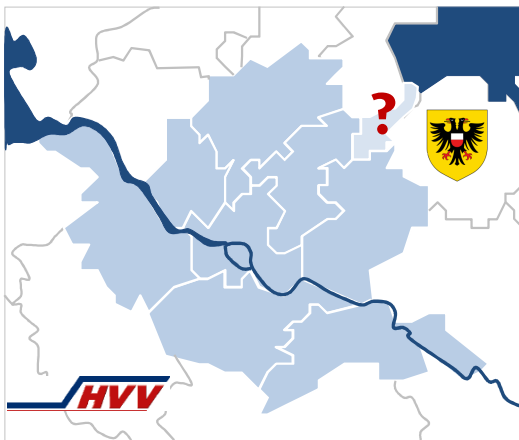


Management Summary zum Positionspapier

Integration der Hansestadt Lübeck in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV)



Hintergrund und Ziel

Im Zusammenhang mit der avisierten Aufnahme der Hansestadt Lübeck in die Metropolregion Hamburg wurde auch die Diskussion über die Integration in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) angestoßen. Dadurch soll die Attraktivität Lübecks als Wohn- und Wirtschaftstandort gestärkt und die Vernetzung mit der Metropolregion Hamburg weiter intensiviert werden, um den Auswirkungen der demographischen Entwicklung gegenzusteuern.

Ein auf Lübeck ausgedehntes HVV-Verbundgebiet würde u. a. bedeuten, dass im Lübecker Stadtgebiet und auf der Relation Lübeck-Hamburg zukünftig der HVV-Tarif anstatt des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) gelten würde. Aufgrund der unterschiedlichen Tarifstrukturen hätte dies Preisänderungen für die Fahrgäste zur Folge. Um die verkehrlichen Effekte aufzuzeigen und die gesamtwirtschaftlichen Effekte (Einwohnerzahl, Wirtschaftskraft und Klima) zu prognostizieren, wurde die mobilité Unternehmensberatung im März 2011 mit der Erarbeitung eines Positionspapiers beauftragt. Es soll als Entscheidungsgrundlage hinsichtlich des weiteren Vorgehens bei einer möglichen Integration der Hansestadt Lübeck in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) dienen.

Verkehrliche Effekte

Der Hamburger Verkehrsverbund umfasst heute das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg, der nördlichen Randkreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg sowie der südlichen Randkreise Lüneburg, Harburg und Stade.

Durch die HVV-Integration Lübecks käme es zu Veränderungen von Nachfrage und Fahrgeldeinnahmen im Öffentlichen Verkehr aufgrund

- der Preisunterschiede zwischen dem heute geltenden Schleswig-Holstein-Tarif und dem HVV-Tarif,
- dem für viele Kundengruppen attraktiven HVV-Fahrkartensortiment,
- dem professionellen Großkundenvertrieb
- sowie des mit der Marke »HVV« verbundenen Image-Effekts.

Die Veränderungen fallen je nach Gebiet unterschiedlich aus. Die größten verkehrlichen Effekte wären auf der **Relation Lübeck-Hamburg** zu erwarten. Hier würde die Nachfrage wegen der zum Teil extrem günstigeren Preise um etwa 100 000 beförderte Personen pro Jahr, darunter viele Berufspendler, zunehmen.

Im Öffentlichen Verkehr **zwischen Lübeck und seinen Nachbarkreisen Stormarn und Herzogtum Lauenburg** käme es auch zu Nachfragesteigerungen. Da die Preisvorteile hier vor allem bei Einzel-, Tages- und Gruppentickets liegen, würde sich der HVV hier insbesondere positiv auf den Freizeitverkehr auswirken.

Im Binnenverkehr der Hansestadt Lübeck gäbe es ebenfalls eine Reihe von Fahrgästen, die von niedrigeren HVV-Preisen profitieren würden. Tages- und Gruppenkarten sowie Seniorenkarten und CC-Karten (das sind HVV-Zeitkarten mit morgendlichen und nachmittäglichen

Ausschlusszeiten) wären günstiger als vergleichbare Angebote im SH-Tarif. Auf der anderen Seite müssten bestimmte Kundengruppen, wie Abonnenten oder Einzelkartennutzer, Preissteigerungen hinnehmen. Das Nachfrageplus durch günstigere Preise für einzelne Kundengruppen würde durch einen Nachfragerückgang aufgrund höherer Preise für andere Kundengruppen kompensiert werden.

Finanzierungsbedarf

Durch die günstigen HVV-Tarife entstünden Mindereinnahmen in Höhe von etwa 3,3 Mio. € pro Jahr, die durch die Aufgabenträger ausgeglichen werden müssten. Darüber hinaus müssten jährlich ca. 0,7 Mio. € für die HVV-Organisation, Erhebungen und sonstige laufende Kosten finanziert werden. Der einmalige Initialaufwand für die Ausweitung des HVV wurde mit 1,5 Mio. € abgeschätzt.

Gesamtwirtschaftliche Effekte

Ausgangspunkt der Überlegungen, dem HVV beizutreten, sind vermutete positive Wirkungen auf die Einwohnerzahl Lübecks und damit verbunden steigende Steuereinnahmen sowie die Stärkung der Lübecker Wirtschaft. Des Weiteren könnte ein Nutzen für die Allgemeinheit durch die Reduzierung der klimaschädlichen CO₂-Emissionen entstehen. Die Effekte wurden im Hinblick auf die Wirkung eines Verbundbeitritts analysiert und für das Bezugsjahr 2020 quantifiziert.

Bezüglich der **Einwohnerzahl** kann von einer durch die HVV-Integration bedingten Steigerung zwischen 1% und 3% über einen Zeitraum von fünf Jahren ausgegangen werden. Dies hätte im eingeschwungenen Zustand **höhere Steuern und Finanzausgleiche** für die Hansestadt Lübeck zwischen 2,2 Mio. € und 6,5 Mio. € zur Folge.

Die **Lübecker Wirtschaft** könnte ein Umsatzplus von 1,7 Mio. € durch die schnellere Besetzung von Stellen für hochqualifizierte Arbeitskräfte verzeichnen. Die Mehreinnahmen durch den Konsum der neu gewonnenen Einwohner schlugen je nach Bevölkerungswachstum mit 9,9 bis 27,6 Mio. € zu Buche. Zusätzliche **Tagestouristen**, die insbesondere das UNESCO Welterbe »Lübecker Altstadt« und das Seeheilbad Travemünde verstärkt frequentieren würden, brächten weitere 3,2 Mio. € Umsatz pro Jahr.

Durch die Verkehrsverlagerung vom Auto auf die Schiene, vor allem auf der Pendlerachse Lübeck-Hamburg, könnte eine **Emissionsminderung** von etwa 700 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) pro Jahr erzielt werden. Dies entspräche dem CO₂-Ausstoß von 200 Mittelklasse-Pkw mit einer durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung von 15 000 km.

Fazit und Empfehlung

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. Der Wohnstandort Lübeck würde noch attraktiver werden und durch den Zuzug neuer Einwohner könnte die rückläufige Bevölkerungsentwicklung gestoppt werden. Auch für die heimische Wirtschaft und den lokalen Tourismus bestünden gute Chancen für eine höhere Wertschöpfung. Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Öffentlichen Verkehr trüge zu den Klimaschutzzielen der Hansestadt Lübeck bei.

Demgegenüber wäre ein Beitritt zum HVV unter der Voraussetzung, dass die heutige HVV-Tarifstruktur auf das Stadtgebiet Lübeck ausgeweitet wird, mit einem hohen Finanzierungsbedarf in Höhe von ca. 4,0 Mio. € pro Jahr verbunden. 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.

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 des 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.