

Neuordnung des Öffentlichen Verkehrs im Norden

Die Regierungskoalition in Schleswig-Holstein hat sich im Koalitionsvertrag vorgenommen, den öffentlichen Verkehrs neu zu organisieren:

„Wir streben die Ausweitung der Verkehrsverbünde und ein flächendeckendes Tarifsysteem für Schleswig-Holstein und Hamburg an ("Ein Tarif - ein Fahrplan - ein Fahrschein"). Wir wollen die Abstimmung der Bahn- und Busverkehre - u.a. mit Blick auf Streckenführung, Fahrplangestaltung und die mögliche Einrichtung von Regionalbuslinien - weiter verbessern.

Bei Investitionen in Regionalbahnstrecken soll die Einrichtung integrierter Taktknoten vorrangig berücksichtigt werden. Wir wollen wirtschaftlich tragfähige Stadtbahnsysteme, z.B. in Kiel und Lübeck, unterstützen.

Wir werden den von der Europäischen Union vorgesehenen Wettbewerb im ÖPNV unter Beachtung sozialer und ökologischer Standards einführen.

Wir werden die Finanzierungsinstrumente mit dem Ziel einer Optimierung des ÖPNV überprüfen. Die investive Förderung des ÖPNV soll auf die allgemein zugängliche Infrastruktur beschränkt werden.“ (Koalitionsvertrag, Seite 7)

Zur Umsetzung dieser Ziele brauchen wir eine neue Qualität der Zusammenarbeit zwischen den beiden Bundesländern Schleswig-Holstein und Hamburg. Dies müsste auch aus Hamburger Sicht einleuchtend sein. Hamburg war mit dem HVV (Hamburger Verkehrsverbund) einmal Vorreiter in Europa für einen modernen Verkehrsverbund. Heute hinkt der Großraum Hamburg anderen Gebieten hinterher. Dass auch Ländergrenzen kein Hindernis für die Zusammenarbeit sein müssen, zeigt der Tarifverbund Berlin-Brandenburg, der beide Bundesländer umfasst.

Um der Diskussion über die Verbesserung des ÖPNV einen neuen Anstoß zu geben, schlagen wir Folgendes vor:

1. Es sollten einheitliche Tarife für Hamburg und Schleswig-Holstein für alle Verkehrsmittel (Bahn, Bus und, wo es sinnvoll ist, auch Schiff) eingeführt werden.

Wir wollen einheitliche Fahrkarten, die für alle Verkehrsmittel gelten. Ein einheitliches Tarifsystem allein für Schleswig-Holstein macht keinen Sinn, da im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) zwei Drittel aller Fahrten die Hamburger Grenze überqueren. Schon heute ragt der HVV weit in das Hamburger Umland. Im Vergleich zu anderen Großstadträumen (Berlin, München, Frankfurt/Rhein-Main) ist der Tarifraum längst zu klein. Natürlich sollte das System offen sein für die Einbeziehung der Randgebiete in Niedersachsen.

2. Es sollten einheitliche, abgestimmte und integrierte Taktfahrpläne für Hamburg und Schleswig-Holstein eingeführt werden.

Ziel in Schleswig-Holstein sollte es sein, die Nord-Süd-Strecken im Halbstundentakt und die Ost-West-Verbindungen im Stundentakt zu bedienen - im Pendlerverkehr natürlich öfter. Dabei sollten in den wichtigsten Umsteigebahnhöfen Taktknoten gebildet werden, so dass das Umsteigen ohne Zeitverlust erfolgen kann. Die Investitionen müssen dementsprechende Priorität haben. So muss zum Beispiel Kiel-Lübeck vorrangig beschleunigt werden, damit in Kiel endlich auch alle Züge zur gleichen Zeit ankommen und dann nach fünf Minuten abfahren können.

Feste und langfristig verbindliche beziehungsweise planbare Taktfahrpläne bei der Bahn sind die Voraussetzung dafür, dass die Busfahrpläne mit der Bahn vertaktet werden können. Die Vertaktung der Busfahrpläne erfordert wiederum die Anpassung der Anfangszeiten der Schulen. Ohne ein langfristiges Gesamtkonzept sind diese Umstellungen aber nicht zu bewerkstelligen.

3. Die Landesverkehrsgesellschaften von Hamburg und Schleswig-Holstein, also der HVV und die LVS (Landesverkehrsentwicklungsgesellschaft) sollten zu einer gemeinsamen Verkehrsgesellschaft (GVG - Arbeitstitel) zusammengelegt werden.

Eine Erweiterung des HVV ohne Zusammenlegung mit der LVS würde die Kompetenzen für den ÖPNV in großen Teilen des Landes an Hamburg abgeben und der Gefahr unterliegen, dass vorrangig Hamburger Interessen ausschlaggebend sind.

4. Um die Verknüpfung von Bahn und Bus zu verbessern, sollten anstelle der Kreise in Zukunft regionale Verkehrsgesellschaften für den ÖPNV zuständig sein, die als regionale Abteilungen der neuen GVG organisiert sein könnten.

Die Verknüpfung von Bus und Bahn ist auch heute schon angedacht. Bereits jetzt sind die Kreise an der LVS beteiligt und in Hamburg werden Schiene und Bus vom HVV organisiert.

Die Organisationsebene der Kreise hat sich aber als zu klein erwiesen. Dies gilt insbesondere für die Verkehrsorganisation im Umkreis von Hamburg, Kiel, Lübeck und Flensburg. Im Raum Kiel hat dies zur Bildung der VRK (Verkehrsregion Kiel) geführt, die aber den Kreis Rendsburg-Eckernförde halbiert hat. Die Hamburger Umlandkreise haben bereits einen Teil ihrer Kompetenzen an den HVV - also an Hamburg abgegeben.

Die neue Struktur könnte beispielsweise folgendermaßen aussehen: Die GVG organisiert den SPNV einschließlich der Regionalbusse. Sie hat fünf regionale Untergliederungen: Flensburg (mit Schleswig-Flensburg/Nordfriesland), Kiel (KERN-Region), Lübeck (mit Ostholstein, Ostteil Lauenburg und Nordosten Stormarn), Hamburg (wie HVV - eventuell modifiziert) und Unterelbe (Rest Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen).

5. Wir wollen den Wettbewerb im ÖPNV und SPNV schrittweise einführen.

Die Trennung des Bestellers (GVG) und des Betreibers (Bus- oder Bahnunternehmen, in der Fläche zum Teil auch Taxiunternehmen) sollte überall eingeführt werden. Bisher hat nur Schleswig-Holstein damit begonnen, Schienenverkehr auszuschreiben. Schleswig-Holstein hat sich vorgenommen, bis 2008 alle Strecken dem Wettbewerb zu übergeben.

Im Busverkehr erfolgten Ausschreibungen bisher nur in Einzelfällen. Die Umstellung sollte über einen längeren Zeitraum erfolgen und den Unternehmen genügend Zeit geben, sich auf die neue Situation einzustellen.

Alle Ausschreibungen sollen so erfolgen, dass qualitative und soziale Standards gewährleistet werden. Über die sozialen Standards sollten Vereinbarungen mit den Gewerkschaften angestrebt werden.

6. Wir wollen die Finanzierung des ÖPNV wettbewerbskonform reformieren.

Als mittelfristiges Ziel streben wir die Ausschreibung aller Verkehre an. Die Gesellschaft, die den Verkehr günstig und qualitativ besten gewährleistet, erhält den

Zuschlag. Dazu sollte die Vielzahl von unterschiedlichen Fördermitteln (Investitionszuschüsse für Busse, für Triebwagen, Schülerbeförderungsmittel, usw.) abgeschafft und durch einheitliche Zuschüsse ersetzt werden. Die Höhe der Zuschüsse bestimmt sich durch den Wettbewerb.

Ausnahmen von diesem Prinzip sind allein öffentliche Einrichtungen, die allen Unternehmen gleichermaßen zur Verfügung gestellt werden, wie zum Beispiel ein Busbahnhof.

7. Wir wollen ein abgestimmtes Netz von Regionalbahn und Regionalbussen in der Fläche.

Die strikte Trennung von Bus und Bahn hat sich nicht bewährt. Nur ein einheitliches und übersichtliches System schafft die notwendige Akzeptanz. Wir wollen auf Strecken, die für den Bahnverkehr nicht genügend Fahrgäste haben, die aber als regionale Verbindung sinnvoll und notwendig sind, Regionalbusse einsetzen, die mit dem Regionalbahnsystem vertaktet sind.

8. Wir wollen ein einheitliches Marketing und einen einheitlichen Vertrieb.

Mit der Aufnahme aller Bus-, Bahn- und Schiffslinien in das Scout-System ist eine Basis geschaffen. Das Ziel sollte sein, die Verkaufsstellen und das Marketing von Bahn und Bus zusammenzuführen. Hierzu muss mit der Fernbahn über die Übernahme der Verkaufsstellen in den Bahnhöfen verhandelt werden.
