

Der Hamburger Verkehrsverbund

Mehr als 50 Jahre Integriertes Verkehrsangebot
für die Metropolregion Hamburg

Ein Tarif – Eine Fahrkarte – Ein Fahrplan
für alle öffentlichen Verkehrsmittel

Hamburger Verkehrsverbund GmbH



(Hagen Seifert)

1. Ausgangspunkt: Was war die größte Herausforderung, Thema oder Problem, welches im Rahmen der Guten Praktik behandelt wird?

1965:

- Verschiedene Verkehrsmittel, verschiedene Betreiber (staatliche, kommunale und private) mit jeweils eigenen Tarifen
- Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist kompliziert
- Das Wechseln von Verkehrsmitteln verursacht zusätzliche Kosten und wird vermieden, dadurch konkurrierende Angebote und Doppelstrukturen
- Der Automobilverkehr nimmt zu, öffentliche Verkehrsmittel verlieren Fahrgäste

1996:

- Grundlegend geänderter Rechtsrahmen

2000:

- Die Urbanisierungszone und die Einpendlerströme sind weit über die Grenzen des Verkehrsverbundes hinausgewachsen

2. Vision und Ziele: Welche Vision und welche Ziele lagen bei Beginn des Projektes der Guten Praktik vor?

Ein Tarif – Eine Fahrkarte – Ein Fahrplan
für alle öffentlichen Verkehrsmittel

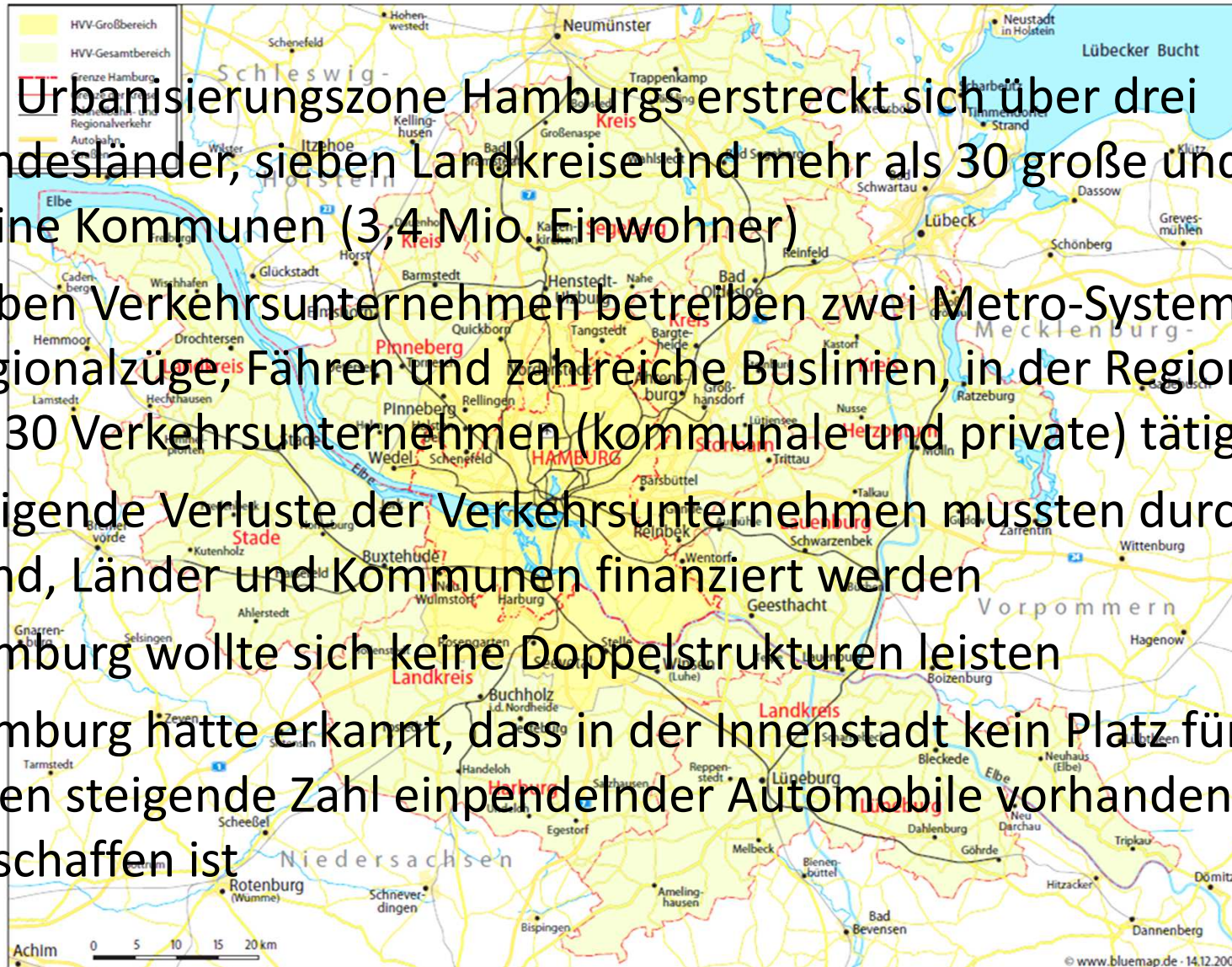
Nur als einheitliches Angebot haben die öffentlichen Verkehrsmittel eine Chance, gegen das Automobil zu bestehen und so die Umwelt und Städte bestmöglich zu entlasten

Die Fahrgäste sollen einfach zwischen schnellen Schienenverkehrsmitteln und feinerschließenden Bussen sowie zwischen regionalen und städtischen Verkehrsmitteln wechseln können

Die Effizienz des Verkehrsangebots soll durch Abbau von Doppelstrukturen erhöht werden

3. Institutioneller Hintergrund: Wie sahen die Rahmenbedingungen für die hier präsentierte Gute Praktik aus?

- Die Urbanisierungszone Hamburgs erstreckt sich über drei Bundesländer, sieben Landkreise und mehr als 30 große und kleine Kommunen (3,4 Mio. Einwohner)
- Sieben Verkehrsunternehmen betreiben zwei Metro-Systeme, Regionalzüge, Fähren und zahlreiche Buslinien, in der Region sind ca. 30 Verkehrsunternehmen (kommunale und private) tätig
- Steigende Verluste der Verkehrsunternehmen mussten durch Bund, Länder und Kommunen finanziert werden
- Hamburg wollte sich keine Doppelstrukturen leisten
- Hamburg hatte erkannt, dass in der Innenstadt kein Platz für einen steigende Zahl einpendelnder Automobile vorhanden und zu schaffen ist



4. Vorgehen: Welche Methoden, Werkzeuge oder Instrumente wurden entwickelt sowie angewendet um die Herausforderung bewältigen zu können? Wie wurde die Finanzierungsfrage gelöst (Finanzierung und Management)?

- Kooperation der Verkehrsunternehmen (1965) vermittelt durch die Politik – gemeinsame Verbundgesellschaft
- Kooperation der Verkehrsbehörden (1997) - Verbundgesellschaft als gemeinsame Regieorganisation – fängt klein an und wächst mit ihren Aufgaben
- Kooperationsvertrag, Einnahmenaufteilungsverfahren, gemeinsame Angebotsplanung für alle Verkehrsmittel im gesamten Bedienungsgebiet
- Vereinbarungen zwischen Bund, Ländern, Kreisen und Kommunen zur Finanzierung des Defizits und der Verbundgesellschaft

5. Ergebnisse: Was waren konkrete greifbare Ergebnisse, Folgen und/oder Auswirkungen der Guten Praktik und wie wird die Nachhaltigkeit der Guten Praktik gewährleistet?

Verkehrsverbünde gibt es inzwischen fast flächendeckend in Deutschland, Österreich und der Schweiz; immer mehr Regionen in Europa und darüber hinaus schaffen integrierte Verkerssysteme

- Der Rückgang der Fahrgastzahlen konnte gestoppt werden, mit Erweiterung des Verbundgebiets 2002 und 2004 konnten in größerem Umfang Fahrgäste gewonnen werden, besonders auf regionalen Bahnstrecken
- Die Hamburger Verkehrsverbund GmbH arbeitet stetig an der weiteren Optimierung des Verkehrssystems
- Die „Marke“ HVV hat hohe Marktpräsenz und wird von Gemeinden als Standortvorteil gesehen

6. Fazit:

Es beginnt mit der Erkenntnis, dass

- Man mit öffentlichen Verkehrsmitteln administrative Grenzen ebenso mühelos überwinden können muss wie mit dem Automobil
- Die Kunden immer das schlechteste Verkehrsunternehmen zur Grundlage ihrer Entscheidung für oder gegen das Automobil nehmen und intermodale Konkurrenz mehr Nachteile im intermodalen Wettbewerb schafft
- Es bedarf stets langer Verhandlungen, Neutrale Dritte haben sich als hilfreich erwiesen um strittige Punkte zu lösen
- Ohne öffentliche Finanzierung zumindest in der Anfangsphase wird die Durchsetzbarkeit schwierig, weil es stets auch Kundengruppen gibt, die Nachteile erleiden
- Jede Region ist anders; man sollte erst das gemeinsame Ziel festlegen und dann den Weg dahin ausloten