



► Nr. VO/2018/06308
öffentlich

Lübeck, 16.08.2018

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Doris Drochner (E-Mail: doris.drochner@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Zwischenbericht zum Wechsel vom Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) in den Tarif des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV-Tarif) - gerechterer ÖPNV-Tarif für Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.08.2018	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.09.2018	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
10.09.2018	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.09.2018	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.09.2018	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Antrag in der Bürgerschaft am 28.09.2017 der Fraktion Freie Wähler & Linke (VO/2017/05274) in ergänzter Fassung des Antrages der SPD-Fraktion (VO/2017/05377) zum Thema „Wechsel in den HVV-Tarif prüfen“
Interfraktioneller Antrag in der Bürgerschaft am 22.02.2018 der Fraktionen SPD, GAL und BfL (VO/2018/05833) sowie Antrag der Fraktion „Bündnis 90/Die Grünen“ (VO/2018/05824) zum Thema „Gerechter ÖPNV-Tarif für Lübeck“

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Stadtverkehr Lübeck GmbH und Lübeck-Travemünder Verkehrs GmbH (SL/LVG)

Ergebnis:

Die Stellungnahmen von SL/LVG sind als Anlagen beigelegt.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja
 Nein

Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt, auf die als Anlage 4 beigelegte Rückmeldung wird verwiesen.

Die Maßnahme ist:

neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Nein
 Ja (Anlage 1)

Bericht:

A. Zwischenbericht

I. Ausgangslage/Hintergrund

In der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 28.09.2017 wurde folgender Antrag der Fraktion Freie Wähler & Linke (VO/2017/05274) in ergänzter Fassung des Antrages der SPD-Fraktion (VO/2017/05377) einstimmig angenommen.

Wechsel in den HVV prüfen

Der HVV-Tarif ist der Nahverkehrstarif der Metropolregion Hamburg und für Lübeck sinnvoller als der bisherige SH-Tarif. Die Fahrpreise sind im HVV-Tarif zudem günstiger.

Der Bürgermeister wird aufgefordert, einen Bericht vorzulegen, in dem der Weg eines möglichen Wechsels von dem SH-Tarif in den Tarifverbund HVV dargelegt wird und folgende Aspekte besonders beschrieben werden:

Die rechtlichen Bedingungen eines Wechsels, die Kosten für die Aufnahme in den HVV-Tarifverbund, die finanziellen Auswirkungen für den Stadtverkehr und die finanziellen Auswirkungen für den Stadtverkehrskunden.

Ergänzung SPD-Antrag:

Der Bürgermeister wird gebeten, im Hinblick auf einen Wechsel der Hansestadt Lübeck vom SH-Tarif zum HVV, Gespräche mit dem Land Schleswig-Holstein aufzunehmen, mit dem Ziel eine Klärung und Einigung hinsichtlich der Übernahme der tarifbedingten Kosten durch das Land zu erreichen.

In der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 22.02.2018 wurden folgende Anträge angenommen:

Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD, GAL und BfL, VO/2018/5833:

Der Bürgermeister wird beauftragt, der Lübecker Bürgerschaft bis Oktober 2018 zu berichten, welche Möglichkeiten es gibt, den Tarif für die Benutzung von Bus und Bahn im Tarifgebiet des Lübecker Stadtverkehrs gerechter zu gestalten. Dabei geht es vor allem darum, neben der zentralen Tarifzone 6000 weitere Fahrbeziehungen (z.B. von den Stadtteilen Moisling, Kücknitz, Travemünde und Schlutup zur Altstadt) in die Preisstufe² einzubeziehen.

Darüber hinaus ist zu berichten über die Möglichkeiten zur Rückkehr zum Einheitstarif, die selektive Entgeltbefreiung für spezielle Bevölkerungsgruppen (z.B. Studenten, Schüler, Auszubildende), die tariflichen Auswirkungen eines HVV-Beitritts und Modelle zur Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV. Dabei ist für die verschiedenen Tarifmodelle darzustellen, welche Einnahmeverluste und Mehrkosten sich daraus für den Stadtverkehr Lübeck und die Hansestadt Lübeck ergeben würden. Zudem ist darzustellen, ob die Tarifmodelle kompatibel sind zum jetzigen SH-Tarif und inwieweit die Lübecker Umlandgemeinden bereit sind, sich an den Kosten eines veränderten ÖPNV-Tarifs zu beteiligen.

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, VO/2018/05824:

Die Bürgerschaft bekräftigt ihren im September 2017 getroffenen Beschluss, einen Beitritt der Stadt Lübeck zum HVV zu erreichen.

Der Bürgermeister wird beauftragt, der Bürgerschaft bis Oktober 2018 zu berichten, welche Schritte er zur Umsetzung eingeleitet hat. In dem Bericht möge auch aufgezeigt werden, welche Möglichkeiten bestehen, das gesamte Stadtgebiet in die Tarifzone 6000 (Preisstufe 2) einzubeziehen und welche Auswirkungen ein Beitritt zum HVV hierauf hätte.

Darüber hinaus ist zu berichten über die Möglichkeiten zur Rückkehr zum Einheitstarif, die selektive Entgeltbefreiung für spezielle Bevölkerungsgruppen (z.B. Studenten, Schüler, Auszubildende), die tariflichen Auswirkungen des HVV-Beitritts und Modelle zur Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV. Dabei ist für die verschiedenen Tarifmodelle darzustellen, welche Einnahmeverluste und Mehrkosten sich daraus für den Stadtverkehr Lübeck und die Hansestadt Lübeck ergeben würden.

Die vorgenannten Aufträge wurden dem Fachbereich Planen und Bauen (FB 5) und innerhalb des FB 5 dem Bereich Stadtplanung und Bauordnung (Bereich 610) übertragen. Mit der Bearbeitung wurde unverzüglich begonnen.

Die Fachbereichsleitung des FB 5 hat mit Schreiben vom 12.12.2017 zunächst die Geschäftsführung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) sowie den Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) angeschrieben und vor dem Hintergrund des Bürgerschaftsbeschlusses um eine Einschätzung und Stellungnahme gebeten.

Die Geschäftsführung der Stadtverkehr Lübeck GmbH und der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (SL/LVG) wurde per Mail am 09.01.2018 bzw. am 06.03.2018 ebenfalls um eine Einschätzung und Stellungnahme gebeten.

Zusätzlich wurden der Fahrgastverband Pro Bahn (Pro Bahn), die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK), der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesverband Nord und der Omnibusverband Nord (VDV/OVN) und Interessensvertretungen von Kindern und Jugendlichen um eine Einschätzung gebeten.

Die eingegangenen Stellungnahmen bzw. Rückmeldungen sind diesem Bericht zur Information als Anlagen 1-7 beigefügt.

Bevor auf die einzelnen Punkte des Bürgerschaftsauftrages eingegangen wird, hält die Verwaltung es für sinnvoll, einige grundlegende Informationen voranzustellen:

Bei dem HVV handelt es sich um einen Aufgabenträgerverbund, in dem sich mehrere ÖPNV-Aufgabenträger zu einem Verbund mit diversen Aufgaben zusammengeschlossen haben. Eine Aufgabe hierbei ist die Festlegung der Regularien zum Tarif innerhalb des Verbundes (HVV-Tarif). Daneben nimmt der HVV viele weitere administrative Aufgaben für die Verbundmitglieder wahr.

Neben dem HVV gibt es seit Oktober 2014 die NAH.SH GmbH. Hierbei handelt es sich ebenfalls um einen Aufgabenträgerverbund. Die Hansestadt Lübeck ist seit der Gründung Mitglied in der NAH.SH. Gesellschafter der NAH.SH sind neben allen Kreisen und kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein das Land Schleswig-Holstein. Der Mitgliedschaft in der NAH.SH hat die Bürgerschaft am 27.03.2014 (VO/2014/01395) zugestimmt.

Organe in der NAH.SH sind der Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung. Daneben gibt es den Verbundausschuss (VA), hier werden Informationen ausgetauscht, Abstimmungen vorbereitet und bei Bedarf Beschlüsse gefasst. Im VA sind alle Kreise und kreisfreien Städte sowie das Land mit Stimmrecht vertreten. Ein Vertreter des HVV hat ein Gastrecht.

Die Stimmrechte der Kreise, die auch Mitglied im HVV sind (Hamburger Randkreise Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Segeberg, Pinneberg), sind eingeschränkt.

Die Festlegung der Tarife des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) erfolgt durch die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH). Hierbei handelt es sich um eine Gesellschaft der Verkehrsunternehmen, die in Schleswig-Holstein Verkehrsleistungen erbringen.

Die NSH ist „Tarifführer“ und bestimmt in ihren Gremien über den SH-Tarif und nimmt neben der Einnahmeverteilung zwischen den Verkehrsunternehmen weitere administrative Aufgaben für die Verkehrsunternehmen wahr.

Die SL/LVG ist Gesellschafter der NSH mit bestimmten Stimmrechten.

Die anderen Aufgabenträger aus Schleswig-Holstein werden in der NSH durch die NAH.SH vertreten. Die NAH.SH stimmt sich hierzu im Vorwege mit den anderen Aufgabenträgern im Verbundausschuss ab.

II. Rechtliche und formale Bedingungen für einen Wechsel vom Aufgabenträgerverbund des Landes Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) zum HVV

Bevor im HVV Aktivitäten hinsichtlich einer Aufnahme der Hansestadt Lübeck (HL) in den HVV aufgenommen werden, müssten die Landesregierungen als Gesellschafter im HVV einen entsprechenden Beschluss im Aufsichtsrat fassen und den HVV beauftragen tätig zu werden.

Im Vorwege wäre zu klären und zu entscheiden, ob eine Mitgliedschaft in beiden Verbänden gewollt und möglich ist. Hierzu sind alle Bedingungen und Auswirkungen zu klären und abzuwägen.

Gegebenenfalls wäre eine Kündigung der bestehenden vertraglichen Vereinbarungen in der NAH.SH sowie in der NSH erforderlich.

Der HVV bzw. seine Gesellschafter müssten einer Mitgliedschaft der HL in der Gesellschafterversammlung zustimmen.

Bezüglich einer Aufnahme in den HVV-Tarif wäre ein Beschluss im Aufsichtsrat des HVV erforderlich.

III. Finanzielle Auswirkungen bei einem Wechsel von der NAH.SH bzw. der NSH zum HVV

Die nachstehenden Aussagen gelten auch für die Variante, dass die HL Gesellschafterin in beiden Verbänden ist.

Eine Einschätzung der Auswirkungen kann ohne eine externe Unterstützung nicht erfolgen, da die zu berücksichtigenden Parameter sehr vielfältig sind.

Es wird daher vorgeschlagen, ein Gutachterbüro mit der Erstellung einer Studie zu beauftragen, die alle finanziellen und sonstigen Auswirkungen und Varianten für alle Akteure und Betroffenen (z.B. KundInnen, Verkehrsunternehmen, HL, Nachbarkreise, Länder, Aufgabenträger usw.) untersucht und aufzeigt.

Hierbei sind selbstverständlich alle „Akteure“ und insbesondere die Länder, der HVV und die NAH.SH einzubeziehen.

1) Auswirkungen für die Hansestadt Lübeck

Mit der Aufnahme in den HVV müssten die HL und SL/LVG Entscheidungszuständigkeiten über das regionale Tarifsortiment und weitere Gestaltungskompetenzen an die zuständigen Gremien im HVV abgeben.

Wenn mit einer Mitgliedschaft im HVV bzw. einer Aufnahme in den HVV-Tarif das Ziel verfolgt wird, für alle KundInnen einen günstigeren Tarif zu erreichen, ist davon auszugehen, dass zusätzliche Kosten für die Hansestadt Lübeck entstehen. Hierbei handelt es sich um administrative Kosten für den HVV und zusätzlich um Aufwendungen die im Rahmen der entstehenden Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste entstehen.

Sollte die Bereitschaft bestehen, höhere ÖPNV-Tarife als bisher in Kauf zu nehmen, könnten die entstehenden Mehrausgaben hierüber finanziert werden.

Neben den finanziellen Auswirkungen sind auch die mit einer Mitgliedschaft im HVV verbundenen Verpflichtungen, z. B. die Einhaltung der Qualitätsvorgaben, die Vorgaben zum Corporate Design u. a. aufzuzeigen und zu bewerten.

2) Auswirkungen für SL/LVG

Durch die geringere Tarifiergiebigkeit im HVV kann es zu Mindereinnahmen bei SL/LVG kommen, die entweder durch eine Reduzierung des Angebotes, Erhöhung der Tarife oder Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers ausgeglichen werden müssten.

Vor dem Hintergrund der anstehenden und geplanten erneuten Direktvergabe der Verkehrsleistungen in der „Region Lübeck“ an SL/LVG wären die Auswirkungen eines Wechsel in den HVV bzw. eines Tarifwechsels ebenfalls zu untersuchen. Nach einer ersten internen Einschätzung von SL/LVG und der Verwaltung hätte eine solche Entscheidung gravierende Auswirkungen auf das Vergabeverfahren und die zu erstellenden Verträge. Auf die Stellungnahmen des Stadtverkehrs vom 20.11.2017/21.02.2018/17.05.2018, die als Anlage 6 beigefügt sind, wird hierzu ergänzend verwiesen.

3) Auswirkungen auf die KundInnen des ÖPNV in Lübeck

Durch eine Mitgliedschaft im HVV kommt es nicht automatisch zu Verbesserungen des Leistungsangebots.

Für einen geringen Teil der KundInnen von SL/LVG (ca. 4 %), den Pendlern nach Hamburg, kann es zu Verbesserungen beim Tarif kommen, da das sogenannte Großkunden-Abo genutzt werden könnte.

Allerdings haben die „Pendler“ bereits heute die Möglichkeit, das Angebot des „Job-Tickets“ im SH-Tarif zu nutzen.

Für einen etwas größeren Teil der KundInnen von SL/LVG (ca. 7 %) entsteht zwischen der HL und dem Kreis Ostholstein eine „Tarifgrenze“ (HVV-Tarif und SH-Tarif).

Ob und inwieweit es zu einem „günstigeren Tarif“ für die ÖPNV-NutzerInnen kommt, hängt von der Bereitschaft der Beteiligten ab, zusätzliche Mittel für den ÖPNV bereitzustellen.

Hierbei ist nicht nur die Bereitschaft der HL, sondern auch die des Landes erforderlich, da nach den derzeitigen Regularien das Land bei den Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einen erheblichen Anteil der Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste übernehmen müsste.

IV. Rückkehr zum „Einheitstarif“

Ob und unter welchen Voraussetzungen für welche NutzerInnen und mit welchen Auswirkungen die Rückkehr zu einem „Einheitstarif“ möglich sein könnte, kann nur im Rahmen der bereits erwähnten Untersuchung durch einen neutralen und kompetenten Gutachter geprüft und bewertet werden.

V. Selektive Entgeltbefreiung für bestimmte Bevölkerungsgruppen

Die selektive Entgeltbefreiung für bestimmte Bevölkerungsgruppen setzt voraus, dass hierfür die erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden können. Hierzu gehört z. B., dass die entstehenden Mindereinnahmen anderweitig gedeckt werden müssen. Die Entgeltbefreiung darf nicht zu Lasten der anderen NutzerInnen gehen.

Eine entsprechende Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen und der finanziellen Auswirkungen müsste im Vorwege erfolgen. Es wäre zu prüfen, ob dies ebenfalls durch das bereits erwähnte Gutachterbüro möglich wäre.

VI. Ausweitung der Tarifzone 6000 auf weitere Stadtteile

Die Ausweitung der Tarifzone 6000 auf weitere Stadtteile würde zu Mindereinnahmen bei SL/LVG führen, die auszugleichen wären. In welcher Form dies sinnvoll und finanzierbar wäre, bedarf ebenfalls einer genaueren Untersuchung.

Auf die Stellungnahme der SL/LVG vom 20.11.2017 wird hierzu verwiesen (siehe Anlage 6).

VII. Möglichkeiten der finanziellen Beteiligung der Umlandgemeinden

Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Kreise und nicht die Gemeinden. Insofern sind die Kreise Ansprechpartner für die HL.

Mit den Umlandkreisen Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Segeberg bestehen bereits Vereinbarungen bezüglich der finanziellen Beteiligung an den ÖPNV-Leistungen auf dem jeweiligen Territorium.

Ob die jeweiligen Aufgabenträger bereit sind, einen rabattierten Tarif mit zu finanzieren wäre zu klären, wenn die hierfür entstehenden Kosten bekannt sind. Die Ermittlung dieser zusätzlichen Aufwendungen wäre ebenfalls Inhalt des zu vergebenden Auftrages.

VIII. Möglichkeiten/Modelle eines umlagefinanzierten ÖPNV

Eine Rechtsgrundlage, um einen umlagefinanzierten ÖPNV einzuführen, kann derzeit nicht erkannt werden. Grundlage für die Erhebung eines Beitrages/einer Gebühr könnte das Kommunalabgabengesetz (KAG) sein. Allerdings wäre hierfür nach derzeitiger Einschätzung des Bereiches Recht zunächst eine Gesetzesänderung erforderlich.

Eine Subventionierung des ÖPNV aus allgemeinen Haushaltsmitteln wäre grundsätzlich möglich.

B. Aktuelle Bestrebungen des Landes zur Gründung einer „Norddeutschen Tarifallianz“

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Forderungen nach einer Ausweitung des HVV wurde im aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung folgendes festgehalten:

„Wir streben einen transparenten Nordtarif mit fairen Tarifzonen und durchgängigem Fahrkartensystem für Hamburg, Schleswig-Holstein und den Norden Niedersachsens an. Als Zwischenlösung werden wir den HVV-Beitritt des Kreises Steinburg unterstützen. Eine weitere Erweiterung des HVV ist nicht vorgesehen.“

Ziel einer engeren norddeutschen Tarifkooperation soll sein, die nach wie vor empfundenen Barrieren zwischen den Tarifgebieten soweit wie möglich abzubauen. Hierzu hat der Landtag am 21.07.2016 (Drucksache 18/4467) den Beschluss gefasst, entsprechende Verhandlungen mit der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Land Niedersachsen aufzunehmen.

Nach einer entsprechenden Verabredung zwischen den Ländern wurde von der NAH.SH ein Gutachten beauftragt mit dem Ziel, mögliche Wege zur Gründung eines Norddeutschen Tarifverbundes aufzuzeigen.

Das beauftragte Büro BSL – Transportation Consultants (BSL) hat zunächst die Ausgangslage am Fahrgastmarkt untersucht (Ist-Analyse), die Ziele und Interessen der Akteure abgefragt und daraus mögliche Handlungsszenarien abgeleitet. Seit Mitte des Jahres 2018 liegen die Ergebnisse im Entwurf vor und wurden inzwischen von den Akteuren abgenommen. Die Ergebnisse sind in einer Kurzfassung dieser Vorlage zur Information beigefügt (Anlage 8).

Nach der Sommerpause soll eine Facharbeitsgruppe damit beginnen, zu den einzelnen Themenfeldern, die die Gutachter identifiziert haben, die konkreten Handlungsschritte zu entwickeln: Tarif, Vertrieb, Kommunikation, Organisation. Die Zielvorstellungen der „norddeutschen Tarifallianz“ (siehe Anlage 8, Punkt 4 der Kurzfassung):

- Tarif: Die einzelnen aneinander angrenzenden bzw. sich überlappenden Tarife greifen an den Tarifgrenzen harmonisch in Bezug auf Preisniveau, Sorten und Nutzungsbestimmungen ineinander.
- Vertrieb: Angleichung der Vertriebsstrukturen und gemeinsame Weiterentwicklung von vertrieblichen Innovationen. Nutzung von Synergien in Bezug auf zentrale Vertriebsaufgaben.
- Kommunikation: Der Fahrgast soll eine abgestimmte und möglichst einheitliche (Marken)kommunikation vorfinden. Dort, wo erforderlich wird gemeinsam kommuniziert (Wiedererkennungswert).
- Organisation: Schaffung eines institutionalisierten und verbindlichen Abstimmungsweges über gemeinsame Ideen und Ziele zur Gestaltung des Verkehrsraumes

Im Kern geht es also um eine neue Form der Zusammenarbeit der Verkehrsverbände und Aufgabenträger. Der Weg ist dabei mit dem Gutachten nicht beendet, sondern beginnt jetzt.

C. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung beabsichtigt folgendes weiteres Vorgehen:

I. Unterstützung der Bestrebungen der Bundesländer – „Tarifallianz“

Als Mitglied der Verbundgesellschaft NAH.SH werden die folgenden Bestrebungen des Landes unterstützt:

- Bestehende Preisunterschiede an den Verbundgrenzen zu nivellieren, damit aus der Sicht der Bürger und Bürgerinnen keine Ungleichbehandlung erfolgt. Dies kann beispielsweise durch das Angebot für günstigere Job-Tickets in Richtung Hamburg oder durch „Talzeitangebote“ (Angebote in den Nebenverkehrszeiten) erfolgen.
- Die Vermarktung des ÖPNV in Lübeck stärker in die Gesamtmarkenstrategie des Verbundes NAH.SH integrieren.
- Die Entwicklung gemeinsamer Lösungen von NAH.SH und HVV im Vertrieb fördern und diese in Lübeck anwenden.
- Sicherstellung der Einbindung aller Aufgabenträger in Schleswig-Holstein bei den Abstimmungs- und Entscheidungsprozessen.

II. Aktualisierung des Positionspapiers aus dem Jahr 2011

Wie bereits im voranstehenden Bericht mehrfach erwähnt, ist als Grundlage für weitere Entscheidungen auf der Basis des 2011 erstellten Positionspapiers zur „Integration der Hansestadt Lübeck in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV)“ eine Untersuchung/Aktualisierung in Auftrag zu geben, welche die im vorstehenden Zwischenbericht aufgeworfenen Fragen zu den Vor- und Nachteilen für alle Akteure und den finanziellen und sonstigen Auswirkungen aufzeigt. Hierbei sind auch mögliche Varianten zu bewerten und Finanzierungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Die Verwaltung wird hierfür gemeinsam mit SL/LVG ein Leistungsverzeichnis erstellen und entsprechende Angebote einholen.

Anlagen :

Anlage 1 – AW HVV Schreiben an Glogau

Anlage 2 – AW VDV OVN

Anlage 3 – AW Pro Bahn

Anlage 4 – Gemeinsame Stellungnahme der Lübecker Hochschulen

Anlage 5 – AW MWAVTT an BM HL

Anlage 6 – Stellungnahme SL-LVG Bericht für den Aufsichtsrat

Anlage 7 – AW IHK

Anlage 8 – Kurzbericht zum Gutachten Nordtarif

Senatorin Joanna Hagen



Frau
Senatorin Joanna Glogau
Hansestadt Lübeck
Bereich 5.610
23539 Lübeck

Hansestadt Lübeck				
Hausnummer				
25. JAN. 2018				
051	080	091		
z.R.	z.St.	z.U.	z.E.	z.K.

Lutz Aigner

Sprecher der Geschäftsführung

Hamburger
Verkehrsverbund GmbH
Steindamm 94
D-20099 Hamburg

Telefon: (0 40) 32 57 75 - 110

Telefax: (0 40) 32 57 75 - 819

E-Mail: aigner@hvv.de

22.01.2018

Handwritten notes:
Lutz Aigner
44 610.4 S.R.
044
bei 22/18

Mitgliedschaft der Hansestadt Lübeck im Hamburger Verkehrsverbund (HVV)

Sehr geehrte Frau Senatorin Glogau,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 12.12.2017 in dem Sie um unsere Einschätzung zum Bürger-
schaftsbeschluss zur Integration der Hansestadt Lübeck in den HVV bitten.

Eine Integration des Lübecker Stadtverkehrs in den HVV hätte mehrere Aspekte:

1. HVV Integration des Stadtverkehrs
2. Integration der Schienenverbindung nach Hamburg (von Lübeck bis Reinfeld)
3. Tarifliche Anbindung des Kreises Ostholstein an das dann neue HVV-Tarifgebiet

Zu 1: Eine Integration des Stadtverkehrs in den HVV liegt in der Obliegenheit des Aufgabenträgers Lübeck. Hier läge auch die finanzielle Verantwortung. Die Integration bedeutet automatisch, dass Lübeck Gesellschafter beim HVV würde mit entsprechender anteiliger Finanzierungsverpflichtung an den administrativen Kosten des HVV. Eine Integration des Stadtverkehrs macht m. E. aber nur Sinn, wenn auch die Schienenanbindung nach Hamburg gänzlich in den HVV integriert würde.

Zu 2: Formal wäre für eine Integration des Schienenverkehrs in den HVV das Land Schleswig-Holstein als Aufgabenträger zuständig. Hier läge grundsätzlich auch die Finanzierungslast. Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste wirken sich finanziell immer auf die gesamte Strecke aus. D.h., dass auch Hamburg als Aufgabenträger für den Hamburger Schienenverkehr mit entscheidungsrelevant ist.

Zu 3: Zwischen dem Stadtverkehr in Lübeck und dem Landkreis Ostholstein bestehen enge verkehrliche Verflechtungen. Diese müssten tariflich und vertrieblich neu organisiert werden.

Aufsichtsratsvorsitzender:
Staatsrat Andreas Rieckhof

Geschäftsführer:
Lutz Aigner (Sprecher)
Dietrich Hartmann

Amtsgericht Hamburg, HRB 10 497



In Schleswig-Holstein gibt es eine verkehrspolitische Diskussion über die mögliche Ausweitung des HVV. Als alternatives Angebot steht die engere Verflechtung der beiden Tarifsysteme HVV-Tarif und SH-Tarif auf der Tagesordnung. Diese Diskussion wird gutachterlich begleitet. Das Gutachten wird in Kürze vorliegen. Danach wird es weitere Gespräche geben.

Eine Ausweitung des HVV bedeutet zunächst einmal eine verstärkte Subventionierung von ÖPNV-Preisen. Wir wissen, dass mit Qualitätsverbesserungen (i. b. Taktdichte) Kunden eher für den ÖPNV zu gewinnen sind als mit Preissenkungen. Es sei denn, diese wären drastisch. Auch wenn die Ausweitungswünsche standortpolitisch im Rahmen der Metropolregion durchaus nachvollziehbar sind, so sind sie verkehrlich problematisch, insbesondere wg. der tariflichen Trennung bedeutender Pendlerbeziehungen.

Da eine Ausweitung des HVV-Tarifs ohne Beteiligung der beiden Länder nicht realisierbar ist, würde ich entsprechende Gespräche mit Herrn Staatsrat Rieckhof und Herrn Staatssekretär Dr. Rohlfis empfehlen.

Eine Ausweitung des HVV bedürfte folgender Schritte:

1. Grundsätzliche Einigung mit den Ländern. Einbeziehung HVV und NAH.SH.
2. Gutachterliche Bewertung der Durchtarifizierung und Harmonisierungsverluste.
3. Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen über Mindererlöse und Ausgleichszahlungen.
4. Technische und formale Umsetzung
5. Lösung des Tarif- und Vertriebsproblems Ostholstein.

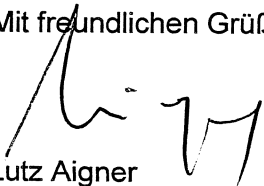
Unsere Erfahrung mit Ausweitungen in der Vergangenheit zeigt, dass dieser Prozess mehrere Jahre in Anspruch nimmt.

Ich hoffe, mit dieser ersten Einschätzung hilfreich zu sein.

Für ein Gespräch stehe ich selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Lutz Aigner



Drochner, Doris

Von: Dr. Schack <schack@ovn-online.de>
Gesendet: Dienstag, 13. März 2018 16:25
An: Drochner, Doris
Betreff: AW-OVN-VDV-Schack
Anlagen: Gemeins. Schreiben VDV-OVN zur Ausweitung HVV.pdf

Sehr geehrte Frau Drochner,

ich danke Ihnen zunächst für Ihre Anfrage und das Interesse an einer Bewertung der Verkehrsunternehmen bzw. der diese repräsentierenden Verbände zu einem möglichen Beitritt Lübecks in den HVV.

Zwar haben Sie mich als Vertreter des OVN befragt, aber da es hier tatsächlich eine gemeinsame Position mit dem VDV Nord gibt, möchte ich Ihnen diese auch kurz skizzieren. Zudem füge ich in der Anlage ein Schreiben an den Verkehrsminister vom 3.12.2015 bei, das inhaltlich nach wie vor aktuell ist.

Die Verkehrsunternehmen haben sich ausdrücklich gegen eine Aufnahme Steinburgs in den HVV ausgesprochen, müssen aber konstatieren, dass es sich hierbei nicht mehr um eine sachliche, sondern emotional geführte Debatte handelt mit dem Ziel, die Einlösung von Wahlversprechen zu erzwingen, ohne zuvor eine vernünftige Abwägung vorgenommen zu haben. Wir sind uns sicher, dass der Beitritt einzelner Kreise (bzw. kreisfreier Städte wie Lübeck) zusätzliche Kosten von jeweils 2-4 Mio. EUR p.a. verursacht, ohne dass damit eine auch nur leichte Verbesserung des Nahverkehrs verbunden wäre. Auf der anderen Seite verbliebe ein Rest an SH-Tarif, der für sich allein nicht mehr lebensfähig ist. Und nicht nur das, es zeichnet sich zudem ab, dass die zusätzlichen Kosten für eine künstliche Herabsenkung der Ticketpreise aus dem Topf der Kommunalisierungsmittel entnommen werden müssten, der, wie Sie wissen, trotz der gerade durchgeführten Erhöhung und Dynamisierung immer noch viel zu klein ist, um den ÖPNV im Land dauerhaft zumindest zu stabilisieren. Aus dem Verkehrsministerium ist zu hören, dass die ggf. neuen zusätzlichen Mittel für den HVV-Beitritt der betroffenen Kreise auf die den Kreisen zustehenden Mittel aus der FinanzierungsVO angerechnet werden könnten. Wenn das so wäre, hieße das, der einzelne Kreis finanziert sich seinen Beitritt selbst. Was das aber für den bestehenden ÖPNV bedeutete, liegt auf der Hand.

Wir verstehen, dass in der Metropolregion eine Sogwirkung hin zum HVV spürbar ist. Allerdings könnte man dem Wunsch insbesondere der Pendler ebenso gut gerecht werden, wenn man in dieser Region das Großkundenabo des HVV finanzierte, anstatt weitere Kreise aus der Anwendung des SH-Tarifs herauszuziehen. Vor allem wäre es aus unserer Sicht unabdingbar erforderlich, der Bevölkerung und insbesondere den ÖPNV-Nutzern die tatsächliche Faktenlage aufzuzeigen und diese nicht in der falschen Annahme zu belassen, durch einen HVV-Beitritt werde die Anbindung besser und der ÖPNV attraktiver.

Was aus unserer Sicht insbesondere nicht geht, ist, dass die Bestandsverkehre des ÖPNV finanzielle Nachteile zu erdulden hätten, die Unternehmen mit sog. Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten belastet würden und der ÖPNV im Land durch den HVV-Beitritt einzelner Kreise über die Streichung von Linien oder eine Verschlechterung der Taktfrequenz weiter an Attraktivität verlöre. Das stünde diametral gegenläufig zum politisch beschlossenen Ziel einer Verkehrswende und wäre das Ende eines bewährten landesweiten SH-Tarifs.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



OVN/VDV-Nord, Auguste-Viktoria-Str. 14, 24103 Kiel

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und
Technologie des Landes Schleswig-Holstein
Herrn Minister Reinhard Meyer
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen:
Unsere Nachricht vom:
Ihr Ansprechpartner: Dr. Joachim Schack
Telefon: +49 431 61427
Fax: +49 431 677170
E-Mail: schack@ovn-online.de
Datum: 3.12.2015

Position von OVN und VDV Nord zur möglichen Ausweitung des HVV in Schleswig-Holstein

Sehr geehrter Herr Minister,

die in Schleswig-Holstein für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Verbände Omnibus Verband Nord (OVN) und Landesgruppe Nord des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV Nord) haben Kenntnis davon erhalten, dass es dieser Tage von Seiten einiger Kreise im Süden Schleswig-Holsteins Bestrebungen gibt, sich unter Aufgabe des bislang geltenden Schleswig-Holstein-Tarifs dem Tarifsystem des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) anzuschließen. Dem Vernehmen nach sind die Anträge auf eine Mitgliedschaft im HVV bereits in Vorbereitung.

Sehr geehrter Herr Minister,

uns macht diese Entwicklung Sorgen, weil wir den erfolgreichen SH-Tarif im Falle einer weiteren Reduzierung des Geltungsbereichs in diesem Land für nicht überlebensfähig halten. Zudem wäre eine Ausweitung des HVV in Schleswig-Holstein ein sehr teures Verfahren, das vor dem Hintergrund sehr knapper finanzieller Ressourcen nicht finanzierbar ist. Die wenigen zur Verfügung stehenden Mittel sollten aus unserer Sicht, anstatt Tarife künstlich zu senken, sowohl auf Landes- als auch auf Kreisebene, lieber dafür genutzt werden, die Bestandsverkehre zu sichern und ggf. auszubauen und für den Fahrgast attraktiver zu gestalten.

Wir möchten Sie daher bitten, sich auch weiterhin für ein gutes und erfolgreiches SH-Tarifsystem unter Erhaltung des geltenden Tarifbereichs einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Schack
(Geschäftsführer)

Drochner, Doris

Von: Stefan Barkleit <barkleit@pro-bahn-sh.de>
Gesendet: Donnerstag, 15. März 2018 09:41
An: Drochner, Doris
Betreff: Re: Mitgliedschaft der Hansestadt Lübeck im Hamburger Verkehrsverbund (HVV)

Sehr geehrte Frau Drochner,

zunächst einmal vielen Dank für Ihre Anfrage hinsichtlich eines Beitritts der Hansestadt Lübeck in den HVV.

Wie in den Lübecker Nachrichten berichtet, hat sich der Fahrgastverband PRO BAHN kritisch zu einer weiteren Ausweitung des Tarifgebietes des HVV auf die Hansestadt Lübeck (und auf die Stadt Neumünster sowie die Kreise Steinburg und Ostholstein) und stattdessen für eine ausführliche verkehrspolitische Diskussion und eine anschließende Einführung eines Nord(-deutschland-)Tarifes ausgesprochen. Dafür ist unserer Auffassung nach eine Veröffentlichung des noch von der rot-grün-blauen Landesregierung und der NAH.SH beauftragten Gutachtens hilfreich.

Unsere Auffassung stützt sich auf folgende Aspekte:

1. Eine Erweiterung des Tarifgebietes des HVV löst die Probleme aufgrund der unterschiedliche Tarifsysteme des HVV und des SH-Tarifes nicht, sondern verlagert diese nur in andere Regionen, in denen die Fahrgäste dann die Tarif-Grenzen überschreiten müssen.
2. Es besteht ein erheblicher Bedarf an zusätzlichen Ausgleichszahlungen aufgrund der geringeren Erlöse des Tarifsystems des HVV, ohne das mit der Erweiterung des Tarifgebietes des HVV ein Ausbau des Angebotes im Nahverkehr mit Bahnen und Bussen erfolgt.

Aus der Sicht der Fahrgäste ist kurzum festzustellen: Der Fahrkarten-Preis wird günstiger, Bahnen und Busse bleiben überfüllt. Im Zweifel erhalten wir eine Fahrkarte für Bahnen und Busse, in denen wir nur einen Stehplatz erhalten oder erst gar nicht mitkommen.

3. Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussionen um eine Reduzierung der in größeren Städten ausgestoßenen Emissionen und der in der Hauptverkehrszeit und teilweise auch in der Normalverkehrszeit hohen Fahrgastnachfrage werben wir dafür, anstelle einer Erweiterung des Tarifgebietes des HVV auf die Hansestadt Lübeck einen Ausbau des Angebotes im Stadtverkehr Lübeck zu prüfen und der Bürgerschaft aufzuzeigen, was der Stadtverkehr Lübeck mit den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen noch zusätzlich leisten kann beziehungsweise wie die finanziellen Rahmenbedingungen erweitert werden müssen, damit der Stadtverkehr Lübeck sein Angebot deutlich ausbauen kann.

Aus der Sicht der Fahrgäste muss das Ziel sein, das Angebot im Stadtverkehr Lübeck dergestalt auszubauen, dass die Fahrgastnachfrage in den kommenden Jahren deutlich gesteigert werden kann. Hierfür gilt es, seitens der Verkehrspolitiker den zusätzlichen Zuschussbedarf bereitzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Landesvorsitzender Schleswig-Holstein/ Hamburg

Gemeinsame Stellungnahme der Lübecker Hochschulen zur Anfrage der Hansestadt Lübeck zum HVV-Beitritt und des landesweiten Semestertickets vom 05.04.18

Junge Menschen sind wie kaum eine andere Altersgruppe von der Mobilität durch einen guten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abhängig. Dementsprechend stehen wir allen Maßnahmen die zur Verbesserung des ÖPNV beitragen grundsätzlich positiv gegenüber. Hinzu kommt, dass die Basis an Unterstützer*innen einer Reduktion des Autoverkehrs innerhalb der Studierenden deutlich höher ist, als in anderen Statusgruppen. Uns ist jedoch auch bewusst, dass die Finanzierung geklärt werden muss und diese über eine Sinnhaftigkeit entscheidet.

Das landesweite Semesterticket stellt für uns als Studierende eine großartige Chance der Mobilitätsverbesserung dar. Sicher ist jedoch, dass in Lübeck alle Studierenden befragt werden und die Befürwortung stark von den Konditionen, insbesondere finanzieller Natur, abhängen werden. Wir hoffen zudem, dass es von Seiten der Politik keine weiteren Vorstöße geben wird, welche die Verhandlungen mit den Vertreter*innen der Verkehrsunternehmen erschweren könnten. Wir möchten an dieser Stelle auf die Veröffentlichungen der "Projektgruppe Semesterticket" der Landesastenkonzferenz Schleswig-Holstein (LAK-SH) verweisen. Hierbei insbesondere auf die Stellungnahme vom 31.03.18 und das offene Informationsschreiben vom 05.04.18.

Der Eintritt in den HVV wäre für uns aus heutiger Sicht ein großer Fortschritt. Hamburg hat für uns als nächstgelegene Metropole eine hohe Attraktivität, da die Möglichkeiten in vielen Bereichen erhöht werden. Schon heute suchen viele Studierende nach Praktika oder Abschlussarbeiten in Hamburg, da der Markt in Lübeck im Verhältnis nicht alle Wünsche abdeckt. Hinzu kommen die dualen Studiengänge oder das Lehramtstudium an der Musikhochschule, für die viele Studierende nach Hamburg pendeln müssen. Zwar bekommen die Studierenden in Unternehmen die Kosten meist von den Arbeitgeber*innen bezuschusst, aber die Senkung dieser Kosten erhöht die Chance für andere ebenfalls in den Genuss von attraktiven Arbeitgeber*innen in Hamburg zu kommen. Hinzu kommt, dass die Kosten für das Semesterticket in Hamburg der Lehramtsstudierende potentiell wegfallen würden und dies eine direkte Entlastung wäre.

Die ASten der Lübecker Hochschulen



Allgemeiner
Studierendenausschuss

der Universität zu Lübeck

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Der Bürgermeister der
Hansestadt Lübeck
Herrn Jan Lindenau
23539 Lübeck

Minister

Hansestadt Lübeck			
Bürgermeisterkanzlei			
Eing.:		15. Mai 2018	
Az.:		Anl.:	

8. Mai 2018

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

vielen Dank für das Schreiben Ihres Vorgängers, Herr Bernd Saxe, vom 03.04.2018 an Herrn Ministerpräsidenten Günther, er hat mich gebeten Ihnen zu antworten.

Ich kann Ihren Wunsch nach einem Beitritt der Hansestadt Lübeck in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) zwar nachvollziehen, halte ihn jedoch nicht für sinnvoll. Allein ein Beitritt zum HVV, wird nicht deutlich mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen. Es ist viel wichtiger, ein attraktives Angebot zu einem angemessenen Preis vorzuhalten.

Zu diesem attraktiven Angebot zählt auch der geplante bessere Takt im Bahnverkehr zwischen Kiel und Lübeck, sowie die in Planung befindliche neue Bahnstation in Lübeck-Moisling. Auch der Halbstundentakt zwischen Ihrer Stadt und dem Hamburger Hauptbahnhof ist entscheidend dafür, dass sich der ÖPNV als Alternative zum PKW behaupten kann.

Ich halte es daher für sinnvoller, diese Angebote aus Mitteln des Landes umzusetzen, als Tarife noch weiter zu subventionieren und in der Folge eventuell das Verkehrsangebot einschränken zu müssen.

Auch würden Sie durch einen HVV-Beitritt für die mehr als 20.000 Pendler aus und nach Ostholstein und Kiel eine Tarifgrenze aufbauen, die auf wenig Verständnis stoßen würde. Um jedoch die gefühlten Tarifungerechtigkeiten im Lande abzubauen, setze ich mich weiterhin für einen gemeinsamen Nordtarif mit Hamburg ein. Denn eine Lösung für ganz Schleswig-Holstein ist sicher auch aus Ihrer Sicht besser, als die Tariflandschaft weiter zu zerstückeln.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Bernd Buchholz

1. 2k. a:
 2.000
 5.000
 5.670
 2-2.d.h. /

3. Fraktionen
 als Kenntnis ✓
 ✓ ab Hk



Datum:	17.05.2018
zuständige Geschäftsführer:	Herr Ortz
Telefon:	888-2000
Aufsichtsratssitzung Nr.	02 / 2018
Tagesordnungspunkt:	3.4

Bericht für den Aufsichtsrat (- am 05.06.2018)

Gegenstand: Beantwortung von Anfragen aus der Bürgerschaft

In der Bürgerschaftssitzung vom 22. März 2018 wurde unter **Punkt 5.5 mit VO Nr. 05887** der Antrag der Fraktion „Bündnis 90/Die Grünen „Verkehrsangebote vernetzen“ abschließend an den Bauausschuss und als Arbeitsmaterial an die Stadtverkehr Lübeck GmbH überwiesen. Der Antrag ist als Anlage 1 zur Kenntnisnahme beigefügt.

In der Bürgerschaftssitzung vom 22.02.2018 wurden zwei neue Beschlüsse zum ÖPNV-Tarif in Lübeck gefasst. Mit der Bearbeitung wurde der Fachbereich 5 beauftragt. Die Stadtverkehr Lübeck GmbH wurde durch den Fachbereich 5 um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme zum HVV-Tarif aus der Aufsichtsratssitzung 01/2018 TOP 3.5 wurde nach der Sitzung an den Fachbereich 5 gegeben (Anlage 2).

Ergänzend wird der Bericht aus der Aufsichtsratssitzung 05/2017 TOP 3.6 (Anlage 3) sowie eine weitere Stellungnahme, die sich in der Anlage 4 befindet, nach der Aufsichtsratssitzung 02/2018 an den Fachbereich 5 gegeben.

Geschäftsführer

Sitzung der Bürgerschaft am 22. März 2018

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 5.5 mit VO Nr. 5887 den nachstehend aufgeführten Antrag der Fraktion „Bündnis 90/Die Grünen“ einstimmig **abschließend** an den Bauausschuss sowie als Arbeitsmaterial an den Aufsichtsrat der Stadtverkehr Lübeck GmbH überwiesen:

(Verkehrsangebote vernetzen)

Der Bürgermeister wird gebeten, der Bürgerschaft in der Novembersitzung 2018 zu berichten, welche Möglichkeiten bestehen, das Angebot verschiedener Verkehrsträger für die Nutzerinnen und Nutzer - trägerübergreifend - zu vernetzen.

Es sollen alle Verkehrsträger in das Angebot aufgenommen werden, die über die rein individuelle Nutzung des Eigentümers hinausgehen,

also

- Stadtbusse
- Bahnen
- Taxen
- Car-Sharing-Angebote
- bestehende oder zu entwickelnde Fahrradverleihangebote
- Mietwagenanbieter.

Die Vernetzung kann etwa über die Entwicklung einer App oder anderer elektronischer Instrumente erfolgen. Falls möglich können bei Einverständnis bereits existierende Angebote einzelner Verkehrsträger übernommen und ausgebaut werden. Es ist anzustreben, dass auch die Bezahlung der Nutzung über die App abgewickelt werden kann.

Zentral ist, dass das Angebot allen an der Mitarbeit interessierten Anbietern von nicht rein individuellem Verkehr offen steht.

Der Bericht soll auch Kosten und evtl. Refinanzierungsquellen sowie Dritt- und Förderquellen aufzeigen.

Auftrag an:

FB 5: Planen und Bauen
FB 2: Wirtschaft und Soziales
(als geschäftsführende Fachbereiche)

Es wird um Mitteilung für den Kontrollbericht gebeten, wann und mit welchem Ergebnis der Antrag im Ausschuss beraten worden ist.

Datum:	21.02.2018
zuständige Geschäftsführer:	Herr Ortz
Telefon:	888-2000
Aufsichtsratssitzung Nr.	01 / 2018
Tagesordnungspunkt:	3.5

Bericht für den Aufsichtsrat

Gegenstand: Bürgerschaftsauftrag Studie HVV Stellungnahme SL und LVG

Stellungnahme des Teilkonzerns Stadtverkehr Lübeck zu folgendem Beschluss der Bürgerschaft aus der Sitzung vom 28.09.2017:

„Der HVV-Tarif ist der Nahverkehrstarif für die Metropolregion Hamburg und für Lübeck sinnvoller als der bisherige SH-Tarif. Die Fahrpreise sind im HVV zudem niedriger.

Der Bürgermeister wird aufgefordert, einen Bericht vorzulegen, in dem der Weg eines möglichen Wechsels von dem SH-Tarif in den Tarifverbund HVV dargelegt wird und folgende Aspekte besonders beschrieben werden:

Die rechtlichen Bedingungen eines Wechsels, die Kosten für die Aufnahme in den HVV-Tarifverbund, die finanziellen Auswirkungen für den Stadtverkehr und die finanziellen Auswirkungen für den Stadtverkehrskunden.

Der Bürgermeister wird gebeten, im Hinblick auf einen Wechsel der Hansestadt Lübeck vom SH-Tarif zum HVV, Gespräche mit dem Land Schleswig Holstein aufzunehmen, mit dem Ziel, eine Klärung und Einigung hinsichtlich der Übernahme der tarifbedingten Kosten durch das Land zu erreichen.“

Die Linienkonzessionen von SL und LVG laufen in 2020 aus. Sollte die Bürgerschaft vorher den Wechsel in den HVV-Tarif beschließen, hat dieses gravierende Auswirkungen auf das Vergabeverfahren und zu erstellende Verträge.

SL und LVG weisen allerdings darauf hin, dass ein möglicher Beschluss der Bürgerschaft vom SH-Tarif in den HVV zu wechseln keinerlei Auswirkungen auf die vorhandene ÖPNV-Leistung (Linien, Takte, etc.) hat. Es handelt sich lediglich um einen Tarifwechsel.

SL und LVG verweisen auf die Studie aus 2011 von mobilité „Integration in den HVV“, in der dieses Vorhaben bereits untersucht wurde, **allerdings empfehlen SL und LVG, die Studie dringend anhand aktueller Zahlen und Entwicklungen zu überarbeiten.** Aufgrund diverser Veränderungen in der Zwischenzeit ist davon auszugehen, dass die

in 2011 getroffenen Aussagen zu den Nachfrageeffekten heute so nicht mehr stimmen. Hierzu folgende Beispiele:

- Die Studie wurde erstellt, als es noch die Tarifgemeinschaft Lübeck gab und das Tarifniveau noch unter dem des SH-Tarifs lag. Die **Stufe III des SH-Tarifs** wurde am 01.08.2011, mit einigen Ausnahmen in der Preisstufe 3, umgesetzt. In der Preisstufe 3 erfolgte die Anpassung auf das SH-Tarif-Niveau zum 01.08.2012.
- **Preisanpassungen** sowohl im SH-Tarif als auch im HVV

	SH-Tarif	HVV	
01.08.2012	2,5 %	2,8 %	Anhand der Darstellung kann man erkennen, dass im HVV die Preissteigerungen in den letzten Jahren immer höher waren als im SH-Tarif. Deshalb wäre eine Überarbeitung der Studie mit aktuellen Zahlen dringend geboten.
01.08.2013	2,8 %	3,5 %	
01.08.2014	2,4 %	3,2 %	
01.08.2015	1,91 %	2,6 %	
01.08.2016	0,96 %	1,9 %	
01.08.2017	1,02 %	1,4 %	

- **Tarifbestimmungen** - es gibt nach wie vor Unterschiede zwischen SH-Tarif und HVV, allerdings wurden auch schon Harmonisierungen, wie z.B. beim Betriebschluss, umgesetzt. Hintergrund ist, dass einige Verkehrsunternehmen in beiden Verbänden unterwegs sind. Die Harmonisierung sollte der Vereinfachung dienen.
- **Sortimente** – Im SH-Tarif ist ein Kernsortiment vorgegeben. Daneben kann es unter bestimmten Voraussetzungen auch regionale Angebote geben. In der Region Lübeck sind das bspw. Kurzstrecke, Mehrfahrtenkarte, OstseeCard Travemünde. Ob es im HVV die Möglichkeit gibt regionale Sortimente oder auch ergänzende Tarifbestimmungen (Nutzung Fähren) beizubehalten, müsste geklärt werden.

Nah.sh-Firmenabo – In der damaligen Studie wurde das Fehlen eines Job-Ticket-Angebotes, insbesondere für die Relation Lübeck-Hamburg, bemängelt. Die Lücke ist nun geschlossen. Am 01.09.2013 wurde für alle Relationen im SH-Tarif das nah.sh-Firmenabo eingeführt. Das nah.sh-Firmenabo ist auf jeden Fall günstiger als 2 Tickets (1*HVV, 1*SHT).

Auswirkungen auf die Fahrgäste der Region Lübeck:

- Im **Gebiet der Hansestadt Lübeck** würde der HVV-Tarif (Preise, Sortimente, Bestimmungen) gelten. Im Binnenverkehr der **Tarifzonen Bad Schwartau, Stockelsdorf und Sereetz** sowie im ein-/ausbrechenden Verkehr in die Hansestadt Lübeck und das übrige SH-Gebiet würde der SH-Tarif angewandt. Zu klären wäre noch die Zuordnung Herrnburgs.

Für die Fahrgäste aus den ostholsteinischen Gemeinden wird es, was das Kernsortiment betrifft, keine Änderungen geben. Da die ergänzenden Tarifbestimmungen vermutlich wegfallen, würden allerdings Zusatznutzen für die Zeitkartenkunden, wie bspw. Nutzung der Priwallfähren, flexibler Startbeginn bei Schülerzeitkarten, „Netz Region Lübeck“ etc. wegfallen. Die Vermarktung als „Region Lübeck“ wäre dann nicht mehr gegeben.

Der Schulungs- und Kommunikationsbedarf würde für das Fahrpersonal steigen. Die Mitarbeiter/innen müssten Kenntnisse zum HVV-Tarif, aber auch zum SH-Tarif, haben.

Einnahmeverteilung

- Die Einnahmeverteilung im SH-Tarif erfolgt vertriebsdatengestützt. D.h. auf Basis der „von-nach-über“ verkauften Fahrkarten können die Fahrgeldeinnahmen den Verkehrsunternehmen genau zugeordnet werden. Damit ist die Abrechnung gut überprüfbar und sehr transparent. Im HVV werden regelmäßige Erhebungen durchgeführt, die die Grundlage für die Einnahmeverteilungsschlüssel bilden. Wie transparent die Einnahmeverteilung ist, ist aktuell schwer abschätzbar und stellt auf jeden Fall ein Risiko dar, das in der Studie nicht bewertet wurde.

Nicht berücksichtigte Initialisierungskosten

- Nach Durchsicht der Studie aus 2011 ist aufgefallen, dass bei den Initialisierungskosten die Umrüstung aller Haltestellen auf den HVV-Standard nicht berücksichtigt ist. Die gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck geschlossenen Verträge mit der Wall AG laufen bis 2027, die Kosten, die bei SL und LVG für die Umrüstung entstehen würden, wären für eine Aktualisierung der Studie zu prüfen.



Geschäftsführer



Datum:	20.11.2017
zuständige Geschäftsführer:	Herr Ortz
Telefon:	888-2000
Aufsichtsratssitzung Nr.	05 / 2017
Tagesordnungspunkt:	3.6

Bericht für den Aufsichtsrat

Gegenstand: Bewertung einer „gerechteren“ Zoneneinteilung des Tarifes in Lübeck

Im Rahmen der Bürgermeisterwahl wurde unter anderem das Thema „gerechtere“ Zoneneinteilung des Tarifes in Lübeck genannt.

SL und LVG haben sich bereits ab 2001 mit der Umsetzung der Zonen A/B und der Analyse des Netzes beschäftigt. Ab 2004 wurde sich sukzessive von einem politisch beschlossenen Einheitstarif getrennt. Zum einen wurde dieser als ungerecht empfunden, da für eine kurze Stadtfahrt ebenso viel Geld verlangt wurde, wie für eine Fahrt von Travemünde nach Lübeck, zum anderen war es wirtschaftlich nicht mehr darstellbar, da der Einheitstarif seitens der Hansestadt Lübeck subventioniert wurde. Zudem sind SL/LVG dem SH-Tarif beigetreten, damit die Fahrgäste im Tarifgebiet Lübeck den ÖPNV-NutzerInnen in ganz Schleswig-Holstein gleichgestellt werden konnten.

Zum heutigen Zeitpunkt gelten folgende Bürgerschaftsbeschlüsse und Rahmenbedingungen für SL und LVG:

- Am 24.06.2004 gab es den Grundsatzbeschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zur Einführung des SH-Tarifes in Lübeck.
- Am 02.12.2004 beschloss der Aufsichtsrat der SL die Umsetzung des SH-Tarifes im Tarifgebiet der TGL für die Unternehmen SL und LVG zum 01.04.2005. Für den Bereich der TGL wurde die Stufe 2 eingeführt, für die ein- und ausbrechenden Verkehre die Stufe 3.
- Am 24.02.2005 wurde durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die weitere Umsetzung des SH-Tarifes beschlossen.
- Am 27.11.2008 beschloss die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die Fortführung der Tarifgemeinschaft Lübeck mit der Maßgabe, den landesweit gültigen SH-Tarif spätestens zum Fahrplanwechsel 2011/2012 in Lübeck in allen Stufen einzuführen. Die Zustimmung des Aufsichtsrates, den SH-Tarif Stufe 3 schrittweise umzusetzen wurde am 23.06.2009 erteilt.

Damit wurden die TGL-Tarifbestimmungen zum 01.08.2011 durch die Tarifbestimmungen des SH-Tarif ersetzt. Somit unterliegen alle Änderungen im SH-Tarif dem TaKoV (Tarifanwendungs- und Kooperationsvereinbarung). Dieser regelt unter anderem folgendes:

§ 2 Geltungsbereich, Tarifierung und -entwicklung

1. Eigene neue Tarifangebote von Verkehrsunternehmen sind zulässig, soweit die Fahrtstrecke über den vorbezeichneten Geltungsbereich hinausreicht.
2. Tarifangebote sind auch zulässig, wenn der SH-Tarif kein vergleichbares Tarifangebot vorhält, der SH-Tarif und der HVV-Tarif nicht unterlaufen werden, ihre einheitliche Anwendbarkeit nicht in Frage gestellt wird und die nachweislich betroffenen Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger diesen zustimmen.

Es wird von einzelnen BürgerInnen und Interessensvertretungen immer wieder die Frage nach einem Einheitstarif (z.B. für das Lübecker Stadtgebiet) gestellt, da die heutige Aufteilung der Tarifzonen teilweise als ungerecht empfunden wird. Da die Verkehrsnachfrage im Wesentlichen radial auf die Lübecker Innenstadt ausgerichtet ist, wurden damals für die Einteilung der Tarifzonenstruktur konzentrische Vollkreise gewählt, die später weiter unterteilt wurden. Die Zonengrenzen orientieren sich an den örtlichen Gegebenheiten und natürlichen Grenzen, so dass die Tarifgrenzen für den Fahrgast nachvollziehbar sein sollen.

Grundsätzlich besteht bei einer Einteilung in Tarifzonen immer die Gefahr, dass sich die Fahrgäste, die direkt an einer Tarifzonengrenze wohnen, benachteiligt fühlen.

Beispiele, die an SL und LVG herangetragen wurden:

Eine Fahrt vom Moislinger Baum zum Verwaltungszentrum Mühlentor (17 Haltestellen in der Tarifzone 6000) findet in der Preisstufe 2 statt. Für eine Fahrt von der benachbarten Haltestelle August-Bebel-Straße zum Verwaltungszentrum (8 Haltestellen in den Tarifzonen 6004 und 6000) findet die Preisstufe 3 Anwendung. Ein Fahrgast aus Sereetz zahlt zum Kohlmarkt (31 Haltestellen in 3 Tarifzonen) den gleichen Fahrpreis wie ein Fahrgast aus Schlutup (16 Haltestellen in 2 Tarifzonen).

Der Vergleich ist nicht ganz klar formuliert. Denn die Kernzone 6000 entspricht der Preisstufe 2. Schlutup grenzt direkt an die Kernzone 6000. Die Preisermittlung im SH-Tarif erfolgt nicht durch abzählen der Zonen. Außerdem ist in der Region Lübeck der Preis bei Preisstufe 3 gedeckelt.

SL und LVG haben dieses Thema, soweit dies ohne weitere Untersuchungen durch externe Berater möglich war, beleuchtet.

Fragestellung:

Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hätte ein Einheitstarif in Lübeck, in dem der Busfahrpreis innerhalb des Stadtgebietes nicht mehr nach Tarifzonen aufgeteilt ist?

Prämissen:

- Es wird für die Berechnung davon ausgegangen, dass mit Stadtgebiet die gesamte Region Lübeck gemeint ist, zu der auch Bad Schwartau, Stockelsdorf usw. zählen.
- Aktuell ist das Lübecker Stadtgebiet in Tarifzonen aufgeteilt. Je nach gewählter Busverbindung und Zonenübergang werden hierfür Fahrpreise in den Preisstufen 1-3 verkauft. Für den Einheitstarif wird angenommen, dass im gesamten Stadtgebiet zukünftig ausschließlich die Preisstufe 2 Gültigkeit hat.
- Es werden keine Nachfrageveränderungen (Elastizitäten) berücksichtigt.

Ergebnis:

Unter den oben getroffenen Prämissen würde ein Einheitstarif in der Region Lübeck zu einer Reduzierung der Fahrgeldeinnahmen in Höhe von etwa 2,3 Mio. € netto jährlich führen. Darüber hinaus würden sich auch die Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten um weitere 0,3 Mio. € netto reduzieren.

Die Ergebnisbelastung für den SL-Teilkonzern läge somit in Summe bei etwa 2,6 Mio. € netto, die jährlich auszugleichen wären.

Sofern die Umlandgemeinden wie Ostholstein, Herzogtum Lauenburg usw. von den Regelungen des Einheitstarifes ausgenommen werden würde die wirtschaftliche Belastung anhand der Schlüsselung für die geleisteten Fahrplankilometer etwa 2,2 Mio. € netto betragen.

Darüber hinaus würden andere Verkehrsunternehmen Ansprüche an den SL-Teilkonzern geltend machen, da auch sie über den Einnahmeaufteilungsvertrag innerhalb des SH-Tarifs weniger Fahrgeldeinnahmen vom Kunden erhalten würden als bisher. Diese Mindereinnahmen, die sich nicht eindeutig beziffern lassen, würden gegenüber dem SL-Teilkonzern als Forderung geltend gemacht werden und müssten durch die Hansestadt Lübeck dauerhaft ausgeglichen werden.

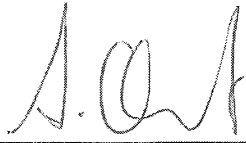
Es besteht zusätzlich die Gefahr der Tarifunterlaufung im SH-Tarif, sollte es einen Einheitstarif z. B. auf Basis der heutigen Preisstufe 2 geben. Das bedeutet, dass eine Stückelung (separates Kaufen der Karte für Lübeck und dann den restlichen Fahrweg) günstiger sein könnte, als die Gesamtstrecke heute. Diese Tarifunterlaufungen gab es in der Vergangenheit auf der Strecke zwischen Hamburg und Lübeck beim Übergang zwischen SH-Tarif und HVV-Tarif. Es wurde gemeinsam durch die zuständigen Aufgabenträger, mit dem HVV und der NSH beschlossen, diese Unterlaufungen zu verhindern und zukünftig zu vermeiden. Es wurde im TaKoV vereinbart, dass diese nicht zulässig sind.

Sollte eine genaue Untersuchung gewünscht sein, ist eine Vollerhebung in der Region Lübeck notwendig, wie sie zuletzt für die Liniennetzoptimierung in den Jahren 2008 - 2009 erstellt wurde. Es müssen die Quelle-Zielbeziehungen der Fahrgäste zu unterschiedlichen Tageszeiten in den verschiedenen Jahreszeiten erfragt werden.

Eine solche Erhebung dauert inkl. Auswertung ca. 1,5 Jahre. Für den gesamten Prozess der Ausschreibung ist weiterhin ein Vorlauf von ca. einem halben Jahr nach Beschluss notwendig. Die Kosten belaufen sich schätzungsweise auf 600.000 €

Sollte die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck den Bürgermeister beauftragen, dass SL und LVG eine Änderung der Zoneneinteilung in der Region Lübeck bei der NSH

beantragen sollen, ist eine Zustimmung aller Gesellschafter notwendig. Sollten sich hierdurch die Einnahmen verringern und Ausgleichszahlungen an andere Verkehrsunternehmen notwendig werden, sind diese durch die Hansestadt Lübeck zu tragen.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. O. A.', written over a horizontal line.

Geschäftsführer

Der Fachbereich 5 Planen und Bauen hat die SL um Stellungnahme zu den Bürger schaftsbeschlüssen vom 22. Februar 2018 unter dem Stichwort „Gerechter ÖPNV-Tarif für Lübeck“ gebeten.

Hierbei geht es insbesondere um die Beantwortung folgender Fragestellungen:

1. Beitritt der Stadt Lübeck zum HVV
2. Ausweitung der Tarifzone 6000 (Preisstufe 2) auf das gesamte Stadtgebiet
3. Ausweitung der Tarifzone 6000 (Preisstufe 2) auf weitere Stadtteile
4. selektive Entgeltbefreiung für spezielle Bevölkerungsgruppen
5. Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV
6. Bereitschaft der Umlandgemeinden an einer Finanzierungsbeteiligung

1. Grundsätzliche Einschätzung

Alle oben genannten Maßnahmen führen zunächst in direkter Konsequenz zu Einnahmeminderungen. Für ein Unternehmen, dessen Leistungsfähigkeit auch an der Wirtschaftlichkeit gemessen wird, ist dies nur tragbar, wenn ein Ausgleich der entgangenen Einnahmen und der zusätzlichen Aufwendungen erfolgt. Sinkende Einnahmen und steigende Aufwendungen können in dieser Größenordnung nicht durch den SL-TK aufgefangen werden. Neben den reinen Einnahmerückgängen wird es bei einer Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen auch zu einer erheblichen Reduzierung der Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten kommen. Die Ausgleichszahlungen werden anhand des Schwerbehindertenquotienten auf Basis der tatsächlich erzielten Einnahmen ermittelt. Eine Absenkung der Fahrgeldeinnahmen führt also direkt auch zu einer Absenkung der Ausgleichszahlungen. Auch diese Einnahmeherausfälle müssten kompensiert werden. Des Weiteren ist die Prüfung der steuerlichen Auswirkung erforderlich. Eine selektive Entgeltbefreiung gibt es bereits heute an der Fähre. Priwallbewohner mit gemeldetem Erstwohnsitz dürfen die Fähre als Person und mit dem Fahrrad entgeltfrei nutzen. Die SL zahlt für die entgangenen Einnahmen die entgangene Umsatzsteuer an das Finanzamt. Es entfallen also nicht nur Umsatzerlöse, es entstehen sogar zusätzlichen Mehraufwendungen. In der SWLH fallen überdies kalkulatorische gewinnabhängige Steuern an. Ebenso muss berücksichtigt werden, dass Tarifanpassungen im SH-Verbund abzustimmen sind. Darüber hinaus führen Vergünstigungen u.U. zu Zahlungsansprüchen durch andere Verkehrsunternehmen. Überdies müssen Kontrollsysteme und Nachweise für die Berechtigung einer Vergünstigung oder Entgeltbefreiung erbracht werden. Dies erfordert einen höheren administrativen Aufwand. Sofern es weiterhin zahlende Fahrgäste gibt, müssen auch alle Vertriebskanäle weiter aufrechterhalten werden.

Im Folgenden werden die Stellungnahmen zu den oben genannten Fragen ausgeführt. Die Berechnungen erfolgen hierbei stets nur auf dem jetzigen Nachfrageniveau unter Berücksichtigung der jeweils genannten Prämissen. Für eine seriöse und belastbare Prognose der jeweiligen Auswirkungen sind neben der Klärung von juristischen Fragestellungen auch umfangreiche Befragungen und Gutachten notwendig.

1.1. Ausweitung der Tarifzone 6000 (Preisstufe 2) auf weitere Stadtteile

Eine Ausweitung der Tarifzone 6000 auf weitere Stadtteile würde sicherlich von den betroffenen Anwohnern begrüßt werden. Eine selektive Ausweitung auf bestimmte Stadtteile wird jedoch immer auch von eben den Stadtteilen als ungerecht empfunden, die nicht begünstigt werden. Je nachdem, auf welche Stadtteile die Tarifzone 6000 ausgeweitet wird, fallen Mindereinnahmen in unterschiedlicher Größenordnung an. Diese wären inklusive Schwerbehindertenerstattung und möglicher Steuerbelastungen entsprechend auszugleichen. Darüber hinaus ist auch in diesem Fall unter Umständen eine Kapazitätsausweitung notwendig, wenn die Nachfrage aufgrund der Preisreduzierung überproportional ansteigen würde.

Im Übrigen wird auch hier auf die Stellungnahme aus der Aufsichtsratssitzung 01/2018 TOP 3.5 verwiesen.

1.2. Selektive Entgeltbefreiung für spezielle Bevölkerungsgruppen

Bereits heute sind bestimmte Fahrscheinarten in Bezug auf einen Einzelfahrschein für Erwachsene stark rabattiert. So erhalten Jugendliche in der Preisstufe 3 im ABO bei einer angenommenen Nutzungshäufigkeit von 60 Fahrten eine 73%-ige Rabattierung.

Preisstufe 3	01.08.2017	Einzelfahrschein	Mehrfahrtenkarte	Wochenkarte	Monatskarte	ABO
Erwachsene	Preis	3,20 €	11,40 €	26,30 €	76,20 €	63,50 €
	Fahrtenanteil	1	4	12	60	60
	Rabattierung	0%	-11%	-32%	-60%	-67%
Jugendliche	Preis	1,90 €	6,80 €	20,50 €	59,20 €	52,12 €
	Fahrtenanteil	1	4	12	60	60
	Rabattierung	-41%	-47%	-47%	-69%	-73%

Das Semesterticket berechtigt Studenten zu einem Preis von 53,60 € für insgesamt sechs Monate zur Nutzung des ÖPNV-Angebots im Lübeck. Die Rabattierung auf einen Einzelfahrschein für einen Erwachsenen beträgt somit bei vollständiger Nutzung bereits heute 95%. Die Besonderheit hierbei ist allerdings, dass es sich um eine Art Umlagefinanzierung handelt, da sich alle Studenten unabhängig von der Nutzung an der Finanzierung beteiligen.

Eine entgeltfreie Beförderung von Lübecker Studenten würde zu einem Einnahmeausfall in Höhe von 940 T€ führen. Darüber hinaus entfallen für die entgangenen Einnahmen Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten in Höhe von 100 T€. Eine entgeltfreie Beförderung von Jugendlichen und Schülern innerhalb der Region Lübeck würde auf Basis der heutigen Nutzung zu einem Einnahmeausfall in Höhe von 5.500 T€ führen. Darüber hinaus entfallen für die entgangenen Einnahmen Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten in Höhe von 600 T€. In beiden Fällen müssten steuerliche Aspekte berücksichtigt werden, da grundsätzlich weiterhin Steuerzahlungen durch SL und den SWLH-Konzern zu leisten wären.

Neben den entgangenen Einnahmen sind jedoch auch zusätzliche administrative Aufwendungen notwendig. Zur Sicherstellung einer Kontrollmöglichkeit und zur Vermeidung von Missbrauch müssten die Berechtigten einer entgeltfreien Beförderung einen Berechtigungsnachweis erbringen und diesen auf Fahrten bei sich führen. Wie dieser

Berechtigungs-nachweis dann in der Praxis erfolgen kann, hängt auch von der berechtigten Personengruppe ab (z.B. Studentenausweis, Personalausweis, Schülerausweis). Darüber hinaus ist es für planerische Entscheidungen notwendig, dass die Nutzungsdaten dieser Personengruppen ebenfalls ermittelt werden, um so die Auslastung und bevorzugte Relationen (Einstieg-Ausstieg) zu ermitteln. Erst dann können fundierte Kapazitätsanpassungen, Taktveränderungen und Linienverlaufsanpassungen vorgenommen werden. Die entgangenen Einnahmen müssen quantifizierbar sein, um den Ausgleichsanspruch geltend machen zu können. Letztendlich ist auch immer eine Einbindung in den SH-Tarif notwendig. Es ist davon auszugehen, dass zusätzlich Ausgleichsansprüche von anderen Verkehrsunternehmen gegenüber der SL und der LVG geltend gemacht werden, die ebenfalls Leistungen innerhalb der Region Lübeck erbringen. Letztlich führt eine Entgeltbefreiung zu sinkenden Einnahmen und zu steigenden Aufwendungen. Diese müssen ausgeglichen werden, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens zu erhalten. Konkrete Zahlen können hierbei auf Basis des Status Quo erst genannt werden, wenn die betroffenen Personengruppen identifiziert und konkret benannt sind. In wie weit sich das Nutzerverhalten und damit auch die Ausgleichsansprüche sowie notwendige Kapazitätsanpassungen verändern, kann nur durch ein Gutachten und durch Befragungen seriös prognostiziert werden.

1.3. Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV

Für die Stellungnahme zur Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV müssen diverse Detailfragen erörtert werden. Hierzu zählen unter anderem:

- Wie erfolgt die Einbindung in den SH-Tarif bzw. in den HVV?
- Müssen Ausgleichszahlungen an andere Unternehmen erfolgen?
- Es muss eine Abgrenzung von Nutzergruppen erfolgen. Sind nur Lübecker Bürger berechtigt? Wie werden die Umlandgemeinden, insbesondere Ostholstein (Bad Schwartau, Stockelsdorf) und Herzogtum Lauenburg eingebunden? Zahlen Touristen weiterhin ein Fahrgeld?
- Wer genau zahlt die Umlage? Gibt es Altersgrenzen? Soll es Rabattierungen für Jugendliche und Senioren geben? Werden bestimmte Bevölkerungsgruppen, z.B. Arbeitslose, befreit?
- Wie wird die Berechtigung zur Nutzung nachgewiesen und kontrolliert?
- Bewertung steuerlicher Aspekte analog zur entgeltfreien Beförderung von Privatdauerbewohnern.
- Wie erfolgt die Dynamisierung der „Bürgerumlage“?
- Rechtliche Fragestellungen hinsichtlich Direktvergabe müssen geklärt werden.
- Wie verändern sich Nachfrage und Fahrgastströme. Sind Angebotsanpassungen erforderlich?

Für eine erste, grobe Einschätzung auf Basis der heutigen Fahrgastzahlen wird von folgenden Prämissen ausgegangen:

- Die Bürgerumlage betrifft alle Bürger der Hansestadt Lübeck, es handelt sich quasi um eine Zwangsumlage. Touristen und Umlandgemeinden zahlen weiterhin den SH-Tarif. Somit muss die gesamte Vertriebsinfrastruktur aufrecht erhalten bleiben.
- Es werden alle Personen durch die SL und die LVG entgeltfrei mit den Bussen und den Priwallfähren des SL-Teilkonzerns befördert. Die Beförderung von Fahrzeugen auf den Priwallfähren ist weiterhin entgeltpflichtig.
- Es werden keine Ausgleichszahlungen für Schwerbehinderte und keine Kommunalisierungsmittel an den SL-Teilkonzern ausgezahlt. Sonstige Einnahmen bleiben erhalten (Werbeeinnahmen, Mieterträge, Mineralölsteuer, etc.).
- Die Umlage erfolgt netto exklusive Umsatzsteuer. Rentner und Schüler bzw. Auszubildende erhalten eine 50%-ige Rabattierung auf die Umlage. Kinder bis einschließlich 5 Jahren werden nach wie vor entgeltfrei befördert.
- Für die Berechnung wird davon ausgegangen, dass der bestehende Fahrplan beibehalten wird und die vorhandenen Kapazitäten ausreichen.

Die folgenden Berechnungen basieren auf den genannten Prämissen, sind stark vereinfacht und sollen einen ersten groben Überblick geben. Basis bildet der BP 2018 - 2022. Für eine seriöse Berechnung müssen diverse Detailfragen und juristische Prüfungen genauer erörtert werden.

Die Bevölkerungsstruktur in der Hansestadt Lübeck stellt sich folgendermaßen dar:

Einwohner in Tsd.	2016	Rabattierung
Rentner 65 Jahre und älter	50	50%
Erwachsene 18 - 64 Jahre	136	0%
Schüler / Azubis 6 - 17 Jahre	23	50%
Kinder 0 - 5 Jahre	11	100%
Gesamt	220	

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2016

Variante 1: Vollkostendeckung. Über die Bürgerumlage werden die jährlichen Fahrgeldeinnahmen und das Defizit abgedeckt.

Alterstgruppe	Jahresbeitrag	Monatlicher Beitrag
Rentner 65 Jahre und älter	149 €	12 €
Erwachsene 18 - 64 Jahre	298 €	25 €
Schüler / Azubis 6 - 17 Jahre	149 €	12 €
Kinder 0 - 5 Jahre	0 €	14 €

Variante 2: Defizitausgleich erfolgt weiterhin durch HL. Über die Bürgerumlage werden die jährlichen Fahrgeldeinnahmen abgedeckt.

Alterstgruppe	Jahresbeitrag	Monatlicher Beitrag
Rentner 65 Jahre und älter	110 €	9 €
Erwachsene 18 - 64 Jahre	220 €	18 €
Schüler / Azubis 6 - 17 Jahre	110 €	9 €
Kinder 0 - 5 Jahre	0 €	0 €

Ziel des heutigen Leistungsangebotes ist eine möglichst hohe Auslastung und somit Wirtschaftlichkeit der Linien. Hierdurch sind die Kapazitäten zu den Spitzlastzeiten bereits gut ausgelastet. Bei einer entgeltfreien Beförderung wird davon ausgegangen, dass sich die Nachfrage stark erhöhen wird, so dass insbesondere zu den Spitzlastzeiten auch eine Angebotsausweitung erfolgen muss. In welchem Maße Nachfragesteigerungen zu erwarten sind ist jedoch ungewiss. Erfahrungen in anderen vergleichbaren Projekten zeigen sehr unterschiedliche Nachfragerreaktionen. Bei einer Angebotsausweitung müssen zusätzliche Fahrzeuge beschafft und Fahrdienstmitarbeiter eingestellt werden. Auch die Kapazitäten der Werkstatt müssten entsprechend angepasst werden. Die Idee eines umlagefinanzierten ÖPNV ist hierbei nicht neu. Die Erfahrungen sind sehr unterschiedlich:

Entgeltfreier ÖPNV in Hasselt (Belgien)

Im Jahr 1997 wurde ein umlagefinanzierter Busverkehr für Hasselt und die nähere Umgebung eingerichtet. Dadurch stieg die Zahl der Fahrgäste von täglich durchschnittlich 1.000 (1996) auf 12.600 (2006). Im Jahr 2013 wurde das Projekt teilweise beendet, da die stark gestiegenen Betriebskosten nicht mehr nur durch Umlagen finanziert werden konnten.

Entgeltfreier ÖPNV in Tallin (Estland)

Seit Anfang 2013 ist für gemeldete Einwohner die Benutzung von Bussen und Bahnen im Rahmen des ÖPNV kostenlos. Touristen müssen weiterhin zahlen. In der Folge haben sich viele Bewohner aus dem Umland, die bisher z. B. als Studenten ihren Zweitwohnsitz in der Stadt hatten, in Tallin mit Erstwohnsitz gemeldet. Dies erhöhte deutlich die einwohnerbezogenen staatlichen Zuweisungen aus Steuermitteln. So konnte der kostenlose öffentliche Nahverkehr für die Bürger der Stadt finanziert werden. Die Fahrgastzahlen sind bisher jedoch nur moderat gestiegen, gleichzeitig wurde das Angebot jedoch deutlich ausgeweitet.

Als Fazit lässt sich feststellen, dass ein umlagefinanzierter ÖPNV gut abgewogen werden muss. Vorteile bieten sich dadurch, dass Mobilität auch für Menschen mit geringem Einkommen erschwinglich bleibt. Das für den Konsum verfügbare Einkommen steigt insbesondere bei Geringverdienern. Das fördert die Wirtschaft und vermehrt die Zahl der Arbeitsplätze in der Stadt (und nicht nur beim ÖPNV). Mit flankierenden Maßnah-

men kann auch der MIV reduziert werden. Positiv ist, dass der ÖPNV nicht nur durch die direkten Nutzer finanziert wird, sondern auch durch indirekte Nutzer (z.B. MIV).

Auf der anderen Seite bestehen auch Risiken. Es besteht die Gefahr, dass der Zuwachs an Fahrgästen vom Fuß- und Radverkehr rekrutiert wird. Hierdurch besteht sogar die Möglichkeit, dass unnötiger Mehrverkehr erzeugt wird. Das kann insbesondere zur Rush Hour die Engpässe in den Fahrzeugen vergrößern, da ein Fahrgastzuwachs vermutlich überwiegend in die Stoßzeiten fallen wird, in denen sowieso viele Menschen zur Arbeit und Ausbildung müssen. Aus diesem Grund muss in jedem Fall überdurchschnittlich in Infrastruktur und Fahrzeuge investiert und mehr Fahrdienst- und Werkstattmitarbeiter eingestellt werden.

1.4. Bereitschaft der Umlandgemeinden an einer Finanzierungsbeitragung

In wie weit es eine Bereitschaft der Umlandgemeinden gibt, sich an der Finanzierung von oben aufgeführten Maßnahmen zu beteiligen, kann durch SL nicht beantwortet werden. Es wird empfohlen, dass diese Fragestellung unter Nennung der konkreten Vorhaben direkt durch die Aufgabenträger diskutiert und abgestimmt wird.

Drochner, Doris

Von: krause@ihk-luebeck.de
Gesendet: Mittwoch, 8. August 2018 12:53
An: Drochner, Doris
Betreff: Stgn. IHK zum möglichen Beitritt der HL zum Tarifverbund des HVV

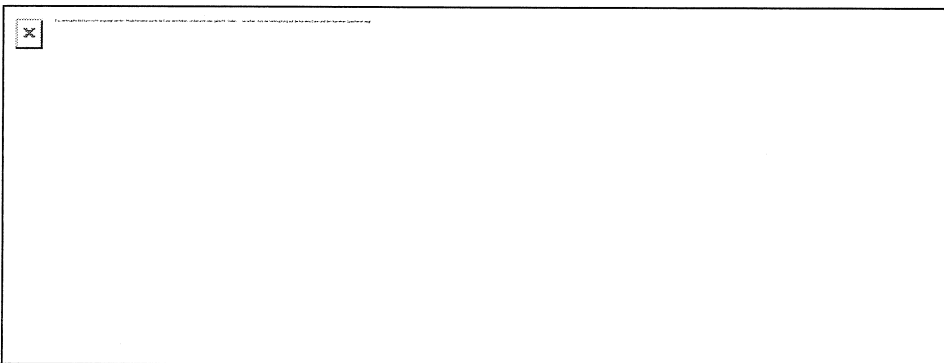
Guten Tag Frau Drochner,
beigefügt ist unsere Stellungnahme zum möglichen Beitritt der Hansestadt Lübeck zum Tarifgebiet des HVV.

Aus jetziger Sicht steht die IHK zu Lübeck einem möglichen Beitritt der Hansestadt Lübeck zum Tarifgebiet des HVV kritisch gegenüber. Durch einen Beitritt werden zunächst nur die Fahrkartenpreise in der Hansestadt Lübeck wegen des vorhandenen günstigeren Tarifgefüges innerhalb der HVV herabgesetzt werden müssen. Es ist daher ein höherer Zuschussbedarf durch Mindererlöse zu erwarten, der von der Hansestadt Lübeck und dem Land Schleswig-Holstein zu tragen sein wird, ohne das damit bereits Angebotsverbesserungen verbunden sind. Dazu ist das Land Schleswig-Holstein offensichtlich nicht bereit. Auch der HVV selbst zeigt nur ein geringes Interesse an der Ausweitung des Verbundgebietes.

Die mit einem Beitritt verbundene Erwartungshaltung bei den Kunden in Bezug auf neue, interessante Mobilitätsangebote wird somit nicht erfüllt. Es wird vielmehr die Gefahr gesehen, dass die Mehrkosten für den HVV-Beitritt letztlich zu Lasten des übrigen, tendenziell unterfinanzierten ÖPNV gehen. Der Beitritt allein bringt somit noch keine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage.

Viele Grüße

Martin Krause
Standortpolitik
Industrie- und Handelskammer zu Lübeck
Fackenburger Allee 2
23554 Lübeck
Tel.: 0451 6006-163
Mobil: 0160 90283767
Fax: 0451 6006-4163
E-Mail: krause@ihk-luebeck.de
www.ihk-schleswig-holstein.de
www.Mein-Unternehmen-Zukunft.de



Hinweis: Der Inhalt dieser E-Mail einschließlich aller Anlagen ist vertraulich und u. U. rechtlich geschützt. Der Inhalt ist ausschließlich an einen bestimmten Empfänger gerichtet. Die Weitergabe, Offenlegung, Nachahmung, Herstellung von Kopien oder der sonstige Gebrauch durch Nichtadressaten oder durch den Adressaten außerhalb des konkreten Übersendungszwecks ist nicht erlaubt. Falls Sie diese E-Mail fälschlicherweise erhalten haben, unterrichten Sie bitte den Absender umgehend durch eine Antwort-E-Mail und löschen diese Nachricht einschließlich etwaiger Anlagen aus Ihrem System. Vielen Dank für Ihre Kooperation.

Unsere Datenschutzhinweise finden Sie unter: www.ihk-sh.de/datenschutz-luebeck

Erstellt für:

NAH.SH Nahverkehrsverbund
Schleswig-Holstein GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

www.nah.sh

Ansprechpartner:
Petra Coordes
+49 (0) 431-66019-13 | petra.coordes@nah.sh

Jörg Ludolph
+49 (0) 431-66019-47 | joerg.ludolph@nah.sh

Erstellt durch:

BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG
Brodschrangen 3-5
20457 Hamburg

+49 40 22 63 67 000
www.bsl-transportation.com

Ansprechpartner:
Johann von Aweyden |
j.vonaweyden@bsl-transportation.com

Weitere Mitglieder des Projektteams:
Mathias Lahrmann
Max Kubisch



Transportation Consultants

Kurz-Bericht zum »Gutachten Nordtarif« Gründung »Norddeutsche Tarifallianz«

Hintergrund – Handlungsbedarf – Strategie-Entwicklung – Umsetzungsplanung

Hamburg, **13.07.2018**

1. Was sind die Hintergründe und Ziele des Gutachtens?

Ausgangslage

In den letzten Jahren wurde aus Fahrgastsicht trotz landesweit gültiger und durchlässiger Tarife in Schleswig-Holstein und Niedersachsen bis nach Hamburg immer wieder eine **unterschiedliche Preispolitik** zwischen HVV-Tarif, Niedersachsen-Tarif und Schleswig-Holstein-Tarif **moniert**. Die teilweise stark wahrnehmbaren Preisunterschiede führten zu Forderungen nach der Ausweitung des Hamburger Verkehrsverbundes auf weitere Landkreise im Norden und Süden. Dies wurde im Kern meist mit Verweis auf den bei einer Tarifsenkung entstehenden zusätzlichen öffentlichen Finanzierungsbedarf und fehlender fachlicher Gründe abgelehnt.

Ziele

Nachhaltige Lösungen, die den Interessen aller Akteure entsprechen und gleichzeitig den Erfolg am Fahrgastmarkt sicherstellen, konnten in den letzten Jahren trotz intensiver Bemühungen aller beteiligten Organisationen nicht umgesetzt werden.

Ziel des Gutachtens ist daher die Erarbeitung einer Strategie, wie der Erfolg am Fahrgastmarkt (Nachfrage- und/oder Erlösseitig) im weiteren Raum um die Großstadt Hamburg herum gesteigert werden kann und welche Implikationen sich hieraus für die Gestaltung des Marketing-Mix als auch der Organisation ergeben.

Vorgehensweise

Das Gutachten untersucht dabei zunächst die **Ausgangslage** am Fahrgastmarkt und die **Interessen** der einzelnen **Akteure**, um hieraus den **Handlungsbedarf** abzuleiten. Im nächsten Schritt wurden anhand der Interessen mögliche Handlungsszenarien erarbeitet und schließlich ein Zielszenario weiter beschrieben. Dieses Vorgehen wurde durch einen Entscheiderkreis aus den Ländern bzw. Aufgabenträgergesellschaftern Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen begleitet. Die nachfolgenden Aussagen geben einen Überblick über vorhandene Handlungsbedarfe. Sie sind jedoch nicht alle gleichermaßen für die Verhältnisse Hamburg zu Schleswig-Holstein bzw. Hamburg zu Niedersachsen relevant.

2. Welcher Handlungsbedarf besteht im Norddeutschen Fahrgastmarkt?

Handlungsbedarf in Bezug auf den Marketing-Mix

Aus Fahrgastsicht bestehen im norddeutschen ÖPNV Brüche. Diese führen dazu, dass trotz Verbund- und/oder landesübergreifender Fahrten- und Tarifangebote Grenzen wahrgenommen werden. Dies sind insbesondere:

- Der HVV-Tarif wird subjektiv als günstiger wahrgenommen.
 - Objektiv ist dies vorwiegend im Bereich der HVV-Profi-Card der Fall.

- In den meisten anderen vergleichbaren und mit relevanter Nachfrage ausgestatteten Tarifprodukten existiert ein durchaus vergleichbares Preisniveau, auch wenn es punktuell zu Unterschieden kommt.
- Für nahezu alle relevanten Verbindungen existiert ein durchgehender Tarif für Bus- und Bahn. Nur in Niedersachsen existiert außerhalb der Verbundräume (noch) kein durchgehender Tarif für Bus und Bahn.
- Jede Tariforganisation unterhält mindestens eine, manchmal auch mehrere, Online- und Abo-Kundenschnittstellen. Die Vermarktung der Tarifprodukte des anderen Tarifes erfolgt nicht oder nur eingeschränkt.
- Der öffentliche Verkehr wird im norddeutschen Tarifraum unter zahlreichen Marken und unter mehreren unterschiedlichen Standards kommuniziert. Die Marken folgen dabei weitgehend territorialen Aspekten, wodurch eine unterschiedliche Wahrnehmung, besonders an den Tarifgrenzen noch verstärkt wird.

*Handlungsbedarf im
Bereich Organisation*

Für einen Großteil der Fahrtbeziehungen im norddeutschen Verkehrsraum existieren geteilte Zuständigkeiten zwischen den Tariforganisationen und den für die Bestellung und Finanzierung des Verkehrs zuständigen Organisationen. Für die meisten übergreifenden Fahrtbeziehungen von und nach Hamburg sind mindestens zwei Besteller und auch zwei Tariforganisationen gleichzeitig zuständig.

- Die zahlreichen an den Tarifgrenzen bestehenden Handlungsbedarfe müssen zwischen den betreffenden Tarif- und Bestellerorganisationen gelöst werden.
- Die jeweiligen Tariforganisationen haben heute an vielen Stellen primär ihre eigenen tariflichen Zuständigkeitsbereiche im Blick. Die jeweiligen Verbundgebiete grenzen sich dadurch erkennbar voneinander ab. Es existiert keine fest vereinbarten Strukturen, Projekte, Fragestellung oder Herausforderungen grundsätzlich gemeinsam anzugehen. Daher gibt es nur punktuell abgestimmte Vorgehensweisen und teilweise redundante Entwicklungen (z.B. e-Ticket, Datendrehscheiben...). Die Bestellerorganisationen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein müssen die zum Teil sehr unterschiedlichen Vorgaben und Ideen zu Tarif und Vertrieb in ihren Planungen berücksichtigen.
- Die Mitentscheidungsrechte der für die Finanzierung zuständigen Stellen sind in den jeweiligen Tariforganisationen nur schwach ausgeprägt:
 - In Hamburg, Schleswig-Holstein und Nordost-Niedersachsen haben die politischen und verkehrlichen Entscheidungsträger nur bedingt Einfluss auf die Gestaltung der jeweils anderen Verbund- bzw. Landestarife, auf ihrem Gebiet, obwohl sie für die Finanzierung und Durchführung des Verkehrs in diesem Gebiet zuständig sind. Die Einflussnahme ist hier wie in Verkehrsverbänden üblich an Stimmanteile gekoppelt, die sich aus Anteilen am jeweiligen Tarif herleiten.
Dies führt dazu, dass z. B. das Land Schleswig-Holstein nur einen geringen Einfluss auf die Tarifentwicklung im HVV nehmen kann, obwohl knapp 40% aller Personenfahrten im Schienenpersonennahverkehr des Landes Schleswig-Holstein **innerhalb** des HVV-Tarifgebiets und damit mit Fahrscheinen des HVV-Tarifs erfolgen. Hinzu kommt eine Vielzahl an Personenfahrten, die das HVV-Tarifgebiet **durchqueren**. Es ist anzunehmen, dass ein Teil der Fahrgäste auch hier für Teilabschnitte HVV-Fahrscheine lösen.

Die Erlöse die aus diesen Fahrten im HVV-Tarif insgesamt generiert werden, stellen jedoch nur 5 % der Gesamterlöse im HVV dar.

- Umgekehrt hat das Bundesland Hamburg bzw. der HVV als Regieorganisation keine unmittelbaren Mitspracherechte bei der Gestaltung des SH- bzw. Niedersachsentarifes, obwohl beide Tarife auch in Hamburg gelten. Um dies zwischen Hamburg und LNVG zu berücksichtigen, wird auf Ebene der Verwaltungsvereinbarung zwischen beiden Bestellerorganisationen bereits seit Jahren Absprachen zum Umgang mit dieser Situation getroffen.

3. Welche Handlungsoptionen stehen zur Verfügung und welche sollte weiterverfolgt werden?

Wie wurden die Optionen ermittelt?

Im Rahmen des Gutachtens wurden relevante Akteure am norddeutschen Fahrgastmarkt zu ihren Vorstellungen zur Gestaltung des Fahrgastmarktes befragt. Folgende Akteure wurden einbezogen:

- Aufgabenträger für SPNV und ÖPNV (Länder, Regieorganisationen, Landkreise)
- Vertreter von Verkehrsunternehmen (Bus und Bahn)
- Vertreter von Fahrgastverbänden

Das sich hieraus ergebene heterogene Interessenbild wurde in vier Handlungsszenarien zusammengefasst, mit dem Status quo als fünftem Szenario verglichen und mit dem Entscheiderkreis mit dem Ziel eines gemeinsamen Verständnisses diskutiert. Die unterschiedlichen Szenarien sind in der folgenden Abbildung in Eckpunkten skizziert:



Abbildung 1: Überblick über die entwickelten Szenarien

Szenarien-Bewertung

Die fünf Szenarien wurden dann anhand des möglichen Harmonisierungs- und Konsenspotenzials bewertet (Abbildung 2). Hiernach sollte das Tarifallianz-Szenario als Vorzugsszenario weiterverfolgt werden. Das Vorzugsszenario wurde durch den Entscheiderkreis bestätigt und zur weiteren Bearbeitung vorgesehen.

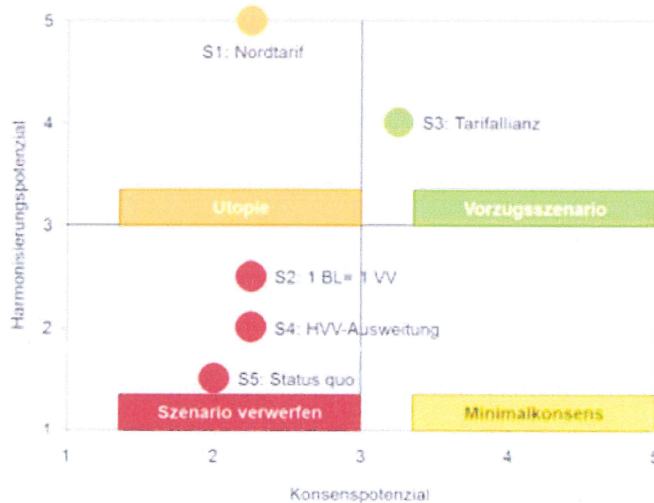


Abbildung 2: Ergebnis der Szenarien-Bewertung

4. Wie kann eine Tarifallianz umgesetzt werden?

Ziele

Die Tarifallianz sollte sich selbst an folgenden Zielen orientieren:

- **Tarif:** Die einzelnen aneinander angrenzenden bzw. sich überlappenden Tarife greifen an den Tarifgrenzen harmonisch in Bezug auf Preisniveau, Sorten und Nutzungsbestimmungen ineinander.
- **Vertrieb:** Angleichung der Vertriebsstrukturen und gemeinsame Weiterentwicklung von vertrieblichen Innovationen. Nutzung von Synergien in Bezug auf zentrale Vertriebsaufgaben.
- **Kommunikation:** Der Fahrgast soll eine abgestimmte und möglichst einheitliche (Marken)kommunikation vorfinden. Dort, wo erforderlich wird gemeinsam kommuniziert (Wiedererkennungswert).
- **Organisation:** Schaffung eines institutionalisierten und verbindlichen Abstimmungsweges über gemeinsame Ideen und Ziele zur Gestaltung des Verkehrsraumes.

Diesen Eckpunkten folgend müssen auf der organisatorischen, tariflichen, vertrieblichen und kommunikativen Ebene schnell erste Maßnahmen umgesetzt werden. Dabei beobachten die Akteure die bundesweiten Entwicklungen (z. B. Delfi, Mobility Insight, Deutschlandtarif) und beteiligen sich an den Diskussionen.

Tarifliche Ebene

Tariflich müssen folgende Aspekte vordringlich angegangen werden:

- Maßnahmenpaket Pendlertarife:
 - Angleichung der Preise der derzeit bestehenden Jobtickets in Hamburg und Schleswig-Holstein
 - Harmonisierung der Jobtickets unter gemeinsamer Marke und gemeinsamen Vertrieb.
 - Prüfung gemeinsamer Tarifprodukte
- Gemeinsamer elektronischer Tarif und Vertrieb (CIBO)
- Maßnahmenpaket Tarifentwicklung:
 - Einführung preisgünstig wahrgenommener Produkte mit Signalpreisen in den Ländertarifen SH/ NDS
 - Talzeit- und Tageskarten

Vertrieb und Kommunikation

Im Bereich Vertrieb und Kommunikation müssen folgende Maßnahmen vordringlich bearbeitet werden:

- Angleichung der Vertriebsstrukturen und gemeinsame Weiterentwicklung von vertrieblichen Innovationen.
- Nutzung von Synergien in Bezug auf zentrale Vertriebsaufgaben.
- Entwicklung eines Konzeptes für die (Marken)kommunikation im gesamten Verkehrsraum
- Abgestimmte Kampagnenführung über Tarifraumgrenzen hinweg.

Organisatorische Ebene Konkret bedeutet das auf der strategischen und **organisatorischen Ebene**:

- Organisationsentwicklung auf Ebene der Bundesländer:
 - Schleswig-Holstein: **Stärkere Wahrnehmung der Erlösverantwortung** und Tarifentwicklung durch die Aufgabenträger. Dies ist eine Grundlage, um die Schritte zur Umsetzung der Tarifallianz möglich sind.
- Strategie-Entwicklung auf der übergreifenden Ebene:
 - Ziel 1: Entwicklung des gemeinsamen Verkehrsraumes über Ländergrenzen hinweg,
 - Ziel 2 : Entwicklung einer gemeinsamen Strategie für die norddeutsche Tarifallianz
 - Entwicklung der organisatorischen Struktur und der Abstimmungs- und Entscheidungswege (u. a. Gründung eines gemeinsamen Fachausschusses)
 - Durchführung der Strategie-Entwicklung innerhalb dieses Abstimmungswe- ges.
 - Darin nicht nur Absichtserklärungen, sondern auch konkrete Maßnahmen in diversen Feldern (u. a. Tarif, Vertrieb, Kommunikation), um die übergeord- neten Ziele zu erreichen.
 - Ausformulierung der Strategie und Maßnahmen in einem gemeinsamen Planungsdocument: „Norddeutsche Tarifallianz“.