

Enquetekommission „Norddeutsche Kooperation“ Stellungnahme des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV)

Ausgangslage

Von der Enquetekommission werden Aussagen zu vielfältigen Fragestellungen erwartet, von denen nur einige die Aufgaben des Hamburger Verkehrsverbundes betreffen. Wir möchten in unserer Stellungnahme auf Aspekte der folgenden Fragen eingehen:

- Wie ist die bisherige Arbeit der Metropolregion Hamburg zu bewerten?
- Welche Formen der Zusammenarbeit in Politik, Verwaltung und Landesplanung können die Kooperation in Norddeutschland verbessern?
- Welche Strukturen müssen in Norddeutschland geschaffen werden, um die Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr gemeinsam voranzutreiben? Wie wirken sich weitergehende Kooperationen auf Interessenkonflikte zwischen den Ländern aus?

Bilanz der Arbeit der Metropolregion Hamburg (MRH) und der HVV-Erweiterungen

Durch die gemeinsame Arbeit der Länder und der Kommunen in der MRH entstand ein gemeinsames Grundverständnis für die Notwendigkeit der in den Jahren 2002 und 2004 umgesetzten HVV-Erweiterungen. Das Gebiet der MRH ist nach wie vor deutlich größer als das HVV-Gebiet. Nach den Verbunderweiterungen entspricht das HVV-Gebiet jedoch im Wesentlichen dem Hamburger Pendlereinzugsbereich. Für darüber hinaus gehende Pendlerbeziehungen gibt es in Schleswig-Holstein durch die Verknüpfung von SH- und HVV-Tarif geeignete Angebote. Eine solche flächendeckende tarifliche Verknüpfung gibt es momentan in Niedersachsen nicht – hier wäre ein landesweiter, HVV-kompatibler Niedersachsen-Tarif denkbar. Die Zusammenarbeit zwischen HVV und LVS bzw. NSH ist gut koordiniert und erfolgt auf umfassende Art und Weise.

Weitergehende Formen der Zusammenarbeit in Politik, Verwaltung und Landesplanung

Aus Sicht des ÖPNV bzw. SPNV befürwortet der HVV insbesondere eine engere und intensivere Zusammenarbeit bei der Planung und Umsetzung größerer Infrastrukturprojekte (vgl. nachfolgendes Kapitel). Darüber hinaus erachtet der HVV die Themenfelder Demographischer Wandel und Siedlungsentwicklung als in hohem Maße relevant. Die Herausforderungen, die sich aus beiden Themenfeldern beispielsweise für die Finanzierbarkeit des ÖPNV ergeben, sollten aus Sicht des HVV intensiver auch im regionalen Zusammenhang u.a. mit Aufgabenträgern, Landesplanung und Politik diskutiert und angegangen werden. Dazu zählen unter anderem die Folgen rückläufiger Einwohner- und Schülerzahlen insbesondere in ländlichen Räumen, die deutliche Zunahme älterer und hochbetagter Menschen und die räumliche Dekonzentration der Bevölkerung bei gleichzeitiger Konzentration der Versorgungsinfrastruktur (Daseinsvorsorge und Erreichbarkeit).

Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr sowie Interessenkonflikte zwischen den Ländern

Ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr ist unverzichtbar, wenn die Menschen im Interesse des Klimaschutzes zum Umsteigen vom Auto auf Bus und Bahn bewegt werden sollen. Die stark steigenden Fahrgastzahlen führen jedoch zu Überlegungen darüber, ob das Netz des HVV auch künftig eine ausreichende Kapazität bietet.

Alle Prognosen zum Bevölkerungswachstum gehen davon aus, dass sowohl in Hamburg als auch im unmittelbaren Umland die Bevölkerung zumindest bis 2025 weiter wachsen wird. Allein aus diesem Grund wird künftig nicht weniger, sondern mehr Kapazität im Personennahverkehr benötigt.

Schon heute ist der Eisenbahnknoten Hamburg ein Engpass im Netz der Deutschen Bahn, trotz Zweigleisigkeit und Elektrifizierung aller vom Personenverkehr befahrenen Hauptstrecken. Fern-, Regional- und Güterverkehr werden auf einer hochgradig ausgelasteten, teilweise überlasteten Infrastruktur abgewickelt.

Nachdem der Güterverkehr infolge der weltweiten Finanzkrise im Jahr 2008 stagnierte oder rückläufig war, sind inzwischen wieder die Zugzahlen von vor der Krise erreicht. Mittelfristig ist mit einem weiteren Wachstum zu rechnen. Dies dürfte vor allem den Containerverkehr des Hamburger Hafens in Richtung Süden betreffen, wo es schon heute oft zu Engpässen kommt. Aber auch der Hamburg tangierende Transitverkehr wird zunehmen. Hier ist der Skandinavienverkehr hervorzuheben, der nach der Fertigstellung der festen Fehmarn-Belt-Querung den Weg über Lübeck nehmen wird. Das Problem auch hier: Der zunehmende Güterverkehr steht in Konkurrenz zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Unter den möglichen SPNV-Ausbauprojekten nimmt deshalb aus Sicht des HVV die Strecke Hamburg–Ahrensburg–Lübeck eine herausragende Stellung ein.

Eigene S-Bahn-Gleise (als Linie S4) würden auch auf dieser Verbindung einen dichten Taktfahrplan und weitere Stationen zur besseren Erschließung des Streckeneinzugsbereichs erlauben. Deshalb lässt die S4 einen deutlichen Nachfragezuwachs erwarten.

Aufgrund der gewachsenen Ländergrenzen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein entstehen im Hinblick auf die Investitions- und auch bei den Betriebskosten Finanzierungsschlüssel, die im Einzelfall hinterfragt werden können. Im konkreten Fall der S4 ist bei beiden Ländern inzwischen ein erkennbarer Wille vorhanden, das Projekt entschieden voran zu bringen. Hierfür war ein intensiver Dialog erforderlich. Hier haben es Länder leichter, die ohne einen entsprechenden Abstimmungsprozess mit dem Bund als wichtigstem Finanzier in Verhandlungen eintreten können.

Fazit und Ausblick

Die HVV-Erweiterung wurde nicht zuletzt durch die zunehmende Etablierung des „regionalen Gedankens“ in Politik und Verwaltung befördert, was als Erfolg für die Arbeit der Metropolregion Hamburg zu werten ist. Die Zusammenarbeit zwischen dem erweiterten HVV und den Institutionen des ÖPNV in Schleswig-Holstein hat sich in der

vorliegenden Form bewährt. Hier besteht hinsichtlich der jetzigen Strukturen kein Handlungsbedarf.

Vor allem bei der Realisierung größerer Infrastrukturprojekte könnte aus HVV-Sicht die Zusammenarbeit zwischen den Ländern intensiviert werden, um gegenüber dem Bund entschiedener mit einer Stimme aufzutreten.