

Thesen zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs im Jahr 2030 in der MORO-Region Nord

- (1) Die Metropolregion Hamburg stellt *das* wirtschaftliche und kulturelle Gravitationszentrum für die gesamte MORO-Region Nord dar. Sie wird auch im europäischen Raum noch weiter an Bedeutung gewinnen.
- (2) Die demographische Entwicklung führt in den ländlichen Räumen der Hamburg entfernten Regionen zu deutlichen Einwohnerrückgängen sowie einer Verschiebung innerhalb der Altersstruktur hin zur Generation 65+. Dieser Trend wirkt stärker je weiter entfernt das Gebiet vom Zentrum Hamburg liegt. Ausnahmen bilden die Städte Flensburg, Kiel und Rostock.
- (3) Die strukturellen Defizite werden durch diesen Trend verstärkt. Zur Stabilisierung der entfernteren Regionen ist eine Wechselbeziehung und ein leistungsfähiger Austausch mit Hamburg von wesentlicher Bedeutung.
- (4) Damit verbunden ist eine deutliche Zunahme der mit Hamburg in Verbindung stehenden Pendlerströme bis 2030.
- (5) Diese Entwicklungen werden überlagert durch grundlegende Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Dieses wird zukünftig u.a. von den Themen Energiekosten (z.B. Entwicklung Mineralölpreis) und Klimaschutz (z.B. drastische Reduktion der CO₂-Emissionen, Einrichtung von Umweltzonen in Städten) bestimmt. Dadurch kommt es zu einer verstärkten Nachfrage nach Leistungen Öffentlicher Verkehrssysteme.
- (6) Die Öffentlichen Verkehrssysteme sind vor allem im Zulauf auf Hamburg (aber nicht nur dort) in ihrer derzeitigen Struktur diesen künftigen Anforderungen nicht gewachsen. Schon kleinere Verschiebungen des Modal Split vom Motorisierten Individualverkehr zu Gunsten von Bus & Bahn sind mit den derzeitigen Kapazitäten nicht zu bewältigen.
- (7) Bedingt durch die demographische Entwicklung wird sich dagegen der Öffentliche Verkehr in der Fläche dramatisch in eine andere Richtung verändern. Insbesondere Rückgänge im Schülerverkehr und die Zunahme der älteren Bevölkerung führen zu unvermeidlichen wirtschaftlichen Anpassungen in der Netz- und Angebotsstruktur.
- (8) Von daher sind folgende Wege gleichzeitig zu gehen:
 - Konsequenter Ausbau der Leistungsfähigkeit der schnellen Schienenverkehrssysteme in Richtung Hamburg
 - Weitere Angebotsausweitung des konventionellen Linienverkehrs im Großraum Hamburg, zwischen wichtigen Zentren innerhalb der MORO-Region Nord und in den Räumen Flensburg, Kiel, Lübeck, Schwerin und Rostock
 - Konsequenter Ausbau der Angebote alternativer Bedienungsformen in der Fläche
 - Entwicklung übergreifender Tarifstrukturen innerhalb der MORO-Region Nord (z.B. zwischen westlichem Mecklenburg und Hamburg bzw. Lübeck)
 - Nutzung moderner Datenübertragungstechnologien für eine stetige Verbesserung der Fahrgastinformation, zur Anschlusssicherung und zum Aufbau und Betrieb komplexer Netze alternativer Bedienungsformen
- (9) Die Verkehrsunternehmen entwickeln sich zum Mobilitätsdienstleister für alle Formen der Mobilität vor Ort.
- (10) Die Umsetzung dieser Erfordernisse ist nur über die Schaffung einer zusammenhängenden Kooperations- bzw. Organisationsstruktur innerhalb der MORO-Region Nord zu erreichen.