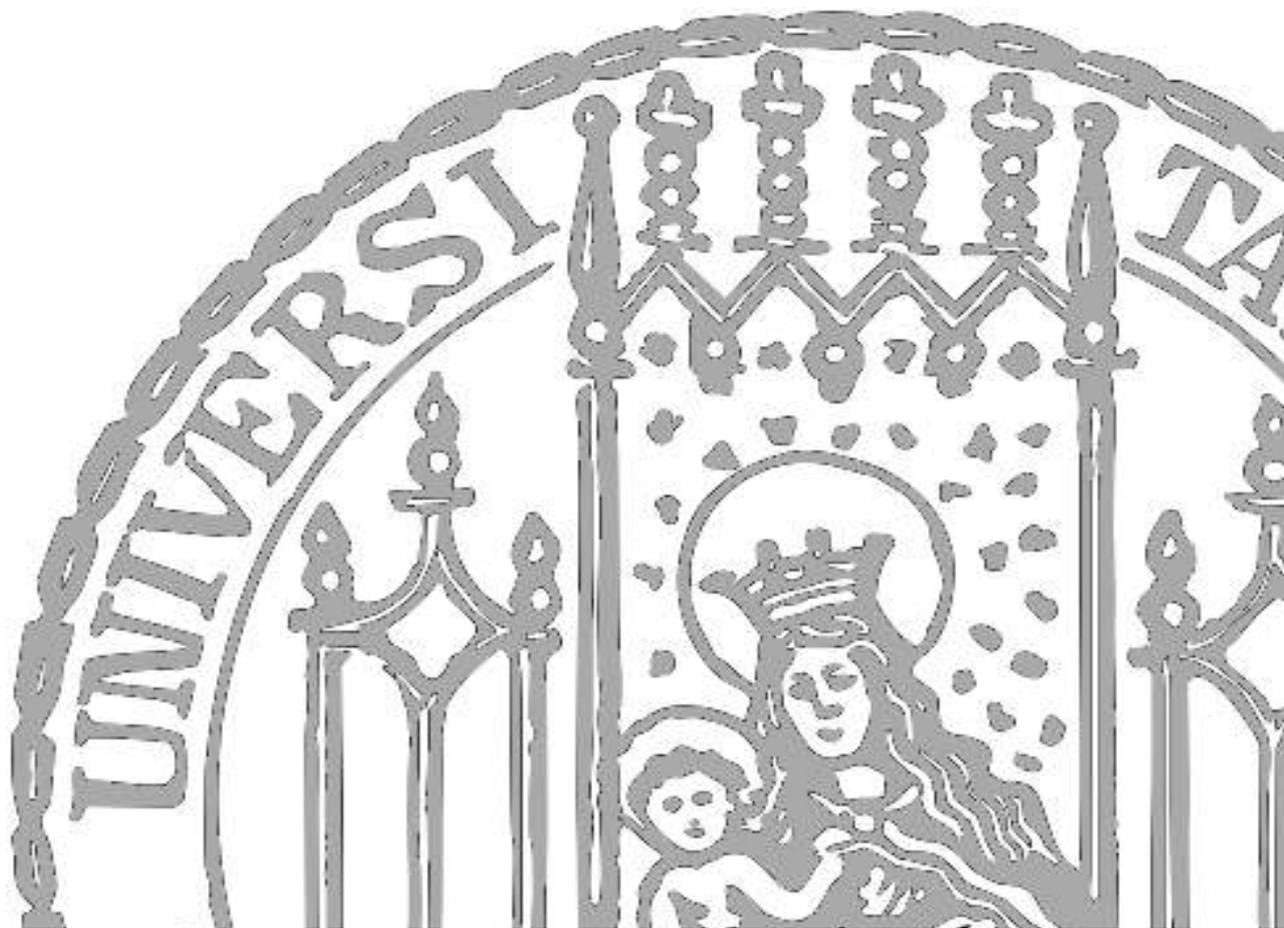


Materialien zur außer- ordentlichen Sitzung des Konvents der Fachschaften

6.4.2016



**StuVe
LMU**

18:00 Uhr s.t.

Raum A120

Geschwister-Scholl-Platz 1

Vorwort

Liebe Konventsmitglieder,

der Vorsitz begrüßt euch recht herzlich zu unserer heutigen Sitzung.

Liebe Grüße

Ann-Sophie, Mona, Corinna und Flo

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2
Tagesordnung	4
Berichte	5
B2 Geschäftsführung / AK Mobilität.....	5
Anträge	6
A1* Beschlussvorlage zum Semesterticket.....	6
A2* Antrag zum Semesterticket.....	7

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Feststellung der Beschlussfähigkeit
- TOP 3 Feststellung der Tagesordnung
- TOP 5 Berichte
- TOP 6 Anträge
- TOP 7 W.A.S.

Berichte

B2 Geschäftsführung / AK Mobilität

Die neueste Pressemitteilung zum Stand des Semestertickets findet Ihr im Anhang.

Anträge

A1* Beschlussvorlage zum Semesterticket

Der Konvent der Fachschaften der LMU, der Fachschaftenrat der TUM und das Studentische Parlament der HM mögen beschließen, ihren Vertretern und Vertreterinnen für die Verhandlungen folgende Weisungen zu geben:

Der Probetrieb des Semestertickets wird um ein weiteres Semester verlängert (Wintersemester 2016/17) mit einer Preissteigerung von 15 Prozent (inklusive den zu erwartenden 3,5 Prozent Preissteigerung des Ausbildungstarifs II zum Wintersemester 2016). Damit erhöht sich der Preis auf 71,00 € im Solidarbeitrag und 181,00 € für die IsarCard Semester, also auf insgesamt 252,00 €. Diese außerordentliche Preissteigerung wird nur für ein Semester auf Basis eines Gremienbeschlusses geduldet und soll im Sommersemester 2016 durch eine Urabstimmung unter den Studierenden legitimiert werden. Die Studierenden sollen dann über die langfristige Weiterführung des Semestertickets entscheiden. Die Annahme dieses Angebots ist jedoch an folgende Bedingungen geknüpft: Die im Jahr 2015 durch die Verkehrsunternehmen und den MVV durchgeführte Marktforschungsstudie wird den Studierendenvertretungen und von diesen zur Prüfung beauftragten Personen vollständig offengelegt (inklusive

Fragenkatalog, Rohdaten, Gewichtungsfaktoren, Berechnungen auf Grundlage der Daten), sodass es den Studierendenvertretungen möglich ist, das Zustandekommen der Preise des Semestertickets vollständig nachzuvollziehen, zu hinterfragen und zu überprüfen. Ist auch dieses nicht möglich, so wird das Angebot über die Verlängerung der Pilotphase von den Studierendenvertretern und -vertreterinnen abgelehnt. Weiterhin verfolgen die Vertreterinnen und Vertreter das Ziel, die Konditionen (Geltungsraum sowie Geltungsdauer des Solidartickets) unberührt beizubehalten.

Für ein Angebot über eine dauerhafte Fortführung des Semestertickets setzen die Studierenden folgende Frist: 20.05.2016. Liegt bis dahin kein Angebot für eine dauerhafte Fortführung ab dem Sommersemester 2017 vor, so wird ein etwaiges späteres Angebot durch die Vertreterinnen und Vertreter ohne weitere Verhandlung und Abstimmung abgelehnt.

Darüber hinaus legitimieren die Gremien ihre gewählten Vertreterinnen und Vertreter, das Angebot des MVV abzulehnen, falls sich im Rahmen der Verhandlungen gewichtige Punkte ergeben, die gegen das Angebot sprechen, aber bisher noch nicht absehbar sind. In diesem Fall sind die Gremien umgehend zu benachrichtigen.

Ansprechpartner:

Nora Pohle: Telefon +49 152 0154 1996,

Email: nora.pohle@fs.tum.de

Weitere Informationen unter:

www.semesterticket-muenchen.de

www.facebook.com/akmobilitaet

Es liegt ein überwiegend positives Meinungsbild 34 Ja-Stimmen vor.

A2* Antrag zum Semesterticket

Antragsteller: R. Wiegand (FS Komparatistik)

Der Konvent möge beschließen:

1. Einer Preiserhöhung des Semestertickets in der Größenordnung der Preiserhöhung der restlichen Fahrkarten (in den letzten Jahren ~3%, ggf. zzgl. 2%-Punkte) kann zugestimmt werden. Darüberhinausgehende Erhöhungen sind abzulehnen. Sollte sich ein nachvollziehbarer Fehlbetrag seitens des MVV ergeben, werden Freistaat und LHM aufgefordert, diesen auszugleichen.
2. Die (Mit-)Finanzierung einer Urabstimmung der Studierenden der LMU über Preiserhöhungen, die aller Voraussicht nach an der LMU abgelehnt werden wird, aus eigenen Mitteln wird abgelehnt.
3. Der Konvent setzt die im derzeitigen Haushalt für eine Urabstimmung eingeplanten finanziellen Mittel stattdessen für öffentlichkeitswirksame, gemeinsame Veranstaltungen und Aktionen der beteiligten Hochschulen ein, die die Beibehaltung des Semestertickets zu den derzeit gültigen Konditionen fordern.

Begründung:

1. Die MVG versucht offenbar, mit ihrem derzeitigen „Angebot“ an den AK Semesterticket auszuloten, wie viel die Studierenden möglicherweise bereit wären, für öffentlichen Nahverkehr auszugeben, ohne dabei die tatsächliche Nutzung und die finanziellen Möglichkeiten der Studierenden zu berücksichtigen. Die Begründung für die geplante Preissteigerung ist bestenfalls nicht nachvollziehbar: die MVG führt durch gesteigerte Nutzung der Verkehrsmittel seitens der Studierenden hervorgerufene Mehrkosten an. Da aber die studierendenbezogene Verkehrsleistung seitens der MVG im Zeitraum seit der Einführung des Semestertickets nicht signifikant erhöht wurde, ist vollkommen unklar, wie diese Mehrkosten zustande gekommen sein sollten (das Nachtliniennetz wird i.W. durch die LHM finanziert, dessen Ausweitung ist in dieser Kalkulation also nicht zu berücksichtigen). 2015 ist die Anzahl der Fahrten im MVV um 2% gestiegen, die Bevölkerungszahl ist um 2,2% gewachsen. Studierende fahren also so oft, dass alle anderen gleich viel weniger fahren? Mindereinnahmen bei Fahrkarten des Bartarifs können nicht ausschließlich den Studierenden zur Last gelegt werden – im Gegenteil, es ist davon auszugehen, dass durch das Semesterticket die Zahl der Schwarzfahrer, die unter den Studierenden eher über dem stadtweiten Durchschnitt liegen dürfte, gesenkt wurde. Kurz gesagt: ein Student, der vor Einführung des Semestertickets beispielsweise in den Semesterferien keine Monatskarte besaß, hatte zu diesem Zeitpunkt mit einer großen Wahrscheinlichkeit überhaupt keine Fahrkarte. Eine ohnehin nicht verkaufte Streifenkarte kann zu einem späteren

Zeitpunkt aber nicht plötzlich „fehlen“.

Es steht zu vermuten, dass die Preisanhebung vielmehr Mindereinnahmen (oder „verringerte Mehreinnahmen“), denen andere Ursachen zugrunde liegen, ausgleichen soll, etwa die (zeitgleiche) Einführung der IsarCard mit variablem Anfangszeitpunkt. Möglicherweise liegen auch verzerrte Einnahmenstatistiken vor, zudem werden die „Rekordeinnahmen“ im MVV-Gebiet im Jahr 2015 offensichtlich nicht berücksichtigt. Das legen auch Beispielrechnungen nahe; siehe: <http://www.eisenbahnforum.de> → Stadtverkehr → Stadtverkehr allgemein → [M] Das Semesterticket; S. 17 untere Hälfte (evtl. auch die Seiten davor).

Solange die MVG keine nachvollziehbaren Kalkulationen vorlegt, kann dem zur Diskussion stehenden Angebot nicht zugestimmt werden. Überhaupt ist die MVG offenbar nicht zu einer sinnvollen Kalkulation fähig oder willens: Ursprünglich wurde verlautet, dass sich das Semesterticket dann selbst trägt, wenn 75% der Studierenden das Aufpreisticket kaufen. Wenn der geplanten Preiserhöhung von 15% tatsächliche Mindereinnahmen gegenüberstehen, hieße das, dass die Aufpreis-Quote ursprünglich bei etwa 97% hätte liegen müssen (bei einer Steigerung von 25% oder mehr hätten sogar deutlich mehr Studierende als es in München überhaupt gibt ein Aufpreisticket kaufen müssen). Das ist absurd.

Hinzu kommt, dass die Nahverkehrsträger schon in der Vergangenheit nicht als zuverlässiger Partner aufgetreten sind: ursprünglich war Teil der letzten, erfolgreichen Urabstimmung, dass der Preis des Semestertickets während der Probephase nicht verändert wird. Diese Abmachung wurde mehrfach nicht

eingehalten. Daraus ist zu schließen, dass die MVG in jedem Fall auf die im Raum stehenden 25% oder sogar noch höhere Preiserhöhungen abzielt. Der Antrag des AK Semeti legt zwar nahe, dass die vorläufige Preissteigerung von 15% auch wieder rückgängig gemacht werden könnte; das ist nicht realistisch. Die dargestellten Alternativen - „entweder wir nehmen 15%+x oder 25%“ - sind nicht die einzigen uns zur Verfügung stehenden Optionen; vielmehr würden wir, wenn wir dem vorliegenden Angebot zustimmen, uns auf diese Preisspirale erst einlassen.

Studierenden soll ein vergünstigtes Angebot gegeben werden, um zum Ausbildungsort zu kommen. Abgesehen davon, dass sich der Preis des Semestertickets für viele Relationen mit den geplanten Erhöhungen dem Preis einer regulären IsarCard annähert, die „Subvention“ also gegen 0 läuft, sind hier die entsprechenden politischen Stellen zur Verantwortung zu ziehen. Zur Größenordnung: es handelt sich, wie sich leicht nachrechnen lässt, um einen Differenzbetrag von etwa 3 Mio. Euro. Zum Vergleich: die MVG investierte 2015 etwa 330 Mio. Euro in neue Fahrzeuge, zusätzliche Aufseher usw.

2. Es gab in der Vergangenheit (mindestens) zwei Urabstimmungen zur Einführung eines Semestertickets. 2009 wurde dieses an der LMU abgelehnt, 2012 ein verbessertes Angebot angenommen. Bisher musste sich an jeder der drei großen Hochschulen eine Mehrheit für ein Angebot finden, damit dieses in Kraft treten konnte. Das derzeitige Angebot lohnt sich, laut AK Semesterticket, im Vergleich zum Ausbildungstarif II, wenn man (innerhalb von 6 Monaten) 4 Monate mindestens 5

Ringe oder für das komplette Halbjahr mindestens 3 Ringe kauft. Einer Studie, die vor einigen Jahren durchgeführt worden ist, zufolge ist aber davon auszugehen, dass etwa 40% der Studierenden der LMU ohnehin nur 2 Ringe benötigen, für diese lohnt es sich also in keinem Fall, das neue Angebot anzunehmen (s. Website des AK Semesterticket; selbstverständlich sieht das an der TUM ganz anders aus). Es ist daher zu erwarten, dass eine so starke Preiserhöhung des Semestertickets in einer Urabstimmung nicht angenommen werden würde. Die Situation wird noch dadurch verschärft, dass offenbar zum Jahresende 2016 geplant ist, die Fahrkarten im Ausbildungstarif „abonnierbar“ zu gestalten, d.h. für eine 12-monatige Fahrkarte müssen nur 10 Monate bezahlt werden (analog zur IsarCard). Das dürfte die Rentabilität des Semestertickets seitens der LMU-Studierenden weiter deutlich senken (geschätzt: im günstigsten Fall lohnt sich das Semesterticket noch, wenn man 6 Monate mindestens 4 Ringe kaufen würde). Dem Angebot auf Basis einer Gremienentscheidung zuzustimmen, obwohl absehbar ist, dass das Ticket nur ein Semester später dann abgeschafft wird, ist gegenüber den Studierenden nicht vermittelbar. Eine solche absehbar negative

Abstimmung auch noch aus eigenen Mitteln zu finanzieren, ist in höchstem Maße unverantwortlich, zumal es nach derzeitigem Stand der Dinge wohl auch noch eine zweite Urabstimmung über die „+x%“ geben müsste, also der doppelte Finanzaufwand getätigt werden müsste.

3. Wir haben ein Öffentlichkeitsproblem. In den vergangenen Wochen und Monaten, in denen es immer wieder Statements der MVG zum Semesterticket gab, war keine Aussage der Studierendenvertretungen zu hören. Das hat natürlich vielfältige Gründe und ist nicht den Studierendenvertretern anzulasten. Mit einer Zustimmung zum vorliegenden Angebot in einer Gremiensitzung untermauern wir aber gegenüber der Öffentlichkeit die Ansicht, dass die Masse der Studierenden nur mehr oder weniger meinungsloses Stimmvieh ist, das sich nicht wehrt. Es gibt etwa 110.000 Studierende in München, von denen mindestens 75% die aktuellen Konditionen zumindest für akzeptabel halten. Das sollten (und müssen) wir kommunizieren, und zwar in einer Form, die auch die entscheidenden Personen verstehen.

München, den 01. April 2016

Semesterticket am seidenen Faden: Studierendenvertretungen stimmen Kompromiss für Fortführung um ein Semester zu, kündigen Abstimmungen an

Am gestrigen Donnerstagabend haben sich die studentischen Parlamente der drei größten Münchener Hochschulen für die Verlängerung des Probebetriebs des Semestertickets im Wintersemester 2016/17 ausgesprochen. Abgestimmt wurde über einen durch die Landeshauptstadt München initiierten Kompromissvorschlag, welcher in der Mitte zwischen den Forderungen der Studierendenvertretungen und der Verkehrsunternehmen liegt.

Da die Verkehrsunternehmen trotz des bereits von 2 auf 3 Jahren erweiterten Probebetriebs kein Angebot für die dauerhafte Weiterführung des Semestertickets vorlegen konnten, wurde nun ein Kompromiss für eine nochmalige Verlängerung der Testphase um ein Semester entwickelt. Dieser Kompromiss wurde gestern in Sondersitzungen von den studentischen Parlamenten der Ludwig-Maximilians-Universität (LMU), der Technischen Universität München (TUM) und der Hochschule München (HM) nach intensiver Diskussion mehrheitlich angenommen. Die Umsetzung des weiteren Probebetriebs steht jedoch noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrats der Landeshauptstadt München, des Verwaltungsrats des Studentenwerks sowie der Gremien der Verkehrsunternehmen, des Verkehrsverbundes (MVV) und des Freistaats Bayern.

Nur durch die Ausdehnung des Probebetriebs um ein weiteres Semester konnte ein Scheitern des Semestertickets vorläufig verhindert werden. Jedoch ist nicht absehbar, ob die Studierenden im Anschluss ein mehrheitsfähiges Angebot für die dauerhafte Fortführung des Semestertickets erwarten können.

Der Kompromissvorschlag mit einer Preiserhöhung um insgesamt 15,4 % wurde von der Landeshauptstadt München angestoßen und bewegt sich in der Mitte der Forderung des AK Mobilität der Münchner Studierendenvertretungen (5,3 %) und den vorläufigen Zahlen der Verkehrsunternehmen, die eine 26-prozentige Preiserhöhung errechnet haben. Das konkrete Angebot sieht die Verlängerung der Pilotphase für das kommende Wintersemester 2016/17 vor, mit einer Erhöhung des Solidarbeitrags auf 65,00 € (Steigerung um 4 %) und einer deutlich stärkeren Erhöhung der IsarCard Semester auf 189,00€ (Steigerung um 19,9 %), also auf insgesamt 254,00 € (Steigerung des Gesamtpreises um 15,4 % im Vergleich zum Sommersemester 2016).

„Ohne eine Vermittlung der Stadt München stünden wir vor dem Aus“, attestiert Nora Pohle, studentische Vertreterin in Senat und Hochschulrat der TUM. „Jedoch bleibt es offen, ob die in Teilen noch nicht belastbare Studie der Verkehrsunternehmen noch gerettet werden kann. Hier bauen wir auf die Sachkenntnis des MVV.“

Da es sich nur um eine einsemestrige Verlängerung des Semestertickets handelt, haben die studentischen Parlamente nach Abwägung aller Vor- und Nachteile davon abgesehen, für

diesen Zwischenschritt eine separate Befragung der Studierenden in Form einer Urabstimmung durchzuführen. Vielmehr werden die Studierenden nach Abschluss der Verhandlungen dazu aufgerufen, über das gesamte Verhandlungsergebnis zur dauerhaften Weiterführung ihre Stimme abzugeben.

„Die 15,4-prozentige Preiserhöhung ist eine bittere Pille. Eine weitere drastische Erhöhung für die langfristige Fortführung ab Sommer 2017 ist für uns nicht vertretbar“, so Constantin Pittruff, Vorstand des Studentischen Parlaments der HM.

Die wiederholten Äußerungen von MVG und S-Bahn in der Presse, dass auch andere Fahrgäste für das Semesterticket zahlen müssten, sind nicht haltbar. Auf Nachfrage der Studierendenvertretungen nach einer Aufstellung der konkreten Mehrkosten zur Verstärkung der Anbindung von Hochschulstandorten als vermeintliche Folge der Einführung des Semestertickets erklärte die S-Bahn, dass sie keinen einzigen Zug mehr einsetzen würde. Die MVG gab an, dass eine Aufstellung der Kosten nach Fahrgastgruppen nicht möglich sei. Durch ein allgemein gestiegenes Fahrgastaufkommen seien insgesamt Taktverstärkungen nötig gewesen. Besondere Taktverdichtungen aufgrund studentischer Mobilität können nicht nachgewiesen werden. „Wir verbitten uns, die Studierenden als Schmarotzer auf Kosten anderer Fahrgäste oder des Steuerzahlers hinzustellen, und damit ohne belegbare Nachweise von der Sachebene abzulenken. Solche Aussagen belasten das bereits angespannte Vertrauensverhältnis zusätzlich und unnötig, schließlich besteht das Interesse an einer für alle Seiten tragfähigen und fairen Lösung.“, so Alexander Blaut, Mobilitätsreferent der Studierendenvertretung der LMU.

„Jetzt liegt es an den Verkehrsunternehmen, Transparenz zu schaffen und die von ihnen in Auftrag gegebene Marktforschungsstudie gegenüber dem Studentenwerk und den Studierendenvertretungen vollständig offen zu legen. Ansonsten ist keine weitere Verhandlungsbasis gegeben. Die Verkehrsunternehmen müssen mit einer Kundengruppe von mehr als 110.000 Personen und einem Jahresumsatz beim Semesterticket von knapp 40 Millionen Euro auf Augenhöhe verhandeln“, fordert Pohle.

Ansprechpartner:

Nora Pohle: Telefon +49 152 0154 1996

Email: presse@semesterticket-muenchen.de

Weitere Informationen unter:

www.semesterticket-muenchen.de

www.facebook.com/akmobilitaet