

Semesterticket: Die Knechtschaft ökologischer Vernunft

Es wird nun akut. Nach mehr als einem Jahr, in dem Gerüchte über einen sozialen und ökologischen Coup der Bonner Studierendenselbstverwaltung kursierten, steht jetzt fest: AStA, Bonner Stadtwerke und Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) schließen einen Vertrag, der das "Studi-Ticket" zum Sommersemester 1993 bringen soll.

Fall eins. K. wohnt im Studierendenwohnheim Lennéstraße, nimmt an Veranstaltungen der Philosophischen und der Juristischen Fakultät teil, bewegt sich also täglich zwischen Hofgarten, Juridicum und Mensa Nassestraße; sein nächtliches Bier findet er zwischen Kaiserplatz und Markt. Sein Fortbewegungsmittel sind seine Füße, und er ist stinksauer.

Das Semesterticket - "revolutionärer" Anstoß zum umweltgerechten Verkehrsverhalten" (AStA) oder Anschlag auf die Entscheidungsfreiheit und das karge Monatsgeld der Studierenden? Es gibt unter ihnen kaum noch jemanden, der nicht genau Bescheid wüßte, was ansteht: Eine Erhöhung des Semester sozialbeitrags um 90,- DM auf insgesamt 156,20 DM, ein Studierendenausweis, der dann zur Benutzung aller Busse und Bahnen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg berechtigt. Der Vertrag, mit dem diese "Tarif-Kooperation zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel" (Vertragstext) zum April 1993 ins Werk gesetzt werden soll, steht in diesen Tagen zur Unterzeichnung an.

Fall zwei. S. wohnt bei ihren Eltern außerhalb von Bonn. Ihr Fortbewegungsmittel ist der geliebte Kleinwagen, mit dem sie jeden Morgen an die Bonner Uni fährt. Er macht sie unabhängig vom elenden Spießerdorf, in dem sie aushalten muß, weil ein Umzug

nach Bonn ihrem Vater als nackter Wahnsinn erscheint, finanziell und überhaupt. Da hat er ihr lieber das Auto spendiert. Der Gedanke an den öffentlichen Nahverkehr ringt ihr ein bitter-müdes Lächeln ab: soll ihr von den oberklugen Ökos doch mal jemand sagen, wie sie nach Mitternacht, nach Uni, Parteisitzung und Säulenhallenparty, noch auf ihr Dorf kommen soll.

K. und S. sind Prototypen derjenigen Studierenden, für die das Semesterticket zunächst einen Tiefschlag bedeutet und die wütend auf den Überweisungsträger für ihren Sozialbeitrag starren werden, gebeutelt von der Gewißheit, daß sie aufgenommen müssen für den Kostenvorteil der ohnehin ständig in Bussen und Bahnen sitzenden Absahner. Auch K. kann sich zwar das Grinsen nicht verkneifen, wenn hysterische Nachwuchsjuristen den Bestand der bundesrepublikanischen Ordnung wanken sehen. Trotzdem: Das "Studi-Ticket" um jeden Preis lehnt er ab, und eine Gerichtsklage der lächerlichen Hysteriker findet er schon mal interessant.

Die Einführung des Bonner Semestertickets ist noch keine ausgemachte Sache. "Da uns die Tragweite der Entscheidung über das Studiticket durchaus bewußt ist, wollen wir eine größtmögliche Anzahl der StudentInnen in die Entscheidungsfindung einbeziehen und deshalb im Januar eine Urabstimmung durchführen" (AStA). Diese Abstimmung, die vom 19. bis zum 23. Januar 1993 parallel zur Wahl des Studierendenparlaments stattfinden wird, kann das Projekt zu Fall bringen, sofern mindestens 30% aller Studierenden teilnehmen und die Mehrheit von ihnen nein sagt. Eine zweite mögliche Liquidierung könnten die Verwaltungsgerichte vornehmen.

Das Oberverwaltungsgericht Münster allerdings hat den darauf zielenden Eilantrag eines Dortmunder Studenten gegen die Einführung des Tickets an der Uni Dortmund zurückgewiesen. Begründung: Erhöhte Zwangsbeiträge seien zulässig, wenn der

Großteil der Studierenden die Möglichkeit habe davon zu profitieren. Dies sei mit der erheblichen Einsparung von Fahrtkosten durch das Studierenden-Ticket als gegeben anzunehmen. Mit anderen Worten: Jeder hat die Möglichkeit, seinen Hintern in einen Bus zu bewegen und auf seine Kosten zu kommen.

Die Diskussion, ob der Coup rechtlich zulässig ist, kreist wie so oft um die Frage nach der Reichweite der AStA-Kompetenzen. Das einschlägige Landesgesetz ("Wissenschaftliches Hochschulgesetz Nordrhein-Westfalen") sagt in §71, daß die von den Studierenden gewählte Vertretung, der AStA, "wirtschaftliche und soziale Belan-



J. Klocksinn: Bonn. Zu Fuß und per Rad quer durch die Stadt

Ein Stadtführer in 23 Stationen mit 23 Karten und vielen Bildern. Bekanntes und Unbekanntes auf dem Weg von der Beueler Handelswerft über die Nordstadt, Bonn-Zentrum, Südstadt und Regierungsviertel bis in die Rheinaue und zurück zur Personenfähre Beuel. 144 Seiten 16,80

Buchhandlung Che & Chandler

ge" seiner Klientel wahrzunehmen habe. Fällt das Angebot für den öffentlichen Nahverkehr unter "wirtschaftliche und soziale Belange"? Da sitzen sie, die Nachwuchsjuristen, und subsumieren.

Tatsächlich scheint es aber um anderes zu gehen. Die geradezu umnachtete Sturheit, mit der aus christdemokratischer Ecke das Auto propagiert wird, will auch jetzt wieder alle Rechtsgüter des Abendlandes stürzen sehen. In Wirklichkeit betreiben sie schlichte Interessenpolitik. Interessenpolitik für eine profitable Autoproduktion und einen städtischen Einzelhandel, der sich festgebissen hat an der Vorstellung, Kunden müßten mit dem eigenen Fahrzeug bis zur Ladentür gelangen können. Mit frasierender Beharrlichkeit wird geleugnet, daß ein Autofahrer Gift in die Luft befördert, die er und andere atmen. Originalton: "Wer mit dem Auto zur Uni fährt, hat dafür seine guten Gründe." (Hofgartenpost).

Die Argumente, die für ein attraktives Angebot zur Nutzung von Bussen und Bahnen sprechen, sind zwingend.

Bonn erstickt am PKW-Verkehr, jede konsequente Förderung von Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr wird vom Vorrang der Autotrassen stranguliert. Der Notstand erfordert, vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel zu wechseln.

Doch auch der Blick auf das individuelle Kosten-Nutzen-Kalkül in bezug auf das Semesterticket bringt eine eindeutige Erkenntnis: Wenn alle Studierenden zahlen, sinken die Kosten für einzelne. So kann über das Semesterticket erreicht werden, daß für umgerechnet 15 (fünfzehn) Mark im Monat das gesamte Netz des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg zu nutzen ist. Selbst der Bewohner des Studierendenwohnheims Lennestraße und die Studentin auf dem Dorf werden profitieren. Sie mögen zwar weiterhin nicht jeden Tag in einer Straßenbahn sitzen; es genügt auch schon, daß sie irgendwann einmal im Monat ein öffentliches Verkehrsmittel besteigen, denn schon wenige Fahr-

ten bringen die Kosten wieder herein.

Wenn nun getönt wird, ein Semesterticket bestrafe Fußgänger und Radfahrende, ist es schon fast quälend, auch auf solchen Blödsinn noch antworten zu müssen: Fußgänger und Radfahrende profitieren zuerst, wenn die Autos von den Straßen verschwinden. Der Scheinwand kommt sichtlich von Leuten, die mit dem Radfahren keine Erfahrung haben.

Sicherlich bleiben Negativpunkte.

Es gibt Studierende, die jenseits der rheto-

rischen Gymnastik wohlversorgter Jungjuristen Probleme haben, 90 Mark aufzubringen. Der AstA verspricht diesen Leuten einen Sozialfonds. Daß aber der Verkehrsverbund die zu erwartenden Mehreinnahmen nicht im Sinne eines günstigeren Angebotes umlegen will, muß als üble Tatsache verbucht werden.

Insgesamt kann es kein Vertun geben: das Semesterticket ist sanfter Zwang zu ökologischer Vernunft. Da kann nur mit ja gestimmt werden.



Oliver Schmolke

0228 / 737035