

## Beschluss des Studierendenparlamentes vom 7. Januar 2015

Hamburg, 8. Januar 2016

### **Mobilität ist Grundrecht – Die Verfasste Studierendenschaft kämpft für die Senkung des HVV-Semesterbeitrags und die Einrichtung eines Sozialfonds mit der Perspektive auf einen fahrscheinlosen, öffentlich finanzierten ÖPNV**

*„Sehr geehrter Kunde, am 1. Januar wird die letzte Anhebung der Fahrpreise im HVV bereits ein Jahr her sein. Seitdem sind die Kosten für die Verkehrsunternehmen im HVV stark angestiegen. Die Fahrpreise werden angehoben, um die gestiegenen Kosten zu kompensieren. Zusätzlich erfordert die angespannte öffentliche Haushaltslage eine Begrenzung der Zuschüsse für den öffentlichen Verkehr. Letztlich können wir unseren Fahrgästen nur mit einer ausreichenden finanziellen Ausstattung einen umweltfreundlichen und leistungsfähigen Nahverkehr anbieten. Eine regelmäßige Anpassung der Fahrpreise an die Kosten ist daher leider nicht vermeidbar. Wir hoffen, dass Sie unsere Entscheidung nun besser nachvollziehen können. Mit freundlichen Grüßen Ihr HVV-Kundendialog“ (Verbundbericht 2013 des HVV, S. 12)*

Hamburg ist eine sozial tief gesplante Stadt. Der Sozialstaat hat erkämpfterweise die Aufgabe, ein Mindestmaß an sozialer und kultureller Teilhabe für alle Menschen zu gewährleisten. Mobilität ist darin ebenso ein Grundrecht wie Bildung, Kultur, Soziales und Gesundheit. Damit ist der ÖPNV Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und muss allen Menschen unabhängig von ihrem Geldbeutel zugänglich sein.

Im Zuge der neoliberalen Wende wurden seit Mitte der 70er Jahre alle öffentlichen Bereiche gekürzt, privatisiert und/oder ökonomischen Erfolgskriterien unterworfen. In diesem Rahmen ist auch Mobilität zunehmend als individuell zu bezahlende Dienstleistung bestimmt worden, was heute die Politik des HVV prägt. Der HVV sieht die Möglichkeit der „Steigerung der Attraktivität“ des HVV ausschließlich in der Erhöhung der „Angebotsqualität“, nicht jedoch in der sozial notwendigen Senkung der Ticketpreise. Durch hohe Preise werden Menschen von der Nutzung ausgeschlossen und der sozial-ökologisch höchst schädliche motorisierte Individualverkehr nicht ersetzt. Beispielsweise beinhaltet der hartz-4-Regelsatz nur 25,54€ für Verkehr im Monat, während eine dem Semesterticket analoge Monatskarte 170€ kostet und die „Sozialkarte“ für Sozialleistungsbetroffene einen Nachlass von 20,40 € bedeutet.

Der HVV deckt mittlerweile circa 80% seiner Kosten durch eigene Einnahmen (Ticketpreise etc.), mit steigender Tendenz. Begründet wird das mit einer „angespannten Haushaltslage“. Die ist aber aufgrund bewusster politischer Entscheidungen zur Senkungen von Spitzen- und Unternehmenssteuern so „angespannt“. Bsp. wurden in Deutschland die Unternehmenssteuersätze zwischen 1997 und 2009 halbiert. Diese würden in alter Höhe heutzutage allein 80 Mrd. Euro pro Jahr mehr in die öffentlichen Kassen spülen. Darüber hinaus zeigen die Beispiele Elbphilharmonie, HSH-Nordbank-Rettung und Olympia, dass auch heute schon Geld da ist, wenn es nur den politischen Willen dazu gibt.

Damit der HVV also sozialer und ökologischer werden kann, müssen vor allem die Ticketpreise radikal sinken mit der Perspektive auf einen fahrscheinlosen HVV für alle. Dazu muss der HVV komplett bedarfsgerecht öffentlich finanziert werden. Die neoliberale Beschneidung des Sozialstaats, institutionalisiert durch die sog. Schuldenbremse, muss beendet und rückgängig gemacht werden. Dazu müssen die hohen Einkommen und Vermögen radikal besteuert werden.

Die soziale Lage von Studierenden wurde in den zurückliegenden Jahren aus neoliberaler Interesse zunehmend prekariert, weshalb in einer der teuersten Städte Deutschlands circa ein Drittel der Studis über weniger als 800 € pro Monat verfügen und 40% in der jüngsten Sozialerhebung angeben, über die finanzielle Sicherung ihres Studiums in Unsicherheit zu sein. Dies soll vor allem zu inhaltlicher Konformität und Zügigkeit zwingen. Dass sich der Semesterbeitrag seit 2002 auf mittlerweile 305€ verdoppelt hat, führt uns erneut deutlich vor Augen, dass der Kampf gegen jegliche Form von Studiengebühren weiter eine zentrale Auseinandersetzung der VS sein muss.

### **I. Senkung des Preises des Semestertickets**

In den 1990er Jahren erkämpften Studierende der Uni Hamburg die Einführung eines Semestertickets. Dieses beruht noch heute auf dem Solidar-Prinzip, d.h. alle Studierenden nehmen ein Ticket zum selben Preis ab, unabhängig davon, wie sie den HVV nutzen, damit das Grundrecht auf Mobilität zur besseren gesellschaftlichen Teilhabe aller Studierenden verbessert wahrgenommen werden kann. Als ersten Schritt wird sich die VS in den Verhandlungen mit dem HVV darauf konzentrieren, den „Senats-Anteil“, also den Betrag der durch die Einfrierung der staatlichen Subvention entsteht, an der Erhöhung der Ticketpreise nicht zu übernehmen.

### **II. Umwandlung des Semesterticket-Härtefonds in einen Sozialfonds**

Aktuell ist es innerhalb der VS möglich, das Semesterticket abzugeben und dafür aus den Mitteln des von Studierenden finanzierten Semesterticket-Härtefonds den Preis zurückerstattet zu bekommen. Damit bezahlt die Studierendenschaft derzeit in doppeltem Sinne diese zurückgegebenen Tickets, und zwar ohne dass diese genutzt werden.

Das Studierendenparlament beauftragt den AStA daher damit, ein Konzept zu entwickeln, den Härtefonds in einen Sozialfonds umzuwandeln. Dabei sollen vor allem zwei Kriterien berücksichtigt werden: Zum einen muss das Semesterticket nach der Inanspruchnahme des neu zu schaffenden Fonds weiter nutzbar bleiben, zum anderen muss die Vergabe an ausschließlich soziale Kriterien gebunden werden. Dabei ist zu beachten, dass die oben beschriebenen strukturellen Probleme nicht allein innerhalb der Studierendenschaft gelöst werden können. Außerdem sollte in die Verhandlungen die Forderung der Möglichkeit der Rückgabe nicht genutzter Tickets für spezifische Gruppen aufgenommen werden, wie bspw. Menschen mit Behindertenausweis oder sich im Ausland befindlichen Studierenden.