

**Schleswig-Holsteinischer Landtag**  
**Kommissionsvorlage 17/29**

**1. Situation**

Ziel der ÖPNV-Politik des Landes Schleswig-Holstein ist ein attraktives Gesamtangebot für die Bürger in Schleswig-Holstein, und damit zu großen Teilen für die Pendler von und nach Hamburg. Verkehr kennt keine Grenzen, d.h. die Fahrgäste interessieren sich nicht für Kreis, Landes-, Tarif- oder Verbundgrenzen oder Zuständigkeiten der Aufgabenträger, sie wollen ein Gesamt-ÖPNV-Angebot für den Verkehrsraum im Norden mit (Schleswig-Holstein und Hamburg ohne Anteile Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern)

- etwa 4,5 Mio. Einwohnern, etwa 2 Mio. PKW,
- jährlich 30 Mio. Zugkm, 11 Mio. U-Bahn-km und 500 Mio. Buskm,
- 50 Bus- und 6 SPNV-bzw. U-Bahn-Unternehmen,
- 10 bis 20 % Marktanteil des ÖPNV, täglich etwa 20 Mio. Personenkm, 7 Mio. Fahrgäste
- jährlich über 2 Mrd. DM Umsatz, über 15 000 Arbeitsplätze.

Dieser Verkehrsraum entwickelt sich besonders im Raum Hamburg dynamisch, die Marktposition des ÖPNV zum PKW bleibt trotz großer Nachfragesteigerungen und vieler erfolgreicher Projekte schwierig.

Die Bürger fordern vom Nahverkehr

- Transparente und einfache Tarifgestaltung
- Informationen über Bahn und Bus
- Mehr Züge und Busse, bessere Abstimmung der Angebote

Politik, Wirtschaft und Europäische Union fordern:

- Hohe Qualität zu geringen Kosten für Kunden und Aufgabenträger
- Moderne und effiziente Strukturen
- Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV, ÖPNV als Standortfaktor

Die Verkehrsunternehmen fordern

- Planungssicherheit
- Unterstützung
- Faire Wettbewerbsbedingungen

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein (1995) fordert u.a.:

- Eine ausreichende ÖPNV-Bedienung und ein einheitliches ÖPNV-Angebot
- Ein landeseinheitliches Tarifsysteem
- Die Zusammenarbeit der Aufgabenträger.

Seit der Regionalisierung 1995 ist viel erreicht, besonders im Schienenpersonennahverkehr. Der Markt reagiert sehr positiv mit knapp 30 % mehr Kunden im SPNV in Schleswig-Holstein, einem gestiegenen Marktanteil und höherer Kundenzufriedenheit.

# Enquetekommission „Norddeutsche Kooperation“ 1.11.2010

## LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft

### 2. Bewertung der Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit der Aufgabenträger HVV, LNVG, VMV und LVS ist gut. HVV und LVS haben dazu einen Kooperationsvertrag geschlossen. Berücksichtigt werden die unterschiedlichen Strukturen der Partner und die daraus abgeleiteten Ziele:

Der HVV ist eher großstädtisch orientiert mit günstigen Fahrpreisen, kurze Reiseweiten und nachfrageorientierter Angebotsgestaltung.

LNVG, VMV und LVS sind eher dezentral orientiert, großenteils ländlicher Raum mit langen Reiseweiten und höhere Fahrpreisen, angebots- und wettbewerbsorientierte Angebotsgestaltung.

### 3. Weiterentwicklung

Verschiedene Untersuchungen (u. a. Marktforschungsuntersuchung zum ÖPNV in SH 2009, Untersuchung zur Auswirkung des demografischen Wandels auf den SPNV in SH 2008, Organisation des Nahverkehrs 2010), zeigen die Notwendigkeit, Hamburg und Schleswig-Holstein als einen Nahverkehrsraum zu betrachten und den Nahverkehr als Gesamtsystem weiterzuentwickeln.

Kernaussagen:

1. Sehr viele Pendler zwischen HH und SH (übrigens auch aus Hamburg heraus nach Schleswig-Holstein) – Tendenz zunehmend auch für längere Reiseweiten.
2. Die kommende Generation hat ein ÖPNV-affineres Bewusstsein. Zunehmend Bereitschaft zum Verzicht auf das eigene Auto bei entsprechend gutem Angebot (dies bestätigt auch die Untersuchung zur Mobilität in Deutschland MiD).
3. Für ein flächendeckend gutes ÖPNV-Angebot sind Kunden zunehmend bereit, einen angemessenen Preis zu zahlen.
4. Das vorhandene ÖPNV-Angebot muss auch in der Fläche gut kommuniziert werden.
5. Die Organisation der Aufgabenträger sollte weiterentwickelt und die Zusammenarbeit verstärkt werden.

Um die prognostizierten Entwicklungen möglichst sinnvoll zu unterstützen ist weiterhin eine sehr enge Zusammenarbeit der Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein notwendig. Das gemeinsame Bekenntnis, den Nahverkehrsraum FHH und SH zukunftsfähig weiter zu entwickeln, könnte z.B. in einem gemeinsamen Nahverkehrsplan formuliert werden.

Langfristig könnte daher auch die Gründung eines gemeinsamen Verkehrsverbundes sinnvoll sein. In diesem Fall müsste aber sichergestellt werden, dass die Interessen des ländlichen Raumes auch weiterhin ausreichend berücksichtigt werden. Damit wird die gemeinsame Planung und Kommunikation der zentralen Projekte verbessert:

- Ausbau der Bahninfrastruktur (Knoten Hamburg mit Achsenkonzept)
- Gemeinsames Bahn- und Busangebot mit innovativen Produkten
- Weiterentwicklung Tarifsysteme
- Kommunikation des Gesamtsystems.