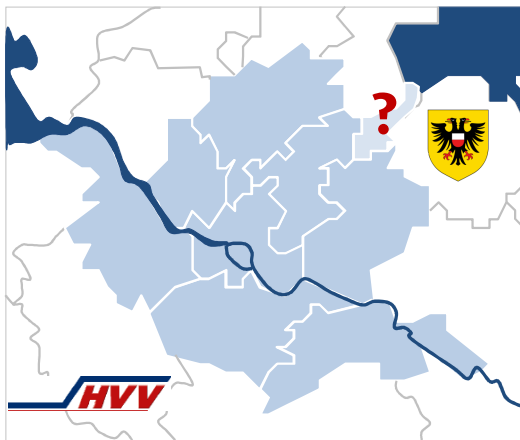


Positionspapier

Integration der Hansestadt Lübeck in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV)

Ausgangssituation und Ziele – Verkehrliche Effekte –
Auswirkungen aus gesamtwirtschaftlicher Sicht – Empfehlungen



Impressum

Erstellt im Auftrag von:

Hansestadt Lübeck
2.020 Fachbereichscontrolling
Kronsfordter Allee 2-6, Haus Trave
23539 Lübeck

+49(0)451.122-0 (Fax -1221)
www.luebeck.de

Projektarbeitskreis:
Senator Sven Schindler
Senator Franz-Peter Boden
Ralf Kuschmierz
Willi Nibbe
Doris Drochner
Jörg Blank
Michael Lange

Unter Beteiligung von:
Verwaltung der Hansestadt Lübeck
Stadtverkehr Lübeck GmbH
Industrie- und Handelskammer Lübeck
Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH
Lübeck- und Travemünde Marketing GmbH

Erstellt durch:

mobilité
Unternehmensberatung GmbH
Bismarckstraße 27-29
50672 Köln

+49(0)221.92 18 27-0 (Fax -29)
www.mobilite.de

Projektteam:
Dipl.-Ing. Dipl.-Wirt.Ing. Jörg Sarnes (Projektleiter)
+49(0)221.92 18 27-11 | joerg.sarnes@mobilite.de

Dipl.-Kfm. Nils Hansen
Dipl.-Kfm. Peter Kampmeier

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation und Ziele	3
2. Vorgehensweise und Datengrundlagen	6
3. Verkehrliche Effekte	9
3.1 Räumliche und tarifliche Veränderungen	10
3.2 Preis-, Nachfrage- und Einnahmeveränderungen	15
3.3 Sonstige Effekte	19
3.4 Finanzierungsbedarf	20
3.5 Chancen und Risiken aus verkehrlicher Sicht	23
4. Auswirkungen aus gesamtwirtschaftlicher Sicht	24
4.1 Zielsetzung und Vorgehen	24
4.2 Prognose und Bewertung für den Bereich »Einwohner«	28
4.3 Prognose und Bewertung für den Bereich »Wirtschaft«	32
4.4 Prognose und Bewertung für den Bereich »Klima«	34
4.5 Zusammenfassung der gesamtwirtschaftlichen Effekte	36
5. Fazit und Empfehlungen	37

1. Ausgangssituation und Ziele

Demographische Herausforderungen

Der Wettbewerb der Kommunen um Unternehmen, Facharbeiter und Einwohner wird intensiver. Für die Hansestadt Lübeck wird für das kommende Jahrzehnt eine negative Bevölkerungsentwicklung mit einem Rückgang der Einwohnerzahl um -2% bis 2020 bzw. -4% bis 2025 prognostiziert.¹ Das entspricht einem absoluten Bevölkerungsrückgang um 8 400 Einwohner bis 2025.

Hingegen wird für die nördlichen Hamburger Randkreise eine positive Bevölkerungsentwicklung mit einem Wachstum zwischen +2% und +6% bis 2025 prognostiziert.²

¹ Quelle: Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2010

² Quelle: Bertelsmann Stiftung, Wegweiser Kommune

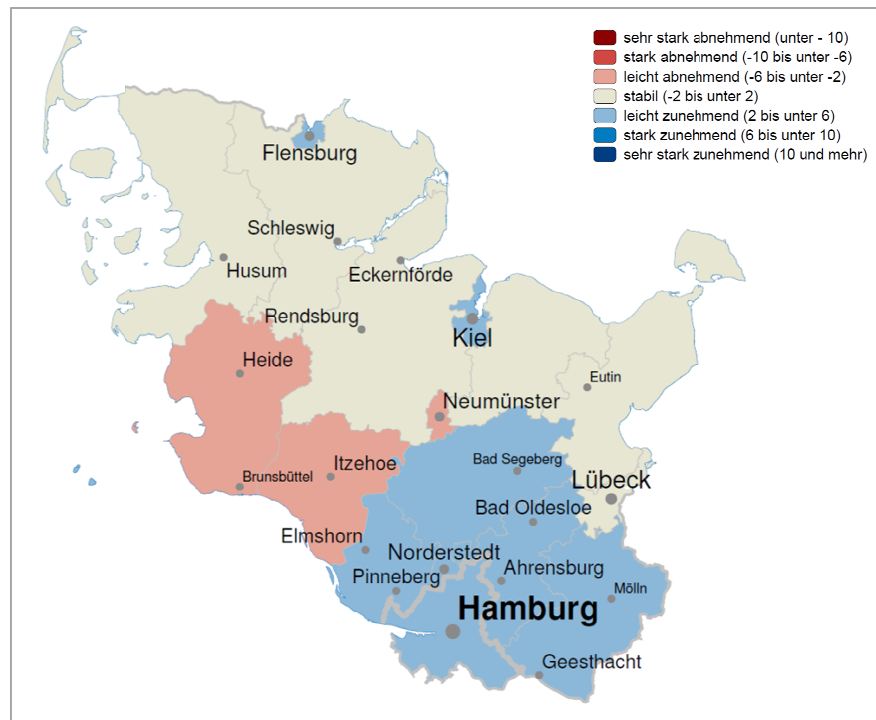


Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein und Hamburg bis 2025³

Der demographische Wandel erfordert das aktive Handeln der Politik, um die Attraktivität des Standortes »Hansestadt Lübeck« weiter zu erhöhen und um – im Vergleich zu den Kreisen im Hamburger Umland – nicht ins Hintertreffen zu geraten.

Die Mobilität und Flexibilität der Bevölkerung steigt. Damit geht ein gestiegenes Bedürfnis nach integrierten Verkehrsangeboten einher. Unstrittig ist die hohe Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und der Vernetzung mit der Metropolregion Hamburg für den Wohn- und Wirtschaftsstandort Lübeck.

Übergeordneter
strukturpolitischer Rahmen

Die Integration der Hansestadt Lübeck in den HVV ist ein Maßnahmenbaustein, der im Kontext weiterer Bestrebungen Lübecks zur Aufnahme in die Metropolregion Hamburg und der geplanten festen Fehmarnbeltquerung steht.

Zwischen Lübeck und der Metropolregion Hamburg bestehen ausgeprägte verkehrliche Verflechtungen, die eine wesentliche Grundlage für wirtschaftliche Beziehungen zwischen den genannten Räumen bilden. Es ist daher davon auszugehen, dass der Wirtschaftssektor der Hansestadt Lübeck in hohem Maße von einer guten verkehrlichen Vernetzung mit Ham-

³ Quelle: Bertelsmann Stiftung, Wegweiser Kommune

burg und von einem prosperierenden Metropolzentrum profitiert. Dies wurde in einer 2007 veröffentlichten Studie, in der die Metropolregionen Deutschlands hinsichtlich ihrer Effekte auf umliegende Regionen untersucht wurden, für die Hansestadt Lübeck bekräftigt.⁴

Anbieter von hochwertigen Dienstleistungen siedeln sich gemäß der Theorie über Agglomerationseffekte oftmals im verkehrstechnisch gut erschlossenen Umland von Metropolen an.⁵ Aufgrund der stark dienstleistungsbezogenen Branchenschwerpunkte der Hansestadt Lübeck (u. a. Logistik, Medien/IT, Gesundheitswirtschaft) kann von positiven Agglomerationseffekten zwischen dem Metropolzentrum Hamburg und der Lübecker Wirtschaft ausgegangen werden.

*Nahverkehrs-
organisation*

Der Schleswig-Holstein-Tarif ermöglicht bereits heute als landesweiter Tarifverbund die Nutzung von Bus und Bahn in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg mit nur einem Ticket – so auch zwischen Lübeck und Hamburg. Somit würde die Integration von Lübeck in den HVV u. a. einen Wechsel von einem Tarifverbund zu einem anderen Tarifverbund bedeuten.

Nicht nur die Hansestadt Lübeck denkt über einen Beitritt zum HVV nach. Bereits im Jahr 2002 wurde der HVV auf die nördlichen Hamburger Randkreise ausgeweitet. Im Jahr 2004 erfolgte die Erweiterung auf die niedersächsischen Nachbarkreise. Die Diskussion über die Integration weiterer Gebiete ist damit nicht beendet. In Schleswig-Holstein sind es neben der Hansestadt Lübeck der Kreis Steinburg sowie die Stadt Neumünster, in denen politische Forderungen nach einem Beitritt zum HVV laut geworden sind.

Zielsetzung

Ziel einer möglichen Integration der Hansestadt Lübeck in den HVV ist es, die Attraktivität Lübecks als Wohn- und Wirtschaftsstandort weiter zu stärken und die Vernetzung mit der Metropolregion Hamburg weiter zu intensivieren. Der demographischen Entwicklung soll entgegengesteuert und die Bevölkerungszahlen stabilisiert werden.

Eine HVV-Integration Lübecks würde spürbare Veränderungen beim Fahrscheinsortiment und dem Fahrpreisniveau sowie im Bereich der Öffentlichkeitswirksamkeit und des Marketings bewirken. Dadurch werden signifikante finanzielle, verkehrliche und gesamtwirtschaftliche Effekte verursacht, die es zu prognostizieren und bewerten gilt.

Die Nachfrageeffekte der HVV-Integration sollen anhand von Preisvergleichen zwischen SH-Tarif und HVV-Tarif für den Stadtverkehr Lübeck, die

⁴ vgl. Eckey/Kosfeld/Türk: Regionale Entwicklung mit und ohne räumliche Spillover Effekte, Volkswirtschaftliche Diskussionsbeiträge, Universität Kassel, 2007

⁵ vgl. ebd.

Relation Lübeck-Hamburg⁶ und den Lübeck-Umland-Verkehr abgeschätzt werden.

In einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung sollen die Effekte der HVV-Integration auf die folgenden Zielgruppen abgeschätzt werden:

- Pendler, die Lübeck verstärkt zum Wohnstandort machen könnten
- Tagestouristen aus Hamburg (Freizeit und Einkauf)
- Fachkräfte für Lübecker Wirtschaftsunternehmen
- Allgemeinheit (Klimaschutzeffekte)

Die finanziellen Auswirkungen, insbesondere Mindereinnahmen durch den HVV-Tarif, müssen abgeschätzt und dem erwarteten Nutzen gegenüber gestellt werden. Abschließend muss eine politische Entscheidung bezüglich der Bestrebungen für eine mögliche HVV-Integration getroffen werden. Das Positionspapier soll dazu als Entscheidungsgrundlage dienen und den weiteren Untersuchungsbedarf transparent machen.

2. Vorgehensweise und Datengrundlagen

Das vorliegende Positionspapier wurde im ersten Halbjahr 2011 von der mobilité Unternehmensberatung GmbH unter Beteiligung der Verwaltung der Hansestadt Lübeck, der Stadtverkehr Lübeck GmbH, der Industrie- und Handelskammer Lübeck, der Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH und der Lübeck-Travemünde Marketing GmbH erarbeitet.

Das Positionspapier basiert auf den Ergebnissen eines abgeschlossenen Projektes, welches sich in drei Phasen gliederte:



Bestandsaufnahme

In der ersten Projektphase erfolgte zunächst eine Bestandsaufnahme der relevanten Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrsdaten der Hansestadt Lübeck.

Tab. 1 gibt einen Überblick der wichtigsten zur Erstellung des Positionspapiers verwendeten Datengrundlagen und Informationsmaterialien.

⁶ Der Begriff »Relation Lübeck-Hamburg« beinhaltet beide Fahrtrichtungen, also » von Lübeck nach Hamburg« und »von Hamburg nach Lübeck«

Bevölkerung	Quelle / Herausgeber	Jahr
Wegweiser Kommune (online-Portal)	Bertelsmann-Stiftung	2011
Bevölkerungsprognose 2010-2025	HL, Bereich Logistik, Statistik und Wahlen	2010
Gesamtwirtschaftliche Folgen des demographischen Wandels	Mannheimer Forschungsinstitut Ökonomie und demographischer Wandel	2004
Wirtschaft	Quelle / Herausgeber	Jahr
Einzelhandelsmonitor HL 2010/2011	Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH	2011
Kommunaler Finanzausgleich HL 2010/2011	HL, Bereich Haushalt und Steuerung	2011
Steuereinnahmen HL 1990-2014	HL, Bereich Haushalt und Steuerung	2011
Presseinformationen der Lübeck und Travemünde Tourist-Service GmbH	Lübeck und Travemünde Tourist-Service GmbH	2010
Strategischer Handlungsrahmen der Metropolregion Hamburg 2011-2013	Regionalrat der Metropolregion Hamburg	2010
Verkehr	Quelle / Herausgeber	Jahr
Fahrplan-, Linien und Tarifinformationen Lübeck	Stadtverkehr Lübeck GmbH	2011
Erlös- und Einnahmedaten Stadtverkehr Lübeck	Stadtverkehr Lübeck GmbH	2010
Landesweiter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in SH 2008-2012	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-	2009
Mobilität in Deutschland - MiD 2008	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	2009
Perspektive SPNV im Bereich des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV)	Intraplan Consult GmbH	2009
Gute Verkehrsanbindungen sichern Wachstum und Beschäftigung - Positionspapier IHK zu Lübeck	IHK zu Lübeck	2008
2. Regionaler Nahverkehrsplan HL	HL, Fachbereich Planen und Bauen	2005
Verkehrsentwicklungsplan HL	HL, Fachbereich Planen und Bauen	2000
Themen übergreifend	Quelle / Herausgeber	Jahr
Statistisches Jahrbuch - Lübecker Zahlen 2009/2010	HL, Bereich Logistik, Statistik und Wahlen	2010
Integriertes Stadtentwicklungskonzept HL	HL, Fachbereich Planen und Bauen	2010
Regionale Effekte mit und ohne Räumliche Spillover Effekte	Universität Kassel	2007
Standortpräferenzen, intraregionale Wanderungen und Verkehrsverhalten	Raumforschung und Raumordnung	2005

Tab. 1: Datengrundlagen und Informationsmaterialien nach Themenbereichen (Auszug der wichtigsten Quellen)

Experteninterviews

In einem zweiten Schritt wurden telefonische Fachgespräche zum Thema »Wirkung von Verbundintegrationen« mit Verkehrsexperten aus den Metropolregionen Hamburg, Nürnberg, Rhein-Neckar und Sachsen-Dreieck geführt (vgl. Abb. 2).

Verkehrliche Effekte

In Phase 2 wurde der Fall »Lübeck tritt dem HVV bei« aus verkehrlicher Sicht prognostiziert und bewertet. Hierzu wurden Nachfrage- und Einnahmeeffekte der HVV-Integration durch Preisvergleiche ermittelt. Diese wurden iterativ in telefonischen und persönlichen Gespräche mit den lokalen Verkehrsexperten der Stadtverkehr Lübeck GmbH abgestimmt.

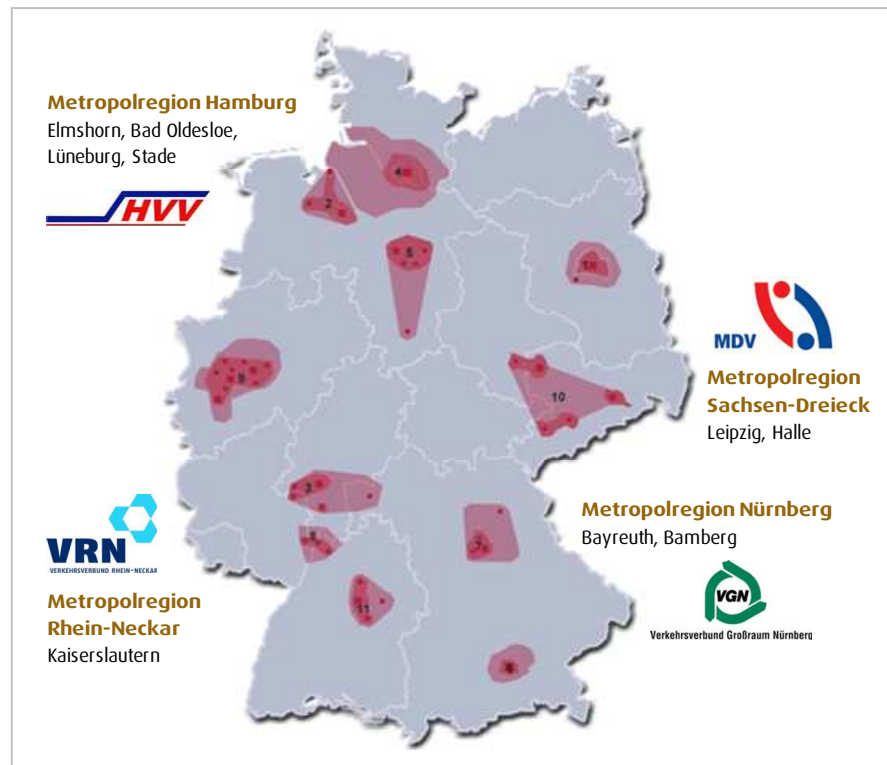


Abb. 2: Für die Experteninterviews ausgewählte Metropolregionen, Verkehrsverbünde und Städte

Gesamtwirtschaftliche Effekte

Anschließend wurden in der dritten Projektphase die Auswirkungen der HVV-Integration aus gesamtwirtschaftlicher Sicht untersucht. Es wurden telefonische und persönliche Gespräche mit der Industrie- und Handelskammer Lübeck, dem Bereich Haushalt und Steuerung der Lübecker Verwaltung und der Klimaleitstelle Lübeck geführt. Zudem wurden Datengrundlagen und Informationsmaterialien der Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH und der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH zur Prognose und Bewertung der gesamtwirtschaftlichen Effekte verwendet.

Projektarbeitskreis

Die Entstehung des Positionspapiers wurde von einem Projektarbeitskreis begleitet und unterstützt (siehe Impressum). Da es um die Erarbeitung eines Meinungsbildes aus Lübecker Sicht ging, wurde in diesem ersten Schritt von der Einbindung weiterer Betroffener abgesehen.

3. Verkehrliche Effekte

HVV-Gebiet heute

Der Hamburger Verkehrsverbund umfasst das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg, der nördlichen Randkreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg sowie der südlichen Randkreise Lüneburg, Harburg und Stade. Etwa 3,37 Mio. Einwohner wohnen im Einzugsbereich des HVV, der sich auf einer Gesamtfläche von 8 616 km² ausdehnt.⁷



Abb. 3: Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes heute (Quelle: HVV)

Im Folgenden werden die Situation und die verkehrlichen Effekte beschrieben, die sich durch die Integration der Hansestadt Lübeck in den HVV ergeben. Fahrpreisänderungen hätten Nachfrage- und Einnahmeneffekte zur Folge, die anhand von Verkaufsdaten und Erfahrungswerten analysiert und prognostiziert werden.

⁷ Quelle und weitere Fakten zum HVV im Internet unter www.hvv.de/pdf/wissenwertes/downloads/Zahlenspiegel-2009.pdf

3.1 Räumliche und tarifliche Veränderungen

Ausgangssituation

Die Lübecker Bürgerinnen und Bürger benötigen seit 2005 für alle Bus- und Bahnfahrten in Schleswig-Holstein nur noch einen Fahrschein, auch wenn sie das Verkehrsmittel oder das Verkehrsunternehmen wechseln. Möglich ist dies aufgrund des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif), der ab dem 01.08.2011 auch im Stadtgebiet Lübeck gelten wird. Der SH-Tarif gilt außerdem für Fahrten in den HVV nördlich der Elbe bzw. den gesamten Großbereich Hamburg.

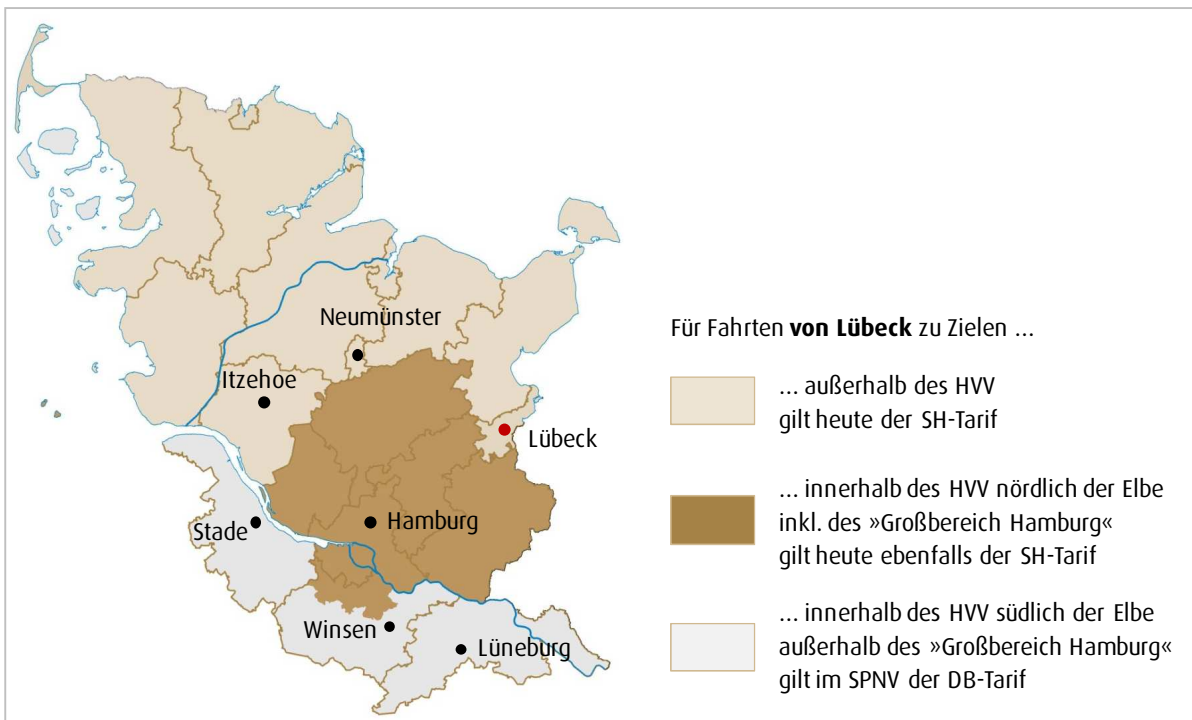


Abb. 4: Geltungsbereich HVV- und SH-Tarif bezogen auf Fahrten von Lübeck zu unterschiedlichen Zielen (Stand 01.08.2011)

Räumliche Abgrenzung

Mit dem Beitritt Lübecks zum HVV würde die HVV-Verbundgrenze nach Nordosten verschoben werden. Innerhalb des Gebietes der Hansestadt Lübeck sowie für Fahrten nach Süden und Südwesten würde der HVV-Tarif gelten. Zu allen anderen Zielen in Schleswig-Holstein außerhalb des HVV, so auch in den Kreis Ostholstein inkl. der durch den Stadtverkehr Lübeck bedienten Städte und Gemeinden, wie Bad Schwartau, Stockelsdorf und Ratekau, würde weiterhin der SH-Tarif gelten. Eine Einbeziehung dieser Gebiete in den HVV ist unwahrscheinlich, da die Verbundzugehörigkeit im HVV stets über die Grenzen der Kreise und kreisfreien Städte definiert wird. Das Verbundgebiet, in dem der Fahrgast mit einem Ticket verschiedene Verkehrsunternehmen nutzen kann, würde über den Großbereich Hamburg nach Süden erweitert werden, z. B. bis nach Lüneburg und nach Stade.

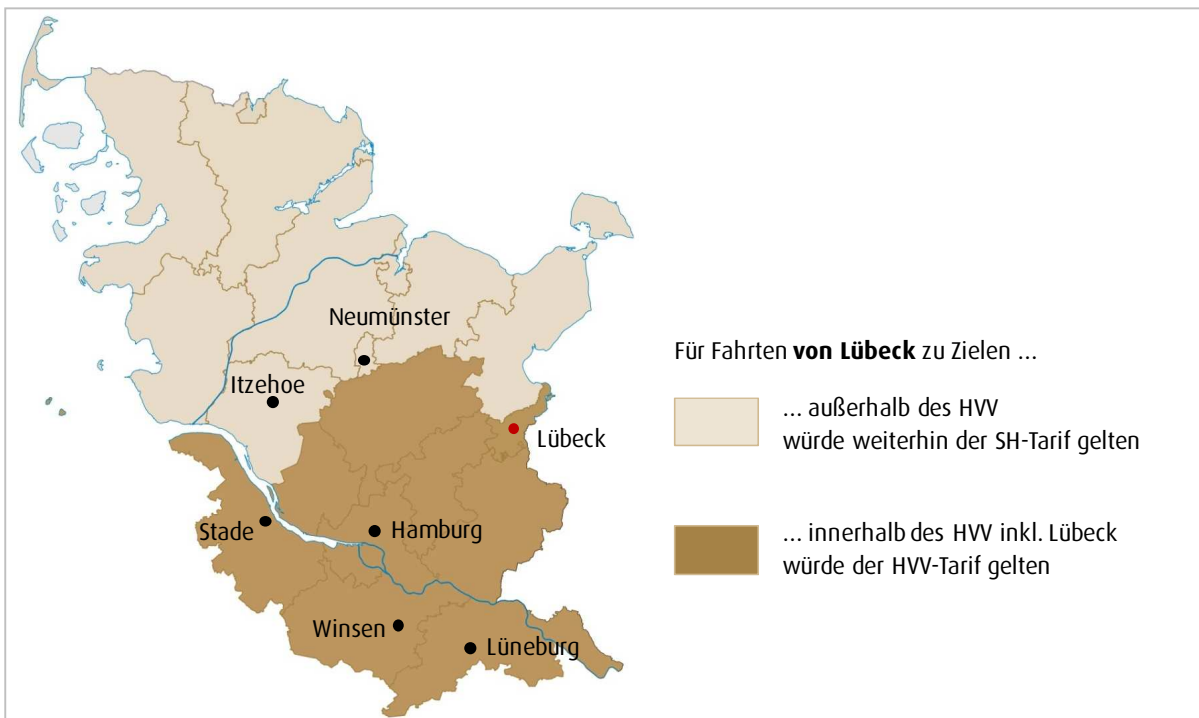


Abb. 5: Geltungsbereich HVV- und SH-Tarif nach Integration Lübecks in den HVV bezogen auf Fahrten von Lübeck zu unterschiedlichen Zielen

Tarifliche Änderung

Im Vergleich zum SH-Tarif hält der HVV-Tarif ein ausgeprägt zielgruppenspezifisches Sortimentsangebot vor. Für alle relevanten Zielgruppen kann der Kunde je nach Nutzungsintensität, zeitlichen und räumlichen Mobilitätsbedürfnissen zwischen mehreren Tarifangeboten wählen. So gibt es z. B. spezielle Tarifprodukte für Senioren, Berufspendler und Jugendliche. Auch für das Segment »Freizeitverkehr« werden verschiedene Tageskarten, Gruppenkarten sowie Monatskarten und Abonnements mit tageszeitlich eingeschränkter Gültigkeit angeboten.



Abb. 6: Ausschnitt aus dem Sortimentsangebot des HVV

Der Nutzen für die Lübecker Bürgerinnen und Bürger ist unterschiedlich ausgeprägt. Die Attraktivität des HVV-Tarifs unterscheidet sich je nach Reiseweite und Fahrtbedürfnis. Aus diesem Grund werden im Folgenden für den Regionalverkehr auf der Relation Lübeck-Hamburg, den Stadtverkehr Lübeck und den Stadt-Umland-Verkehr Lübeck differenzierte Preisbetrachtungen angestellt (vgl. Abb. 8).

HVV-Tarifsystematik

Für die Ausarbeitung der Preisunterschiede zwischen dem SH-Tarif und dem HVV-Tarif wurde unterstellt, dass der HVV-Tarif in seiner grundsätzlichen Systematik unverändert angewendet wird.⁸ Der HVV-Tarif müsste jedoch um mindestens eine weitere Preisstufe ergänzt werden, um ein hinsichtlich der Tarifiergiebigkeit annähernd akzeptables Preisniveau im Regionalverkehr zu erreichen (vgl. Abb. 7).

Darüber hinaus wird angenommen, dass die Einteilung der Tarifzonen in Lübeck nicht verändert wird und das gesamte Stadtgebiet in einem zusätzlichen Ring F liegen wird (relevant für die Preisbildungsregel im Bartarif ab der Preisstufe 3).

⁸ Nähere Informationen zum HVV-Tarif im Internet unter www.hvv.de/fahrkarten/



Abb. 7: Entwurf des HVV-Tarifzonenplans inkl. Lüneburg (Ausschnitt)

HVV-Preisstufen

Es wurde unterstellt, dass sowohl im Bartarif als auch bei Zeitkarten jeweils eine zusätzliche Preisstufe ergänzt wird, um sich dem Preisniveau des SH-Tarifs auf längeren Strecken anzunähern und somit die Mindereinnahmen zu begrenzen. Die Einführung einer zusätzlichen Preisstufe ist durch die größere Entfernung auf der Hauptrelation Hamburg Hbf. – Lüneburg Hbf. (63 Tarif-km nach dem früheren DB-Tarif) gerechtfertigt (zum Vergleich: Hamburg Hbf. – Stade 54 Tarif-km, Hamburg Hbf. – Lüneburg 50 Tarif-km).

Das Preisniveau auf der Strecke Lüneburg-Hamburg könnte damit ohne Auswirkungen auf das heutige HVV-Gebiet angehoben werden. Aus Gründen der Konsistenz für die Preisobergrenze würde dabei gelten, dass der Tarif nicht durch »Stückelung« zweier Teilpreise unterlaufen werden darf.

HVV-Preisstufe	Einzelkarte	9-Uhr-Tageskarte	Ganz-tageskarte	9-Uhr-Gruppenkarte
1 Zone	1,80 €			
2 Zonen	2,35 €	5,50 €	6,80 €	9,60 €
1-2 Ringe	2,80 €			
3 Ringe	4,65 €	9,10 €	10,30 €	14,70 €
4 Ringe	6,20 €	11,00 €	13,60 €	19,20 €
5 Ringe ¹⁾	7,65 €	14,60 €	17,10 €	24,30 €
Gesamtbereich ²⁾	9,50 €	16,50 €	20,40 €	28,80 €

1) heutige Preisstufe für den HVV-Gesamtbereich

2) zusätzliche Preisstufe

Tab. 2: Preistafel HVV-Bartarif mit zusätzlicher Preisstufe am Beispiel des Erwachsenentarifs (Preisstand 01.08.2011)

Auch HVV-Zeitkarten könnten mit einer weiteren Preisstufe angeboten werden.

HVV-Preisstufe	Allgemeine Karten	CC-Karten	Senioren-Karten
1 Zone	36,50 €		
2 Zonen	47,10 €	25,40 €	25,40 €
3 Zonen	64,80 €	29,00 €	
4 Zonen	74,90 €		
5 Zonen	93,30 €	41,90 €	41,90 €
6 Zonen	113,30 €		
7 Zonen	132,80 €	56,60 €	56,60 €
8 Zonen ¹⁾	149,80 €	68,00 €	68,00 €
Gesamtbereich ²⁾	168,20 €	85,60 €	85,60 €

1) heutige Preisstufe für den HVV-Gesamtbereich

2) zusätzliche Preisstufe

Tab. 3: Preistafel HVV-Abonnements mit zusätzlicher Preisstufe am Beispiel des Erwachsenentarifs (Preise pro Monat, Stand 01.08.2011)

HVV-Preisstufe	GKA plus
3 Ringe	58,50 €
5 Ringe ¹⁾	95,00 €
Gesamtbereich ²⁾	133,40 €

1) heutige Preisstufe für den HVV-Gesamtbereich

2) zusätzliche Preisstufe

Tab. 4: Preistafel HVV-Großkundenabonnement (GKA) plus mit zusätzlicher Preisstufe am Beispiel des Erwachsenentarifs (Preise pro Monat, Stand 01.08.2011)

3.2 Preis-, Nachfrage- und Einnahmeveränderungen

Die mit einem möglichen HVV-Beitritt verbundenen Preis-, Nachfrage- und Einnahmeffekte wurden für drei Raumkategorien untersucht.⁹

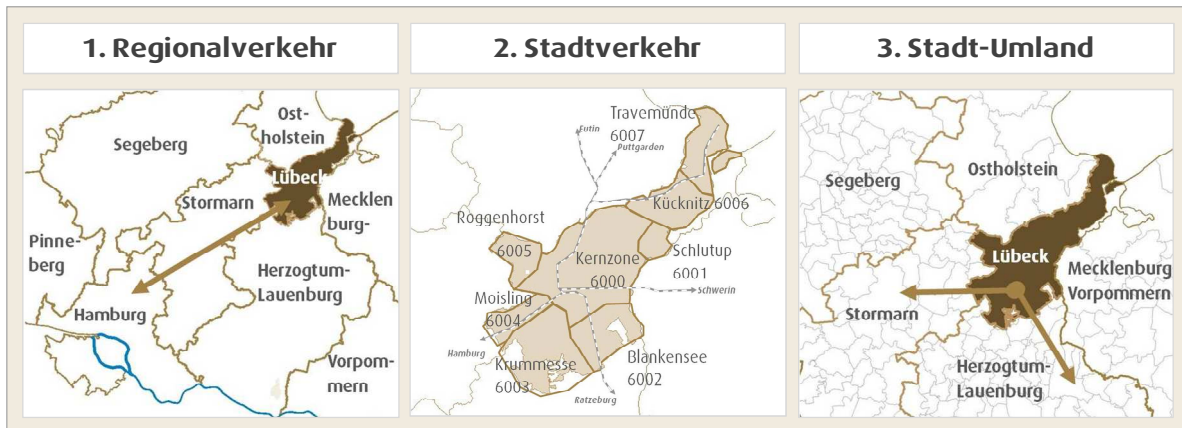


Abb. 8: Untersuchte Raumkategorien

3.2.1 Effekte im Regionalverkehr (Hamburg – Lübeck)

Effekte im Regionalverkehr Der Hauptkudennutzen des HVV-Tarifs konzentriert sich auf die Relation Hamburg-Lübeck. In allen Segmenten, vom Gelegenheitsnutzer bis zum Berufspendler, liegen die HVV-Preise trotz zusätzlicher Preisstufe weit unterhalb des Preisniveaus im SH-Tarif. Höhere Preise sind unter der Prämisse, dass der HVV-Tarif nicht grundsätzlich überarbeitet wird, aus Konsistenzgründen nicht möglich.

Auch mit einer zusätzlichen Preisstufe bliebe der HVV-Tarif insgesamt noch deutlich unter dem Preisniveau des SH-Tarifs.

⁹ Alle im Positionspapier genannten Preise und Einnahmen sind inkl. Mehrwertsteuer.

Ticket SH	Preis SH	Ticket HVV	Preis HVV	Delta
Einzelfahrkarte Erwachsene	12,55 €	Einzelkarte	9,50 €	-24%
Einzelfahrkarte Erwachsene SHC / BC ¹⁾	9,40 €	Einzelkarte	9,50 €	1%
Einzelfahrkarte Kinder	7,55 €	Einzelkarte Kind	2,00 €	-74%
Einzelfahrkarte Kinder SHC / BC ¹⁾	5,65 €	Einzelkarte Kind	2,00 €	-65%
Tageskarte Erwachsene	24,10 €	Ganztageskarte	20,40 €	-15%
Tageskarte Erwachsene	24,10 €	9-Uhr-Tageskarte	16,50 €	-32%
Kleingruppenkarte	31,10 €	9-Uhr-Gruppenkarte	28,80 €	-7%

1) Schleswig-Holstein-Card / Bahncard

Ticket SH	Preis SH	Ticket HVV	Preis HVV	Delta
Abonnement Erwachsene	191,67 €	Abonnement Erwachsene	168,20 €	-12%
Abonnement Erwachsene	191,67 €	CC-Abonnement Erwachsene	85,60 €	-55%
Abonnement Erwachsene	191,67 €	Senioren-Abonnement Erwachsene	85,60 €	-55%
Abonnement Erwachsene	191,67 €	Abonnement Erwachsene GKA plus	133,40 €	-30%

Tab. 5: Preisveränderungen für die Strecke Hamburg-Lübeck für ausgewählte Sortimente
(Preisvergleich zum Stichtag 01.08.2011)

Nachfrageveränderungen Die günstigen Preise im HVV bieten wirksame Anreize, häufiger oder gar regelmäßig die Bahn auf der Relation Hamburg-Lübeck zu nutzen. Nach Erfahrungswerten kann mit einer zusätzlichen Nachfrage aufgrund preislicher Effekte von 50 000 beförderten Personen pro Jahr gerechnet werden.

Mindereinnahmen Die durch die Preissenkung entstehenden Mindereinnahmen wurden auf 1,8 Mio. € abgeschätzt.¹⁰ Darin sind die zusätzlichen Einnahmen durch die höhere Nachfrage bereits berücksichtigt. Der größte Teil dieser Summe sind »Mitnahmeeffekte« durch Fahrgäste, die das Bahnangebot heute bereits nutzen, zukünftig aber viel Geld sparen.

3.2.2 Effekte im Stadtverkehr Lübeck

Die Einführung des HVV-Tarifs hätte für den Stadtverkehr Lübeck sowohl Preissteigerungen als auch Preissenkungen zur Folge. Reguläre Einzel- und Monatskarten sowie Abonnements sind im Durchschnitt etwas teurer, Tageskarten und Zeitkarten mit zeitlichen Ausschlusszeiten in der Regel wesentlich günstiger als der SH-Tarif.

ÖPNV-Gelegenheitsnutzer Für gelegentliche ÖPNV-Nutzer lassen sich die Veränderungen durch den HVV-Tarif wie folgt charakterisieren:

- Einzelkarten etwas teurer (außer Kinder bzw. Erwachsene Preisstufe 3)

¹⁰ Eine genaue Berechnung mit aktuellen Verkaufszahlen, wie diese für den Stadtverkehr Lübeck durchgeführt wurde, war nicht möglich, weil der Betreiber auf der Relation, die Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, noch nicht in die Projektbegleitung einbezogen wurde.

- Tageskarten preiswerter
- Keine Mehrfahrten- und Kurzstreckenkarte vorgesehen
- Preisstufe 3 im Bartarif (1-2 Ringe) weit über die Stadtgrenze hinaus gültig (u. a. nach Reinfeld, Ratzeburg und Mölln)

Preisbeispiele:

- Einzelkarte Erwachsene Preisstufe 2: 2,35 € (+2% gegenüber dem SH-Tarif)
- 9-Uhr-Tageskarte Erwachsene Preisstufe 3: 6,80 € (-43% ggü. SH-Tarif, inkl. der Mitnahme von bis zu drei Kindern)

Pendler und Vielfahrer

Für Pendler und Vielfahrer lassen sich die wesentlichen Veränderungen folgendermaßen zusammenfassen:

- Monatskarten und Abos werden teurer
- Zusätzliche, sehr viel günstigere Angebote mit eingeschränkter zeitlicher Geltung (CC- und Seniorenkarte)
- Firmenangebote für den Stadtverkehr Lübeck kaum attraktiv, da sie nicht auf kurze Distanzen ausgerichtet sind (kleinste Bezugsgröße sind drei Ringe)

Preisbeispiele:

- Abonnement Preisstufe 3: 64,80 € (+14%)
- CC-Abonnement Preisstufe 3: 29,00 € (-49%)
- Großkundenabonnement GKA plus (3 Ringe): 58,50 € (+3%)

Schüler und Auszubildende

Bei Zeitkarten für Schüler- und Auszubildende gibt es folgende Änderungen:

- Schülerkarten im Nahbereich teurer, für das gesamte Stadtgebiet günstiger
- Rabatt für Geschwister bei Schülerkarten
- Zeitkarten für Auszubildende teurer (Firmenangebote wie für Erwachsene kaum attraktiv)

Preisbeispiele:

- Schülermonatskarte Preisstufe 3: 42,50 € für die Hauptkarte (-19%), 34,00 € für die Geschwister-Nebenkarte (-35%)
- Monatskarte Azubi Preisstufe 2: 43,50 € (+7%)

Nachfrageveränderungen

Etwa 60% der beförderten Personen im Stadtverkehr Lübeck müssten nach dem HVV-Tarif mehr zahlen, 40% der beförderten Personen müssten weniger zahlen. Die Nachfrageeffekte – Nachfragesteigerung bei Preissenkungen, Nachfragerückgang bei Preissteigerungen – sind mitunter erheb-

lich, gleichen sich unter dem Strich aber aus. Insbesondere bei der Zielgruppe der Berufspendler innerhalb des Stadtgebietes dürfte die Nachfrage sinken. Für den Freizeitverkehr hingegen ergäbe sich durch attraktive Tageskarten und familienfreundliche Mitnahmeregelungen eine Nachfragestimulierung. Die hohen Rabatte bei CC- und Senioren-Karten würden außerhalb der Hauptverkehrszeit zu einer deutlichen Nachfragesteigerung führen. Im Saldo sind jedoch keine Nachfragesteigerungen durch den HVV-Tarif für den Stadtverkehr Lübeck zu erwarten.

Mindereinnahmen

Durch das insgesamt niedrigere Preisniveau des HVV-Tarifs und durch kalkulierte Nachfragerückgänge aufgrund von Preissteigerungen bei einigen Tarifangeboten entstehen für den Stadtverkehr Lübeck Mindereinnahmen in Höhe von etwa 1,2 Mio. €.¹¹

Neben den Effekten durch die Binnenfahrten im Stadtverkehr entstehen weitere, schätzungsweise 100 000 € Mindereinnahmen durch die Fahrgäste, die, größtenteils aus Hamburg kommend, in die Busse des Stadtverkehrs umsteigen. Der Umstieg in den Stadtverkehr ist auch heute schon ohne den Erwerb eines zusätzlichen Tickets möglich. Die zusätzlichen Mindereinnahmen entstehen durch die geringere Tarifiergiebigkeit des HVV-Tarifs auf längeren Strecken (vgl. 3.2.1).

3.2.3 Effekte im Stadt-Umland-Verkehr

Gelegenheitsfahrer

Nicht nur zwischen Lübeck und Hamburg, sondern auch für alle Fahrten von Lübeck in die Nachbarkreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg würde anstatt des SH-Tarifs der HVV-Tarif gelten. Die Preise im Bartarif würden aufgrund der Tarifsystematik (Ringzonen) zum Teil erheblich sinken. So würde die Einzelkarte Erwachsene von Lübeck nach Reinfeld oder nach Ratzeburg im HVV mit 2,80 € nicht mehr kosten als für das Stadtgebiet Lübeck. Im SH-Tarif zahlt der Kunde nach Reinfeld 4,20 € bzw. 5,25 € nach Ratzeburg (Preisstand 01.08.2011). Ähnlich verhält es sich mit den Tages- und Gruppenkarten auf diesen Relationen.

Vielfahrer

Zeitkarten würden wegen der HVV-Preisbildungsregel auf Basis von Tarifzonen besser zum heutigen Preisniveau des SH-Tarifs passen. Die Monatskarte von Lübeck nach Reinfeld wäre 6% teurer als im SH-Tarif, nach Ratzeburg rund 14% günstiger.

Nachfrage- und Einnahmeeffekte

Durch die günstigen Preise im Bartarif könnten auch auf den Stadt-Umland-Beziehungen Potenziale im Freizeitverkehr erschlossen werden, wenn auch aufgrund der Einwohnerzahlen in wesentlich geringerem Um-

¹¹ Ermittelt wurde dieser Wert anhand der Auswertung der vom Stadtverkehr Lübeck zur Verfügung gestellten und aufbereiteten und auf das Stadtgebiet abgegrenzten Verkaufsdaten aus dem Jahr 2010.

fang als auf der Hauptachse Hamburg-Lübeck. Nennenswerte Effekte bei Zeitkartennutzern werden nicht erwartet. Die Preissenkung im Bartarif führt zu weiteren Mindereinnahmen, die mit etwa 200 000 € pro Jahr abgeschätzt wurden.

3.3 Sonstige Effekte

Marke HVV

Neben dem Tarif sind das Erscheinungsbild und der Markenauftritt des HVV imagefördernde Faktoren für den ÖPNV, die sich positiv auf die Nachfrage und die Einnahmen auswirken können. Der HVV zählt in diesem Zusammenhang unbestritten zu den stärksten Marken unter den deutschen Verkehrsverbünden. Der Name HVV wird von vielen Kunden als Synonym für den ÖPNV verwendet, obwohl er selbst keine Verkehrsleistung erbringt. Die Firmennamen der Verkehrsunternehmen spielen – zumindest im Vergleich zu anderen Ballungsräumen und Metropolregionen – eine untergeordnete Rolle.

Familienfreundlichkeit

Als ein weiteres Aushängeschild des HVV ist die Familienfreundlichkeit zu nennen. Gegenüber dem SH-Tarif weisen die HVV-Tarifbestimmungen großzügigere Mitnahmeregelungen aus (z. B. die unentgeltliche Mitnahme von bis zu drei Kindern bei Tages- und CC-Karten). Die Einzeltickets für Kinder sind mit 1,00 € (1-2 Ringe) bzw. 2,00 € für den HVV-Gesamtbereich in der Regel ebenfalls günstiger als vergleichbare Angebote im SH-Tarif. Ein vor einigen Jahren eingeführter Familienpass, der zum Kauf vergünstigter HVV-Karten berechnete, wurde Ende des Jahres 2010 allerdings aus Kostengründen wieder vom Markt genommen.¹²



Abb. 9: Beispiel Familienfreundlichkeit im HVV

¹² Nähere Informationen zu HVV-Tarifangeboten für Familien sind abrufbar unter: www.hvv.de/wissenswertes/familien/ (Stand Juni 2011)

Umweltimage

Das Thema »Umwelt und Klimaschutz« hat in der HVV-Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert. Ein eigener Bereich auf der HVV-Homepage¹³, Plakatkampagne, Veranstaltungen, wie das HVV Zukunftsforum, und aktuell die Errichtung des HVV-Umweltleuchtturms auf dem Hamburger Rathausmarkt sind Beispiele hierfür. Ferner werden die Umweltaktivitäten der Verbundunternehmen gebündelt dargestellt. Die Klimaschutzaktivitäten unter der Dachmarke des Schleswig-Holsteinischen Nahverkehrs sind dagegen nicht so umfangreich und in der Öffentlichkeit weniger präsent.¹⁴

Größenvorteile

Darüber hinaus profitiert der HVV von Größenvorteilen in den Bereichen Fahrgastinformation, Marketing und Vertrieb. Neben Innovationen, wie z. B. Handyticket oder E-Ticket, ist insbesondere der Großkundenvertrieb im HVV gut organisiert. Zwei externe Vertriebsdienstleister sorgen im Auftrag des HVV für eine sehr erfolgreiche Großkundenakquisition und -betreuung.

Wirkung der sonstigen Effekte

Durch die starke Marke »HVV« und das aktive Vertriebsmanagement sind weitere Fahrgaststeigerungen zu erwarten, die aus der Erfahrung mit anderen Verbundausweitungen noch einmal in der gleichen Größenordnung liegen dürften wie die tarifinduzierten Nachfragesteigerungen. Daher wird von zusätzlichen 50 000 beförderten Personen pro Jahr ausgegangen.

3.4 Finanzierungsbedarf

Der mit einem Beitritt der Hansestadt Lübeck verbundene jährliche Finanzierungsbedarf beläuft sich auf ca. 4,0 Mio. €. Hinzu kommt ein einmaliger Initialaufwand in Höhe von etwa 1,5 Mio. €. Im Folgenden wird erläutert, wie sich diese Beträge zusammensetzen und wer grundsätzlich für die Finanzierung zuständig ist.

3.4.1 HVV-Tarif bedingte Mindereinnahmen

Unter der getroffenen Annahme, dass der HVV-Tarif mit nur wenigen Anpassungen eingeführt wird, sind die entstehenden Mindereinnahmen der größte auszugleichende Kostenblock. Insgesamt wird von 3,3 Mio. € pro Jahr ausgegangen. Das Volumen müsste von den zuständigen Aufgabenträgern finanziert werden. Für das Stadtgebiet Lübeck wäre dies in erster Linie die Hansestadt Lübeck, zum geringen Teil das Land Schleswig-Holstein (für den innerstädtischen SPNV). Im Stadt-Umland-Busverkehr wären auch die Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg beteiligt. Für den SPNV sind das Land Schleswig-Holstein und die Freie und Hansestadt

¹³ www.hvv.de/umwelthauptstadt/

¹⁴ Nähere Informationen unter: www.nah-sh.de/de/nahverkehr/klimaschutz/

Hamburg zuständig. Im HVV erfolgt die Finanzierung nach dem Territorialprinzip, also der Aufteilung nach der jeweiligen Reiseweite in den jeweiligen Aufgabenträger-Bereichen. In geringem, aber für die Ergebnisse des Positionspapiers vernachlässigbarem Umfang sind dadurch Verschiebungen der heutigen Finanzierung von Durchtarifizierungsverlusten im SH-Tarif möglich.

Finanzierung Mindereinnahmen (Mio. €)	HL	RZ/OD	SH / HH	Summe
Stadtgebiet Lübeck	1,0		0,2	1,2
Übersteiger in HL aus dem HVV	0,1			0,1
Stadt-Umland ÖPNV (Bus)	0,1	0,1		0,2
Regionalverkehr SPNV			1,8	1,8
Summe	1,2	0,1	2,0	3,3

Tab. 6: Finanzierungsbedarf der tariflichen Mindereinnahmen durch die Aufgabenträger (pro Jahr)

3.4.2 Aufwand für die HVV-Organisation und -Dienstleistungen

Neben den tarifbedingten Mindereinnahmen entstehen mit dem Regieaufwand und der Kostenübernahme für verbundbedingte Erhebungen (vor allem für die Einnahmenaufteilung) weitere jährliche Kosten in Höhe von etwa 0,7 Mio. €.

Sonstige jährliche Kosten (Mio. €)	HL	SH / HH	Summe
Regieaufwand HVV	0,3	0,1	0,4
Erhebungen / sonstige lfd. Kosten	0,2	0,1	0,3
Summe	0,5	0,2	0,7

Tab. 7: Aufwand für die HVV-Organisation und -Dienstleistungen

Die anteiligen jährlichen Kosten für den HVV wären voraussichtlich in Höhe des Gesellschafteranteils zu tragen. Der auf Lübeck entfallende Anteil von 0,5 Mio. € wurde aus dem HVV-Gesamtbudget in Höhe von etwa 10 Mio. € (6 Mio. € Regiekosten und 4 Mio. € spezifische Dienstleistungen) und einem Gesellschafteranteil der Hansestadt Lübeck von 5%¹⁵ ermittelt (vgl. Abb. 10). Die Hansestadt Lübeck wäre mit diesem Gesellschafteranteil nach Hamburg der zweitgrößte Partner.¹⁶

¹⁵ Abgeschätzt nach dem Verkehrsaufkommen in Lübeck im Vergleich zum gesamten HVV

¹⁶ Nähere Informationen über die HVV-Organisation sind auf der HVV-Homepage unter www.hvv.de/ueber-uns/organisation/ verfügbar.

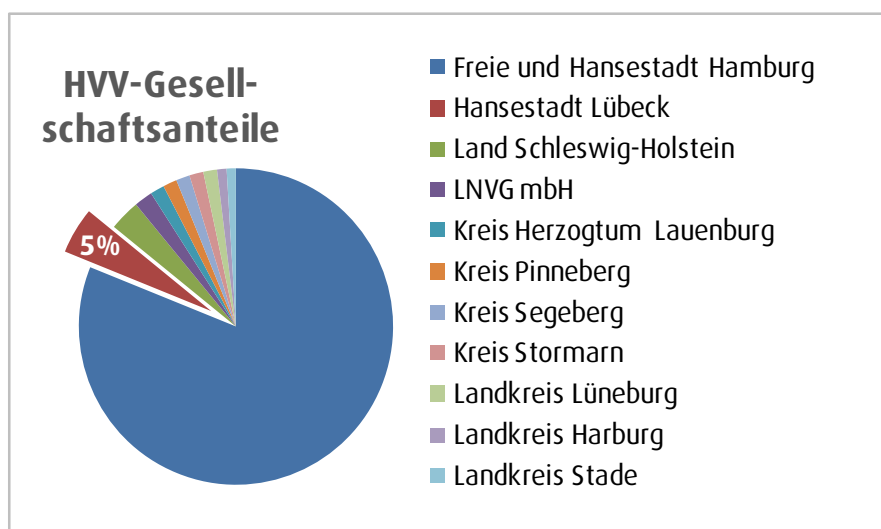


Abb. 10: Voraussichtliche HVV-Gesellschafterstruktur nach der Integration Lünecks

Der Aufwand für die HVV-Organisation und -Dienstleistungen entsteht zusätzlich zum heutigen Aufwand der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Da in den Vertriebssystemen nach wie vor mindestens zwei Tarifsyste (HVV- und SH-Tarif) gepflegt und ein Großteil der Fahrgastinformation weiterhin vor Ort geleistet werden muss, sind durch den HVV-Beitritt keine Einspareffekte zu erwarten.

3.4.3 Initialaufwand

Neben den laufenden Kosten muss mit einmaligen Initialkosten in Höhe von 1,5 Mio. € gerechnet werden. Der größte Posten entfällt auf die Konzeption des HVV-Tarifs für den erweiterten Geltungsbereich, die vertriebstechnischen Vorbereitungen und die Anpassung der Einnahmenaufteilung (EAV). Darüber hinaus entstehen Kosten für die vertriebstechnische Umsetzung des Tarifs sowie die Kundeninformation und Kommunikation.

Initialaufwand (einmalig)	Mio. €
Entwicklungs- und Abstimmungsaufwand Tarif, Vertrieb, EAV (Gutachter)	0,5
Umstellung Fahrscheindrucker und Verkaufssysteme	0,2
Schulungen	0,1
Neubearbeitung Verkehrs- und Schnellbahnnetz	0,3
Anpassung GEOFOX-Auskunftssystem	0,2
Einführungskampagne	0,2
Summe	1,5

Tab. 8: Initialaufwand für die HVV-Integration

Nicht berücksichtigt wurden Personalkosten der Aufgabenträger und des HVV für die erforderlichen Abstimmungsprozesse. Ebenfalls nicht betrachtet wurde der Aufwand für evtl. größere Modifikationen am HVV-Tarif zur Verringerung tarifbedingter Mindereinnahmen.

3.5 Chancen und Risiken aus verkehrlicher Sicht

Chancen

Als Fazit der Untersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen einer HVV-Ausweitung nach Lübeck können folgende Chancen festgehalten werden:

- Die Nachfrage auf der Relation Lübeck-Hamburg kann um 100 000 Fahrgäste pro Jahr¹⁷ gesteigert werden (ca. 50% Bartarif, 50% Zeitkarten).
- Der HVV ist ein starker Partner für zentrale ÖPNV-Dienstleistungen (z. B. Marketing, Vertrieb)
- Weitere Verbesserungen des regionalen Verkehrsangebotes sind nach Expertenmeinungen, die auf Erfahrungen aus anderen Verkehrsverbünden beruhen, schneller realisierbar. So würde z. B. eine häufigere Durchbindung von Hamburg nach Lübeck-Travemünde die Nachfrage und damit insbesondere den Tagestourismus zusätzlich positiv beeinflussen.

Risiken

Nachteile bzw. Risiken der HVV-Integration liegen in folgenden Bereichen:

- Es entsteht ein jährlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von ca. 4 Mio. € aufgrund einer niedrigeren Ergiebigkeit des HVV-Tarifs sowie Regie- und Erhebungskosten.
- Nicht bezifferbare Risiken liegen in der Preisfortschreibung, der Einnahmenaufteilung und der Ausweitung des HVV-Semestertickets.
- Die Auslastung der Züge auf der Strecke Hamburg-Lübeck ist im Status quo bereits hoch. Ggf. ist die Aufstockung der Kapazitäten erforderlich, wodurch weitere Kosten entstehen.
- Die Hansestadt Lübeck und der Stadtverkehr Lübeck gäben ihre tariflichen Gestaltungsmöglichkeiten weitgehend an den HVV ab.

¹⁷ jeweils zur Hälfte aufgrund von Preissenkungen und des HVV-Markeneffektes

4. Auswirkungen aus gesamtwirtschaftlicher Sicht

In diesem Kapitel werden die aus der HVV-Integration resultierenden Effekte aus gesamtwirtschaftlicher Sicht analysiert.

4.1 Zielsetzung und Vorgehen

Zielsetzung

Bei einer HVV-Integration der Hansestadt Lübeck handelt es sich schwerpunktmäßig um eine verkehrliche Maßnahme, dessen Ziel es ist, die Attraktivität Lübecks als Wohn- und Wirtschaftsstandort weiter zu stärken und die Vernetzung mit der Metropolregion Hamburg zu intensivieren.

Die Nutzeneffekte beschränken sich jedoch nicht auf den Verkehrsbereich. Die HVV-Integration hätte auch Auswirkungen auf die aus städtischer Sicht entscheidungsrelevanten Bereiche Einwohner, Wirtschaft und Klima. Diese definieren den gesamtwirtschaftlichen Charakter einer HVV-Integration.

Ziel der gesamtwirtschaftlichen Bewertung und Prognose ist es, die aus der HVV-Integration resultierenden und für die politische Entscheidung relevanten Auswirkungen auf die Bereiche Einwohner, Wirtschaft und Klima zu prognostizieren und zu bewerten.

Vorgehen

Zu Beginn des Kapitels 4.1 wurde zunächst die Zielsetzung der gesamtwirtschaftlichen Analyse definiert. Es folgt eine Abgrenzung der zu untersuchenden Nutzeneffekte der HVV-Integration.

Anschließend wird die Prognose und Bewertung der Effekte für die Bereiche »Einwohner« (Kapitel 4.2), »Wirtschaft« (Kapitel 4.3) und »Klima« (Kapitel 4.4) vorgenommen. Die bereits in Kapitel 3 umfassend prognostizierten und bewerteten verkehrlichen Effekte der HVV-Integration sind ebenfalls Teil der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung. In Kapitel 4.5 erfolgt eine Zusammenfassung der Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung und Prognose.

Abb. 11 liefert eine Übersicht der Methoden, die zur Prognose und Bewertung der Nutzeneffekte der HVV-Integration angewendet wurden.

Kap. 3 Prognose & Bewertung »Verkehr«	Kap. 4.2 Prognose & Bewertung »Einwohner«	Kap. 4.3 Prognose & Bewertung »Wirtschaft«	Kap. 4.4 Prognose & Bewertung »Klima«
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyse der Eigenschaften von SH-Tarif und HVV ▪ Preisvergleiche SH-Tarif vs. HVV-Tarif <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtgebiet HL ▪ Relation Hamburg-Lübeck ▪ Stadt-Umland-Verkehr ▪ Fachgespräche mit Lübecker Verwaltung und Stadtverkehr Lübeck GmbH und 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Experteninterviews »Effekte von Verbundintegrationen« ▪ Analyse der Bevölkerungsentwicklung von Städten vor und nach Verbundintegration ▪ Auswertung von Studien zur demographischen Entwicklung in HL und SH ▪ Fachgespräche mit Lübecker Verwaltung und IHK Lübeck 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyse der Arbeitsmarkt-bezogenen Effekte ▪ Analyse der Konsum-bezogenen Effekte ▪ Analyse der Tagestourismus-bezogenen Effekte ▪ Auswertung von Studien zu Agglomerationseffekten ▪ Fachgespräche mit Lübecker Verwaltung und IHK Lübeck 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ableitung von Verkehrsverlagerungsszenarien auf Basis der verkehrlichen Analyse ▪ Berechnung der CO₂-Minderungspotentiale durch Verlagerung des Pendlerverkehrs vom MIV zum SPNV ▪ Abstimmung mit der Klimaschutzzeitstelle Lübeck

Abb. 11: Methoden zur Ermittlung der gesamtwirtschaftlichen Effekte

Abgrenzung der untersuchten Effekte

Jegliche Nutzeneffekte der HVV-Integration wurden aus den unterschiedlichen Verbundeigenschaften von SH-Tarif und HVV abgeleitet. Bei einem Übergang vom SH-Tarif zum HVV käme es aufgrund der unterschiedlichen Eigenschaften der beiden Verbünde zu Änderungen in den Bereichen Marke, Tarif und Vertrieb, Verkehrsangebot, Verbundgebiet und Information.

Änderungen durch HVV-Integration	Bedeutung der Änderung
Marke	hoch
Tarif und Vertrieb	hoch
Verkehrsangebot	gering
Verbundgebiet	gering
Information	gering

Tab. 9: Änderungen von Verbundeigenschaften durch die HVV-Integration

Die Bedeutung der Änderungen im Bereich »Marke« wurde als »hoch« eingestuft. Die Marke »HVV« wird aus Fahrgastsicht mit einer Vielzahl an positiven Eigenschaften assoziiert (z. B. »familienfreundlich«, »umweltfreundlich«) und der HVV wird als Anbieter von öffentlichem Personennahverkehr stark wahrgenommen. Demgegenüber wird der SH-Tarif als Marke in sehr viel geringerem Maße wahrgenommen und mitunter als zu teuer empfunden. In Kapitel 3 wurde aufgrund des Image-Effektes der HVV-Integration eine zusätzliche Nachfrage von jährlich rund 50 000 Fahrgästen auf der Relation Lübeck-Hamburg prognostiziert.

Die Bedeutung der Änderungen im Bereich »Tarif und Vertrieb« wurde ebenfalls als »hoch« eingestuft. An dieser Stelle wird erneut auf Kapitel 3

verwiesen, in welchem die tariflichen und vertrieblichen Änderungen einer HVV-Integration ausführlich dargestellt wurden. Insbesondere für die Relation Lübeck-Hamburg ergeben sich deutliche Preissenkungen, die zu einer Mehrnachfrage von rund 50 000 Fahrgästen pro Jahr führen.

Für die Bereiche Verkehrsangebot, Verbundgebiet und Information wurde die Bedeutung der Änderungen jeweils als »gering« eingestuft. In diesen Bereichen liegen SH-Tarif und HVV dicht beieinander, so dass sich durch eine HVV-Integration keine Änderungen ergeben, welche die Fahrgastzahlen in signifikanter Weise beeinflussen.

Von der HVV-Integration könnten fünf Nutzergruppen profitieren:

1. Die Hansestadt Lübeck

- durch zusätzliche Einwohner generierte Steuermehreinnahmen



2. Die Lübecker Bürgerinnen und Bürger

- durch geringere Mobilitätskosten aufgrund von Preissenkungen, insbesondere auf der Relation Lübeck-Hamburg



3. Die Lübecker Wirtschaft

- durch ein größeres Potenzial verfügbarer Arbeitskräfte und konsumbedingte Mehreinnahmen aufgrund zusätzlicher Einwohner



4. Der Lübecker Tourismus

- durch konsumbedingte Mehreinnahmen aufgrund zusätzlicher Tages-
touristen, die insbesondere das Seeheilbad Travemünde als Freizeit-
und Erholungsstandort und die als UNESCO Welterbe ausgezeichnete
Lübecker Altstadt verstärkt besuchen würden.



5. Die Allgemeinheit

- durch eine Reduktion klimaschädlicher CO₂-Emissionen aufgrund von
Verkehrsverlagerungseffekten vom motorisierten Individualverkehr zum
Öffentlichen Personennahverkehr



4.2 Prognose und Bewertung für den Bereich »Einwohner«

Ergebnisse

Mit der HVV-Integration können zusätzliche Einwohner für die Hansestadt Lübeck gewonnen werden. Es wird prognostiziert, dass die Bevölkerung der Hansestadt Lübeck in einem Zeitraum von ca. fünf Jahren ab Umsetzung der HVV-Integration um 2 100 bis 6 300 Einwohner wächst. Dies entspricht einem Bevölkerungszuwachs von +1% bis +3% gegenüber der Bevölkerungsprognose für das Jahr 2020 ohne HVV-Integration.

Die zusätzlichen Einwohner generieren entsprechend der prognostizierten Spanne steuerliche Mehreinnahmen gegenüber dem Trend ohne HVV in Höhe von 2,2 Mio. € bis 6,5 Mio. € für die Hansestadt Lübeck.

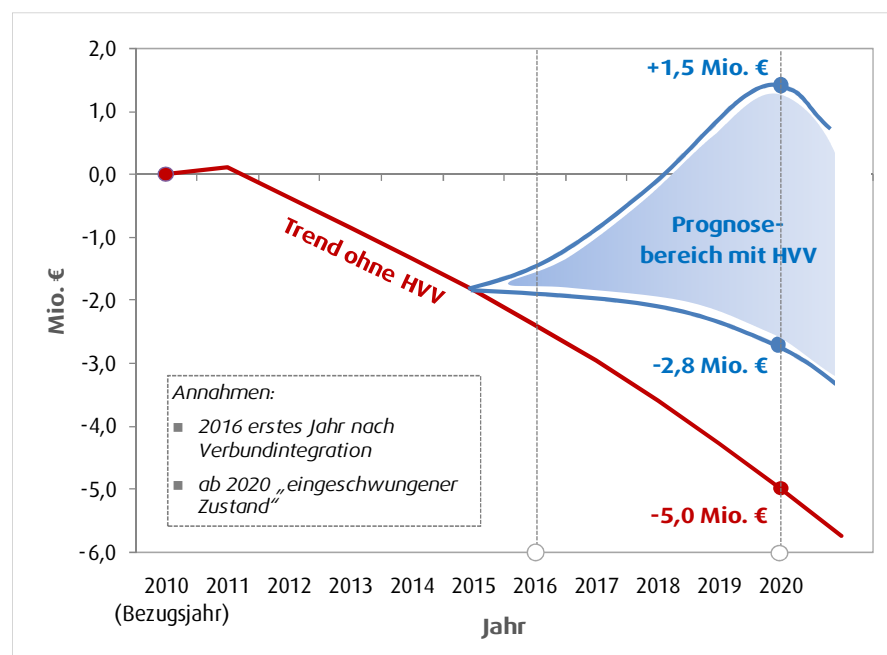


Abb.12: Entwicklung der jährlichen, von der Einwohnerzahl abhängigen Steuereinnahmen der Hansestadt Lübeck (Bezugsjahr 2010)

Herleitung und Begründung der Ergebnisse

Die Wahl des Wohnortes privater Haushalte ist eine komplexe Entscheidung, die auf Basis einer Vielzahl von Standortfaktoren getroffen wird. Dabei werden die Qualität des ÖPNV-Systems, die PKW-Erreichbarkeit sowie geringe Lärm- und Abgasemissionen regelmäßig als wichtige verkehrsbezogene Standortfaktoren angeführt. Weitere für die Wohnortwahl privater Haushalte wichtige Standortfaktoren sind Bodenrichtwerte, Erholungsflächen, Kriminalitätsrate, Einkaufsmöglichkeiten und kulturelle Angebote.

*Bedeutung des
Standortfaktors
»Personennahverkehr«*

Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass die Qualität des lokalen Personennahverkehrssystems ein für die Wohnortwahl maßgeblicher Standortfaktor ist.¹⁸ Die Qualität des lokalen Personennahverkehrs erhielt in jener Studie die höchste Bewertung aller Standortfaktoren und lag somit in der Bewertung noch vor guten Erholungsmöglichkeiten und einer guten ärztlichen Versorgung.

*Prognose und Bewertung:
4-stufiges Vorgehen*

Vor diesem Hintergrund wurde prognostiziert, welchen Einfluss eine HVV-Integration auf die Bevölkerungsentwicklung Lübecks nehmen könnte und welche steuerlichen Effekte aus einer veränderten Einwohnerzahl resultieren. Hierzu wurde ein vierstufiges Vorgehen gewählt, um zu einer realistischen Einschätzung des Potenzials zusätzlicher Einwohner und Steuereinnahmen durch eine HVV-Integration zu gelangen:

1. Durchführung von Experteninterviews hinsichtlich einer qualitativen Einschätzung der Effekte von Verbundintegrationen auf die Einwohnerentwicklung in Städten
2. Analyse der Bevölkerungsentwicklung der Städte Lüneburg, Stade, Bad Oldesloe, Elmshorn (alle HVV) und Kaiserslautern (VRN: Verkehrsverbund Rhein-Neckar) *vor und nach* Verbundintegration
3. Ermittlung des steuerlichen Wertes pro Einwohner und der aus der Bevölkerungsprognose resultierenden Veränderung der Steuereinnahmen Lübecks
4. Abstimmung der erstellten Bevölkerungs- und Steuerprognosen sowie Bewertungsansätze mit Experten der Lübecker Verwaltung und Experten aus dem Bereich Standortpolitik der Industrie- und Handelskammer Lübeck

*Stufe 1:
Experteninterviews*

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden neun telefonische Interviews mit Verkehrsexperten zum Thema »Effekte von Verbundintegrationen« geführt. In den ausgewählten Regionen sind in jüngerer Vergangenheit Verbundintegrationen diverser Städte erfolgt. Eine Übersicht der für die Experteninterviews ausgewählten Metropolregionen, Verkehrsverbünde und Städte liefert Abb. 2 in Kapitel 2.

Die Hälfte aller Befragten kommt zu der Einschätzung, dass die Verbundintegration ein Bevölkerungswachstum in ihrer Stadt induziert hat. Einige Befragte gaben an, dass es in ihrer Stadt zwar ein Bevölkerungswachstum nach der Verbundintegration gab, jedoch war es ihnen nicht möglich, dieses beobachtete Wachstum ursächlich der Verbundintegration zuzuschreiben. Aufgrund der hohen Bedeutung des Standortfaktors »Öffentlicher Personennahverkehr« kann jedoch unterstellt werden, dass die Verbundin-

¹⁸ Siehe z. B. Bauer/Holz-Rau/Schreiner: Standortpräferenzen, interregionale Wanderungen und Verkehrsverhalten. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in Dresden, In: Raumforschung und Raumordnung 63(4), 2005

tegration einen wesentlichen Anteil zum Bevölkerungswachstum beigetragen hat.

Stufe 2:
Analyse der
Bevölkerungsentwicklung

Die Ergebnisse der Experteninterviews legen nahe, dass Verbundintegrationen ein Bevölkerungswachstum in Städten induzieren. Zur Abschätzung der für die Hansestadt Lübeck realistischen Zunahme der Einwohnerzahl wurden Bevölkerungszeitreihen der Städte Elmshorn, Bad Oldesloe, Lüneburg, Stade und Kaiserslautern ausgewertet, um mögliche Veränderungen der Einwohnerzahlen vor und nach Verbundbeitritt zu identifizieren.

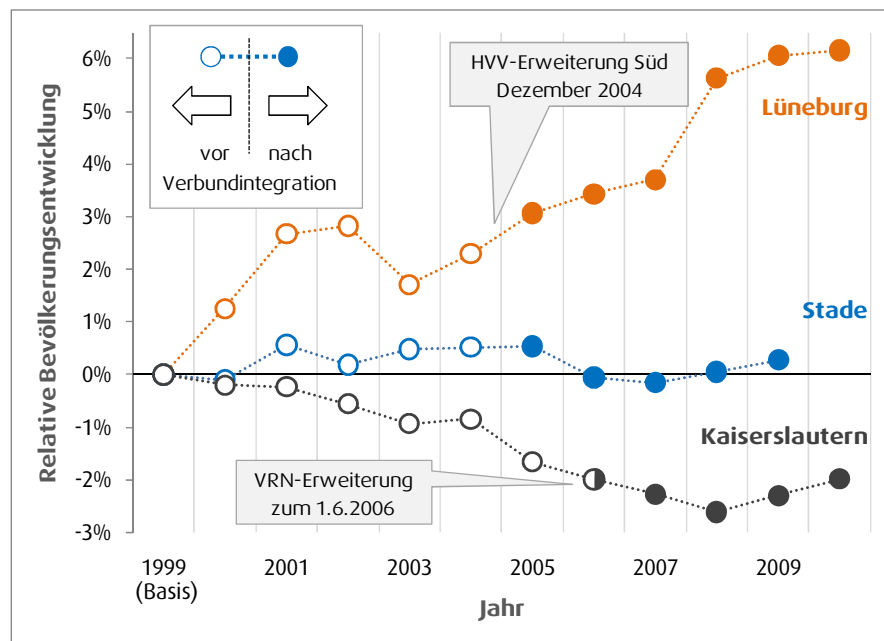


Abb.13: Bevölkerungsentwicklung der Städte Lüneburg, Stade (HVV-Erweiterung Süd) und Kaiserslautern (VRN-Erweiterung) vor und nach Verbundbeitritt

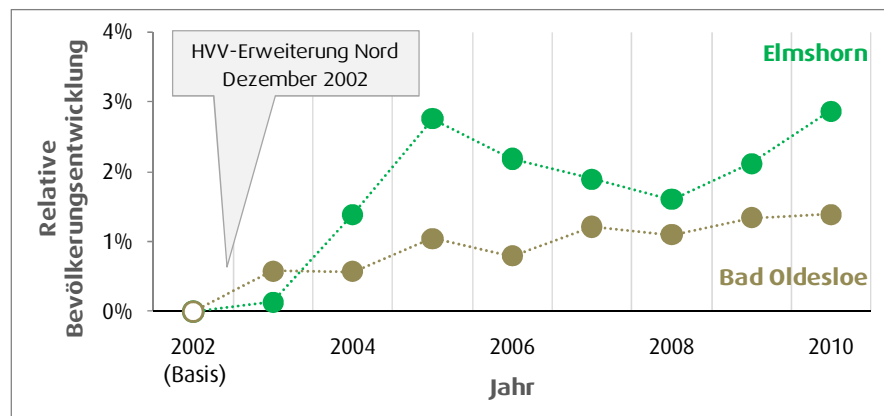


Abb. 14: Bevölkerungsentwicklung der Städte Elmshorn und Bad Oldesloe vor und nach Verbundbeitritt (HVV-Erweiterung Nord)

Alle Städte im HVV-Gebiet, mit Ausnahme von Stade, weisen nach der Integration in den HVV ein Bevölkerungswachstum auf. Das durchschnittliche jährliche Wachstum seit Verbundintegration liegt zwischen 0,3% (Bad Oldesloe) und 0,9% (Lüneburg) pro Jahr, die kumulierten Werte seit Verbundbeitritt beziffern sich entsprechend auf 2,0% bis 4,5%.

Auf Basis der qualitativen Einschätzungen aus den Experteninterviews und der Analyse der Bevölkerungszeitreihen wird das Bevölkerungswachstumspotenzial für die Hansestadt Lübeck auf 1% bis 3% bis zum Jahr 2020 abgeschätzt. Dies entspricht bei einer Umsetzung der HVV-Integration im Jahr 2015 einem jährlichen Bevölkerungswachstum von 0,2% bis 0,6%. Eine genauere Bestimmung der Prognosespanne ist aufgrund der Komplexität von Wohnortentscheidungen nicht möglich.

*Stufe 3:
Prognose der steuerlichen
Mehreinnahmen*

Ausgehend von der Prognose der zusätzlichen Einwohner wurde ermittelt, wie hoch die steuerlichen Mehreinnahmen der Hansestadt Lübeck durch die zusätzlichen Steuerzahler sind. Hierzu wurden das gesamte Steueraufkommen der Hansestadt Lübeck und die vom Land Schleswig-Holstein erhaltenen Finanzaufweisungen durch die Einwohnerzahl Lübecks geteilt. Die resultierende Kennzahl wird im Folgenden als »Steuerlicher Wert pro Einwohner« bezeichnet.

*Berechnungsansatz des
Bereichs »Haushalt und
Steuerung« gewählt*

Die Berechnung des steuerlichen Wertes pro Einwohner ist in Tab. 10 dargestellt. Es wurde der übliche Berechnungsansatz des Bereichs »Haushalt und Steuerung« der Lübecker Verwaltung gewählt. Dadurch ist gewährleistet, dass der steuerliche Nutzen einer HVV-Integration mit dem steuerlichen Nutzen alternativer Maßnahmen auf einer einheitlichen Berechnungsgrundlage verglichen werden kann.

Steuern und Finanzaufweisungen	Einnahmen
Grundsteuer A	95 075 €
Grundsteuer B	18 554 900 €
Gewerbesteuer	33 677 802 €
Gemeindeanteil Einkommensteuer, Umsatzsteuer und Sonderausgleich	68 543 371 €
Gemeindeschlüsselzuweisung	31 810 104 €
Kreisschlüsselzuweisung	69 869 184 €
Sonderschlüsselzuweisung	462 420 €
Summe	223 012 856 €
	<i>dividiert durch</i>
Einwohner Hansestadt Lübeck (Stand: 31.03.2010)	209 890
	<i>Ergebnis</i>
Steuerlicher Wert pro Einwohner	1 063 €

Tab. 10: Berechnung des steuerlichen Werts pro Einwohner der Hansestadt Lübeck für das Jahr 2010

In die Berechnung eingeflossen sind die Steuerarten *Grundsteuer A*, *Grundsteuer B*, *Gewerbesteuer*, *Einkommensteuer* und *Umsatzsteuer*, sowie Gemeinde-, Kreis-, und Sonderschlüsselzuweisungen. Zur Bemessung der Steuereinnahmen Lübecks wurde für jede Steuerart eine so genannte Steuerkraftzahl als Basis verwendet. Die jeweilige Steuerkraftzahl ergibt sich für alle Gemeinden Schleswig-Holsteins aus dem »Gesetz über den Finanzausgleich in Schleswig-Holstein (FAG)«.

*Stufe 4:
Abstimmung der
Bewertungsansätze und
Prognosen*

Abschließend wurden in telefonischen und persönlichen Gesprächen die zuvor dargestellten Bewertungsansätze und Prognosen mit Experten aus dem Bereich Standortpolitik der Industrie- und Handelskammer Lübeck und Experten des Bereiches Haushalt und Steuerung der Lübecker Verwaltung abgestimmt.

Die prognostizierte Spanne der zusätzlichen Einwohner bei Umsetzung der HVV-Integration wurde von den Experten der IHK Lübeck als im Rahmen des persönlichen Gesprächs nachvollziehbar und plausibel eingestuft.

Die Berechnung des steuerlichen Wertes pro Einwohner erfolgte nach dem üblichen Bewertungsansatz der Abteilung »Haushalt und Steuerung« der Verwaltung Lübecks und wurde mit selbiger abgestimmt.

4.3 Prognose und Bewertung für den Bereich »Wirtschaft«

Ergebnis

Mit der HVV-Integration werden aufgrund eines verbesserten Arbeitskräftepotenzials, zusätzlicher Einwohner und der Gewinnung zusätzlicher Tagestouristen Umsatzsteigerungen für Lübecker Unternehmen in Höhe 14,8 Mio. € bis 34,6 Mio. € pro Jahr ab 2020 prognostiziert.

*Herleitung und
Begründung
der Ergebnisse*

Eine HVV-Integration wirkt sich aus Sicht der Lübecker Unternehmen bzw. des Lübecker Einzelhandels auf drei umsatzrelevante Bereiche aus:

- Verfügbares Arbeitskräftepotenzial
(Umsatzsteigerung: +1,7 Mio. € pro Jahr)
- Konsum durch Einwohner und Beschäftigte Lübecks
(Umsatzsteigerung: +9,9 Mio. € bis +27,6 Mio. € pro Jahr)
- Konsum durch Tagestouristen
(Umsatzsteigerung: +3,2 Mio. € pro Jahr)

4.3.1 Verfügbares Arbeitskräftepotenzial

Zwischen Lübeck und Hamburg bestehen schon heute ausgeprägte Pendlerverflechtungen. Rund 1 700 Einpendler aus Hamburg pendeln täglich zu ihrer Arbeitsstelle in Lübeck. Durch eine Verbesserung der verkehrlichen Vernetzung zwischen Lübeck und Hamburg nimmt die Attraktivität für

Pendler in beide Richtungen zu. Für Lübecker und Hamburger Unternehmen bedeutet dies, dass sich der Pool an hochqualifizierten Arbeitskräften durch die verbesserten Bedingungen für Pendler vergrößert. Dadurch können offene Stellen schneller besetzt werden und die Kosten der Personalrekrutierung reduziert werden.

Bewertungsansatz

Es wird angenommen, dass offene Stellen durch das vergrößerte Arbeitskräftepotenzial durchschnittlich ein bis zwei Monate schneller besetzt werden können. Durch die schnellere Besetzung einer offenen Stelle generiert jede zusätzlich eingestellte Arbeitskraft durchschnittlich eine jährliche Umsatzsteigerung von 10.000 € für das rekrutierende Unternehmen.

Umsatzsteigerung für Lübecker Unternehmen

Ausgehend von den Berechnungen der verkehrlichen Effekte einer HVV-Integration wird ein zusätzliches Potenzial von 170 Einpendlern pro Tag aus Hamburg abgeschätzt. Diese besetzen 170 offene Stellen bei Lübecker Unternehmen. Die schnellere Besetzung der offenen Stellen generiert ein Umsatzplus von 1,7 Mio. € pro Jahr für Lübecker Unternehmen.

4.3.2 Konsum durch Einwohner und Beschäftigte Lübecks

Basierend auf der in Kapitel 4.2 prognostizierten Spanne von 2 100 bis 6 300 zusätzlichen Einwohnern durch eine HVV-Integration werden nachfolgend die Mehreinnahmen des Lübecker Einzelhandels durch gesteigerten Konsum ermittelt.

Bewertungsansatz

Zur Bestimmung der Mehreinnahmen wurden zunächst die durchschnittlichen jährlichen Konsumausgaben pro Einwohner der Hansestadt Lübeck ermittelt. Die Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH erstellt zu diesem Zweck regelmäßig einen so genannten »Einzelhandelsmonitor«, aus dem die gesamten einzelhandelsbezogenen Konsumausgaben aller Lübecker Bürgerinnen und Bürger hervorgehen.

Danach betrugen die kumulierten Konsumausgaben aller Einwohner Lübecks im Bereich Einzelhandel rund 1 Mrd. € für das Jahr 2010. Die Einwohnerzahl Lübecks betrug 212 112 am 31.12.2010. Daraus ergeben sich Konsumausgaben von rund 4 700 € pro Einwohner.

Mehreinnahmen für den Lübecker Einzelhandel

Durch den Konsum des induzierten Bevölkerungswachstums resultieren Mehreinnahmen des Lübecker Einzelhandels in Höhe von 9,9 Mio. € bis 27,6 Mio. € pro Jahr .

4.3.3 Konsum durch Tagestouristen

Zu den rund 1 Mrd. € Konsumausgaben der Lübecker Bevölkerung kommen jährlich weitere 380 Mio. € hinzu, die durch 13,5 Mio. Tagestouristen pro Jahr generiert werden.¹⁹ Ein Teil des durch die HVV-Integration induzierten Fahrgastzuwachses betrifft den Bereich des Freizeitverkehrs. Es wird angenommen, dass durch die HVV-Integration die Anzahl an Tagestouristen und dadurch bedingt die Einnahmen des Lübecker Einzelhandels zunehmen.

Bewertungsansatz

Zur monetären Bewertung eines zusätzlichen Tagestouristen wurde auf Berechnungen der »Lübeck und Travemünde Marketing GmbH« zurückgegriffen. Diese hat ermittelt, dass jeder Tagestourist durchschnittlich 28,10 € pro Besuch für Konsum im Bereich des Einzelhandels ausgibt.²⁰

Ausgehend von den zuvor ermittelten Fahrgastzuwächsen durch Preissenkungen und Imageeffekte der HVV-Integration werden 114 Tsd. zusätzliche Tagestouristen prognostiziert.

Mehreinnahmen für den Lübecker Einzelhandel

Insgesamt werden somit Mehreinnahmen des Lübecker Einzelhandels in Höhe von 3,2 Mio. € pro Jahr ab Umsetzung der HVV-Integration generiert.

Abstimmung der Bewertungsansätze und Prognosen

Analog zum Vorgehen in Kapitel 3.2 wurden die Bewertungsansätze und Prognosen mit Experten der Lübecker Verwaltung und Experten aus dem Bereich Standortpolitik der IHK Lübeck abgestimmt. Die Bewertungsansätze und Prognosen für die Bereiche Arbeitskräftepotenzial, Konsum durch zusätzliche Einwohner und Konsum durch Tagestouristen wurden von den Experten der IHK Lübeck als – im Rahmen des persönlichen Gesprächs – nachvollziehbar und plausibel eingestuft.

4.4 Prognose und Bewertung für den Bereich »Klima«

Ergebnis

Mittels einer Verkehrsverlagerung vom Auto auf die Schiene können allein auf der Relation Lübeck-Hamburg jährlich rund 700 Tonnen an verkehrsinduziertem Kohlendioxid (CO₂) eingespart werden (vgl. Tab. 11). Diese Einsparung entspricht dem CO₂-Ausstoß von 200 Mittelklasse-PKW mit einer durchschnittlichen Fahrleistung von 15 000 km pro Jahr.

¹⁹ Lübeck und Travemünde Marketing GmbH, *Pressemitteilung vom 05.03.2010*

²⁰ ebd.

Relation Lübeck-Hamburg	Pendler Auto	Pendler SPNV	Summe
Pendler Status quo	3 978	1 700	5 678
Prognose Verkehrsverlagerung	-5%	12%	-
Pendler nach HVV-Integration	3 778	1 900	5 678
DELTA CO₂-Emissionen (t/Jahr)	-959	+256	-703

Tab. 11: CO₂-Einsparung durch Verkehrsverlagerung vom Auto auf die Schiene

Herleitung

Ein Vergleich der spezifischen CO₂-Emissionen der Verkehrsmittel PKW und Reisezug zeigt, dass bei Wahl des Reisezuges, unter Einbeziehung der Energieträgerherstellung und bei hoher Auslastung, rund 70% der verursachten CO₂-Emissionen eingespart werden können.²¹

Prognose der Verkehrsverlagerung

Bei Umsetzung der HVV-Integration gewinnt die Nutzung des Schienenverkehrs gegenüber der Nutzung des Autos aufgrund der geringeren Mobilitätskosten an Attraktivität. Ausgehend von den Berechnungen der zusätzlichen Fahrgäste durch eine HVV-Integration wird das Verlagerungspotenzial vom Auto auf die Schiene auf rund 200 Verkehrsteilnehmer abgeschätzt. Dies entspricht einer Senkung der PKW-Pendler um 5% bzw. einer Steigerung der SPNV-Pendler um 12%, bezogen auf die jeweiligen Pendlerzahlen im Status quo.

Berechnung des CO₂-Minderungspotenzials

Die Berechnung des CO₂-Minderungspotenzials durch die prognostizierte Verkehrsverlagerung erfolgte nach der Formel:

$$\begin{aligned}
 & \text{DELTA Pendler (Anzahl)} \times \text{Strecke Lübeck-Hamburg (km)} \\
 & \times \text{Anzahl Fahrten pro Jahr} \\
 & \times \text{DELTA spezifische CO}_2\text{-Emissionen (Tonnen/Personenkilometer)} \\
 & = \text{DELTA CO}_2\text{-Emissionen (Tonnen/Jahr)}
 \end{aligned}$$

Abstimmung mit der Klimaleitstelle Lübeck

Die ermittelten CO₂-Minderungseffekte wurden mit der Klimaleitstelle der Lübecker Verwaltung diskutiert und abgestimmt. Die aus der HVV-Integration resultierende Verkehrsverlagerung fügt sich in den Gesamtkontext der von der Lübecker Verwaltung geplanten Klimaschutzmaßnahmen im verkehrlichen Bereich ein. So wurde z. B. die Umrüstung von insgesamt fünf Bussen auf Erdgas- bzw. Hybridantrieb im Rahmen eines integrierten Klimaschutzkonzeptes beschlossen.

²¹ Quellen: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG

4.5 Zusammenfassung der gesamtwirtschaftlichen Effekte

Zusätzliche Fahrgeldeinnahmen, Steuermehreinnahmen, Umsatzsteigerungen und CO₂-Einsparungen bilden den quantifizierbaren gesamtwirtschaftlichen Nutzen einer HVV-Integration der Hansestadt Lübeck (vgl. Tab. 12). Die prognostizierten Effekte werden durch mehr Fahrgäste auf der Relation Lübeck-Hamburg, zusätzliche Einwohner und Tagestouristen sowie weniger PKW-Pendler bewirkt.

Aufgrund unterschiedlicher Präferenzen der politischen Entscheider werden die Nutzenwerte nicht aufsummiert. Sie sind politisch zu gewichten und zu bewerten.

Nutzenempfänger	Nutzeneffekte	Nutzenwert pro Jahr
Hansestadt Lübeck	Steuermehreinnahmen durch zusätzliche Einwohner	2,2 - 6,5 Mio. €
Lübecker Bürgerinnen und Bürger	Geringere Mobilitätskosten in Höhe der Preissenkungen	1,0 Mio. €
Lübecker Unternehmen (insbesonder Einzelhandel)	Umsatzsteigerungen durch höheres Arbeitskräftepotenzial, Konsum und Tagestourismus	14,8 - 34,6 Mio. €
Allgemeinheit	CO ₂ -Einsparungen durch Verlagerung vom Auto auf die Schiene	700 Tonnen

Tab. 12: Ergebnisübersicht der gesamtwirtschaftlichen Nutzeneffekte der HVV-Integration

5. Fazit und Empfehlungen

Chancen

Die Integration der Hansestadt Lübeck in den Hamburger Verkehrsverbund würde positive Impulse setzen. Sie wäre ein wichtiger Baustein im Zusammenhang mit den erwarteten Standortvorteilen durch eine erweiterte Metropolregion Hamburg.

Durch preisliche Anreize und den positiven Imageeffekt ist eine Steigerung der ÖPNV-Attraktivität sehr wahrscheinlich. Ein attraktiver ÖPNV gilt nachweislich als wichtiger Standortfaktor. Als Folge würde der Wohnstandort Lübeck noch attraktiver werden. Durch den Zuzug neuer Einwohner kann der Negativtrend aufgrund der demographischen Entwicklung gestoppt werden. Hierdurch entstünden im „eingeschwungenen Zustand“ Steuermehreinnahmen je nach Bevölkerungsentwicklung zwischen 2,2 und 6,5 Mio. €.

Auch für die heimische Wirtschaft bestünden reale Chancen für eine höhere Wertschöpfung in Form von Umsatzsteigerungen durch zusätzlichen Konsum der neuen Einwohner und Tagestouristen sowie durch ein höheres Arbeitskräftepotenzial. Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr trägt zu den Klimaschutzzielen der Hansestadt Lübeck bei. 700 Tonnen klimaschädliches CO₂ könnten jährlich einspart werden.

Risiken

Ein Beitritt zum HVV wäre unter der Voraussetzung, dass die heutige HVV-Tarifstruktur auf das Stadtgebiet Lübeck ausgeweitet wird, mit einem hohen Finanzierungsbedarf verbunden. Die Preisvorteile für die Fahrgäste erzeugen Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen in Höhe von etwa 4,0 Mio. €, die von den Aufgabenträgern ausgeglichen werden müssten. Für die Finanzierung wären neben Lübeck weitere Aufgabenträger zuständig, allen voran das Land Schleswig-Holstein, die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die Lübecker Randkreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg. Die bestehende HVV-Tarifstruktur ohne größere Änderungen auf Lübeck zu übertragen, wird daher nicht empfohlen. Der Finanzierungsbedarf für den Ausgleich tarifbedingter Mindereinnahmen wäre zu hoch.

Auf der einen Seite würden die Preise im Stadtgebiet Lübeck durch den HVV in einigen relevanten Standardangeboten (Einzelkarte, Monatskarte, Abonnement) steigen, auf der anderen Seite würden preislich sehr attraktive Fahrkarten für den Freizeitverkehr angeboten werden. Dies führt zu größeren Nachfrageverwerfungen im Stadtverkehr Lübeck. Diese positiven und negativen Effekte gleichen sich voraussichtlich aus. Nachfragesteigerungen wären jedoch im Saldo nicht zu erwarten. Selbst wenn mehr als die Hälfte der Fahrgäste vom HVV-Tarif profitiert, würden negative Schlagzeilen in der Presse nicht vermieden werden können.

Politische Dimension

Der Beitritt zum HVV wäre ein Vorhaben von landespolitischer Dimension. Für den Fall, dass Lübeck als zweitgrößte Stadt Schleswig-Holsteins konkrete Vorbereitungen zum Beitritt zum HVV starten würde, bliebe die Ausweitungsdiskussion nicht auf Lübeck begrenzt. Die Stadt Neumünster und der Kreis Steinburg würden wahrscheinlich ebenfalls ihre diesbezüglichen Aktivitäten forcieren.

Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Nach Abwägung der Chancen und Risiken ergeben sich folgende Empfehlungen für die Hansestadt Lübeck hinsichtlich des weiteren Vorgehens:

- Die mit einem Beitritt zum HVV verbundenen Chancen sollten weiter verfolgt werden, indem das Vorhaben wie geplant auf kommunaler Ebene diskutiert und politisch auf der Grundlage dieses Positionspapiers bewertet wird.
- Es sollte die Diskussion geführt werden, ob und wenn ja, in welchem Maße und für welche Zielgruppen die Preise gesenkt werden müssen, um signifikante Nachfragesteigerungen zu erzielen. Gegebenenfalls müsste der HVV-Tarif weiterentwickelt und vor allem flexibilisiert werden. Dies könnte den Finanzierungsbedarf deutlich senken.
- Es wird empfohlen, möglichst zeitnah Gespräche mit dem HVV und der LVS aufzunehmen, um zu klären, ob und wenn ja unter welchen Bedingungen eine weitere Ausweitung des Verbundgebietes möglich ist. Dabei sind die Möglichkeiten und Grenzen einer Weiterentwicklung des HVV-Tarifs mit den Plänen des HVV abzugleichen.
- Aufgrund der landespolitischen Bedeutung dieser Maßnahme ist ein gemeinsames Konzept aller Betroffenen für eine zukunftssichere Kooperation auf den Weg zu bringen. Dafür ist ein klares Bekenntnis der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg auf höchster Entscheidungsebene erforderlich.