



## T A G E S O R D N U N G

### 23. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"

**Termin: Montag, 10.05.2021, 16:30 Uhr**

**Ort: Bürgerschaftssaal, Rathaus, 23552 Lübeck**

Hinweise in Bezug auf die derzeitige COVID-19-Infektion (Coronavirus):

Der Bürgerschaftssaal ist gemäß den geltenden Abstandsregeln für die Mitglieder des Ausschusses, die Verwaltung und die Öffentlichkeit bestuhlt. Der Raum wird vor, während und nach der Sitzung ausreichend belüftet und die Oberflächen werden desinfiziert. Die Mikrofone der Konferenzanlage werden mit Einweghüllen versehen. Für externe Beteiligte erfolgt durch die Pförtnerie beim Einlass (Haupteingang Breite Straße) eine Erfassung mit Namen und Telefonnummer. Es stehen dort Desinfektionsmittel bereit und es werden Mund-Nasen-Bedeckungen ausgegeben. Das Tragen einer qualifizierten Mund-Nasen-Bedeckung ist verpflichtend.

Für die Vorbesprechungen muss auf Grund einer weiteren Ausschusssitzung und den bestehenden Hygienevorgaben auf den Sitzungssaal selbst (und ggf. auf die eigenen Räumlichkeiten der Fraktionen) verwiesen werden.

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der 22. Sitzung vom 08.03.2021	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Einzelhandelsentwicklung	
3.2.	Mitteilungen der Verwaltung	
3.2.1.	Sachstand Gewerbegebietes Semiramis <i>mündlich durch KWL GmbH</i>	
3.3.	Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Resolution Wirtschaftsausschuss zu Karstadt	<b>VO/2020/09272</b>
	<i>zurückgestellt in der 22. Sitzung des WiA &amp; KBT-A am 08.03.2021</i>	

3.4.	Anfrage AM Herwig Alt (AfD): "Leerstandsmanagement in der Lübecker Innenstadt"	<b>VO/2020/09557</b>
	<i>zurückgestellt in der 22. Sitzung des WiA &amp; KBT-A am 08.03.2021</i>	
3.4.1.	Antwort auf Anfrage AM Herwig Alt (AfD): "Leerstandsmanagement in der Lübecker Innenstadt"	<b>VO/2020/09557-01</b>
3.5.	Anfrage des AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umstieg von Ölheizungen	<b>VO/2020/09565</b>
	<i>zurückgestellt in der 22. Sitzung des WiA &amp; KBT-A am 08.03.2021</i>	
	<i>Die Verwaltung wird zu diesem TOP eine erneute Vertagung beantragen, da die schriftliche Beantwortung zur Sitzung noch nicht vorgelegt werden kann.</i>	
3.6.	Anfrage des AM Anka Grädner (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Auswirkungen der Corona-Krise auf die wirtschaftliche Situation in Lübeck	<b>VO/2021/09754</b>
	<i>zurückgestellt in der 22. Sitzung des WiA &amp; KBT-A am 08.03.2021</i>	
3.7.	Anfrage des AM Lars Küther (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Kostenaufstellung der Travemünder Woche 2020 / 2021	<b>VO/2021/09855</b>
	<i>zurückgestellt in der 22. Sitzung des WiA &amp; KBT-A am 08.03.2021</i>	
3.8.	Anfrage AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Bericht zum Thema 'Ausbau der Elektromobilität Lübeck'	<b>VO/2021/09952</b>
3.9.	Neue Anfragen	
4.	Berichte	
4.1.	Quartalsbericht I / 2021 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde	<b>VO/2021/10016</b>
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Umsetzung der im Tarifgutachten zu den ÖPNV-Tarifen und Tarifstrukturen empfohlenen Maßnahmen	<b>VO/2020/09616</b>
5.2.	Umsetzung der im Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV empfohlenen Maßnahmen	<b>VO/2020/09617</b>
5.3.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Jägersteig	<b>VO/2021/09717</b>

6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1.	DIE LINKE: Umbau Hafenschuppen 6 <i>zurückgestellt in der 22. Sitzung des WiA &amp; KBT-A am 08.03.2021</i>	<b>VO/2020/08799</b>
6.2.	FDP: Änderung der Bäderverordnung <i>Überweisung des Antrages mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft.</i>	<b>VO/2021/09852</b>
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
7.1.	Antrag des AM Herwig Alt (AfD): Umstieg auf Wärmepumpen, E-Autos und ähnlichen Stromgroßverbrauchern	<b>VO/2021/09977</b>
7.2.	AM Mandy Siegenbrink & AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Evaluierung des umlagefinanzierten ÖPNV im Rahmen der Ostseecard	<b>VO/2021/10037</b>
7.3.	Antrag von AM Bernhard Simon (CDU) und AM Ulrich Krause (CDU): Strategische Planung und Entwicklung von Gewerbegebieten	<b>VO/2021/10045</b>
8.	Verschiedenes	
9.	Ende des öffentlichen Teils	

#### Nichtöffentlicher Teil:

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte können nach der Maßgabe einer entsprechenden Beschlussfassung durch die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nichtöffentlich beraten werden.

10.	Genehmigung der Niederschrift	
10.1.	Genehmigung der Niederschrift der 22. Sitzung vom 08.03.2021	
11.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
11.1.	Einzelhandelsentwicklung	
11.2.	Mitteilungen der Verwaltung	
11.3.	Neue Anfragen	
12.	Berichte <i>Es liegt nichts vor.</i>	

13.	Beschlussvorlagen	
13.1.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Tilgenkrug	<b>VO/2021/09721</b>
13.2.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Jägersteig	<b>VO/2021/09731</b>
13.3.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Ernst-Deecke-Weg	<b>VO/2021/09732</b>
13.4.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Reetweg	<b>VO/2021/09734</b>
13.5.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Dürrstraße	<b>VO/2021/09735</b>
13.6.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Isegrimmstraße	<b>VO/2021/09737</b>
13.7.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Schauenburger Weg	<b>VO/2021/09909</b>
13.8.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Grönauer Baum	<b>VO/2021/09911</b>
14.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

15.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	
-----	---	--



## NACHTRAGSTAGESORDNUNG

### 23. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"

---

**Sitzungstermin: Montag, 10.05.2021, 16:30 Uhr**

**Sitzungsort: Bürgerschaftssaal, Rathaus, 23552 Lübeck**

---

Öffentlicher Teil:

3.9.1.	Anfrage des AM Anka Grädner (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Vergabe der Grundstücke im Gewerbegebiet Semiramis	<b>VO/2021/10073</b>

**NIEDERSCHRIFT**

(öffentlicher Teil)

**22. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den  
"Kurbetrieb Travemünde (KBT)"**

Sitzungstermin:	Montag, 08.03.2021
Sitzungsbeginn:	16:30 Uhr
Sitzungsende:	18:10 Uhr
Sitzungsort:	Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck
<b>Anwesende Mitglieder</b>	
<b>Vorsitz</b>	
Ulrich Krause - CDU	
<b>Mitglieder aus der Bürgerschaft</b>	
Bernhard Simon - CDU	
Dr. Burkhard Eymer - CDU	
Dr. Axel Flasbarth - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	
Lars Lehrke - Die Unabhängigen	
Peter Reinhardt - SPD	
<b>stimmberechtigte Mitglieder ohne M.d.Bü.</b>	
Sonja Lengen - SPD	Vertretung für: Herrn Brozio
Mandy Siegenbrink - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	Vertretung für: Frau Grädner
Herwig Alt - AfD	
Stefan Klüssendorf - SPD	Vertretung für: Herrn Evers
Lars Küther - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	
Hans-Jürgen Martens - DIE LINKE	
Henning Schumann - CDU	
Heike Stegemann - FDP	

<b>Beiratsmitglieder</b>	
Jürgen Cladow - Seniorenbeirat	
<b>Weitere Teilnehmer aus Bürgerschaft und Fraktion</b>	
Oliver Prieur - CDU	Teilnahme im ö. Teil (TOP1-9)
<b>Verwaltung</b>	
Björn Bär - 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	
Piroska Csösz - 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	
Uwe Kirchhoff - 2.830 Kurbetrieb Travemünde	
Ralf Kuschnierz - FBC FB 2	
Senator Sven Schindler - FB 2 - Wirtschaft und Soziales	
<b>Protokollführung</b>	
Jan Ehrich - 2.830 Kurbetrieb Travemünde	
<b>Gäste</b>	
Olivia Kempke - Lübeck Management e. V.	Teilnahme im ö. Teil (TOP1-9)
Steffi Koppitz - Agentur für Arbeit Lübeck	zu TOP 3.6.
Martin Krause - Industrie- und Handelskammer zu Lübeck	zu TOP 3.6.
<b>Entschuldigte Mitglieder</b>	
<b>Mitglieder aus der Bürgerschaft</b>	
Philip Brozio - SPD	abwesend
Anka Grädner - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	abwesend
<b>stimmberechtigte Mitglieder ohne M.d.Bü.</b>	
Christoph Evers - SPD	abwesend
Harald Klix - FREIE WÄHLER & GAL	abwesend

## Tagesordnung:

### Öffentlicher Teil:

1	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2	Genehmigung der Niederschrift	
2.1	Genehmigung der Niederschrift der 21. Sitzung vom 08.02.2021	
3	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1	Einzelhandelsentwicklung	
3.2	Mitteilungen der Verwaltung	
3.3	Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Resolution Wirtschaftsausschuss zu Karstadt	<b>VO/2020/09272</b>
3.4	Anfrage AM Herwig Alt (AfD): "Leerstandsmanagement in der Lübecker Innenstadt"	<b>VO/2020/09557</b>
3.5	Anfrage des AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umstieg von Ölheizungen	<b>VO/2020/09565</b>
3.6	Anfrage des AM Anka Grädner (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Auswirkungen der Corona-Krise auf die wirtschaftliche Situation in Lübeck	<b>VO/2021/09754</b>
3.7	Neue Anfragen	
3.7.1	Anfrage des AM Lars Küther (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Kostenaufstellung der Travemünder Woche 2020 / 2021	<b>VO/2021/09855</b>
3.7.2	Anfrage AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Tagesgäste	
4	Berichte	
4.1	Quartalsbericht IV / 2020 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde	<b>VO/2021/09778</b>
5	Beschlussvorlagen	
5.1	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Tilgenkrug	<b>VO/2021/09719</b>
5.2	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Forstmeisterweg	<b>VO/2021/09720</b>

6	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1	DIE LINKE: Umbau Hafenschuppen 6	<b>VO/2020/08799</b>
7	Anträge von Ausschussmitgliedern	
7.1	AM Mandy Siegenbrink u. AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Entwicklung des Geländes des ehem. Krankenhauses auf dem Priwall	<b>VO/2021/09793</b>
7.2	Antrag des AM Herwig Alt (AfD): Konzepterarbeitung für die Belebung der Innenstadt mit wissenschaftlicher Unterstützung	<b>VO/2021/09817</b>
7.3	Dringlichkeitsantrag der AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Klimaschutzmanager:in und Energieeffizienz im Gewerbegebiet Semiramis	<b>VO/2021/09866</b>
8	Verschiedenes	
9	Ende des öffentlichen Teils	
15	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

<b>zu 1 Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen</b>
---

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und eröffnet die 22. Sitzung mit der Feststellung der Beschlussfähigkeit. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass während der gesamten Sitzung eine qualifizierte Mund-Nasen-Bedeckung zu tragen ist, zu Wortbeiträgen und zum Verzehr von Getränken darf diese temporär abgenommen werden.

- a) Es sind keine zu verpflichtenden Ausschussmitglieder anwesend.

Ferner macht der Vorsitzende darauf aufmerksam, dass Personen, die möglicherweise befangen sein könnten, verpflichtet sind, dieses mitzuteilen. Ob jemand befangen sein könnte, entscheidet im Zweifel der Ausschuss.

- b) Der Vorsitzende teilt mit, dass Herr Cladow als Vertreter des Seniorenbeirates einen Antrag auf Teilnahme am nicht öffentlichen Teil der Sitzung gestellt hat. Der Vorsitzende bittet um Abstimmung über den Antrag.

- c) Der Vorsitzende informiert den Ausschuss darüber, dass die TOP

**5. Beschlussvorlagen**

**5.1. VO/2021/09719**

Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Tilgenkrug

**5.2. VO/2021/09720**

Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Forstmeisterweg

im öffentlichen Teil behandelt werden, da in beiden Fällen eine schriftliche Zustimmung der Käufer zu einer öffentlichen Beratung vorliegt.

- d) Der Vorsitzende weist darauf hin, dass nachstehende Unterlagen zur heutigen Sitzung noch eingereicht wurden:

**3. Anfragen / Antworten / Mitteilungen**

**3.7.1. VO/2021/09855**

Anfrage des AM Lars Küther (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN):

Kostenaufstellung der Travemünder Woche 2020 / 2021

**7. Anträge von Ausschussmitgliedern**

**7.3. VO/2021/09866**

Dringlichkeitsantrag der AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Klimaschutzmanager:in und Energieeffizienz im Gewerbegebiet Semiramis

Zu TOP 7.3. lässt der Vorsitzende über die Erweiterung der Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit abstimmen. Frau Siegenbrink verweist hierzu auf die Einstellung vor Baubeginn. Herr Schindler stellt klar, dass derzeit noch kein Grundstück verkauft ist.

- e) Der Vorsitzende weist darauf hin, dass gemäß § 35 Abs. 2 der Gemeindeordnung ein gesonderter Verfahrensbeschluss mit 2/3 Mehrheit über die nichtöffentliche Behandlung von Vorlagen erforderlich ist. Er lässt über die Zuordnung der für den nichtöffentlichen Teil angemeldeten TOP einzeln abstimmen.

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt zu a) Kenntnis.**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt den Antrag zu b) einstimmig an,  
da es sich bei allen Punkten um  
seniorenrelevante Themen handelt.  
(14 Ja-Stimmen)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt zu c) Kenntnis.**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den „Kurbetrieb Travemünde (KBT)“  
beschließt zu d) einstimmig, die Tagesordnung  
unter Bejahung der Dringlichkeit  
um den TOP 7.3. zu erweitern.  
(14 Ja-Stimmen)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
stimmt zu e) mit der erforderlichen  
Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen  
Beratung des TOP 13.1. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
stimmt zu e) mit der erforderlichen  
Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen  
Beratung des TOP 13.2. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
stimmt zu e) mit der erforderlichen  
Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen  
Beratung des TOP 13.3. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
stimmt zu e) mit der erforderlichen  
Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen  
Beratung des TOP 13.4. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
stimmt zu e) mit der erforderlichen  
Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen  
Beratung des TOP 13.5. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" stimmt zu e) mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen Beratung des TOP 13.6. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" stimmt zu e) mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen Beratung des TOP 13.7. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" stimmt zu e) mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen Beratung des TOP 13.8. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" stimmt zu e) mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen Beratung des TOP 13.9. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" stimmt zu e) mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen Beratung des TOP 13.10. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" stimmt zu e) mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen Beratung des TOP 13.11. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" stimmt zu e) mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen Beratung des TOP 13.12. zu.  
(12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)**

zu 2	Genehmigung der Niederschrift
------	-------------------------------

zu 2.1	Genehmigung der Niederschrift der 21. Sitzung vom 08.02.2021
--------	--

Es liegen keine mündlichen oder schriftlichen Einwände gegen die Niederschrift vor.

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
stellt die Niederschrift in der  
vorgelegten Fassung fest.**

**zu 3      Anfragen / Antworten / Mitteilungen**

**zu 3.1    Einzelhandelsentwicklung**

Es liegt nichts vor.

**zu 3.2    Mitteilungen der Verwaltung**

Es liegt nichts vor.

**zu 3.3    Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Resolution  
Wirtschaftsausschuss zu Karstadt  
Vorlage: VO/2020/09272**

Herr Dr. Flasbarth teilt mit, dass er den Bürgermeister hierzu in der nächsten Sitzung des Hauptausschusses ansprechen wird.

**Anfrage:**

*Am 10.08.2020 beschloss der Wirtschaftsausschuss einstimmig den Bürgermeister aufzufordern, mit den Verantwortlichen des Warenhauskonzerns und der Immobilieneigentümer Kontakt aufzunehmen, um den Erhalt von Karstadt in Lübeck zu sichern und dabei deutlich zu machen, dass eine Nutzungsänderung für die Gebäude in den politischen Gremien auf Widerstand stoßen würde.*

*Vor diesem Hintergrund möge der Bürgermeister die folgenden Fragen beantworten:*

*1) Wann hat der Bürgermeister nach diesem Beschluss am 10.08.2020 mit den Verantwortlichen des Warenhauskonzerns und der Immobilieneigentümer Gespräche geführt?*

- Wer war daran beteiligt?*
- Was waren die Ergebnisse?*

*2) Welche nicht erfolgreichen Bemühungen hat der Bürgermeister zusätzlich nach diesem Beschluss am 10.08.2020 unternommen, um mit den Verantwortlichen des Warenhauskonzerns und der Immobilieneigentümer Gespräche zu führen?*

- Welche direkten Kontaktversuche fanden statt? Wann? Bei wem? Mit welchem Ergebnis?*
- Welche indirekten Kontaktversuche fanden statt? Wann? Bei wem? Mit welchem Ergebnis?*

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt Kenntnis und beschließt einstimmig,  
die Anfrage auf die nächste Sitzung zu vertagen.  
(14 Ja-Stimmen)**

**zu 3.4 Anfrage AM Herwig Alt (AfD): "Leerstandsmanagement in der Lübecker Innenstadt"  
Vorlage: VO/2020/09557**

Herr Senator Schindler trägt zur Frage 5 eine Stellungnahme des Fachbereiches 5 vor:

*„Bzgl. des Standortes Holstenstraße 25-33 ist die HL in intensiven Gesprächen mit dem Eigentümer. Neben Einzelhandelsnutzungen und Gastronomie im Erdgeschoss sollen in den oberen Geschossen Dienstleistungen und Wohnnutzungen entstehen. In einem nächsten Schritt ist die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens und eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Klärung eines verträglichen Neubauvolumens geplant.“*

Zu den Fragen 1 bis 4 erfolgt eine schriftliche Beantwortung zur nächsten Sitzung.

**Anfrage:**

*Die Verwaltung möge bitte in der nächsten Sitzung des Wirtschaftsausschusses folgende Fragen zum Thema Leerstandsmanagement in der Lübecker Innenstadt beantworten:*

- 1. Welche Leerstände, getrennt nach Einzelhandels- und Büroflächen, existieren zurzeit in der Lübecker Innenstadt (Anzahl der Fälle sowie Flächen in qm)?*
- 2. Wie beurteilt die Verwaltung diese Situation?*
- 3. Wie schätzt die Verwaltung deren Entwicklung innerhalb der nächsten 12 Monate ein?*
- 4. Welche Gegenmaßnahmen wurden bereits ergriffen oder sind geplant?*
- 5. Wie geht es mit dem ehemaligen Gebäude von Karstadt Sports in der Holstenstraße weiter, welches im September 2019 von Karstadt geschlossen und im Dezember gleichen Jahres von dem Investor Procom erworben wurde?*

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
beschließt einstimmig, die Anfrage  
auf die nächste Sitzung zu vertagen.  
(14 Ja-Stimmen)**

**zu 3.5 Anfrage des AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umstieg  
von Ölheizungen  
Vorlage: VO/2020/09565**

Herr Schindler teilt mit, dass eine Beantwortung der Anfrage durch die Stadtwerke Lübeck noch aussteht und bittet daher um Vertagung auf die nächste Sitzung.

**Anfrage:**

*Die Bürgerschaft hat mit einem interfraktionellen Antrag am 28.05.2020 den Bürgermeister beauftragt, "...dafür zu sorgen..." dass die Stadtwerke die Förderung des Austausches von*

*klimaschädlichen Ölheizungen verbessern (VO/2020/08656).*

*Inwiefern dies erfolgreich umgesetzt werden konnte, haben die Stadtwerke mit Bericht vom 07.10.2020 mitgeteilt (VO/2020/08656-02).*

*Daran anschließend bitte ich den Bürgermeister um die Beantwortung der folgenden Fragen:*

- 1. Welche Anstrengungen hat der Bürgermeister unternommen, um die Förderung der Stadtwerke für den Austausch von Ölheizungen gemäß des o.g. Bürgerschaftsbeschlusses zu verbessern?*
- 2. Welche konkreten zusätzlichen Anreize wurden von den Stadtwerken durch diese Anstrengungen des Bürgermeisters geschaffen?*
- 3. Wie oft wurde die Austauschprämie, die seit 01.01.2020 gilt, von den Kunden der Stadtwerke bisher in Anspruch genommen?*
- 4. Wie viele Heizungen wurden durch die Stadtwerke im Vergleich dazu 2019 ausgetauscht?*
- 5. Wie schätzt der Bürgermeister die Chance ein, dass die Hansestadt Lübeck im Bereiche ‚Wärme‘ das gesetzte Ziel von 50% Treibhausgaseinsparungen bis 2030 gegenüber 2019 erreichen kann, wenn die SWHL sich auf Beratung und Verkauf von Erdgas und Fernwärme (letzteres in einem sehr begrenzten Teil des Stadtgebiets) konzentrieren, Alternativen wie Wärmepumpen, Holzpellettheizungen und Brennstoffzellenheizungen hingegen außen vor lassen?*

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
beschließt einstimmig, die Anfrage  
auf die nächste Sitzung zu vertagen.  
(14 Ja-Stimmen)**

<b>zu 3.6      Anfrage des AM Anka Grädner (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Auswirkungen der Corona-Krise auf die wirtschaftliche Situation in Lübeck Vorlage: VO/2021/09754</b>
--

Herr Senator Schindler erläutert, dass mit den Präsentationen von Frau Koppitz (Bundesagentur für Arbeit) und Herrn Krause (IHK zu Lübeck) ein erster aktueller Überblick über die Auswirkungen der Corona-Krise auf die wirtschaftliche Situation in Lübeck ermöglicht werden soll. Die weitere Beantwortung der Anfrage wird zur nächsten Sitzung erfolgen.

Frau Koppitz stellt die Entwicklung am Arbeitsmarkt anhand einer Präsentation (Anlage I) dar und Herr Krause geht auf das Ergebnis einer Konjunkturumfrage (Anlage II) ein. Der Vorsitzende dankt den Gästen für die umfangreichen Informationen.

Zu verschiedenen Nachfragen sprechen Frau Lengen, Herr Dr. Flasbarth, Frau Kempke, Herr Reinhardt, Herr Lehrke, Herr Krause und Frau Koppitz. So werden Soloselbstständige nur im Jobcenter erfasst, hierbei sind es rund 150-200 Fälle mehr als im Vorjahr. Die zweite Welle zeigt in den Spitzen nicht die gleiche Auswirkung wie die erste Welle. Geringfügig Beschäftigte werden in den Statistiken nicht erfasst, hier kann ggf. die Minijob-Zentrale Auskunft geben. Die Anzahl der Insolvenzverfahren wird sich aus den Statistiken erst mit zeitlicher Verzögerung erkennen lassen.

**Anfrage:**

*In der März-Sitzung des Wirtschaftsausschusses möge über die Auswirkungen der Corona-Krise auf die Lübecker Wirtschaft berichtet werden. Dabei sollen vergleichende Informationen zu Unternehmen gegeben werden, hinsichtlich:*

- Insolvenzen
- ggf. Vorverfahren zu Insolvenzen
- Geschäftsaufgaben
- Zwangsversteigerungen (gewerblich),  
heruntergebrochen auf:
  - o Unternehmensgröße (kleinste, kleine, mittlere und große Unternehmen)
  - o Branche
  
- Privatinsolvenzen
- Zwangsversteigerungen, private
- Arbeitslosigkeit
  - o nach Geschlecht, Anstellungsverhältnis und Beruf

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und beschließt einstimmig, die Anfrage auf die nächste Sitzung zu vertagen.  
(14 Ja-Stimmen)**

**zu 3.7 Neue Anfragen**

**zu 3.7.1 Anfrage des AM Lars Küther (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Kostenaufstellung der Travemünder Woche 2020 / 2021  
Vorlage: VO/2021/09855**

Herr Senator Schindler sagt eine Weitergabe der Anfrage zur Beantwortung zu.

Anmerkung der Bürgermeisterkanzlei zu Protokoll:

*Beide Fragen lassen sich anhand der entsprechenden Beschlussvorlagen vollumfänglich beantworten:*

**VO/2020/09024** Corona-Soforthilfe für die Travemünder Woche, Anlage 2

**VO/2021/09842** Travemünder Woche 2021, Anlage 3

**Anfrage:**

*Im Normalfall bezuschusst die Hansestadt Lübeck die Travemünder Woche mit 31.000 Euro. 2020 wurden der Travemünder Woche 133.000 Euro als Corona Soforthilfe zur Verfügung gestellt.*

*Hierzu wird um Beantwortung folgender Frage gebeten:*

- *Welche Ausgaben wurden mit der Summe von 133.000 Euro im letzten Jahr für die TW abgedeckt? Um eine Kostenaufstellung wird gebeten.*

*In den Lübecker Nachrichten von 27.02.2021 ist zu lesen, dass die diesjährige Travemünder Woche wieder auf Hilfe der Hansestadt Lübeck angewiesen ist. Im Artikel wird eine Summe von 400.000 Euro genannt.*

Hierzu wird um Beantwortung folgender Frage gebeten:

- Würde die Summe von 400.000 Euro beschlossen werden, für welche Ausgaben würde diese Summe konkret verwendet werden? Um eine Kostenaufstellung wird gebeten.

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
beschließt einstimmig, die Anfrage  
auf die nächste Sitzung zu vertagen.  
(14 Ja-Stimmen)**

**zu 3.7.2 Anfrage AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Tagesgäste**

Herr Dr. Flasbarth hinterfragt den regelmäßig kommunizierten Wert von 18 Millionen jährlichen Tagesgästen in der Hansestadt Lübeck und bittet um Erläuterung. Herr Kirchhoff sagt Klärung und Beantwortung zur nächsten Sitzung zu.

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
beschließt einstimmig, die Anfrage  
auf die nächste Sitzung zu vertagen.  
(14 Ja-Stimmen)**

**zu 4 Berichte**

**zu 4.1 Quartalsbericht IV / 2020 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt  
Lübeck - Kurbetrieb Travemünde  
Vorlage: VO/2021/09778**

Es gibt keine Wortmeldungen.

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt den Bericht zur Kenntnis.**

<b>Abstimmungsergebnis</b>	einstimmige Annahme	
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	
	Nein-Stimmen	
	Enthaltungen	
	Kenntnisnahme	X
	Vertagung	
	Ohne Votum	

**zu 5      Beschlussvorlagen**

**zu 5.1      Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Tilgenkrug  
Vorlage: VO/2021/09719**

Frau Siegenbrink hinterfragt, warum zu den Verkäufen ein Beschluss der Politik herbeigeführt werden muss. Herr Senator Schindler und Frau Csösz verweisen hierzu auf die bestehenden Regelungen zu den Wertgrenzen, ab 175 TEUR ist die Bürgerschaft zu beteiligen.

**Beschluss:**

1. *Das mit einem bis zum 31.12.2035 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Herrn Uwe Burmeister belastete Grundstück in Lübeck, **Tilgenkrug 14**, zur Größe von 714 m<sup>2</sup> ist an die zukünftigen Erbbauberechtigten, Herrn Tammo Preuss und Frau Katja Preuss zu einem Kaufpreis in Höhe von **180.070,80 EUR** zu verkaufen.*
2. *In dem abzuschließenden Kaufvertrag ist ein Bebauungsverbot für die im Lageplan (Anlage 4) grau dargestellte Grundstücksfläche und eine wertgesicherte Nachzahlungsverpflichtung für den Fall aufzunehmen, dass im hinteren Grundstücksbereich bei ggf. zu einem späteren Zeitpunkt vorliegenden Baurecht, weitere Gebäude realisiert werden sollten.*
3. *Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Kaufvertrages verbundenen Kosten einschließlich der Grunderwerbsteuer sind von den Käufern zu tragen.*

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig, gemäß Beschlussvorschlag zu entscheiden.  
(14 Ja-Stimmen)**

<b>Abstimmungsergebnis</b>	einstimmige Annahme	X
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	14
	Nein-Stimmen	
	Enthaltungen	
	Kenntnisnahme	
	Vertagung	
	Ohne Votum	

**zu 5.2      Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Forstmeisterweg  
Vorlage: VO/2021/09720**

Herr Senator Schindler informiert den Ausschuss zu einem Tippfehler in der Anlage zu den finanziellen Auswirkungen (Austauschblatt als Anlage III zur Niederschrift). Der Beschlussvorschlag ist korrekt und hiervon nicht betroffen. Die Verwaltung wird einen Austausch für Hauptausschuss und Bürgerschaft vornehmen.

**Beschluss:**

1. Das mit einem bis zum 31.12.2029 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Frau Sarah Wüst und Herrn Bastian Striepling belastete Grundstück in Lübeck, **Forstmeisterweg 41**, zur Größe von 876 m<sup>2</sup> ist an die Erbbauberechtigten zu einem Kaufpreis in Höhe von **207.261,60 EUR** zu verkaufen.
2. In dem abzuschließenden Kaufvertrag ist ein Bebauungsverbot für die im Lageplan (Anlage 4) grau dargestellte Grundstücksfläche und eine wertgesicherte Nachzahlungsverpflichtung für den Fall aufzunehmen, dass im hinteren Grundstücksbereich bei ggf. zu einem späteren Zeitpunkt vorliegenden Baurecht, weitere Gebäude realisiert werden sollten.
3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Kaufvertrages verbundenen Kosten einschließlich der Grunderwerbsteuer sind von den Käufern zu tragen.

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig, gemäß Beschlussvorschlag zu entscheiden. (14 Ja-Stimmen)**

<b>Abstimmungsergebnis</b>	einstimmige Annahme	X
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	14
	Nein-Stimmen	
	Enthaltungen	
	Kenntnisnahme	
	Vertagung	
	Ohne Votum	

**zu 6 Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft**

**zu 6.1 DIE LINKE: Umbau Hafenschuppen 6  
Vorlage: VO/2020/08799**

Herr Martens bittet um erneute Vertagung, da er aus dem Kulturausschuss noch keine inhaltliche Rückmeldung erhalten hat. Der Vorsitzende verweist auf eine letztmalige Vertagung, in der nächste Sitzung sollte der Antrag entweder behandelt oder zurückgezogen werden.

**Antrag:**

*Die Bürgerschaft möge beschließen:*

*Der Hafenschuppen 6 bekommt durch einen Umbau eine Attraktivitätssteigerung. Über den Boden bestehend aus Kopfsteinpflaster wird ein Fußboden aus Holz eingezogen. Durch den Einbau von flexiblen Raumteilern könnte man den großen Raum besser nutzen.*

*Durch den Umbau wäre der Schuppen besser heizbar und als Veranstaltungshalle auch im Winter viel besser nutzbar. So ein Veranstaltungsort fehlt in Lübeck.*

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
beschließt einstimmig, den Überweisungsauftrag  
auf die nächste Sitzung zu vertagen.  
(14 Ja-Stimmen)**

**zu 7 Anträge von Ausschussmitgliedern**

**zu 7.1 AM Mandy Siegenbrink u. AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Entwicklung des Geländes des ehem. Krankenhauses auf dem Priwall  
Vorlage: VO/2021/09793**

Herr Dr. Flasbarth erläutert den Antrag und geht auf den Wunsch ein, dass die Grundstücksgesellschaft TRAVE mbH als Bauherr tätig wird, um die volle Kontrolle über die Nutzung der Wohnungen zu behalten.

Herr Senator Schindler informiert hierzu über Gespräche mit der Trave vor rund 1 ½ Jahren. Hierbei hat die Trave den Fokus auf andere Wohnungsbauprojekte gelegt und das Projekt aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt. Hierzu spricht auch Frau Siegenbrink. Derzeit zieht das Archiv der HL aus dem Gebäude aus, anschließend soll die Substanz für einen Umbau im Bestand geprüft werden, im Rahmen einer Ausschreibung im ersten Halbjahr 2022 soll ein Investor gefunden werden. In der Ausschreibung könnte z. B. ein Maximalpreis für die Mieten definiert werden. Eine Fertigstellung wird für 2023 angestrebt.

Herr Dr. Eymer zeigt sich skeptisch, ob der Standort für die geplante Nutzung richtig gewählt ist und bittet die Verwaltung um eine fortlaufende Berichterstattung zum Projektverlauf. Herr Senator Schindler avisiert für das dritte Quartal einen Zwischenbericht mit dem Sachstand.

Herr Reinhardt geht auf die geführten Gespräche mit der Trave ein und macht deutlich, dass eine Realisierung von Sozialbauwohnungen nicht zielführend sein wird, da die Mitarbeiter der Hotellerie und Gastronomie häufig über den Verdienstgrenzen liegen. Eine Mietpreisgrenze im Rahmen der Ausschreibung dürfte hier ein zielführendes Mittel sein. Ergänzend gibt Herr Reinhardt den regelmäßigen Personalwechsel und die damit zum Teil recht kurzen Laufzeiten der Mietverträge zu bedenken.

**Antrag:**

*Die Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH wird durch den Gesellschafter Hansestadt Lübeck aufgefordert, dem Wirtschaftsausschuss zu berichten, was sie benötigt, um auf dem Gelände des ehemaligen Krankenhauses auf dem Priwall Wohnungen zu errichten, die u.a. darauf abzielen, für die Beschäftigten der Travemünder Wirtschaft kostengünstigen Wohnraum zu schaffen.*

*Dabei sind u.a. folgende Fragen zu beantworten:*

*Wie viele Wohnungen können dort errichtet werden? Was ist das zu erwartende Mietniveau des frei finanzierten Anteils dieser Wohnungen? Welche Voraussetzungen sind für die Trave notwendig, um diese Wohnungen zusätzlich zu den bereits geplanten Projekten errichten zu können (z.B. zusätzliches Kapital, Personal, etc.)? Welcher Zeitplan ist realistisch?*

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
lehnt den Antrag mehrheitlich ab.  
(4 Ja-Stimmen, 9 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)**

<b>Abstimmungsergebnis</b>	einstimmige Annahme	
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	4
	Nein-Stimmen	9
	Enthaltungen	1
	Kenntnisnahme	
	Vertagung	
	Ohne Votum	

**zu 7.2 Antrag des AM Herwig Alt (AfD): Konzepterarbeitung für die Belebung der Innenstadt mit wissenschaftlicher Unterstützung  
Vorlage: VO/2021/09817**

Herr Alt begründet seinen Antrag und geht auf ein Projekt an der RWTH Aachen ein. Aus seiner Sicht haben sich die Rahmenbedingungen u. a. durch Corona stark verändert und es sollte daher eine Überprüfung der bestehenden Maßnahmen erfolgen.

Herr Schindler geht auf den in 2019 beschlossenen Rahmenplan Innenstadt und das Touristische Entwicklungskonzept Lübeck.Travemünde 2030 (TEK) ein. Beide Strategien sind unter Einbindung entsprechender Fachkompetenz entstanden. Ergänzend ist bei der Wirtschaftsförderung Lübeck die Stelle eines Projektleiters Innenstadtentwicklung & Leerstandsmanagement geschaffen worden. Hierzu sprechen Herr Simon, Frau Kempke und Herr Küther.

**Antrag:**

*Der Bürgermeister wird beauftragt, mit wissenschaftlicher Unterstützung ein Konzept für die mittel- und langfristige Weiterentwicklung der Lübecker Innenstadt zu erarbeiten mit dem Ziel, deren Attraktivität für die Bewohner, Gewerbetreibenden und Touristen zu steigern.*

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" lehnt den Antrag mehrheitlich ab. (1 Ja-Stimmen, 13 Nein-Stimmen)**

<b>Abstimmungsergebnis</b>	einstimmige Annahme	
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	1
	Nein-Stimmen	13
	Enthaltungen	
	Kenntnisnahme	
	Vertagung	
	Ohne Votum	

**zu 7.3 Dringlichkeitsantrag der AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Klimaschutzmanager:in und Energieeffizienz im Gewerbegebiet Semiramis  
Vorlage: VO/2021/09866**

Frau Siegenbrink begründet den Antrag im Wirtschaftsausschuss dahingehend, dass es sich bei diesem inhaltlich nicht um baurechtliche Regelungen sondern um eine Unterstützung und Begleitung der Firmen bei der Planung handelt.

Herr Simon stellt in Frage, ob für diese Tätigkeiten die Zuständigkeit und Finanzierung in der öffentlichen Verwaltung liegen muss. Grundsätzlich siedeln sich Unternehmen an neuen Standorten an, um im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Zielsetzung Optimierungen und Kosteneinsparungen herbeizuführen.

Herr Dr. Eymer findet den Fokus auf ein einziges Gewerbegebiet zu eng gefasst, vor dem Hintergrund des Klimanotstandes sollte die Thematik grundsätzlich bei der KWL berücksichtigt werden und in alle Projekte einfließen. Hierzu stellt Frau Stegemann klar, dass die KWL dies insbesondere bei dem Gewerbepark Semiramis mit der DGNB-Zertifizierung berücksichtigen sollte.

**Antrag:**

*Für das Gewerbegebiet Semiramis sollte schnellstmöglichst (aber zumindest noch bevor sich die ersten Unternehmen ansiedeln) ein:e Klimaschutzmanager:in eingestellt werden. Diese:r unterstützt die sich ansiedelnden Unternehmen von Beginn an hinsichtlich Klimaschutz und Vermeidung von CO2-Emissionen durch Steigerung der Energieeffizienz. Mindestens folgende Aufgaben sollten durch diese:n Klimaschutzmanager:in wahrgenommen werden:*

- *Energieberatung*
- *Identifizierung von Einsparpotentialen*
- *Unterstützung bei Konzeption, Planung und Umsetzung von Projekten zur Steigerung der Energieeffizienz*
- *Unterstützung in der Fördermittelakquise*

*Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, welche Möglichkeiten der Co-Finanzierung es hierfür gibt, insb. durch Fördergelder und die ansiedelnden Unternehmen.*

**Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" lehnt den Antrag mehrheitlich ab. (4 Ja-Stimmen, 10 Nein-Stimmen)**

<b>Abstimmungsergebnis</b>	einstimmige Annahme	
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	4
	Nein-Stimmen	10
	Enthaltungen	
	Kenntnisnahme	
	Vertagung	
	Ohne Votum	

**zu 8      Verschiedenes**

Herr Simon bittet die Verwaltung auf Grund der wirtschaftlichen Bedeutung des Gewerbegebietes Semiramis um eine laufende Berichterstattung im Ausschuss unter Teilnahme der Geschäftsführung der KWL und der Fachplaner aus den Fachbereichen 3 und 5. Herr Senator Schindler sagt eine laufende Information in den nächsten Sitzungen zu.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
begrüßt das Verfahren und nimmt Kenntnis.***

**zu 9      Ende des öffentlichen Teils**

Der Vorsitzende schließt um 18.03 Uhr den öffentlichen Teil der Sitzung. Die Öffentlichkeit und alle nicht zur Teilnahme Berechtigten verlassen den Sitzungsraum.

Die Sitzung wird um 18.04 Uhr vom Vorsitzenden mit dem nichtöffentlichen Teil fortgesetzt.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt Kenntnis.***

**zu 15      Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse**

Der Vorsitzende teilt mit, dass im nichtöffentlichen Teil 12 Beschlussvorlagen behandelt worden sind und schließt die Sitzung.

***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"  
nimmt Kenntnis.***

Lübeck, den 24. März 2021

Ulrich Krause  
Vorsitzende/r

Jan Ehrich  
Protokollführung

März 2020

# Sitzung des Wirtschaftsausschusses der Hansestadt Lübeck



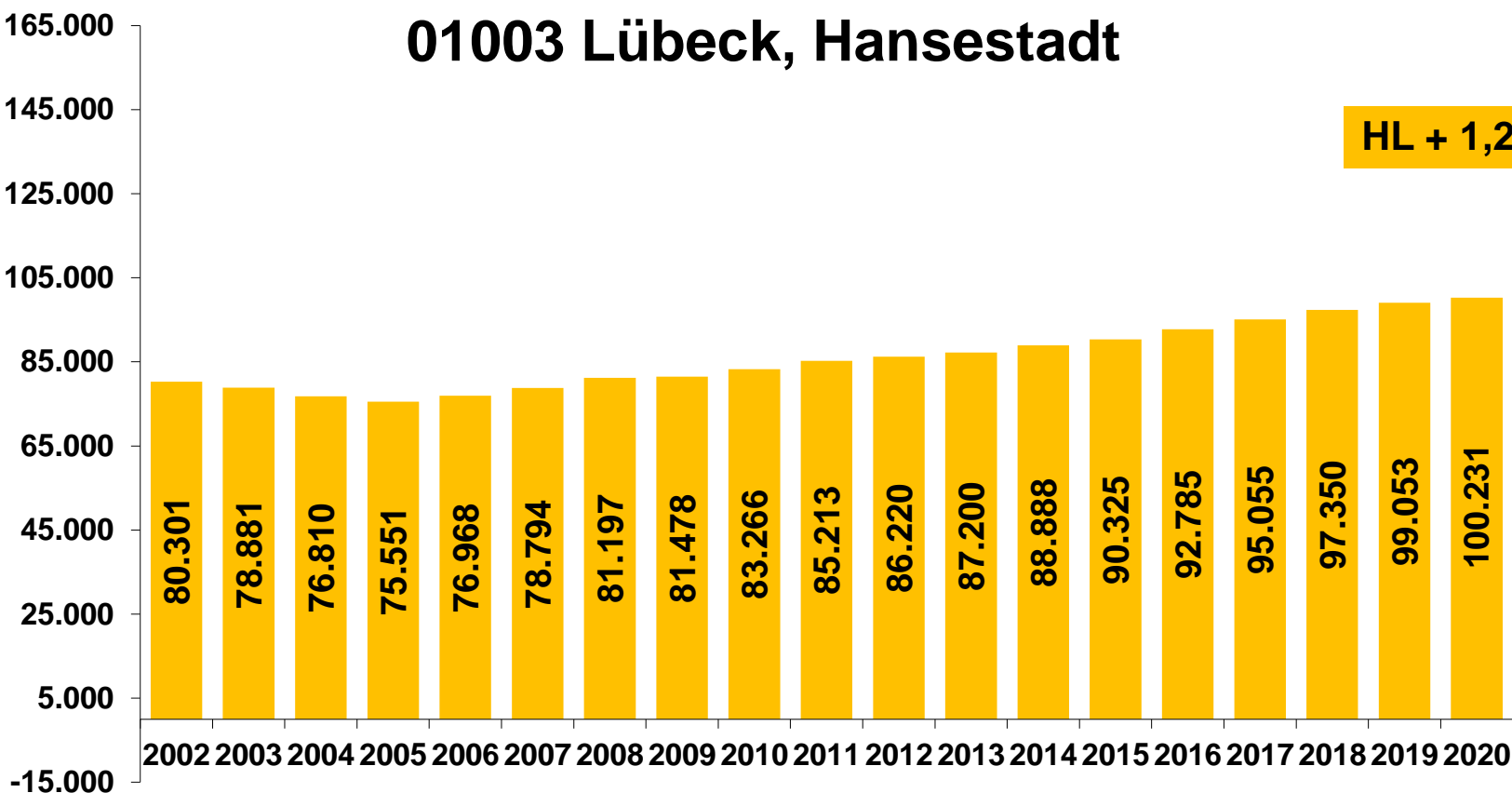
# Auswirkungen der Pandemie auf den Arbeitsmarkt der Hansestadt Lübeck

- **Sozialversicherungspflichtige Beschäftigung**
- **Entwicklung der Arbeitslosigkeit**
- **Entwicklung im Stellenbestand**
- **Kurzarbeitergeld**

# Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Arbeitsort (jeweils Juni)

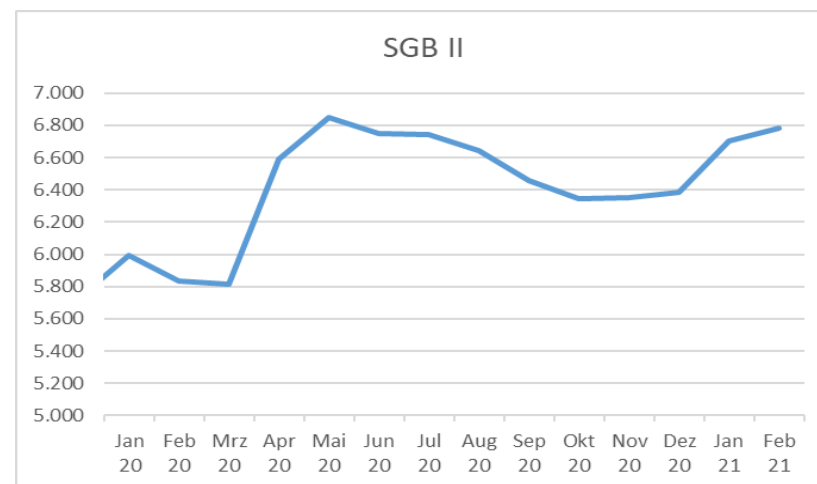
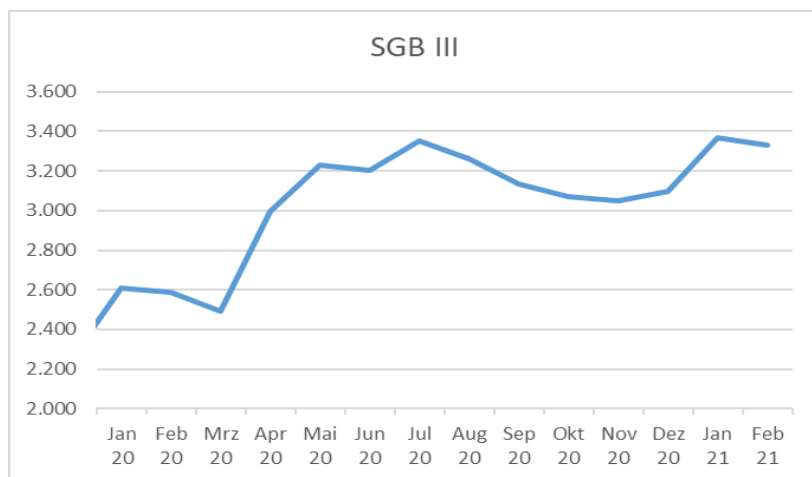
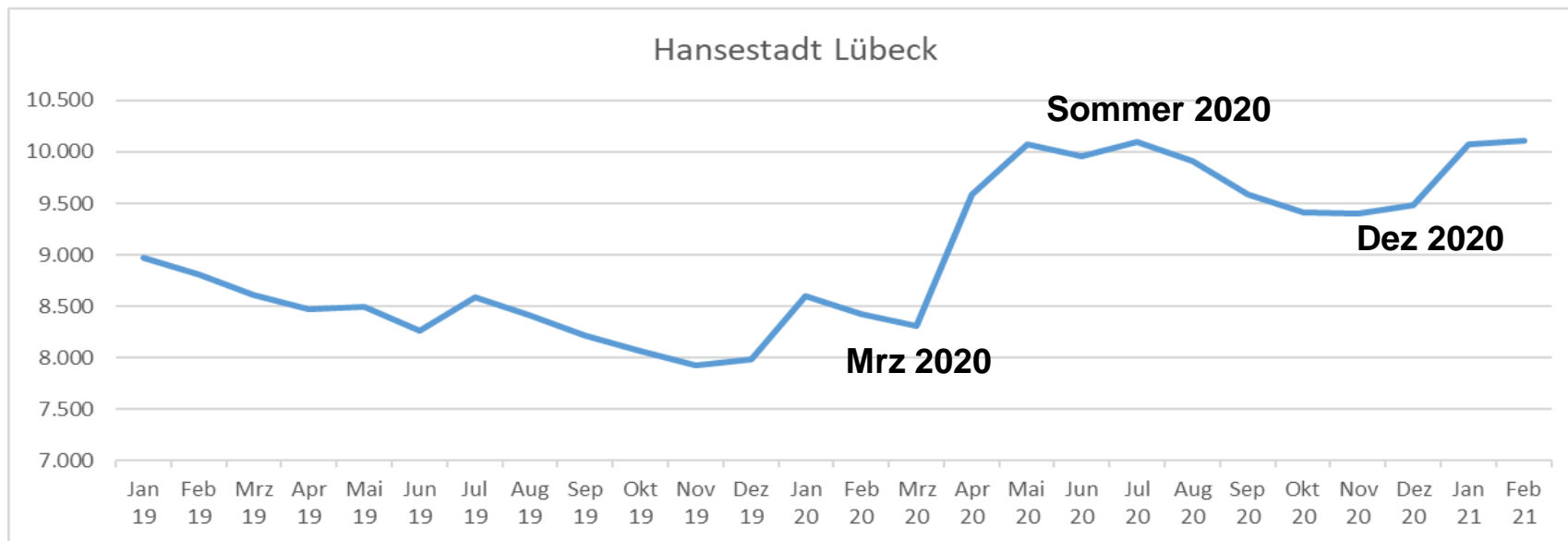
## 01003 Lübeck, Hansestadt

HL + 1,2%



# Arbeitslosigkeit unter Corona

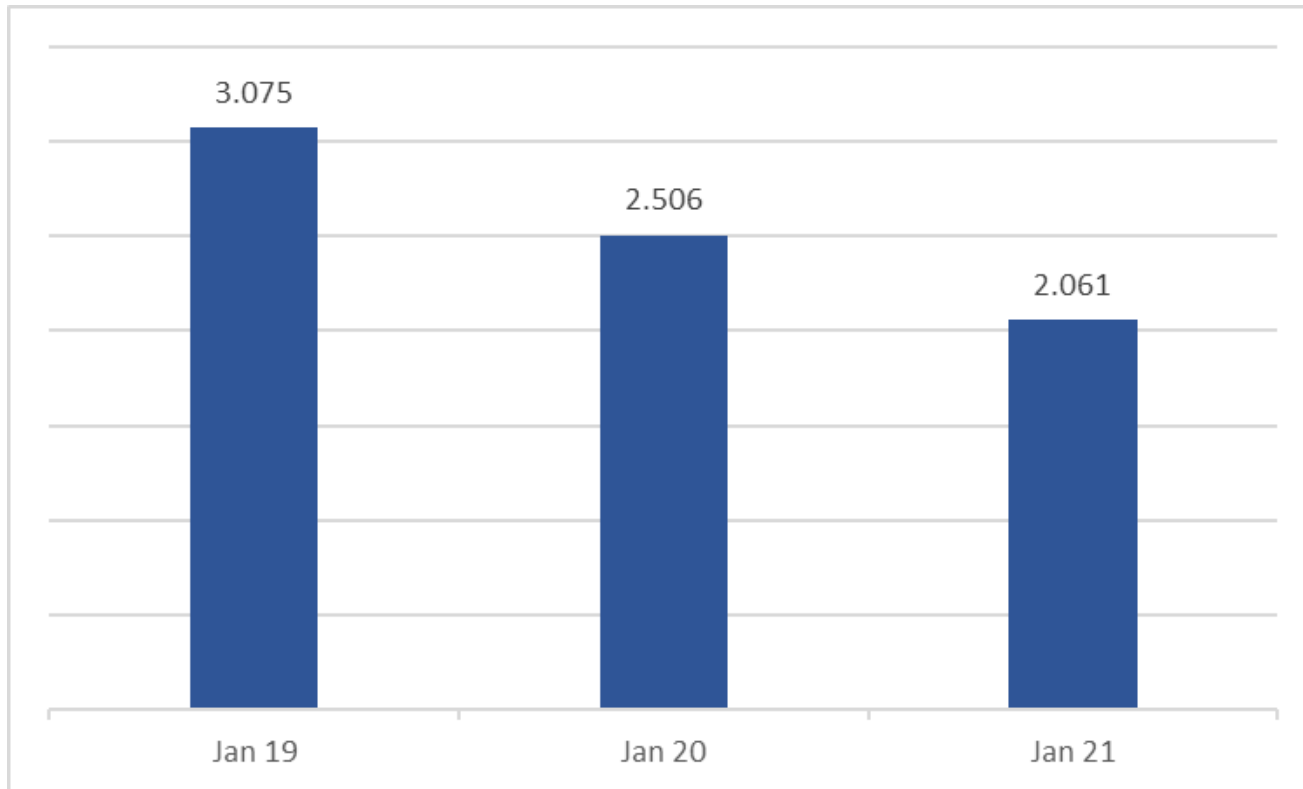
## Wie stark sind wir betroffen?



# Stellenbestand unter Corona

## Wer ist betroffen?

- Arbeitnehmerüberlassung
- Gebäudereinigung
- Gesundheit und Sozialwesen
- Gastgewerbe
- Einzelhandel
- sonstige DL

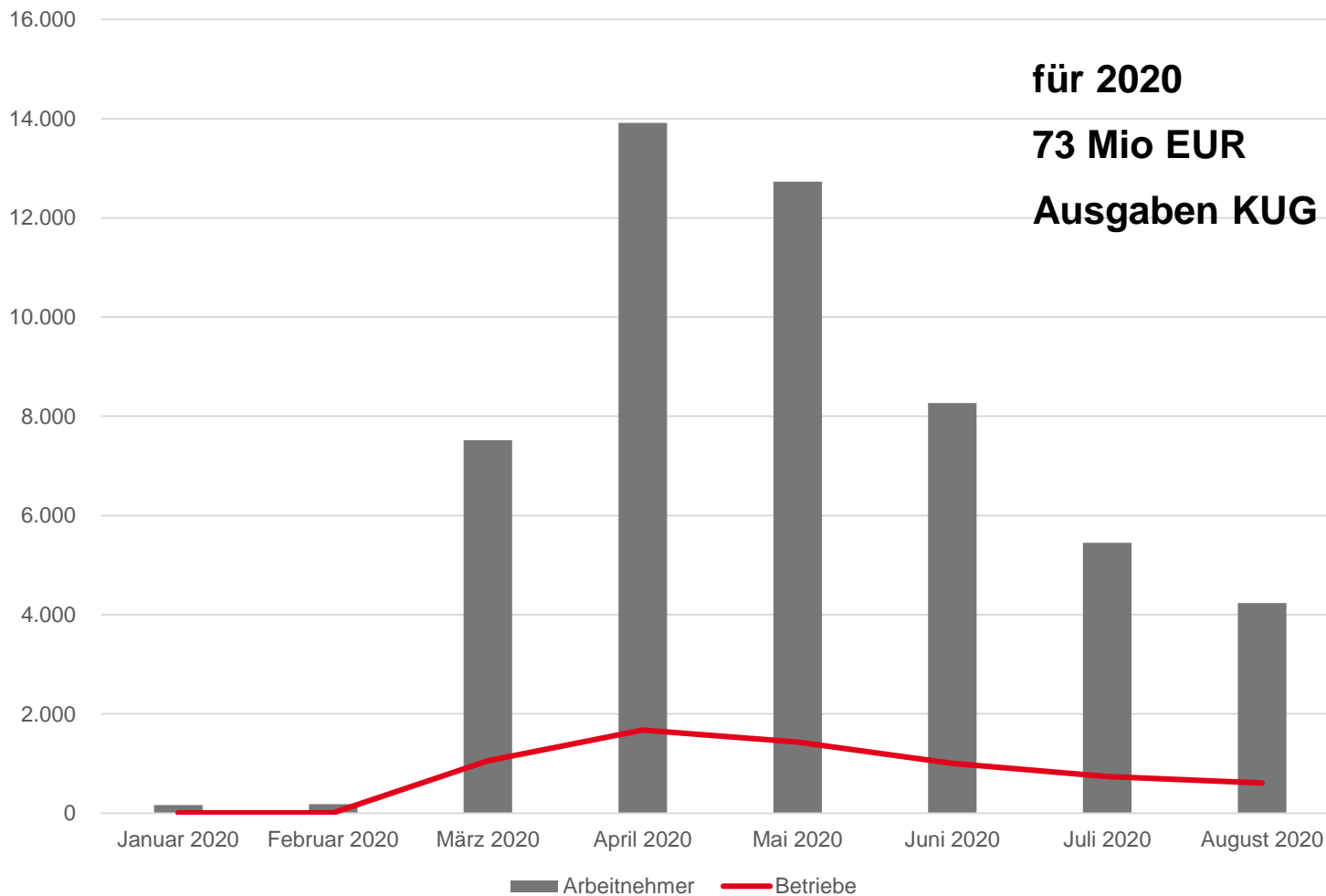


zum Vormonat: +6,3%

zum Vorjahr: -17,8%

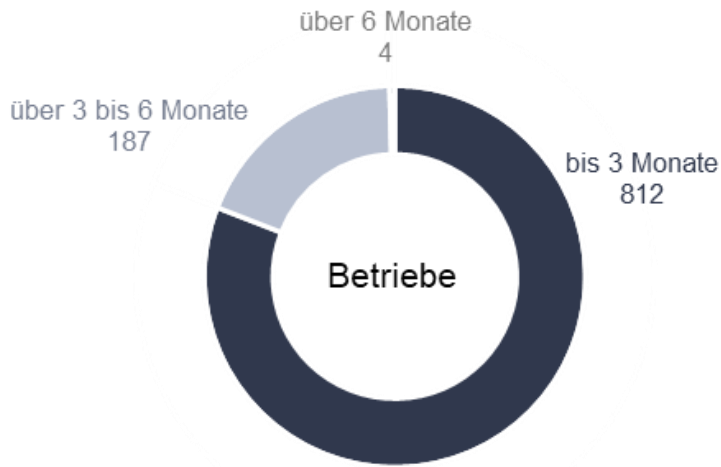
# Kurzarbeit

## Entwicklung Hansestadt Lübeck

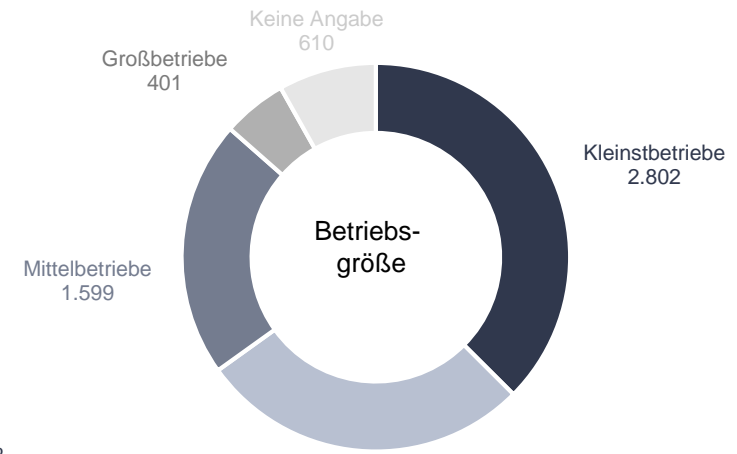


# Kurzarbeit

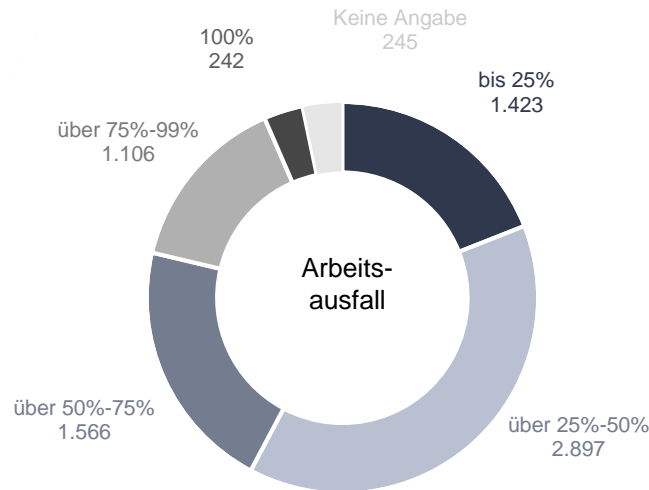
## Merkmale Agentur für Arbeit Lübeck



**überwiegende  
Dauer von  
3 Monaten**



**überwiegend  
Kleinst- und  
Kleinbetriebe**



**überwiegend 25 – 50%  
Arbeitsausfall**

# Ihr Kontakt

---

## Steffi Koppitz

Geschäftsführung Operativ

Agentur für Arbeit Lübeck

 0451 – 588 315

 [Steffi.Koppitz@arbeitsagentur.de](mailto:Steffi.Koppitz@arbeitsagentur.de)



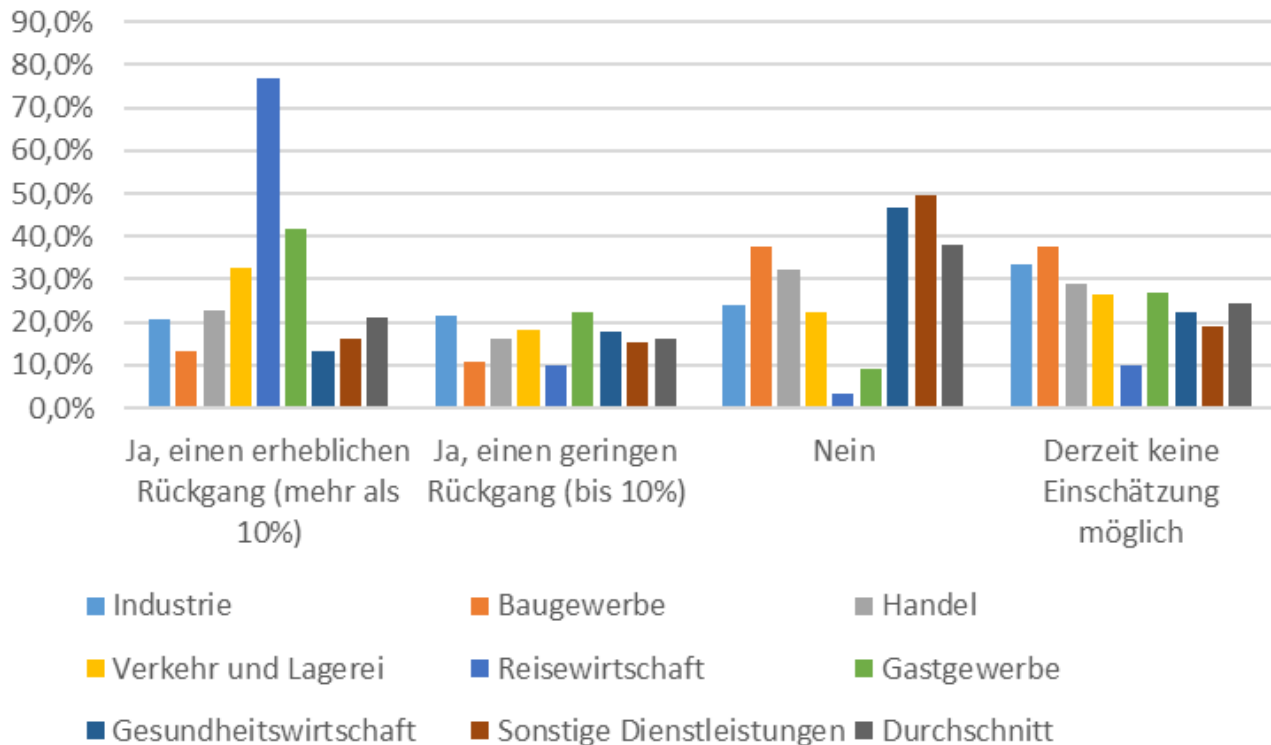
# IHK-Konjunkturumfrage

bei 81 Unternehmen in der Hansestadt  
Lübeck

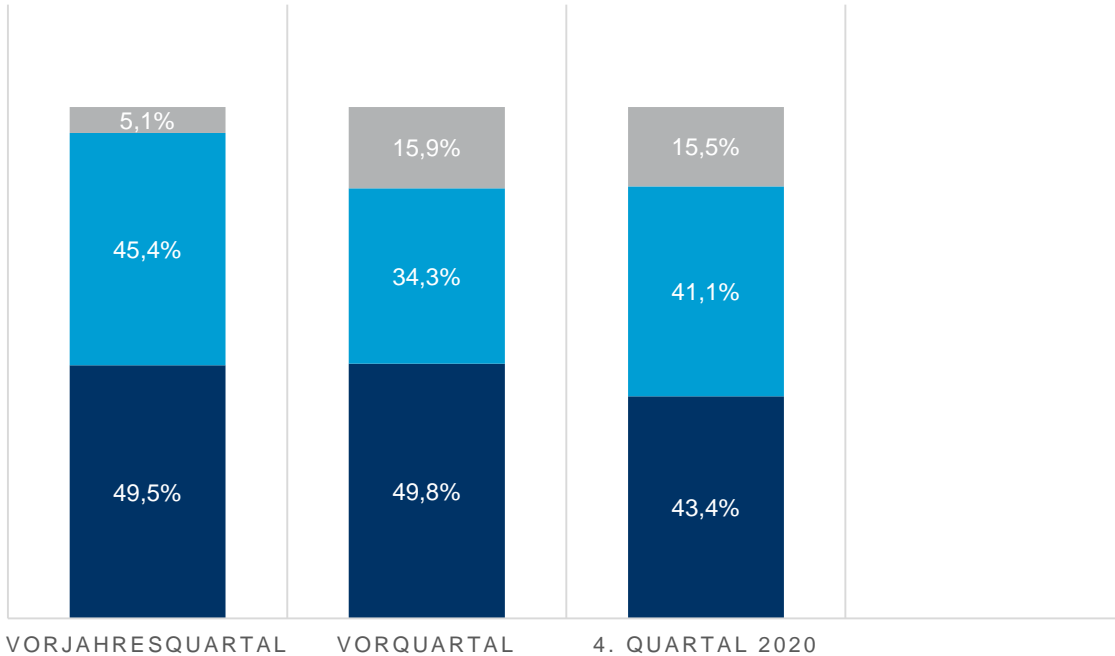


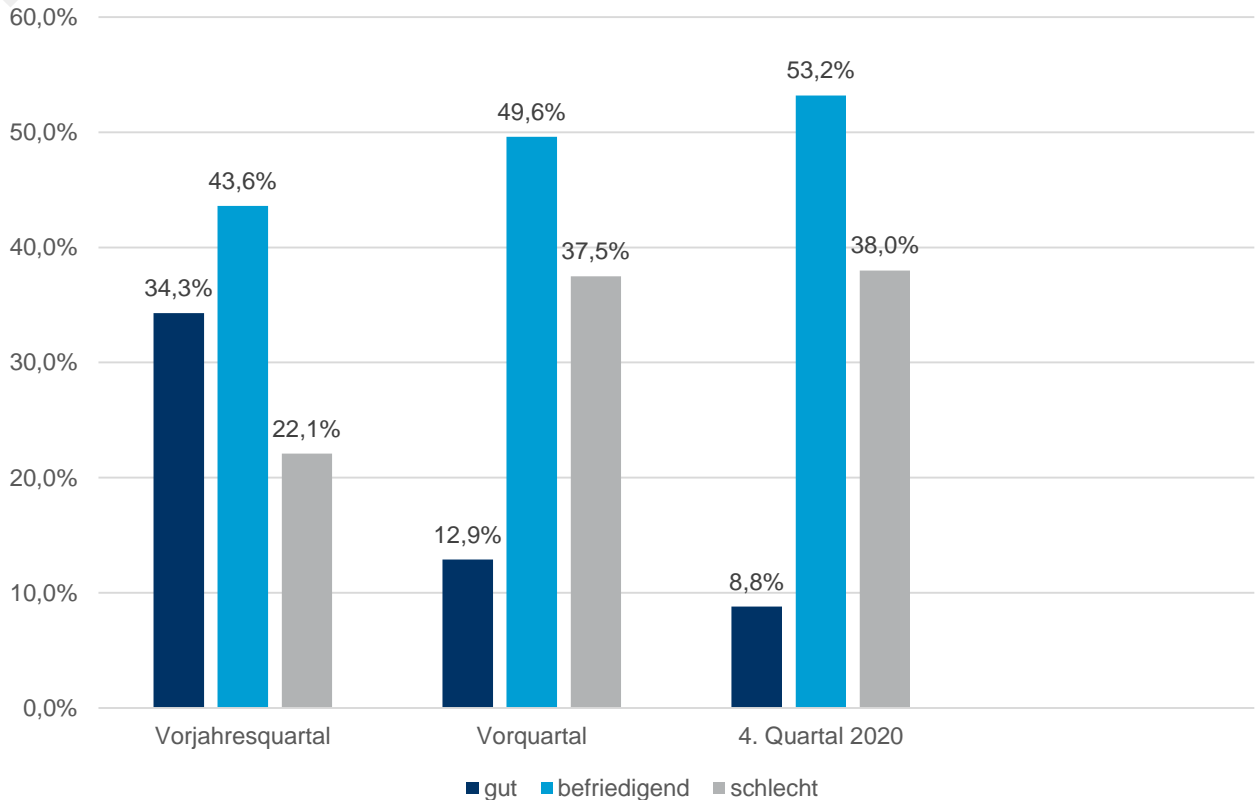
Lübeck

# Branchen: Erwarten Sie als Folge des Coronavirus einen Rückgang Ihres Umsatzes?

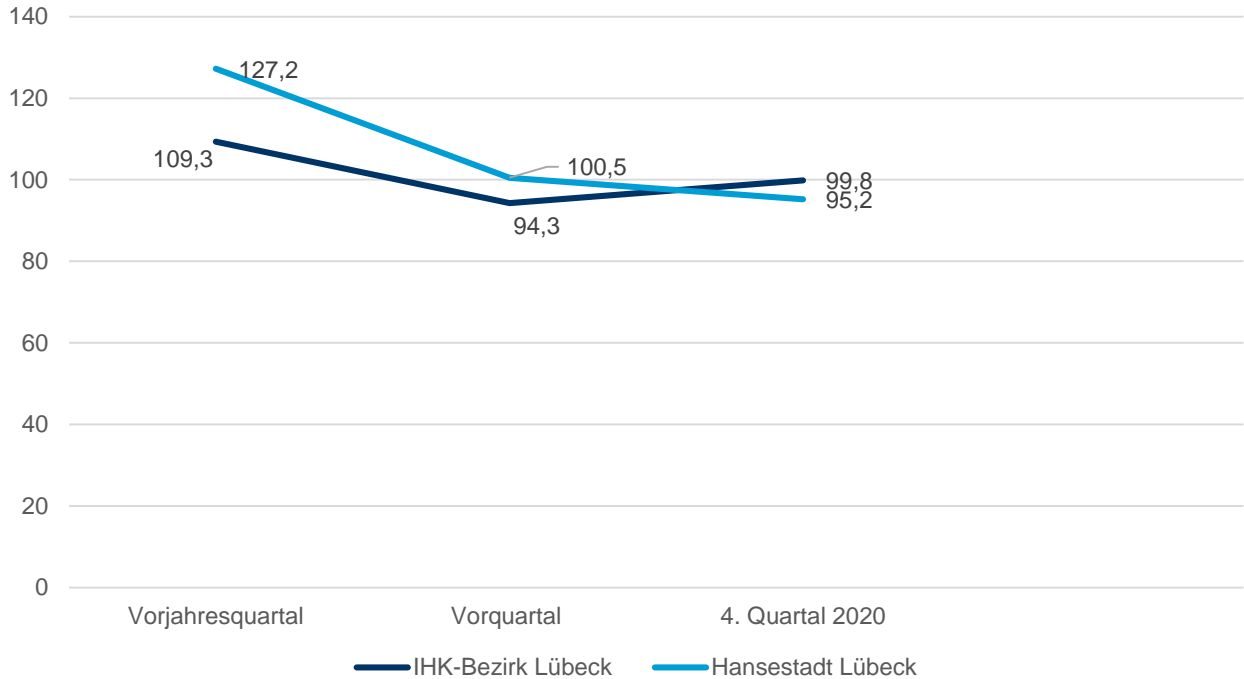


■ gut ■ befriedigend ■ schlecht

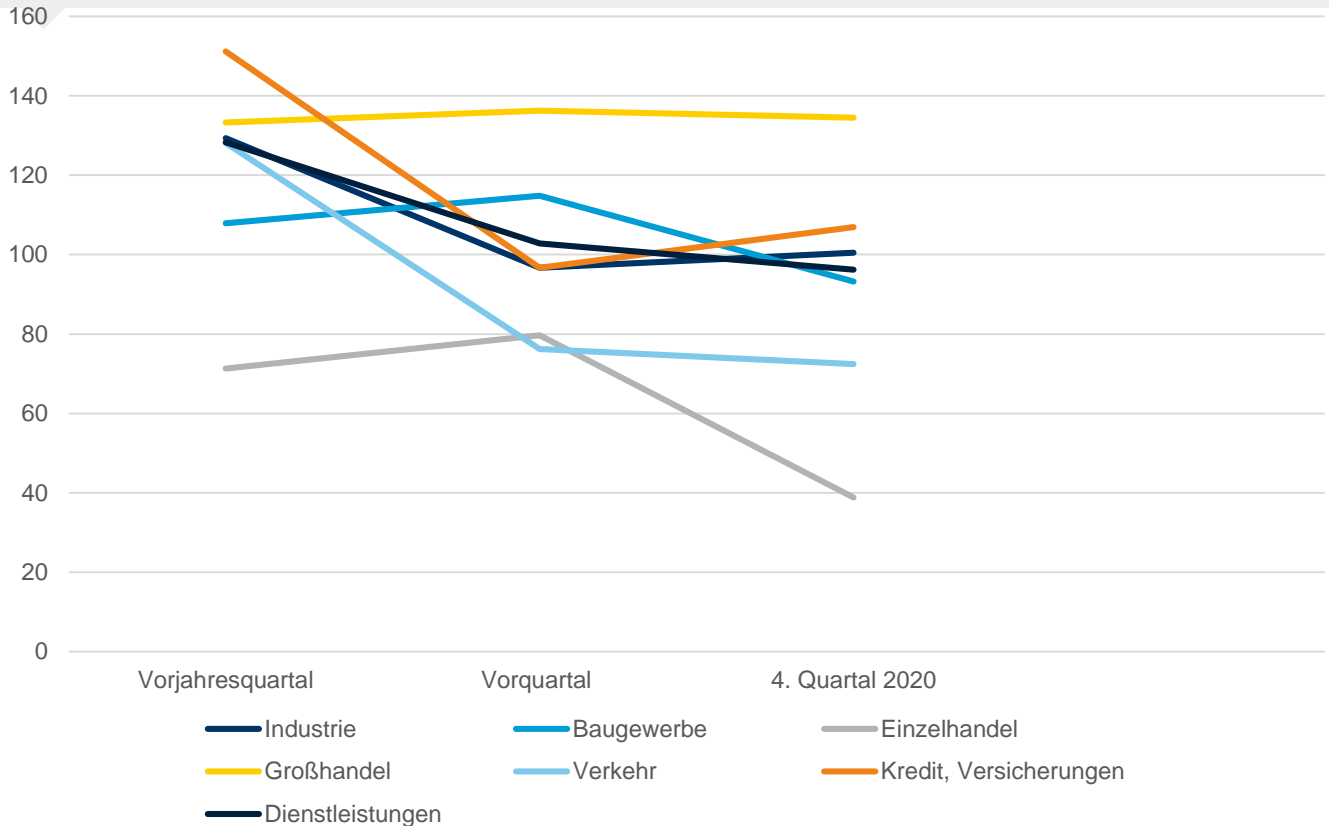




## Konjunkturklima-Index Verlauf



# Konjunkturklima-Indizes in HL nach Branchen



**Bereich:**  
**Produkt:**

**2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften**  
**111020 - Grundstücksmanagement**

**Anlage zur Vorlage vom**  
**28.01.2021**  
**VO-Nr.: 2021/09720-01**  
**INVESTIV**

**Anlage 1**

**2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen**

(Bei investiven Maßnahmen ist zunächst die Anlagenbuchhaltung (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeiträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2021	2022	2023	2024
Erträge *)	206.365,84	207.149,63	-111,97	-111,97	-111,97
Aufwendungen	-4.679,63	-4.679,63			

davon:

*\*) entfallender Erbbauzins für die Restlaufzeit 8 Jahre) = 895,76 EUR  
207.261,60 EUR (Kaupfreis) /. 895,76 EUR = 206.365,84 EURO*

Sonderpostenauflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)					
Anlagenabgang	-4.679,63	-4.679,63			
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	<u>201.686,21</u>				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen	206.365,84	207.149,63	-111,97	-111,97	-111,97
Auszahlungen					
Gesamtauswirkung Finanzplan	<u>206.365,84</u>				

*(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)*

2021	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	X	X	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. zu ordnen				
Haushaltsbelastend				
Haushaltsentlastend	X	X	X	X
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan Betrag in €
	Beifferung	Bezeichnung	
2021			
(Minder) Erträge:	111020 000.4411001	Grundstücksmanagment / Erträge aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-111,97
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	612003 000.4541000	Grundstücksan- und -verkäufe / Erträge a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	207.261,60
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	612003 000.5711001	Grundstücksan- und -verkäufe / Verlust aus Verkauf	-4.679,63
		<b>Saldo Ergebnisplan</b>	<u>202.470,00</u>

	Produktsachkonten		Finanzplan Betrag in €
	Beifferung	Bezeichnung	
(Minder) Einzahlungen:	111020 000.6411001	Grundstücksmanagment / EZ aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-111,97
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	612003 000.6821000	Grundstücksan- und -verkäufe / Einzahlungen a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	207.261,60
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		<b>Saldo Finanzplan</b>	<u>207.149,63</u>

► **Nr. VO/2020/09272**  
**öffentlich**

Lübeck, 02.09.2020

## Anfrage

**Bearbeitung:** Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

### **Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Resolution Wirtschaftsausschuss zu Karstadt**

#### **Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.09.2020	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

Am 10.08.2020 beschloss der Wirtschaftsausschuss einstimmig den Bürgermeister aufzufordern, mit den Verantwortlichen des Warenhauskonzerns und der Immobilieneigentümer Kontakt aufzunehmen, um den Erhalt von Karstadt in Lübeck zu sichern und dabei deutlich zu machen, dass eine Nutzungsänderung für die Gebäude in den politischen Gremien auf Widerstand stoßen würde.

Vor diesem Hintergrund möge der Bürgermeister die folgenden Fragen beantworten:

1) Wann hat der Bürgermeister nach diesem Beschluss am 10.08.2020 mit den Verantwortlichen des Warenhauskonzerns und der Immobilieneigentümer Gespräche geführt?

- Wer war daran beteiligt?
- Was waren die Ergebnisse?

2) Welche nicht erfolgreichen Bemühungen hat der Bürgermeister zusätzlich nach diesem Beschluss am 10.08.2020 unternommen, um mit den Verantwortlichen des Warenhauskonzerns und der Immobilieneigentümer Gespräche zu führen?

- Welche direkten Kontaktversuche fanden statt? Wann? Bei wem? Mit welchem Ergebnis?
- Welche indirekten Kontaktversuche fanden statt? Wann? Bei wem? Mit welchem Ergebnis?

#### **Begründung:**

#### **Anlagen:**



► **Nr. VO/2020/09557**  
**öffentlich**

Lübeck, 19.11.2020

## Anfrage

Bearbeitung: Andrea Gaidetzka (E-Mail: [andrea.gaidetzka@afd-luebeck.de](mailto:andrea.gaidetzka@afd-luebeck.de) Telefon: 122-1056)

### Anfrage AM Herwig Alt (AfD): "Leerstandsmanagement in der Lübecker Innenstadt"

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.12.2020	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Entscheidung

#### **Anfrage:**

*Die Verwaltung möge bitte in der nächsten Sitzung des Wirtschaftsausschusses folgende Fragen zum Thema Leerstandsmanagement in der Lübecker Innenstadt beantworten:*

- 1. Welche Leerstände, getrennt nach Einzelhandels- und Büroflächen, existieren zurzeit in der Lübecker Innenstadt (Anzahl der Fälle sowie Flächen in qm)?*
- 2. Wie beurteilt die Verwaltung diese Situation?*
- 3. Wie schätzt die Verwaltung deren Entwicklung innerhalb der nächsten 12 Monate ein?*
- 4. Welche Gegenmaßnahmen wurden bereits ergriffen oder sind geplant?*
- 5. Wie geht es mit dem ehemaligen Gebäude von Karstadt Sports in der Holstenstraße weiter, welches im September 2019 von Karstadt geschlossen und im Dezember gleichen Jahres von dem Investor Procom erworben wurde?*

#### **Begründung:**

#### **Anlagen:**



► **Nr. VO/2020/09557-01**  
öffentlich

Lübeck, 18.03.2021

## Antwort -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**  
2.020 - Fachbereichs-Controlling

**Bearbeitung:** Ralf Kuschmierz (E-Mail: ralf.kuschmierz@luebeck.de Telefon: 122-2020)

## Antwort auf Anfrage AM Herwig Alt (AfD): "Leerstandsmanagement in der Lübecker Innenstadt"

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.04.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.05.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Anfrage AM Herwig Alt (AfD): „Leerstandsmanagement in der Lübecker Innenstadt“ im Wirtschaftsausschuss am 4.12.2020, VO/2020/09557

Die Verwaltung möge bitte in der nächsten Sitzung des Wirtschaftsausschusses folgende Fragen zum Thema Leerstandsmanagement in der Lübecker Innenstadt beantworten:

1. Welche Leerstände, getrennt nach Einzelhandels- und Büroflächen, existieren zurzeit in der Lübecker Innenstadt (Anzahl der Fälle sowie Flächen in qm)?
2. Wie beurteilt die Verwaltung diese Situation?
3. Wie schätzt die Verwaltung deren Entwicklung innerhalb der nächsten 12 Monate ein?
4. Welche Gegenmaßnahmen wurden bereits ergriffen oder sind geplant?
5. Wie geht es mit dem ehemaligen Gebäude von Karstadt Sports in der Holstenstraße weiter, welches im September 2019 von Karstadt geschlossen und im Dezember gleichen Jahres von dem Investor Procom erworben wurde?

### **Antwort:**

Wie bereits in der VO/2021/09711 zum „Mixed-Use-Konzept“ für das Karstadt Gebäude erläutert, verfolgt die Hansestadt Lübeck das Ziel einer zukunftsfähigen und resilienten Innenstadt. Allgemeine und aktuelle sozioökonomischer Entwicklungen und kommunalpolitische Beschlüsse wie z.B. zum „Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept“ (VO 2019/07798) bilden dabei die Handlungsgrundlage.

Mit dem Rahmenplan wurde 2019 als zentrale Zielsetzung definiert, die Innenstadt als Wohn-, Kultur- und Wirtschaftsstandort gleichermaßen zu stärken. Vor dem Hintergrund des Strukturwandels im Einzelhandel gilt es, ein vielseitiges und zentrumrelevantes Angebot an Dienstleistungen, Gastronomie und Kultur zu erhalten bzw. zu schaffen, damit das Zentrum

der Lübecker Altstadt auch zukünftig ein attraktiver Aufenthalts- und Einkaufsort bleibt, der sich an gesellschaftliche Transformationsprozesse anpasst.

Vor dem Hintergrund des einleitend dargestellten Strukturwandels von Nutzungen und Funktionen in Stadtzentren, der sich als bundesweite sozioökonomische Entwicklung abzeichnet, planen Bund und Land Förderprogramme, um betroffene Kommunen bei der Bewältigung der Herausforderungen und der Umsetzung neuer Konzepte für zukunftsfähige und resiliente Innenstädte umfangreich und unmittelbar zu unterstützen.

Die Hansestadt Lübeck will ihrerseits durch die Realisierung eines öffentlichen Bildungs-, Kultur- und Dienstleistungszentrums als Mixed-Use-Konzept im ehemaligen Haus Süd des Karstadt Komplexes (Königstraße 52-56) einen entscheidenden Beitrag zur Stabilisierung und zukunftsfähigen Ausrichtung der Innenstadt leisten, die sich zweifelsohne in einem herausfordernden Strukturwandel befindet.

### **Die Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH beantwortet die Fragen 1-4 zusammengefasst wie folgt:**

- Im September 2020 haben wir Zahlen zum Einzelhandel und den Leerständen auch in der Innenstadt veröffentlicht. Der Einzelhandelsmonitor bildet Zahlen von 2019 und 2020 ab. In der Innenstadt befanden sich 2019 insgesamt 570 Ladengeschäfte, das sind 24,9 % aller EzH-Geschäfte in Lübeck. Zum Erhebungszeitpunkt standen 15.500 qm leer, das ist eine Quote von 13,6 Prozent. Gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 5,7 Prozent. Die EzH-Begehung mit Zahlen zu 2020 läuft derzeit bereits. Daten zu Büroleerständen in der Innenstadt sind derzeit von unserer Seite aus nicht lieferbar.
- In diesem Jahr werden die forschenden Handelsinstitute eine grundlegende Neubewertung des Einzelhandels insgesamt sowie der Innenstädte vornehmen, wobei das ganze Ausmaß der Einschnitte und Veränderungen bislang noch nicht absehbar ist. Für Anfang 2021 hat z.B. die GfK revidierte Zahlen für 2020 avisiert. Verlässliche Prognosen (stationär und online Splitting sowie nach Branchen und Sortimenten) werden hinzukommen. Wir bekommen dann auch Daten zur Stadt Lübeck.
- Die Aufgaben des seit März 2020 tätigen Leerstandsmanagers und in 2020 angeschobene Projekte wurden ausführlich erläutert in der Antwort auf die Anfrage vom Abg. Hr. Rathcke vom August 2020 (Vorlage - VO/2020/09051-01).
- Die Kommunikation mit den Eigentümern wurde intensiviert: Der 2. Immobiliengipfel am 1.12.2020 online mit 60 Eigentümern, die Immobilien in der Altstadt haben; darunter viele mit nur kleinen Ladenflächen. Im Studio von SG Medientechnik in Genin wurden Vorträge und Impulse von BM Lindenau, Prof. Schwartz/TH Lübeck, Herr Schröder/FB5 online gestreamt. Anschließend folgten zwei moderierte Themenworkshops und einem Abschlusspanel mit Expert:innen aus der Immobilienwirtschaft und der TH Lübeck. Es sind 2021 mehrere Folgeveranstaltungen in Quartieren geplant unter intensiver Einbindung der Eigentümer und Gewerbetreibenden.
- Antrag auf Fördermittel aus dem Bundesprogramm „Post Corona Stadt“, das Projekte in Innenstädten fördert, wurde durch die Wifö gestellt. Nach einer leider abschlägigen Entscheidung wird jetzt geprüft, ob ein Antrag für das geplante schleswig-holsteinische Förderprogramm gestellt wird.
- Teilnahme an der bundesweiten Befragung „Vitale Innenstädte“ des Instituts für Handelsforschung Köln. Die Daten wurden im Herbst 2020 erhoben und im Februar 2021 durch die Wifö veröffentlicht. Die Innenstadt erhielt von Einheimischen und Besucher:innen Bestnoten in zentralen Bereichen (<https://luebeck.org/luebeck-innenstadt-als-shopping--und-erlebnisraum-gefragt>)
- Leerstandsaktivierung durch Zwischennutzungen: Musikhochschule Proberäume in S.Oliver/Esprit-Gebäude, Rosemaries Reise (LTM) vor Weihnachten, Kunstprojekte aus dem Programm „Kulturfunke“ der Possehl-Stiftung (z.B. Out for Arts Okt/Nov. 2020 10 Künstler an 12 Orten, u.a. Haerder Center und Lichthof, Haus Eden mit Klavier- und Tanzperformance); Pop Up Stores im Leer-

stand („Snabbelsnuut“ Lichthof, „Einmalladen“ Mühlenstraße, „Goldener Hirsch“ Hüxstraße, verschiedene Formate im Haerder-Center usw.)

- Passanten-Laserfrequenzmessung: 10 Geräte sind zum 12. März 2021 installiert und liefern Daten für die zentralen Achsen und Orte in der Innenstadt. Eine erste konkrete Auswertung der Daten wird frühestens nach einem Probelauf von 6 Wochen verfügbar, nach Abstimmung mit dem Bürgermeister, sein.
- Innenstadtentwicklung: Es werden laufend Gespräche mit staatlichen und städtischen Organisationen über verstärkte Sichtbarkeit in der Innenstadt und die Nach- und Umnutzung von EzH- und Büroflächen geführt, insbesondere mit den Lübecker Hochschulen.
- Onlineveranstaltung für den Lübecker Einzelhandel am 1.3.2021 mit 60 Teilnehmenden mit dem Titel "**Zukunftschancen für den Innenstadthandel im digitalen Zeitalter**"; **Aufzeigen von** Herausforderungen, bestehenden Potenzialen und Chancen. Gemeinsam mit Experten aus der Praxis (M4KK und Euronorm/ Berlin) wurden neben Impulsen und Erfahrungsberichten auch die Möglichkeit für konkrete Fragen und vertiefenden Austausch gegeben. Zudem wurde das Thema Förderung explizit beleuchtet.
- Wichtig ist die Initiierung, Planung und Koordination von stadtentwicklungsrelevanten Prozessen, bei denen die zentralen Akteure eingebunden und miteinander vernetzt werden. Ein Ziel ist es, private Investitionen zu befördern, indem die Planungssicherheit auf Basis valider Daten (Frequenzmessung, Flächenmonitoring) und verlässlicher Aussagen durch die Verwaltung erhöht wird. Zur Unterstützung des Prozesses sind die o.g. Quartiersgespräche gedacht, die mit Eigentümern und Ladenbesitzern unter Beteiligung geeigneter Experten stattfinden werden.
- Der Stadtraum Innenstadt muss durch eine bunte Durchmischung zeitgemäß und zukunftsorientiert gestaltet werden. Bezogen auf den Einzelhandel heißt das, dass die innerstädtischen Einzelhandelslagen ihre Flächen zukünftig werden verkleinern müssen, um langfristige und großflächige Leerstände zu vermeiden, bzw. zu beseitigen. Dies bedeutet eine Abkehr von der jahrzehntelangen Fixierung und Expansion der Handelsbetriebe, aber auch der örtlichen Handlungs- und Entscheidungsträger:innen aus Stadtverwaltung, Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing, auf die Innenstädte.

### **Stellungnahme des Bereiches Stadtplanung und Bauordnung zu der Frage 5:**

Bzgl. des Standortes Holstenstraße 25-33 ist die HL in intensiven Gesprächen mit dem Eigentümer. Neben Einzelhandelsnutzungen und Gastronomie im Erdgeschoss sollen in den oberen Geschossen Dienstleistungen und Wohnnutzungen entstehen. In einem nächsten Schritt ist die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens und eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Klärung eines vertraglichen Neubauvolumens geplant.

### **Anlagen:**

./.

Senator Sven Schindler

► **Nr. VO/2020/09565**  
**öffentlich**

Lübeck, 24.11.2020

## Anfrage

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: [Angela.Fiorenza@luebeck.de](mailto:Angela.Fiorenza@luebeck.de) Telefon: 122-1040)

### Anfrage des AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Umstieg von Ölheizungen

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.12.2020	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

Die Bürgerschaft hat mit einem interfraktionellen Antrag am 28.05.2020 den Bürgermeister beauftragt, "...*dafür zu sorgen*..." dass die Stadtwerke die Förderung des Austausches von klimaschädlichen Ölheizungen verbessern (VO/2020/08656).

Inwiefern dies erfolgreich umgesetzt werden konnte, haben die Stadtwerke mit Bericht vom 07.10.2020 mitgeteilt (VO/2020/08656-02).

Daran anschließend bitte ich den Bürgermeister um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Anstrengungen hat der Bürgermeister unternommen, um die Förderung der Stadtwerke für den Austausch von Ölheizungen gemäß des o.g. Bürgerschaftsbeschlusses zu verbessern?
2. Welche konkreten zusätzlichen Anreize wurden von den Stadtwerken durch diese Anstrengungen des Bürgermeisters geschaffen?
3. Wie oft wurde die Austauschprämie, die seit 01.01.2020 gilt, von den Kunden der Stadtwerke bisher in Anspruch genommen?
4. Wie viele Heizungen wurden durch die Stadtwerke im Vergleich dazu 2019 ausgetauscht?
5. Wie schätzt der Bürgermeister die Chance ein, dass die Hansestadt Lübeck im Bereiche ‚Wärme‘ das gesetzte Ziel von 50% Treibhausgaseinsparungen bis 2030 gegenüber 2019 erreichen kann, wenn die SWHL sich auf Beratung und Verkauf von Erdgas und Fernwärme (letzteres in einem sehr begrenzten Teil des Stadtgebiets) konzentrieren, Alternativen wie Wärmepumpen, Holzpellettheizungen und Brennstoffzellenheizungen hingegen außen vor lassen?

#### **Begründung:**

#### **Anlagen:**



► **Nr. VO/2021/09754**  
**öffentlich**

Lübeck, 09.02.2021

## Anfrage

**Bearbeitung:** Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

### **Anfrage des AM Anka Grädner (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Auswirkungen der Corona-Krise auf die wirtschaftliche Situation in Lübeck**

#### **Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.03.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

In der März-Sitzung des Wirtschaftsausschusses möge über die Auswirkungen der Corona-Krise auf die Lübecker Wirtschaft berichtet werden. Dabei sollen vergleichende Informationen zu Unternehmen gegeben werden, hinsichtlich:

- Insolvenzen
- ggf. Vorverfahren zu Insolvenzen
- Geschäftsaufgaben
- Zwangsversteigerungen (gewerblich),

heruntergebrochen auf:

- o Unternehmensgröße (kleinste, kleine, mittlere und große Unternehmen)
- o Branche

- Privatinsolvenzen
- Zwangsversteigerungen, private
- Arbeitslosigkeit
  - o nach Geschlecht, Anstellungsverhältnis und Beruf

#### **Begründung:**

Die letzten Berichte über die wirtschaftliche Situation Lübecks erfolgten im Mai 2020 und beinhalteten lediglich die Sicht auf den Einzelhandel, den Arbeitsmarkt sowie den Tourismus und wurden dem Wirtschaftsausschuss mündlich erstattet.

Es scheint sinnvoll, über die aktuelle Situation zu berichten, sowie die Kriterien zu erweitern. Es wird darüber hinaus davon ausgegangen, dass diese Daten zum Teil im Senat bereits vorliegen bzw. erhoben wurden.

#### **Anlagen:**

► **Nr. VO/2021/09855**  
**öffentlich**

Lübeck, 03.03.2021

## Anfrage

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Angela.Fiorenza@luebeck.de Telefon: 122-1040)

### **Anfrage des AM Lars Küther (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Kostenaufstellung der Travemünder Woche 2020 / 2021**

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.03.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

Im Normalfall bezuschusst die Hansestadt Lübeck die Travemünder Woche mit 31.000 Euro. 2020 wurden der Travemünder Woche 133.000 Euro als Corona Soforthilfe zur Verfügung gestellt.

Hierzu wird um Beantwortung folgender Frage gebeten:

- Welche Ausgaben wurden mit der Summe von 133.000 Euro im letzten Jahr für die TW abgedeckt? Um eine Kostenaufstellung wird gebeten.

In den Lübecker Nachrichten von 27.02.2021 ist zu lesen, dass die diesjährige Travemünder Woche wieder auf Hilfe der Hansestadt Lübeck angewiesen ist. Im Artikel wird eine Summe von 400.000 Euro genannt.

Hierzu wird um Beantwortung folgender Frage gebeten:

- Würde die Summe von 400.000 Euro beschlossen werden, für welche Ausgaben würde diese Summe konkret verwendet werden? Um eine Kostenaufstellung wird gebeten.

#### **Begründung:**

Erfolgt mündlich.

#### **Anlagen:**

► **Nr. VO/2021/09952**  
**öffentlich**

Lübeck, 25.03.2021

## Anfrage

**Bearbeitung:** Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

### **Anfrage AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Bericht zum Thema 'Ausbau der Elektromobilität Lübeck'**

#### **Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.05.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

Am 10.08.2020 wurde die Verwaltung durch Beschluss der VO/2020/09045 inkl. der Ergänzung VO/2020/09045-01 („AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Ausbau der Elektromobilität in Lübeck“) in geänderter Form eines Prüfauftrags durch den ‚Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde (KBT)‘ beauftragt, einen Bericht zum Thema zu erstellen. Dazu frage ich:

1. Welche Abteilung innerhalb der Verwaltung wurde mit der Berichterstellung beauftragt?
2. Wie weit ist die Arbeit am Bericht fortgeschritten?
3. Welche verwaltungsexternen Partner, d.h. insbesondere SWL, IHK, KWL, Wirtschaftsförderung, vor Ort aktive car-sharing-Anbieter sowie private Unternehmen wurden in die Berichterstellung bislang mit einbezogen?
4. Wann wird der Bericht dem ‚Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde (KBT)‘ vorgelegt?

Es wird um mündliche Beantwortung in der Sitzung am 10.05.2021 gebeten.

#### **Begründung:**

#### **Anlagen:**

► **Nr. VO/2021/10073**  
**öffentlich**

Lübeck, 07.05.2021

## Anfrage

Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Angela.Fiorenza@luebeck.de Telefon: 122-1040)

### Anfrage des AM Anka Grädner (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Vergabe der Grundstücke im Gewerbegebiet Semiramis

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.05.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

1. Wie ist der Prozess für die Vergabe der Grundstücke im Gewerbegebiet Semiramis geplant?
2. Sollen Unternehmen aus bestimmten Branchen und Industrien gezielt oder bevorzugt akquiriert und angesiedelt werden? Wenn ja, welche?
3. Werden Unternehmen bestimmter Branchen und Industrien ausgeschlossen? Wenn ja, welche und auf welcher Grundlage?
4. Welchen Kriterien werden bei der Vergabe der Grundstücke berücksichtigt?
  - 4.1.) Wenn ja, welche der Vorgaben sind bindend und durch welche Beschlüsse oder Richtlinien bestimmt – und welche entsprechen lediglich eigenen Zielen der KWL?
  - 4.2.) Gibt es für diese Kriterien Mindestwerte/-ausprägungen?
5. Wie werden die Preise der Grundstücke festgelegt?
6. An welchen Stellen des Prozesses können die politischen Gremien in die Vorgaben für Vergabe/Vermarktung eingreifen?

#### **Begründung:**

#### **Anlagen:**



► **Nr. VO/2021/10016**  
öffentlich

Lübeck, 23.04.2021

## **Bericht** **-öffentlich-**

**Verantwortliche Bereiche:**  
2.830 - Kurbetrieb Travemünde

**Bearbeitung:** Marina Köhn (E-Mail: marina.koehn@luebeck-tourismus.de Telefon: 04502 - 804 110)

## **Quartalsbericht I / 2021 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde**

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.05.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Bericht der Werkleitung zum Erfüllungsgrad des Wirtschaftsplanes, des öffentlichen Zwecks, zu den Risiken und ergriffene Gegensteuerungsmaßnahmen.

### **Bericht:**

siehe Anlage

### **Anlagen:**

KBT – Anlage 1 – QB I - 2021

Kurbetrieb Travemünde  
Quartal 1/2021



## 1. Erfüllung von städtischen bzw. Gesellschaftervorgaben

### 1.1 Jahresergebnis

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		Vj. (Hochr.)
<b>Ergebnis vor Ergebnisabführung</b>	<b>-950,0</b>	<b>-950,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>-1.000,0</b>

Tendenz ⇒

### 1.2 sonstige Vorgaben

--

## 2. Finanz- und Leistungskennzahlen

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		Vj. (Hochr.)
Umsatzerlöse	3.239,0	3.239,0	0,0	0,0%	2.992,3
Bestandsveränderungen FE/UE	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Erlöse aus Zuwendungen und Zuschüssen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige betriebliche Erträge	340,5	340,5	0,0	0,0%	344,6
<b>Gesamtleistung</b>	<b>3.579,5</b>	<b>3.579,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>3.336,9</b>
Materialaufwand	1.599,0	1.599,0	0,0	0,0%	1.794,3
Personalaufwand	1.700,0	1.700,0	0,0	0,0%	1.525,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	414,5	414,5	0,0	0,0%	330,1
Abschreibungen	750,0	750,0	0,0	0,0%	628,9
Betriebsaufwand	4.463,5	4.463,5	0,0	0,0%	4.278,8
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-884,0</b>	<b>-884,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>-941,9</b>

Tendenz ⇒

Finanzergebnis	-48,5	-48,5	0,0	0,0%	-39,8
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Steuern	17,5	17,5	0,0	0,0%	18,3

Aufwand aus abgeführtem Gewinn	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Erträge aus Verlustübernahme	950,0	950,0	0,0	0,0%	1.000,0

	Ist 31.03.2021	Ist 31.03.2020
Anzahl angereiste Gäste (gem. Meldeschein)	712	32.938
Anzahl Übernachtungen	9.653	115.830
Einnahmen (Netto) Kurabgabe	197.579	289.667
Anzahl Tagesstrandgäste	–	–
Einnahmen (Netto) Strandbenutzungsgebühr	–	–
Anzahl Wohnmobile	102	1.327
Anzahl Wohnmobilisten (Übernachtungen)	105	1.659
Parkplatzentgelte (Netto) Wohnmobilisten	554	7.360
Materialaufwand	178.809	218.704
Personalaufwand	305.715	290.595

Kurbetrieb Travemünde, Quartal 1/2021

**3. Haushaltsrelevanz**

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		Vj. (Hochnr.)
<b>Auszahlungen des Unternehmens an die HL</b>					
aus Rückzahlung von Zuwendungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Auszahlungen an Hansestadt Lübeck	568,5	568,5	0,0	0,0%	541,2
dav. Konzessionsabgabe	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. Bürgerschaftsentgelte/-gebühren/-provisionen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. Geschäftsbesorgungsvertrag	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. Nutzungsentgelt	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. Verwaltungskostenpauschale	568,5	568,5	0,0	0,0%	541,2
Summe Auszahlungen laufendes Geschäft	568,5	568,5	0,0	0,0%	541,2
Rückzahlung von Investitionszuwendungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Auszahlungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Auszahlungen Investitionen/Desinvestitionen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Kapitalrückzahlung / Gewinnausschüttung an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
aus der Tilgung von Krediten von Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Auszahlungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Auszahlungen Finanzverkehr	0,0	0,0	0,0	–	0,0
<b>Summe Auszahlungen an HL gesamt</b>	<b>568,5</b>	<b>568,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>541,2</b>
<b>Einzahlungen des Unternehmens von der HL</b>					
aus Zuwendungen/Zuschüsse Hansestadt Lübeck zum lfd. Geschäft	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. durchgeleitete Mittel (Fördermittel)	0,0	0,0	0,0	–	0,0
aus Geschäftsbesorgung	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Einzahlungen Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Einzahlungen laufendes Geschäft	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Inv.-Zuwendungen von Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
dav. durchgeleitete Mittel (Fördermittel)	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Sonstige Einzahlungen von Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Einzahlungen Investitionen/Desinvestitionen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
aus EK-Zuführungen der Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
aus der Aufnahme von Krediten bei Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Verlustausgleich durch Hansestadt Lübeck	950,0	950,0	0,0	0,0%	1.000,0
Sonstige Einzahlungen durch Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Summe Einzahlungen Finanzverkehr	950,0	950,0	0,0	0,0%	1.000,0
<b>Summe Einzahlungen von HL gesamt</b>	<b>950,0</b>	<b>950,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>1.000,0</b>
<b>Saldo Einzahlungen - Auszahlungen aus Sicht der HL</b>	<b>-381,5</b>	<b>-381,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>-458,8</b>

#### 4. Stellungnahme der Unternehmensleitung

##### ... zu Abweichungen von städtischen bzw. Gesellschaftervorgaben und zu Gegensteuerungsmaßnahmen

Mit Wirkung vom 01.01.2021 tritt eine neue Satzung für Kurabgabe und Strandbenutzungsgebühren in Kraft. Die Abgabe erhöht sich von 2,80 Euro auf 3,00 Euro in der Saison und in der Nebensaison erhöht sich die Kurabgabe von 1,40 Euro auf 1,60 Euro. Per 31.03.2021 sind Einnahmen in Höhe von rund 184 TE für die Jahreskurabgabe der Zweitwohnungsinhaber, Bootslieger und Dauercamper bereits gebucht.

Am 28.10.2020 wurde von der Bundesregierung ein zweiter Lock Down ab November 2020 ausgerufen, der zurzeit auch noch weiter anhält, deshalb waren für die Zeit bis zum 31.03.2021 keine nennenswerten Einnahmen bei der Übernachtungskurabgabe mehr zu verzeichnen. (Ausnahme sind Übernachtungen für beruflich tätige Personen.)

Der Kurbetrieb Travemünde hofft, dass die Sommersaison wieder so gut ausfällt, wie im letzten Jahr. Voraussetzung dafür ist natürlich, dass der Lock Down in der Zeit aufgehoben wird und dass wieder vermehrt der Urlaub im eigenen Lande gebucht wird.

Deshalb lässt sich Stand heute noch keine reelle Hochrechnung per 31.12.2021 darstellen.

Zusätzlich zur Corona-Pandemie kommt eine weitere Kostenproblematik auf den Kurbetrieb Travemünde zu.

Mit Datum vom 18.01.2021 hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) ein neues Schreiben veröffentlicht (BMF v. 18.01.2021 - III C 2 - S 7300/19/10002 :002 BStBl 2021 I S. 121). Es geht hier um den Vorsteuerabzug bei einer juristischen Person des öffentlichen Rechts, die Gegenstände / Einrichtungen / Grundstücke teils für den unternehmerischen Bereich (i.d.R BgA) und den nicht unternehmerischen Bereich (Hoheit) verwendet.

Eine Gemeinde, die Einrichtungen (einschließlich Straßen, Wege und Plätze) sowohl für wirtschaftliche (BgA) als auch für hoheitliche Zwecke verwendet, kann diese nicht in vollem Umfang ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit zuordnen und ist deshalb nur anteilig zum Vorsteuerabzug berechtigt.

Beim Kurbetrieb Travemünde sind hier die sogenannten Kurtax-Leistungen betroffen. D. h. Kosten i. d. R. für Wege, Plätze, Promenaden. Also Einrichtungen, die sowohl von zahlenden Gästen (Kurabgabe) als auch von nicht zahlenden Gästen (Tagesgäste u. Einheimische) gleichermaßen genutzt werden können.

Zunächst hat sich der Bereich Steuern mit dem Finanzamt auf eine Aufteilung 50 (abziehbare Vorsteuer) zu 50 (Nichtabziehbare Vorsteuer) geeinigt für Aufwendungen, die sowohl hoheitlich als auch für den BgA genutzt werden. Diese Aufteilung steht jedoch unter dem Vorbehalt einer Betriebsprüfung, die zu einer anderen Aufteilung führen könnte.

Streitig ist auch noch, ob schon die Jahre 2017-2020 betroffen sind oder ob diese Regelungen erst ab 2021 anzuwenden seien. Hier ist der Bereich Steuern mit dem Finanzamt verschiedener Rechtsansicht. Der Bereich Steuern hat Argumente dafür, dass erst Sachverhalte ab 2021 betroffen seien, dass bedeutet, dass der Kurbetrieb Travemünde ab dem 01.01.2021 eine Vorsteueraufteilung von 50:50 vorzunehmen hat und die noch offenen Alt - Jahre (2017-2020) im Rahmen einer Betriebsprüfung geprüft werden, wobei hier die Gefahr der nachträglichen Vorsteuerberichtigung zzgl. Verzinsung besteht.

Das bedeutet, die Kosten z. B. für Material, Bauunterhaltung und Investitionen für Kureinrichtungen werden teurer.

Sobald sich der Vorsteuer-Sachverhalt und der Saisonverlauf in der Corona- Pandemie weiter aufklärt, ist insgesamt trotzdem damit zu rechnen, dass der Kurbetrieb Travemünde einen Nachtragshaushalt für das Geschäftsjahr 2021 ins Verfahren geben muss.

##### sonstige Anmerkungen der Unternehmensleitung

Für das Wirtschaftsjahr 2021 wird voraussichtlich ein Nachtragshaushalt notwendig. Über die genaue Höhe lässt sich zum Zeitpunkt der Aufstellung noch keine Aussagen treffen.



► **Nr. VO/2020/09616**  
öffentlich

Lübeck, 23.03.2021

## **Vorlage** **-öffentlich-**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**5.610 - Stadtplanung und Bauordnung**

**Bearbeitung:** Oliver Bahr (E-Mail: [oliver.bahr@luebeck.de](mailto:oliver.bahr@luebeck.de) Telefon: 122-5908)

## **Umsetzung der im Tarifgutachten zu den ÖPNV-Tarifen und Tarifstrukturen empfohlenen Maßnahmen**

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.04.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
10.05.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
18.05.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.05.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Der Bürgermeister wird beauftragt die Einführung des HVV-Tarifs weiterhin voran zu bringen.

Bis zum Vollzug des Tarifwechsels soll er sich parallel dafür einsetzen, dass der SH-Tarif weiterentwickelt wird. Hierzu sind die folgenden Maßnahmen umzusetzen:

- Pauschalierung von Kindertickets (1,10 Euro unabhängig von der Preisstufe)
- Einführung einer 9-Uhr-Tageskarte zum Preis von 4,90 Euro
- Pauschalierung der Kleingruppenkarte (9,60 Euro unabhängig von der Preisstufe)
- Einführung einer 9-Uhr-Monatskarte (35% Rabatt auf Standard-Zeitkarten)
- Großzügigere Mitnahmeregelungen für Monatskarten und Abonnements (ein Erwachsener kostenlos, Ausweitung auf Montag bis Freitag ab 19:00 Uhr)
- Einführung eines E-Tarif parallel zum konventionellen Tarif
- Neuschneidung der Tarifzonenstruktur auf Basis des Modell B (Kapitel 5.3.2)

Hierzu sind

- a) alle notwendigen Schritte für einen HVV Beitritt durchzuführen.
- b) die Maßnahmen für den SH-Tarif unmittelbar durch den Bürgermeister in den Verbundausschuss der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) einzubringen.
- c) Die Vertreter:innen der Hansestadt Lübeck werden beauftragt, die vorgeschlagenen Maßnahmen in die Gesellschafterversammlung der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH zur Umsetzung im SH-Tarif einzubringen.

- d) die Erstellung eines Feingutachtens für die Einführung eines E-Tarifs in Auftrag zu geben. Der Stadtverkehr übernimmt diese Aufgabe. Die entstehenden Kosten trägt die Hansestadt Lübeck.

Die empfohlenen Maßnahmen wurden auf Grund der folgenden Leitgedanken entwickelt. Diese sollen auch für zukünftige Planungen maßgebend sein:

- Für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Lübeck wird ein differenziertes Vorgehen mit innovativen Elementen für Preis- und Angebotsmaßnahmen präferiert. Pauschale Preissenkungen und Angebotsausweitungen werden im Hinblick auf eine nachhaltige Stärkung des ÖPNV in Lübeck als nicht zielführend betrachtet.
- Alle Maßnahmen müssen sich am positiven Beitrag zur Erhöhung des Modal Split messen.
- Mit neuen, verstärkt auch digitalen Tarifangeboten und einer großzügigeren Mitnahmeregelung werden Nutzergruppen und Neukund:innen gezielt umworben.
- Die Weiterentwicklung des Tarifs erfolgt aufgrund ökonomischer Vorteile und flexiblerer Gestaltungsoptionen solange unter dem Dach des Schleswig-Holstein-Tarifs, bis ein Wechsel in den HVV-Tarif vollzogen ist.
- Stoßrichtungen für die nachhaltige Ausweitung des ÖPNV-Angebotes sind Beschleunigung, Flexibilisierung, (Digitale) Vernetzung und nachfrageorientierte punktuelle Angebotsausweitung.
- Für die Umsetzung in den kommenden Jahren werden Maßnahmenbündel inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt (Roadmap ÖPNV Lübeck).

#### Verfahren:

Bereiche / Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmend
1.203 Beteiligungscontrolling	Zustimmend
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken
2.020 Fachbereichscontrolling Fachbereich 2	Zustimmend
Stadtverkehr Lübeck GmbH	beteiligt

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

Ja

Nein- Begründung:

Die Interessen von Kindern und Jugendlichen sind von dieser Entscheidung nicht unmittelbar betroffen.

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

Nein

Ja – Begründung:

Durch die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV kann die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zurückgehen.

Begründung der Nichtöffentlichkeit  
gem. § 35 GO:

### **Begründung:**

Die Hansestadt Lübeck (HL) hat die mobilité Unternehmensberatung am 11.09.2019 beauftragt, ein Gutachten zur Beurteilung der Auswirkungen und Kosten bei Veränderungen der Organisationsstrukturen, der ÖPNV-Tarife und Tarifstrukturen in der Hansestadt Lübeck zu erstellen. Vorangegangen waren verschiedene Prüfaufträge und Beschlüsse aus der Politik. Die Ergebnisse der einzelnen Prüfaufträge sind in der Anlage 4 des Gutachtens aufgeführt.

Das Gutachten wurde in enger Abstimmung mit der HL und dem Stadtverkehr Lübeck (SL) erstellt. Ferner wurde das Projekt durch eine Arbeitsgruppe begleitet, die sich aus der HL und dem SL sowie Vertreter:innen aller Fraktionen der Bürgerschaft zusammensetzte. Die Arbeitsgruppe hat insgesamt fünfmal getagt.

Folgende Ziele wurden im Prozess formuliert:

- Der Marktanteil des ÖPNV soll steigen, auch wenn dadurch das Defizit beim Stadtverkehr anwächst.
- Hierzu sollen die Preise sinken ohne eine besondere Präferenz für eine bestimmte Zielgruppe vorzunehmen.
- Das Verkehrsangebot soll ausgebaut werden, je nachdem womit ein höherer Wirkungsgrad (Effizienz) erzielt werden kann.

Soweit einzelne Beschlüsse Mehrkosten beim Stadtverkehr verursachen, können diese nicht durch im Querverbund der Stadtwerkeholding ausgeglichen werden. Ein Ausgleich dieser Kosten muss daher über den städtischen Haushalt jährlich erfolgen.

Zunächst ist die Frage zu klären, in welchem Verbundsystem die Steigerung des ÖPNV-Anteils nachhaltig gelingen wird. Das Gutachten beleuchtet hierzu den HVV und den SH Tarif. Im Ergebnis ist zwar festzuhalten, dass einige formulierte Ziele (insbesondere im Binnentarif) erreicht werden, wenn die Hansestadt sich für die Änderung des SH Tarifs einsetzt. Dennoch wird sich die Verwaltung entsprechend der Beschlusslage für den Beitritt zum HVV einsetzen, da hier zum einen bereits jetzt passende Tarifstrukturen bestehen und zum anderen Ziele der Tarifierfassung und der Stärkung des ÖPNV mit Zielen der Stadtentwicklung korrespondieren:

Die Mobilität und Flexibilität der Bevölkerung steigt. Damit geht ein gestiegenes Bedürfnis nach integrierten Verkehrsangeboten einher. Unstrittig ist die hohe Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und der Vernetzung mit der Metropolregion Hamburg für den Wohn- und Wirtschaftsstandort Lübeck. Der HVV-Tarif kann auf der bereits starken Bahnachse HH-HL im Sinne einer Verkehrswende noch mehr Menschen vom Auto in die Bahn bringen.

Ziel einer Integration der HL in den HVV ist es, die Attraktivität Lübecks als Wohn- und Wirtschaftsstandort weiter zu stärken und die Vernetzung mit der Metropolregion Hamburg weiter zu intensivieren. Der absehbaren demographischen Entwicklung soll entgegengesteuert und die Bevölkerungszahlen auch langfristig stabilisiert werden.

Insbesondere für den neuen Bahnhofpunkt und die neue Mitte Moisling kann der Beitritt zum HVV zusätzliche Entwicklungsimpulse erbringen – und damit für den ganzen Stadtteil.

Im Vergleich zum SH-Tarif hält der HVV-Tarif ein ausgeprägt zielgruppenspezifisches Sortimentsangebot vor. Für alle relevanten Zielgruppen kann der Kunde je nach Nutzungsintensität, zeitlichen und räumlichen Mobilitätsbedürfnissen zwischen mehreren Tarifangeboten wählen. So gibt es z.B. spezielle Tarifprodukte für Senior:innen, Berufspendler:innen und Jugendliche. Auch für das Segment »Freizeitverkehr« werden verschiedene Tageskarten, Gruppenkarten sowie Monatskarten und Abonnements mit tageszeitlich eingeschränkter Gültigkeit angeboten.

Die günstigen Preise im HVV bieten wirksame Anreize, häufiger oder gar regelmäßig die Bahn auf der Relation Hamburg-Lübeck zu nutzen.

Auch für den Freizeitverkehr ergäbe sich durch attraktive Tageskarten und familienfreundliche Mitnahmeregelungen eine Nachfragestimulierung. Die hohen Rabatte bei den 9-Uhr Tages- und Monatskarten würden außerhalb der Hauptverkehrszeit zu einer deutlichen Nachfragesteigerung führen.

Durch die günstigen Preise im Bartarif könnten auch auf den Stadt-Umland-Beziehungen Potenziale im Freizeitverkehr erschlossen werden, wenn auch aufgrund der Einwohnerzahlen in wesentlich geringerem Umfang als auf der Hauptachse Hamburg-Lübeck.

Neben dem Tarif sind das Erscheinungsbild und der Markenauftritt des HVV imagefördernde Faktoren für den ÖPNV, die sich positiv auf die Nachfrage und die Einnahmen auswirken können. Der HVV zählt in diesem Zusammenhang unbestritten zu den stärksten Marken unter den deutschen Verkehrsverbänden. Der Name HVV wird von vielen Kunden als Synonym für den ÖPNV verwendet, obwohl er selbst keine Verkehrsleistung erbringt. Die Firmennamen der Verkehrsunternehmen spielen – zumindest im Vergleich zu anderen Ballungsräumen und Metropolregionen – eine untergeordnete Rolle.

Durch die starke Marke »HVV« und das aktive Vertriebsmanagement sind weitere Fahrgaststeigerungen zu erwarten, die aus der Erfahrung mit anderen Verbundausweitungen noch einmal in der gleichen Größenordnung liegen dürften wie die tarifinduzierten Nachfragesteigerungen.

Die Verwaltung wird die zur Einführung des HVV-Tarifes notwendigen Schritte durchführen:

- Bevor im HVV Aktivitäten hinsichtlich einer Aufnahme der 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.
- 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.
- Zu klären wäre noch, ob eine Mitgliedschaft in beiden Verbänden gewollt und möglich ist. Hierzu sind alle Bedingungen und Auswirkungen zu klären und abzuwägen. Priorität hat im Zweifelsfall der alleinige Beitritt zum HVV. Gegebenenfalls wäre eine Kündigung der bestehenden vertraglichen Vereinbarungen in der NAH.SH sowie in der NSH erforderlich.

Zudem sind für den Eintritt in den HVV folgende Punkte zu lösen:

- Bewertung der Durchtarifierung und Übernahmeverluste, hierunter fällt z.B. auch die Kostenübernahme für den Bereich des SPNV in Hamburg sowie SH.
- Verhandlung mit den Verkehrsunternehmen über Mindererlöse und deren Ausgleich.
- Technische und formelle Umsetzung.
- Lösung des Tarif und Vertriebssystems Ostholstein (der HVV gilt dann auf den Gebiet der Hansestadt Lübeck jedoch nicht im Bereich Ostholstein bzw. Nordwestmecklenburg).

Zudem ist die Einführung des HVV-Tarifs mit zusätzlichen Kosten verbunden. Hierunter fallen Einführungskosten von 2 Mio. Euro, lfd. Regiekosten in Höhe von 1 Mio. Euro. Das größte Defizit von 3 bis 4 Mio. Euro für den SPNV ist durch das Land Schleswig-Holstein auszugleichen. Sofern Mehrkosten für die Stadt entstehen müssen diese durch den städtischen Haushalt ausgeglichen werden und stehen nicht in der Stadtwerkeholding zur Verfügung.

Da die Vorteile des HVV insbesondere auf der schienengebundenen Anbindung Richtung Hamburg bestehen, während im Binnenverkehr (also innerhalb Lübecks) die Vorteile des SH-Tarifs überwiegen, soll im Rahmen des Beitrittsprozesses die Option eines HVV-Lights vertiefend geprüft werden. Aus Sicht der Verwaltung werden die Nachteile des Ticketwechsels durch die Vorteile der Preisminderung deutlich kompensiert. Die beim HVV-Light entstehenden zusätzlichen Kosten entstehen ausschließlich im SPNV und sind damit Aufgabe der Länder. Die Freie und Hansestadt Hamburg sowie das Land Schleswig-Holstein müssen dann bereit sein die Mehrkosten von 3 bis 4 Mio. Euro pro Jahr zu tragen. Die HL hat damit keine unmittelbare Einflussmöglichkeit auf einen Beitritt hinzuwirken.

Eine Einführung des HVV-Tarifs wird auf Grund der genannten Schritte erst mittel- bis langfristig umsetzbar sein. Daher wird sich die Verwaltung parallel dazu dafür einsetzen, festgestellte Lücken im SH-Tarif zu schließen, um so kurzfristig die Nachteile im Tarifsortiment zum HVV-Tarif zu bereinigen. Konkret wurden hierbei folgende Segmente analysiert und empfohlen:

- Pauschalierung von Kindertickets (1,10 Euro unabhängig von der Preisstufe).
- Einführung einer 9-Uhr-Tageskarte zum Preis von 4,90 Euro.
- Pauschalierung der Kleingruppenkarte (9,60 Euro unabhängig von der Preisstufe).
- Einführung einer 9-Uhr-Monatskarte (35% Rabatt auf Standard-Zeitkarten).
- Großzügigere Mitnahmeregelungen für Monatskarten und Abonnements (ein Erwachsener kostenlos, Ausweitung auf Montag bis Freitag ab 19:00 Uhr).

Zur Umsetzung dieser Maßnahmen ist ein Beschluss der Tarifkommission von nah.sh/ nsh notwendig (s. Kapitel 1.3. des Gutachtens).

Würden alle fünf Sortimentsmaßnahmen umgesetzt, könnte die Nachfrage um 0,9 Mio. Fahrten pro Jahr (+3,7%) gesteigert werden. Die Mindereinnahmen beliefen sich auf 0,4 Mio. Euro pro Jahr (-1,5%) nach Einschätzung des Gutachters. Bei den Einschätzungen sind keine Corona-bedingten Auswirkungen berücksichtigt. Diese können sich sowohl auf die Fahrten pro Jahr als auch auf die Mindereinnahmen negativ auswirken. Die Mindereinnahmen sind durch den städtischen Haushalt dauerhaft auszugleichen. Der Ausgleich wird dann notwendig, wenn die Maßnahmen eingeführt worden sind und die Auswirkung auf die Nachfrage ermittelt werden konnte.

Vom Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck an muss mit einer Vorlaufzeit von mindestens einem Jahr gerechnet werden, bis erste Maßnahmen umgesetzt werden können. Da der Tarifwechsel im SH-Tarif immer am ersten August vollzogen wird, kommt als frühester Einführungstermin der 01.08.2022 in Frage. Die NAH.SH plant die Erstellung eines Tarifentwicklungsplans, in den sich die HL proaktiv mit den Ergebnissen dieses Gutachtens einbringen kann.

Zudem wird empfohlen eine Neuordnung der Tarifzonenstruktur vorzunehmen. Die bevorzugte Variante ist das Modell B (Kapitel 5.3.2). Dieses belässt die Zoneneinteilung sowie die Preisstufen 1 und 2 – allerdings fällt die Preisstufe 3 weg. Bei Fahrten innerhalb dieser betroffenen Relationen gilt zukünftig ebenfalls die Preisstufe 2. Dies wird aus Sicht der Verwaltung am ehesten dem Ziel gerecht, mehr Fahrgäste zu gewinnen (+ 0,8 Mio.) und darüber hinaus für sämtliche peripher gelegenen Stadtteile ein gerechteres Preissystem zu erlangen, in denen mehr Menschen auf den ÖPNV angewiesen sind und bisher teurere Fahrpreise entrichten mussten.

Die Neuordnung der Tarifzone kann ohne Zustimmung der nah.sh bzw. der nsh erfolgen. Durch die Fahrpreisreduzierung ist dem SL ein Verlust von 2.400.000 Euro pro Jahr auszu-

gleichen. Dieses Geld steht nicht in der Stadtwerkeholding zur Verfügung und muss durch den städtischen Haushalt ausgeglichen werden.

Das vorliegende Tarifgutachten stellt in erster Linie mittel- bis langfristige Maßnahmen dar, um die Ziele zu erreichen. Die Abschaffung der Tarifzone 3 wäre hingegen relativ schnell zu erreichen, sodass seitens der Verwaltung bei entsprechendem Beschluss wie folgt vorgegangen wird:

1. Abschaffung Preisstufe 3 als kurzfristige Maßnahme
2. Anpassung des SH-Tarifs als kurz- bis mittelfristige Maßnahme
3. Beitritt HVV als mittel- bis langfristige Maßnahme

Für die zukunftsweisende Neuausrichtung von Tarifen für Busse und Bahnen sollten verfügbare digitale Möglichkeiten unbedingt einbezogen werden. Daher empfiehlt der Gutachter neben den Maßnahmen im Tarif-Segment einen eTarif parallel zum konventionellen Tarif einzuführen bzw. die Einführung weiter voranzubringen. Die technische Voraussetzung zur Anwendung eines eTarifs ist ein Smartphone-basiertes Check-in / Check-out oder Check-in / Be-out-System. Der Ticketerwerb erfolgt über eine App und ist maximal einfach. Zum Beispiel checkt der Fahrgast an seiner Starthaltstelle ein und an der Zielhaltstelle wieder aus. Der Fahrpreis wird automatisch im Hintergrund berechnet und bargeldlos eingezogen.

Ein eTarif stellt ein zusätzliches Angebot dar, das die Fahrgäste aus verschiedenen Gründen (Einfachheit, Gerechtigkeit, Preisgünstigkeit, Bonus) wählen lässt. Mit einem eTarif auf der Basis eines Check-in- / Check-out-Systems lassen sich viele, auch von der Bürgerschaft der HL eingebrachten, Probleme und Schwachstellen der heutigen Tarife lösen und bietet große Chancen, Neukund:innen für den ÖPNV zu gewinnen.

Hierzu ist in einem ersten Schritt ein Feinkonzept zu erstellen, in dem alle Gestaltungsparameter ausführlich diskutiert, die präferierten Ausprägungen festgelegt und kalkuliert werden. Ebenso sind alle Fragen der vertrieblichen Umsetzung, Organisation und Finanzierung eines Pilottests zu klären. Für die Erstellung eines Feingutachtens sind ca. 300.000 Euro notwendig. Diese Mittel werden durch die Hansestadt Lübeck zur Verfügung zu stellen. Haushaltsmittel stehen im Produkt 547001 – Aufgabenträger ÖPNV zur Verfügung.

Die Ergebnisse des Feinkonzeptes sind dann durch Beschluss der Bürgerschaft zu bestätigen.

#### Hinweis zu den finanziellen Auswirkungen (Anlage 1):

Für das Feingutachten (Beschlusspunkt d) werden Kosten von 300.000 Euro benötigt. Diese stehen im Produkt 547001 zur Verfügung.

Bei einer Umsetzung der Maßnahmen (Beschlusspunkt b und c) ist von einem zusätzlichen Verlustausgleich in Höhe von 2.800.000 Euro pro Jahr auszugehen. Die finanziellen Mittel werden im Produkt 547001 ÖPNV im Zuge der Haushaltsplanung 2022 geordnet.

#### **Anlagen:**

Anlage 1 – finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 – Gutachten – Beurteilung der Auswirkungen und Kosten bei Veränderungen der Organisationsstrukturen, der ÖPNV-Tarife und Tarifstrukturen in der Hansestadt Lübeck

Senatorin Joanna Hagen

Bereich:5.610

Anlage zur Vorlage vom 23.03.2021

Produkt:547001 - Aufgabenträger ÖPNV

VO-Nr.: VO/2020/09616

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2021	2022	2023	2024
Erträge				
Aufwendungen	-300.000,00	-2.800.000,00	-2.800.000,00	-2.800.000,00
Saldo Ergebnisplan	-300.000,00	-2.800.000,00	-2.800.000,00	-2.800.000,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-300.000,00	-2.800.000,00	-2.800.000,00	-2.800.000,00
Saldo Finanzplan	-300.000,00	-2.800.000,00	-2.800.000,00	-2.800.000,00

2021	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend			x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral	x	x		

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
2021			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	547001 000 5431009	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Gutachten	-300.000,00
		<b>Saldo Ergebnisplan</b>	<b>-300.000,00</b>
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	547001 000 7431009	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Gutachten	-300.000,00
		<b>Saldo Finanzplan</b>	<b>-300.000,00</b>

Dokumentation

## **Beurteilung der Auswirkungen und Kosten bei Veränderungen der Organisationsstrukturen, der ÖPNV-Tarife und Tarifstrukturen in der Hansestadt Lübeck**



Hansestadt LÜBECK 

## Auftraggeber

Hansestadt Lübeck  
FB 5 Planen und Bauen  
Der Bürgermeister  
Mühlendamm 10-12  
23552 Lübeck

Ansprechpartner:  
Oliver Bahr  
+49 451 122-5908  
oliver.bahr@luebeck.de

Michael Stödter  
+49 451 122-6128  
michael.stoedter@luebeck.de

## Bearbeitung

mobilité Unternehmensberatung  
GmbH & Co. KG  
Schildergasse 120  
50667 Köln  
www.mobilite.de

Projektleiter und zentraler Ansprechpartner:  
Jörg Sarnes  
+49 221 921827-11 | joerg.sarnes@mobilite.de

Weitere Mitglieder des Projektteams:  
Eleni Behrens  
Bianka Bönig

BSL Transportation Consultants  
GmbH & Co. KG  
Cölln Haus | Brodschangen 3-5  
20457 Hamburg  
www.bsl-transportation.com

Johann von Aweyden (Stv. Projektleiter)  
Jana Almstedt

Rödl GmbH Rechtsanwaltsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft Wirtschaftsprü-  
fungsgesellschaft  
Kompetenz-Center Mobilität  
Äußere Sulzbacher Straße 100  
90491 Nürnberg  
www.roedl.de

Jörg Niemann  
Dr. Anna Scharl, Rechtsanwältin  
Johannes Holz, Rechtsanwalt

## Inhaltsverzeichnis

---

Kurzfassung / Management Summary .....	3
Auftrag und Auftragsdurchführung .....	8
1. Ausgangssituation .....	9
1.1 ÖV-Organisation und -Tarife in Lübeck .....	9
1.2 Bürgerschaftsbeschlüsse zur Überprüfung des Tarifs .....	10
1.3 Bedeutung eines Bürgerschaftsbeschlusses für die Weiterentwicklung des Tarifs .....	11
2. Tariftrends .....	12
3. Stärken-Schwächen-Analyse .....	14
3.1 Kundenperspektive .....	15
3.2 Wirtschaftlichkeit .....	16
4. Ziele und Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des Tarifs .....	16
4.1 Konkretisierung der Ziele .....	16
4.2 Leitbild für die Weiterentwicklung des Tarifs und des ÖPNV-Angebotes ..	18
4.3 Rahmenbedingungen der Tarifweiterentwicklung .....	18
5. Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Tarifs in der Region Lübeck .....	19
5.1 Datengrundlagen .....	19
5.2 Gestaltungsebenen .....	20
5.3 Tarifzonenstruktur .....	20
5.3.1 Variante A: Einheitstarif für die »Region Lübeck« .....	21
5.3.2 Variante B: Wegfall der Preisstufe 3 .....	22
5.3.3 Variante C1: Differenzierung innerhalb Zone 6000 / Einheitliche Preisbildung .....	24
5.3.4 Variante C2: Auflösung der Zone 6000 / Einheitliche Preisbildung ..	26
5.3.5 Fazit zur Tarifzonenstruktur .....	28
5.4 Sortiment und Preise .....	29
5.4.1 Pauschalierung Kindertickets .....	29
5.4.2 Einführung einer 9-Uhr-Tageskarte .....	31
5.4.3 Pauschalierung der Kleingruppenkarte .....	33
5.4.4 Einführung von 9-Uhr-Monatskarten .....	34
5.4.5 Anpassung der Mitnahmeregelungen für Zeitkarten .....	37
5.4.6 Einführung einer BusCard 50 .....	38
5.4.7 Einführung eines 365 EUR-Tickets .....	39

5.4.8	Fazit zu Sortimenten und Preisen .....	40
5.5	Szenarien für die Anwendung des HVV-Tarifs in Lübeck .....	41
5.5.1	HVV-Vollintegration .....	41
5.5.2	HVV light .....	45
5.5.3	HVV-Tarifkragen.....	46
5.5.4	Fazit zu den HVV-Szenarien .....	46
5.6	Umsetzung der Sortimentsmaßnahmen im SH-Tarif .....	47
5.7	eTarif als komplementäre digitale Tarifvariante.....	48
5.7.1	Automatische Fahrpreisfindung mit einem Check-in / Check (Be)- out-System.....	49
5.7.2	Vorschläge zur Gestaltung eines eTarifs (Grobkonzept) .....	49
5.7.3	Fazit zum eTarif.....	53
6.	Weitere Tarifoptionen.....	55
7.	Rechtliche Einordnung .....	56
	Zusammenfassung.....	56
7.1	Modul 1: Datenschutzrechtliche Aspekte .....	57
7.1.1	Datenschutzrechtliche Anforderungen bzgl. der Kundenabrechnung.....	58
7.1.2	Datenschutzrechtliche Anforderungen bzgl. der Einnahmeaufteilung.....	63
7.1.3	Erste Hinweise zu einer Vergabe aus vertragsrechtlicher Sicht .....	67
7.2	Modul 2: Personenbeförderungsrechtliche Machbarkeit .....	68
7.2.1	Genehmigungsfähigkeit der Tarife (parallel Anwendung von konventionellem und eTarif) .....	68
7.2.2	Darstellung der Rechtslage in den bestehenden eTarif-Gebieten ...	76
7.3	Modul 3: Anpassungen aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit dem Stadtverkehr Lübeck GmbH.....	78
7.3.1	Erlösverantwortung nach öDA.....	78
7.3.2	Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen.....	78
7.4	Modul 4: Umlagefähigkeit der ÖPNV-Kosten .....	80

---

Anlage 1:	Preistafel Schleswig-Holstein-Tarif Region Lübeck
Anlage 2:	Tarifzonenplan Schleswig-Holstein-Tarif Region Lübeck
Anlage 3:	HVV-Tarifbestimmungen
Anlage 4:	Beschlüsse der Bürgerschaft (Prüfaufträge)
Anlage 5:	Kooperationsvertrag NAH.SH-NSH
Anlage 6:	Glossar

---

## Kurzfassung / Management Summary

<i>Ausgangssituation</i>	In Lübeck kommt derzeit der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) zur Anwendung. Der SH-Tarif erlaubt es den Bürgerinnen und Bürgern seit 2005, alle Ziele in Schleswig-Holstein und in Hamburg nördlich der Elbe mit nur einem Ticket zu erreichen. Der SH-Tarif weist eine überdurchschnittlich hohe Tarifergiebigkeit (Cent je Fahrgast) auf. Dem gegenüber steht eine unterdurchschnittlich niedrige Auslastung (Personenkilometer zu Platzkilometer). Im Saldo ergeben sich im Vergleich zu anderen vergleichbaren Verkehrsunternehmen hohe spezifische Mobilitätskosten (Cent pro Personenkilometer).
<i>Forderungen der Politik</i>	Die Lübecker Politik schlägt seit geraumer Zeit Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Tarife für Busse und Bahnen vor. Neben Anpassungen an der Tarifzonenstruktur und Ergänzungen des Ticketsortimentes steht auch der Beitritt zum Hamburger Verkehrsverbund (HVV) auf der Liste der Forderungen. Entsprechende Beschlüsse und Prüfaufträge wurden in den Ausschüssen und in der Bürgerschaft formuliert.
<i>Gutachten</i>	Die Verwaltung hat hierzu am 16.08.2018 einen Zwischenbericht für die politischen Gremien erstellt, der am 27.09.2018 von der Lübecker Bürgerschaft zur Kenntnis genommen worden ist (VO/2018/06308). Für eine endgültige Beschlussfassung der Lübecker Bürgerschaft wurden die beiden Beratungshäuser <i>mobilité</i> Unternehmensberatung und BSL Transportation Consultants mit der Erstellung des Gutachtens zur »Beurteilung der Auswirkungen und Kosten bei Veränderungen der Organisationsstrukturen, der ÖPNV-Tarife und Tarifstrukturen« beauftragt. In Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung wurde das Projekt von Beginn an intensiv durch eine interfraktionelle Arbeitsgruppe begleitet. Darüber hinaus wurden eigene Vorschläge der Berater für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des Tarifs sowie zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck ergänzt und mit der Arbeitsgruppe diskutiert.
<i>Konkretisierung der Ziele</i>	Aufgrund der anfangs zum Teil divergierenden Vorstellungen zu den einzelnen Tarifmaßnahmen wurden zu Projektbeginn die verkehrlichen und ökonomischen Ziele und Rahmenbedingungen mit folgendem Ergebnis konkretisiert: Der Marktanteil des ÖPNV soll steigen, auch wenn dadurch das Defizit anwächst. Hierzu sollen die Preise sinken (keine besondere Präferenz für eine bestimmte Zielgruppe) und/oder das Verkehrsangebot ausgebaut werden, je nachdem womit ein höherer Wirkungsgrad (Effizienz) erzielt werden kann. Flankierend soll dazu der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sinken und der Anteil des Radverkehrs steigen. Es soll auf die Förderung des ÖV gesetzt werden, um mit einer attraktiven Mobilitätsalternative einen freiwilligen Umstieg zu erzeugen. Preisliche Maßnahmen sollen in einer Balance zu Angebotsmaßnahmen stehen, um mit den eingesetzten Budgets eine optimale Nachfragewirkung zu erzielen. Auf Basis der Zieldiskussion wurde ein Leitbild mit sieben Punkten für die Weiterentwicklung des Tarifs und des Angebotes entwickelt, auf das sich alle Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen gemeinsam verständigt haben.

Mit diesem Leitbild wurden die vorgegebenen und vom Berater zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen geprüft. Die Beurteilung im Rahmen des Gutachtens ergab für die einzelnen Handlungsebenen folgende Empfehlungen:

#### *Szenario HVV-Beitritt*

Das HVV-Szenario wurde zum einen für den Regionalverkehr, zum anderen für den Stadtverkehr Lübeck beurteilt. Im Regionalverkehr würden sich die Fahrpreise vor allem durch das günstige Job-Ticket-Angebot im HVV reduzieren. Etwa 3,5 Mio. Fahrgäste p. a. würden davon profitieren. 3 bis 4 Mio. € Mindereinnahmen pro Jahr wären durch die Aufgabenträger auszugleichen.

Im Stadtverkehr hätte der HVV-Tarif überwiegend höhere Preise zur Folge. Erwachsenen-Einzeltickets würden in allen Preisstufen über dem heutigen Niveau liegen (Einzelticket Erwachsene in der Preisstufe 2 z. B. 3,00 €, Preisstand 01.08.2019). Die Preise für Zeitkarten ebenfalls deutlich steigen (Monatskarte Jedermann Preisstufe 3 z. B. auf 95,20 €). Unter dem Strich würde die Adaption der HVV-Preise zu Mehreinnahmen von 6,6% führen, allerdings gleichzeitig zu Fahrgastverlusten von 2,9%.

Für den Binnentarif der Region Lübeck wird der HVV-Tarif nicht empfohlen. Das Ziel, den ÖV-Marktanteil in Lübeck zu steigern, kann so nicht erreicht werden. Vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Mittel sollten diese für die Verbesserung der Situation im Stadtverkehr eingesetzt werden. Hier können deutlich mehr Fahrgäste erreicht werden und die Wirkungen kommen Lübeck unmittelbar zugute.

Bei der weiteren Betrachtung in den Feldern »Tarifzonenstruktur«, »Sortiment und Preise« wurden die Einzelmaßnahmen skizziert und jeweils für den SH-Tarif und den HVV-Tarif bewertet. Bei einer Betrachtung als Binnentarif für die Region Lübeck schneidet der HVV-Tarif schlechter ab als der SH-Tarif. Das Ziel, den ÖV-Marktanteil innerhalb Lübecks zu steigern, wird dadurch nicht begünstigt. Die Stärken des HVV zeigen sich bei einer übergeordneten Betrachtung der nicht-tariflichen Aspekte, wie beispielsweise Markenbildung/Image oder Aspekten der Stadtentwicklung.

Erfolgversprechend und zukunftsweisend ist eine entworfene digitale Tarifvariante. Beim so genannten »eTarif«, realisiert als Luftlinientarif, wird davon ausgegangen, dass dieser eher im Rahmen des SH-Tarifs zu diskutieren und umzusetzen ist. Dementsprechend stellen die Beschlüsse der Bürgerschaft zur Weiterentwicklung des Tarifs eine an die Gremien der NAH.SH gerichtete Empfehlung dar. Dies schließt die testweise Einführung einzelner Maßnahmen in der Region Lübeck im Rahmen von Pilotprojekten nicht aus.

#### *Tarifzonenstruktur*

In der heutigen Tarifzonenstruktur wird ein Hauptgrund der im politischen Raum wahrgenommenen „Tarifungerechtigkeit“ gesehen. In Abstimmung mit der Arbeitsgruppe wurden folgende vier Modelle einer veränderten räumlichen Tarifstruktur untersucht:

- Variante A: Einheitstarif für die »Region Lübeck«
- Variante B: Wegfall der Preisstufe 3
- Variante C1: Differenzierung innerhalb Zone 6000 / Einheitliche Preisbildung
- Variante C2: Auflösung der Zone 6000 / Einheitliche Preisbildung

Varianten A und B führen zu hohen jährlichen Mindereinnahmen und widersprechen dem vereinbarten Leitbild (weiterhin entfernungsabhängige Bepreisung). Den

Beschlüssen aus der Bürgerschaft am nächsten kommt die Variante C2, die für viele Lübecker Bürgerinnen und Bürger außerhalb der Kernzone Preissenkungen mit sich bringt. Allerdings sind auch hier hohe Mindereinnahmen die Folge. Eine Abwandlung stellt Variante C1 dar, bei der eine höhere Tarifgerechtigkeit hergestellt werden würde (alle Fahrten innerhalb einer Tarifzone kosten das gleiche; Preissprung im kleinen Grenzverkehr am Rand der Kernzone wird kleiner), das Problem der zu hoch empfundenen Preise für Fahrten aus den Tarifzonen um die Kernzone in die Innenstadt aber nicht löst.

Aus Gutachtersicht wird keine Änderung an der Tarifzonenstruktur empfohlen. Gegen eine Änderung sprechen das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis, der vertriebliche Aufwand und die Verlagerung der Preissprünge an den Rand der Region Lübeck. Wesentlich wirkungsvollere Maßnahmen sind zielgerichtete Ergänzungen bzw. Überarbeitungen des Ticketsortimentes und innovative digitale Tarifmodelle.

#### Preise und Sortiment

Die Überprüfung des Sortiments in der Region Lübeck und der Vergleich mit Tarifangeboten in anderen Verkehrsverbänden, insbesondere auch im HVV, zeigte im SH-Tarif einige Angebotslücken und Potenziale zur Vereinfachung. Folgende Maßnahmen werden für eine Umsetzung im Rahmen der Weiterentwicklung des SH-Tarifs empfohlen. Für den HVV-Tarif ist eine gesonderte Einführung nicht notwendig, da diese Angebotslücken nicht bestehen.

- Pauschalierung von Kindertickets (1,10 € unabhängig von der Preisstufe)
- Einführung einer 9-Uhr-Tageskarte zum Preis von 4,90 €
- Pauschalierung der Kleingruppenkarte (9,60 € unabhängig von der Preisstufe)
- Einführung einer 9-Uhr-Monatskarte (35% Rabatt auf Standard-Zeitkarten)
- Großzügigere Mitnahmeregelungen für Monatskarten und Abonnements (ein Erwachsener kostenlos, Ausweitung auf Mo-Fr ab 19 Uhr)

Würden alle fünf Sortimentsmaßnahmen umgesetzt, könnte die Nachfrage um 0,9 Mio. Fahrten pro Jahr (+3,7%) gesteigert werden. Die Mindereinnahmen beliefen sich auf 0,4 Mio € p. a. (-1,5%).

Von der Einführung einer von der Politik vorgeschlagenen BusCard 50 wird abgeraten, da sie in der Praxis nicht wirtschaftlich kalkuliert werden kann (keine entsprechende Zahlungsbereitschaft für einen auskömmlichen Kartenpreis) und zur Kannibalisierung von Zeitkarten führt.

Ebenso abgeraten wird von dem aktuell viel diskutierten 365 EUR-Tickets. Mit allen Nebeneffekten (z. B. Wegfall von Ausgleichsleistungen) wäre eine Finanzierung von über 10 Mio. € durch die HL erforderlich. Der Nutzen ist eher gering. In Wien, der Vorreiterstadt für das 365 EUR-Ticket, wurden die Nachfragersteigerungen hauptsächlich durch den Ausbau des ÖPNV und durch eine signifikante Steigerung der Parkgebühren erzielt.

#### eTarif als digitale Tarifoption

Für die zukunftsweisende Neuausrichtung von Tarifen für Busse und Bahnen sollten verfügbare digitale Möglichkeiten unbedingt einbezogen werden. Mit einem elektronischen Tarif (eTarif) auf der Basis eines Check-in- / Check-out-Systems lassen sich viele, auch von der Bürgerschaft der HL eingebrachten, Probleme und Schwachstellen des heutigen Tarifs lösen. Ein eTarif benötigt keine Tarifzonen und

Preisstufen. Die Preisbildung erfolgt entfernungsabhängig, z. B. über die Luftlinienentfernung zwischen der Start- und Ziel-Haltstelle. Somit werden Preissprünge und Preishärten vermieden. Bezogen auf die Raumüberwindung kann eine maximale Preis-Leistungs-Gerechtigkeit realisiert werden. Über nutzungsabhängige Boni können Anreize zur Mehrnutzung geschaffen werden. Anlass- bzw. raumbezogene temporäre Vergünstigungen erlauben die Beteiligung Dritter an der Entrichtung des Fahrpreises. Ein eTarif kann zur Rückgewinnung von Fahrgästen nach dem Lock-down beitragen.

Die im Gutachten betrachtete eTarif-Variante ist ein Luftlinientarif. Diese Variante setzt sich gerade vielerorts durch. Die Preisparameter setzen sich zusammen aus

- einem Grundpreis pro Fahrt (Vorschlag 1,40 €),
- einem Arbeitspreis je angefangenem Luftlinienkilometer (Vorschlag 0,20 €) und
- einem Preisdeckel pro Fahrt (Vorschlag 3,00 €).

Mit diesen Preisansätzen könnte ein Luftlinientarif erfolgreich an den Start gehen und kontinuierlich Nachfragepotenziale erschließen. Mittelfristig können so Mehreinnahmen erzielt werden, die die zusätzlichen Systemkosten decken.

Aufgrund der vielen Vorteile und wird eine schnellstmögliche Einführung des eTarifs empfohlen. Als nächster Schritt soll ein Feinkonzept erstellt werden, in dem alle Gestaltungsparameter ausführlich diskutiert, die präferierten Ausprägungen festgelegt und kalkuliert werden. Ebenso sind alle Fragen der vertrieblichen Umsetzung, Organisation und Finanzierung eines Pilottests gemeinsam mit der NAH.SH zu klären.

Die datenschutzrechtlichen Anforderungen und die genehmigungsrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit der Einführung eines eTarifs wurden im Rahmen des Gutachtens von Rödl & Partner beleuchtet. Wie in anderen Städten und Verkehrsverbänden steht einer Umsetzung unter Beachtung konkreter Vorgaben und Bedingungen (Genehmigung zunächst als Pilottest) nichts im Wege.

#### *Nachhaltige Ausweitung des ÖPNV*

Im Kontext der beabsichtigten, nachhaltigen Verbesserung des ÖPNV wurden gemeinsam mit der Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern von Stadt und Stadtverkehr Ansatzpunkte und Empfehlungen für eine nachhaltige Leistungsausweitung und Angebotsoptimierung<sup>1</sup> abgeleitet. Die Ergebnisse wurden systematisch im Kreis der Expertinnen und Experten diskutiert, in einem Workshop mit der Politik priorisiert und in einer separaten Dokumentation im Detail beschrieben. Der Kurzüberblick in dieser Zusammenfassung dient zum besseren Verständnis der erarbeiteten Ziele und des Leitbildes, in dem Preis- und Angebotsmaßnahmen von Projektbeginn an sinnvollerweise ganzheitlich diskutiert wurden.

#### *Analyse*

Der Rahmen für die Erarbeitung bildete

- eine analytischen Datengrundlage der vorhandenen Angebots- und Nachfragestruktur sowie der Auslastung in Lübeck,

<sup>1</sup> die „coronabedingten“ Veränderungen sind dabei zum Zeitpunkt der Analysen nicht berücksichtigt

- die Einordnung der Ausgangssituation des Lübecker ÖPNV im Rahmen einer „360-Grad-Betrachtung“ und
- die vorhandenen Ansatzpunkte sowie Handlungsbedarfe aus den Stadtteilkonferenzen, aus dem RNVP und aus dem weiteren Input der beteiligten Akteure.

*Ganzheitliche Angebots-  
optimierung empfohlen*

Der Fokus wurde dabei neben einem Kapazitäts- und Leistungsausbau auch auf die strukturelle Verbesserung des Angebots, auf die Leistungsqualität (Reisezeiten, Zuverlässigkeit) sowie auf die Nutzung von Push/Pull Maßnahmen gelegt. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir auf der Angebotsseite ein Gesamtpaket mit folgenden Schwerpunkten:

- Differenzierte Angebotsausweitungen bei Taktlücken / schlechter Anbindung
- Strukturelle Verbesserungen durch Maßnahmen zur Busbeschleunigung<sup>2</sup>
- Detaillierte Planungen zur Ausweitung von On-Demand-Verkehren
- Fokussierte Verbesserungen der strukturellen Rahmenbedingungen

*Erste Kostenschätzung  
und Wirkung der  
Maßnahmen*

Die Gesamtkosten aller vorgeschlagenen Maßnahmen zur Angebotsausweitungen (Taktverdichtung/Linienerweiterungen) werden auf ca. 2,1 Mio. bis 3,1 Mio. € p.a. geschätzt. Im Bereich der Beschleunigungsmaßnahmen wird ein finanzieller Aufwand von etwa 3,5 Mio. € bis 7,0 Mio. € für die Umsetzung auf Basis der vorliegenden Planungen geschätzt (einmalige investive Kosten der Hansestadt Lübeck). Die Wirkung in Bezug auf die Fahrgastzuwächse liegt bei etwa 0,6 Mio. Fahrten pro Jahr (exklusive der Effekte durch Linienerweiterungen).

---

<sup>2</sup> Basis sind die definierten Profile aus den vorliegenden Analysen zur Busbeschleunigung

## Auftrag und Auftragsdurchführung

### Auftrag

Die Hansestadt Lübeck (HL) hat die mobilité Unternehmensberatung am 11.09.2019 beauftragt, ein Gutachten zur Beurteilung der Auswirkungen und Kosten bei Veränderungen der Organisationsstrukturen, der ÖPNV-Tarife und Tarifstrukturen in der Hansestadt Lübeck zu erstellen. Dem Auftrag liegt ein Beschluss des Hauptausschusses vom 10.09.2019 zugrunde, der die Empfehlungen zur Erstellung eines Gutachtens im Kontext des Zwischenberichts des Bereiches Stadtplanung und Bauordnung an die Politik (VO/2018/06308)<sup>3</sup> zu dem Thema aufgegriffen hat. Vorangegangen waren verschiedene Prüfaufträge und Beschlüsse aus der Politik (siehe auch Kapitel 1.2).

### mobilité-Projektvorschlag

Dem Auftrag liegt außerdem ein Projektvorschlag von mobilité zugrunde, der das Projekt in fünf Arbeitspakete gliedert (Abb. 1).

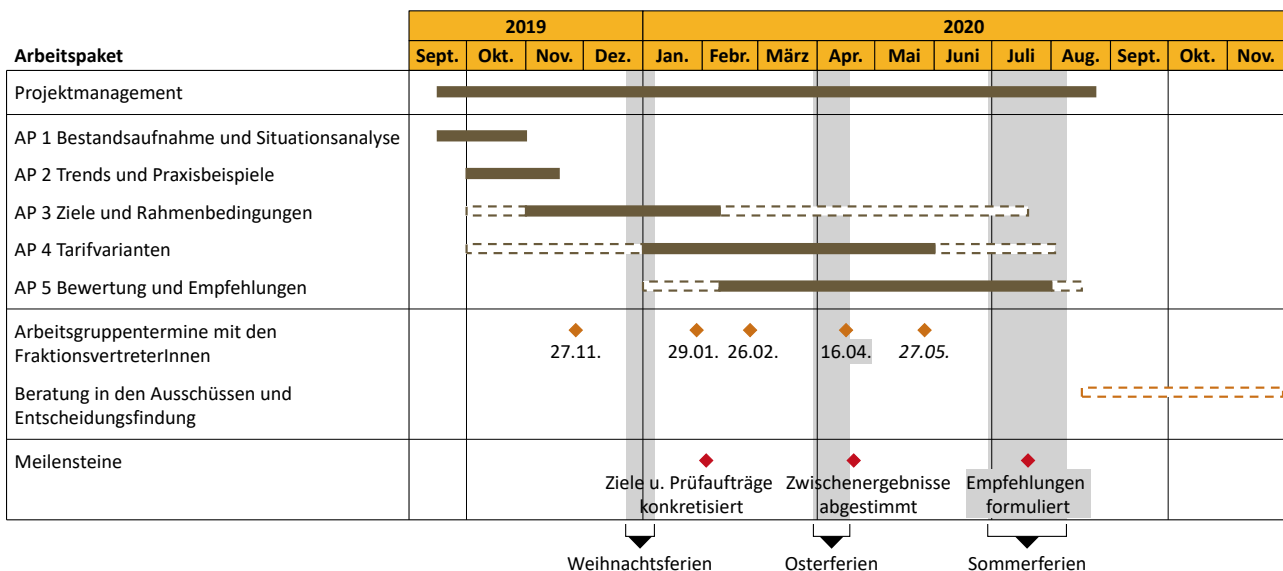


Abb. 1: Arbeits- und Zeitplan

### Projektbegleitende Arbeitsgruppe

Das Gutachten wurde in enger Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck und dem Stadtverkehr Lübeck (SL) erstellt. Ferner wurde das Projekt durch eine Arbeitsgruppe begleitet, die sich aus der Hansestadt und dem Stadtverkehr sowie Vertreterinnen und Vertretern aller Fraktionen der Bürgerschaft zusammensetzte. Die Arbeitsgruppe hat insgesamt fünfmal getagt (Abb. 1). Die letzten beiden Termine fanden Corona-bedingt als Videokonferenz statt. Die frühzeitige Einbindung der Fraktionsvertreterinnen und -vertreter war sehr hilfreich, um ein gemeinsames Verständnis von den Bürgerschaftsbeschlüssen, den Herausforderungen, Zielen und Rahmenbedingungen zu schaffen. Darüber hinaus wurden die vorgeschlagenen tariflichen und organisatorischen Maßnahmen gemeinsam diskutiert, was zu einem besseren Verständnis und zu einer grundsätzlichen Akzeptanz führte. Mancher Ansatz, z. B. der des 365 EUR-Tickets oder die BusCard50, wurden nach Gutechterempfehlung und der fachlichen Einschätzung der Arbeitsgruppe verworfen. Eine

<sup>3</sup> <https://www.luebeck.de/de/rathaus/politik/pil/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1006305#searchword>

politische Einschätzung ist bisher nicht erfolgt. Dieser bedarf es insbesondere für die Festlegung der Höhe des zukünftigen Ausgleichsbetrags beim SL, die Aufhebung von Benachteiligung von Einwohnerinnen und Einwohnern bestimmter Stadtteile oder die Entlastung bestimmter Personengruppen aus sozialen Gründen.

## 1. Ausgangssituation

### 1.1 ÖV-Organisation und -Tarife in Lübeck

#### Organisation

Die Hansestadt Lübeck (HL) ist Aufgabenträgerin für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Hansestadt Lübeck und damit gemäß Gesetz über den ÖPNV in Schleswig-Holstein (ÖPNV-G) zuständig für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV. Hierbei handelt es sich um eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Im Rahmen ihrer Zuständigkeit plant, organisiert und finanziert sie den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. Die Hansestadt Lübeck hat SL mit der Erbringung der Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr in der Hansestadt Lübeck (ca. 95% der Gesamtleistungen) betraut. Die Leistungen werden im Gesamtnetz »Region Lübeck« erbracht. Die Grenzen des Bedienungsgebietes von SL in der »Region Lübeck« sind nicht identisch mit den kommunalen Grenzen der Hansestadt Lübeck.

Die HL ist Gesellschafterin der NAH.SH GmbH Schleswig-Holstein (NAH.SH), die 2004 als Verkehrsverbund für Schleswig-Holstein (SH) gegründet wurde. Die Aufgaben und Zuständigkeiten sind in einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung geregelt.

Zuständig für die Festlegung der tariflichen Vorgaben sind grundsätzlich die Verkehrsunternehmen. Die Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein haben sich in der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) zusammengeschlossen. Die NSH ist die Dachorganisation der 33 Bahn- und Busunternehmen, die den SH-Tarif anwenden. Sie ist weiterhin zentraler Dienstleister für die Verkehrsunternehmen, die tarifverantwortliche Stelle für den SH-Tarif und in dieser Funktion Dienstleisterin insbesondere für die Themen Tarif, Vertrieb und Einnahmenaufteilung.

Ein wichtiger Bestandteil im Rahmen der Aufgabenerfüllung des Aufgabenträgers ist es, grundsätzliche Vorgaben für die Weiterentwicklung der in der HL geltenden Tarif- und Beförderungsbestimmungen zu machen.

#### SH-Tarif

Im Jahr 2005 wurde das verkehrspolitische Ziel des Landes, ein landeseinheitliches Tarifsystem in Schleswig-Holstein einzuführen (§ 3 Abs. 3 des ÖPNV-G), umgesetzt. Hierzu wurde zwischen dem Land, den Kreisen und kreisfreien Städten, dem Zweckverband ÖPNV Steinburg, den Aufgabenträgern und der LVS Schleswig-Holstein Verkehrsservicegesellschaft mbH (Vorgängerorganisation der NAH.SH) ein Vertrag abgeschlossen. Zusätzlich wurde als Grundlage zur stufenweisen Umsetzung und Anwendung eines einheitlichen Tarifs in Schleswig-Holstein (SH-Tarif) inklusive der ÖPNV-Verkehre in dem Bereich Hamburg AB des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) sowie in dem schleswig-holsteinischen Teil des HVV ein Tarifanwendungs- und Kooperationsvertrag Schleswig-Holstein-Tarif (TAKOV) abgeschlossen. Der

TAKOV wurde zwischenzeitlich aus verschiedenen Gründen aktualisiert und angepasst. Der neue Kooperationsvertrag wurde unterdessen beschlossen und ist am 01.01.2019 in Kraft getreten.

Am 24.06.2004 hat die Bürgerschaft der HL den Grundsatzbeschluss zur Einführung des SH-Tarif gefasst. Am 24.02.2005 beschloss die Bürgerschaft die weitere Umsetzung des SH-Tarifs mit der Beauftragung des Bürgermeisters, alle erforderlichen Verträge zu schließen und die Haushaltsmittel bereitzustellen. Am 27.11.2008 beschloss die Bürgerschaft die Fortführung der Tarifgemeinschaft mit der Maßgabe, den landesweit gültigen SH-Tarif spätestens zum Fahrplanwechsel 2011/2012 auch in Lübeck in allen Stufen einzuführen. Im gesamten Stadtgebiet und der »Region Lübeck« kommt seit 01.08.2011 (Stichtag für den Versionswechsel) der SH-Tarif zur Anwendung.

#### Übergang HVV

Für die Regionalverkehre zwischen der HL und dem HVV gilt mit wenigen Ausnahmen ebenfalls der SH-Tarif. Die Bürgerinnen und Bürger der HL finden somit für alle Fahrten nach Hamburg und in das übrige Schleswig-Holstein eine einheitliche Tarifstruktur vor und benötigen für alle Fahrten nur ein Ticket.

## 1.2 Bürgerschaftsbeschlüsse zur Überprüfung des Tarifs

In der HL besteht seit längerer Zeit der politische Wunsch, die derzeitigen Tarifstrukturen stärker an die Bedürfnisse der (potenziellen) Kundinnen und Kunden anzupassen. Zum einen wird die Tarifstruktur als teilweise ungerecht empfunden, zum anderen ändern sich die Mobilitätsbedürfnisse der Fahrgäste durch geänderte Rahmenbedingungen (z. B. höherer Anteil an Homeoffice und Teilzeitarbeit) und durch neue Mobilitätsangebote (z. B. On Demand Verkehre, Carsharing, Bikesharing, E-Scooter). Zudem wurde in diesem Zusammenhang der Beitritt zum HVV und die damit verbundene Anwendung des HVV-Tarifs gefordert.

#### Prüfaufträge

Aktuell liegen diverse Beschlüsse und Prüfaufträge der Lübecker Bürgerschaft vor, die das Thema mit konkreten Anforderungen für eine zukünftige Tarifgestaltung im vergangenen Jahr wieder aufgegriffen haben. Die Beschlüsse wurden von mobilité in einer Tabelle zusammengefasst und kategorisiert (Anlage 4). Zu jedem Prüfauftrag ist das Ergebnis der Prüfung vermerkt.

Für eine endgültige Beschlussfassung der Lübecker Bürgerschaft galt es, im Rahmen des Gutachtens folgende Punkte zu klären, zu beurteilen und abzuwägen:

- Welche Auswirkungen haben die gewünschten, möglichen und geprüften Veränderungen auf die vertraglichen und tariflichen Strukturen?
- Auf wen hätten die jeweiligen Realisierungsmöglichkeiten Auswirkungen?
- Welche zusätzlichen Kosten würden für wen entstehen?
- Welcher zusätzliche Aufwand entsteht für wen?
- Welche Finanzierungsmöglichkeiten werden gesehen?
- Welches Verfahren zur Umsetzung ist realistisch und kann empfohlen werden?

Ergänzend zur Bearbeitung der Prüfaufträge wurden die Ziele und Rahmenbedingungen definiert und eine strategische Einordnung vor dem Hintergrund zukunftsweisender Entwicklungen (u. a. digitale, vertriebliche und tarifliche Lösungsmöglichkeiten) vorgenommen. Die im folgenden Kapitel dargestellten Trends und Praxisbeispiele lieferten hierfür die Grundlage.

### **1.3 Bedeutung eines Bürgerschaftsbeschlusses für die Weiterentwicklung des Tarifs**

Das Ziel des Gutachtens ist es, einen Beschluss der Bürgerschaft zur Weiterentwicklung des Tarifs in der Region Lübeck zu ermöglichen. Unter der Voraussetzung, dass ein Haustarif ein Rückschritt darstellen würde und somit keine Alternative ist, sind für die Entscheidungen zur Weiterentwicklung des Tarifs letztendlich die Verbundgremien verantwortlich. Die HL kann mit den Bürgerschaftsbeschlüssen ihre Wünsche und Anforderungen über den Verbundausschuss in die Gremien einbringen und auf eine Umsetzung proaktiv hinwirken (Abb. 2). Parallel kann die SL die Wünsche und Anforderungen über die NSH, z. B. in der Gesellschafterversammlung, einbringen.

Die Weiterentwicklung des SH-Tarifs ist im Kooperationsvertrag NAH.SH-NSH (Anlage 5) in §2 (Tarifentwicklung) geregelt. Grundsätzlich entscheidet die Tarifkommission über die Weiterentwicklung des SH-Tarifs (§7 des Kooperationsvertrags). Darüber hinaus sieht der Kooperationsvertrag vor, dass auch neue regionale Tarifangebote geschaffen werden können, wenn sie der Neukundengewinnung und/oder der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit dienen. Ein solches Tarifangebot ist im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zu entwickeln und erfordert abschließend die Zustimmung der Tarifkommission (§2 Abs. 2. c). Strukturelle Preismaßnahmen (z. B. Tarifzonenänderungen) können als Einzelfallentscheidungen auch direkt über die NSH, ohne Zustimmung durch die Tarifkommission, eingebracht, geprüft und entschieden werden (Abb. 2).

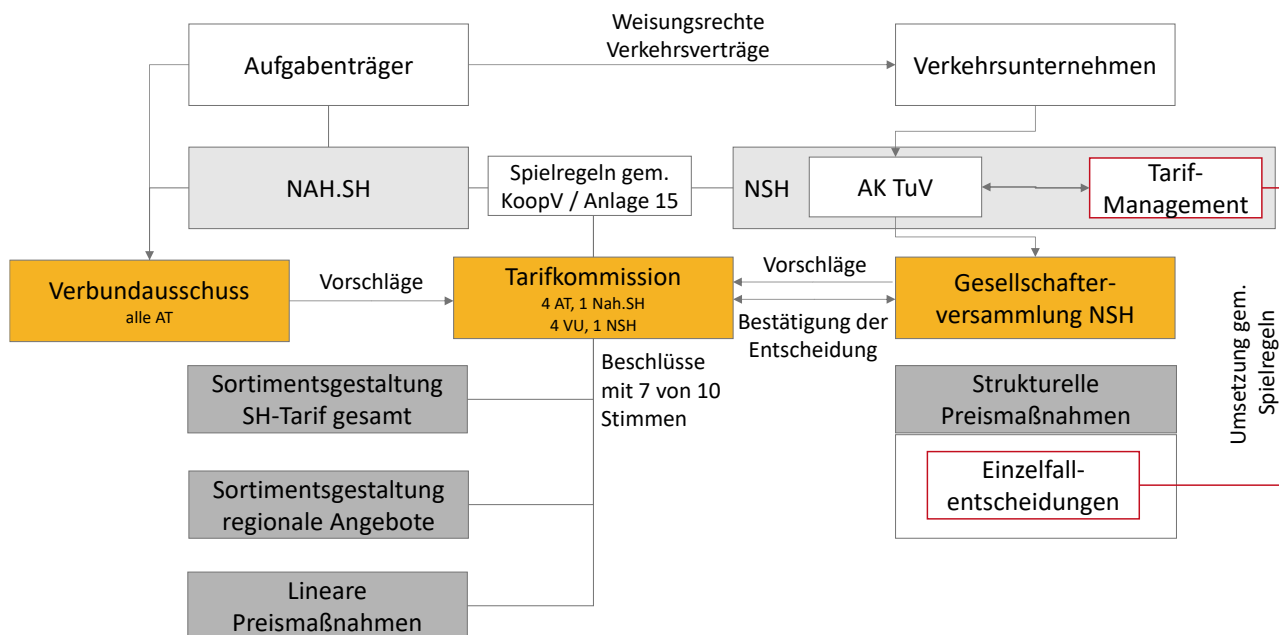


Abb. 2: Organisations- und Entscheidungsstruktur für die Weiterentwicklung des SH-Tarifs

## 2. Tariftrends

### Ende der Nutzerfinanzierung

Die Tarifentwicklung im ÖPNV war in den letzten Jahren geprägt vom Thema Nutzerfinanzierung. Es wurden vorrangig Maßnahmen zur Erhöhung der Ergiebigkeit und damit zur Senkung der Defizite umgesetzt. Mit den nun erreichten Preisniveaus stößt man vielerorts an die Grenzen der Preisbereitschaft der Kundinnen und Kunden. Daher ist aktuell eine Trendumkehr zu beobachten.

### Vereinfachungen und Preissenkungen

Nicht zuletzt durch den Druck, im Rahmen von Klimaschutzmaßnahmen die Verkehrswende zu beschleunigen, werden Preissenkungen bis hin zum Nulltarif diskutiert. Wegen des damit verbundenen massiven Einbruchs der Fahrgeldeinnahmen als bedeutende Finanzierungssäule des ÖPNV ist mittlerweile aber bereits eine gewisse Vorsicht bei den Akteuren und Entscheidungsträgern erkennbar. Nichtsdestotrotz stehen Tarifvereinfachungen und Preissenkungen bei einigen Verkehrsverbänden auf der Tagesordnung. Im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) sowie im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) sind z. B. vor Kurzem Tarifreformen umgesetzt worden, die eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Tarifzonenstrukturen ebenso wie Preissenkungen vor allem im Zeitkartenbereich beinhalten. Solche Tarifreformen sind in vielen Regionen im Gespräch. Nicht zuletzt aufgrund der hohen Mindereinnahmen ist die Umsetzung in den meisten Fällen ins Stocken geraten. Von einem nachhaltigen Trend zu Preissenkungen kann nicht die Rede sein.

### 365 EUR-Ticket

Das betrifft auch die Forderungen nach einem 365 EUR-Ticket nach dem Vorbild der Stadt Wien. Das 365 EUR-Ticket ist in aller Munde. Viele, die sich näher mit dem Thema beschäftigt haben, bezweifeln mittlerweile, ob ein 365 EUR Ticket der richtige Weg ist, um die Verkehrswende zu unterstützen. Die Wiener Linien beispielsweise betonen in Gesprächen immer wieder, dass nicht die Absenkung des Preises,

sondern der Ausbau des ÖV-Angebotes und flankierende Maßnahmen, wie die signifikante Erhöhung der Parkgebühren, zur Erhöhung des Modal Split geführt haben.

#### Nulltarif

Nulltarife sind in wenigen Städten eingeführt worden. Die Erfahrungen zeigen, dass damit hohe Zuschüsse und Kosten für den erforderlichen Ausbau der Busverkehre verbunden sind. Einen aktuellen Überblick über die Entwicklungen in Deutschland gibt ein Bericht des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages.<sup>4</sup>



Abb. 3: Anforderungen der Fahrgäste an die zukünftige Tarifgestaltung

#### eTarif

Dies sind jedoch nicht die einzigen Trends. Viele Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde setzen derzeit große Hoffnungen in die Digitalisierung von Vertrieb und Tarif. Mit dem Durchbruch des Smartphones in fast allen Lebensbereichen ist das E-Ticketing zu einem interessanten Vertriebskanal geworden, mit dem einerseits die Kundenschnittstelle optimal gestaltet und andererseits Prozesse optimiert und mittelfristig Kosten gesenkt werden können. Das Smartphone-basierte E-Ticketing eröffnete wiederum vielschichtige Möglichkeiten für einen einfachen Zugang zum ÖPNV ohne Tarifenkenntnisse und für eine anreizmaximierende und nachfragesteuernde Tarifgestaltung. Mit den so genannten elektronischen Tarifen (eTarife) lassen sich die Anforderungen und Bedürfnisse der Fahrgäste in hohem Maße erfüllen (Abb. 3). Dort, wo eTarife eingeführt wurden (Abb. 4), ist die Resonanz der Kundinnen und Kunden äußerst positiv. Dementsprechend scheinen sich die Systeme am Markt zu etablieren.

<sup>4</sup> <https://www.bundestag.de/resource/blob/684628/29cff1ce2b8a03494e034775c9c7f7aa/WD-5-009-20-pdf-data.pdf>



Abb. 4: eTarife in Deutschland (zum Teil noch in Planung)

#### Multimodaltarife

Ein weiterer Trend, der sich im Zuge der Etablierung ergänzender bzw. alternativer Mobilitätsdienstleistungen, wie Carsharing, Bikesharing und On Demand Verkehren entwickelt, ist der so genannte Multimodaltarif. Das Ziel ist hierbei, dass die Kundinnen und Kunden über ein Portal bzw. eine App verschiedene Mobilitätsangebote nutzen und bezahlen können. Tariflich ist zu unterscheiden in Pakete, mit denen die Nutzerinnen und Nutzer bestimmte Kontingente der Mobilitätsangebote „abfahren“ können (wie zum Beispiel in Helsinki, Hannover und Augsburg) und dem »Pay per Use«-Verfahren, bei dem die jeweils tatsächlich in Anspruch genommenen Leistungen auf einer Rechnung summiert werden. »Pay per Use« spielt in der Praxis noch eine untergeordnete Rolle, da die Vertriebssysteme der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde in den meisten Fällen noch nicht die entsprechenden digitalen Möglichkeiten bieten und branchenfremde Portale derzeit keine direkten Beziehungen zu ÖV-Kundinnen und -Kunden aufbauen dürfen. Als Best Practice der multimodalen Integration können aktuell die Lösungen der Wiener Linien<sup>5</sup> und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)<sup>6</sup> genannt werden.

### 3. Stärken-Schwächen-Analyse

Der SH-Tarif in der Region Lübeck wurde analytisch hinsichtlich der Nachfrage und der Tarifiergiebigkeit und qualitativ aus der Kundenperspektive beurteilt. Für die qualitative Beurteilung wurden auch Benchmarks, Tarifstrukturen und Best Practices aus anderen Verkehrsverbänden herangezogen.

<sup>5</sup> <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeId/66526/channelId/-3600060>

<sup>6</sup> <https://www.jelbi.de/>

### 3.1 Kundenperspektive

#### Stärken

Aus Kundenperspektive können dem SH-Tarif in der Region Lübeck folgende Stärken bescheinigt werden:

- Übersichtliches Ticketangebot: Der Kunde findet schnell das für seine Fahrtzwecke geeignete Ticket
- Moderate Preissprünge und harmonische Abstufung zwischen den Preisstufen
- Attraktive Nutzenschwellen zwischen Zeitkarten und Bartarif: Das Abo rentiert sich gegenüber der Einzelkarte ab ca. 20 Fahrten pro Monat
- Ein Tarif / ein Ticket auch für alle ein- und ausbrechenden Fahrten nach Hamburg und in das übrige Schleswig-Holstein durch die Vollintegration in den SH-Tarif und die Kragenlösung in den HVV

#### Schwächen

Als Schwächen sind anzuführen:

- Relativ hohes Preisniveau im Vergleich zu anderen deutschen Städten zwischen 200 und 300 Tsd. Einwohnern
- Systembruch durch die besondere Preisbildung mit der Kernzone 6000 (Preisstufe 2 plus vorgelagert Kurzstrecke innerhalb der Kernzone 6000, Preisstufe 3 bereits bei Überschreiten der Kernzone 6000, siehe Abb. 5)
- „Preishärten“ an den Tarifzongengrenzen
- Keine günstigeren Tarifangebote für Neben- und Schwachverkehrszeiten
- Kein digitales Tarifangebot (z. B. auf der Basis eines Entfernungstarifs mit intelligenten Preisdeckeln und Bonusprogramm), lediglich digitaler Vertrieb des konventionellen SH-Tarifs (über NAH.SH-App und DB Navigator)

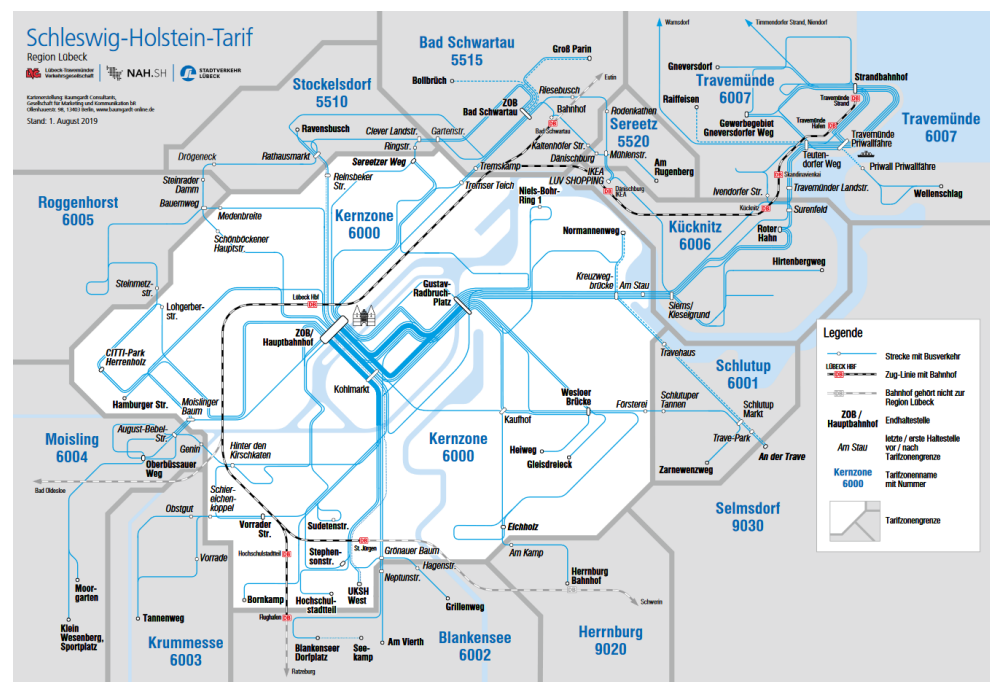


Abb. 5: Tarifzonenplan »Region Lübeck«

## 3.2 Wirtschaftlichkeit

Da der SH-Tarif seit seiner Einführung sehr stark nutzerfinanziert ausgerichtet wurde, ist die Ergiebigkeit (Cent / Fahrgast bzw. Personenkilometer) im Vergleich zu anderen Stadtverkehren ähnlicher Größe und Struktur hoch. Die Auslastung der Busse hingegen ist unterdurchschnittlich niedrig. Die voreilige Schlussfolgerung, durch eine lineare Preissenkung die Auslastung steigern zu können, ist jedoch gefährlich. Zu groß wäre das Risiko, in erster Linie Mitnahmeeffekte durch bereits vorhandene Kundinnen und Kunden zu erzeugen und weniger Neukundinnen und Neukunden zu gewinnen bzw. die Nutzungsfrequenz zu steigern. Das Ziel muss es vielmehr sein, durch gezielte und intelligente Angebots- und Preismaßnahmen die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.

Kennzahl	Einheit	SL	Abweichung	Median
Mobilitätskosten	Cent / Pkm	15,9	-54%	10,3
Platzkilometer-Kosten	Cent / Platz-km	6,4	-4%	6,1
Personenkilometer-Erlöse	Cent / Pkm	28,1	16%	24,1
Auslastung	%	14,5%	-21%	18,4%
Angebotsdimensionierung	Platz-km / Einwohner / Jahr	3.167	-16%	3.757
Marktdurchdringung	Fahrgäste / Einwohner / Jahr	94	-40%	157
Ergiebigkeit	Cent / Fahrgast / Jahr	138,0	22%	113,0
Nachfrage	Pkm / Einwohner / Jahr	460	-37%	733
Durchschnittliche Reiseweite	Pkm / Fahrgast / Jahr	4,9	1%	4,9
Erlöse je Platzkilometer	Cent / Platz-km	4,1	-4%	4,3

Tabelle 1: Kennzahlen Stadtverkehr Lübeck 2018 (Quelle: Stadtverkehr Lübeck, nähere Erläuterung der Kennzahlen im Glossar, Anlage 6)

## 4. Ziele und Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des Tarifs

### 4.1 Konkretisierung der Ziele

#### Zieldimensionen

Die Bürgerschaftsbeschlüsse / Prüfaufträge beinhalten zum Teil bereits sehr konkrete Maßnahmen. In ihren ersten Sitzungen hat sich die interfraktionelle Arbeitsgruppe daher zunächst intensiv mit den Zielen und Rahmenbedingungen auseinandergesetzt, anhand derer die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Tarifs gemessen werden können.

Die vier wichtigsten Zieldimensionen sind:

- Der ÖV-Marktanteil in Lübeck
- Das Defizit der SL

- Das Verkehrsangebot (Fahrplankilometer)
- Das Fahrpreisniveau (Ø-Fahrpreis pro Fahrt)

Das Fahrpreisniveau und das Verkehrsangebot haben unmittelbare Auswirkungen auf die Entwicklung des Defizits der SL und können den ÖV-Marktanteil beeinflussen. Die Wirkungsmechanismen von Preismaßnahmen im Vergleich zu Angebotsmaßnahmen wurden anhand eines vereinfachten Simulationsmodells aufgezeigt, um ein Gefühl für die Stärke der Abhängigkeiten zu bekommen. Unter Berücksichtigung dieser Abhängigkeiten wurden die Vorstellungen und Einschätzungen der Arbeitsgruppen-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer aus den Fraktionen zu den Zieldimensionen abgefragt und gemeinsam mit dem Gutachter und der Verwaltung erörtert. Im Ergebnis entstand folgendes Bild (Tabelle 2).

Zieldimension	Situation heute	Vorschläge der Arbeitsgruppe zur künftigen Ausprägung der Zieldimensionen									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ø
Marktanteil ÖV <sup>1)</sup>	ca. 8,3%	+ 10% (9,1%)	+ 13% (9,3%)	+ 30% (10,8%)	+ 80% (>15 %)	+ 15% (9,5%)	+ 20% (10%)	+ 10% (9,1%)	+ 12% (9,3%)	+ 10% (9,1%)	<b>+22%</b> <b>(10,13%)</b>
Defizit SL/LVG	12 Mio. €	+ 35% (16,2 Mio.)	+ 25% (15 Mio.)	+ 100% (24 Mio.)	+ 50% (18 Mio.)		+ 66% (20 Mio.)	?	+ 10% (13,2 Mio.)	+ 66% (20 Mio.)	<b>+50%</b> <b>(18 Mio.)</b>
Verkehrsangebot (Fahrplankilometer)	9,2 Mio.	+ 15% (10,6 Mio.)	+ 9% (10 Mio.)	+ 100% (18,4 Mio.)	+ 20% (11 Mio.)	+ 20% (11 Mio.)	+ 30% (12 Mio.)	Mehr	+ 10% (10,1 Mio.)	+ 20% (11 Mio.)	<b>+28%</b> <b>(11,8 Mio.)</b>
Ø- Fahrpreis pro Fahrt	1,27 €	- 20% (1,01 €) Sozialtarif	- 22% (1,00 €)	- 22% (1,00 €)	+/- 0 (1,27 €)		- 53% (0,60 €)	?	- 22% (1,00 €)	- 5% (1,20 €)	<b>- 21%</b> <b>(1,01 €)</b>

1) Quelle: Eigene Berechnung auf Basis SL-Fahrgastzahlen und Bevölkerung. Größenordnung passt zur Haushaltsbefragung „EPOMM(2010)“: zu Fuß 28%; Rad: 17%; ÖV: 8%; IV: 47%; Modal Split-Werte in der MID 2019 sind höher, weil sie u. a. weitere Verkehrsmittel (z. B. Regionalbahn) enthalten.

Tabelle 2: Vorschläge der Arbeitsgruppe zur künftigen Ausprägung der Zieldimensionen

Die Abfrage und die anschließende Diskussion wurden wie folgt zusammengefasst.

#### Grundsätzliche Zielrichtung

Der Marktanteil des ÖPNV soll steigen, auch wenn dadurch das Defizit anwächst. Hierzu sollen die Preise sinken (keine besondere Präferenz für eine bestimmte Zielgruppe) und/oder das Verkehrsangebot ausgebaut werden, je nachdem womit ein höherer Wirkungsgrad (Effizienz) erzielt werden kann.

#### Nebenbedingungen

Flankierend soll dazu der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sinken und der Anteil des Radverkehrs steigen. Es soll auf die Förderung des ÖV gesetzt werden, um mit einer attraktiven Mobilitätsalternative einen freiwilligen Umstieg zu erzeugen. Preisliche Maßnahmen sollen in einer Balance zu Angebotsmaßnahmen stehen, um mit den eingesetzten Budgets eine optimale Nachfragewirkung zu erzielen.

## 4.2 Leitbild für die Weiterentwicklung des Tarifs und des ÖPNV-Angebotes

Aus der Diskussion über die Ziele und Rahmenbedingungen sowie der verschiedenen untersuchten Maßnahmen wurde folgendes Leitbild für die tarifliche Weiterentwicklung und nachhaltige Ausweitung des ÖPNV in Lübeck formuliert:

- Für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Lübeck wird ein differenziertes Vorgehen mit innovativen Elementen für Preis- und Angebotsmaßnahmen präferiert. Pauschale Preissenkungen und Angebotsausweitungen werden im Hinblick auf eine nachhaltige Stärkung des ÖPNV in Lübeck als nicht zielführend betrachtet.
- Alle Maßnahmen müssen sich am positiven Beitrag zur Erhöhung des Modal Split und am ökonomischen Wirkungsgrad (zusätzliches Defizit je zusätzlichem Fahrgast) messen.
- Am Grundprinzip der entfernungsabhängigen Bepreisung (»kurze Strecken günstiger, längere Strecken teurer«) wird festgehalten.
- Mit neuen, verstärkt auch digitalen Tarifangeboten und einer großzügigeren Mitnahmeregelung werden Nutzergruppen und Neukundinnen und Neukunden gezielt umworben.
- Stoßrichtungen für die nachhaltige Ausweitung des ÖPNV-Angebotes sind Beschleunigung, Flexibilisierung, (Digitale) Vernetzung und nachfrageorientierte punktuelle Angebotsausweitung
- Für die Umsetzung in den kommenden Jahren werden Maßnahmenbündel inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt (Roadmap ÖPNV Lübeck)

## 4.3 Rahmenbedingungen der Tarifweiterentwicklung

*Zentrale Frage  
Verbundraum-  
Zugehörigkeit*

Nach Festlegung des Leitbildes stellt sich für die Weiterentwicklung der Tarife in der Hansestadt Lübeck die Frage nach konkreten Maßnahmen. Diese sollen das Sortiment der Stadt vervollständigen und im Einklang mit dem festgelegten Zielbild die nachhaltige Steigerung der Fahrgastzahlen erreichen. Von zentraler Bedeutung ist die Frage nach der Tarifraumzugehörigkeit. Durch die räumliche Nähe zum HVV-Verbundgebiet kommt dieser für die zukünftige Entwicklung als Alternative zum SH-Tarif in Betracht. Die HVV-Tarifzugehörigkeit wurde in der Vergangenheit schon mehrfach gefordert, weil sie sich vor allem für Pendlerinnen und Pendler in den Großraum Hamburg positiv auswirken könnte. Daher werden nachfolgend im Kapitel 5 alle Maßnahmen für beide Räume untersucht. Dabei gilt es, die Rahmenbedingungen der beiden Verbünde zu berücksichtigen.

*Rahmenbedingungen  
HVV*

Der HVV-Tarif verfügt über ein breites, differenziertes Angebot an Tarifprodukten. Neben den klassischen Produkten ergänzen unter anderem Talzeitkarten das Angebot des Verbundes. Weiterhin sind die Preise vieler Tickets, die sich vornehmlich an Gelegenheitsfahrende richten bereits pauschalisiert. Im Hinblick auf den Gestaltungsspielraum bietet der HVV-Tarif der Erfahrung nach kaum Möglichkeiten zur lokalen Anpassung der Preise, Sortimente und Bedingungen der Produkte. Es wird

daher davon ausgegangen, dass alle Maßnahmen aus dem HVV-Standard-Tarifportfolio unverändert umgesetzt werden müssen.

*Rahmenbedingungen  
NAH.SH / SH-Tarif*

Der SH-Tarif hingegen bietet ein begrenzteres Tarifsortiment, welches wenige Differenzierungen enthält. Neben Einzel- und Gruppenfahrtscheinen ergänzen Wochen-, Monats- und Jobtickets das Angebot. Hinsichtlich der Gestaltungsmöglichkeiten lässt der SH-Tarif, im Gegensatz zum HVV-Tarif, viel Spielraum für lokale Anpassungen und Tarifprodukte. Darüber hinaus befindet sich das Tarifangebot selbst in der Weiterentwicklung (Tarifentwicklungsplan). Die Ergebnisse dieses Gutachtens könnten daher proaktiv durch die Hansestadt in die Entwicklung des SH-Tarifs eingebracht werden. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass Produkte, die aktuell in der Form nicht im SH-Tarif zu finden sind, dennoch für die Hansestadt Lübeck eingeführt werden können, bzw. zukünftig in das Portfolio des SH-Tarifs übernommen werden. Dennoch muss an dieser Stelle bereits darauf verwiesen werden, dass die tatsächliche Umsetzung von vielerlei Faktoren abhängt und von den Gremien im Einzelfall beschlossen werden muss.

## 5. Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Tarifs in der Region Lübeck

*Vorbemerkungen  
Datenbasis*

Bei allen in diesem Kapitel dargestellten Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass sie in der gesamten Region Lübeck angewandt werden. Die berechneten Nachfrage- und Einnahmewirkungen beziehen sich ebenfalls immer auf das gesamte SL-Bedienungsgebiet (ohne die Verkehre der Regionalbahn Schleswig-Holstein und der Regionalbusse). Abgrenzungsrechnungen sind mit den verfügbaren Daten nicht möglich gewesen. Alle ausgewiesenen Einnahmen und Einnahmenveränderungen basieren auf SL-Verkaufsdaten, also dem Zustand vor Einnahmenaufteilung. Durch die Einnahmenaufteilung kann es hierbei zu Zu- oder Abschlägen kommen, je nach Saldo des so genannten »Fremdnutzeranteils« (Verkäufe der SL für andere Verkehrsunternehmen vs. Verkäufe anderer Verkehrsunternehmen für die SL im Verbund).

*Vorbemerkung  
Umsetzungskompetenz*

Eine Entscheidung zur Umsetzung von Tarifmaßnahmen kann nicht allein durch die Hansestadt Lübeck und den Stadtverkehr Lübeck herbeigeführt werden. Hierfür müssen weitere Abstimmungen mit dem Verbund, den Verbundgremien und den benachbarten Aufgabenträgern erfolgen. Ebenso müssen weitere betroffene Verkehrsunternehmen, wie die Regionalbahn Schleswig-Holstein, einbezogen werden. Die nachfolgenden Maßnahmenempfehlungen ermöglichen im ersten Schritt die Positionierung der Lübecker Bürgerschaft. Mit den konkreten Forderungen der HL können im nächsten Schritt Abstimmungen mit anderen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen stattfinden und Entscheidungen über die Weiterentwicklung des Tarifs vorangetrieben werden. Die tarifliche und vertriebliche Umsetzung wird von den entsprechenden Stellen im Verbund organisiert.

### 5.1 Datengrundlagen

Für die Bewertung der entwickelten Maßnahmen wurden die Verkaufsdaten des Teilkonzerns (TK) SL aus dem Jahr 2019 verwendet. Neben den Fahrgelderlösen

wurden Informationen zu weiteren Positionen zur Finanzierung, wie Kommunalisierungsmittel, Ausgleichszahlungen SGB IX, Betriebskostenzuschüsse, sonstige Einnahmen und der Verlustausgleich SWLH (aus dem Jahr 2018) verwendet. Darüber hinaus flossen Leistungskennzahlen, wie z. B. Fahrplankilometer, Personenkilometer und Platzkilometer (2018) in die Gesamtbetrachtung ein. Alle Maßnahmen wurden zum Preisstand 01.08.2019 bewertet (Preistafel siehe Anlage 1).

## 5.2 Gestaltungsebenen

Die Bewertung der Prüfaufträge und die Entwicklung der Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Tarifs erfolgten in drei Kategorien:

- **Räumliche Tarifstruktur:** Prüfung der Anpassung der Tarifzonen zur Vereinfachung, Vereinheitlichung und Erhöhung der „Gerechtigkeit“
- **Sortiment und Preise:** Prüfung von neuen Ticketangeboten und Preissenkungen inkl. des 365 EUR-Tickets
- **Digitale Tarifoptionen:** Grobkonzept eines eTarifs als komplementäres Tarifprodukt zur Lösung der identifizierten Probleme bzw. Beseitigung der Schwächen des konventionellen Tarifs

### *Zusammenwirken der Maßnahmen*

Die entwickelten Maßnahmen auf den drei Ebenen können nicht isoliert voneinander betrachtet werden. Eine abschließende Beurteilung des Gesamtpaketes ist aufgrund der Überschneidung von Einzelmaßnahmen notwendig. Auf der Ebene »Sortiment und Preise« hängen preisstufenunabhängige Angebote (Pauschalpreistickets) für die Region Lübeck mit der räumlichen Tarifstruktur zusammen. Ein digitaler Tarif benötigt für die Preisbildung keine Tarifzonen. Hier wird deutlich, dass Entscheidungen über geeignete Tarifmaßnahmen immer mit einem Zielbild und einer Migrationsstrategie verknüpft werden sollten. Insbesondere die Digitalisierung erfordert ein intelligentes Aussteuern der analogen und digitalen Tarifwelt. In den kommenden 10 bis 20 Jahren wird es erforderlich sein, die Tarifweiterentwicklung wesentlich flexibler, agiler und dynamischer anzugehen.

### *Verbundzugehörigkeit*

Die Frage nach der geeigneten Verbundzugehörigkeit (HVV-, SH-Tarif oder andere) wird, wie in Kapitel 4.3 erläutert, parallel für die einzelnen Maßnahmen untersucht und im Anschluss bewertet.

## 5.3 Tarifzonenstruktur

Folgende vier Modelle einer veränderten räumlichen Tarifstruktur wurden untersucht:

- Variante A: Einheitstarif für die »Region Lübeck«
- Variante B: Wegfall der Preisstufe 3
- Variante C1: Differenzierung innerhalb Zone 6000 / Einheitliche Preisbildung
- Variante C2: Auflösung der Zone 6000 / Einheitliche Preisbildung

Die in den einzelnen Abschnitten getroffenen Annahmen gelten, sofern nicht an gegebener Stelle differenziert, gleichermaßen für die beiden Tarifstrukturen SH- und HVV-Tarif. Alle genannten Preise beziehen sich auf den Preisstand 01.08.2019.

Weiterhin ist zu beachten, dass durch die Einpassung in den HVV-Tarif einige Status quo-Tarifprodukte, wie die Mehrfahrtenkarte oder die Wochentickets für Schüler und Auszubildene wegfallen würden. Sie sind daher in den HVV-Preistafeln nicht dargestellt.

### 5.3.1 Variante A: Einheitstarif für die »Region Lübeck«

Beschreibung und  
Preisbildung

In diesem Modell würde in der gesamten Region Lübeck eine Einheitspreisstufe, im SH-Tarif zusätzlich mit vorgelagerter Kurzstrecke, gelten. Ein realistisches Preisniveau wäre die heutige Preisstufe 2 des SH-Tarifs. Die heutigen Preisstufen 1 und 3 würden entfallen. Für die Variante HVV-Tarif würde der 1-Zonen-Preis gelten.

SH-Tarif	K	<del>PST 1</del>	PST 2	<del>PST 3</del>
Einzelkarte	1,80 €	1,80 €	2,60 €	3,20 €
Einzelkarte Kind	1,10 €	1,10 €	1,50 €	1,90 €
Einzelkarte Gruppe		1,65 €	2,35 €	2,90 €
Einzelkarte Gruppe Kind		1,00 €	1,35 €	1,75 €
Mehrfahrtenkarte		6,40 €	9,20 €	11,40 €
Mehrfahrtenkarte Kind		3,90 €	5,40 €	6,80 €
Tageskarte		5,20 €	7,80 €	9,60 €
Kleingruppenkarte		9,90 €	14,00 €	17,50 €
Wochenkarte		14,00 €	21,10 €	27,10 €
Wochenkarte Schüler/Auszubildene		10,90 €	16,50 €	21,20 €
Monatskarte		40,60 €	61,00 €	78,40 €
Monatskarte Abo		33,83 €	50,83 €	65,33 €
Monatskarte Schüler/Auszubildene		31,60 €	47,50 €	61,00 €
Monatskarte Abo Schüler/Auszubildene		27,82 €	41,82 €	53,70 €

Tabelle 3: Preistafel für den Einheitstarif, SH-Tarif, Preisstand 01.08.2019

HVV-Tarif	1 Zone
Einzelkarte	2,30 €
Einzelkarte Kind	1,30 €
Tageskarte	7,80 €
Kleingruppenkarte	12,20 €
Wochenkarte	17,90 €
Monatskarte	52,50 €
Monatskarte Abo	42,80 €
Monatskarte Schüler/Auszubildene	39,10 €
Monatskarte Abo Schüler/Auszubildene	32,10 €

Tabelle 4: Preistafel für den Einheitstarif, HVV-Tarif, Preisstand 01.08.2019

#### Getroffene Annahmen

Alle Fahrten, die heute mit Preisstufe 3 zurückgelegt werden, fallen in diesem Modell in die Preisstufe 2. Alle Fahrten mit Mehrfahrtenkarten der heutigen Preisstufe 1 gehen in die Kurzstrecke über. Nachfrageveränderungen wurden mit einer Preiselastizität der Nachfrage von -0,3 (anerkannter Durchschnittswert für Nachfragesensitivitäten im ÖPNV) berechnet.

#### Nachfrage- und Einnahmenwirkungen

Mit Einführung eines Einheitstarifs in Lübeck könnte die Nachfrage im SH-Tarif um ca. 0,7 Mio. Fahrten pro Jahr gesteigert werden (+3,2%). Die Einnahmen würden um 2,2 Mio. € geringer ausfallen. Das entspricht einem Rückgang von 8,2%. Verglichen dazu können mit dem HVV-Tarif 1,6 Mio. zusätzliche Fahrgäste (+6,9%) gewonnen werden. Die Einnahmen würden dabei um insgesamt 4,5 Mio. € (-16,7 %) sinken.

#### Bewertung

Der Einheitstarif verursacht im großen Stil Mitnahmeeffekte wegen der hohen Bedeutung der Preisstufe 3, vor allem im Zeitkartensegment. Hier sind zwar auch Nachfragesteigerungen zu erwarten, die jedoch in einem ungünstigen Verhältnis zum erwarteten Nutzen stehen. Der Einheitstarif zöge ein tarifstrukturelles Problem nach sich: Die Preissprünge beim Verlassen der Region Lübeck aus seinen Randbereichen würden massiv steigen (Preiserhöhung von Preisstufe 2 auf Preisstufe 3 des SH- bzw. HVV-Tarifs). Aufgrund der hohen Mindereinnahmen, die bei diesem Modell entstehen, wird der Einheitstarif nicht empfohlen.

### 5.3.2 Variante B: Wegfall der Preisstufe 3

#### Beschreibung und Preisbildung

Bei diesem Modell entfällt die Preisstufe 3. Der Unterschied zum Einheitstarif (Modell A) ist, dass die Preisstufe 1 bestehen bleibt und somit auch die Zoneneinteilung innerhalb Lübecks. Die Preisstufe 2 wäre im Gesamtnetz »Region Lübeck« gültig. Es wird, wie in Modell A, vom heutigen Preisniveau in der Preisstufe 2 ausgegangen, da eine überdurchschnittliche Preissteigerung für die Fahrgäste, die heute die Preisstufe 2 nutzen, nicht vermittelbar ist.

SH-Tarif	K	PST 1	PST 2	<del>PST 3</del>
Einzelkarte	1,80 €	1,80 €	2,60 €	3,20 €
Einzelkarte Kind	1,10 €	1,10 €	1,50 €	1,90 €
Einzelkarte Gruppe		1,65 €	2,35 €	2,90 €
Einzelkarte Gruppe Kind		1,00 €	1,35 €	1,75 €
Mehrfahrtenkarte		6,40 €	9,20 €	11,40 €
Mehrfahrtenkarte Kind		3,90 €	5,40 €	6,80 €
Tageskarte		5,20 €	7,80 €	9,60 €
Kleingruppenkarte		9,90 €	14,00 €	17,50 €
Wochenkarte		14,00 €	21,10 €	27,10 €
Wochenkarte Schüler/Auszubildene		10,90 €	16,50 €	21,20 €
Monatskarte		40,60 €	61,00 €	78,40 €
Monatskarte Abo		33,83 €	50,83 €	65,33 €
Monatskarte Schüler/Auszubildene		31,60 €	47,50 €	61,00 €
Monatskarte Abo Schüler/Auszubildene		27,82 €	41,82 €	53,70 €

Tabelle 5: Preistafel für Variante B (ohne Preisstufe 3), SH-Tarif, Preisstand 01.08.2019

Im HVV-Tarif kämen entsprechend der 1-Zonen- und der 2-Zonen-Preis zur Anwendung.

HVV-Tarif	1 Zone	2 Zonen
Einzelkarte	2,30 €	3,00 €
Einzelkarte Kind	1,30 €	
Tageskarte	7,80 €	
Kleingruppenkarte	12,20 €	
Wochenkarte	13,70 €	17,90 €
Monatskarte	52,50 €	68,20 €
Monatskarte Abo	42,80 €	55,90 €
Monatskarte Schüler/Auszubildene	39,10 €	51,10 €
Monatskarte Abo Schüler/Auszubildene	32,10 €	41,90 €

Tabelle 6: Preistafel für Variante B (ohne Preisstufe 3), HVV-Tarif, Preisstand 01.08.2019

Getroffene Annahmen

Alle Fahrten, die heute mit Preisstufe 3 zurückgelegt werden, fallen in diesem Modell in die Preisstufe 2. Ansonsten gibt es keine Veränderungen. Nachfrageveränderungen wurden mit einer Preiselastizität der Nachfrage von -0,3 berechnet.

*Nachfrage- und  
Einnahmewirkungen*

Durch den Wegfall der Preisstufe 3 im SH-Tarif in Lübeck könnte die Nachfrage um ca. 0,8 Mio. Fahrten pro Jahr gesteigert werden (+3,6%). Die Einnahmen würden um 2,4 Mio. € geringer ausfallen. Das entspricht einem Rückgang von 8,7%. Die Auswertung für den HVV ergibt eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 0,2 Mio. Fahrten (+0,8%). Gleichzeitig würden die Einnahmen um 0,3 Mio. € sinken, ein Rückgang um 0,9 %.

*Bewertung*

Auch die Variante B verursacht im SH-Tarif im großen Stil Mitnahmeeffekte wegen der hohen Bedeutung der Preisstufe 3. Hier sind auch Nachfragesteigerungen zu erwarten, die aber in einem ähnlich schlechten Verhältnis zum erwarteten Nutzen stehen wie in Variante A. Im HVV-Tarif würden die Kundinnen und Kunden, die heute Preisstufe 3 zahlen müssen, profitieren. Für alle anderen würde es teurer werden. Daher ist auch Variante B nicht zu empfehlen.

### 5.3.3 Variante C1: Differenzierung innerhalb Zone 6000 / Einheitliche Preisbildung

*Beschreibung und  
Preisbildung*

In der Variante C1 werden die Preisbildungsregeln vereinheitlicht. Die Ausnahme, dass in Kernzone 6000 Preisstufe 2 anstatt Preisstufe 1 gilt, wird aufgehoben. Die Tarifzongrenze zwischen Stockelsdorf und Lübeck entfällt zum Zwecke der Angleichung der Preis-Leistungs-Verhältnisse. Weitere weniger relevante Tarifzongrenzen entfallen ebenfalls. Für alle Fahrten innerhalb einer Tarifzone gilt Preisstufe 1. Auf einigen Fahrtbeziehungen reduziert sich der Preis von Preisstufe 2 auf Preisstufe 1, auf weiteren Relationen von Preisstufe 3 auf Preisstufe 2 (Abb. 6). Die heutige Preistafel mit drei Preisstufen bleibt unverändert. Die Bedeutung der Kurzstrecke nimmt ab. Sie kann aber zur Abfederung von Preishärten an den Tarifzongrenzen beibehalten werden.

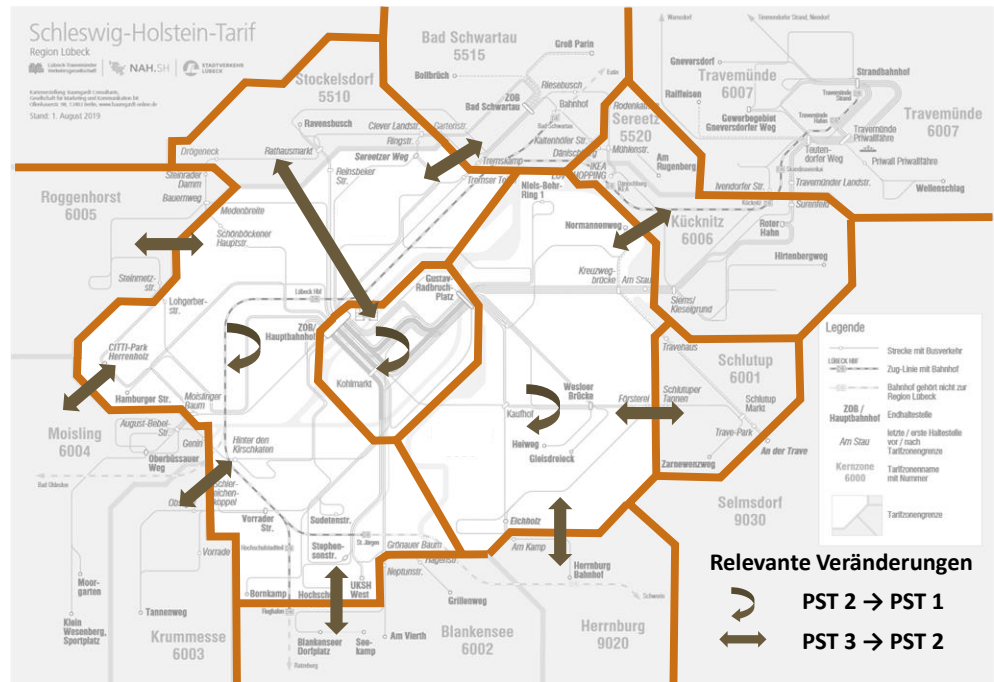


Abb. 6: Vorschlag für den Tarifzonen-Zuschnitt in Variante C1 (Grobkonzept)

Im HVV-Tarif kämen drei Preisstufen zur Anwendung (1 Zone, 2 Zonen und 1-2 Ringe). Da es eine Preisstufe für 3 Zonen im HVV-Tarif nicht gibt, wird stellvertretend die Preisstufe 1-2 Ringe. Sie wäre auch über die Stadtgrenzen hinaus gültig, z. B. von Lübeck nach Reinfeld.

	1 Zone	2 Zonen	1-2 Ringe
Einzelkarte	2,30 €	3,00 €	3,30 €
Einzelkarte Kind		1,30 €	
Tageskarte		7,80 €	
Kleingruppenkarte		12,20 €	
Wochenkarte	13,70 €	17,90 €	25,00 €
Monatskarte	52,50 €	68,20 €	95,20 €
Monatskarte Abo	42,80 €	55,90 €	78,10 €
Monatskarte Schüler/Auszubildene	39,10 €	51,10 €	
Monatskarte Abo Schüler/Auszubildene	32,10 €	41,90 €	

Tabelle 7: HVV-Preistafel für die Varianten C1 und C2 (Ausschnitt Kernsortiment), Preisstand 01.08.2019

*Getroffene Annahmen*

Da keine Quelle-Ziel-Informationen zur Verfügung standen, mussten Annahmen für die Preisstufen-Wechsler getroffen werden. Die zentralen Annahmen betreffen die Quote an Fahrten, für die Variante C1 Preissenkungen mit sich bringt. Es wurde

unterstellt, dass jeweils 10% aller Fahrten von der Preisstufe 3 in die Preisstufe 2 und von der Preisstufe 2 in die Preisstufe 1 fallen.

*Nachfrage- und  
Einnahmewirkungen*

Mit Einführung der Variante C1 könnte die Nachfrage im SH-Tarif um ca. 0,2 Mio. Fahrten pro Jahr gesteigert werden (+0,8%). Die Einnahmen würden um 0,5 Mio. € geringer ausfallen. Das entspricht einem Rückgang von 1,9%. Im HVV-Tarif würden durch Preissteigerungen jährlich 0,5 Mio. Fahrten wegfallen (-2,3%), bei einer Erlössteigerung von 1,4 Mio. € (+5,3%).

*Bewertung*

Diese Variante zielt auf die Anforderung aus den Bürgerschaftsbeschlüssen ab, die Ungleichbehandlung von Fahrgästen für Binnenfahrten in den Stadtteilen zu beseitigen. Die Preis-Leistungs-Gerechtigkeit wird insgesamt erhöht. Mit Ausnahme der Fahrten von und nach Stockelsdorf gibt es aber keine preisliche Entlastung der Fahrgäste aus den an die Zone 6000 angrenzenden Stadtteilen in die Innenstadt. Das Verhältnis zwischen erwarteter Nachfragesteigerung und Erlösveränderung kann als akzeptabel angesehen werden. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass die neue kleine Kernzone um die Altstadt zu aufwändigeren Vertriebsprozessen führt und sich die Einfachheit und Übersichtlichkeit verschlechtert. Für einen geringen Nachfrageeffekt sind größere strukturelle und technische Anpassungen erforderlich, die auch mit entsprechendem Kommunikationsaufwand verbunden sind.

### 5.3.4 Variante C2: Auflösung der Zone 6000 / Einheitliche Preisbildung

*Beschreibung und  
Preisbildung*

Die Variante C2 basiert auf einer Neuausrichtung des Tarifzonenzuschnitts der heutigen Tarifzone 6000 und der Tarifzonen der Nachbarstadtteile. Diese Variante ist die Antwort auf die Forderung aus dem politischen Raum, die Fahrpreise für die Bewohnerinnen und Bewohner der westlich und südlich der Innenstadt gelegenen Stadtteile sowie von Schlutup preiswerter zu gestalten. Mit dem Vorschlag der Tarifzoneneinteilung (Abb. 7) zahlen diese Fahrgäste nur noch Preisstufe 2. Für Fahrten von der Innenstadt nach Kücknitz und Travemünde würde weiterhin Preisstufe 3 gelten. Das wäre durch die größeren Reiseweiten gerechtfertigt. Wie in Variante C1 ist die Preisbildung vereinheitlicht (Eine Zone = Preisstufe 1, zwei Zonen = Preisstufe 2, ab drei Zonen = Preisstufe 3). Die Kurzstreckenregelung im SH-Tarif kann beibehalten werden.

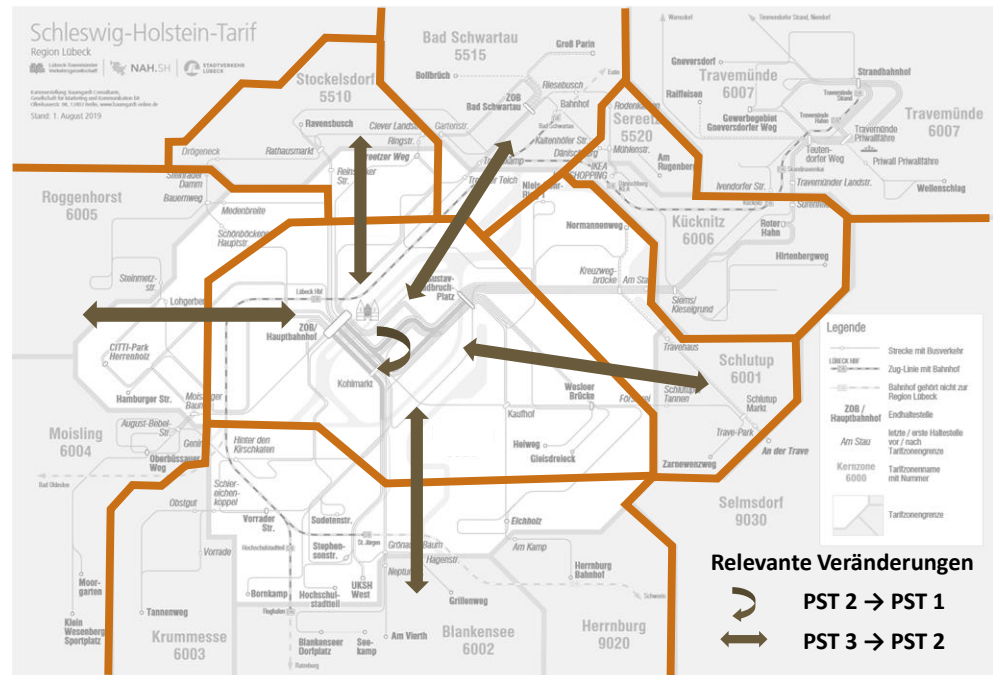


Abb. 7: Vorschlag für den Tarifzonen-Zuschnitt in Variante C2 (Grobkonzept)

#### Getroffene Annahmen

Für diese Variante wurden folgende Annahmen für die Preisstufen-Wechsler getroffen: Von Preisstufe 2 zu 1 wechseln 60% aller Fahrgäste, von Preisstufe 3 zu Preisstufe 2 80%. Alle anderen Annahmen wurden von den vorherigen Varianten übernommen.

#### Nachfrage- und Einnahmenwirkungen

Mit Einführung der Variante C2 in Lübeck im SH-Tarif könnte die Nachfrage um ca. 1,2 Mio. Fahrten pro Jahr gesteigert werden (+5,2%). Die Einnahmen würden um 3,6 Mio. € pro Jahr geringer ausfallen. Das entspricht einem Rückgang von 13,1%. Im HVV-Tarif ergeben sich durch die höheren Preise nur 0,4 Mio. zusätzliche Fahrgäste (+1,8 %) bei einem Erlösrückgang von 1,0 Mio. € (-3,6%).

#### Bewertung

Mit der Variante C2 kann die politische Forderung aus den Beschlüssen der Bürgerschaft, die Preise auf bestimmten Relationen zu senken umgesetzt werden. Mindereinnahmen von 3,6 Mio. € im SH-Tarif pro Jahr sind andererseits ein hoher Preis für den kommunalen Haushalt. Der Nachfrageeffekt wird mit hoher Wahrscheinlichkeit einmalig sein. Von der Erschließung eines größeren Potenzials ist nicht auszugehen. Dies kann besser über die Sortimentsgestaltung und einen digitalen Tarif realisiert werden. Die Änderung der Tarifzonenstruktur bedarf, wie bei Variante C1, einer aufwändigen Umstellung des Vertriebs. Hinzu kommen die Nachteile aus den Varianten A und B, bei denen der Preissprung für Fahrten von den Lübecker Randlagen über die Region Lübeck hinaus höher ausfällt als heute.

### 5.3.5 Fazit zur Tarifzonenstruktur

#### Zusammenfassung

In der nachfolgenden Tabelle sind die Nachfrage- und Einnahmeneffekte für die vier untersuchten Varianten gegenübergestellt:

Variante	Nachfrage-Effekt (Mio. Fahrgäste)		Einnahmen-Effekt (Mio. €)	
	SH-Tarif	HVV-Tarif	SH-Tarif	HVV-Tarif
A: Einheitstarif	+0,7 (+3,2%)	+1,6 (+ 6,9%)	-2,2 (-8,2%)	-4,5 (-16,7%)
B: Wegfall Preisstufe 3	+0,8 (+3,6%)	+0,2 (+0,8%)	-2,4 (-8,7%)	-0,3 (-0,9%)
C1: Differenzierung innerhalb Zone 6000 / Einheitliche Preisbildung	+0,2 (+0,8%)	-0,5 (-2,3%)	-0,5 (-1,9%)	+1,4 (+5,3%)
C2: Auflösung Zone 6000 / Einheitliche Preisbildung	+1,2 (+5,2%)	+0,4 (+1,8%)	-3,6 (-13,1%)	-1,0 (-3,6%)

Tabelle 8: Übersicht über die Nachfrage- und Einnahmeneffekte der untersuchten Tarifzonen-Varianten

#### Vergleich der Tarife

Ein Vergleich der Maßnahmen zur Anpassung der räumlichen Tarifstruktur zeigt ein heterogenes Bild. Beim Einheitstarif (Variante A) wäre der Nachfrage-Effekt mit HVV-Tarif durch die günstigen 1-Zonen-Preise mehr als doppelt so hoch, aber gleichzeitig steigen auch die Mindereinnahmen. Bei den Varianten mit weiterhin drei Preisstufen (C1 und C2) sind die Nachfrage- und Mindereinnahmen-Effekte beim HVV deutlich geringer ausgeprägt. Diesen Effekten stehen jedoch die mit dem HVV-Tarif verbundenen generellen Preissteigerungen entgegen.

#### Empfehlung

Alles in allem ist es eine politische Entscheidung, die Tarifzonenstruktur in der Region Lübeck zu ändern. Aus Gutachtersicht wird aufgrund der unausgewogenen Kosten-Nutzen-Relation davon abgeraten. Stattdessen empfehlen wir, verstärkt auf

- digitale Tariflösungen zu setzen (siehe Kapitel 5.6),
- gezielt Angebotslücken im Tarifsortiment zu schließen (siehe Kapitel 5.4)
- und differenzierte und zielgerichtete Angebotsausweitungen vorzunehmen.

Für den Fall, dass eine Änderung im Sinne der Prüfaufträge / Beschlüsse politisch unabdingbar gewünscht ist, würde das Modell C2 im SH-Tarif die höchste Steigerung der Fahrgastzahlen erreichen. Der Einheitstarif (Variante A) im HVV-Tarif hätte einen noch größeren Effekt auf die Fahrt-zahlen ist jedoch erst im Zuge einer HVV-Tarif Einführung umsetzbar und zudem mit den höchsten Kosten verbunden.

## 5.4 Sortiment und Preise

Die Überprüfung des Sortiments des SH-Tarifs in der Region Lübeck und der Vergleich mit Tarifangeboten in anderen Verkehrsverbänden, insbesondere auch mit dem HVV, zeigt einige Angebotslücken und Potenziale zur Vereinfachung. Folgende Maßnahmen wurden näher untersucht, kalkuliert und bewertet:

- Pauschalierung von Kindertickets
- Einführung einer 9-Uhr-Tageskarte
- Pauschalierung der Kleingruppenkarte
- Einführung einer 9-Uhr-Monatskarte
- Großzügigere Mitnahmeregelungen
- Einführung einer BusCard 50
- Einführung eines 365 EUR-Tickets

Die einzelnen Maßnahmen werden im Folgenden näher beschrieben. Im HVV-Tarif sind diese Ticketarten bereits vorhanden. Eine Preisgestaltung ist daher nicht möglich. Im SH-Tarif wird davon ausgegangen, dass bei einer Neueinführung eine Preisvorgabe gemacht werden kann. Die Umsetzung in der vorgeschlagen Preishöhe ist daher einem Umsetzungsrisiko unterworfen.

### 5.4.1 Pauschalierung Kindertickets

#### Konzept

Neben der kinder- und familienfreundlichen Ausrichtung der Mitnahmeregelungen bei Zeitkarten gibt es in einigen Verkehrsverbänden pauschale und günstige Einzel- und Mehrfahrentickets für Kinder. Ein Kinderticket im HVV-Großbereich Hamburg kostet beispielsweise pauschal 1,30 € (Tarifstand 01.08.2019). Daher liegt es auf der Hand, auch für die Region Lübeck ein solches Angebot zu prüfen. Grundsätzlich kommt eine Preisspanne zwischen 1,00 € und 1,50 € in Frage. Attraktiv und wirtschaftlich vertretbar innerhalb des Tarifportfolios des SH-Tarifs erscheint jedoch ein Preis von 1,10 € (höchstens jedoch 1,20 €) zu sein. Da die Preisvorgabe im HVV festgelegt ist, wird hierbei mit einem Pauschalpreis von 1,30 € gerechnet. Ein Rabatt für die Mehrfahrtenkarte im SH-Tarif ist nicht vorgesehen. Hier wird der vierfache Einzelticket-Preis angesetzt (Tabelle 9).

SH-Tarif	K	PST 1	PST 2	PST 3
Einzelkarte	1,80 €	1,80 €	2,60 €	3,20 €
Einzelkarte Kind	<del>1,10 €</del>	<del>1,10 €</del>	<del>1,50 €</del>	<del>1,90 €</del>
	<b>1,10 €</b>			
Einzelkarte Gruppe		1,65 €	2,35 €	2,90 €
Einzelkarte Gruppe Kind		<del>1,00 €</del>	<del>1,35 €</del>	<del>1,75 €</del>
	<b>1,10 €</b>			
Mehrfahrtenkarte		6,40 €	9,20 €	11,40 €
Mehrfahrtenkarte Kind		<del>3,90 €</del>	<del>5,40 €</del>	<del>6,80 €</del>
	<b>4,40 €</b>			
Tageskarte		5,20 €	7,80 €	9,60 €
Kleingruppenkarte		9,90 €	14,00 €	17,50 €
...		...	...	...

Tabelle 9: Pauschalpreise für Kindertickets, SH-Tarif, Preisstand 01.08.2019

HVV-Tarif	1 Zone	2 Zonen	1-2 Ringe
Einzelkarte	2,30 €	3,00 €	3,30 €
Einzelkarte Kind	<b>1,30 €</b>		
Tageskarte	7,80 €		
Kleingruppenkarte	12,20 €		
...	...	...	...

Tabelle 10: Pauschalpreise für Kindertickets, HVV-Tarif, Preisstand 01.08.2019

*Getroffene Annahmen*

Nachfragesteigerungen wurden mit einer Preiselastizität der Nachfrage von -0,3 bewertet. Die Preiselastizität der Nachfrage ist ein Maß für die Reaktion der Nachfrage auf Preisveränderungen. Sie wird berechnet, indem die prozentuale Änderung der nachgefragten Menge eines Gutes oder einer Dienstleistung durch die prozentuale Veränderung des Preises geteilt wird (Elastizität  $e = \text{Delta Nachfrage [\%]} / \text{Delta Preis [\%]}$ ). Der Preis sinkt z. B. von 1,90 € auf 1,50 €, also um -21 %, und die nachgefragte Menge steigt um 6,3%.

Mit der Preissenkung und Pauschalierung von Kindertickets ist zu erwarten, dass sich partiell auch das Mobilitätsverhalten der Eltern verändert. Eine abgeleitete zusätzliche Nachfragesteigerung bei den Eltern wurde aber nicht berücksichtigt, da der Effekt nicht quantifizierbar ist.

*Nachfrage- und Einnahmewirkungen*

Mit Einführung eines pauschalen Kindertickets in Lübeck im SH-Tarif könnte die Nachfrage um ca. 54.000 Fahrten pro Jahr gesteigert werden (+0,2%). Die Einnahmen würden um 231 Tsd. € pro Jahr geringer ausfallen. Das entspricht einem Rückgang von 0,8%. Bei einem Preis von 1,20 € beträgt der Einnahmerückgang ca. 173 Tsd. €.

Im HVV ergibt sich eine Steigerung der Fahrtenzahl von 26.000 Fahrten (+0,1%) bei gleichzeitigen Mindereinnahmen von 113 Tsd. € (-0,4%). Sonstige Effekte aus der Einpassung der Stadt Lübeck in den HVV-Tarif wurden an dieser Stelle nicht berücksichtigt.

#### Bewertung

Die Einführung eines pauschalen Kindertickets wird empfohlen. Neben den hier berechneten Effekten dürfte sich der positive Image-Effekt und die abgeleitete zusätzliche Nachfrage bei den Eltern zusätzlich umsatzsteigernd bemerkbar machen. Im HVV-Tarif sind die Kindertickets bereits pauschaliert. Durch den geringeren Preis von 1,10 € fällt der Nachfrageeffekt in SH-Tarif höher aus.

### 5.4.2 Einführung einer 9-Uhr-Tageskarte

#### Konzept

Im SH-Tarif-Portfolio fehlt ein Angebot für die Nebenverkehrszeiten, das auf den Besorgungs- und Freizeitverkehr (Einheimische und Touristen) ausgerichtet ist. Die 9-Uhr-Tageskarte ist ein solches Angebot, das diese Lücke schließen kann. Sie soll zusätzlich zu der bestehenden Tageskarte angeboten werden. Wegen der zeitlichen Einschränkung (montags bis freitags erst ab 9 Uhr gültig, am Wochenende ganztägig) muss der Preis niedriger sein als die günstigste reguläre Tageskarte. Es wird ein Preis von 4,90 € für den SH-Tarif vorgeschlagen. Im HVV-Tarif kostet die 9-Uhr-Tageskarte 6,50 €.

SH-Tarif	K	PST 1	PST 2	PST 3
Einzelkarte	1,80 €	1,80 €	2,60 €	3,20 €
Einzelkarte Kind	1,10 €	1,10 €	1,50 €	1,90 €
Einzelkarte Gruppe		1,65 €	2,35 €	2,90 €
Einzelkarte Gruppe Kind		1,00 €	1,35 €	1,75 €
Mehrfahrtenkarte		6,40 €	9,20 €	11,40 €
Mehrfahrtenkarte Kind		3,90 €	5,40 €	6,80 €
Tageskarte		5,20 €	7,80 €	9,60 €
<b>9-Uhr-Tageskarte</b>		<b>4,90 €</b>		
Kleingruppenkarte		9,90 €	14,00 €	17,50 €
...		...	...	...

Tabelle 11: Integration einer pauschalen 9-Uhr-Tageskarte in das Bartarif-Portfolio (SH-Tarif), Preisstand 01.08.2019

HVV-Tarif	1 Zone	2 Zonen	1-2 Ringe
Einzelkarte	2,30 €	3,00 €	3,30 €
Einzelkarte Kind	1,30 €		
Tageskarte	7,80 €		
<b>9-Uhr-Tageskarte</b>	<b>6,50 €</b>		
Kleingruppenkarte	12,20 €		
...	...	...	...

Tabelle 12: Pauschale 9-Uhr-Tageskarte im Bartarif-Portfolio des HVV-Tarifs, Preisstand 01.08.2019

#### Getroffene Annahmen

Die Quoten, wie viele Fahrgäste zur 9-Uhr-Tageskarte wechseln, sind abhängig von den Vergleichspreisen der jeweiligen Ticketart und Preisstufe (Tabelle 13 für den SH-Tarif, Tabelle 14 für den HVV-Tarif). Eine weitere Annahme betrifft die Neukundinnen und Neukunden. Es wird angenommen, dass im SH-Tarif 10 % Neukundinnen und Neukunden in den wanderungsrelevanten Sortimenten generiert werden. Diese Annahme ist sehr konservativ getroffen und dürfte in der Realität höher ausfallen, da das Angebot das Potenzial hat, auch neue Zielgruppen zu erschließen. Für den HVV gilt die Annahme nur für den Wechsel von der Tageskarte zur 9-Uhr-Tageskarte. Da der Preis von 6,50 € im Vergleich zu der Variante im SH-Tarif mit 4,90 € wenig attraktiv ist, wird es kaum Wechsler vom Bartarif geben. Daher wird für die Zahl der Neukundinnen und Neukunden von einer sehr geringen Steigerung von 1 % ausgegangen.

SH-Tarif	K	PST 1	PST 2	PST 3
Einzelkarte	--	--	50%	50%
Mehrfahrtenkarte		--	--	50%
Tageskarte		70%	70%	70%

Tabelle 13: Annahmen zur Wanderung in die 9-Uhr-Tageskarte, SH

HVV-Tarif	1 Zone	2 Zonen	1-2 Ringe
Einzelkarte	--	--	--
Mehrfahrtenkarte	--	--	--
Tageskarte	70%	70%	70%

Tabelle 14: Annahmen zur Wanderung in die 9-Uhr-Tageskarte, HVV

#### Nachfrage- und Einnahmewirkungen

Mit Einführung der 9-Uhr-Tageskarte nach SH-Tarif in Lübeck könnte die Nachfrage um ca. 275.000 Fahrten pro Jahr gesteigert werden (+1,2%). Auch die Einnahmen würden steigen, und zwar um 131 Tsd. € pro Jahr. Das entspricht immerhin einer Steigerung von 0,5%. Mit dem HVV-Tarif wären die Auswirkungen geringer. Die

Fahrtenanzahl würde um 11.000 p. a. steigen, bei gleichzeitigen Mehreinnahmen von 143 Tsd. €.

#### Bewertung

Die geringen Nachfrageeffekte im HVV-Tarif lassen sich auf die Preise der 9-Uhr-Tageskarte zurückführen. Diese sind, verglichen mit den Einzelfahrscheinen für ein und zwei Zonen, relativ hoch.

Im SH-Tarif hingegen füllt das Angebot durch den niedrigen Preis eine wichtige Angebotslücke für Selten- und Gelegenheitsfahrende. Die Einführung einer 9-Uhr-Tageskarte wird daher dringend empfohlen. Das Angebot ist preislich attraktiv, einfach zu kommunizieren und entlastet die Verkaufsvorgänge.

### 5.4.3 Pauschalierung der Kleingruppenkarte

#### Konzept

Die Kleingruppenkarte im SH-Tarif ist ein Angebot für den Freizeitverkehr in Nebenverkehrszeiten (gleiche Gültigkeitszeiten wie das vorgeschlagene 9-Uhr-Tagesticket). Zur Attraktivierung und Vereinheitlichung wird auch hier eine Pauschalierung zum Preis vom 9,60 € vorgeschlagen (Tabelle 15). Zum Vergleich: Die 9-Uhr-Tageskarte im HVV Großbereich Hamburg wird zum Preis von 12,20 € angeboten (Preisstand 01.08.2019).

SH-Tarif	K	PST 1	PST 2	PST 3
Einzelkarte	1,80 €	1,80 €	2,60 €	3,20 €
Einzelkarte Kind	1,10 €	1,10 €	1,50 €	1,90 €
Einzelkarte Gruppe		1,65 €	2,35 €	2,90 €
Einzelkarte Gruppe Kind		1,00 €	1,35 €	1,75 €
Mehrfahrtenkarte		6,40 €	9,20 €	11,40 €
Mehrfahrtenkarte Kind		3,90 €	5,40 €	6,80 €
Tageskarte		5,20 €	7,80 €	9,60 €
9-Uhr-Tageskarte		4,90 €		
Kleingruppenkarte		<del>9,90 €</del>	<del>14,00 €</del>	<del>17,50 €</del>
		9,60 €		
...		...	...	...

Tabelle 15: Vorschlag zur Pauschalierung der Kleingruppenkarte, SH-Tarif, Preisstand 01.08.2019

HVV-Tarif	1 Zone	2 Zonen	1-2 Ringe
Einzelkarte	2,30 €	3,00 €	3,30 €
Einzelkarte Kind	1,30 €		
Tageskarte	7,80 €		
9-Uhr-Tageskarte	6,50 €		
Kleingruppenkarte	<b>12,20 €</b>		
...	...	...	...

Tabelle 16: Pauschale Kleingruppenkarte im HVV-Tarif, Preisstand 01.08.2019

#### Getroffene Annahmen

Durch die Vergünstigung und Vereinfachung der Kleingruppenkarte gehen wir von einer Verdoppelung der Nutzungszahlen, ausgehend von einem niedrigen Nachfrageniveau im Status quo (fünfstellige Fahrtenzahl pro Jahr), aus. Dies ist im Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden, die ein solches Produkt anbieten, eine konservative Annahme. Des Weiteren ist in der Kalkulation unterstellt worden, dass die Pauschalierung der Kleingruppenkarte mit der Einführung der 9-Uhr-Tageskarte einhergeht. Daher werden weitere theoretische Wanderungen durch die 9-Uhr-Tageskarte „abgefangen“ (z. B. Hin- und Rückfahrt 2 Personen PST 3) und sind dort kalkuliert. Für den HVV gelten dieselben Annahmen.

#### Nachfrage- und Einnahmewirkungen

Mit Einführung der pauschalen Kleingruppenkarte in Lübeck könnte die Nachfrage um ca. 90.000 Fahrten pro Jahr gesteigert werden. Auch die Einnahmen würden in geringem Maße steigen (40 Tsd. € pro Jahr). Im HVV-Tarif ergibt sich eine Fahrtensteigerung von 11.000 Fahrten jährlich bei Mehreinnahmen von rund 143 Tsd. €.

#### Bewertung

Die Pauschalierung der Kleingruppenkarte ist eine logische Konsequenz, sofern eine 9-Uhr-Tageskarte, wie vorgeschlagen, eingeführt wird. Im SH-Tarif ist die Kleingruppenkarte für 9,60 € für die gesamte Region Lübeck ein attraktives Angebot für Familien, Feriengäste und Tagestouristen und ergänzt das bestehende Portfolio optimal. Eine Umsetzung wird empfohlen.

Im HVV-Tarif ist die Kleingruppenkarte bereits zum Pauschalpreis von 12,20 € enthalten. Im Vergleich zur heutigen SH-Preisstufe 1 wäre die Kleingruppenkarte damit teurer, in Preisstufe 2 nur wenig günstiger.

### 5.4.4 Einführung von 9-Uhr-Monatskarten

#### Konzept

Monatskarten und Abonnements mit einer Gültigkeit montags bis freitags ab 9 Uhr bzw. am Wochenende und an Feiertagen ohne zeitliche Einschränkung schließen eine Angebotslücke für Teilzeitbeschäftigte und für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit flexiblen Arbeitszeiten. Darüber hinaus sprechen sie Seniorinnen und Senioren an, die häufig mit Bus und Bahn unterwegs sind. Ein solches Angebot gibt es bereits im HVV-Tarif, bislang jedoch noch nicht im SH-Tarif. Es wird vorgeschlagen, 9-Uhr-Monatskarten im SH-Tarif mit einem Preisabschlag von 35% auf die regulären Monatskarten zu kalkulieren. Damit ergibt sich je nach Preisstufe ein monatlicher Preis für das Abo zwischen 22,00 € und 42,50 €. Im HVV sind 9-Uhr-

Monatskarten mit einem Rabatt von 41% kalkuliert. Das Talzeit-Abo kostet dort innerhalb des Großbereichs Hamburg zwischen 31,70 € und 53,40 € (Tarifstand 01.08.2019).

#### Varianten

Eine Variante der 9-Uhr-Karte wäre, sie ausschließlich als Abonnement anzubieten. Das hätte zur Folge, dass die Nachfrage nach diesem Angebot geringer ausfallen würde, da es viele Kundinnen und Kunden gibt, die sich nicht an ein Abo binden möchten, da ihr Mobilitätsbedarf von Monat zu Monat schwankt. Auch für die Neukundengewinnung ist die Monatskartenvariante zu empfehlen.

Eine weitere Variante wäre die Pauschalierung analog der 9-Uhr-Tageskarte und der Empfehlung für die Kleingruppenkarte. Diese Variante wurde im Rahmen des Gutachtens näher betrachtet und kalkuliert, aber von der Arbeitsgruppe abgelehnt. Die Einreihung in die Preisstufensystematik hat den Vorteil, dass die Nutzenschwellen zu den regulären Zeitkarten konstant sind. Vorteil der Pauschalierung wäre die Einfachheit und mit einem Mischpreis von unter 40,00 € für das Abonnement die Attraktivierung der Netzkarte für die Region Lübeck.

SH-Tarif		PST 1	PST 2	PST 3
...		...	...	...
Wochenkarte		14,00 €	21,10 €	27,10 €
Monatskarte		40,60 €	61,00 €	78,40 €
<b>9-Uhr-Monatskarte</b>		<b>26,40 €</b>	<b>39,70 €</b>	<b>51,00 €</b>
Monatskarte Abo		33,83 €	50,83 €	65,33 €
<b>9-Uhr-Monatskarte Abo</b>		<b>22,00 €</b>	<b>33,10 €</b>	<b>42,50 €</b>
Wochenkarte Schüler/Auszubildende		10,90 €	16,50 €	21,20 €
Monatskarte Schüler/Auszubildene		31,60 €	47,50 €	61,00 €
Monatskarte Abo Schüler/Auszubildene		27,82 €	41,82 €	53,70 €

Tabelle 17: Preisentwürfe für 9-Uhr-Monatskarten, SH-Tarif, Preisstand 01.08.2019

HVV-Tarif	1 Zone	2 Zonen	1-2 Ringe
...	...	...	...
Wochenkarte	13,70 €	17,90 €	25,00 €
Monatskarte	52,50 €	68,20 €	95,20 €
<b>9-Uhr-Monatskarte</b>	<b>38,10 €</b>	<b>43,80 €</b>	
Monatskarte Abo	42,80 €	55,90 €	78,10 €
<b>9-Uhr-Monatskarte Abo</b>	<b>31,20 €</b>	<b>35,90 €</b>	
Monatskarte Schüler/Auszubildene	39,10 €	51,10 €	
Monatskarte Abo Schüler/Auszubildene	32,10 €	41,90 €	

Tabelle 18: Preise für 9-Uhr-Monatskarten im HVV-Tarif, Preisstand 01.08.2019

#### Getroffene Annahmen

Für den Absatz bzw. den Wechsel in die 9-Uhr-Monatskarten werden für beide Tarife die folgenden Annahmen getroffen:

- 20% der Monatskarten wechseln zu 9-Uhr-Monatskarten
- 10% der (ehemaligen) 4er-Karten wechseln in die 9-Uhr-Monatskarten (50% in die Monatskarte, 50% ins Abo; Nutzungshäufigkeit 20 pro Monat)
- 5% Neukundinnen und Neukunden bezogen auf die Monatskartennutzer im SH-Tarif (Nutzungshäufigkeit 30 pro Monat)
- 2% Neukundinnen und Neukunden bezogen auf die Monatskartennutzer im HVV-Tarif (Nutzungshäufigkeit 30 pro Monat)

#### Nachfrage- und Einnahmenwirkungen

Mit Einführung der 9-Uhr-Monatskarten in Lübeck könnte die Nachfrage um ca. 271.000 Fahrten pro Jahr gesteigert werden (+1,2%). Dieser Wert bezieht sich ausschließlich auf die Neukundinnen und Neukunden. Im HVV-Tarif ergibt sich ebenfalls eine zusätzliche Fahrtenzahl von 102.000 (+0,5%). Nicht berücksichtigt ist die im SH-Tarif sehr wahrscheinliche Erhöhung der Nutzungsfrequenz der heutigen 4er-Karten Kundinnen und Kunden, die in das neue Produkt wechseln. Die Einnahmen würden aufgrund der Wechslerinnen und Wechsler (siehe Annahmen) im Saldo um rund 0,3 Mio. € (SH-Tarif), bzw. 1,1 Mio. € (HVV) pro Jahr zurückgehen.

#### Bewertung

Mit 9-Uhr-Monatskarten können Nachfragepotenziale aus den Reihen der Berufstätigen und der Seniorinnen und Senioren erschlossen werden. In vielen Verkehrsverbänden haben sie einen festen Platz eingenommen. Das Einnahmenrisiko ist gering. Außer der obligatorischen vertrieblichen Integration eines neuen Produktes entsteht kein Zusatzaufwand. Die Einführung einer 9-Uhr Monatskarte ist daher zu empfehlen.

### 5.4.5 Anpassung der Mitnahmeregelungen für Zeitkarten

#### Konzept

Monatskarten- und Abo-Inhaberinnen und -Inhaber können im Status quo an Samstagen, Sonn- und Feiertagen einen Erwachsenen zum Kinderfahrpreis und bis zu drei Kinder im Alter bis einschließlich 14 Jahre unentgeltlich mitnehmen. Die Mitnahmeregel im HVV sieht für Monatskarten und Monatskarten im Abo eine kostenlose Mitnahme einer erwachsenen Person sowie bis zu drei Kindern am Wochenende und an Feiertagen vor. Die Mitnahmeregelungen in der Hansestadt Lübeck sollten an die Regelungen des HVV-Tarifs angepasst werden: Ein Erwachsener sollte zukünftig kostenlos mitfahren können. Darüber hinaus könnte die zeitliche Gültigkeit der Mitnahmereglung, wie es in vielen anderen Verkehrsverbänden der Fall ist, auf die Woche (montags bis freitags ab 19 Uhr) ausgedehnt werden. Eine solche Regelung wird der Erfahrung nach nur im SH-Tarif möglich sein.

#### Nachfrage- und Einnahmenwirkungen

Die Nachfrage- und Einnahmen-Effekte für den SH-Tarif wurden wie folgt abgeleitet: Der Einnahmen-Effekt bei der vorgeschlagenen Regelung (drei Kinder und ein Erwachsener am Wochenende und montags bis freitags ab 19 Uhr) beträgt nach Untersuchungen anderer Verkehrsverbände etwa 3%. Es wird angenommen, dass der Effekt der heutigen Regelung etwa 2% ausmacht (Nutzenverhältnis der Mitnahme 2/3 am Wochenende, 1/3 in der Woche). Die Einnahmen aus Monatskarten und Monatskarten im Abo betragen im Status quo ca. 11 Mio. €. Die Ausweitung der Mitnahmeregelung würde somit 110.000 € Mindereinnahmen (+1%) nach sich ziehen. Wenn mit jeder verkauften Monatskarte eine zusätzliche Mitnahmefahrt generiert werden würde, hätte das eine Nachfragesteigerung von 180 Tsd. Fahrten pro Jahr zur Folge.

#### Varianten

Weitere zwei Varianten der Mitnahmereglung wurden im SH-Tarif diskutiert:

- Mitnahme nur für Abos
- Mitnahme nur an Wochenenden und Feiertagen

	sa./so./feiertags	sa./so./feiertags mo.-fr. ab 19 Uhr
nur Abo	-36 TEUR +60 Tsd. Fahrten	-75 TEUR +130 Tsd. Fahrten
Monatskarte und Abo	-55 TEUR +90 Tsd. Fahrten	-110 TEUR +180 Tsd. Fahrten

-33%
-50%

Abb. 8: Weitere Varianten für die Anpassung der Mitnahmereglung

Würde die Mitnahme nur für Abonnements gelten, reduzierten sich die Einnahmen und Nachfrageeffekte um ca. ein Drittel (Verhältnis Monatskartenverkäufe zu Aboverkäufen). Der Abschätzung der Abschläge auf die Effekte bei Gültigkeit nur am Wochenende (-50%) liegen folgende Überlegungen und Annahmen zugrunde: Die Kindermitnahme montags bis freitags ist von untergeordneter Bedeutung. Im Vordergrund dürfte hier die Mitnahme des Partners bzw. der Partnerin oder eines bzw. einer Bekannten zu Kultur- oder Freizeitveranstaltungen sein. Der Mitnahme-Effekt der Erwachsenen am Wochenende ist doppelt so ausgeprägt wie unter der Woche. Kalkulatorisch wird der Mitnahme-Effekt am Wochenende aber nur hälftig wirksam (Entfall Kinderticket).

Da die Mitnahmeregel im HVV-Tarif nicht verändert werden kann, bewegt sich der HVV-Tarif bezogen auf Abbildung 8 lediglich im linken, unteren Bereich der Grafik. Somit belaufen sich die zusätzlich generierten Fahrten auf rund 90 Tsd. bei gleichzeitigen Mindereinnahmen von 55 Tsd. €.

#### *Bewertung*

Eine Erweiterung der Mitnahmemöglichkeiten ist ein effizienter Baustein zur Attraktivierung des Tarifs für Zeitkarteninhaberinnen und Zeitkarteninhaber (Ausnahme: Schülerinnen und Schüler). Im SH-Tarif besteht zudem die Chance, diese Mitnahmeregelung nochmals auszuweiten, so dass die Mitnahme einer erwachsenen Person und drei Kindern kostenlos auch montags bis freitags bis 19 Uhr möglich ist. Es sollte keine Wegnahme der Mitnahmeregelung für Monatskarteninhaberinnen und -inhaber erfolgen. Das würde zum einen die positive Botschaft konterkarieren, zum anderen greift hier das Argument, das auch schon bei der 9-Uhr Monatskarte angeführt wurde: Die Monatskarte kann ein „Einstiegsangebot“ darstellen oder auch die bisherigen Abo-Inhaberinnen und -inhaber „auffangen“, für die sich das Abo aufgrund geänderter Rahmenbedingungen immer weniger lohnt.

#### **5.4.6 Einführung einer BusCard 50**

#### *Konzept*

Ein Beschluss der Bürgerschaft betrifft die Prüfung einer Ermäßigungskarte: „Die Ermäßigungskarte mit einem möglichen Namen wie BusCard 50, soll analog einer BahnCard 50 der Deutschen Bahn den Kunden des Stadtverkehrs Lübeck ermöglichen einen Fahrschein mit 50% Ermäßigung zu erwerben.“ Die Grundidee, über einen zweigeteilten Tarif (Festpreis und Leistungspreis) die Angebotslücke zwischen Seltennutzer bzw. -nutzerinnen und Stammkunden bzw. -kundinnen zu schließen, basiert auf der Erkenntnis, dass für Häufignutzer und -nutzerinnen, die zehn bis 20 Fahrten pro Monat absolvieren, die Preise für Einzel- und 4er-Karten oft als zu teuer empfunden werden, eine Monatskarte oder ein Abo sich aber noch nicht rentiert. Mit dem Kauf einer BusCard 50 würde der Fahrgast die Berechtigung zum Kauf von 50% rabattierten Einzelkarten erwerben.

#### *Nachfrage- und Einnahmeneffekte*

Wenn man von einem Durchschnittspreis ohne Rabatt in Höhe von 2,60 € ausgeht, müsste die Buscard 50 bei einem Fahrtenvolumen von zehn Fahrten pro Monat 156,00 € pro Jahr kosten, wenn sie einnahmenneutral kalkuliert werden soll (1,30 € x 120 Fahrten). Geht man von 10% zusätzlicher Nachfrage (höhere Nutzungsfrequenz) aus, sind es immer noch 140,00 € pro Jahr. In der Praxis werden die Kundinnen und Kunden aller Erfahrung nach nicht bereit sein, mehr als ca. 24,00 € pro Jahr für eine BusCard 50 zu investieren. Pro BusCard 50-Inhaberin bzw. -inhaber entständen dann Mindereinnahmen in Höhe von 116,00 € pro Jahr. Angenommen,

5.000 Lübeckerinnen und Lübecker erwerben eine BusCard 50, entstünden Mindereinnahmen von 580 TEUR pro Jahr. Dem stünden 60.000 zusätzliche Fahrten gegenüber.

In den Mindereinnahmen noch nicht enthalten ist die Kannibalisierung von Zeitkarten. Die Nutzenschwelle, also die Anzahl Fahrten pro Monat, ab der sich z. B. ein Abo gegenüber dem Einzelticket rentiert, würde von über 30 auf deutlich unter 20 sinken. Hier besteht das Risiko von weiteren Einnahmefällen. Die Kundin bzw. der Kunde müsste für jeden Fahrtenanlass erneut eine Kaufentscheidung treffen. Dieser Wert kann nicht quantifiziert werden, da keine Informationen über den so genannten Warenkorb der Kundinnen bzw. Kunden (u. a. Nutzungsfrequenz pro Monat) vorliegen.

#### *Bewertung*

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer BusCard 50 ist ungünstig und die Risiken, Stammkundinnen und -kunden zu verlieren groß, so dass von einer Einführung abgeraten wird. Es muss berücksichtigt werden, dass die Nutzung im Fernverkehr der Bahn eine gänzlich andere ist als im Nahverkehr (weniger Fahrten, höhere Preise), weshalb die Wirtschaftlichkeit einer Bahncard 50 etwas besser ausfällt als eine Rabattkarte im Nahverkehr.

### **5.4.7 Einführung eines 365 EUR-Tickets**

#### *Einnahmeneffekt*

Im Rahmen dieses Gutachtens wurde auch eine Kurz-Expertise zum 365 EUR-Ticket erstellt. Ein 365 EUR-Ticket würde sämtliche Abonnements mit Ausnahme der Schüler-Abos der Preisstufe 1 kannibalisieren. Die direkte Kannibalisierung von Zeitkarten würde ca. 8 Mio. € pro Jahr betragen (ohne Berücksichtigung des Wegfalls von 45a- und SGB 9-Mitteln). Weitere Verluste durch „Wanderung“ vom Bartarif ins 365 EUR-Ticket wären zu erwarten.

#### *Nachfrageeffekte*

Die Nachfragewirkung eines 365 EUR-Tickets wird meistens überschätzt. In Wien, dem Vorreiter der 365 EUR-Ticket-Idee, wird dem 365 EUR-Ticket keine nachfragesteigernde Wirkung bescheinigt. Die Nachfragesteigerung stellte sich nach Aussagen der Wiener Linien durch die Ausweitung des Angebotes und die Erhöhung der Parkgebühren ein.

#### *Bewertung*

Ein 365 EUR-Ticket für die Region Lübeck würde zu massiven direkten Einnahmefällen von ca. 8 Mio. € jährlich führen. Dem stünde ein vergleichsweise geringer Nutzen im Hinblick auf das Ziel, den Modal Split nachhaltig zu erhöhen, gegenüber, da hauptsächlich Zeitkarten kannibalisiert werden würden. Nur ein kleiner Anteil an Gelegenheitskundinnen und -kunden, die durchschnittlich mehr als 12 Fahrten pro Monat unternehmen (Break Even), würde in das 365 EUR-Ticket wechseln und dann ggf. den ÖPNV häufiger nutzen. Um Einnahmeneutralität zu erreichen, wären mindestens 30.000 weitere Abonnenten erforderlich (Status quo ca. 13.000). Ein derartiger Nachfragezuwachs könnte nur durch massive Angebotserweiterungen realisiert werden und wäre mit entsprechenden weiteren Kosten verbunden. Aus diesen Gründen wird von der Einführung eines 365 EUR-Tickets abgeraten.

### 5.4.8 Fazit zu Sortimenten und Preisen

#### Zusammenfassung und Empfehlungen

In Tabelle 19 sind die Nachfrage- und Einnahmeneffekte der untersuchten Sortimentsmaßnahmen aufgeführt, für die eine Umsetzung empfohlen wird. BusCard 50 und das 365 EUR-Ticket sind darin nicht enthalten, weil hierfür nur eine grobe Abschätzung der Effekte durchgeführt werden konnte, die aber ausreichend waren, um festzustellen, dass diese Maßnahmen nicht zielführend im Sinne der verkehrlichen Ziele und ökonomischen Rahmenbedingungen sind.

Variante	Nachfrage-Effekt (Tsd. Fahrgäste)		Einnahmen-Effekt (Tsd. €)	
	SH	HVV	SH	HVV
Kindertickets pauschal (1,10 € bzw. 1,30 € im HVV-Tarif)	+54 (+0,2%)	+26 (+0,1%)	-231 (-0,8%)	-113 (-0,4%)
9-Uhr-Tageskarte (4,90 € bzw. 6,50 € im HVV-Tarif)	+275 (+1,2%)	+11 (+0,0%)	+131 (+0,5%)	+143 (+0,5%)
Kleingruppenkarte pauschal (9,60 € bzw. 12,20 € im HVV-Tarif)	+90 (+0,4%)	+11 (+0,0%)	+40 (+0,2%)	+143 (+0,5%)
9-Uhr-Monatskarten	+271 (+1,2%)	+102 (+0,5%)	-260 (-1,1%)	-1.139 (-3,9%)
Großzügigere Mitnahmeregelung	+180 (+0,8)	+90 (+0,4%)	-110 (-0,5%)	-55 (-0,2%)

Tabelle 19: Übersicht über die Nachfrage- und Einnahmeneffekte der untersuchten Tarifzonen-Varianten

Die Untersuchung zeigt, dass die betrachteten Maßnahmen im SH-Tarif einen wichtigen Beitrag zur Vervollständigung des Produktportfolios leisten und gleichzeitig zur Erhöhung der Fahrgastzahlen beitragen können. Wie bereits eingangs erwähnt, besteht bei der Preisgestaltung ein Umsetzungsrisiko.

Im Vergleich der Maßnahmen in den Tarifen zeigen sich im HVV insgesamt eine geringere Fahrtensteigerung. Dies ist, wie bereits erläutert, auf die insgesamt Preisveränderung im Vergleich zum Status quo zurückzuführen. Viele Ticketarten erfahren bereits durch die Einpassung in den HVV-Tarif eine Preissteigerung. Die Attraktivitätssteigerung durch die neu implementierten Produkte fällt dementsprechend geringer aus.

Im Hinblick auf die Einnahmeneffekte ergeben sich in beiden Tarifen in Summe Mindereinnahmen. Im SH-Tarif fallen diese insgesamt etwas geringer aus, da für einzelne Maßnahmen Einnahmesteigerungen verzeichnet werden können. Für eine abschließende Einschätzung und Empfehlung sei auf Kapitel 5.5.4 und 5.6 verwiesen.

*eTarif als digitale  
Tarifoption*

Für die zukunftsweisende Neuausrichtung von Tarifen für Busse und Bahnen sollten verfügbare digitale Möglichkeiten unbedingt einbezogen werden. Die Idee, die Fahrpreisfindung zu automatisieren und die Tarife passgenau an die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden sowie der Verkehrsunternehmen anzupassen ist nicht neu. Seit über 20 Jahren wird mit Check-in / Check-out-Verfahren experimentiert. Differenzierte Tarife wurden in einer Vielzahl von Forschungsprojekten konzipiert und Markttests unterzogen. Erst mit der weiten Verbreitung des Smartphones sind solche Lösungen nun auch serienreif weiterentwickelt worden und wirtschaftlich abbildbar. Nach Einführung des ersten eTarifs im Verkehrsverbund Rhein-Neckar im Jahr 2015 haben weitere Verkehrsverbände nachgezogen und entsprechende Pilottests auf den Weg gebracht (siehe Abb. 4 auf Seite 14).

## 5.5 Szenarien für die Anwendung des HVV-Tarifs in Lübeck

Im vorangegangenen Kapitel 5.4 Sortiment und Preise wurde deutlich, dass mit dem HVV-Tarif eine Steigerung der Binnennachfrage innerhalb Lübecks nicht zu erwarten ist. Daher werden in diesem Kapitel neben der Darstellung einer »Vollintegration« zwei weitere Szenarien betrachtet. Zum einen ist es die Variante »HVV light«, bei der der HVV-Tarif im Übergang nur im SPNV bis zu den jeweiligen Bahnhöfen und Haltepunkten gilt und zum anderen die »Kragenlösung HVV«. In diesem Szenario würde im Binnenverkehr weiterhin der SH-Tarif gelten, für ein- und ausbrechende Verkehre in den HVV allerdings vollständig der HVV-Tarif.

### 5.5.1 HVV-Vollintegration

Die Angebote des SH-Tarifs und des HVV-Tarifs unterscheiden sich mitunter in der Sortiments- und Preisstruktur (Tabelle 20 und Tabelle 21). Zum Teil bietet der SH-Tarif eine größere Differenzierung (z. B. Mehrfahrtenkarte und Wochenkarte). Der HVV-Tarif beinhaltet einige Sortimente, die in Kap. 5.4 auch für die Weiterentwicklung des Tarifs empfohlen wurden (z. B. 9-Uhr-Tageskarte und 9-Uhr-Zeitkarten). Daher soll abschließend der HVV-Tarif noch einmal in seiner Gesamtheit betrachtet werden, um eine fundierte Aussage bezüglich der Tarifzugehörigkeit treffen zu können.

Gruppe	Sorten SH-Tarif	Sorten HVV-Tarif
Bartarif	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einzelfahrkarte</li> <li>■ 4-er Karten<sup>1)</sup></li> <li>■ Tageskarte</li> <li>■ Kleingruppenkarte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einzelfahrkarte</li> <li>■ -</li> <li>■ Tageskarte + Tageskarte 9 Uhr</li> <li>■ 9 Uhr-Gruppenkarten</li> </ul>
Zeitkarten Schüler + Azubis	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Monatskarte</li> <li>■ Monatskarte im Abo</li> <li>■ Wochenkarte</li> <li>■ -</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Monatskarte</li> <li>■ Monatskarte im Abo</li> <li>■ -</li> <li>■ Geschwisterkarten (nur Schüler)</li> </ul>
Zeitkarten Jedermann	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Monatskarte</li> <li>■ Monatskarte im Abo</li> <li>■ Wochenkarte</li> <li>■ -</li> <li>■ -</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Monatskarte</li> <li>■ Monatskarte im Abo</li> <li>■ Wochenkarte</li> <li>■ Monatskarte mit Sperrzeit (auch als Abo)</li> <li>■ Seniorenmonatskarte (auch als Abo)</li> </ul>
Sonstige	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Jobticket<sup>2)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Jobticket</li> </ul>

1) nicht Bestandteil des Kernsortimentes im SH-Tarif

2) ab 01.04.2021 neues Modell mit höheren Rabatten, siehe auch <https://www.nah.sh/de/fahrkarten/nah-sh-firmenabo/>

**Tabelle 20: Gegenüberstellung der Sortimente SH-Tarif / HVV-Tarif**

#### Preisvergleiche Binnenverkehr Lübeck

Größere Unterschiede treten bei den Preisniveaus zutage (Tabelle 21). Es wurden nur direkt vergleichbare Ticketarten betrachtet. Bei der Gegenüberstellung der Preise wurde die heutige Tarifstruktur in Lübeck mit drei Preisstufen unterstellt. Außerhalb des Großbereichs Hamburg (Tarifzonen A/B, siehe Anlage 3) gibt es im HVV keine Kurzstreckenregelung. Bei den Preisvergleichen ist zu berücksichtigen, dass dadurch örtlich auf kurzen Strecken über eine Tarifzongrenze hinweg hohe Preissteigerungen entstehen. Die heutigen Kurzstreckenfahrten zum Preis von 1,80 € verteuerten sich um 50 Cent auf 2,30 €. In der für Zeitkarten Erwachsene am stärksten nachgefragten Preisstufe 3 würde sich der Monatskartenpreis von 78,40 € auf 95,20 € verteuern. Mögliche Preissenkungen durch Tal<sup>7</sup>- und Seniorenzeitkarten wurden hierbei nicht berücksichtigt.

<sup>7</sup> Talkarten bezeichnen in diesem Zusammenhang Zeitkarten mit einer zeitlich begrenzten Gültigkeit, beispielsweise Mo.-Fr. erst ab 9 Uhr

Fahrkarte	Preisstufe Lübeck	Preis SH-Tarif	Preis HVV-Tarif	Unterschied
Einzelfahrschein Erw.	1	1,80	2,30	28%
	2	2,60	3,00	15%
	3	3,20	3,30	3%
Einzelfahrschein Kind	1	1,10	1,30	18%
	2	1,50		-13%
	3	1,90		-32%
Tageskarte	2	7,80	7,80	0%
	3	9,60		-19%
Kleingruppenkarte	2	14,00	12,20	-13%
	3	17,50		-30%
Monatskarte Jedermann	1	40,60	52,50	29%
	2	61,00	68,20	12%
	3	78,40	95,20	21%
Monatskarte Ausbildung	1	31,60	39,10	24%
	2	47,50		8%
	3	61,00		-16%

Tabelle 21: Preisvergleich zwischen SH- und HVV-Tarif (Tarifstand 01.08.2019)

Bei der Auswertung und Darstellung der Betroffenheit von Preisänderungen wird noch einmal deutlich, dass die bedeutende Zielgruppe der Erwachsenen-Stammkundinnen und -kunden besonders stark von Preissteigerungen betroffen wäre (Abb. 9).

Betroffene Fahrgäste in Tsd.

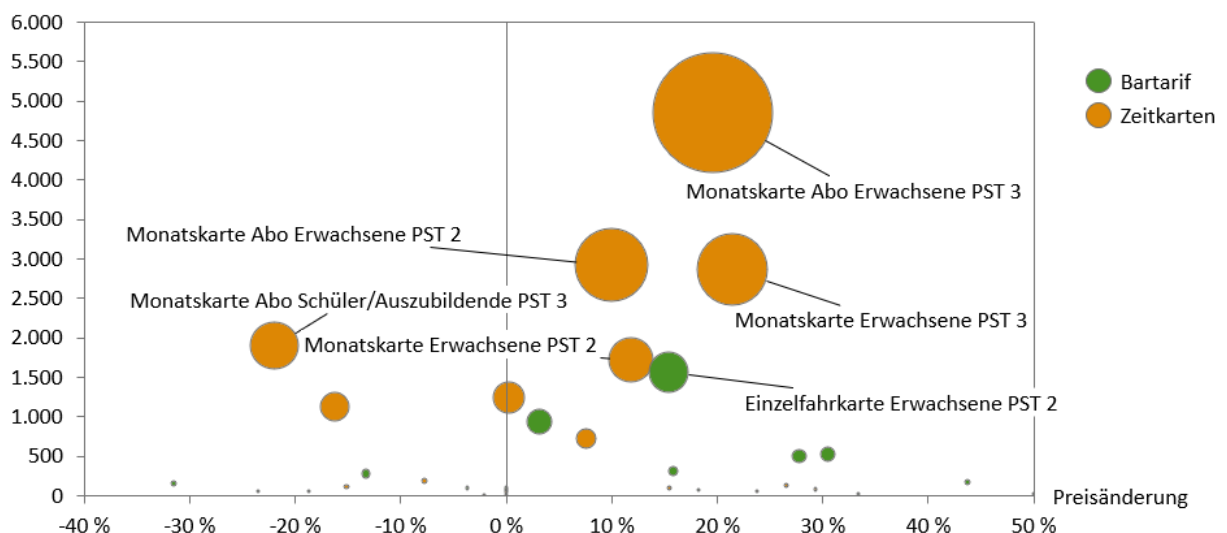


Abb. 9: Preisvergleich HVV-/SH-Tarif: Von Preisveränderungen betroffene Fahrgäste nach Sortimentsnutzung

Eine nachfolgende Darstellung (Abb. 10) zeigt die von Preisveränderungen betroffenen Fahrgäste in Abhängigkeit von der Höhe der Preisänderungen.

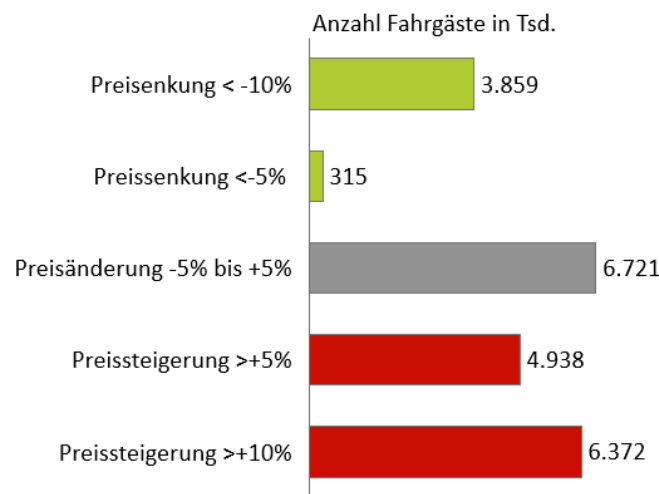


Abb. 10: Preisvergleich HVV-/SH-Tarif: Von Preisveränderungen betroffene Fahrgäste nach Höhe der Preisveränderung

#### Nachfrage- und Einnahmeneffekte

Die Anwendung des HVV-Tarifs in der Region Lübeck brächte Mehreinnahmen in Höhe von 1,8 Mio. € (+6,6%) mit sich. Von den Preisveränderungen betroffen wären etwa **23 Mio. Fahrgäste** pro Jahr. Die Nachfrage würde aufgrund der Preiserhöhungen aber im Saldo um 0,7 Mio. Fahrten pro Jahr sinken (-2,9%).

Durch Vollintegration Lübecks in den HVV wären im ein- und ausbrechenden Regionalverkehr nur etwa **3,5 Mio. Fahrgäste** pro Jahr betroffen. Hier gäbe es erhebliche Preissenkungen, die durchaus zu Nachfragesteigerungen führen können. Der Finanzierungsbedarf hierfür ist allerdings hoch: Die Fahrgeldeinnahmen würden sich um etwa 3 bis 4 Mio. € pro Jahr vermindern (aktualisierte Schätzung). Hiervon ist überwiegend der SPNV betroffen. Eine Finanzierung, größtenteils durch das Land Schleswig-Holstein, wäre erforderlich.

#### Sonstige Effekte

Den Kosten für die Integration in den HVV stünden perspektivisch gesamtwirtschaftliche Vorteile bezogen auf die Achse Hamburg-Lübeck gegenüber. Die Integration der Hansestadt Lübeck in den Hamburger Verkehrsverbund könnte positive Impulse setzen. Durch preisliche Anreize im Regionalverkehr und einen positiven Imageeffekt (HVV ist eine starke Marke) könnte die Aufmerksamkeit und Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden. Ein attraktiver ÖPNV gilt als wichtiger Standortfaktor. Als Folge würde der Wohnstandort Lübeck noch attraktiver werden. Auch für die heimische Wirtschaft bestünden Chancen für eine höhere Wertschöpfung in Form von Umsatzsteigerungen durch zusätzlichen Konsum der neuen Einwohner/innen und Tagestourist/innen sowie durch ein höheres Arbeitskräftepotenzial.

#### Weitere Kosten

Im Falle eines HVV-Beitritts kämen weitere Kosten auf die betroffenen Aufgabenträger, größtenteils die Hansestadt Lübeck, zu. Der zusätzliche Regie- und Dienstleistungsaufwand für den HVV beläuft sich auf etwa 1 Mio. € pro Jahr. Die einmaligen Initialkosten zur Vorbereitung des Verbundbeitritts betragen etwa 2 Mio. €.

Beide Werte stammen aus der mobilité-Untersuchung »Integration der Hansestadt Lübeck in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV)« aus dem Jahr 2011 und wurden mit jährlich 2% Kostensteigerung fortgeschrieben.

#### Bewertung

Als Binnentarif für die Region Lübeck wird der HVV-Tarif nicht empfohlen. Das Ziel, den ÖV-Marktanteil innerhalb Lübecks zu steigern, wird dadurch nicht begünstigt. Bei einer übergeordneten Betrachtung der nicht-tariflichen Aspekte, zeigen sich die Stärken des HVV, wie beispielsweise Markenbildung/Image oder Aspekte der Stadtentwicklung.

### 5.5.2 HVV light

#### Alternative: HVV-Tarif als Übergangstarif?

Angesichts der Nachteile und Schwierigkeiten, vom SH-Tarif in den HVV-Tarif zu wechseln, sollte auch eine Variante geprüft werden, bei der sich der HVV-Tarif nur im SPNV bis zu den Lübecker Bahnhöfen erstreckt (vgl. VO/2018/06529 vom 27.09.2018). Danach würde das Einzelticket Hamburg nach Lübeck Hbf. z. B. nur noch 8,90 € anstatt 15,00 € kosten. Für die Weiterfahrt in Lübeck mit dem Stadtverkehr wäre jedoch ein weiteres Ticket zum Preis von 1,80 € (Kurzstrecke) oder 2,60 € zu erwerben. Die Preiskombinationen wären aber immer noch günstiger als der SH-Tarif im Status quo. Anders ist die Situation für Binnenfahrten in Lübeck mit SPNV-Hauptlauf, z. B. auf der Strecke Travemünde Strand – Lübeck Hbf. Hier wäre der HVV-Tarif teurer als der SH-Tarif, inkl. Anschlussticket sogar viel teurer.

Einzelticket	Status quo	»HVV light«	
	SH-Tarif	HVV-Tarif	Anschlussticket
Lübeck Hbf. – Hamburg Hbf.	15,00 €	8,90 €	2,60 € (1,80 €)
Travemünde Strand – Hamburg Hbf.	19,30 €	8,90 €	1,80 €
Travemünde Strand – Lübeck Hbf.	3,20 €	3,30 €	1,80 € / 2,60 €

Tabelle 22: Preisvergleiche Einzeltickets auf ausgewählten Relationen zwischen »HVV light« und Status quo (Preisstand 01.08.2019)

Bei der Betrachtung der Abo-Preise ergibt sich ein differenzierteres Bild: Die Binnenfahrten in Lübeck mit Hauptlauf SPNV würden deutlich teurer werden. Auf der Hauptrelation Hamburg-Lübeck Hbf. wäre ein Preisvorteil nur dann gegeben, wenn die Kundinnen und Kunden kein Anschlussticket für den Stadtverkehr benötigen, weil sie z. B. in fußläufiger Entfernung zum Lübecker Hbf. wohnen. Inkl. Anschlussticket ist der Preis nahezu identisch mit dem Abo-Preis im SH-Tarif.

Abo (Monatspreis)	Status quo	»HVV light«	
	SH-Tarif	HVV-Tarif	Anschlussticket
Lübeck Hbf. – Hamburg Hbf.	229,17 €	179,00 €	50,83 €
Travemünde Strand – Hamburg Hbf.	245,00 €	179,00 €	33,83 €
Travemünde Strand – Lübeck Hbf.	65,33 €	78,10 €	33,83 € / 50,83€

*Tabelle 23: Ausgewählte Preisvergleiche Abos auf ausgewählten Relationen zwischen »HVV light« und Status quo (Preisstand 01.08.2019)*

HVV light, also ein HVV-Übergangstarif, der ausschließlich bis zu den Bahnhöfen gilt, hätte zur Folge, dass der Kunde/die Kundin wieder zwei Tickets benötigen würde, wenn er/sie den Stadtverkehr im Vor- oder Nachlauf nutzt. Damit entstünden im Stadtverkehr ca. 1,0 bis 1,5 Mio. € Mehreinnahmen<sup>8</sup>. Die Mindereinnahmen, die im SPNV aufkommen müssten, entstünden unabhängig davon. Zuständig für die Finanzierung der Mindereinnahmen im SPNV wäre zum größten Teil das Land Schleswig-Holstein, zum kleineren Teil Hamburg (anteilig nach dem Territorialprinzip).

### 5.5.3 HVV-Tarifkragen

Eine weitere Möglichkeit zur „Teilintegration“ des HVV-Tarifs stellt ein HVV-Tarifkragen dar. Dieser würde so funktionieren, dass im Binnenverkehr in der Region Lübeck weiterhin der SH-Tarif gelten würde, für ein- und ausbrechende Verkehre in den HVV allerdings vollständig der HVV-Tarif. Das hätte gegenüber der Vollintegration den Vorteil, dass die nachfragewirksameren Tarifmaßnahmen im SH-Tarif zum Tragen kämen und gleichzeitig die Fahrten zwischen Lübeck und dem HVV günstiger würden. Ein solches Modell gibt es derzeit nicht im HVV. Die Möglichkeiten zur Umsetzung müssten mit dem HVV abgestimmt werden.

Die Mindereinnahmen im Regionalverkehr würden in gleicher Höhe anfallen wie bei einer Vollintegration. Die Finanzierungsverantwortung läge zum größten Teil beim Land Schleswig-Holstein.

Losgelöst von der Frage der Finanzierung wäre dieses Szenario unter den Rahmenbedingungen, Prämissen und Annahmen, die der Ausarbeitung dieses Gutachtens zugrunde liegen, die bevorzugte Variante, die den Zielen und Anforderungen der Bürgerschaft wahrscheinlich am nächsten käme.

### 5.5.4 Fazit zu den HVV-Szenarien

Abb. 11 zeigt die verschiedenen Szenarien mit ihren tariflichen Implikationen und zentralen Herausforderungen nochmals im Überblick.

<sup>8</sup> abgeschätzt auf Basis von 3,5 Mio. ein-/ausbrechenden Fahrten pro Jahr, 30% Übersteigerquote und dem Durchschnittslös je Fahrt im Stadtverkehr Lübeck von 1,38 € (vgl. Kennzahlen Tabelle 1, Seite 16)

Für den Binnenverkehr in Lübeck ist der SH-Tarif in der perspektivisch weiterentwickelten Form die attraktivste Variante. Sofern das Land Schleswig-Holstein die Finanzierung in Aussicht stellen würde und der HVV sich eine Kragenlösung über das HVV-Gebiet hinaus vorstellen könnte, müsste dieses Szenario in Form eines Feinkonzeptes weiter ausgearbeitet werden.

	HVV-Vollintegration	HVV-light	HVV-Tarifkragen	Status quo
Tarif Binnenverkehr Lübeck	HVV-Tarif	SH-Tarif	SH-Tarif	SH-Tarif
Tarif Quelle-Ziel HVV		Ein-/ausbrechender Verkehr nur SPNV: HVV-Tarif Inkl. Stadtverkehr: 2 Tickets notwendig (SH-/HVV-Tarif)	HVV-Tarif	
Tarif Quelle-Ziel SH außerhalb HVV	SH-Tarif	SH-Tarif	SH-Tarif	
Zentrale Herausforderungen	Höhere Preise in Lübeck	Aushebeln des Verbundgedankens (keine Durchtarifierung mehr)	Kein etabliertes Modell im HVV	

Abb. 11: Vergleich der Anwendungs-Szenarien HVV-Tarif

#### Organisation

Die verschiedenen HVV-Szenarien haben unterschiedliche organisatorischen und vertrieblichen Implikationen. Den geringsten Aufwand für die Stadt und den Stadtverkehr würde das Szenario »HVV light« nach sich ziehen. Es wären weder vertriebliche Anpassungen im Stadtverkehr noch zusätzliche Abrechnungen mit dem HVV erforderlich. Ein Beitritt oder vertragliche Vereinbarungen mit dem HVV wären nicht nötig. Die Umstellung des Vertriebs bei der Regionalbahn dürfte gering sein, da sie den HVV-Tarif ohnehin schon über ihre Vertriebskanäle verkauft.

Höher wäre der Aufwand bei den Szenarien Vollintegration und Tarifkragen. Für die Vollintegration wäre ein Beitritt der HL als Gesellschafterin in die HVV GmbH zwingend notwendig. Der Tarifkragen ließe sich möglicherweise auf vertraglicher Ebene regeln. In keinem der Szenarien würde der Aufwand für den SH-Tarif reduziert werden. Der SH-Tarif würde zumindest für Fahrten nach Schleswig-Holstein außerhalb des HVV weiterhin auch vom Stadtverkehr angeboten werden müssen. Die Einbindung in die Einnahmenaufteilung der NSH wäre weiterhin erforderlich. Die HL wäre wie die Hamburger Randkreise auch zukünftig Gesellschafterin der NAH.SH GmbH.

## 5.6 Umsetzung der Sortimentsmaßnahmen im SH-Tarif

Um die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Tarifs für Lübeck durchsetzen zu können, wird empfohlen, die dargestellten Tarifoptimierungen kurzfristig im SH-

Tarif umzusetzen. Die NAH.SH plant die Erstellung eines Tarifentwicklungsplans, in den sich die HL proaktiv mit den Ergebnissen dieses Gutachtens einbringen kann.

Unabhängig davon wäre zu prüfen, inwieweit konkrete Maßnahmen, wie die Sortimentserweiterung und die Einführung eines eTarifs umgehend angegangen werden können. Dabei sind die Entscheidungsregularien und Gremienläufe zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 1.3). Ebenso ist mit Blick auf die unterschiedlichen Kompetenzen zu unterscheiden, um welche Art von Tarifmaßnahme es sich handelt.

Tarifmaßnahme	Kategorie
Kindertickets pauschal (Kap. 5.4.1)	SH-Tarif gesamt
9-Uhr-Tageskarte (Kap. 5.4.2)	Regionales Angebot
Pauschalierung Kleingruppenkarte (Kap. 5.4.3)	SH-Tarif gesamt
9-Uhr-Monatskarten (Kap. 5.4.4)	Regionales Angebot
Mitnahmeregelungen (Kap. 5.4.5)	SH-Tarif gesamt
eTarif Pilot (Kap. 5.5)	Regionales Angebot

Tabelle 24: Kategorisierung der empfohlenen Tarifmaßnahmen

Vom Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck an muss mit einer Vorlaufzeit von mindestens einem Jahr gerechnet werden, bis erste Maßnahmen umgesetzt werden können. Da der Tarifwechsel im SH-Tarif immer am ersten August vollzogen wird, kommt als frühester Einführungstermin der 01.08.2022 in Frage (vgl. Abb. 17). Inwiefern sich regionale Angebote, wie z. B. ein eTarif Pilot in der Region Lübeck, auch früher umsetzen lassen, wäre in Gesprächen mit der NAH.SH und der NSH zu prüfen.

## 5.7 eTarif als komplementäre digitale Tarifvariante

Neben den zuvor skizzierten klassischen Tarifmaßnahmen (Tarifzonen, Sortiment, Preise) gibt es, wie bereits erwähnt, seit einigen Jahren digitale Lösungen zur Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV (Smartphone-basiertes Check-in/Check-out) und zur Maximierung der Preis-Leistungs-Gerechtigkeit (kilometerbasierter Luftlinientarif). Im Hinblick auf die vielfach bemängelten Preis-Leistungs-Ungerechtigkeiten wurde im Rahmen dieses Gutachtens ein erstes Grobkonzept für einen eTarif erarbeitet.

### 5.7.1 Automatische Fahrpreisfindung mit einem Check-in / Check (Be)-out-System

Die technische Voraussetzung zur Anwendung eines eTarifs ist ein Smartphone-basiertes Check-in / Check-out oder Check-in / Be-out-System. Mittlerweise gibt es mehrere Dienstleister am Markt, die entsprechende Apps und Hintergrund-/Abrechnungssysteme anbieten. Der Ticketerwerb mit solchen Apps ist maximal einfach. Der Fahrgast checkt an seiner Starthaltestelle ein und an der Zielhaltestelle wieder aus. Der Fahrpreis wird automatisch im Hintergrund berechnet und bargeldlos eingezogen. Eine Steigerung des Komforts stellen Be-Out-Systeme dar, mit denen der Fahrgast nur noch Einchecken muss. Das Fahrtende wird automatisch erkannt. Theoretisch ist auch ein automatisches Einchecken möglich (Be-in). Aktuell zeigen die Kundinnen und Kunden aber keine Präferenz zugunsten einer solchen Variante. Außerdem gibt es rechtliche Bedenken bzgl. der eindeutigen Bekundung der Kaufabsicht.



Abb. 12: Smartphone-basiertes Check-in / Check-out

### 5.7.2 Vorschläge zur Gestaltung eines eTarifs (Grobkonzept)

*eTarif ist keine  
Tarifreform*

Die Einführung eines elektronischen Tarifs (eTarif) ist nicht zu verwechseln mit einer Tarifreform. Ein eTarif wird parallel zum konventionellen Tarif eingeführt. Die ÖV-Kundinnen und -kunden können zwischen analogem und digitalem Tarif wählen. Der eTarif stellt daher ein zusätzliches Angebot dar, das die Fahrgäste aus verschiedenen Gründen (Einfachheit, Gerechtigkeit, Preisgünstigkeit, Bonus) wählen können. Das bedingt, dass beide Tarifwelten (digital und analog) preislich aufeinander abgestimmt werden müssen. Dazu ist eine Migrationsstrategie erforderlich.

*Chancen eines eTarifs*

Mit einem eTarif auf der Basis eines Check-in- / Check-out-Systems lassen sich viele, auch von der Bürgerschaft der HL eingebrachten, Probleme und Schwachstellen der heutigen Tarife lösen. Ein eTarif benötigt keine Tarifzonen und Preisstufen. Die Preisbildung erfolgt entfernungsabhängig, z. B. über die Luftlinienentfernung zwischen der Start- und Ziel-Haltstelle. Somit werden Preissprünge und Preishärten vermieden. Bezogen auf die Raumüberwindung kann eine maximale Preis-Leistungs-Gerechtigkeit realisiert werden. Jede Strecke kann überall gleich viel kosten.

Über nutzungsabhängige Boni können Anreize zur Mehrnutzung geschaffen werden. Anlass- bzw. raumbezogene temporäre Vergünstigungen erlauben die Beteiligung Dritter an der Entrichtung des Fahrpreises. Aufgabenträger und Unternehmen können punktuell oder für bestimmte Gebiete ihre finanzielle Unterstützung nachvollziehbar und transparent umsetzen. eTarife erleichtern die Rückgewinnung von Fahrgästen nach dem Lockdown. Last, but not least wäre ein eTarif ein Baustein der Lübecker Digitalstrategie (Smart City).

#### Gestaltungsmöglichkeiten

Die Möglichkeiten zur Gestaltung eines eTarifs sind vielfältig (Abb. 13). Als Grundlage für die eTarif-Diskussion in Lübeck wurde eine Variante ausgewählt, die sich bereits in anderen Verkehrsverbänden bewährt hat. Nachfolgend wird ein erster Gestaltungsvorschlag vorgestellt, da eine ausführliche Darstellung und Bewertung aller verschiedenen Ausprägungen der einzelnen Parameter den Rahmen des Gutachtens gesprengt hätte. Dies müsste in einem separaten Feinkonzept detailliert untersucht werden.

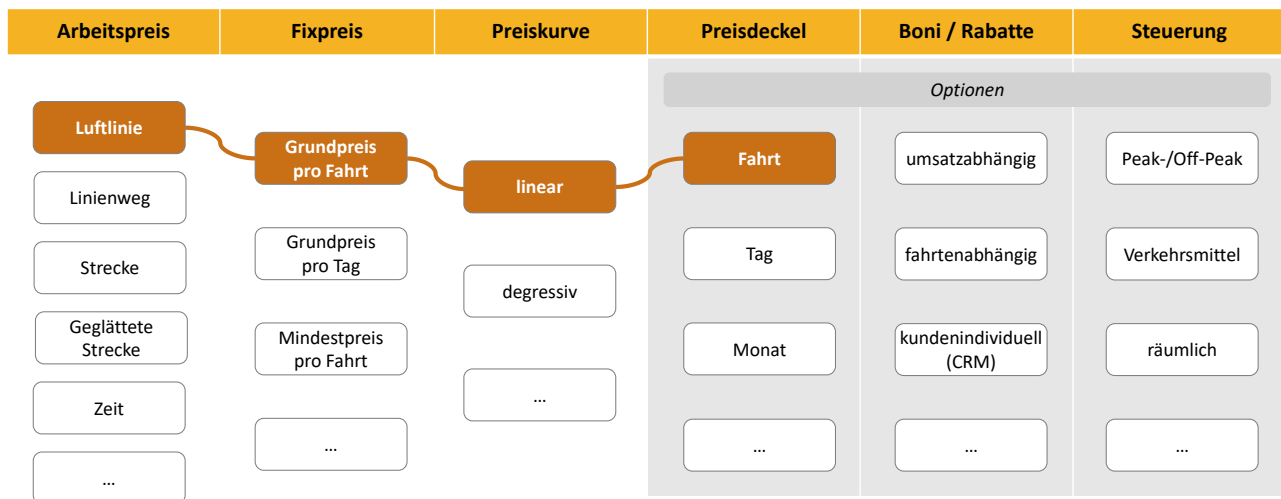


Abb. 13: Morphologischer Kasten mit den Gestaltungsmöglichkeiten eines eTarifs (Beispiele)

#### Erster Gestaltungsvorschlag

Die im Gutachten betrachtete und in der Arbeitsgruppe diskutierte eTarif-Variante setzt sich zusammen aus

- einem Grundpreis pro Fahrt in Höhe von 1,40 €
- einem Arbeitspreis von 0,20 € je angefangenem Luftlinienkilometer (linear) und
- einem Preisdeckel von 3,00 € pro Fahrt.

Preisvergleiche mit dem konventionellen Tarif zeigen, dass der eTarif je nach Entfernung und betrachteter Preisstufe günstiger oder teurer sein kann (Abb. 14). Die Preisparameter sollten so gewählt werden, dass die Preise für die Mehrheit der Fahrgäste nicht teurer werden. In dem gewählten Preisbeispiel wäre der eTarif für 80% der Fahrgäste günstiger oder gleich teuer. Die Fahrgäste, für die der eTarif teurer wäre, sind entweder bereit, zugunsten der Einfachheit und des Komforts auch etwas mehr zu zahlen oder greifen auf den konventionellen Tarif zurück, der weiterhin parallel angeboten wird.

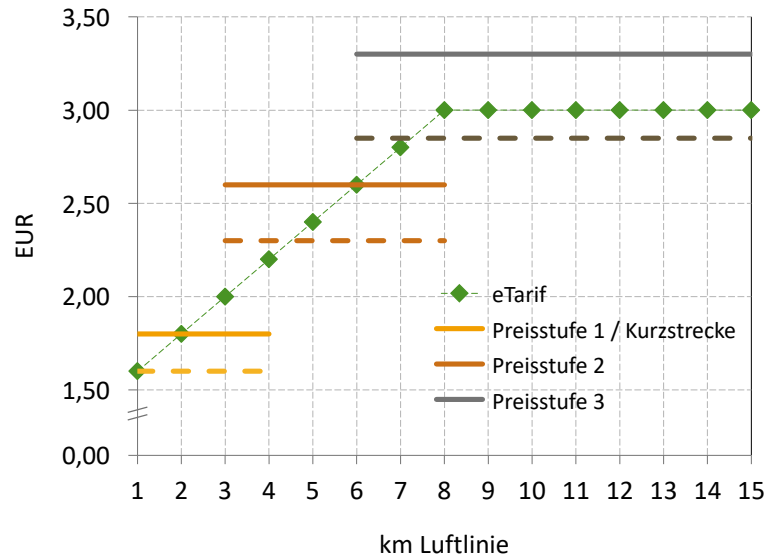


Abb. 14: Preise des eTarifs im Vergleich zur Einzelkarte und 4er-Karte (gestrichelt)

#### Getroffene Annahmen

Für das oben dargestellte eTarif- Modell wurden die Nachfrage- und Einnahmeneffekte berechnet. Da keine Quelle-Ziel-bezogenen Nachfragedaten verfügbar waren, wurde eine Reiseweitenverteilung je Preisstufe angenommen und mit der durchschnittlichen Reiseweite im Lübecker Stadtverkehr kalibriert (Ergebnis siehe Abb. 15).

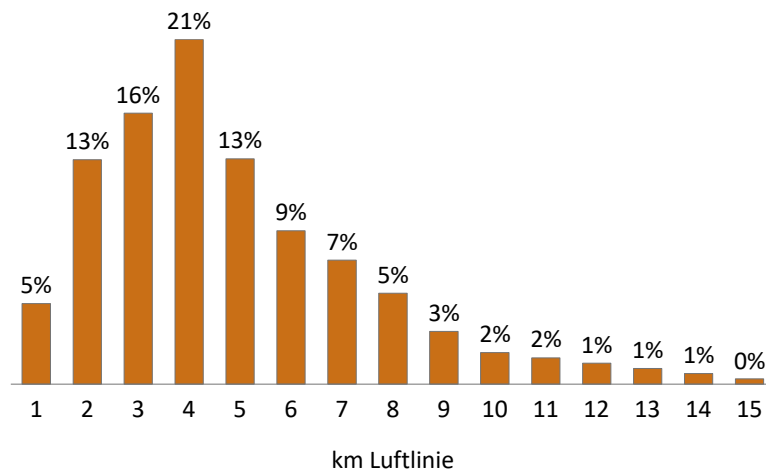


Abb. 15: Reiseweitenverteilung als Grundlage für die eTarif-Kalkulation

Zwei weitere zentrale Kennzahlen, die die Wirtschaftlichkeit beeinflussen, sind die Marktdurchdringung und die Neukundenquote. Da der eTarif ein zusätzliches Tarifangebot ist und nicht alle Kundinnen und Kunden das Smartphone zum Ticketkauf nutzen, wird nur ein Teil der Bartarif-Nutzerinnen und -Nutzer zum eTarif wechseln. Aus der Erfahrung mit eTarif-Einführungen kann von einer Marktdurchdringung von 10% im Einführungsjahr ausgegangen werden. Innerhalb von drei Jahren kann sich diese Quote je nach Tarifgestaltung und Marketingmaßnahmen auf 30% steigern.

Die Neukundenquote liegt anfangs mindestens bei 1% aller Bartarif-Fahrten, im eingeschwungenen Zustand sind 5% eine realistische Annahme.

Ferner wurde die Annahme getroffen, dass die Fahrgäste immer dann zum eTarif wechseln, wenn er günstiger ist als der analoge Tarif. In der Praxis ist eine Bereitschaft der Kundinnen und Kunden erkennbar, in geringem Maße auch höhere Preise zu zahlen.

#### Einnahmeneffekt

Mit den getroffenen Annahmen wird bereits im Einführungsjahr eine Einnahmeneutralität prognostiziert. 1% Neukundinnen und Neukunden gleichen die Mindereinnahmen des eTarifs aus. Perspektivisch sind bei einer Marktdurchdringung von 30% und einer Neukundenquote von 5% Mehreinnahmen von ca. 150 Tsd. € möglich.

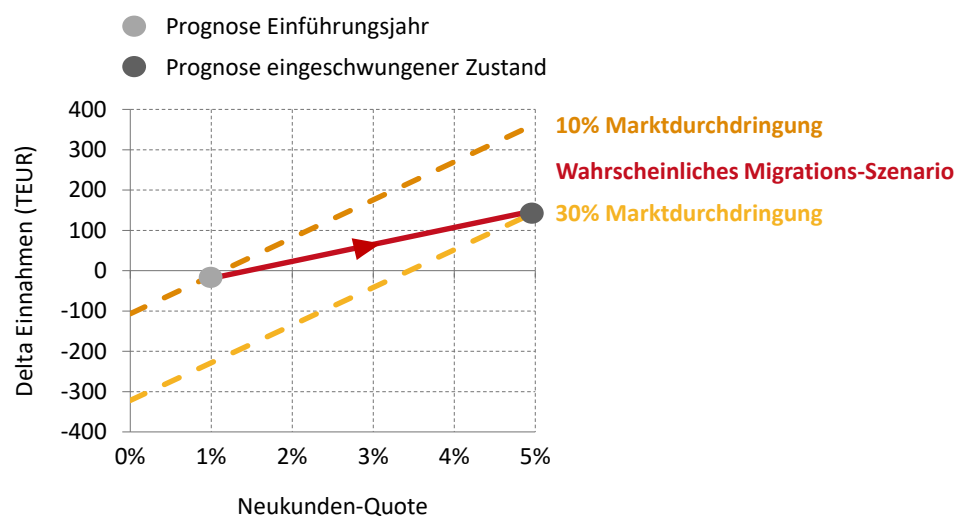


Abb. 16: Migrations-Szenario für die Einnahmenentwicklung nach Einführung eines eTarifs

#### Nachfrageeffekt

Die Zusatznachfrage beträgt zwischen 40.000 Fahrten pro Jahr (bei einer 1%-igen Nachfragesteigerung) bis 200.000 Fahrten pro Jahr (bei einer 5%-igen Nachfragesteigerung).

#### Systemkosten

Die jährlichen Systemkosten für das Check-In- / Check-out-System dürften sich je nach Marktdurchdringung (Anzahl der verkauften Tickets/Fahrten) für Lübeck zwischen 100 und 200 TEUR belaufen. Konkrete Zahlen müssten im Rahmen einer Markterkundung bzw. Preisanfrage bei den einschlägigen Anbietern ermittelt werden. Genauere Kostenkalkulationen müssten für verschiedene Absatz-Szenarien im Rahmen eines Feinkonzeptes durchgeführt werden.

#### Bewertung

Der eTarif bietet große Chancen, Neukundinnen und -kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Mit dem eTarif lässt sich ein Höchstmaß an Preis-Leistungs-Gerechtigkeit realisieren. Die vielfältigen Steuerungsmöglichkeiten, die im Rahmen eines Migrationskonzeptes ausgearbeitet und nach und nach umgesetzt werden müssen, bieten für die (potenziellen) Fahrgäste und für den Stadtverkehr Vorteile. Über intelligente Preisdeckel und progressive Rabatte kann der eTarif auch für Häufignutzerinnen und -nutzer zu einer attraktiven Alternative weiterentwickelt werden. Die

Abgrenzung bzw. der Preisabstand zu den Abonnements kann beliebig definiert werden. Mit dem eTarif werden Nutzungsdaten erzeugt, die für die Angebotsoptimierung, Tarifweiterentwicklung und Einnahmenaufteilung von großem Wert sind.

### 5.7.3 Fazit zum eTarif

<i>Empfehlung</i>	Aufgrund der vielen Vorteile und Chancen wird eine schnellstmögliche Einführung eines eTarifs empfohlen.
<i>Weitere Vorbereitung</i>	Als nächster Schritt soll ein Feinkonzept erstellt werden, in dem alle Gestaltungsparameter (vgl. Abb. 13) ausführlich diskutiert, die präferierten Ausprägungen festgelegt und kalkuliert werden. Ebenso sind alle Fragen der vertrieblichen Umsetzung, Organisation und Finanzierung eines Pilottests zu klären.
<i>Entscheidungsfindung und Umsetzung</i>	Mit den Ergebnissen des Feinkonzeptes könnten Anfang des kommenden Jahres die Beschlüsse der Bürgerschaft und des SL-Aufsichtsrates gefasst werden. Die Regularien des SH-Tarifs sehen vor, dass sich die Gremien (Verbundrat, Tarifkommission, Gesellschafterversammlung) dann formal mit diesem Thema beschäftigen. Von der Erstbefassung mit dem Thema bis zum Beschluss ist etwa ein Jahr zu veranschlagen. Da Tarifänderungen im SH-Tarif stets zum 1. August des Jahres umgesetzt werden, kommt unter diesen Bedingungen als Einführungstermin der 01.08.2022 in Frage. Für die konzeptionelle Vorbereitung und technische Umsetzung eines eTarifs ist erfahrungsgemäß weniger Zeit erforderlich <sup>9</sup> . Sofern die Beschlusskompetenz allein bei der HL und dem SL läge (ggf. inkl. weiterer betroffener Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen), der eTarif also als zusätzliches regionales Angebot eingeführt werden würde, wäre auch eine frühere Einführung möglich.

---

<sup>9</sup> In Göttingen wurde der eTarif innerhalb der Stadt Göttingen (noch keine Verbundintegration) im Mai 2019 eingeführt (<https://www.goevb.de/fahrkarten/luftlinientarif>). Die Konzeption erfolgte ein Jahr zuvor, die Beauftragung des CiCo-Systems im Herbst 2018.

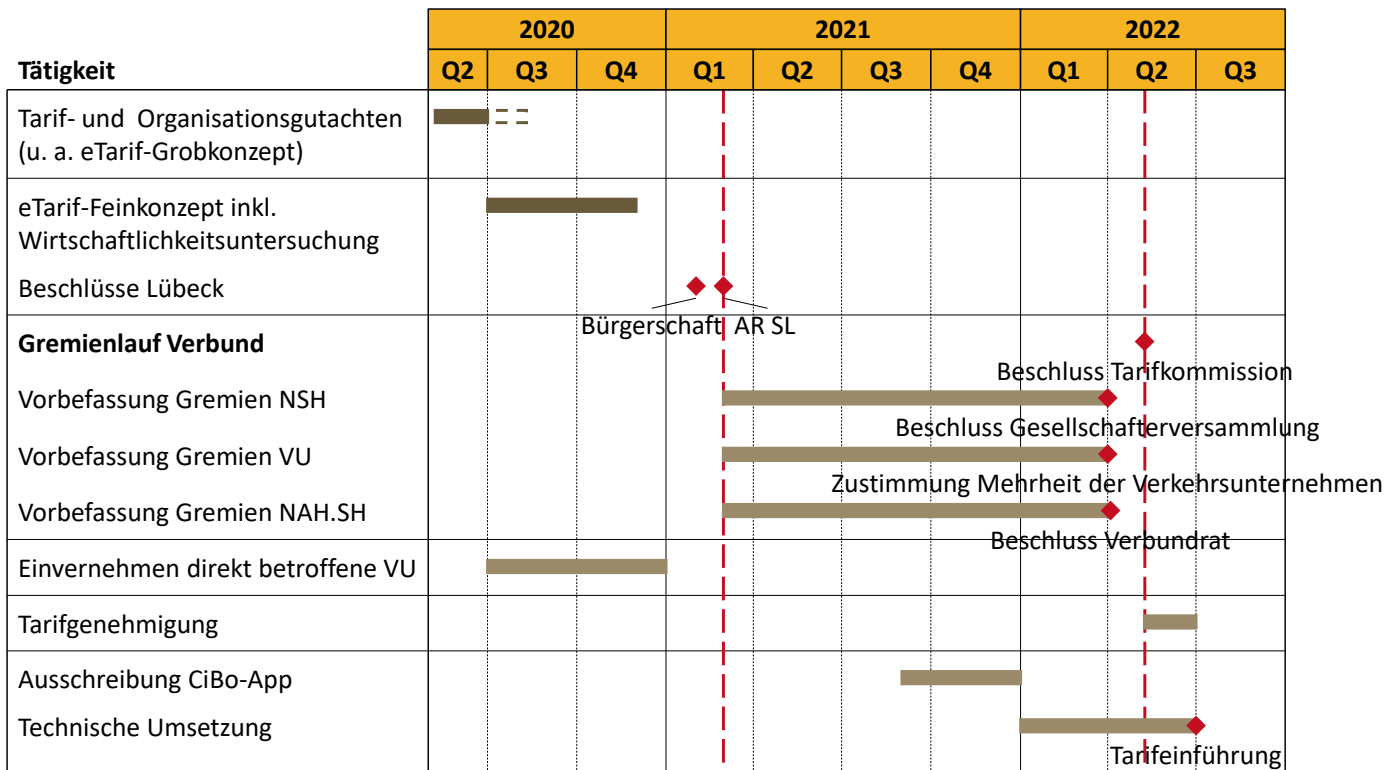


Abb. 17: Vorbereitung und Gremienlauf bis zur Einführung eines eTarifs bzw. eTarif-Pilottests im SH-Tarif

## 6. Weitere Tarifoptionen

Andere mögliche Optionen, wie die Gestaltung eines Binnentarifs in der HL als Haustarif (verbundunabhängige Tarifgestaltung) oder die große Lösung eines Nordtarifs (Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern) wurden verworfen. Ein Haustarif wäre mit erheblichem Zusatzaufwand verbunden, da in Lübeck u. a. zusätzliche eigene Stellen für das Tarifmanagement, die Einnahmenaufteilung und das Clearing mit dem SH-Tarif für ein- und ausbrechende Verkehre geschaffen werden müssten. Für die große Lösung eines Nordtarifs sind aktuell keine ausreichenden gemeinsamen Interessen, weder auf der Ebene der Aufgabenträger noch der Verkehrsunternehmen, zu finden.

## 7. Rechtliche Einordnung

Im Rahmen der rechtlichen Bewertung sind drei Module zu unterscheiden. Zu untersuchen sind

die datenschutzrechtlichen Aspekte (7.1),

■ die genehmigungsrechtlichen Anforderungen (7.2) und

etwaige Anpassungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages zwischen der Hansestadt Lübeck und der Stadtverkehr Lübeck GmbH im Falle der Einführung des eTarifs (7.3).

### Zusammenfassung

Im Rahmen der rechtlichen Bewertung wurden datenschutzrechtliche Aspekte, die genehmigungsrechtlichen Anforderungen und etwaige Anpassungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages zwischen der Hansestadt Lübeck und der Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) im Falle der Einführung des eTarifs geprüft.

Für die **datenschutzrechtliche Bewertung** kommt es dabei maßgeblich darauf an, wie ein Beförderungsvertrag zustande kommt und gegenüber der Kundin bzw. dem Kunden abgerechnet wird. Grundlage ist hier eine sogenannte „Check-In/Check-Out“-Lösung (CICO). Datenschutzrechtliche Anforderungen ergeben sich aus den Normen des Datenschutzrechtes dann, wenn personenbezogene Daten verarbeitet werden.

Die **Abrechnung gegenüber Kundinnen und Kunden** unterfällt diesem Anwendungsbereich. Die Erhebung personenbezogener Daten zur Durchführung der vertraglichen Beziehung zu Kundinnen und Kunden (**Abrechnung**) ist grundsätzlich statthaft. Im Rahmen der Erhebung von Kundendaten ist aber zu beachten, dass jedes erhobene Datum einem berechtigten Zweck dienen muss. Die jeweiligen Zwecke sind vorher festzulegen und zu dokumentieren und der Umfang verarbeiteter personenbezogener Daten ist auf ein notwendiges Minimum zu beschränken sowie die Erfüllung von Informationspflichten gegenüber Kundinnen und Kunden ist sicherzustellen. Zur Kundenabrechnung ist weiter zu beachten, dass bei der Erhebung von Kundendaten die Grundsätze aus Art. 5 DS-GVO eingehalten werden, es müssen angemessene technisch-organisatorische Maßnahmen definiert, ein Löschkonzept, ein Berechtigungskonzept, sowie eine Vorgehensweise zur Bearbeitung von Betroffenenanfragen vorgegeben werden.

Sofern die Daten ferner zur Abrechnung zwischen verschiedenen beteiligten Unternehmen (sog. **Einnahmenaufteilung**) genutzt werden sollen, sind weitere Anforderungen zu beachten: Dabei liegt in der prozessualen Gestaltung der Einnahmenaufteilung im Umgang mit personenbezogenen Daten eine wesentliche Weichenstellung. Es ist zunächst festzulegen, ob die Verteilung von Einnahmen aus Beförderungsentgelten auf Basis des bloßen Angebots an Beförderungsleistungen oder der tatsächlichen Inanspruchnahme durch Kundinnen und Kunden erfolgt. Im ersteren Fall erscheint eine Übermittlung von personenbezogenen Daten an

Leistungserbringer nicht erforderlich und damit auch rechtswidrig. Nur im letzteren Fall kann ein Leistungserbringer ein berechtigtes Interesse an Verkehrsdaten haben. Vorteile können sich dabei bei einer gemeinsamen Verantwortlichkeit ergeben. Zum einen können alle Beteiligten über die verarbeiteten personenbezogenen Daten verfügen und im Rahmen der Zweckbindung eigene Interessen mit der Verarbeitung verfolgen. Zum anderen bleibt es allen Konsortialpartnern unbenommen, im Verhältnis zur Kundin bzw. zum Kunden eine Beteiligte bzw. einen Beteiligten zu benennen, der alle Pflichten auf Kundenseite wahrnimmt (z.B. der Verkehrsverbund).

Zudem ergeben sich **genehmigungsrechtliche Anforderungen aus dem Personenbeförderungsgesetz**. Danach muss u.a. die Allgemeinzugänglichkeit zum ÖPNV und das Prinzip der Tarifgleichheit gewährleistet sein. Die Allgemeinzugänglichkeit dürfte gewahrt sein, sofern eine Beförderung weiterhin auch ohne Inanspruchnahme eines Smartphones möglich bleibt. Dies ist gewährleistet, sofern neben dem digitalen Vertrieb weiterhin auch ein „konventioneller“ Vertrieb möglich bleibt. Gegen die Tarifeinheit – und damit gegen die Genehmigungsfähigkeit von eTarifen kann angeführt werden, dass sodann für die gleiche Relation unterschiedliche Tarifniveaus gelten. Das Gebot der Tarifeinheit ist kein Selbstzweck, es dient auch der Schaffung von Transparenz. Mit der Einführung von eTarifen soll diese Transparenz über das bestehende Maß hinaus gefördert werden. Das System wählt den richtigen Tarif, es ist barrierefrei zugänglich und ist letztlich auch günstiger als der konventionelle Vertrieb. Aus anderen Anwendungsräumen (z.B. Göttingen, München) wurden daher unter diesen Aspekten auch eTarife in Ergänzung zu bestehenden konventionellen Tarifen (Zone, Wabe) genehmigt, obwohl es hierdurch zu unterschiedlichen Fahrpreisen für die gleiche Relation kommt. Wir gehen davon aus, dass insoweit gute Gründe für die Einführung eines eTarifs geltend gemacht werden können, so dass ein eTarif auch genehmigungsfähig wäre.

Sofern es durch den eTarif zu Mindereinnahmen bei den Unternehmen (SL) kommt, kann es sich anbieten, dass zum Ausgleich dieser Belastungen der **eTarif als ausgleichsfähiger Höchstarif** eingeführt wird. Denkbar ist aber auch eine Einführung als Unternehmenstarif. Sodann können der SL die hierdurch entstandenen Mindereinnahmen nicht erstattet werden. Die konkrete Bewertung sollte anhand der ökonomischen Auswirkungen bewertet werden.

## 7.1 Modul 1: Datenschutzrechtliche Aspekte

Gegenstand der vorliegenden Betrachtung ist die rechtliche Machbarkeit einer elektronischen Lösung zur Tarifierung im öffentlichen Nahverkehr. Grundlage der Abwicklung ist eine sogenannte „Check-In/Check-Out“-Lösung (CICO). Grundfunktionsweise dieses Prinzips ist, dass für die Einleitung der Erfassung der zurückgelegten Strecke eine aktive Handlung (Check-In) erforderlich ist. Die Beendigung des Beförderungsvorgangs erfolgt ebenfalls durch eine aktive Kundenhandlung (Check-Out).

Gegenstand der vorliegenden Betrachtung ist die grundsätzliche rechtliche Machbarkeit einer solchen Lösung, bezogen auf datenschutzrechtliche Aspekte. Jedem Abschnitt der Betrachtung folgen listenmäßige Stichpunkte, anhand welcher besonders zu berücksichtigende Aspekte hervorgehoben werden sollen.

- Welche Anforderungen ergeben sich aus der DSGVO (Datenerhebung und Speicherung)
  - für die Abrechnung mit der Kundin bzw. dem Kunden
  - und ggf. zur Einnahmearbeitung
  - Wie ist das Back-End-Verhältnis zu gestalten?
- Was ist im Rahmen erster Hinweise für eine Vergabe zu beachten?

#### Vorbemerkung und Teilergebnis

Die nachfolgende Betrachtung ist in der Reihenfolge der Prozessschritte gegliedert. Sie beginnt mit der Erfassung der Kundendaten und endet mit der Abrechnung von Beförderungsentgelten, sowie der Einnahmearbeitung zwischen den Verbundpartnern. Zugleich wird nachfolgend auf datenschutzrechtliche Aspekte für die Gestaltung der Rechtsverhältnisse im Hintergrund eingegangen (Back-End-Verhältnisse).

### 7.1.1 Datenschutzrechtliche Anforderungen bzgl. der Kundenabrechnung

Datenschutzrechtliche Anforderungen ergeben sich aus den Normen des Datenschutzrechtes dann, wenn personenbezogene Daten verarbeitet werden. Der Begriff des Datenschutzes bzw. das Datenschutzrechts umfasst über den Verarbeitungsbegriff<sup>10</sup> jeden mit oder ohne Hilfe automatisierter Verfahren ausgeführten Vorgang oder jede solche Vorgangsreihe im Zusammenhang mit personenbezogenen Daten wie das Erheben, das Erfassen die Organisation, das Ordnen, die Speicherung, die Anpassung oder Veränderung, das Auslesen, das Abfragen, die Verwendung, die Offenlegung durch Übermittlung, Verbreitung oder eine andere Form der Bereitstellung, den Abgleich oder die Verknüpfung, die Einschränkung, das Löschen oder die Vernichtung.

Die Abrechnung gegenüber Kundinnen und Kunden unterfällt diesem Anwendungsbereich, so dass datenschutzrechtliche Normen bei der Gestaltung und Durchführung des Abrechnungsprozesses zu beachten sind.

Voraussetzung für die Durchführung einer Abrechnung mit Kundinnen und Kunden ist zunächst, dass die Abrechnungsstelle über entsprechende personenbezogene (Kunden-) Daten verfügt. Es wird nachfolgend davon ausgegangen, dass die abrechnende Stelle Systeme vorhalten wird, die eine Erhebung entsprechender Kundendaten ermöglichen.

#### Erhebung von Kundendaten

Die Erhebung von Kundendaten ist über verschiedene Wege denkbar. Zum einen kommt in Betracht, eine Webseite zur Eingabe der Daten einzurichten. Zum anderen realisieren viele andere Anbieter die Erfassung der Kundendaten über eine Applikation auf mobilen Endgeräten.

Aus datenschutzrechtlicher Sicht kommt es auf die konkrete Umsetzung des Eingangskanals nicht an. Entscheidend für die datenschutzrechtliche Zulässigkeit ist

<sup>10</sup> Art. 4 Nr. 2 DS-GVO.

die konkrete Ausgestaltung der jeweiligen Schnittstelle zur Kundin bzw. zum Kunden.

Grundlage der Abrechnung sind ferner neben den sog. Stammdaten (Name, Adresse, Zahlungsmittel etc.) auch sog. Verkehrsdaten (Daten über die konkrete Inanspruchnahme kostenpflichtiger Leistungen). Diese entstehen vorliegend im Rahmen des Check-In-/Check-Out-Prozesses.

Es ist fraglich, ob der Check-In- / Check-Out-Prozess grundsätzlich voraussetzt, dass sowohl beim An- als auch beim Abmeldevorgang die Identität der Kundin bzw. des Kunden bekannt ist.

Die Rechtmäßigkeit der Erhebung personenbezogener Daten im vorliegenden Fall hängt maßgeblich davon ab, ob diese als erforderlich im Rechtssinne anzusehen ist, eine Durchführung des zugrundeliegenden Vertrages ohne die jeweilige Verarbeitung personenbezogener Daten schlechterdings unmöglich erscheint.

Dagegen spricht z.B. die Möglichkeit zur Ausgabe personenunabhängiger (anonymer) Guthabekarten. Insoweit stellt sich die rechtliche Frage, ob die Erhebung personenbezogener Daten insgesamt überhaupt erforderlich und damit statthaft ist und ob nicht sogar eine Pflicht zur Einrichtung eines anonymen Angebots besteht.

Entscheidet sich die Anbieterin bzw. der Anbieter einer Dienstleistung ausschließlich für ein sog. Post-Paid-Modell (nachträgliche Abrechnung bei der Kundin bzw. beim Kunden), so steht ihm dies im Rahmen der Privatautonomie frei. Ein datenschutzrechtlicher Zwang, sich unbedingt für das datensparsamste Geschäftsmodell zu entscheiden besteht nicht. Dennoch muss die Anbieterin bzw. der Anbieter sich innerhalb seines Geschäftsmodells für die datensparsamste, wirtschaftlich vertretbare Ausgestaltung entscheiden.

Mit dem Grundsatz der Privatautonomie wäre es unvereinbar, wenn Gesetzgeber oder Aufsichtsbehörden unter Verweis auf eine etwa fehlende Erforderlichkeit die Verantwortliche bzw. den Verantwortlichen zur Modifikation des Vertragsinhalts drängen würden.<sup>11</sup>

Eine Pflicht zum Angebot eines anonymen Pre-Paid-Modells besteht vorliegend folglich nicht. Die Erhebung von Kundendaten ist erforderlich im Rechtssinne.

Die Erhebung personenbezogener Daten zur Durchführung der vertraglichen Beziehung zu Kundinnen und Kunden ist grundsätzlich statthaft. Es liegt nahe, mit der Kundin bzw. dem Kunden ein „Grundverhältnis“ in Form einer Nutzungsvereinbarung einzurichten. Dieses kann etwa auf Basis einer klassischen „Account-“ bzw. „Community-Logik“ basieren.

---

<sup>11</sup> Gola DS-GVO/Schulz, 2. Aufl. 2018, DS-GVO Art. 6 Rn. 37.

## Allgemeine Ausgestaltung der Verarbeitung; Zweckbindung

Aus dem Grundsatz des Verbotes mit Erlaubnisvorbehalt<sup>12</sup> folgt, dass jede Form der Verarbeitung personenbezogener Daten grundsätzlich verboten ist, es sei denn, sie beruht auf einer entsprechenden Rechtsgrundlage.

Vorliegend ist davon auszugehen, dass die Erhebung personenbezogener Daten von Kundinnen und Kunden durch Art. 6 Abs.1 lit. b) DS-GVO gedeckt ist, da die Verarbeitung für die Erfüllung eines Vertrags, dessen Vertragspartei die betroffene Person ist und zur Durchführung vorvertraglicher Maßnahmen erforderlich ist, die auf Anfrage der betroffenen Person erfolgen.

Obwohl die Erhebung von Kundendaten durch Art. 6 Abs. 1 lit. b) DS-GVO gerechtfertigt ist, bleiben die – neben dem Rechtmäßigkeitsgrundsatz bestehenden – anderen Prinzipien aus Art. 5 DS-GVO zu berücksichtigen. Neben der Rechtmäßigkeit sind im Kontext der Erhebung insbesondere der Grundsatz der Zweckbindung<sup>13</sup> und der Grundsatz der Datenminimierung<sup>14</sup> zu nennen. Zur Einhaltung des Grundsatzes der Zweckbindung ist sicherzustellen, dass die erhobenen Daten ausschließlich zu vorher festgelegten Zwecken verarbeitet werden. Diese Zwecke können zum einen in der Abrechnung einzelner Fahrten im ÖPNV zu sehen sein. Ein weiterer denkbarer Zweck ist jedoch auch die Einnahmeverteilung zwischen den Konsortialpartnern, sofern die Kundin bzw. der Kunde Leistungen verschiedener Leistungsträger in Anspruch nimmt. Der maßgebliche Zeitpunkt für die Festlegung des Verarbeitungszweckes ist in jedem Fall der Zeitpunkt der Erhebung.<sup>15</sup> Wichtig ist, dass die Erhebungszwecke dokumentiert und transparent gemacht werden (dazu siehe nachfolgende Ziffer).

Nach dem Prinzip der Datenminimierung müssen personenbezogene Daten dem Zweck angemessen, erheblich sowie auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß beschränkt sein. Dass die Daten auf das notwendige Maß zu beschränken sind, bedeutet insbesondere, dass die Menge von Daten in der Weise zu begrenzen ist, dass zusätzliche – für sich genommen ggf. auch angemessene und erhebliche – Daten nicht verarbeitet werden dürfen, wenn der Verarbeitungszweck auch ohne sie erreicht werden kann.<sup>16</sup> Bei der Konzeption der Schnittstellen zur Kundin bzw. zum Kunden ist folglich darauf zu achten, dass alle personenbezogenen Daten diese Kriterien erfüllen. Idealerweise wird für jedes Datenbankfeld, welches einen Personenbezug aufweist, dokumentiert, aus welchen Gründen die vorgenannten Kriterien erfüllt sind.

## Erfüllung von Informationspflichten

Vorliegend ist davon auszugehen, dass personenbezogene Daten in direkter Interaktion mit der Kundin bzw. dem Kunden erhoben werden. Dabei kommt es nicht darauf an, ob dies auf Webseiten, in einem Kundenzentrum persönlich oder über eine mobile Applikation erfolgt. In allen Fällen besteht eine Informationspflicht **bei**

---

<sup>12</sup> Gola/Heckmann/Gola, BDSG § 26, Rn. 3.

<sup>13</sup> Art. 5 Abs.1 lit. b) DS-GVO.

<sup>14</sup> Art. 5 Abs.1 lit. c) DS-GVO.

<sup>15</sup> Kühling/Buchner/Herbst, 2. Aufl. 2018 Rn. 31, DS-GVO Art. 5 Rn. 31.

<sup>16</sup> Kühling/Buchner/Herbst, 2. Aufl. 2018, DS-GVO Art. 5 Rn. 57.

**Erhebung** von personenbezogenen Daten bei der betroffenen Person.<sup>17</sup> Das bedeutet, dass die jeweilige Bereitstellung von Informationen über die Verarbeitung personenbezogener Daten sich an dem jeweiligen Kommunikationsmedium zu orientieren hat. Vorgaben für die Darstellungsweise und Form der Information ergeben sich aus Art. 12 DS-GVO. Demnach müssen diese Informationen leicht zugänglich sein und so bereitgestellt werden, dass die betroffene Person sie im Zusammenhang mit der Datenerhebung ohne Medienbruch entgegennehmen kann. Übertragen auf denkbare Schnittstellen zur Kundin bzw. zum Kunden bedeutet dies, dass z.B. in einem Kundenzentrum Informationen zur Verarbeitung personenbezogener Daten auf einem Informationsblatt, im Rahmen einer Webseite durch das Bereithalten einer leicht auffindbaren Datenschutzerklärung und im Rahmen mobiler Applikationen über eine vergleichbare Darstellung innerhalb der Applikation bewerkstelligt werden müssen.<sup>18</sup> Die essenziellen Bestandteile einer entsprechenden Datenschutzerklärung ergeben sich aus dem Gesetz<sup>19</sup> und können durch Abarbeitung des dort genannten Kataloges eingearbeitet werden.

Im Rahmen der Erhebung von Kundendaten ist zu beachten:

- Jedes erhobene Datum muss einem berechtigten Zweck dienen
- Die jeweiligen Zwecke sind vorher festzulegen und zu dokumentieren
- Der Umfang verarbeiteter personenbezogener Daten ist auf ein notwendiges Minimum zu beschränken
- Die Erfüllung von Informationspflichten gegenüber Kundinnen und Kunden ist sicherzustellen

### **Betrieb des Abrechnungssystems**

Im Rahmen des Betriebs eines Abrechnungssystems sind die Prinzipien des sog. technischen Datenschutzes zu beachten. Zu nennen sind dabei insbesondere die Prinzipien des Datenschutzes durch Technikgestaltung („privacy by design“) und datenschutzfreundliche Voreinstellungen („privacy by default“). Die Umsetzung dieser Prinzipien schließt die Berücksichtigung der Maßgaben aus Art. 5 Abs. 1 DS-GVO und dort das Prinzip der Datenminimierung mit ein.

### **Technische Gestaltung der Verarbeitungssysteme**

Als Weg zur Umsetzung dieser Vorgaben ist es erforderlich, technisch-organisatorische Maßnahmen zu definieren. Diese betreffen zum einen allgemeine Vorgaben zur (technischen) Sicherheit der Verarbeitung, die vorliegend nicht Gegenstand der Betrachtung sind.

Welche Maßnahmen im konkreten Fall erforderlich und angemessen sind, bestimmt sich nicht nach der Verfügbarkeit eventueller Maßnahmen, sondern unter Berücksichtigung einer Reihe von Abwägungskriterien. Diese ergeben sich unmittelbar aus dem Gesetz. Dieses nennt die Berücksichtigung des Standes der Technik,

---

<sup>17</sup> Art. 13 DS-GVO.

<sup>18</sup> Kühling/Buchner/Bäcker, 2. Aufl. 2018, DS-GVO Art. 13 Rn. 58.

<sup>19</sup> Art. 13 DS-GVO.

der Implementierungskosten sowie der unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwere der mit der Verarbeitung verbundenen Risiken für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen.

Vereinfacht ausgedrückt ist in die technische Sicherheit der eingesetzten Systeme insoweit zu investieren, wie es in einem vernünftigen Verhältnis zu den Risiken der Verarbeitung steht. Zur Ermittlung dieses Verhältnisses kann es u.U. angezeigt sein unter den Voraussetzungen des Art. 35 DS-GVO vor der Gestaltung der Systeme eine Datenschutzfolgeabschätzung durchzuführen.<sup>20</sup>

Auf Basis der so gewonnenen Erkenntnisse ist die Architektur des Systems auszugestalten und zu definieren. Dabei sind angemessene technisch-organisatorische Maßnahmen vorzusehen (z.B. Ausfallsicherheit, Verschlüsselung etc.).

### **Konzeptionelle Anforderungen an Verarbeitungssysteme**

Bei der funktionalen Konzeption der Verarbeitungssysteme sind neben praktischen Erwägungen auch rechtliche Funktionsanforderungen zu berücksichtigen.

#### *Löschkonzept*

Zur Erfüllung des Prinzips der Datenminimierung und als Komplementäreinrichtung zur Zweckfestlegung ist daran zu denken, ein Löschkonzept zu erstellen.<sup>21</sup> Denn sobald der Verarbeitungszweck erfüllt ist und damit entfällt, sind personenbezogene Daten grundsätzlich zu löschen.

Ein Löschkonzept besteht typischerweise aus der tabellarischen Festlegung von Angaben zu jedem einzelnen Datenfeld, welches personenbezogene Daten enthält. Diesen Datenfeldern sind die jeweiligen Rechtsgrundlagen der Verarbeitung, eine Löschfrist sowie der Beginn des Fristlaufes zuzuordnen. Das Konzept ist zur datenschutzrechtlichen Dokumentation des gesamten Systems hinzuzufügen. Es ist in technischer Art und Weise umzusetzen, sodass die Einhaltung der definierten Fristen idealerweise automatisch bzw. halbautomatisch erfolgt.

#### *Berechtigungskonzept*

Zur Wahrung des Grundsatzes der Integrität und Vertraulichkeit sollte das eingesetzte System ein rollenbasiertes Berechtigungskonzept vorsehen. Das Berechtigungskonzept beschreibt das Zusammenspiel zwischen Rollen, Benutzern und Gruppen und die mit diesen Rollen verbundenen Eigenschaften zur Steuerung von Rechten für Zugang und Zugriff auf Systeme oder Systemteile. Eine Rolle steht in direkter Verbindung mit der auszuübenden Tätigkeit einer Person und muss mit der bzw. dem verantwortlichen Vorgesetzten abgestimmt werden. Das generelle Prinzip für die Vergabe aller Berechtigungen ist das Need-to-know-Prinzip<sup>22</sup> (Einsicht nur wo nötig). Aufgrund gesetzlicher und betrieblicher Vorgaben sind Rollentrennungen vorzunehmen. Dabei sind Rollenkonflikte, Funktionen und nicht miteinander vereinbare Rollen zu vermeiden.

#### *Beantwortung von Betroffenenfragen*

<sup>20</sup> Vgl. hierzu die Orientierungshilfe des BayLDA: [https://www.datenschutz-bayern.de/technik/orient/oh\\_dsfa.pdf](https://www.datenschutz-bayern.de/technik/orient/oh_dsfa.pdf).

<sup>21</sup> z.B. nach der Vorgabe der Norm DIN 66398

<sup>22</sup> BSI, IT-Grundschutz-Kataloge, M 2.8.; abrufbar unter [https://www.bsi.bund.de/DE/Themen/ITGrundschutz/itgrundschutz\\_node.html](https://www.bsi.bund.de/DE/Themen/ITGrundschutz/itgrundschutz_node.html).

Eine wesentliche Pflicht jeder verantwortlichen Stelle im Sinne des Datenschutzrechts ist die Wahrung von Betroffenenrechten.<sup>23</sup> Um einen ordnungsgemäßen und rechtskonformen Betrieb sicherzustellen, müssen die eingesetzten Systeme über Funktionen verfügen, die es der bzw. dem Verantwortlichen ermöglichen, Auskunftsanfragen, Berichtigungsanfragen, Löschungsanfragen oder Einschränkungsanfragen zu bearbeiten und innerhalb jeweils angemessener Frist zu beantworten. Auch das Recht auf Datenübertragbarkeit sollte berücksichtigt werden.

Die Erfüllung der vorgenannten Anforderungen setzt neben der Bereitstellung technischer Funktionalitäten auch die organisatorische und personelle Befähigung voraus. Wird die Kundenbeziehung durch ein Webportal verwaltet und besteht ein kundenspezifischer Login-Bereich, können Betroffenenrechte auch in Form eines Selbstbedienungsportals erfüllt werden.

Zur Kundenabrechnung ist zu beachten:

- Bei der Erhebung von Kundendaten sind die Grundsätze aus Art. 5 DS-GVO zu beachten.
- Bei der Gestaltung der Systeme zur Abrechnung müssen angemessene technisch-organisatorische Maßnahmen definiert werden.
- Die funktionale Gestaltung muss ein Löschkonzept, ein Berechtigungskonzept, sowie eine Vorgehensweise zur Bearbeitung von Betroffenenanfragen einschließen.

### 7.1.2 Datenschutzrechtliche Anforderungen bzgl. der Einnahmeverteilung

Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf der Annahme, dass ein Verkehrsverbund bzw. eine andere vergleichbare Körperschaft Vertragspartner der Kundin bzw. des Kunden wird. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass die tatsächlichen Leistungserbringer kraft Mitgliedschaft, Gesellschafterstellung oder aufgrund einer vergleichbaren Teilhaberschaft Anspruch auf Vergütung ihrer Leistungen haben. Daher stellt sich die Frage nach dem datenschutzrechtlichen Umgang mit der Einnahmeverteilung unter den Konsortialpartnern.

#### Gestaltung der Einnahmeverteilung

Bei der prozessualen Gestaltung der Einnahmeverteilung liegt im Umgang mit personenbezogenen Daten eine wesentliche Weichenstellung. Es ist zunächst festzulegen, ob die Verteilung von Einnahmen aus Beförderungsentgelten auf Basis des bloßen Angebots an Beförderungsleistungen oder der tatsächlichen Inanspruchnahme durch Kundinnen und Kunden erfolgt. Im ersteren Fall erscheint eine Übermittlung von personenbezogenen Daten an Leistungserbringer nicht erforderlich und damit auch rechtswidrig. Nur im letzteren Fall kann ein Leistungserbringer ein berechtigtes Interesse an Verkehrsdaten haben.

---

<sup>23</sup> Art. 15 ff. DS-GVO.

## Datenschutzvertragliche Gestaltung / Anonymisierung

Auch zur Übermittlung personenbezogener Daten an Leistungserbringer bedarf es einer Rechtsgrundlage. Im Rahmen der Weitergabe ist grundsätzlich zu unterscheiden, ob es sich um eine Übermittlung zwischen verschiedenen Rechtssubjekten als eigenständige Verantwortliche<sup>24</sup>, eine Weitergabe unter gemeinsam Verantwortlichen<sup>25</sup> oder um die Verarbeitung personenbezogener Daten im Auftrag<sup>26</sup> handelt. Im vorliegenden Verwendungszusammenhang sind dabei – abhängig vom Zweck der Datenweitergabe – grundsätzlich alle drei Konstellationen denkbar.

Auf eine Unterscheidung käme es nur dann nicht mehr an, wenn es sich bei den übermittelten Daten nicht mehr um personenbezogene Daten im Sinne des Datenschutzrechts handelte. Dies könnte z.B. dann der Fall sein, wenn im Zeitpunkt der Übermittlung bereits **eine vollständige Anonymisierung** durchgeführt worden wäre, bzw. jedenfalls die weitergegebenen Daten vollständig anonymisiert würden.

Für Letztere spricht, dass für die Vergütung der Leistungserbringer lediglich die Tatsache der Inanspruchnahme von Leistungen, nicht aber die Identität der Kundinnen und Kunden entscheidend sein dürfte. Ohne dass weitere berechnete Interessen an personenbezogenen Daten hinzutreten, erscheint eine Übermittlung personenbezogener Daten an Leistungserbringer nur schwer zu rechtfertigen. Sie muss daher einer abschließenden Prüfung vorbehalten bleiben.

Soweit die Übermittlung personenbezogener Daten an Leistungserbringer im Rahmen der Abrechnung gerechtfertigt werden kann, sind verschiedene datenschutzvertragliche Gestaltungsoptionen zu prüfen.

Entscheidend für die Einordnung in die nachfolgend beschriebenen Gestaltungsszenarien ist die anfängliche Frage, wer die Rolle des Verantwortlichen im datenschutzrechtlichen Sinne einnimmt.<sup>27</sup>

Verantwortlicher ist die natürliche oder juristische Person, Behörde, Einrichtung oder andere Stelle, die allein oder gemeinsam mit anderen über die Zwecke und Mittel der Verarbeitung von personenbezogenen Daten entscheidet. Selbst wenn – wie vorliegend - eine Aufgabenverteilung zwischen verschiedenen Konsortialpartnern stattfindet, muss dies nicht zwangsläufig bedeuten, dass der Partner, der sich um die personenbezogenen Daten kümmert, insoweit im datenschutzrechtlichen Sinne allein verantwortlich ist. Sofern jeder der Konsortialpartner die Zwecke und Mittel der Verarbeitungen völlig individuell und ohne Einflussmöglichkeit der jeweils anderen Partner festlegt, könnten die Beteiligten als selbstständig Verantwortliche zu betrachten sein. Sofern einer der Konsortialpartner die Zwecke und Mittel der Verarbeitung immer in Abstimmung mit den anderen Konsortialpartnern vornimmt, kommt durchaus eine Bewertung als gemeinsam Verantwortliche im Sinne des Datenschutzrechts in Betracht. Schließlich sind auch Konstellationen denkbar, in denen einer der Konsortialpartner lediglich im Auftrag eines anderen Konsortialpartners in Form der Verarbeitung personenbezogener Daten tätig wird.

---

<sup>24</sup> Im Rahmen allgemeiner Rechtsgrundlagen, z.B. Art. 6 DS-GVO.

<sup>25</sup> Art. 26 DS-GVO.

<sup>26</sup> Art. 28 DS-GVO.

<sup>27</sup> Art. 4 Nr. 7 DS-GVO.

## Übermittlung zwischen selbständigen Verantwortlichen

Damit die Konsortialpartner als eigenständige Verantwortliche zu betrachten wären, müssten zwei verschiedene Kriterien erfüllt sein. Zum einen müsste es sich um geeignete Adressaten (juristische oder natürliche Person) im Sinne des Gesetzes handeln, woran vorliegend kein Zweifel besteht. In einem zweiten Schritt ist zu ermitteln, wer im Hinblick auf die Zwecke und Mittel der Verarbeitung die Entscheidungsbefugnis innehat. Das wesentliche Merkmal ist dabei die Entscheidungsbefugnis über den Zweck der Verarbeitung. Wer also über das „Ob“, „Wofür“ und „Weshalb“ der Datenverarbeitung entscheidet, ist Verantwortlicher im datenschutzrechtlichen Sinne.<sup>28</sup>

Handelt es sich bei einem der Konsortialpartner um einen selbständigen Verantwortlichen im Sinne des Datenschutzrechts, erfordert die Übermittlung an einen anderen Konsortialpartner eine Rechtsgrundlage, wie sie für jede andere Verarbeitung personenbezogener Daten ebenfalls erforderlich wäre. In diesem Fall werden die Konsortialpartner nicht anders behandelt als fremde Unternehmen untereinander.

Als Rechtsgrundlagen für die Übermittlung an Konsortialpartner kommt neben der Rechtfertigung über Art. 6 Abs. 1 lit. b) DS-GVO vor allem das Bestehen eines überwiegenden Interesses an der Übermittlung im Sinne des Art. 6 Abs. 1 lit. f) DS-GVO in Betracht.

Für jeden Einzelfall der Übermittlung wird also im Hinblick auf den konkreten Übermittlungszweck zu prüfen sein, ob eine Übermittlung notwendig ist und welches Risiko für die betroffenen Personen durch die Übermittlung besteht bzw. ob diese vor dem Hintergrund des Verarbeitungszwecks für diese hinzunehmen ist. Eine abstrakte Aussage zur Zulässigkeit der Übermittlung personenbezogener Daten zwischen selbständigen Verantwortlichen im vorliegenden Anwendungszusammenhang lässt sich daher nicht treffen. Im Übrigen hat die Abwägung auch einzuschließen, unter welchen (technischen) Bedingungen die übermittelten Daten bei der Empfängerin bzw. beim Empfänger verarbeitet und vor allem auch wieder gelöscht werden.

Ist die Übermittlung zwischen selbständigen Verantwortlichen bereits zu Beginn der Verarbeitung (hier: der Erhebung der Kundendaten) absehbar, ist auch daran zu denken, die Empfängerinnen bzw. Empfänger dieser Übermittlung in die Information nach Art. 13 DS-GVO aufzunehmen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass alle nachfolgenden Konstellationen und Regelungsinstrumente aus der Datenschutz-Grundverordnung für die vorliegenden Konsortialbeziehungen in Betracht kommen. Für jeden Übermittlungs- und Verarbeitungszweck können unterschiedliche Konstellation nach Maßgabe der nachfolgenden Ausführungen vorliegen. Insofern kommt den Beteiligten ein hoher Gestaltungsspielraum zu, der im Dienste der Vereinfachung der datenschutzrechtlichen Beziehungen genutzt werden sollte.

---

<sup>28</sup> Kühling/Buchner/Hartung, 2. Aufl. 2018, DS-GVO Art. 4 Nr. 7 Rn. 13.

## Gemeinsam Verantwortliche

Entscheiden mehrere Konsortialpartner gemeinsam über die Zwecke und Mittel der Verarbeitung, kommt die Einordnung als gemeinsame Verantwortliche im Sinne des Art. 26 DS-GVO in Betracht. Demnach gilt als gemeinsam verantwortlich, wer unter Anwendung eines funktionalen Ansatzes und der Betrachtung der tatsächlichen Beziehungen der Parteien untereinander Einfluss auf die Zwecke und Mittel der Verarbeitung nehmen kann.<sup>29</sup> Abzugrenzen davon sind Fälle, in denen die Übermittlung zwischen gemeinsam Verantwortlichen lediglich als Austausch oder die Verwirklichung gemeinsamer Zwecke anzusehen ist.<sup>30</sup>

Soweit die Datenübermittlung zwischen Konsortialpartnern der Erreichung des gemeinsamen Zwecks des technisch sicheren Betriebs einer eTarif-Lösung im öffentlichen Nahverkehr dient, erscheint die Ausgestaltung der Konsortialbeziehung aus datenschutzrechtlicher Sicht in Form der gemeinsamen Verantwortlichkeit im Sinne des Art. 26 DS-GVO naheliegend.

Zur Ausgestaltung einer solchen Beziehung ist es erforderlich, dass zwischen den gemeinsam Verantwortlichen eine vertragliche Vereinbarung abgeschlossen wird, die die Verteilung der datenschutzrechtlichen Pflichten verbindlich regelt. Auch in dieser Konstellation ist daran zu denken, dass die darin enthaltenen Informationen in die nach Art. 13 DS-GVO zu erteilenden Informationen aufgenommen werden.

Ob und inwieweit die Ausgestaltung der Beziehung der Konsortialpartner im vorliegenden Fall in dieser Form rechtlich korrekt und zweckmäßig ist, muss nach Festlegung der Aufgabenverteilung innerhalb des Konsortiums ermittelt werden. Sodann könnte eine entsprechende Vereinbarung erstellt werden.

Nachdem eine solche Vereinbarung besteht, wäre die Übermittlung personenbezogener Daten an beteiligte Konsortialpartner rechtlich weitgehend unproblematisch, solange sie sich im Rahmen der vorher festgelegten Zwecke bewegt.

## Konsortialpartner als Verarbeiter im Auftrag

Schließlich kommt in Betracht, dass zwischen Konsortialpartnern eine Beziehung im Sinne des Art. 28 DS-GVO zustande kommt. Dann müsste es sich beim Empfänger der Daten um einen Auftragsverarbeiter im Sinne des Art. 4 Nr. 8 DS-GVO handeln. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn in der Datenübermittlung primär eine bloße Auslagerung von Verarbeitungstätigkeiten zu sehen ist.<sup>31</sup> Vorliegend könnte z.B. der Verkehrsverbund als Auftragsverarbeiter der Leistungserbringer fungieren. Entscheidend ist auch an dieser Stelle, wer die Zwecke und Mittel (dazu siehe oben) der Verarbeitung festlegt. Grundlegende Entscheidungen im Hinblick auf die Ausgestaltung der Verarbeitung müssen ausschließlich beim Auftraggeber verbleiben. Ist dies nicht der Fall, wird der Datenempfänger selbst zum Verantwortlichen. Die Ausgestaltung als Auftragsbearbeitung ist gegenüber den anderen zuvor

---

<sup>29</sup> Kühling/Buchner/Hartung, 2. Aufl. 2018 Rn. 14, DS-GVO Art. 26 Rn. 14.

<sup>30</sup> Art.-29-Datenschutzgruppe, Stellungn. 1/2010 zu den Begriffen „für die Verarbeitung Verantwortlicher“ und „Auftragsverarbeiter“, WP 169, 24; vgl. LNK DatenschutzR § 1 Rn. 57 mit dem Beispiel einer gemeinsamen Cloud-Plattform; Gola in Gola DS-GVO Art. 4 Rn. 52; Plath in Plath Art. 26 Rn. 2.

<sup>31</sup> Kühling/Buchner/Hartung, 2. Aufl. 2018, DS-GVO Art. 4 Nr. 8 Rn. 7.

dargestellten Übermittlungsverfahren insoweit privilegiert, als für die Übermittlung an Auftragsverarbeiter keine gesonderten Rechtsgrundlagen erforderlich sind.

Einzigste Voraussetzung ist der Abschluss einer Vereinbarung mit dem Mindestinhalt des Art. 28 DS-GVO zwischen den Parteien. Im Zuge dessen soll sichergestellt werden, dass dem Auftraggeber (Verantwortlichen) die Hoheit über die Datenverarbeitung verbleibt. Im gleichen Zuge soll ausgeschlossen werden, dass die Empfängerin bzw. der Empfänger der Daten (hier: der Konsortialpartner als Auftragsverarbeiter) die Daten für eigene Zwecke und Mittel verwendet. Daraus folgt, dass der Auftragsverarbeiter mit der Verarbeitung der personenbezogenen Daten keine eigenen (wirtschaftlichen) Interessen verfolgen darf.

Übertragen auf den vorliegenden Sachverhalt, wäre denkbar, dass alle beteiligten Verkehrsunternehmen als gemeinsam Verantwortliche den Verkehrsverbund mit der Abrechnung der Kundengelder beauftragen. Dann müssten jedoch die Verkehrsunternehmen als Verantwortliche (=Vertragspartner) gegenüber der Kundin bzw. dem Kunden auftreten. Schließlich ist auch an dieser Stelle zu beachten, dass die Übermittlung an Auftragsverarbeiter, sowie gegebenenfalls dessen Identität im Rahmen der zu erteilenden Information nach Art. 13 und 14 DS-GVO aufzunehmen sind.

### **Folgerungen**

Aus den vorstehenden Ausführungen folgt, dass verschiedene Gestaltungsoptionen denkbar sind. Die Praxis hat gezeigt, dass die Ausgestaltung als gemeinsame Verantwortliche etliche Vorteile mit sich bringt. Zum einen können alle Beteiligten über die verarbeiteten personenbezogenen Daten verfügen und im Rahmen der Zweckbindung eigene Interessen mit der Verarbeitung verfolgen. Zum anderen bleibt es allen Konsortialpartnern unbenommen, im Verhältnis zur Kundin bzw. zum Kunden einen Beteiligten zu benennen, der alle Pflichten auf Kundenseite wahrnimmt (z.B. der Verkehrsverbund).

Im Rahmen der Einnahmearaufteilung und Gestaltung der Back-End-Verhältnisse ist zu beachten:

- Erfolgt die Aufteilung nach tatsächlich erbrachten Leistungen, ist eine anonymisierte Datenübermittlung zu prüfen.
- Werden personenbezogene Daten übermittelt, sollte dies bei der Wahl der datenschutzvertraglichen Konstruktion berücksichtigt werden.

### **7.1.3 Erste Hinweise zu einer Vergabe aus vertragsrechtlicher Sicht**

Die nachfolgenden Ausführungen sollen erste Anregungen zur vertragsrechtlichen Gestaltung der Ausschreibungsunterlagen geben. Vergaberechtliche Hinweise sind hingegen nicht Gegenstand.

Im Rahmen der Vergabe der Errichtung und des Betriebs eines Systems zur Bewerksstellung eines streckenabhängigen Tarifs mit Check-In / Check-Out ist die Trennung in einen kauf- und werkvertraglichen und dienstvertraglichen Teil zu

empfehlen. Im Rahmen des kauf- und werkvertraglichen Teils ist die Anschaffung notwendiger Hardware (z.B. Check-In Terminals, ggfs. Server beim on-premise Hosting) und Software zu berücksichtigen. Ebenfalls Gegenstand dieses Vertragswerks ist die Errichtung und Einrichtung des Gesamtsystems.

Im Rahmen der dienstvertraglichen Gestaltung sind die laufenden Verpflichtungen des Auftragnehmers im Zusammenhang mit dem Betrieb des Systems zu definieren (SLAs, Managed Service Leistungen, etc.).

Der anfänglichen Leistungsbeschreibung kommt eine kaum zu überschätzende Bedeutung zu. Die Genauigkeit der enthaltenen Formulierungen und Anforderungen stellt zumeist ein Spiegelbild des letztlichen Projekterfolgs dar. Es hat sich bewährt, Anforderungen (wo möglich) mit technisch messbaren Leistungswerten (z.B. im Rahmen der Systemperformance) zu versehen. Funktionale Anforderungen sollten stets sowohl aus Entwickler- wie auch aus Anwendersicht formuliert werden, so dass klar wird, welche praktischen Erwägungen des Auftraggebers sich hinter den jeweiligen Anforderungen verbergen.

## 7.2 Modul 2: Personenbeförderungsrechtliche Machbarkeit

Im Rahmen des Moduls 2 wird die personenbeförderungsrechtliche Machbarkeit geprüft. Dabei sind die rechtlichen Anforderungen zur Genehmigung des eTarifs (§ 39 PBefG) zu betrachten. Problematisch könnte dabei die Wahrung der Tarifeinheit sein, da sodann über die Anwendung von zwei Tarifsystemen für eine Relation unterschiedliche Entgelte von der Nutzerin bzw. vom Nutzer zu zahlen sind (konventioneller Tarif = Vergütung nach Wabe oder Tarifzone und eTarif = Luftlinien- oder Streckenbezug).

Die PBefG-rechtliche Bewertung umfasst konkret folgende Aspekte:

- Genehmigungsfähigkeit der Tarife (parallel Anwendung von konventionellem und eTarif)
- Darstellung Rechtslage in den bestehenden eTarif-Gebieten in Deutschland

### Rechtliche Beurteilung

#### 7.2.1 Genehmigungsfähigkeit der Tarife (parallel Anwendung von konventionellem und eTarif)

Die Anwendung eines eTarifs setzt dessen vorherige Genehmigung gem. § 39 PBefG voraus. § 39 PBefG geht vom Grundsatz eines einheitlichen Tarifs aus. Eine Beförderungsleistung muss für den Fahrgast grundsätzlich zum gleichen Preis erbracht werden. Differenzierungen erscheinen zwar nicht (völlig) ausgeschlossen, dürfen aber jedenfalls nicht die Grenzen unangemessener Differenzierung überschreiten. Beim eTarif wird das zu bezahlende Entgelt nach der zurückgelegten Strecke (Luftlinie) ermittelt. Im konventionellen Tarif erfolgt eine Vergütung nach Wabe oder Tarifzone. Über die Anwendung von zwei Tarifsystemen für eine Relation kommt es

so zu unterschiedlichen von der Nutzerin bzw. vom Nutzer zu zahlenden Entgelten. Die Genehmigungsfähigkeit des eTarifs ist daher im Hinblick auf die oben genannten Gesichtspunkte nicht völlig unproblematisch.

(Eine Möglichkeit, die beschriebene Problematik zu lösen, bestünde u. E. darin, den konventionellen Tarif entsprechend anzupassen.) U.E. dürfte aber auch ein Nebeneinander von einem eTarif (strecken-/luftlinienabhängig) und einem konventionellen Tarif (waben-/tarifzonenabhängig) rechtlich möglich sein. Die Einführung eines eTarifs kann die auch hinter dem Grundsatz der Tarifeinheitlichkeit stehenden Ziele der Tarifgerechtigkeit und -transparenz gerade verbessern. Auch eine unangemessene Differenzierung geht u.E. nicht zwingend mit der Einführung eines eTarifs einher, da dieser ein freiwilliges zusätzliches Angebot darstellt und gerade auch den Zugang für alle Personengruppen zum ÖPNV erleichtern kann. In der Ausgestaltung eines zeitlich begrenzten Pilotprojekts bleiben die negativen Effekte des eTarifs auf den Grundsatz der Tarifeinheitlichkeit ebenfalls begrenzt. Ferner kann ein Austausch über und eine Orientierung an einer Vielzahl vergleichbarer – bereits eingeführter – Projekte erfolgen, auf welche auch gegenüber der Genehmigungsbehörde hingewiesen werden kann. Aufgrund deren Entscheidungsspielraums bleibt eine frühzeitige Abstimmung (der konkreten Ausgestaltung) des eTarifs mit der Genehmigungsbehörde aber dennoch zu empfehlen.

Im Folgenden soll zunächst der Rechtsrahmen zur Genehmigung eines eTarifs, inkl. der sich in diesem Zusammenhang ergebenden Probleme, näher aufgezeigt werden (siehe dazu 1.1.1 unten), ehe anschließend rechtliche Argumente und Gestaltungsmöglichkeiten, die für die Genehmigung eines eTarifs streiten, im Detail dargestellt werden (siehe dazu 1.1.2 unten).

### **Darstellung des Rechtsrahmens (Problemaufriss)**

Die Anwendung eines eTarifs setzt dessen vorherige Genehmigung gem. § 39 PBefG voraus. § 39 PBefG geht vom Grundsatz eines einheitlichen Tarifs aus. Eine Beförderungsleistung muss für den Fahrgast grundsätzlich zum gleichen Preis erbracht werden. Differenzierungen erscheinen zwar nicht (völlig) ausgeschlossen, dürfen aber jedenfalls nicht die Grenzen unangemessener Differenzierung überschreiten. Beim eTarif wird das zu bezahlende Entgelt nach der zurückgelegten Strecke (Luftlinie) ermittelt. Im konventionellen Tarif erfolgt eine Vergütung nach Wabe oder Tarifzone. Über die Anwendung von zwei Tarifsystemen für eine Relation kommt es so zu unterschiedlichen von der Nutzerin bzw. vom Nutzer zu zahlenden Entgelten. Die Genehmigungsfähigkeit des eTarifs ist daher nicht unproblematisch.

### **Grundsatz eines einheitlichen Tarifs**

Die Anwendung eines Tarifs setzt dessen vorherige Genehmigung nach § 39 PBefG voraus. Beförderungsentgelte und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde, § 39 Abs. 1 S. 1 PBefG.

Mit der Zustimmung der Genehmigungsbehörde sind die Beförderungsentgelte allgemein gültig, § 39 Abs. 1 S. 2 PBefG. Das bedeutet, dass Fahrpreise im Linienverkehr „allgemein“, also nicht nur für jedes einzelne sondern für jedes Beförderungsverhältnis im Rahmen der Genehmigung und für einen längeren, wenn auch

unbestimmten Zeitraum gelten müssen. Im Hinblick auf diese obligatorische Allgemeingültigkeit der Fahrpreise kann von Tarifpflicht die Rede sein.

§ 39 PBefG knüpft an die in § 39 Abs. 1 PBefG vorbehaltene Zustimmung eine für Unternehmen und Fahrgäste geltende Preisbindung (Verbot der Über- oder Unterschreitung und Diskriminierung) an. Nach § 39 Abs. 3 S. 1 PBefG dürfen die nach § 39 Abs. 1 PBefG festgestellten Beförderungsentgelte nicht über- oder unterschritten werden und sind gleichmäßig anzuwenden. Insbesondere sind Ermäßigungen verboten, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, § 39 Abs. 3 S. 2 PBefG.

Die in § 39 Abs. 1 S. 2 PBefG angeordnete Allgemeinverbindlichkeit ist gerechtfertigt, um eine übermäßige Nutzung der durch das Mehrfachgenehmigungsverbot begründeten Monopolstellung des Genehmigungsinhabers zu verhindern, um die Betriebs- und Beförderungspflichten (§§ 21, 22 PBefG) auszufüllen und um gleichen Zugang zu Leistungen im Daseinsvorsorgeinteresse sicherzustellen. Derartige Beschränkungen sind eine notwendige Ergänzung des marktwirtschaftlichen Systems, weil dieses ohne sie unter den Bedingungen des ÖPNV sein Produktions- und Verteilungsziel nicht erreichen kann, und die Beschränkungen halten sich insoweit im Rahmen dieses Systems und bedürfen bei intendierter Lenkung der Rechtfertigung durch ein übergeordnetes Allgemeinwohlinteresse.

Aus den Regelungen des § 39 Abs. 1 und 3 PBefG lässt sich demnach der Grundsatz eines einheitlichen Tarifs ableiten. Demnach muss eine Beförderungsleistung für den Fahrgast grundsätzlich zum gleichen Preis erbracht werden. Der Grundsatz eines einheitlichen Tarifs müsste folglich grundsätzlich auch bei der Einführung eines eTarifs gewahrt werden. Die Einführung des eTarifs führt aber über die Anwendung von zwei Tarifsystemen dazu, dass für eine Relation unterschiedliche Entgelte von der Nutzerin bzw. vom Nutzer zu zahlen sind (konventioneller Tarif = Vergütung nach Wabe oder Tarifzone und eTarif = Luftlinien- oder Streckenbezug). Dessen Vereinbarkeit mit dem Grundsatz eines einheitlichen Tarifs ist daher nicht völlig unproblematisch.

### **Ausnahmen von dem „Grundsatz des einheitlichen Tarifs“**

Wie bereits der angesprochene § 39 Abs. 3 S. 2 PBefG („Ermäßigungen“) aufzeigt, sind jedoch auch „Ausnahmen“ von dem Grundsatz des einheitlichen Tarifs denkbar. Diese dürfen aber insbesondere die Grenzen unangemessener Differenzierung nicht überschreiten.

In § 39 Abs. 3 PBefG wird der personenbeförderungsrechtliche Gleichheitsgrundsatz verkörpert. Nach den Auslegungsgrundsätzen zu Art. 3 Abs. 1 GG, die auch hier herangezogen werden können, wären Differenzierungen bei Beförderungsentgelten nur möglich, wenn sich dafür ein sachlich einleuchtender, gerechter Grund ergäbe. Gleiches wäre demnach gleich und Ungleiches ungleich zu behandeln. Die Differenzierung müsste zudem nach der sog. „neuen Formel“ verhältnismäßig sein.

Die Allgemeingültigkeit des Tarifs, aus welcher auch der Grundsatz des einheitlichen Tarifs herrührt, schlägt auch bei der Tarifgestaltung durch. So hat diese grundsätzlich ebenfalls gleichmäßig und transparent zu erfolgen.

Die Summe der für abstrakt-generelle Entgelt-Differenzierungen gewählten Ansätze kann als Tarifstruktur bezeichnet werden. Als solche Ansätze können der Zeitpunkt der Beförderung (Tag, Nacht, Wochen-, Sonn-, Feier- oder Ferientag, Jahreszeit, Zeiten voller oder geringer Auslastung), der Ort (innerstädtischer oder Überlandverkehr, Flachland, Bergland, Straßenverhältnisse), Besonderheiten der Verkehrsquellen und -ziele sowie die Länge und Dauer der Fahrt in Betracht. In Betracht kommen weiter Differenzierungen der Entgelte für Einzelfahrten, Umsteigefahrten, Gruppenfahrten und zeit- und/oder linienbezogene Beförderungsrechte. Schließlich gibt es Differenzierungen, die bestimmte Gruppen von Fahrgästen begünstigen (Fahrpreisermäßigungen für Schüler/Auszubildende, Behinderte oder Senioren).

Denn auch die Wahl der Tarifstruktur aufgrund einer Prognose ihrer Akzeptanz durch das Publikum gehört zum Kern unternehmerischer Freiheit und Obliegenheit. Das Unternehmen ist nicht gehindert, sein Preisangebot – auch nach außerökonomischen Gesichtspunkten – zu staffeln. Diese Befugnis ist rechtlich – von den Grenzen der Sittenwidrigkeit und Diskriminierung abgesehen – nicht von einer Rechtfertigung abhängig. Zwar müssen bei einer Tarifgestaltung nach persönlichen Merkmalen Fahrgäste die Beförderung anderer Fahrgäste mitfinanzieren. Die Ausgleiche der Entgelte trotz im Einzelfall unterschiedlicher Kostenanteile liegt regelmäßig auch im Interesse der Fahrgäste, die die unterschiedlichen Verkehrsleistungen (Linien oder Netze) im langfristigen Verlauf auf unterschiedlichen Strecken und zu unterschiedlichen Zeiten, einmal bei relativ günstigem, einmal bei relativ ungünstigem Preis-Kostenverhältnis, aber auch als Kind, als Schülerin bzw. Schüler/ Auszubildende bzw. Auszubildender, Behinderte bzw. Behinderter oder Seniorin bzw. Senior in Anspruch zu nehmen.

Auch das öffentliche Verkehrsinteresse spricht für eine Staffelung der Tarife nach Regel-, Sozial- und Ermäßigungstarif sowie dafür, relativ hohe Kosten der Anbindung bestimmter Verkehrsquellen oder -ziele über Fahrpreise für andere Leistungen mit einem günstigeren Kosten-Entgelt-Verhältnis durch Tarifgestaltung auszugleichen. Beispielsweise könnte von einer derartigen Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots eine deutliche Verbesserung des „modal split“, d.h. des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen und damit eine ökologische Entlastung der Stadt zu erwarten sein.

Hier – insbesondere durch die Begünstigungen bestimmter Fahrgastgruppen – wird aber auch deutlich, dass verschiedene tarifliche Differenzierungen zulässig sind, die zu unterschiedlichen Beförderungsentgelten führen. Die Grenze unangemessener Differenzierung muss hierbei aber eingehalten werden.

Bei der Einführung eines eTarifs könnte dies gerade problematisch sein. Gerade technisch/digital weniger bewanderte Personen – vor allem auch ältere Menschen – könnten hierdurch möglicherweise benachteiligt werden, wenn ihnen über den fehlenden Zugang zur App so der Zugang zu dem – ggf. preislich günstigeren – strecken-/luftlinienbezogenen eTarif verwehrt bliebe. Insbesondere bestimmte Altersgruppen könnten so in ggf. nicht zu rechtfertigender Weise diskriminiert werden. Ob die Situation bei der Einführung eines eTarifs ähnlich zu beurteilen sein dürfte, wie bei einer Begünstigung bestimmter Fahrgastgruppen, könnte fraglich sein.

## **Maßgaben für die Entscheidung für die Tarifzustimmung**

Die Genehmigungsbehörde hat die beschriebenen Aspekte bei ihrer Entscheidung für die Tarifzustimmung zu berücksichtigen:

Insbesondere hat die Genehmigungsbehörde die Beförderungsentgelte hinsichtlich Wirtschaftlichkeitskriterien – unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung – zu prüfen. Maßgeblich für die Entscheidung über die Tarifzustimmung ist die Angemessenheit des Beförderungsentgelts im Hinblick auf die zuvor genannten Kriterien. Was angemessen ist, bestimmen zunächst die Betreiber auf ihr unternehmerisches Risiko mit Hilfe pauschaler Ansätze typischerweise kosten(anteils)- oder nachfragebestimmter aber auch anderer Merkmale einzelner Verkehrsleistungen, deren Akzeptanz durch das Fahrgastpublikum erwartet werden kann. Als Kriterium für die Entscheidung über die Tarifzustimmung hat die Behörde ein übergeordnetes (Kontroll-) Kriterium der Angemessenheit anzuwenden, das aus konkreten öffentlichen Verkehrsinteressen herzuleiten ist.

Insgesamt sind der Entscheidung der Genehmigungsbehörde daher aber auch eher weniger scharfe Konturen gezogen, so dass sich diese nur schwer vorhersagen lässt.

Eine Zustimmung der Genehmigungsbehörde könnte jedenfalls aufgrund der im Zusammenhang mit der Einführung eines eTarifs bestehenden Probleme hinsichtlich des Grundsatzes des einheitlichen Tarifs und der insoweit in Betracht kommenden – nur begrenzt möglichen – Ausnahmen problematisch sein.

## **Rechtliche Gestaltungsmöglichkeiten (Handlungsempfehlungen)**

Es bestehen aber durchaus auch rechtliche Argumente, die – zumindest bei entsprechender Ausgestaltung des eTarifs – für dessen Genehmigungsfähigkeit streiten.

U.E. dürfte ein Nebeneinander von einem eTarif (strecken-/luftlinienabhängig) und einem konventionellen Tarif (waben-/tarifzonenabhängig) möglich sein. Die Einführung eines eTarifs kann die auch hinter dem Grundsatz der Tarifeinheitlichkeit stehenden Ziele der Tarifgerechtigkeit und -transparenz gerade verbessern. Auch eine unangemessene Differenzierung geht u.E. nicht zwingend mit der Einführung eines eTarifs einher, da dieser ein freiwilliges, zusätzliches Angebot darstellt und gerade auch den Zugang für alle Personengruppen zum ÖPNV erleichtern kann. In der Ausgestaltung eines zeitlich begrenzten Pilotprojekts bleiben die negativen Effekte des eTarifs auf den Grundsatz der Tarifeinheitlichkeit ebenfalls begrenzt. Ferner kann ein Austausch über und eine Orientierung an einer Vielzahl vergleichbarer – bereits eingeführter – Projekte erfolgen und auf diese auch gegenüber der Genehmigungsbehörde hingewiesen werden. Aufgrund deren Entscheidungsspielraums bleibt eine frühzeitige Abstimmung (der konkreten Ausgestaltung) des eTarifs mit der Genehmigungsbehörde aber dennoch zu empfehlen.

Im Folgenden wird im Detail erläutert wie die dargestellten problematischen rechtlichen Anforderungen zur Genehmigung eines eTarifs u.E. erfüllt sein/erfüllt werden könnten:

## Tarifeinheitlichkeit/-gerechtigkeit

Eine Möglichkeit, den Grundsatz der Tarifeinheitlichkeit zu wahren, bestünde darin, den konventionellen Tarif dem eTarif entsprechend anzupassen. Da dies für das gesamte Tarifsortiment eher unwahrscheinlich ist, wäre zu überlegen, ob von vornherein nur bestimmte Tarifsortimente als eTarif eingeführt werden. Aber auch in diesem Falle wären z.B. der Verkauf über Automaten oder der Barverkauf auf den Fahrzeugen entsprechend umzustellen. Der damit verbundene Aufwand dürfte jedoch erheblich sein, da sodann die gleichen Tarifbildungsmerkmale hinterlegt (z.B. im Automaten) werden müssten.

Sollten konventioneller und strecken-/luftlinienbezogener Tarif (unterschiedlich) nebeneinander bestehen sollen, dürfte u.E. auch dies – zumindest unter bestimmten Umständen – möglich sein. Hinter dem Grundsatz der Tarifeinheitlichkeit steht gerade auch die Überlegung, dass dadurch Tarifgerechtigkeit geschaffen werden soll. Dies kann dadurch erreicht werden, indem eine Beförderungsleistung für den Fahrgast grundsätzlich zum gleichen Preis erbracht werden soll. Gerade dies kann aber wiederum gerade auch zu Ungerechtigkeiten führen. Nicht selten entstehen „(Un)Gerechtigkeitsdebatten“ daraus, dass bei ausschließlicher Bemessung des Beförderungsentgelts nach Wabe/Tarifzone für Fahrten – unabhängig von deren Kürze oder Länge – derselbe feste Pauschalpreis zu bezahlen ist. Mit der Einführung eines zusätzlichen strecken-/luftlinienbezogenen Tarifs können diese Ungerechtigkeiten gerade behoben werden, da sich das zu entrichtende Entgelt nach der jeweiligen konkreten Strecke/Luftlinie richtet. Die Tarifgerechtigkeit würde so gerade verbessert.

Auch entstehen durch die Einführung des eTarifs u.E. – zumindest bei entsprechender Ausgestaltung – auch keine neuen Ungerechtigkeiten. Zu denken wäre in diesem Zusammenhang an eine mögliche Benachteiligung technisch/digital weniger bewanderter Personen – vor allem auch älterer Menschen – ,wenn diesen aufgrund fehlendem Zugangs zur App ein ggf. preislich günstigerer strecken-/luftlinienbezogener eTarif verwehrt bliebe und diese mit dem konventionellen Tarif teurer fahren würden. Dies ließe sich u.E. (zumindest teilweise) entkräften, indem der strecken- / luftlinienbezogene Tarif so ausgestaltet werden könnte, dass das zu bezahlende Entgelt – je nach gefahrenen km – gleich oder vergleichbar (oder auch über jenem) des sich aus dem konventionellen Tarif ergebenden Pauschalpreises liegen kann. Der strecken-/luftlinienbezogene Tarif könnte dann beispielsweise bei kürzeren Strecken der günstigere Tarif sein, wohingegen bei längeren Strecken der konventionelle Tarif der günstigere Tarif bleiben würde. Konventionelle Nutzerinnen und Nutzer würden daher nicht per se benachteiligt. Insoweit kann argumentiert werden, dass es für die Vergleichbarkeit nicht auf die konkrete einzelne Relation sondern auf die durchschnittliche Tarifergiebigkeit ankommt.

Ein weiterer Zweck der Tarifeinheitlichkeit dürfte gerade darin bestehen über jene Transparenz zu schaffen. Das wird bereits darin deutlich, dass aus der Allgemeinverbindlichkeit eine gleiche und transparente Tarifgestaltung abgeleitet wird. Die strecken-/luftlinienabhängige Ermittlung der Entgelte ermöglicht aber gerade eine Transparenz, die über jene hinausgeht, die mit der gesetzlichen Einheit des Tarifs bezweckt wird.

## Allgemein zugänglichkeit zum ÖPNV?

Eines der Wesensmerkmale des ÖPNV ist die Allgemein zugänglichkeit. Die Inanspruchnahme des eTarifs setzt voraus, dass die Nutzerin bzw. der Nutzer über ein Smartphone verfügt. Bereits dies könnte gegen eine Genehmigungsfähigkeit des eTarifs sprechen. Im Hinblick auf ältere Personen, die typischerweise technisch und digital weniger bewandert sind, könnte dies problematisch sein.

Ein Verstoß gegen die Allgemein zugänglichkeit liegt aus unserer Sicht nicht vor, sofern der konventionelle neben dem eTarif bestehen bleibt. Bei dem eTarif handelt es sich lediglich um ein freiwilliges, zusätzliches Angebot. Personen, die kein Smartphone nutzen können oder wollen, können ohne weiteres wie bisher am ÖPNV teilnehmen.

Zudem hat sich in den letzten Jahren die Nutzung von Smartphones und App-basierten Angeboten über alle Altersgruppen stark verändert. Ggf. kann aufgrund des technologischen und gesellschaftlichen Wandels die Nutzung von Apps heute als sozialadäquat angesehen werden. Zudem belegen Erfahrungen aus der Schweiz, dass das Durchschnittsalter von Nutzerinnen und Nutzern von eTarifen bei ca. 50 Jahren und damit über dem Durchschnittsalter aller ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer liegt.

## Unangemessene Differenzierung?

Zu überprüfen ist, ob „Ausnahmen“ vom Grundsatz der Tarifeinheitlichkeit denkbar sind. Ihre Grenzen finden diese aber jedenfalls, wenn es sich um unangemessene Differenzierungen – insb. um nicht gerechtfertigte Diskriminierungen – handelt.

Gegen eine Diskriminierung spricht, dass mit der eTarif eine höhere Bequemlichkeit, eine geringere Fehleranfälligkeit den „richtigen Tarif“ gewählt zu haben, eine höhere Barrierefreiheit und letztlich geringere Vertriebskosten verbunden sind:

- Die Inanspruchnahme der App führt somit gerade zu einer **höheren Bequemlichkeit** und zur Ermittlung des **„richtigen“ Tarifs**. Der Fahrgast checkt sich zu Beginn seiner Fahrt in der App mit einem Fingerwisch ein und nach dem Verlassen des Fahrzeugs ebenso wieder aus. Den Fahrpreis errechnet die App daraufhin automatisch. Tarifkenntnisse sind beim Fahrgast so gerade nicht mehr erforderlich. Es kann durchaus – auch für ältere Menschen – recht schwer sein, sich in den unterschiedlichen Preisstufen/Tarifgebieten zurecht zu finden. Es lässt sich u.E. damit genauso argumentieren, dass – insbesondere auch für diese Gruppe – der Zugang zum ÖPNV so gerade deutlich erleichtert werden kann. Dies gilt allgemein beispielsweise auch im Hinblick darauf, dass durch den eTarif auch das Lösen eines herkömmlichen Tickets entfällt, was zu einer Zeitersparnis führt, und eine bargeldlose Zahlung ermöglicht wird. Das Gleichheitsgebot des Art. 3 Abs. 1 GG verbietet nicht nur Diskriminierungen, sondern begründet auch einen Anspruch von jedermann auf gleiche Teilhabe an staatlichen Daseinsvorsorgeleistungen. Hierfür kann der eTarif gerade auch Chancen bieten.
- Ein weiteres Argument für eine Differenzierung und damit für ein ggf. auch niedriges Entgelt bei der Inanspruchnahme des eTarifs im Vergleich zur Inanspruchnahme des konventionellen Tarifs besteht darin, dass die **Kosten des**

**Vertriebs** deutlich geringer sein dürften. Die Kundin bzw. der Kunde nutzt ihr bzw. sein Smartphone (device). Sie bzw. er benötigt hierfür lediglich die Software, welche zentral und kostenneutral für die Kundin bzw. den Kunden bereitgestellt wird. Für das Verkehrsunternehmen entfallen hierdurch Kosten durch die Inanspruchnahme z.B. der Fahrscheindrucker. Auch insoweit halten wir es für zutreffend, wenn eine entsprechende Differenzierung in Bezug auf die Fahrtarife vorgenommen wird, in jedem Fall aber sehen wir eine sachliche Rechtfertigung, welche eine Ungleichbehandlung von zwei ungleichen Sachverhalten gestattet.

- Schließlich fördern eTarife auch die **Barrierefreiheit**. Unter dem Terminus der Barrierefreiheit wird üblicherweise der Zugang zu den Fahrzeugen assoziiert. Barrierefreiheit reicht jedoch deutlich weiter. Die UN-BRK vom 13.12.2006 nennt hierzu in Artikel 9 (Zugänglichkeit) und Artikel 20 (persönliche Mobilität) ausdrücklich den Zugang zu Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien. Das PBefG sieht die vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 vor, die auch den Einsatz digitaler Technologien umfasst. Barrierefreiheit bedeutet daher nicht nur den Abbau von physischen Schwellen, sondern auch die Herstellung des Zugangs zu neuen, digitalen Informations- und Kommunikationstechnologien. Die Aufgabenträger sind verpflichtet, einen entsprechenden Zugang zu ermöglichen. Mittels Smartphone-App können Auskunft, Buchung, Bezahlung und Navigation zusammengeführt werden. Hierzu gehören aber auch einfache und verständliche Ticketsysteme, wie etwa ein entfernungsabhängiger Tarif, Flatrate- oder Bestpreis-Angebote.

### Pilotierung

In der Ausgestaltung des eTarifs in Form eines Pilotprojekts bleiben die negativen Effekte hinsichtlich des Grundsatzes der Tarifeinheitlichkeit zudem jedenfalls begrenzt. Der eTarif wäre nämlich zeitlich begrenzt, d.h. nur für eine bestimmte Dauer (z.B. zwei Jahre) gültig. Gleichzeitig wäre es in diesem Zusammenhang zumindest denkbar, den Tarif nur auf einen überschaubaren Teilnehmerkreis anzuwenden. Es kann und sollte u.E. in diesem Kontext Marktforschung betrieben werden. So könnte empirisch ermittelt werden, ob durch den eTarif tatsächlich – was u.E. zweifelhaft ist – eine Benachteiligung bestimmter Personengruppen eintritt. Eine Pilotierung liegt typischerweise auch schon im Eigeninteresse. Durch das Nebeneinander von konventionellem und eTarif besteht ein steigendes Risiko von ausgleichenden Mindereinnahmen. Hierüber könnten so ebenfalls Erkenntnisse gewonnen werden und der eTarif könnte darüber hinaus bei einer ungünstigen Einnahmeentwicklung unproblematisch nach Auslaufen der Befristung aufgegeben werden. Das Anerkennen einer Berichtspflicht über die im Rahmen der Marktforschung gewonnenen Erkenntnisse, die nach Ablauf des Projekts Aufschluss über die Auswirkungen der Einführung des eTarifs gibt, könnte sich daher in diesem Kontext weiter positiv auf die Zustimmung der Genehmigungsbehörde auswirken.

### Austausch über und Orientierung an vergleichbaren Projekten

Neben den genannten Gestaltungsmöglichkeiten, die hier aus unserer Sicht im Hinblick auf eine Tarifzustimmung der Genehmigungsbehörde berücksichtigt werden könnten, erscheint es auch sinnvoll, sich über vergleichbare Projekte

auszutauschen und sich an diesen zu orientieren. So gibt es in einer Vielzahl von Städten mittlerweile eTarife. Auf diese kann auch im Zustimmungsverfahren gegenüber der Genehmigungsbehörde verwiesen werden. Zu beachten ist aber, dass diese (teilweise) durchaus unterschiedlich ausgestaltet sind. Auch ist nicht auszuschließen, dass unterschiedliche Genehmigungsbehörden unterschiedliche Schwerpunkte setzen, die sich ggf. auch durch die zu berücksichtigenden unterschiedlichen Umstände des Einzelfalls (konkrete öffentliche Verkehrsinteressen) ergeben können.

### Frühzeitige Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde

Aus dem bestehenden Entscheidungsspielraum der Genehmigungsbehörde ergibt sich daher, dass trotz der hier entwickelten – für eine Genehmigungserteilung des eTarifs streitenden – rechtlichen Aspekte und Gestaltungsmöglichkeiten eine frühzeitige Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde anzuraten bleibt.

## 7.2.2 Darstellung der Rechtslage in den bestehenden eTarif-Gebieten

### Köln

*Erprobungs- /  
Regelbetrieb*

In Köln ist der eTarif als „Pilotprojekt“ genehmigt worden. Es handelt sich nicht um einen Regeltarif. Das Projekt ist befristet und auf einen überschaubaren Teilnehmerkreis begrenzt. Nach Abschluss des Pilotprojekts besteht ferner eine Berichtspflicht hierüber gegenüber der Genehmigungsbehörde.

*Nebeneinander von  
konventionellem und  
eTarif*

Ferner finden dort der konventionelle und der eTarif nebeneinander Anwendung.

*(Konkrete) Ausgestaltung  
des eTarifs*

Der eTarif ist in Köln ein „Luftlinientarif“, d. h. das Beförderungsentgelt ist von der zwischen Ein- und Ausstieg zurückgelegten Luftlinie abhängig. Konkret ist dieser so ausgestaltet, dass durch das neue System nicht immer eine Verbilligung gegenüber dem konventionellen Tarif eintritt. Insbesondere werden durch das neue System gewisse Fahrten auch teurer als nach dem konventionellen Tarif. Beispielsweise beträgt innerhalb der Stadt der Pauschalpreis x. Bei einer Fahrt unter y km ist der Luftlinientarif günstiger als der Pauschalpreis des konventionellen Tarifs, bei einer Fahrt über y km ist der Pauschalpreis des konventionellen Tarifs günstiger als der Luftlinientarif.

### München

*Erprobungs-/Regelbetrieb*

In München ist der eTarif in Form eines „Pilotprojekts“ genehmigt worden. Der Pilot ist zunächst auf zwei Jahre ausgelegt und auf einen Teilnehmerkreis von ca. 10.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern begrenzt.

*Nebeneinander von  
konventionellem und  
eTarif*

Auch kommen dort der konventionelle und der eTarif nebeneinander zur Anwendung.

*(Konkrete) Ausgestaltung des eTarifs* Beim Münchner eTarif ist das Beförderungsentgelt von der zwischen Ein- und Ausstieg zurückgelegten Luftlinie abhängig (Luftlinientarif). Konkret stellt der eTarif auch hier gegenüber dem konventionellen Tarif nicht immer eine Verbilligung dar.

### **Göttingen**

*Erprobungs-/Regelbetrieb* In Göttingen ist der eTarif ebenfalls als „Pilotprojekt“ genehmigt worden. Das Projekt ist befristet, jedoch nicht auf einen Teilnehmerkreis begrenzt. Jeder kann den eTarif nutzen.

*Nebeneinander von konventionellem und eTarif* Auch finden dort der konventionelle und der eTarif nebeneinander Anwendung.

*(Konkrete) Ausgestaltung des eTarifs* Der eTarif in Göttingen ist ein Luftlinientarif. Konkret stellt der eTarif gegenüber der Einzelfahrt im konventionellen Tarif eine Verbilligung dar. Dies erfolgt auch über eine Deckelung des maximalen Beförderungsentgelts für eine Einzelfahrt, die etwas unter dem konventionellen Tarif liegt. Beim Erwerb einer Karte für acht Einzelfahrten (8er Karte), welche es nur im konventionellen Tarif gibt, entfällt auf eine Einzelfahrt aber ein noch geringeres Beförderungsentgelt als bei einer Einzelfahrt im e-Tarif. Der eTarif ist also auch insofern nicht stets günstiger als der konventionelle Tarif.

### **7.3 Modul 3: Anpassungen aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit dem Stadtverkehr Lübeck GmbH**

Im Modul 3 werden etwaige Auswirkungen eines eTarifs auf die Direktvergabe und den öffentlichen Dienstleistungsauftrag zwischen der Hansestadt Lübeck und der Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) untersucht.

#### **Inhalt des öDA**

##### **7.3.1 Erlösverantwortung nach öDA**

Nach § 9 Abs 1 öDA erfolgt die jährliche Finanzierung der der SL für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehenden Aufwendungen durch Erträge (insbesondere Fahrgeldeinnahmen, Fahrgeldersatzleistungen, sonstige im Zusammenhang mit der Durchführung des Fahrbetriebs erzielte Erträge oder Zuschüsse) und, sofern ein Aufwanddeckungsfehlbetrag verbleibt, durch Ausgleichsleistungen der Hansestadt Lübeck gemäß § 10 sowie sonstige Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand.

Durch die Einführung eines eTarifs kommt es zwar nicht zu einer Veränderung des Grundprinzips der Finanzierung. Es kann sich aber – in Abhängigkeit von der erwarteten Tarifergiebigkeit des eTarifs – die Notwendigkeit einer Anpassung des öDA ergeben.

##### **7.3.2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen**

Es kann erforderlich sein, den eTarif als neue gemeinwirtschaftliche Verpflichtung festzuschreiben, sofern es durch den eTarif zu Mindereinnahmen auf Seiten der SL kommt.

Im Sinne des Art. 2 lit. VO 1370 bezeichnet gem. Art. 2 lit. k) VO 1370 „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte;“

Der öDA definiert die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in § 1 Abs. 4 öDA: „Die SL hat die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung sicherzustellen.“

Der Tarif selbst wird dabei nicht als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung benannt, lediglich die ausreichende Verkehrsbedienung.

## Bezugnahme auf Tarif in öDA (Auszug)

Im öDA wird an verschiedenen Stellen Regelungen zum Tarif getroffen:

- Über § 3 öDA erfolgt ein Verweis auf Anlage 3 öDA. In dieser Anlage 3 wird unter Ziffer 1.3.12 auf den Tarif Bezug genommen. „Das Unternehmen hat über die gesamte Konzessionslaufzeit für seine Verkehrsleistungen den SH-Tarif in seiner jeweils gültigen Form anzuerkennen und anzuwenden (Ziffer 4.5 4. RNVP). Das Unternehmen muss dafür Mitglied und Gesellschafter/Kooperationspartner der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH sein....“
- Über § 2 Abs. 1 Nr. 7 öDA heißt es: „Anwendung von Höchsttarifen: Die SL hat die von der Hansestadt vorgegebenen Höchsttarife anzuwenden. Zur Wahrung ihrer vertraglichen und gesetzlichen Rechte und Pflichten bei der Tarifbildung, der Gestaltung und Entwicklung der Tarife, des Vertriebs und der Einnahmenaufteilung im Rahmen der Tarifgemeinschaften/Verbünde hat sich die SL grundsätzlich so zu verhalten, als würde die Tarifiergiebigkeit vollständig in ihrem Risiko stehen. Die SL unterrichtet die Hansestadt über alle wesentlichen Entscheidungen nach Maßgabe der Anlage 3.“
- Nach § 4 Abs. 1 Nr. 6 öDA: „Die Festlegung von Höchsttarifen: Die Hansestadt Lübeck kann bestimmte Tarife für alle Fahrgäste oder für bestimmte Gruppen von Fahrgästen als Höchsttarif vorgeben. Die Festlegungen können zu einer Fortschreibung des Tarifsortiments, des Tarifniveaus und des räumlichen Geltungsbereichs führen. Die Veränderungen werden zu Bestandteilen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages, wenn die Tarife von der Hansestadt als Höchsttarife festgelegt wurden und die Veränderung nicht den wirtschaftlichen Interessen der SL entspricht. Die SL wird die Wirkungen von Angebotsanpassungen auf den Ausgleichsbedarf kurzfristig nachvollziehbar kalkulieren und die Kalkulation der Hansestadt Lübeck im Vorwege zur Kenntnis geben. Die Auswirkungen auf den Ausgleichsbetrag aufgrund von Angebotsanpassungen werden gemäß den §§ 9 und 10 geplant und ausgeglichen.“

## Folgen für die Einführung eines eTarifs

Sofern es durch die Einführung des eTarifs zu Mindereinnahmen kommt, wäre durch die Bürgerschaft eine Fortschreibung des öDA vorzunehmen. Die Veränderung sollte klarstellen, dass der eTarif als „Höchsttarif“ eingeführt wird. Durch den Beschluss wird die SL verbindlich zur Anwendung des eTarifs verpflichtet. Sind durch den eTarif höhere Einnahmen zu erwarten kann der eTarif als Untermertarif eingeführt werden. Wir gehen aber davon aus, dass zur Steigerung der Attraktivität des eTarifs das Tarifniveau unterhalb des konventionellen Tarifs verortet wird, so dass „Kannibalisierungen“ des bestehenden Tarifs zu erwarten sind.

In Bezug auf die Tarifintegration ist eine Abstimmung den jeweiligen „Tarifgebern“ herbeizuführen, da Auswirkungen auf die bestehenden Tarifprodukte und die jeweilige Einnahmenaufteilung nicht ausgeschlossen werden können.

Zudem sind die Tarifbestimmungen anzupassen.

## 7.4 Modul 4: Umlagefähigkeit der ÖPNV-Kosten

Im Rahmen der politischen Diskussionen zur Einführung des HVV-Tarifs wurde erörtert, ob das bisherige Finanzierungssystem des ÖPNV, bestehend aus der Nutzerfinanzierung (Fahrgeldeinnahmen) und einer öffentlichen Co-Finanzierung im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (Ausgleich), durch eine Umlagefinanzierung ersetzt werden kann. In diesem Modellansatz würde die bisherige Nutzerfinanzierung durch eine Umlage auf eine zuvor definierte Gruppe (z.B. Einwohnerinnen und Einwohner, Steuerpflichtige Bürgerinnen und Bürger, etc.) ersetzt.

Solche Modelle werden derzeit kontrovers erörtert<sup>32</sup>. Neben zahlreichen Bedenken im Hinblick auf den praktischen Nutzen, den damit zu erwartenden hohen administrativen Aufwand und ordnungspolitischen Bedenken zur Beteiligung aller „Bürgerinnen und Bürger“ an der Finanzierung, werden vor allem rechtliche Argumente gegen eine Umlagefinanzierung vorgetragen.

Durch die Einführung einer Umlage wird eine zuvor definierte Gruppe durch eine hoheitliche Maßnahme verpflichtet, die Kosten für den ÖPNV zu tragen. Hierzu wird im Gegenzug die Nutzungsoption des ÖPNV eingeräumt. Diese hoheitliche Verpflichtung stellt sich daher – trotz der abstrakten Nutzungsoption - als belastende Regelung dar. Sie bedarf einer Rechtfertigung z.B. zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des ÖPNV. Hierbei stellt sich sodann die Frage, ob eine Finanzierung von Gemeinkosten nicht primär über Steuern zu erfolgen hat. Jedoch verfügen die Kommunen nur über sehr eingeschränkte Möglichkeiten zur Steuererhebung. Insofern wird eine Ermächtigung wohl nur auf die Instrumente nach dem Kommunalen Abgabengesetz (KAG) in Betracht kommen.

Danach können die Kommunen „ihre“ Kosten grds. über Gebühren (mit Gegenleistung) und Beiträge (ohne konkrete Gegenleistung) decken. Denkbar dürfte insoweit nur eine Ausgestaltung als Beitrag sein. Dabei verbietet es sich, ungleiche Sachverhalte gleich zu behandeln. Notwendig ist insoweit eine differenzierte Betrachtung, wonach die mit der Nutzungsoption des ÖPNV verbundenen Vorteile zu betrachten sind. Die Zulässigkeitsgrenzen dürften aber überschritten sein, wenn pauschal alle Bürgerinnen und Bürger – unabhängig von Wohn- und Arbeitsort- gleichermaßen an den Gemeinkosten des ÖPNV beteiligt würden.

Insgesamt stellt sich dieser Themenbereich als rechtlich hoch risikobehaftet dar und bedarf im Falle einer Umsetzung sowohl eines detaillierten Konzeptes als auch einer vertiefenden rechtlichen Bewertung.

---

<sup>32</sup> Siehe z.B. 2016, Abschlussbericht der Enquete Kommission des Landes NRW: „Finanzierungsoptionen des öffentlichen Personenverkehrs in NRW im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels.“

## Anlage 1: Preistafel Schleswig-Holstein-Tarif Region Lübeck

## SCHLESWIG-HOLSTEIN-TARIF REGION LÜBECK

	Kurzstrecke* (Einstieg + 4 Hst.)	Preisstufe 1	Preisstufe 2	Preisstufe 3
s. Liniennetz „Preisstufen“				
<b>Einzelkarte</b> – Geltungsdauer 2 Stunden ab Fahrkartenaufdruck (erhalten Sie nur beim Fahrpersonal)				
Erwachsene	1,80 €	1,80 €	2,60 €	3,20 €
Kinder – 6 bis einschließlich 14 Jahre	1,10 €	1,10 €	1,50 €	1,90 €
<b>4er-Karte</b> – Geltungsdauer 2 Stunden ab Entwertung (erhalten Sie beim Fahrpersonal und in den Vorverkaufsstellen)				
Erwachsene		6,40 €	9,20 €	11,40 €
Kinder – 6 bis einschließlich 14 Jahre		3,90 €	5,40 €	6,80 €
<b>Gruppenkarte</b> Preis/Person, mind. 5 und max. 30 Personen einer Tarifgruppe (erhalten Sie nur beim Fahrpersonal)				
Erwachsene		1,65 €	2,35 €	2,90 €
Kinder – 6 bis einschließlich 14 Jahre		1,00 €	1,35 €	1,75 €
<b>Tageskarten</b> Kinder ab 6 Jahren zählen als Erwachsene, am GÜltigkeitstag bis Betriebsende für beliebig viele Fahrten (erhalten Sie beim Fahrpersonal und in den Vorverkaufsstellen)				
Tageskarte (2. Klasse)		5,20 €	7,80 €	9,60 €
Kleingruppenkarte – max. 5 Personen –, mo.–fr. ab 9.00 Uhr, sa./so. und feiertags ganztägig		9,90 €	14,00 €	17,50 €
<b>Zeitkarten</b> für beliebig viele Fahrten (erhalten Sie nur in den Vorverkaufsstellen, außer Abo)				
<b>Wochenkarte</b> (2. Klasse)				
Wochenkarte***		14,00 €	21,10 €	27,10 €
Wochenkarte Schüler/Azubis**		10,90 €	16,50 €	21,20 €
<b>Monatskarte</b> (2. Klasse)				
Monatskarte*** Sa./so. und feiertags Mitnahme 1 Erwachsenen zum Kinderfahrpreis und kostenlose Mitnahme von max. 3 Kindern bis einschließlich 14 Jahre		40,60 €	61,00 €	78,40 €
Monatskarte Schüler/Azubis**		31,60 €	47,50 €	61,00 €
Monatskarte Abo*** Sa./so. und feiertags Mitnahme 1 Erwachsenen zum Kinderfahrpreis und kostenlose Mitnahme von max. 3 Kindern bis einschließlich 14 Jahre		33,83 €	50,83 €	65,33 €
Monatskarte Abo Schüler/Azubis**		27,82 €	41,82 €	53,70 €
<b>Fahrradkarte</b>				
Fahrradeinzelkarte		1,80 €	2,60 €	3,20 €
Fahrradtageskarte		4,50 €	4,50 €	4,50 €

\* Max. 5 Haltestellen (Einstieg + 4). Im Streckenverlauf vorhandene, aber nicht bediente Haltestellen zählen mit.

Mo.–fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss, sa./so. und feiertags ganztägig. Kein Umlstieg.

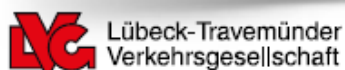
\*\* Ab 12 Jahren, nur mit Berechtigungsausweis (Stammkarte) gültig.

\*\*\* Wochen- und Monatskarten sind übertragbar. Monatskarten im Abo können auf Wunsch übertragbar oder personengebunden ausgegeben werden.

Es gelten die jeweils gültigen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des Schleswig-Holstein-Tarifs.  
Informationen unter [www.sv-luebeck.de](http://www.sv-luebeck.de)

Stand: August 2019, Tarifgemeinschaft Schleswig-Holstein-Tarif

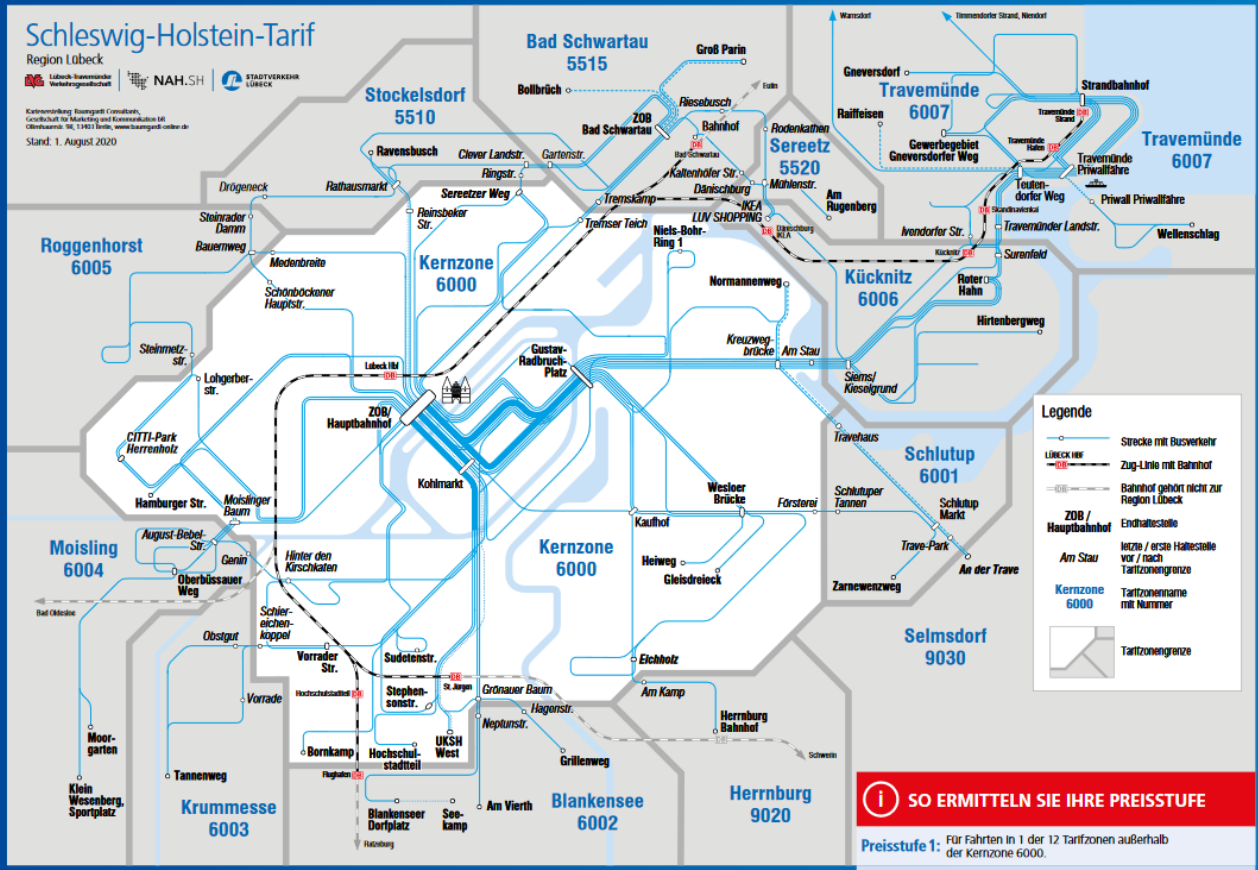
Gültig ab  
01.08.2019



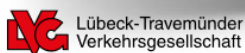
# Anlage 2: Tarifzonenplan Schleswig-Holstein-Tarif Region Lübeck

## TARIFZONENPLAN

Mithilfe des Tarifzonenplans können Sie leicht Ihre Haltestelle einer der Tarifzonen zuordnen. Zur einfachen Orientierung ist jeweils die erste bzw. letzte Haltestelle einer Tarifzone abgebildet.



Der Streckenverlauf ist in sehr vereinfachter Form dargestellt. Das Gesamtnetzwerk mit allen Haltestellen finden Sie wie gewohnt im Liniennetzplan des Stadtverkehrs Lübeck.



## Anlage 3: HVV-Tarifbestimmungen



gültig ab 1. August 2019

**Gemeinschaftstarif**

**des**

**Hamburger Verkehrsverbundes (HVV)**

**für die Verbundverkehrsunternehmen**

**(HVV-Gemeinschaftstarif)**

# Inhaltsübersicht

<b>Geltungsbereich des HVV-Gemeinschaftstarifs .....</b>	<b>4</b>
<b>A Beförderungsbedingungen.....</b>	<b>5</b>
<b>B Tarifbestimmungen.....</b>	<b>14</b>
<b>1 Allgemeines .....</b>	<b>14</b>
1.1 Fahrkartenpflicht.....	14
1.2 Begriffsbestimmungen.....	14
1.3 Vorverkauf.....	14
1.4 HVV-Card.....	14
1.4.1 Verwendungsmöglichkeiten.....	15
1.4.2 Fahrberechtigungen.....	15
1.4.3 Online-Kundenkonto.....	15
1.4.4 Sorgfaltspflichten und Obliegenheiten des Nutzers .....	15
1.4.5 Ersatz von elektronischen Fahrscheinen bei Verlust der HVV-Card.....	16
1.4.6 Gültigkeit der HVV-Card.....	16
1.4.7 Kündigungsrecht des Nutzers .....	16
1.4.8 Kündigungsrecht des KVP .....	16
1.4.9 Folgen der Beendigung des HVV-Card-Vertrags .....	16
1.4.10 Sperre und Einziehung der HVV-Card, Folgen der Einziehung.....	17
1.4.11 Haftung für Schäden aus missbräuchlichen Verfügungen.....	17
1.4.12 HVV-Card mit Zahlungsfunktion per SEPA-Lastschrift.....	17
1.4.13 HVV-Card mit Zahlungsfunktion auf Guthabenbasis .....	18
1.4.14 Umstellung von Abonnementkarten und ProfiTickets auf elektronische Fahrscheine auf der HVV-Card.....	19
<b>2 Bartarif .....</b>	<b>20</b>
2.1 Einzelkarten .....	20
2.2 Tageskarten .....	21
2.3 Zuschläge des Bartarifs .....	22
<b>3 Zeitkarten .....</b>	<b>22</b>
3.1 Gemeinsame Bestimmungen für Abonnements-, Monats- und Wochenkarten.....	22
3.1.1 Fahrkartenmedium .....	22
3.1.2 Zeitkarten als Kundenkarte mit Wertmarke.....	22
3.1.3 Zeitkarten als elektronische Fahrscheine auf der HVV-Card.....	23
3.1.4 Gültigkeit.....	23
3.1.5 Sozialkarte der Stadt Hamburg .....	23
3.2 Weitere Bestimmungen für Abonnementkarten .....	23
3.2.1 Abonnementsbestellung als Kundenkarte mit Wertmarke.....	24
3.2.2 Abonnementsbestellung als elektronischer Fahrschein auf der HVV-Card .....	24
3.2.3 Änderungen.....	24
3.2.4 Verlängerung.....	25
3.2.5 Kündigung.....	25
3.2.6 Verlust bei Abonnements als Kundenkarte mit Wertmarke.....	25
3.2.7 Nichtzahlung - Rücklastschrift.....	25
3.2.8 Abo-Startkarten .....	25
3.2.9 Vorauszahlung des 12-Monats-Fahrgeldes .....	26
3.3 Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs.....	26
3.3.1 Berechtigtenkreis.....	26
3.3.2 Nachweis der Berechtigung.....	27
3.3.3 Zeitkarten für Schüler.....	27
3.3.4 SchülerPlusTicket .....	28
3.3.5 Zeitkarten für Studierende.....	28
3.3.6 Zeitkarten für Auszubildende .....	28
3.4 Weitere Bestimmungen für einzelne Fahrkartenarten.....	29
3.4.1 Vollzeit-Karten im Abonnement.....	29
3.4.2 Teilzeit-Karten.....	29
3.4.3 Senioren-Karten.....	29

3.5	Großkundenabonnement.....	29
3.5.1	Voraussetzungen für den Abschluss von Großkundenabonnementsverträgen.....	30
3.5.2	Vertriebspartner .....	30
3.5.3	Gültigkeit der ProfiTickets.....	30
3.5.4	Verlust .....	30
3.5.5	Umtausch .....	31
3.5.6	Dauer und Beendigung der Teilnahme am Großkundenabonnement .....	31
3.6	Fahrten außerhalb des örtlichen Geltungsbereichs von Zeitkarten .....	32
3.7	Zuschläge.....	32
<b>4</b>	<b>Sonstige Fahrberechtigungen .....</b>	<b>32</b>
4.1	Jugend-Gruppenkarte.....	32
4.2	Beförderung schwerbehinderter Menschen .....	33
4.3	Beförderung von Polizisten in Uniform .....	33
<b>5</b>	<b>Rechnungen für Vorsteuerabzug der Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) .....</b>	<b>33</b>
<b>6</b>	<b>Fahrkarten und Preise des Bartarifs .....</b>	<b>34</b>
<b>7</b>	<b>Fahrkarten und Preise der Zeitkarten .....</b>	<b>35</b>
<b>8</b>	<b>Tarifplan .....</b>	<b>36</b>

## Geltungsbereich des HVV-Gemeinschaftstarifs

Der Gemeinschaftstarif des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) gilt für die hierfür ausgewählten Linien und Linienabschnitte folgender Verkehrsunternehmen:

1. **AK** Autokraft GmbH
2. **AKN** AKN Eisenbahn GmbH
3. **Becker** Becker Tours GmbH
4. **Dammann** Dammann-Reisen
5. **DB** DB Regio AG
6. **die linie** die linie GmbH
7. **DT** Dahmetal J. Rudolf & Sohn GmbH & Co. KG
8. **erixx** erixx GmbH
9. **evb** Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
10. **Globetrotter** Globetrotter Reisen & Touristik GmbH
11. **HADAG** HADAG Seetouristik und Fährdienst AG
12. **HOCHBAHN** Hamburger Hochbahn AG
13. **KVG** Kraftverkehr GmbH - KVG -
14. **KVG Stade** KVG Stade GmbH & Co. KG
15. **KVIP** KViP Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg mbH
16. **metronom** metronom Eisenbahngesellschaft mbH
17. **NAHBUS** NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
18. **NBE** NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
19. **Reese** Reese Reisen GmbH
20. **RMVB** Ratzeburg-Möllner Verkehrsbetriebe GmbH
21. **Rohde** Rohde Verkehrsbetriebe GmbH
22. **S-Bahn** S-Bahn Hamburg GmbH
23. **SBO** Stadtwerke Bad Oldesloe
24. **Start** Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH
25. **Vebu** Verkehrsbetriebe Buchholz i. d. N GmbH
26. **VGN** Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH
27. **VHH** Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH
28. **VKP** Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
29. **VLP** Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH
30. **VOG** Verkehrsbetrieb Ostthannover GmbH

In den auf dem Tarifplan gekennzeichneten Bereichen gilt der HVV-Gemeinschaftstarif nur für Zeitkarten.

# A Beförderungsbedingungen

## § 1 Geltungsbereich

(1) Die Beförderungsbedingungen gelten für die Beförderungsverträge im Verkehr des Hamburger Verkehrsverbundes.

(2) Der Abschluss des Beförderungsvertrages erfolgt mit dem Beförderungsunternehmen, dessen Fahrzeug der Kunde betritt. Soweit das Fahrzeug im Auftragsverkehr fährt, ist der Auftraggeber Vertragspartner.

## § 2 Anspruch auf Beförderung

Anspruch auf Beförderung besteht, soweit nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes und den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften sowie der Eisenbahnverkehrsordnung eine Beförderungspflicht gegeben ist. Sachen und Tiere werden nur nach Maßgabe der §§ 11 und 12 befördert.

## § 3 Von der Beförderung ausgeschlossene Personen

(1) Personen, die eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Betriebes oder für die Fahrgäste darstellen, sind von der Beförderung ausgeschlossen. Soweit diese Voraussetzungen vorliegen, sind insbesondere ausgeschlossen

1. Personen, die unter dem Einfluss geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel stehen,
2. Personen mit ansteckenden Krankheiten,
3. Personen mit Waffen, die unter das Waffengesetz fallen, es sei denn, dass sie zum Führen von Waffen berechtigt sind.

(2) Nicht schulpflichtige Kinder vor Vollendung des 6. Lebensjahres können von der Beförderung ausgeschlossen werden, sofern sie nicht auf der ganzen Fahrstrecke von Personen begleitet werden, die mindestens das 6. Lebensjahr vollendet haben; die Vorschriften des Absatzes (1) bleiben unberührt.

## § 4 Verhalten der Fahrgäste

(1) Fahrgäste haben sich bei Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebes, ihre eigene Sicherheit und die Rücksicht auf andere Personen gebieten. Anweisungen des Betriebspersonals ist zu folgen.

(2) Fahrgästen ist insbesondere untersagt,

1. sich mit dem Fahrzeugführer während der Fahrt zu unterhalten,
2. die Türen während der Fahrt eigenmächtig zu öffnen oder Schiffstüren eigenmächtig zu öffnen,
3. Gegenstände aus den Fahrzeugen zu werfen oder hinausragen zu lassen,
4. während der Fahrt und des Ab-/Anlegens auf- oder abzuspringen,
5. ein rangierendes oder als besetzt bezeichnetes Fahrzeug zu betreten sowie ein noch nicht festgemachtes und vom Betriebspersonal noch nicht zum Ein- oder Ausschiffen freigegebenes Schiff zu betreten oder zu verlassen,
6. die Benutzbarkeit der Betriebseinrichtungen, der Durchgänge und der Ein- und Ausstiege durch sperrige Gegenstände zu beeinträchtigen,
7. außer in den dafür freigegebenen Bereichen zu rauchen, dies umfasst auch elektrische Zigaretten,
8. Tonwiedergabegeräte oder Tonrundfunkempfänger zu benutzen oder Tonwiedergabegeräte mit Kopfhörern zu benutzen, wenn andere dadurch belästigt werden,
9. bei Störungen auf freier Strecke ohne Anweisung der Bediensteten die Fahrzeuge zu verlassen,
10. Fahrzeuge und Betriebsanlagen (insbesondere Signalanlagen) zu bedienen, zu beschädigen, zu verunreinigen oder Signale nachzuahmen,
11. für Fahrgäste nicht vorgesehene Betriebsanlagen zu betreten,
12. in den Fahrzeugen oder auf den Betriebsanlagen Druckschriften zu verteilen oder Propaganda zu betreiben,
13. in den Fahrzeugen oder auf den Betriebsanlagen zu musizieren oder zu betteln,
14. in den U-Bahnen, S-Bahnen, A-Bahnen, Bussen, Zügen der metronom Eisenbahngesellschaft mbH, der erixx GmbH und der EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH sowie auf den entsprechend gekennzeichneten Haltestellen und Betriebsanlagen im HVV-Gebiet alkoholhaltige Getränke zu konsumieren oder in geöffneten - insbesondere nicht wieder verschließbaren - Behältnissen mitzuführen. Behältnisse mit alkoholischem Inhalt dürfen nur

dann mitgeführt werden, wenn diese fest verschlossen und nicht unmittelbar konsumbereit transportiert werden. (Alkoholkonsumverbot)

(3) Die Fahrgäste dürfen die Fahrzeuge nur an den Haltestellen betreten und verlassen. Sie dürfen abgegrenzte Anlagen nur durch die dafür vorgesehenen Zugänge oder Abgänge betreten oder verlassen. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Betriebspersonals.

Soweit besonders gekennzeichnete Eingänge oder Ausgänge vorhanden sind, sind diese beim Betreten oder Verlassen der Fahrzeuge zu benutzen. Es ist zügig ein- und auszusteigen sowie in das Fahrzeuginnere aufzurücken. Wird die bevorstehende Abfahrt angekündigt oder schließt sich eine Tür, darf das Fahrzeug nicht mehr betreten oder verlassen werden. Jeder Fahrgast ist verpflichtet, sich im Fahrzeug stets einen festen Halt zu verschaffen.

(4) Die Beaufsichtigung von Kindern obliegt den Begleitern. Sie haben insbesondere dafür zu sorgen, dass Kinder nicht auf den Sitzplätzen knien oder stehen und nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften Sicherheitsgurte angelegt haben oder in einer Rückhalteeinrichtung für Kinder gesichert sind.

(5) Verletzt ein Fahrgast trotz Ermahnung die ihm obliegenden Pflichten nach den Absätzen (1) bis (4), so kann er von der Beförderung oder der Benutzung der Anlagen ausgeschlossen werden.

(6) Bei Verunreinigung von Fahrzeugen oder Betriebsanlagen werden vom Verkehrsunternehmer festgesetzte Reinigungskosten erhoben; weitergehende Ansprüche bleiben unberührt.

(7) Beschwerden sind – außer in den Fällen des § 6 Abs. 7 und des § 7 Abs. 3 – nicht an das Fahr-, sondern an das Aufsichtspersonal zu richten. Soweit die Beschwerden nicht durch das Aufsichtspersonal erledigt werden können, sind sie unter Angabe von Datum, Uhrzeit, Fahrzeug- und Linienbezeichnung sowie möglichst unter Beifügung des Fahrausweises an die Verwaltung des Verkehrsunternehmers zu richten.

(8) Wer missbräuchlich die Notbremse oder andere Sicherungseinrichtungen betätigt, hat - unbeschadet einer Verfolgung im Straf- oder Bußgeldverfahren und weitergehender zivilrechtlicher Ansprüche - einen Betrag von 15 € zu zahlen. Dasselbe gilt, wenn gegen die Untersagung nach Absatz (2) Nr. 3 oder 7 verstoßen wird. Bei Verstoß gegen die Untersagungen nach Absatz (2) Nr. 13 (Verbot von Betteln / Musizieren) oder 14 (Alkoholkonsumverbot) hat der Fahrgast eine Vertragsstrafe von 40 Euro zu zahlen.

(9) Auf bestimmten Buslinien oder Buslinienabschnitten, die durch das Fahrplanbuch oder durch Aushang bekannt gegeben werden, ist zu den dort veröffentlichten Zeiten auch das Aussteigen zwischen den Haltestellen unter folgenden Voraussetzungen gestattet:

1. Die Fahrgäste verständigen sich so rechtzeitig mit dem Fahrpersonal über ihre Haltewünsche, dass das Fahrzeug mit normaler Verzögerung und an geeigneter Stelle zum Halten gebracht werden kann.
2. Das Fahrpersonal entscheidet allein, ob und wo gehalten werden kann. Es ist nur möglich, wenn die Verkehrssituation dies erlaubt. Die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung sowie sonstiger Gesetze, Vorschriften und Regelungen sind einzuhalten bzw. zu beachten. Das Aussteigen muss für alle Beteiligten gefahrlos möglich sein. Das Aussteigen zwischen den Haltestellen kann daher nicht in jedem Fall gewährt werden.
3. Der Ausstieg zwischen den Haltestellen darf nur durch die Vordertür erfolgen. Über Ausnahmen entscheidet das Fahrpersonal.
4. Der Fahrpreis ist so zu bemessen, als wäre der Fahrgast an der nächstfolgenden regulären Haltestelle ausgestiegen.

## **§ 5 Zuweisen von Wagen und Plätzen**

(1) Das Betriebspersonal kann Fahrgäste auf bestimmte Wagen bzw. Schiffe verweisen, wenn dies aus betrieblichen Gründen oder zur Erfüllung der Beförderungspflicht notwendig ist.

(2) Das Betriebspersonal ist berechtigt, Fahrgästen Plätze zuzuweisen; Anspruch auf einen Sitzplatz besteht nicht. Sitzplätze sind für Schwerbehinderte, in der Gehfähigkeit Beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und für Fahrgäste mit kleinen Kindern freizugeben.

## **§ 6 Beförderungsentgelte, Fahrausweise**

(1) Für die Beförderung sind die festgesetzten Beförderungsentgelte zu entrichten.

(2) Ist der Fahrgast beim Betreten des Fahrzeuges nicht mit einem für diese Fahrt gültigen Fahrausweis versehen, hat er unverzüglich und unaufgefordert den erforderlichen Fahrausweis zu lösen.

Bei den Bahnen muss der Fahrgast bei Antritt der Fahrt mit einem gültigen Fahrausweis versehen sein. Sollte an der Fahrtantrittshaltestelle kein Fahrkartenautomat vorhanden sein, so gelten die dort angebrachten Hinweise.

Abgegrenzte Bahngebiete („fahrkartenpflichtiger Bereich“) dürfen nur mit einem gültigen Fahrausweis oder Bahnsteigkarte betreten werden.

Die Bahnsteigkarte zum Preis von 0,30 € berechtigt innerhalb von einer Stunde nach ihrer Ausgabe zum Betreten des fahrkartenpflichtigen Bereichs der Haltestelle, an der sie gelöst wurde. Die Bahnsteigkarte ist bis zum Verlassen des fahrkartenpflichtigen Bereichs aufzubewahren und dem Betriebspersonal auf Verlangen zur Prüfung vorzuzeigen oder auszuhändigen.

(3) Ist der Fahrgast beim Betreten des Fahrzeuges mit einem Fahrausweis versehen, der zu entwerten ist, hat er diesen dem Betriebspersonal unverzüglich und unaufgefordert zur Entwertung auszuhändigen. In Fahrzeugen mit Entwertern hat der Fahrgast den Fahrausweis entsprechend der Beförderungsstrecke unverzüglich zu entwerten und sich von der Entwertung zu überzeugen.

(4) Der Fahrgast hat den Fahrausweis bis zur Beendigung der Fahrt aufzubewahren und ihn dem Betriebspersonal auf Verlangen zur Prüfung vorzuzeigen oder auszuhändigen.

Die Fahrt gilt als beendet, wenn der Fahrgast an seiner Zielhaltestelle angekommen ist und das Fahrzeug sowie die Bahnsteiganlage einschließlich ggf. vorhandener Ausgangssperren oder -Begrenzungen (fahrkartenpflichtiger Bereich) verlassen hat.

Ist für den Fahrgast spätestens beim Verlassen des fahrkartenpflichtigen Bereiches oder beim Verlassen des Fahrzeuges deutlich erkennbar, dass Prüfpersonal zur Fahrkartenprüfung der aussteigenden bzw. abgehenden Fahrgäste bereit steht, dann gilt die Fahrt erst dann als beendet, wenn die Fahrkartenkontrolle stattgefunden hat und der Fahrgast den Kontrollbereich verlassen hat.

(5) Kommt der Fahrgast seiner Pflicht nach den Absätzen (2) bis (4) trotz Aufforderung nicht nach, kann er von der Beförderung ausgeschlossen werden; die Pflicht zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgeltes nach § 9 bleibt unberührt.

(6) Wagen oder Wagenteile im schaffnerlosen Betrieb dürfen nur von Fahrgästen mit hierfür gültigen Fahrausweisen benutzt werden.

(7) Beanstandungen des Fahrausweises sind sofort vorzubringen. Spätere Beanstandungen werden nicht berücksichtigt. Für die Beanstandungen von Fahrausweisen und Bahnsteigkarten aus Automaten gelten die auf diesen angegebenen Hinweise.

### **§ 7 Zahlungsmittel**

(1) Das Fahrgeld soll abgezahlt bereitgehalten werden. Das Verkaufspersonal ist nicht verpflichtet, Geldbeträge über 5 € zu wechseln und Eincentstücke im Betrag von mehr als 10 Cent sowie erheblich beschädigte Geldscheine oder Münzen anzunehmen. Für das Lösen von Fahrausweisen aus Automaten hat der Fahrgast für passendes Geld zu sorgen.

(2) Soweit das Fahrpersonal Geldbeträge über 5 € nicht wechseln kann, ist dem Fahrgast eine Quittung über den zurückbehaltenen Betrag auszustellen. Es ist Sache des Fahrgastes, das Wechselgeld unter Vorlage der Quittung bei der Verwaltung des Verkehrsunternehmers abzuholen. Ist der Fahrgast mit dieser Regelung nicht einverstanden, hat er die Fahrt abzubrechen.

(3) Beanstandungen des Wechselgeldes oder der vom Fahrpersonal ausgestellten Quittung müssen sofort vorgebracht werden. Für die Beanstandung von Wechselgeld aus Automaten gelten die an den einzelnen Automaten angegebenen Hinweise.

(4) An bestimmten Verkaufsstellen und Verkaufsgeräten ist auch die bargeldlose Zahlung zulässig. Ein Anspruch auf bargeldlose Zahlung besteht nicht.

### **§ 8 Ungültige Fahrausweise**

(1) Fahrausweise, die entgegen den Vorschriften der Beförderungsbedingungen oder des Beförderungstarifs benutzt werden, sind ungültig und werden eingezogen; dies gilt auch für Fahrausweise, die

1. nicht vorschriftsmäßig ausgefüllt sind,
2. nicht mit der erforderlichen Wertmarke versehen sind,
3. zerrissen, zerschnitten oder sonst stark beschädigt, stark beschmutzt, unleserlich oder eingeschweißt sind, so dass sie nicht mehr geprüft werden können,
4. eigenmächtig geändert sind,
5. von Nichtberechtigten benutzt werden,
6. zu anderen als den zulässigen Fahrten benutzt werden,
7. wegen Zeitablaufs oder aus anderen Gründen verfallen sind,
8. ohne das erforderliche Lichtbild benutzt werden.

Fahrgeld wird nicht erstattet.

(2) Ein Fahrausweis,

- der nur in Verbindung mit einem Antrag oder einem im Beförderungstarif vorgesehenen Personenausweis zur Beförderung berechtigt, und/oder
- zu dem die Stadt Hamburg gegen Vorlage der Hamburger Sozialkarte einen Fahrgeldzuschuss gewährt,

ist ungültig, wenn der gültige Antrag, Personenausweis oder die gültige Sozialkarte auf Verlangen nicht vorgezeigt wird. Der Fahrausweis wird bis zur Vorlage des geforderten gültigen Dokuments eingezogen.

### **§ 9 Erhöhtes Beförderungsentgelt**

(1) Der Fahrgast hat ein erhöhtes Beförderungsentgelt von 60 € zu zahlen, wenn er

1. sich keinen gültigen Fahrausweis beschafft hat
2. sich einen solchen beschafft hat, ihn aber bei der Prüfung nicht vorzeigt.

Das Gleiche gilt, wenn er bei Prüfungen in einem abgegrenzten Bahngebiet weder einen gültigen Fahrausweis noch eine gültige Bahnsteigkarte vorzeigt. Das erhöhte Beförderungsentgelt ist auch dann zu zahlen, wenn jemand ein Fahrzeug ohne gültigen Fahrausweis oder ein abgegrenztes Bahngebiet ohne gültigen Fahrausweis oder gültige Bahnsteigkarte verlässt. Eine Verfolgung im Straf- oder Bußgeldverfahren bleibt unberührt.

(2) Das erhöhte Beförderungsentgelt kann auf 20 € ermäßigt werden, wenn der Fahrgast einen ordnungsgemäß gelösten – aber nicht ausreichend gültigen – Fahrausweis vorzeigt und geeignete Gründe für eine Ermäßigung vorliegen.

(3) Das erhöhte Beförderungsentgelt ermäßigt sich auf 3,50 €, wenn der Fahrgast frühestens 3 Werkzeuge und spätestens 7 Werkzeuge nach dem Feststellungstag bei der Verwaltung des Verkehrsunternehmens nachweist, dass er zum Zeitpunkt der Feststellung im Besitz einer gültigen, persönlichen Zeitkarte war. Das Prüfpersonal und das Personal der Verwaltung des Verkehrsunternehmens sind berechtigt, Unterschriftsproben des festgestellten Fahrgastes zu verlangen. Verweigert ein Fahrgast diese Unterschriftsproben, erfolgt keine Ermäßigung des erhöhten Beförderungsentgelts.

(4) In gleicher Weise ermäßigt sich das erhöhte Beförderungsentgelt auf 3,50 € in den Fällen und unter den Voraussetzungen der Ziffer 1.4.14.5.

(5) Wird das erhöhte Beförderungsentgelt nicht sofort bar bezahlt, so kommt der Fahrgast spätestens in Verzug, wenn er nicht innerhalb von 30 Tagen nach Fälligkeit oder Zugang der Zahlungsaufforderung leistet. Nach Ablauf dieser Frist ist der Unternehmer berechtigt, für jede schriftliche Mahnung ein zusätzliches Bearbeitungsentgelt von 5 Euro zu erheben, es sei denn, der Fahrgast weist nach, dass Bearbeitungskosten in dieser Höhe nicht oder nur in wesentlich niedrigerer Höhe angefallen sind. Weitergehende Ansprüche nach § 288 Absatz 1 BGB bleiben unberührt. Muss bei Nichtzahlung des erhöhten Beförderungsentgeltes zur Feststellung der Personalien eine Auskunft bei der zuständigen Behörde eingeholt werden, so sind die zusätzlich anfallenden Kosten vom Fahrgast zu tragen.

Dies gilt auch in den Fällen der Absätze (2) und (3).

(6) Diese Bestimmungen gelten auch für die Beförderung von Kindern.

(7) Über den gezahlten Betrag stellt das Prüfpersonal eine Empfangsbescheinigung aus, die zur Weiterfahrt bis zum Ziel berechtigt. Dies gilt nicht für die Zahlungsaufforderung, die dem Betroffenen bei Nichtzahlung ausgehändigt wird.

(8) Bei Verwendung von ungültigen Zeitkarten bleiben weitergehende Ansprüche des Verkehrsunternehmers unberührt.

### **§ 10 Erstattung von Beförderungsentgelt**

(1) Der Fahrpreis von Fahrkarten des Bartarifs wird weder gegen Rückgabe des Fahrausweises noch unter sonstigen Umständen erstattet. Dies gilt nicht, wenn das Verkehrsunternehmen die Nichtbenutzung (Teilbenutzung) zu vertreten hat oder ein Anspruch auf Entschädigung/Erstattung im Eisenbahnverkehr nach § 18 besteht. In diesen Fällen ist der Fahrausweis im Original, in begründeten Fällen auch als Kopie bei Anspruchsanmeldung vorzulegen. Die Nichtbenutzung (Teilbenutzung) bzw. die Anspruchsvoraussetzungen nach § 18 sind glaubhaft zu machen.

(2) Wird eine Zeitkarte nicht oder nur teilweise benutzt, so wird das Beförderungsentgelt für die Zeitkarte unter Abzug des Beförderungsentgeltes für die durchgeführten Einzelfahrten auf Antrag gegen Rückgabe der Wertmarke / der Zeitkarte erstattet. Für die Feststellung des Zeitpunktes, bis zu dem Einzelfahrten als durchgeführt gelten, ist der Tag der Rückgabe der Wertmarke / der Zeitkarte oder das Datum des Poststempels der Übersendung der Wertmarke mit der Post maßgeblich. Ein früherer Zeitpunkt wird in keinem Falle berücksichtigt. Je Tag bis zur Rückgabe sind 5% des Zeitkartenpreises bei Monatskarten und 20% des Zeitkartenpreises bei Wochenkarten anzurechnen, jeweils zuzüglich einem weiteren Tag. Ein Bearbeitungsentgelt gemäß Abs. 4 wird nicht erhoben.

Fahrgästen mit Abonnementskarten oder ProfiTickets, die mittels Attest für einen Zeitraum von mehr als 21 zusammenhängenden Tagen nachweisen, dass sie bettlägerig krank und/oder zu einer genehmigten

Kur (außer offenen Badekuren) waren oder stationär im Krankenhaus behandelt wurden, wird das Fahrgeld für die Tage der Bettlägerigkeit, stationären Behandlung oder Abwesenheit wegen einer Kur (Ausfalltage) erstattet. Hierfür wird

1. bei Abonnementskarten für volle Kalendermonate der in dem betreffenden Monat geltende Monatseinzug, für Monatsteile je Ausfalltag 1/365 des 12fachen des in dem betreffenden Monat geltenden Monatseinzugs,
2. bei ProfiTickets je Ausfalltag 1/30 des in dem betreffenden Monat vom Fahrgast entrichteten Fahrgeldes

zugrunde gelegt.

Für Fahrpreisschädigungen von Zeitkarten im Eisenbahnverkehr gilt zusätzlich § 18. Fahrgelderstattungen aus anderen Gründen werden nicht vorgenommen.

(3) Anträge nach den Absätzen (1) und (2) sind unverzüglich, spätestens innerhalb einer Woche nach Ablauf der Gültigkeit des Fahrausweises bei der Verwaltung des Verkehrsunternehmers zu stellen.

(4) Von dem zu erstattenden Betrag wird ein Bearbeitungsentgelt in Höhe von 2,00 €, eine ggf. bereits nach § 18 geleistete Fahrpreisschädigung/Erstattung sowie eine etwaige Überweisungsgebühr abgezogen. Das Bearbeitungsentgelt und eine etwaige Überweisungsgebühr werden nicht abgezogen, wenn die Erstattung aufgrund von Umständen beantragt wird, die der Verkehrsunternehmer zu vertreten hat.

(5) Bei Ausschluss von der Beförderung besteht, ausgenommen § 3 Abs. (1) Satz 2 Nr. 2, kein Anspruch auf Erstattung des entrichteten Entgeltes.

(6) Beweispflichtig für die Erstattungsvoraussetzungen ist der Fahrgast.

### **§ 11 Beförderung von Sachen**

(1) Ein Anspruch auf Beförderung von Sachen besteht nicht. Handgepäck und sonstige Sachen werden bei gleichzeitiger Mitfahrt des Fahrgastes und nur dann befördert, wenn dadurch die Sicherheit und Ordnung des Betriebes nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können.

(2) Von der Beförderung sind gefährliche Stoffe und gefährliche Gegenstände ausgeschlossen, insbesondere

1. explosionsfähige, leicht entzündliche, radioaktive, übelriechende oder ätzende Stoffe,
2. unverpackte oder ungeschützte Sachen, durch die die Fahrgäste verletzt werden können,
3. Gegenstände, die über die Wagenumgrenzung hinausragen,
4. Gegenstände, die infolge ihrer Größe oder ihres Gewichtes nicht mehr als Handgepäck angesehen werden können.

(3) Zusammengeklappte Fahrräder gelten als Handgepäck. Tandems, Dreiräder, Lasträder und dergleichen sowie Krafträder werden nicht befördert. Andere Fahrräder, d. h. einsitzige Zweiräder, werden unter folgenden Voraussetzungen befördert:

1. Die Mitnahme von Fahrrädern in U-, S- und A-Bahnen sowie auf von den Verkehrsunternehmen ausgewählten Buslinien bzw. Buslinienabschnitten ist zulässig
  - montags bis freitags jeweils bis 6.00 Uhr, zwischen 9.00 Uhr und 16.00 Uhr und zwischen 18.00 Uhr und Betriebsschluss,
  - sonnabends, sonntags und an gesetzlichen Feiertagen sowie am 24. und 31. Dezember jeweils ganztägig bis Betriebsschluss,
  - in den R-Bahnen (RB/RE), auf den Hafenfähren und während der Hamburger Sommerferien in den U-, S- und A-Bahnen ohne zeitliche Einschränkung.

Außerhalb der freigegebenen Zeiten dürfen weder Fahrten mit Fahrrädern begonnen, noch bereits begonnene Fahrten zu Ende geführt werden. Gleiches gilt für den Aufenthalt mit Fahrrädern in einem abgegrenzten Bahngelände.

2. Für die Fahrradmitnahme in den R-Bahnen (RB/RE) ist je Fahrrad der Kauf einer HVV-Fahradkarte erforderlich. Die Fahrradkarte berechtigt zur Mitnahme eines Fahrrades für beliebig viele Fahrten im HVV-Gesamtbereich ABCDE. Abschnitt 2.2 (Tageskarten) der Tarifbestimmungen des HVV-Gemeinschaftstarifs gilt für die Fahrradkarte sinngemäß. Das Betriebspersonal kann die Mitnahme bei Platzmangel ablehnen.

Im ein- und ausbrechenden Verkehr werden Fahrradtageskarten und Fähradeinzelkarten des Schleswig-Holstein-Tarifs, des Niedersachsentarifs und des DB-Tarifs (Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG) auf der in der Fahrradkarte angegebenen Strecke auch zu HVV-Fahrkarten anerkannt. Ist in der Fahrradkarte keine Strecke angegeben, so gilt diese Fahrradkarte wie eine HVV-Fahradkarte, wenn ihr Preis mindestens dem der HVV-Fahradkarte entspricht.

Schwerbehinderte Menschen mit dem Merkzeichen „G“ oder „aG“ im Schwerbehindertenausweis können ein Dreirad, Liegedreirad, langes Laufrad (> 1200 mm) oder einen nicht trennbaren Fahrradrollstuhl (Handbike) in den R-Bahnen (RB/RE) gegen Vorlage des Schwerbehindertenausweises unentgeltlich mitführen, sofern ausreichend Platz vorhanden ist.

3. Die Verkehrsunternehmen können die vorgenannten Zeiten ohne Vorankündigung einschränken oder auch bestimmte Züge, Busse oder Hafenfähren von der Fahrradmitnahme ausschließen. Wird der für die Fahrradmitnahme vorgesehene Platz für die Beförderung von Fahrgästen, insbesondere von Kindern in Kinderwagen und Rollstuhlfahrern benötigt, hat der Fahrgast mit Fahrrad das Fahrzeug gegebenenfalls umgehend zu verlassen. In Zweifelsfällen entscheidet das Betriebspersonal.
4. Jeder Fahrgast darf nur ein Fahrrad mitführen, hat es während der Fahrt festzuhalten und dafür zu sorgen, dass andere Fahrgäste nicht beschmutzt, behindert oder verletzt werden. Fahrgäste, die ein Fahrrad mitnehmen wollen, müssen mindestens 12 Jahre alt sein. Jüngere Fahrgäste mit Fahrrad dürfen nur in Begleitung einer volljährigen Person fahren; dabei darf jede volljährige Person nur einen Fahrgast unter 12 Jahren mit Fahrrad begleiten.
5. In den Zügen dürfen je Türraum maximal 2 Fahrräder befördert werden. Der Fahrgast hat sein Fahrrad in der Mitte des Türraums unterzubringen. In den Türräumen an der Zugspitze ist die Mitnahme von Fahrrädern nicht zulässig.

Sofern bei den Bahnen Fahrrad- oder Mehrzweckabteile vorhanden sind, sind Fahrräder dort unterzubringen. Hinweise (z. B. Piktogramme) zur Unterbringung von Fahrrädern sind zu beachten. Vor dem Einsteigen sind grundsätzlich alle Gepäckstücke vom Fahrrad abzunehmen. Bei den Hafenfähren sind Fahrräder nur an den besonders gekennzeichneten Stellen an Bord abzustellen.

In den Haltestellen sind Fahrräder von Hand zu schieben. Das Mitführen von Fahrrädern kann in bestimmten Bereichen (Piktogramm) ausgeschlossen werden.

Bei Betriebsstörungen, die das Verlassen des Zuges auf freier Strecke erfordern, hat der Fahrgast sein Fahrrad im Zug zu belassen. Das Verkehrsunternehmen überführt das Fahrrad zu einer zentralen Stelle; dort kann es frühestens 24 Stunden nach den Betriebsstörungen unter Vorlage einer Legitimation gegen Empfangsbescheinigung abgeholt werden.

6. In den Bussen dürfen im Bereich der Mitteltür maximal 2 Fahrräder befördert werden. Der Ein- und Ausstieg mit Fahrrad darf nur durch die Mitteltür erfolgen. Der Fahrgast hat sein Fahrrad an der der Mitteltür gegenüber liegenden Seite unterzubringen.
7. Hat ein Fahrgast mit gültiger Fahrkarte für die Mitnahme eines Fahrrades in einer R-Bahn (RB/RE) keine Fahrradkarte gelöst, so hat er ein erhöhtes Beförderungsentgelt von 20 € zu zahlen. Fahrgäste, die gegen andere vorstehende Regelungen verstoßen, haben 20 € zu zahlen und das Fahrzeug an der nächsten Haltestelle oder die Betriebsanlagen zu verlassen.

(4) E-Scooter werden mit Fahrer in geeigneten Linienbussen befördert, wenn die von den Verkehrsunternehmen im HVV bekanntgegebenen Bedingungen für die Mitnahme von E-Scootern erfüllt werden.

(5) Die Pflicht zur Beförderung von Kleinkindern in Kinderwagen richtet sich nach den Vorschriften des § 2 Satz 1. Nach Möglichkeit soll das Betriebspersonal dafür sorgen, dass Fahrgäste mit Kind im Kinderwagen nicht zurückgewiesen werden. Die Entscheidung über die Mitnahme liegt beim Betriebspersonal.

(6) Der Fahrgast hat mitgeführte Sachen so unterzubringen und zu beaufsichtigen, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können. Mitgeführte Sachen dürfen nicht auf Sitzplätzen abgestellt werden.

(7) Das Betriebspersonal entscheidet im Einzelfall, ob Sachen zur Beförderung zugelassen werden und an welcher Stelle sie unterzubringen sind.

## **§ 12 Beförderung von Tieren**

(1) Auf die Beförderung von Tieren ist der § 11 Abs. (1), (6) und (7) anzuwenden.

(2) Hunde werden nur unter Aufsicht einer hierzu geeigneten Person befördert. Die Mitnahme von gefährlichen Hunden nach § 2 Absatz (1) des Hamburger Hundegesetzes (Pitbull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bullterrier, Bullterrier sowie deren Kreuzungen untereinander oder mit anderen Hunden) ist verboten. Hunde, bei denen die Gefährlichkeit nach § 2 Absatz (3) des Hamburger Hundegesetzes in der jeweils geltenden Fassung vermutet wird, und andere Hunde, die Mitreisende gefährden können, müssen einen Maulkorb tragen. Hunde sind stets an der Leine zu führen. Dabei sind sie so zu führen, dass Belästigungen und Gefährdungen anderer Fahrgäste ausgeschlossen sind.

(3) Blindenführhunde, die einen Blinden begleiten, sind zur Beförderung stets zugelassen.

(4) Sonstige Tiere dürfen nur in geeigneten Behältern mitgenommen werden.

(5) Tiere dürfen nicht auf Sitzplätzen untergebracht werden.

### **§ 13 Fundsachen**

Fundsachen sind gemäß § 978 BGB unverzüglich dem Betriebspersonal abzuliefern. Eine Fundsache wird an den Verlierer durch das Fundbüro des Verkehrsunternehmers gegen Zahlung eines Entgeltes für die Aufbewahrung zurückgegeben. Sofortige Rückgabe an den Verlierer durch das Betriebspersonal ist zulässig, wenn er sich einwandfrei als Verlierer ausweisen kann. Der Verlierer hat den Empfang der Sache schriftlich zu bestätigen.

### **§ 14 Haftung**

Der Verkehrsunternehmer haftet für die Tötung oder Verletzung eines Fahrgastes und für Schäden an Sachen, die der Fahrgast an sich trägt oder mit sich führt, nach den allgemein geltenden Bestimmungen, jedoch für Sachschäden gegenüber jeder beförderten Person nur bis zum Höchstbetrag von 1.000 €; die Begrenzung der Haftung gilt nicht, wenn die Sachschäden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind.

Bei einem vom Verkehrsunternehmer verursachten Verlust oder einer Beschädigung von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten gilt die vorgenannte Begrenzung der Haftung im jeweiligen Anwendungsbereich der VO (EG) 1371/2007 und VO (EG) 181/2011 nicht.

### **§ 15 Verjährung**

Die Verjährung richtet sich nach den allgemeinen Vorschriften.

### **§ 16 Ausschluss von Ersatzansprüchen**

Soweit gesetzliche Regelungen nichts anderes vorsehen, begründen Abweichungen von Fahrplänen durch Verkehrsbehinderungen, Betriebsstörungen oder -unterbrechungen sowie Platzmangel keine Ersatzansprüche; insoweit wird auch keine Gewähr für das Einhalten von Anschlüssen übernommen.

### **§ 17 Gerichtsstand**

Der Gerichtsstand für alle Streitigkeiten, die sich aus dem Beförderungsvertrag ergeben, ist der Sitz des Verkehrsunternehmers.

### **§ 18 Fahrpreischädigungen/Erstattungen im Eisenbahnverkehr**

(1) Für die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr gelten für nach dem HVV-Tarif ausgestellte Fahrausweise die Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, der Eisenbahnverkehrsordnung in der jeweils aktuellen Fassung und der Verordnung (EG) 1371/2007 sowie diese Beförderungsbedingungen entsprechend. Eigenständige, über die vorgenannten Bestimmungen hinausgehende Ansprüche werden hierdurch nicht begründet.

(2) „Vertraglicher Beförderer“ im Sinne der Verordnung (EG) 1371/2007 ist das vertragliche Eisenbahnunternehmen, mit dem der Fahrgast einen Beförderungsvertrag geschlossen hat, oder eine Reihe aufeinander folgender Eisenbahnunternehmen, die auf der Grundlage dieses Vertrages haften. Als vertraglicher Beförderer verantwortlich ist bei Ausfall, Verspätung oder resultierendem Anschlussversäumnis das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dessen vom Reisenden gemäß Beförderungsvertrag gewählter Zug ausgefallen oder verspätet war.

(3) Unter der Voraussetzung, dass vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass seine Verspätung am Zielbahnhof seiner Reisekette mehr als 60 Minuten betragen wird, hat der Fahrgast im Eisenbahnverkehr die Möglichkeit, die Reise vor Erreichen des Zielbahnhofs zu beenden. In diesem Fall hat der Fahrgast einen Anspruch auf entgeltfreie Erstattung des für diese Fahrt entrichteten Fahrpreises, und zwar:

1. für die nicht durchfahrene Strecke oder
2. für die nicht durchfahrene Strecke und für die bereits durchfahrene Strecke, wenn die Fahrt nach seinen ursprünglichen Reiseplänen sinnlos geworden ist oder
3. für die nicht durchfahrene Strecke und für die bereits durchfahrene Strecke, wenn die Fahrt nach seinen ursprünglichen Reiseplänen sinnlos geworden ist, sowie für die Rückfahrt zum ersten Ausgangsbahnhof seiner Reisekette bei nächster Gelegenheit.

Der Anspruch muss innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises geltend gemacht werden. Der Fahrgast kann nur entweder einen Anspruch auf Erstattung oder auf Entschädigung nach Abs. 4 oder 5 geltend machen.

(4) Im Eisenbahnverkehr beträgt die Entschädigung für Einzelkarten je Verspätungsereignis

- a) 25% des Preises für eine Fahrt bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten
- b) 50% des Preises für eine Fahrt ab einer Verspätung von 120 Minuten.

Entschädigungszahlungen unter einem Betrag von 4,00 Euro je Verspätungsereignis werden nicht ausbezahlt. Der Anspruch muss innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises geltend gemacht werden.

(5) Eine „Zeitfahrkarte“ im Sinne dieser Fahrgastrechte ist eine für eine unbegrenzte Anzahl von Fahrten gültige Fahrkarte, die es dem berechtigten Inhaber erlaubt, auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Netz während eines festgelegten Zeitraums mit der Eisenbahn zu reisen. Auch Tageskarten sind Zeitfahrkarten in diesem Sinne.

Bei Zeitfahrkarten wird als Entschädigungsbetrag für Verspätungen ab 60 Minuten

- für eine Fahrt ohne Fahrtberechtigung in der 1. Klasse pauschal 1,50 Euro,
- für eine Fahrt mit Fahrtberechtigung in der 1. Klasse 2,25 Euro,
- für eine Fahrradtageskarte 0,40 Euro je Fahrt

pauschal angesetzt.

Entschädigungszahlungen unter einem Betrag von 4,00 Euro werden nicht ausbezahlt.

Anträge auf Entschädigungszahlungen mit Zeitfahrkarten mit einer Gültigkeit von bis zu einem Monat sind gesammelt nach Ablauf der Gültigkeit einzureichen.

Bei Zeitfahrkarten mit längerer Gültigkeit sind Anträge auf Entschädigungszahlungen ebenfalls gesammelt einzureichen, da eine Auszahlung nur dann erfolgt, wenn der Auszahlungsbetrag 4,00 Euro übersteigt.

Bei Zeitfahrkarten werden insgesamt jedoch höchstens 25 % des tatsächlich gezahlten Zeitfahrkartenpreises entschädigt. Semestertickets sind auf eine maximale Auszahlung von 4,50 Euro je Semester begrenzt.

Der Anspruch muss innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises geltend gemacht werden.

(6) Der Fahrgast hat keinen Anspruch auf Entschädigung nach den Abs. 4 und 5, wenn er bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde oder wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt.

(7) Der Reisende kann die Fahrt zum vertragsgemäßen Zielort mit einem anderen Zug durchführen, sofern vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende mindestens 20 Minuten verspätet am Zielort ankommen wird. Der Reisende kann die Benutzung des anderen Zuges jedoch nicht verlangen, wenn für diesen eine Reservierungspflicht besteht oder der Zug eine Sonderfahrt durchführt oder eine erhebliche Störung des Betriebsablaufs zu erwarten ist.

(8) Der Reisende kann die Fahrt zum vertragsgemäßen Zielort mit einem anderen Verkehrsmittel durchführen, sofern die vertragsgemäße Ankunftszeit in den Zeitraum zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr fällt und vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende mindestens 60 Minuten verspätet am Zielort ankommen wird oder sofern es sich bei dem vom Reisenden gewählten Zug um die letzte fahrplanmäßige Verbindung des Tages handelt und der Reisende wegen des Ausfalls dieses Zuges den vertragsgemäßen Zielort ohne die Nutzung des anderen Verkehrsmittels nicht mehr bis um 24.00 Uhr erreichen kann.

(9) Macht der Reisende von seinem Recht nach Abs. 7 oder 8 Gebrauch, so kann er von demjenigen, mit dem er den Beförderungsvertrag geschlossen hat, Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen, für eine Beförderung nach Abs. 8 jedoch nur die erforderlichen Aufwendungen bis zu einem Höchstbetrag von 80 Euro. Dem Reisenden steht der Ersatz nicht zu, wenn der Ausfall oder die Unpünktlichkeit des Zuges auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

1. betriebsfremde Umstände, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Zug betreibt, trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte;
2. Verschulden des Reisenden;
3. Verhalten eines Dritten, das das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Zug betreibt, trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen es nicht abwenden konnte.

Liegt eine der unter Nr. 1 oder Nr. 3 genannten Ursachen vor und macht der Reisende von seinem Recht nach Abs. (7) oder (8) Gebrauch, so kann sich derjenige, mit dem der Reisende den Beförderungsvertrag geschlossen hat, hierauf nur berufen, wenn der Reisende über die Ursache rechtzeitig unterrichtet wurde oder wenn die Ursache offensichtlich war.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der die Beförderung erfolgt, ist im Verhältnis zum Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht als Dritter anzusehen.

(10) Für den Reisenden besteht eine Schadensminderungspflicht. Dies bedeutet, dass ein Ersatz der erforderlichen Aufwendungen für die Nutzung eines anderen Verkehrsmittels nicht verlangt werden kann, wenn durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen als vertraglicher Beförderer eine alternative Beförderungsmöglichkeit (z.B. Bus, Sammeltaxi) zur Verfügung gestellt wurde. Ist dies nicht der Fall, besteht ein Anspruch auf den Ersatz der Aufwendungen für das preisgünstigste alternativ tatsächlich nutzbare Verkehrsmittel.

(11) Absatz 7 gilt nicht für Nutzer erheblich ermäßigter Fahrkarten. Wenn dies der Fall ist, so ist dies in der jeweiligen Tarifposition geregelt.

(12) Für nach dem HVV-Tarif ausgestellte Fahrausweise ist eine Geltendmachung von Ansprüchen aus den gesetzlich geregelten Fahrgastrechten an das verspätungsverursachende Eisenbahnverkehrsunternehmen zu richten. Auskünfte dazu, wie und in welcher Form Anträge einzureichen sind, erteilt auf Nachfrage jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen im HVV.

(13) Grundlage der Entschädigung ist der Fahrpreis, den der Reisende für die Fahrt tatsächlich entrichtet hat. Besteht ein Anspruch auf unentgeltliche Beförderung aufgrund gesetzlicher Regelungen oder wurde der Reisende aufgrund anderer Regelungen unentgeltlich befördert, besteht kein Anspruch auf eine Erstattung oder Entschädigung. Ist auf dem Fahrausweis kein Preis eingetragen, so ist durch den Reisenden ein Zahlungsbeleg über den gezahlten Fahrpreis beizubringen.

# B Tarifbestimmungen

## 1 Allgemeines

Die Fahrkarten werden im Namen und für Rechnung des befördernden Verkehrsunternehmens verkauft. Der Fahrgast schließt den Beförderungsvertrag jeweils mit dem Verkehrsunternehmen, mit dessen Fahrzeug er befördert wird.

### 1.1 Fahrkartenpflicht

Kinder im Alter von unter 6 Jahren benötigen keine Fahrkarte.

Alle übrigen Fahrgäste müssen bei Antritt der Fahrt, während der Fahrt und während des Aufenthalts in einem abgegrenzten Bahngelände im Besitz einer gültigen Fahrkarte sein. Sie ist dem Betriebspersonal auf Verlangen zur Prüfung vorzuzeigen oder auch auszuhändigen. Es kann darüber hinaus festgelegt werden, dass der Fahrgast von sich aus zu bestimmten Zeiten oder auf bestimmten Verkehrsmitteln die Fahrkarte ohne Aufforderung vorzuzeigen hat. Auch nach diesem Vorzeigen der Fahrkarte kann es weitere Kontrollen der Fahrkarte durch das Prüfpersonal geben. Durch die Nichtbeanstandung einer vorgezeigten Fahrkarte wird nicht deren Gültigkeit bestätigt.

### 1.2 Begriffsbestimmungen

Die Tage 24. und 31. Dezember gelten, soweit sie nicht auf einen Sonntag fallen, als Sonnabende. Gesetzliche Feiertage gelten als Sonntage.

Der Betriebsschluss eines Tages ist 6.00 Uhr des folgenden Tages.

Für die tageszeitlichen Gültigkeiten sind die Fahrplanangaben maßgebend.

Für den Verkauf aus Fahrkartenautomaten sind die Bestimmungen der an den Automaten angebrachten Aushänge maßgebend.

Fahrkarten gelten für Fahrten von einer Starthaltestelle zu einer Zielhaltestelle, es sei denn, dass bei den einzelnen Fahrkarten etwas anderes festgelegt ist.

Für die Bemessung der Fahrpreise gelten:

- der Bereich Innenstadt (Hamburg)
- Stadt-/ Cityverkehrsbereiche innerhalb bestimmter Städte und Gemeinden außerhalb des Tarifbereichs Hamburg AB
- Tarifzonen
- Zahlgrenzen, durch die alle Linien im Tarifbereich Hamburg AB und über die Grenze des Ringes B von und nach Ring C bzw. D in Linienabschnitte (Teilstrecken) unterteilt sind
- 5 Ringe (A, B, C, D und E), die radial um das Hamburger Stadtzentrum angeordnet sind, wobei die Ringe A und B den Tarifbereich Hamburg AB bilden
- in Schleswig-Holstein und Niedersachsen die ggf. aus verkehrlichen Gründen erweiterten Kreise und Landkreise
- der Gesamtbereich ABCDE, der alle Ringe umfasst

Diese Bemessungsgrundlagen und Tarifbereiche werden gesondert festgelegt.

### 1.3 Vorverkauf

Für im Vorverkauf abzugebende Fahrkarten werden — wenn dieser Tarif keine andere Regelung vorsieht — die für den gewünschten Gültigkeitszeitraum geltenden Fahrpreise erhoben.

### 1.4 HVV-Card

Die in diesem Abschnitt 1.4 getroffenen Regelungen gelten für die HVV-Cards, die von den Betreuungsstellen im Hamburger Verkehrsverbund (Kundenvertragspartner – „KVP“) an die Nutzer herausgegeben werden.

Das Angebot kann genutzt werden, wenn der Fahrgast einen vollständig ausgefüllten Antrag (inkl. Passbild oder Foto in ähnlicher Qualität) an einen Kundenvertragspartner (KVP) im HVV stellt. Der Vertrag kommt mit Zusendung oder Aushändigung der HVV-Card zustande und gilt ab dem 1. des Monats der Antragstellung. Die Fahrgäste sind verpflichtet, den Nichterhalt der HVV-Card umgehend, spätestens innerhalb 1 Monats, dem KVP anzuzeigen.

Die KVP im HVV beabsichtigen, auch bei bereits bestehenden Vertragsbeziehungen über Abonnementkarten bzw. ProfiTickets die bisherigen Fahrausweise auf HVV-Cards umzustellen. Dabei wird die bestehende Vertragsbeziehung als elektronischer Fahrschein auf der HVV-Card fortgesetzt.

Der Fahrgast ist verpflichtet, gegenüber dem jeweiligen KVP auf Verlangen die für die Ausstellung einer HVV-Card erforderlichen Mitwirkungshandlungen vorzunehmen, insbesondere ein aktuelles Passbild bzw. ein Foto ähnlicher Qualität zur Verfügung zu stellen.

Weitere Einzelheiten im Zusammenhang mit dem Umstellungsprozess vorhandener Abonnementvertragsbeziehungen bzw. vorhandener ProfiTickets sind unter der Nummer 1.4.14 geregelt.“

#### **1.4.1 Verwendungsmöglichkeiten**

Der „Nutzer“ der HVV-Card kann nach Maßgabe der folgenden Regelungen elektronische Fahrscheine auf der HVV-Card speichern und über das hinterlegte Zahlverfahren bezahlen.

Die HVV-Card kann nur an gekennzeichneten Vertriebsgeräten eingesetzt werden.

Die HVV-Card und die zugehörigen elektronischen Fahrscheine sind nicht übertragbar. Sie darf nur von der auf ihr angegebenen Person (Foto und Name auf der HVV-Card) genutzt werden.

#### **1.4.2 Fahrberechtigungen**

##### **1.4.2.1 Elektronische Fahrscheine**

Elektronische Fahrscheine, mit denen der Nutzer Beförderungsleistungen von Verkehrsunternehmen im HVV nach Maßgabe der für diese jeweils geltenden Beförderungs- und Tarifbedingungen in Anspruch nehmen kann, werden auf der HVV-Card gespeichert.

Alle Fahrkarten gemäß HVV-Gemeinschaftstarif Abschnitte 6 (Bartarif) und 7 (Zeitkarten) können als elektronische Fahrscheine auf der HVV-Card ausgegeben werden. Ist eine Ausgabe als elektronischer Fahrschein nicht möglich, so kann der Fahrgast eine herkömmliche Fahrkarte (z. B. Wertmarke mit Kundenkarte) ohne Nutzung der HVV-Card erwerben.

##### **1.4.2.2 Kontrollnachweis**

Wird zum elektronischen Fahrschein ein Papierausdruck als Kontrollnachweis ausgegeben, so ist dieser stets mitzuführen und dem Kontrollpersonal zusammen mit der HVV-Card auf Verlangen vorzuweisen. Der Kontrollnachweis gilt allein nicht als Fahrkarte.

#### **1.4.3 Online-Kundenkonto**

Der KVP stellt dem Nutzer auf Wunsch ein Online-Kundenkonto zur Inanspruchnahme verschiedener Servicefunktionen zur Verfügung. Der Nutzer hat sicherzustellen, dass keine andere Person Kenntnis seiner Zugangsdaten erlangt.

#### **1.4.4 Sorgfaltspflichten und Obliegenheiten des Nutzers**

##### **1.4.4.1 Sichere Verwahrung der HVV-Card**

Der Nutzer hat die HVV-Card mit besonderer Sorgfalt aufzubewahren, um sie vor missbräuchlicher Verwendung zu schützen. Es wird darauf hingewiesen, dass jede Person, die in den Besitz der HVV-Card gelangt, ohne Einsatz eines Identifikationsmerkmals die darauf gespeicherten elektronischen Fahrscheine verbrauchen und/oder die HVV-Card zu Bezahlzwecken verwenden könnte, solange die HVV-Card noch nicht gesperrt worden ist.

##### **1.4.4.2 Pflichten bei Verlust, missbräuchlicher Verwendung und Funktionsuntüchtigkeit der HVV-Card**

Stellt der Nutzer den Verlust seiner HVV-Card oder eine missbräuchliche Verwendung seiner HVV-Card fest, hat er unverzüglich den KVP zu informieren, um die HVV-Card sperren zu lassen. Bei Funktionsuntüchtigkeit, Beschädigung oder Verlust der HVV-Card erhält der Kunde gegen ein Bearbeitungsentgelt von maximal 15 € auf dem Postwege eine Ersatz-HVV-Card. Der Verlust bzw. die Beschädigung ist im Online-Kundenkonto oder unter Vorlage eines amtlichen Lichtbildausweises in einer Servicestelle – im Großkundenabonnement über den Arbeitgeber und beim Semesterticket über die Hochschule – anzuzeigen. Nach Verlustbenachrichtigung wird der KVP die HVV-Card sperren. Soweit dem KVP kein aktuelles Passbild oder Foto in ähnlicher Qualität vorliegt, ist dieses vom Nutzer bei der Anzeige für die Ausstellung einer neuen HVV-Card zur Verfügung zu stellen.

##### **1.4.4.3 Mitteilung der Änderung der persönlichen Daten**

Der Nutzer hat dem KVP jede Änderung seiner persönlichen Daten sowie seiner Bankverbindung unverzüglich schriftlich oder im Online-Kundenkonto mitzuteilen. Im Großkundenabonnement bzw. beim

Semesterticket sind Änderungen der persönlichen Daten dem KVP über den Arbeitgeber bzw. die Hochschule mitzuteilen.

Bei Namensänderungen erhält der Fahrgast eine neue HVV-Card.

Im Falle einer Verletzung dieser Pflicht hat der Nutzer dem KVP hierdurch entstehende Mehraufwendungen und/oder hierdurch entstehenden sonstigen Schaden zu ersetzen. Für Abonnements gilt darüber hinaus Abschnitt 3.2.3.

#### **1.4.5 Ersatz von elektronischen Fahrscheinen bei Verlust der HVV-Card**

Der Nutzer hat – außer bei Abonnementskarten – bei Verlust der HVV-Card gegen den KVP aus dieser Geschäftsbeziehung keinen Anspruch auf Ersatz der auf der HVV-Card gespeicherten elektronischen Fahrscheine. Ein etwaiger Ersatzanspruch gegen das Verkehrsunternehmen im HVV, bei dem der Nutzer den jeweiligen elektronischen Fahrschein erworben hat, richtet sich nach den für dieses Verkehrsunternehmen im HVV geltenden Beförderungs- und Tarifbedingungen.

#### **1.4.6 Gültigkeit der HVV-Card**

Die Gültigkeitsdauer der HVV-Card ist auf dieser aufgeprägt. Vor Ablauf der Gültigkeit der HVV-Card erhält der Nutzer eine neue HVV-Card, sofern die HVV-Card nicht gekündigt wurde. Soweit dem KVP kein aktuelles Passbild oder Foto in ähnlicher Qualität vorliegt, ist dieses vom Nutzer zur Verfügung zu stellen. Der Nutzer ist verpflichtet, den Nichterhalt der HVV-Card umgehend, spätestens innerhalb 1 Monats nach Ablauf einer vorhandenen HVV-Card bei seinem KVP anzuzeigen.

Die zum Zeitpunkt des Ablaufs der HVV-Card auf ihr gespeicherten gültigen elektronischen Fahrscheine werden anhand der Einträge im Hintergrundsystem automatisch auf die neue HVV-Card übernommen.

#### **1.4.7 Kündigungsrecht des Nutzers**

Der Nutzer kann die HVV-Card zum Ende eines jeden Kalendermonats mit Wirkung zum Ende des nächsten Monats gegenüber dem KVP kündigen. Die Kündigung muss in Textform erfolgen. Mit der Kündigung der HVV-Card werden auch die mit ihr verbundenen Fahrtberechtigungen gekündigt.

#### **1.4.8 Kündigungsrecht des KVP**

##### **1.4.8.1 Kündigung mit Kündigungsfrist**

Der KVP kann die HVV-Card mit einer Kündigungsfrist von mindestens 6 Wochen kündigen.

##### **1.4.8.2 Kündigung aus wichtigem Grund ohne Kündigungsfrist**

Der KVP kann die HVV-Card fristlos aus wichtigem Grund kündigen. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn:

- der Nutzer seinen Zahlungspflichten aus diesem Vertrag innerhalb einer von dem KVP gesetzten angemessenen Frist in einem erheblichen Maße nicht nachkommt,
- der Nutzer die HVV-Card zu Betrugszwecken manipuliert,
- der Nutzer die HVV-Card vorsätzlich oder grob fahrlässig beschädigt oder zerstört oder
- der Nutzer schwerwiegende Verstöße gegen sonstige Pflichten aus den Benutzungsbedingungen oder dem HVV-Tarif begeht.

##### **1.4.8.3 Folge der Kündigung für gespeicherte elektronische Fahrscheine**

Mit der Kündigung der HVV-Card werden auch die mit ihr verbundenen Fahrtberechtigungen gekündigt.

#### **1.4.9 Folgen der Beendigung des HVV-Card-Vertrags**

##### **1.4.9.1 Erlöschen der Verwendungsberechtigung**

Mit Wirksamwerden einer Kündigung ist der Nutzer nicht mehr zur Verwendung der HVV-Card berechtigt.

##### **1.4.9.2 Erstattung gespeicherter elektronischer Fahrscheine**

Die zum Zeitpunkt der Beendigung des HVV-Card-Vertrages auf der HVV-Card gespeicherten gültigen und bezahlten elektronischen Fahrscheine werden vom KVP nach Maßgabe der jeweils geltenden Beförderungs- und Tarifbedingungen erstattet. Ein Anspruch auf Erstattung gegen den KVP aus dieser Geschäftsbeziehung besteht nicht.

##### **1.4.9.3 Erstattung von nicht verbrauchtem Guthaben**

Ein zum Zeitpunkt der Beendigung des HVV-Card-Vertrages auf dem Kundenkonto beim KVP vorhandenes Guthaben wird – abzüglich offener Forderungen des KVP – auf ein von dem Nutzer angegebenes Konto erstattet.

#### 1.4.9.4 Sofortige Fälligkeit der Ansprüche des KVP

Mit Beendigung des HVV-Card-Vertrags werden sämtliche Ansprüche des Unternehmers gegen den Nutzer aus dem Vertragsverhältnis sofort fällig.

### 1.4.10 Sperre und Einziehung der HVV-Card, Folgen der Einziehung

#### 1.4.10.1 Sperre und Einziehung

Der KVP darf die HVV-Card insgesamt oder für einzelne Verwendungsmöglichkeiten sperren und/oder die Einziehung der HVV-Card veranlassen, wenn er berechtigt ist, die HVV-Card aus wichtigem Grund zu kündigen. Der KVP ist berechtigt, gesperrte oder defekte HVV-Cards einzuziehen.

Der KVP ist zur Sperre und/oder Einziehung der HVV-Card auch dann berechtigt, wenn die Verwendungsberechtigung der HVV-Card durch Beendigung des HVV-Card-Vertrags oder durch Gültigkeitsablauf der HVV-Card endet.

#### 1.4.10.2 Folgen aufgrund Gültigkeitsablaufs

Läuft die Gültigkeit der HVV-Card ab, gilt hinsichtlich der auf ihr gespeicherten gültigen elektronischen Fahrscheine und des zu diesem Zeitpunkt auf dem Kundenkonto beim KVP vorhandenen Guthabens die in Abschnitt 1.4.6 angeordnete Rechtsfolge entsprechend.

#### 1.4.10.3 Folgen bei Einziehung in sonstigen Fällen

In den sonstigen Fällen der Einziehung nach Abschnitt 1.4.10.1 gelten hinsichtlich der zum Zeitpunkt der Einziehung auf der HVV-Card gespeicherten gültigen elektronischen Fahrscheine und des zu diesem Zeitpunkt auf dem Kundenkonto beim KVP vorhandenen Guthabens die in Abschnitt 1.4.9.2 und Ziffer 1.4.9.3 angeordneten Rechtsfolgen entsprechend.

### 1.4.11 Haftung für Schäden aus missbräuchlichen Verfügungen

#### 1.4.11.1 Haftung für Schäden nach Verlustmitteilung

Sobald dem KVP der Verlust der HVV-Card angezeigt wurde, hat der Nutzer für missbräuchliche Verfügungen, die mit der HVV-Card nach diesem Zeitpunkt getätigt werden, nicht mehr einzustehen.

#### 1.4.11.2 Haftung für Schäden vor Verlustmitteilung

Für Schäden, die durch missbräuchliche Verfügungen vor Eingang einer Verlustanzeige entstehen, ist die Haftung des Nutzers auf einen Höchstbetrag von 150 Euro beschränkt, es sei denn, der Nutzer hat durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten zum Missbrauch der HVV-Card beigetragen. Im Falle eines vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verhaltens haftet der Nutzer betragsmäßig unbeschränkt. Grobe Fahrlässigkeit liegt insbesondere dann vor, wenn der Nutzer einen Verlust der HVV-Card nicht unverzüglich mitteilt oder die HVV-Card nicht sorgfältig aufbewahrt, um sie vor missbräuchlicher Verwendung zu schützen.

### 1.4.12 HVV-Card mit Zahlungsfunktion per SEPA-Lastschrift

Für die Verwendung der HVV-Card kann als Zahlungsfunktion die SEPA-Lastschrift vereinbart werden.

#### 1.4.12.1 Bezahlung von Fahrberechtigungen

##### 1. Bezahlung von elektronischen Fahrscheinen

Elektronische Fahrscheine können an den gekennzeichneten HVV-Servicestellen, Vertriebsgeräten und bekanntgegebenen Vertriebswegen über die Zahlungsfunktion SEPA-Lastschrift bargeldlos bezahlt werden.

##### 2. Bezahlvorgang

Der bargeldlose Bezahlvorgang über die Zahlungsfunktion SEPA-Lastschrift erfolgt monatlich durch Einziehung der über die HVV-Card getätigten Umsätze von dem vom Nutzer angegebenen Bankkonto. Abweichend von der 14 Tage Pre-Notification (Vorabankündigung einer Lastschrift), basierend aus dem SEPA-Lastschriftverfahren, wird eine Vorabankündigungspflicht von 5 Tagen, für den KVP Hamburger Hochbahn AG 1 Tag, für die Durchführung von Lastschriften vereinbart.

#### 1.4.12.2 Erstattungsanspruch des KVP, Abrechnung der Umsätze, Sperre

##### 1. Erstattungsanspruch des KVP

Der Nutzer beauftragt und ermächtigt den KVP unwiderruflich, für seine Rechnung Forderungen der Verkehrsunternehmen im HVV zu erfüllen, die der Nutzer durch den Einsatz der HVV-Card begründet hat.

## 2. Abrechnung

Dem Nutzer steht eine Abrechnung über die mit der HVV-Card getätigten Umsätze zur Verfügung. Der in der Abrechnung ausgewiesene Betrag ist sofort zur Zahlung fällig und wird von dem KVP nach Bereitstellung der Abrechnung mittels SEPA-Lastschrift von dem vom Nutzer angegebenen Bankkonto eingezogen.

## 3. Prüfung der Abrechnung, Genehmigung der Abrechnung

Der Nutzer hat die Abrechnungen unverzüglich auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen und etwaige Einwendungen spätestens vor Ablauf von 6 Wochen nach Bereitstellung schriftlich bei dem KVP zu erheben, wobei die fristgemäße Absendung ausreichend ist. Das Unterlassen einer rechtzeitigen Einwendung gilt als Genehmigung der Abrechnung. Auf diese Folge wird der KVP bei Erteilung der Abrechnung besonders hinweisen. Der Nutzer kann auch nach Fristablauf eine Berichtigung der Abrechnung verlangen, muss dann aber beweisen, dass die Abrechnung unvollständig oder unrichtig ist.

## 4. Sperre der Zahlungsfunktion SEPA-Lastschrift wegen Rückgabe einer SEPA-Lastschrift

Der Nutzer ist verpflichtet, jeweils zum Zeitpunkt der Einziehung der Abrechnungsbeträge auf dem angegebenen Konto die Deckung vorzuhalten, die für den Ausgleich der durch die Verwendung der HVV-Card getätigten Umsätze ausreichend ist. Wird die SEPA-Lastschrift z.B. mangels Deckung des Kontos oder wegen unberechtigten Widerrufs durch den Nutzer zurückgegeben, ist der KVP zur Sperrung der Zahlungsfunktion berechtigt. Der Nutzer hat dem KVP die durch die Rückgabe der SEPA-Lastschrift entstehenden Kosten zu ersetzen. Eine Kündigung aus wichtigem Grund gemäß Abschnitt 1.4.8.2 in diesem Falle bleibt unberührt.

### 1.4.12.3 Bankverbindungsankunft

Der Nutzer ermächtigt hiermit seine kontoführende Bank, dem KVP die Auskunft zu erteilen, dass die vom Nutzer angegebene Kontoverbindung tatsächlich bei der angegebenen Bank besteht. Auskünfte über die Bonität sind hiervon nicht umfasst.

### 1.4.12.4 Übermittlung von Daten an einen Bonitätsdienstleister

Der KVP holt ggf. bei einem Bonitätsdienstleister (z.B. SCHUFA, Infoscore) Auskünfte über den Nutzer ein.

Unabhängig davon wird der KVP dem Bonitätsdienstleister auch Daten aufgrund nicht vertragsgemäßen Verhaltens (z.B. Forderungsbetrag nach Kündigung, Missbrauch der HVV-Card) übermitteln. Diese Meldungen erfolgen gemäß Bundesdatenschutzgesetz nur, soweit dies nach Abwägung aller betroffenen Interessen zulässig ist.

Diese Daten werden von dem Bonitätsdienstleister gespeichert und an seine Vertragspartner im EU-Binnenmarkt übermittelt, um diesen Informationen zur Beurteilung der Kreditwürdigkeit natürlicher Personen zu geben. Vertragspartner der Bonitätsdienstleister sind insbesondere Kreditinstitute, Kreditkarten- und Leasinggesellschaften sowie sonstige Unternehmen, die Leistungen und Lieferungen gegen Kredit gewähren. Die Bereitstellung personenbezogener Daten durch den Bonitätsdienstleister erfolgt nur, wenn ein berechtigtes Interesse hieran im Einzelfall glaubhaft dargelegt wurde. Zur Schuldnerermittlung gibt der Bonitätsdienstleister Adressdaten bekannt. Bei der Erteilung von Auskünften kann dieser seinen Vertragspartnern ergänzend einen aus seinem Datenbestand errechneten Wahrscheinlichkeitswert zur Beurteilung des Kreditrisikos mitteilen (Score-Verfahren).

Der Nutzer kann Auskunft bei dem Bonitätsdienstleister über die ihn betreffenden gespeicherten Daten erhalten. Weitere Informationen über das Auskunfts- und Score-Verfahren enthält ein Merkblatt, das auf Wunsch zur Verfügung gestellt wird.

## 1.4.13 HVV-Card mit Zahlungsfunktion auf Guthabenbasis

Für die Verwendung der HVV-Card kann als Zahlungsfunktion die Verrechnung mit einem Guthaben vereinbart werden. Hiermit ist nur der Kauf von Fahrkarten des Bartarifs gemäß Ziffer 6 des HVV-Gemeinschaftstarifs möglich.

### 1.4.13.1 Bezahlung von Fahrberechtigungen

#### 1. Bezahlung von elektronischen Fahrscheinen

Elektronische Fahrscheine können an den gekennzeichneten HVV-Servicestellen, Vertriebsgeräten und bekanntgegebenen Vertriebswegen über die Zahlungsfunktion auf Guthabenbasis zu Lasten des auf dem Kundenkonto beim KVP vorhandenen Guthabens bargeldlos bezahlt werden.

#### 2. Bezahlvorgang

Der bargeldlose Bezahlvorgang über die Zahlungsfunktion auf Guthabenbasis erfolgt zu Lasten des auf dem Kundenkonto beim KVP geführten Guthabens.

### 3. Nutzung der HVV-Card im Rahmen des auf dem Kundenkonto beim KVP geführten Guthabens

Der Nutzer darf die HVV-Card nur in der Weise nutzen, dass ein Ausgleich der durch die Verwendung der HVV-Card getätigten Umsätze aus dem auf dem Kundenkonto beim KVP geführten Guthaben gewährleistet ist. Bei Unterschreitung des Guthabensaldos wird die Zahlungsfunktion bis zum Ausgleich durch den Kunden gesperrt.

#### 1.4.13.2 Abrechnung der Umsätze

##### 1. Abrechnung

Dem Nutzer steht eine Abrechnung über die mit der HVV-Card getätigten Umsätze zur Verfügung. Die in der Abrechnung ausgewiesenen Beträge sind sofort zur Zahlung fällig und werden von dem KVP vom Guthaben auf dem Kundenkonto abgebucht.

##### 2. Prüfung der Abrechnung, Genehmigung der Abrechnung

Der Nutzer hat die gebuchten Umsätze unverzüglich auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen und etwaige Einwendungen spätestens vor Ablauf von 6 Wochen nach Buchung in Textform bei dem KVP zu erheben, wobei die fristgemäße Absendung ausreichend ist. Das Unterlassen einer rechtzeitigen Einwendung gilt als Genehmigung der gebuchten Umsätze. Auf diese Folge wird der KVP besonders hinweisen. Der Nutzer kann auch nach Fristablauf eine Berichtigung der Abrechnung verlangen, muss dann aber beweisen, dass die Abrechnung unvollständig oder unrichtig ist.

#### 1.4.13.3 Aufladen des Kundenkontos, maximaler Aufladebetrag, Verfügungsrahmen pro Kalenderjahr

##### 1. Aufladen des Kundenkontos beim KVP

Der Nutzer kann das Kundenkonto beim KVP durch Überweisung aufladen. Bei Vertragsabschluss ist eine Aufladung von mindestens 40 € erforderlich.

Reicht das Guthaben auf dem Kundenkonto zur Deckung von Forderungen nicht aus, ist der KVP zur Sperrung der Zahlfunktion berechtigt. Der Nutzer erhält eine Information über die Sperre.

##### 2. Maximaler Aufladebetrag

Das auf dem Kundenkonto beim KVP aufgeladene Guthaben darf einen Betrag von 300 Euro nicht überschreiten.

##### 3. Verfügungsrahmen pro Kalenderjahr

Sofern der Nutzer dem KVP nicht seine persönlichen Daten mitgeteilt hat, können über die Zahlungsfunktion „auf Guthabenbasis“ auf dem Kundenkonto beim KVP pro Kalenderjahr nur Zahlungen bis zu 2.500 Euro abgewickelt werden. Nach dem Erreichen dieses Verfügungsrahmens kann das Kundenkonto beim KVP nicht weiter aufgeladen werden, es sei denn, der Nutzer teilt dem KVP seine persönlichen Daten mit.

#### 1.4.13.4 Sperre der Zahlungsfunktion auf Guthabenbasis

Der KVP darf die Zahlungsfunktion der HVV-Card sperren, wenn der Nutzer die HVV-Card verwendet, ohne dass Guthaben auf dem Kundenkonto beim KVP geladen ist, das für den Ausgleich der durch die Verwendung der HVV-Card getätigten Umsätze ausreichend ist. Eine Kündigung aus wichtigem Grund gemäß Abschnitt 1.4.8.2 in diesem Falle bleibt unberührt.

Eine Sperre der Zahlungsfunktion ist ebenfalls zulässig, wenn der Verfügungsrahmen im Sinne von Abschnitt 1.4.13.3 Ziffer 2. erreicht wird.

#### 1.4.13.5 Einlösung von Guthaben

Der Nutzer kann bei Kündigung der HVV-Card ein Guthaben bei dem KVP einlösen. Das Guthaben – abzüglich offener Forderungen des KVP – wird auf ein von dem Nutzer angegebenes Konto erstattet. Voraussetzung sind die Angabe der Kundennummer und des Kontoinhabers sowie die Vorlage eines amtlichen Lichtbildausweises. Der KVP wird dem Nutzer keine anderen als die zur Durchführung des Einlösevorgangs unbedingt erforderlichen Kosten in Rechnung stellen.

### **1.4.14 Umstellung von Abonnementkarten und ProfiTickets auf elektronische Fahrscheine auf der HVV-Card**

1.4.14.1 Vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Wertmarke bzw. des ProfiTickets teilt der Kundenvertragspartner (KVP) dem Fahrgast mit, dass für die Umstellung des Abonnements bzw. des ProfiTicket-Vertragsverhältnisses auf die HVV-Card und deren Zusendung zuvor ein aktuelles Passbild bzw. ein Foto ähnlicher Qualität zur Verfügung zu stellen ist sowie mit welchem Verfahren dieses zu übermitteln ist.

Die Umstellung der Fahrtberechtigung des Fahrgastes auf die HVV-Card berührt die Laufzeit und die sonstigen Inhalte des Vertragsverhältnisses zum Fahrgast nicht. Die allgemeinen Kündigungsregelungen bleiben unberührt.

Der KVP wird im Rahmen seiner Schreiben an den Fahrgast anlässlich der Umstellung auf die HVV-Card auf den Wortlaut der Regelungen dieses Abschnittes Ziffer 1.4.14 verweisen, insbesondere auf die fortdauernde Berechtigung zur Nutzung der HVV-Verkehrsmittel im Falle und unter den Voraussetzungen von Ziffer 1.4.14.4.

- 1.4.14.2 Stellt der Fahrgast dem KVP das für die Ausstellung der HVV-Card notwendige Passbild bzw. Foto ähnlicher Qualität nicht zur Verfügung, so kann die Zusendung einer HVV-Card nicht erfolgen. Ebenso wenig kann die Zusendung lediglich einer neuen Wertmarke über die vertraglich vereinbarte Abonnementslaufzeit erfolgen, in gleicher Weise ist die Zusendung eines hinsichtlich der vertraglichen Laufzeit neu ausgestellten ProfiTickets ausgeschlossen.
- 1.4.14.3 Auch wenn der Fahrgast versäumt, dem KVP ein aktuelles Passbild bzw. ein Foto ähnlicher Qualität zur Verfügung zu stellen, bleibt der Fahrgast zur Entrichtung der Entgelte aus dem bestehenden Abonnements- bzw. ProfiTicket-Verhältnis verpflichtet.
- 1.4.14.4 Hinsichtlich der Inanspruchnahme von Leistungen der HVV-Verkehrsunternehmen gilt in dem Fall gemäß vorstehender Ziffer 1.4.14.3 Folgendes:

Wird der Fahrgast nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der bisherigen Wertmarke bzw. nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des bisherigen nicht-elektronischen ProfiTickets durch das Prüfpersonal des HVV-Verkehrsunternehmens festgestellt, so gilt er trotz fehlender gültiger Wertmarke in seinem bisherigen Fahrausweis bzw. trotz des hinsichtlich der Gültigkeitsdauer abgelaufenen bisherigen ProfiTickets zur Fahrt in den HVV-Verkehrsmitteln als berechtigt, wenn und soweit er nach Maßgabe des § 9 Abs. 3 frühestens 3 Werktage und spätestens 7 Werktage nach dem Feststellungstag bei der Verwaltung des Verkehrsunternehmens erscheint, dort festgestellt werden kann, dass er sämtliche Entgelte im Rahmen seines bestehenden Vertragsverhältnisses auch nach Ablauf der ursprünglich maßgeblichen Gültigkeitsdauer der alten Wertmarke bzw. des bisherigen ProfiTickets bis zum Tag seiner Feststellung durch das Prüfpersonal geleistet hat und er das für die Ausstellung der HVV-Card notwendige aktuelle Passbild bzw. Foto ähnlicher Qualität zur Verfügung stellt. Dem Fahrgast wird eine Abo-Startkarte ausgegeben.

- 1.4.14.5 Unterlässt der Fahrgast auch nach einer Feststellung durch das Prüfpersonal des HVV-Verkehrsunternehmens seine Mitwirkungspflichten hinsichtlich der Umstellung auf die HVV-Card, so ist der KVP zur außerordentlichen Kündigung des Vertragsverhältnisses berechtigt.

## 2 Bartarif

Das Fahrkartenangebot und die Preise des Bartarifs sind in Abschnitt 6 dargestellt.

Auf Fahrkarten des Bartarifs gemäß HVV-Tarifbestimmungen, Abschnitt 6, die der Nutzer mit HVV-Card erwirbt, erhält er einen Rabatt von 3%, der ihm, kaufmännisch gerundet auf volle Cent, mit der monatlichen Abrechnung gutgeschrieben wird. Ein Anspruch auf Nutzung der HVV-Card zum Kauf von Einzel- und Tageskarten besteht nicht.

### 2.1 Einzelkarten

Einzelkarten berechtigen am angegebenen Geltungstag bis 6.00 Uhr des Folgetages zu 1 Fahrt auf verkehrsüblichem Weg ab der in der Fahrkarte angegebenen Starthaltestelle zu einem Fahrtziel entsprechend dem gewählten Preisbereich. Wenn bei einer Fahrt eine Haltestelle berührt wird, für die ein höherer Fahrpreis gilt, so muss dieser Fahrpreis entrichtet werden. Einzelkarten sind nicht übertragbar. Bei einer Einzelkarte mit Namensangabe hat der Fahrgast einen Lichtbildausweis mitzuführen und diesen auf Verlangen vorzuzeigen. Einzelkarten werden für folgende Preisbereiche angeboten:

Preisbereich	örtliche Gültigkeit
Stadtverkehr	- 1 Fahrt innerhalb eines Stadtverkehrs- oder Citybereiches - nur in bestimmten Städten und Gemeinden außerhalb Hamburg AB
1 Zone 2 Zonen	- 1 Fahrt entsprechend der Anzahl der befahrenen Zonen - nur außerhalb Hamburg AB
Kurzstrecke	- 1 Fahrt bis zur 1. Zahlgrenze oder 1 Fahrt im Bereich Innenstadt - nur innerhalb Hamburg AB
Kurzfahrt SchnellBus	- 1 Fahrt bis zur 1. Zahlgrenze einschließlich SchnellBus oder 1 Fahrt im Bereich Innenstadt einschließlich SchnellBus - nur innerhalb Hamburg AB
Nahbereich	- 1 Fahrt bis zur 2. Zahlgrenze - nur innerhalb Hamburg AB und über die Grenze des Ringes B von und nach Ring C bzw. D
Hamburg AB	- 1 Fahrt im Tarifbereich Hamburg AB (Ringe A und B)
1 - 2 Ringe 3 Ringe 4 Ringe	- 1 Fahrt entsprechend der Anzahl der befahrenen Ringe
Gesamtbereich ABCDE	- 1 Fahrt im gesamten HVV-Bereich ohne Entfernungsbegrenzung
<b>Einzelkarten für Kinder im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren</b>	
Hamburg AB	- 1 Fahrt im Tarifbereich Hamburg AB (Ringe A und B)
2 Ringe	- 1 Fahrt in bis zu 2 Ringen
Gesamtbereich ABCDE	- 1 Fahrt im gesamten HVV-Bereich ohne Entfernungsbegrenzung

Umsteigen in Richtung auf das Fahrtziel und Fahrtunterbrechungen sind zulässig.

Für das Umsteigen mit den Einzelkarten Kurzstrecke, Kurzfahrt SchnellBus und Nahbereich gelten folgende Regeln:

- Der Umsteigepunkt gilt als Zahlgrenze. Wenn Linien streckengleich verlaufen, dann werden die für den Fahrgast günstigsten Umsteigepunkte, Linien- und Fahrtwahlen angenommen.
- Zugwechsel im Bahnnetz und Fahrzeugwechsel innerhalb des Bereichs Innenstadt sowie innerhalb einer Linie gelten nicht als Umsteigen im Sinne des Tarifs.

Mit Einzelkarten sind Rück- und Rundfahrten nicht zulässig. Rückfahrten sind Fahrten in Richtung auf den Ausgangspunkt auf derselben Strecke, die bei der Hinfahrt benutzt wurde. Rundfahrten sind Fahrten, die auf einem anderen Weg

- zum Ausgangspunkt,
- zu einem diesem nahegelegenen Punkt oder
- zu einem Fahrtziel, das mit der Hinfahrt bereits hätte erreicht werden können,

führen.

## 2.2 Tageskarten

Tageskarten berechtigen zu beliebig vielen Fahrten und werden als Ganztageskarte, 9-Uhr-Tageskarte und 9-Uhr-Gruppenkarte für folgende Preisbereiche angeboten:

Preisbereich	örtliche Gültigkeit
Hamburg AB	- beliebig viele Fahrten im Tarifbereich Hamburg AB (Ringe A und B)
1 - 2 Ringe 3 Ringe 4 Ringe	- beliebig viele Fahrten entsprechend der Anzahl der befahrenen Ringe
Gesamtbereich ABCDE	- beliebig viele Fahrten im gesamten HVV ohne Entfernungsbegrenzung
<b>9-Uhr-Tageskarten für Kinder im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren</b>	
Hamburg AB	- beliebig viele Fahrten im Tarifbereich Hamburg AB (Ringe A und B)
1 - 2 Ringe	- beliebig viele Fahrten in bis zu 2 Ringen
Gesamtbereich ABCDE	- beliebig viele Fahrten im gesamten HVV ohne Entfernungsbegrenzung

Weitere Gültigkeitsmerkmale sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Fahrkarte	Personenzahl	Geltungszeitraum
Ganztageskarte	1 Person beliebigen Alters und bis zu 3 Kinder im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren	am angegebenen Geltungstag bis 6.00 Uhr des Folgetages
9-Uhr-Tageskarte	1 Person beliebigen Alters und bis zu 3 Kinder im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren	am angegebenen Geltungstag, und zwar an Sonnabenden und Sonntagen von 0.00 Uhr bis 6.00 Uhr des Folgetages, an allen anderen Tagen von 0.00 Uhr bis 6.00 Uhr und von 9.00 Uhr bis 6.00 Uhr des Folgetages
9-Uhr-Gruppenkarte	bis zu 5 Personen beliebigen Alters	
9-Uhr-Tageskarte Kind	1 Kind im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren	

Bei einer Tageskarte mit Namensangabe hat der Fahrgast einen Lichtbildausweis mitzuführen und diesen auf Verlangen vorzuzeigen. Tageskarten ohne Namensangabe sind übertragbar. Die Weitergabe von Tageskarten während der Fahrt sowie der Weiterverkauf von benutzten Tageskarten sind nicht gestattet. Entgegen diesen Bestimmungen weitergegebene Fahrkarten sind ungültig.

Werden Tageskarten entsprechend der tariflichen Angebotsgestaltung von mehreren Personen benutzt, so müssen sie gemeinsam fahren. Ein Austausch von mitfahrenden Personen während der Fahrt ist nicht zulässig.

## 2.3 Zuschläge des Bartarifs

Für die Benutzung der Schnellbusse oder der 1. Klasse RB/RE sind, ausgenommen zu den Einzelkarten Stadtverkehr und Kurzfahrt SchnellBus, Zuschläge zu zahlen.

Zuschläge für den SchnellBus oder die 1. Klasse RB/RE berechtigen am angegebenen Geltungstag bis Betriebsschluss zur Nutzung der Schnellbusse und der 1. Klasse RB/RE.

Wird der Zuschlag zu einer Einzelkarte oder Zeitkarte gelöst, so gilt er am angegebenen Geltungstag für 1 Fahrt.

Wird der Zuschlag zu einer Tageskarte gelöst, so gilt er am angegebenen Geltungstag bis Betriebsschluss für beliebig viele Fahrten.

Die Zuschläge sind nur in Verbindung mit der Fahrkarte gültig, zu der sie gelöst worden sind.

## 3 Zeitkarten

Zeitkarten berechtigen innerhalb ihres örtlichen und zeitlichen Geltungsbereichs zu beliebig vielen Fahrten. Der örtliche Geltungsbereich richtet sich nach den in der Kundenkarte angegebenen Tarifzonen und/oder Tarifbereichen. Bei Fahrkarten ohne Kundenkarte sind die Tarifzonen und Tarifbereiche auf der Fahrkarte selbst angegeben. Bei Nutzung der HVV-Card werden die Geltungsbereiche im elektronischen Fahrschein gespeichert.

Werden Zeitkarten entsprechend der tariflichen Angebotsgestaltung von mehreren Personen benutzt, so müssen sie gemeinsam fahren. Ein Austausch von mitfahrenden Personen während der Fahrt ist nicht zulässig.

Zeitkarten sind nicht übertragbar.

Das Fahrkartenangebot und die Preise der Zeitkarten sind in Abschnitt 7 dargestellt.

### 3.1 Gemeinsame Bestimmungen für Abonnements-, Monats- und Wochenkarten

#### 3.1.1 Fahrkartenmedium

Abonnements-, Monats- und Wochenkarten werden entweder als Kundenkarte mit Wertmarke ausgegeben oder als elektronischer Fahrschein auf der HVV-Card gespeichert. Ob ein Fahrgast eine Fahrkarte als Kundenkarte mit Wertmarke oder als elektronischen Fahrschein auf der HVV-Card erhält, hängt vom Vertriebssystem des jeweils ausgebenden Verkehrsunternehmens ab. Es besteht kein Anspruch auf Ausgabe einer Fahrkarte auf einem bestimmten Medium.

#### 3.1.2 Zeitkarten als Kundenkarte mit Wertmarke

Abonnements-, Monats- und Wochenkarten, die als Kundenkarte mit Wertmarke ausgegeben werden, bestehen aus Sichthülle, Kundenkarte mit fest angebrachtem Foto (auf Fotopapier in geeigneter Größe) des Benutzers und Wertmarke. Wertmarken sind bei den HVV-Servicestellen und Verkaufsstellen erhältlich, Kundenkarten nur bei den HVV-Servicestellen. Die Bezeichnung der Fahrkartensorte in der Wertmarke muss den Angaben in der Kundenkarte entsprechen.

Die Fahrgäste sind verpflichtet, ihre Kundenkarten laut Vordruck auszufüllen. Überkleber für die Änderung des örtlichen Geltungsbereichs müssen fest mit der ganzen Fläche in die Kundenkarte eingeklebt werden. Wertmarken müssen mit der Nummer der zugehörigen Kundenkarte versehen sein. Diese Nummer muss beim Kauf der Wertmarke angegeben werden.

Wochenkarten können auf Wunsch des Fahrgastes auch als Wertmarke ohne Kundenkarte und ohne Foto ausgegeben werden. Die Wochenkarte ohne Kundenkarte wird mit Vor- und Familienname des Fahrgastes versehen. Der Fahrgast hat einen Lichtbildausweis mitzuführen und diesen auf Verlangen vorzuzeigen.

### **3.1.3 Zeitkarten als elektronische Fahrscheine auf der HVV-Card**

Die Regelungen zur Ausgabe von Fahrkarten auf der HVV-Card sind dem Abschnitt 1.4 ff. zu entnehmen, weitere Einzelbestimmungen den jeweiligen Abschnitten.

### **3.1.4 Gültigkeit**

Abonnementskarten und Abonnementszuschläge für die SchnellBusse und die 1. Klasse RB/RE sind gültig von 0.00 Uhr des 1. Geltungstages bis Betriebsschluss des letzten Geltungstages.

Vollzeit-, Teilzeit- und Senioren-Monatskarten sowie Vollzeit- und Teilzeit-/Senioren-Monatszuschläge gelten vom eingetragenen 1. Geltungstag 0.00 Uhr bis 1 Tag vor dem gleichen Tagesdatum des Folgemonats, Betriebsschluss (z. B. 19.5. bis 18.6.). Ist das Tagesdatum im Folgemonat nicht vorhanden, so gelten die Fahrkarten bis zum letzten Tag des Folgemonats, Betriebsschluss (z. B. 31.1. bis 28.2.). Alle übrigen Monatskarten und Monatszuschläge für die SchnellBusse und die 1. Klasse RB/RE gelten für den eingetragenen Kalendermonat vom Monatsersten 0.00 Uhr bis Betriebsschluss des letzten Tages desselben Monats.

Wochenkarten und Wochenzuschläge für die SchnellBusse und die 1. Klasse RB/RE gelten 7 zusammenhängende Tage lang vom 1. Geltungstag 0.00 Uhr bis Betriebsschluss des letzten Geltungstages.

### **3.1.5 Sozialkarte der Stadt Hamburg**

Gegen Vorlage der Hamburger Sozialkarte gewährt die Stadt Hamburg Fahrgeldzuschüsse zu Zeitkarten. Die betroffenen Fahrkarten, der Berechtigtenkreis und die Zuschusshöhe werden von der Stadt Hamburg festgesetzt und sind nicht Bestandteil der HVV-Tarifbestimmungen. Die Zuschussgewährung der Stadt Hamburg kann jederzeit eingestellt werden.

## **3.2 Weitere Bestimmungen für Abonnementskarten**

Im Abonnement wird das Fahrgeld des jeweils aktuellen Tarifstandes gegen Erteilung eines SEPA-Lastschriftmandats monatlich ab dem 1. eines Monats im Voraus von einem Girokonto abgebucht. Die Mindestlaufzeit beträgt 12 Monate. Die Abwicklung des HVV-Abonnementsverfahrens obliegt dem Kundenservice bei den bekannt gegebenen zentralen Verkehrsunternehmen.

Daueraufträge oder Einzelüberweisungen sind nicht möglich. Abweichend von der 14-Tage-Pre-Notification (Vorabankündigung einer Lastschrift), basierend auf dem SEPA-Lastschriftverfahren, wird eine Vorabankündigungspflicht von 5 Tagen, für die Hamburger Hochbahn AG 1 Tag, für die Durchführung von Lastschriften vereinbart.

Abonnementskarten werden ausgegeben, wenn der Kundenservice über die hierfür vorgesehenen Bestellverfahren ermächtigt wird, das jeweilige Fahrgeld (Monatseinzug gemäß Fahrpreistabelle) monatlich im Voraus bis auf Weiteres, mindestens jedoch für die Dauer von 12 Monaten von einem Girokonto abzubuchen.

Die Teilnahme am Abonnement ist vom 1. eines jeden Kalendermonats möglich.

Voraussetzung ist, dass die Bestellung mit dem SEPA-Lastschriftmandat bis zum 5. des Vormonats beim Kundenservice oder einer der hierfür bekannt gegebenen Stellen vorliegt. Bei späterer Vorlage der Bestellung mit SEPA-Lastschriftmandat kann ein Beginn des Abonnements zum folgenden Monatsersten nicht sichergestellt werden.

Bei Bestellung von Abonnementskarten für Schüler, Studierende und Auszubildende muss der Berechtigungsnachweis vom Beginn des Abonnements an noch mindestens 4 Monate gültig sein. Der Berechtigungsnachweis ist zur Prüfung vorzulegen.

Für die unter Abschnitt 3.2.9 genannten Abonnementskarten kann das 12-Monats-Fahrgeld unter Anwendung der dort genannten zusätzlichen Bestimmungen auch im Voraus gezahlt werden.

### 3.2.1 Abonnementsbestellung als Kundenkarte mit Wertmarke

Das Abonnement kommt mit Zusendung der Karte zustande. Die Fahrgäste sind verpflichtet, den Nichterhalt der Karte umgehend, spätestens innerhalb eines Monats, dem zuständigen Kundenservice anzuzeigen.

Der Fahrgast ist verpflichtet, die ihm zugestellte Wertmarke in die dafür vorgesehene Plastiktasche der Kundenkarte einzustecken und die Abonnementskarte auf Richtigkeit und Vollständigkeit zu überprüfen. Die Kundennummer und die Geltungsmerkmale auf der Wertmarke müssen denjenigen in der Kundenkarte entsprechen. Beanstandungen sind dem Kundenservice anzuzeigen.

### 3.2.2 Abonnementsbestellung als elektronischer Fahrschein auf der HVV-Card

Erhält der Fahrgast für das Abonnement eine neue HVV-Card, so wird ihm diese auf dem Postwege zugesandt. Das Abonnement kommt mit der Zusendung der HVV-Card zustande.

Wird eine vorhandene HVV-Card für das Abonnement genutzt, so liegt es in der Verantwortung des Fahrgastes, die neue Fahrtberechtigung spätestens zum Beginn des Abonnements in einer der hierfür bekanntgegebenen Stellen auf der HVV-Card eintragen zu lassen. Das Abonnement kommt mit der Vertragsbestätigung durch den Kundenservice zustande.

### 3.2.3 Änderungen

a) Änderungen der Fahrkartenart, des örtlichen Geltungsbereichs oder der Gültigkeit für die SchnellBusse und die 1. Klasse RB/RE sind im Rahmen der tariflichen Angebotsgestaltung ab dem Tag der Anmeldung des Änderungswunsches zu jedem Tag möglich, höchstens jedoch einmal je Kalendermonat. Der Fahrgast gibt seine Änderungswünsche dem Kundenservice über die hierfür vorgesehenen Verfahren bekannt.

Ändert sich der Abonnementspreis und soll die Änderung nicht zum 1. eines Kalendermonats erfolgen, so wird für den Monat der Änderung für jeden Geltungstag vor dem Änderungstag sowie für jeden Geltungstag ab dem Änderungstag als Fahrpreis  $1/365$  des 12-fachen des in dem betreffenden Monat jeweils geltenden Monatspreises der entsprechenden Abonnementskarte angesetzt.

Können die Änderungsunterlagen dem Fahrgast nicht vor dem gewünschten Änderungstermin zugesandt bzw. ausgehändigt oder kann die Änderung nicht vor dem gewünschten Änderungstermin auf der HVV-Card eingetragen werden, so erhält der Fahrgast eine Abo-Startkarte entsprechend der gewünschten Änderung, die ab dem 1. Tag der Änderung längstens 2 Monate gültig ist. Abweichend von den Regelungen zur Abo-Startkarte gilt der Abonnementsvertrag ununterbrochen weiter.

Der Kundenservice wird vom Zeitpunkt der Änderung an den neuen Einzugsbetrag abrechnen. Für die Änderung des Abbuchungsbetrags ist eine Bearbeitungszeit von 1 Monat erforderlich. Eine gegebenenfalls notwendige Nachverrechnung erfolgt im Folgemonat. Einer besonderen Änderung des SEPA-Lastschriftmandats bedarf es nicht.

b) Soll das Fahrgeld von einem anderen Konto abgebucht werden, so ist dem Kundenservice oder einer der hierfür bekannt gegebenen Stellen ein neues SEPA-Lastschriftmandat bis zum 5. des Vormonats zu erteilen.

c) Änderungen der Personalien sind dem Kundenservice über die hierfür vorgesehenen Verfahren umgehend mitzuteilen.

#### 3.2.3.1 Änderungen bei Abonnements als Kundenkarte mit Wertmarke

Wertmarke und Kundenkarte sind in einer der hierfür bekanntgegebenen Stellen für die Änderung der Fahrkartenart, des örtlichen Geltungsbereichs oder der Gültigkeit für die SchnellBusse und die 1. Klasse RB/RE vorzulegen. Die Abonnementskarte gilt im Rahmen der zeitlichen Gültigkeit der Wertmarke für den neuen Geltungsbereich, sobald die Kundenkarte mit den ausgehändigten oder mit den vom Kundenservice übersandten Änderungsunterlagen (Überkleber, Wertmarke) versehen wurde. Die für die Änderung des örtlichen Geltungsbereichs erforderlichen Überkleber sind mit der ganzen Fläche fest in die Kundenkarte einzukleben.

#### 3.2.3.2 Änderungen bei Abonnements als elektronischer Fahrschein auf der HVV-Card

Bei Änderung der Fahrkartenart, des örtlichen Geltungsbereichs oder der Gültigkeit für die SchnellBusse und die 1. Klasse RB/RE des Abonnements liegt es in der Verantwortung des Fahrgastes, die neue Fahrtberechtigung vor Wirksamwerden der Änderung in einer der hierfür bekanntgegebenen Stellen auf der HVV-Card eintragen zu lassen.

Die bisherige Fahrtberechtigung wird zum Änderungstermin ungültig.

### 3.2.4 Verlängerung

Das Abonnement verlängert sich, wenn es nicht gekündigt wird, jeweils um weitere 12 Monate. (Wegen der Verlängerung des Abonnements für Schüler, Studierende und Auszubildende siehe Abschnitt 3.3)

Bei Abonnements, die als Kundenkarte mit Wertmarke ausgegeben werden, sind die Fahrgäste verpflichtet, den Nichterhalt von Verlängerungswertmarken umgehend, spätestens innerhalb eines Monats, dem Kundenservice anzuzeigen.

### 3.2.5 Kündigung

Das Abonnement kann zum Ende eines jeden Kalendermonats bei dem jeweiligen Kundenservice oder einer der hierfür bekannt gegebenen Stellen gekündigt werden. Bei Abonnements, die als Kundenkarte mit Wertmarke ausgegeben werden, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass bei Kündigung vor Ablauf der Wertmarke diese beigefügt ist. Für die Durchführung der Kündigung ist eine Bearbeitungszeit von 1 Monat erforderlich. Wird wegen Nichteinhaltung dieser Frist durch den Fahrgast über den Zeitpunkt der Kündigung hinaus noch Fahrgeld abgebucht, so wird dieses dem Fahrgast nachträglich zurückerstattet. (Wegen des Erlöschens des Abonnements für Schüler, Studierende und Auszubildende siehe Abschnitt 3.3)

Endet das Abonnement vor Ablauf der ersten 12 Monate, so wird für den angefangenen 12-Monatszeitraum der Unterschied zwischen den monatlichen Einzugsbeträgen für die Abonnementskarte und den Preisen entsprechender Monatskarten nacherhoben.

### 3.2.6 Verlust bei Abonnements als Kundenkarte mit Wertmarke

Bei Beschädigung oder Verlust der Wertmarke und/oder der Kundenkarte erhält der Fahrgast gegen ein Bearbeitungsentgelt von maximal 15,00 € und unter Vorlage eines amtlichen Lichtbildausweises eine Ersatzkarte für den Rest der Geltungsdauer der in Verlust geratenen oder beschädigten Wertmarke und/oder eine neue Kundenkarte. Die ersetzte Abonnementskarte darf nicht mehr genutzt werden. Eine beschädigte Abonnementskarte ist bei Ausgabe der Ersatzkarte abzugeben. Wenn sich eine verlorene Wertmarke und/oder Kundenkarte wieder anfindet, so ist diese unverzüglich an den Kundenservice oder in einer HVV-Serviceestelle abzuliefern.

Der monatliche Abonnementspreis ist bis zum Ablauf der Gültigkeit der in Verlust geratenen Wertmarke oder Fahrkarte weiter zu entrichten. Für diese Zeit ist eine Kündigung des Abonnements und auch eine Einschränkung des Geltungsbereichs der Abonnementskarte ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn die Wertmarke oder Fahrkarte dem Fahrgast aufgrund einer Straftat oder höherer Gewalt abhanden gekommen ist und er dieses der Polizei bzw. der Versicherung schriftlich angezeigt hat oder wenn nachweislich schwerwiegende Gründe (Wegzug aus dem HVV-Bereich oder lang anhaltende Krankheit) für die Kündigung des Abonnements vorliegen.

### 3.2.7 Nichtzahlung - Rücklastschrift

Konnte der monatliche Einzugsbetrag nicht fristgemäß abgebucht werden, sind zusätzlich entstehende Gebühren von dem Kontoinhaber zu übernehmen. Unabhängig hiervon ist eine Gebühr von 5,00 € je Rücklastschrift zu entrichten, es sei denn der Fahrgast weist nach, dass Bearbeitungskosten nicht oder in wesentlich niedrigerer Höhe angefallen sind.

#### 3.2.7.1 Nichtzahlung - Rücklastschrift bei Abonnements als Kundenkarte mit Wertmarke

Der Kundenservice kann das Vertragsverhältnis fristlos kündigen, wenn der geschuldete Betrag nicht innerhalb einer von ihr gesetzten Frist gezahlt wird. Die Abonnementskarte ist dann unverzüglich an den Kundenservice oder eine der hierfür bekannt gegebenen Stellen abzuliefern. Geschieht dies, so ist der Einzugsbetrag für den laufenden Monat sowie gegebenenfalls der Differenzbetrag nach Abschnitt 3.2.5 nachzuzahlen. Andernfalls besteht die Zahlungspflicht nach den Abonnementspreisen unbeschadet einer strafrechtlichen Verfolgung bis zum Ablauf der Gültigkeit der Wertmarke.

#### 3.2.7.2 Nichtzahlung - Rücklastschrift bei Abonnements als elektronischer Fahrschein auf der HVV-Card

Hierfür gelten die unter Abschnitt 1.4 angegebenen Bestimmungen.

### 3.2.8 Abo-Startkarten

a) Abo-Startkarten werden ausgegeben, wenn

- Fahrgäste innerhalb eines Kalendermonats in das Abonnement eintreten wollen,
- Fahrgäste nach dem 5. eines Monats zum 1. des Folgemonats eine Abonnementskarte bestellen oder

— ein gewünschter Abonnements-Starttermin oder eine Abonnementsänderung nicht zum gewünschten Termin auf der HVV-Card eingetragen werden kann.

Voraussetzung ist, dass gleichzeitig ein Abonnement bestellt und ein SEPA-Lastschriftmandat erteilt wird. Abo-Startkarten werden auf mündlichen Antrag durch eine der hierfür bekanntgegebenen Stellen nur an die Person ausgegeben, die zur Nutzung des bestellten Abonnements berechtigt ist.

Die Abo-Startkarte bestimmt nicht das Zustandekommen eines Abonnements. Die Mindestgültigkeit von 4 Monaten des Berechtigungsnachweises bei Bestellung von Abonnementskarten für Schüler, Studierende und Auszubildende (Abschnitt 3.2) bezieht sich auf den Beginn des Abonnements.

Im Zusammenhang mit Senioren-Karten im Abonnement werden Abo-Startkarten frühestens in dem Monat ausgegeben, in dem der Fahrgast 63 Jahre alt wird.

- b) Das Fahrgeld für Abo-Startkarten wird durch Abbuchung erhoben
  - für volle Kalendermonate der in dem betreffenden Monat geltende Monatseinzug der entsprechenden Abonnementskarte,
  - für Monatsteile 1/365 des 12-fachen des in dem betreffenden Monat geltenden Monatseinzugs der entsprechenden Abonnementskarte.
- c) Fahrgäste, die eine Abo-Startkarte wünschen, müssen sich ausweisen (z.B. durch eine gültige girocard). Abo-Startkarten sind nicht übertragbar. Der Fahrgast hat einen Lichtbildausweis mitzuführen und diesen auf Verlangen vorzuzeigen. Eine Abo-Startkarte mit Unterschriftsfeld ist nur gültig, wenn sie von dem nutzungsberechtigten Fahrgast vor Antritt der 1. Fahrt mit vollem Vor- und Familiennamen unterschrieben worden ist.
- d) Für Fahrgelderstattungen gelten die Bestimmungen für Abonnementskarten. Die Abo-Startkarte muss vorgelegt werden.
- e) Bei Verlust einer Abo-Startkarte werden die Bestimmungen für Abonnementskarten entsprechend angewendet.
- f) Fahrgäste, die vor Beginn ihres Abonnements Änderungen der Fahrkartenart, des örtlichen Geltungsbereichs oder der Gültigkeit für die SchnellBusse und die 1. Klasse RB/RE beantragen, erhalten gegen Rückgabe ihrer bisherigen Abo-Startkarte und Abgabe eines ausgefüllten Änderungsvordrucks beim Kundenservice eine neue Abo-Startkarte. Das jeweilige Fahrgeld wird zeitanteilig gemäß b) erhoben.
- g) Für Abo-Startkarten zu Vollzeit-Karten im Abonnement gelten zusätzlich die Bestimmungen gemäß Abschnitt 3.4.1(Wochenendregelung).

### 3.2.9 Vorauszahlung des 12-Monats-Fahrgeldes

- a) Die Vorauszahlung des 12-Monats-Fahrgeldes ist für folgende Abonnementskarten möglich:
  - Vollzeit-Karten,
  - Teilzeit-Karten,
  - Senioren-Karten.

Die Vorauszahlung entspricht dem 12-fachen des bei Geltungsbeginn der Fahrkarte geltenden Monatseinzugs der entsprechenden Abonnementskartensorte.

- b) Die Fahrkarten können mit Gültigkeit jeweils vom 1. eines jeden Monats ab für einen Geltungszeitraum von 12 Monaten unter Fahrgeldvorauszahlung beim zuständigen Kundenservice bezogen werden. Bei Bestellung bis zum 5. des Vormonats wird die Fahrkarte per Post zugesandt.
- c) Änderungen der Gültigkeit, Kündigungen, Fahrgelderstattungen oder die Ausstellung von Ersatzkarten werden unter entsprechender Anwendung der für Abonnementskarten mit monatlichem Fahrgeldeinzug geltenden Bestimmungen ausschließlich vom zuständigen Kundenservice bearbeitet. Für die sich hierbei ergebenden Fahrgeldrückzahlungen oder -nacherhebungen und für die Bearbeitungsgebühren gilt der zum Zeitpunkt des Geltungsbeginns der Abonnementskarte geltende HVV-Gemeinschaftstarif.

## 3.3 Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs

### 3.3.1 Berechtigtenkreis

Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs können folgende Personengruppen in Anspruch nehmen:

- a) schulpflichtige Personen bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres;
- b) nach Vollendung des 15. Lebensjahres
  1. Schülerinnen, Schüler und Studierende öffentlicher, staatlich genehmigter oder staatlich anerkannter privater
    - allgemeinbildender Schulen,

- berufsbildender Schulen,
  - Einrichtungen des zweiten Bildungsweges,
  - Hochschulen, Akademien (mit Ausnahme der Verwaltungsakademien, Volkshochschulen, Landvolkshochschulen);
2. Personen, die private Schulen oder sonstige Bildungseinrichtungen besuchen, die nicht unter Ziffer 1. fallen, sofern sie aufgrund des Besuchs dieser Schulen oder Bildungseinrichtungen von der Berufsschulpflicht befreit sind oder sofern der Besuch dieser Schulen und sonstigen privaten Bildungseinrichtungen nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz förderungsfähig ist;
  3. Personen, die an einer Volkshochschule oder einer anderen Einrichtung der Weiterbildung Kurse zum nachträglichen Erwerb des Hauptschul- und Realschulabschlusses besuchen;
  4. Personen, die in einem Berufsausbildungsverhältnis im Sinne des Berufsbildungsgesetzes oder in einem anderen Vertragsverhältnis im Sinne des § 26 des Berufsbildungsgesetzes stehen, sowie Personen, die in einer Einrichtung außerhalb der betrieblichen Berufsausbildung im Sinne des § 43 Abs. 2 des Berufsbildungsgesetzes, § 36 Abs. 2 der Handwerksordnung ausgebildet werden;
  5. Personen, die einen staatlich anerkannten Berufsvorbereitungslehrgang besuchen;
  6. Praktikantinnen und Praktikanten sowie Volontärinnen und Volontäre, sofern die Ableistung eines Praktikums oder Volontariats vor, während oder im Anschluss an eine staatlich geregelte Ausbildung oder ein Studium an einer Hochschule nach den für Ausbildung und Studium geltenden Bestimmungen vorgesehen ist;
  7. Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter des einfachen und mittleren Dienstes sowie Praktikantinnen und Praktikanten und Personen, die durch Besuch eines Verwaltungslehrgangs die Qualifikation für die Zulassung als Beamtenanwärterin oder Beamtenanwärter des einfachen oder mittleren Dienstes erst erwerben müssen, sofern sie keinen Fahrtkostenersatz von der Verwaltung erhalten;
  8. Teilnehmende an einem freiwilligen sozialen Jahr oder an einem freiwilligen ökologischen Jahr oder vergleichbaren sozialen Diensten (z. B. Bundesfreiwilligendienst).

Die Berechtigung zur Benutzung von Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs entfällt, wenn die Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind.

Der Anspruch auf Bezug von Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs entfällt bei missbräuchlicher Benutzung.

### 3.3.2 Nachweis der Berechtigung

Die Berechtigung zum Erwerb von Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs muss mit einem Berechtigungsnachweis nach vorgeschriebenem Muster nachgewiesen werden, in dem die im HVV-Prüfverzeichnis genannte betreffende Stelle bestätigt, dass die in Abschnitt 3.3.1 genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Der Berechtigungsnachweis ist höchstens 12 Monate gültig. Bei Kindern im Alter bis einschließlich 14 Jahre kann ein Altersnachweis als Nachweis der Berechtigung zur Nutzung von Zeitkarten für Schüler anerkannt werden.

Die Berechtigungsnachweise sind vollständig auszufüllen und mit vollem Vor- und Familiennamen zu unterschreiben. Vor dem Kauf der 1. Wertmarke bzw. des 1. elektronischen Fahrscheins sind die Berechtigungsnachweise bei einer der dafür vorgesehenen Stellen rechtzeitig zur Prüfung vorzulegen. Ein Anspruch auf sofortige Bearbeitung besteht nicht.

Der Berechtigungsnachweis ist von der berechtigten Person – außer bei Nutzung der HVV-Card – ab einem Alter von 15 Jahren mitzuführen. Auf Verlangen ist er dem Fahr- und Aufsichtspersonal auszuhändigen und die Benutzungsberechtigung durch Wiederholen der Unterschrift nachzuweisen. Für Abonnementskarten gilt diese Bestimmung nicht.

### 3.3.3 Zeitkarten für Schüler

Die Schulen, deren Schülerinnen und Schüler diese Fahrkarten in Anspruch nehmen können, sind im HVV-Prüfverzeichnis genannt. Die Schulen geben mit ihrer Bestätigung des Schulbesuchs gleichzeitig die Bestätigung nach Abschnitt 3.3.2 ab.

Lösen ledige Geschwister gleichzeitig für denselben Zeitraum Schüler-Karten, so ist für eine berechnete Person der Preis der Schüler-Hauptkarte, für jede weitere berechnete Person jeweils der Preis der Schüler-Nebenkarte zu entrichten. Der Nachweis der Berechtigung ist in geeigneter Weise zu erbringen.

Zu Schüler-Karten für Verbindungen, die nicht in den Gemeinschaftstarif einbezogen sind, werden keine Schüler-Nebenkarten ausgegeben.

Schüler-Karten für 2 Tarifzonen werden nur für solche Zonenkombinationen ausgegeben, die nicht vollständig durch die Tarifbereiche Kreis oder Hamburg AB abgedeckt werden.

Im Abonnement geben Schülerinnen und Schüler dem SEPA-Lastschriftmandat nach Abschnitt 3.2 einen für die Ermäßigung vorgesehenen Berechtigungsnachweis bei, in dem die Schule den Schulbesuch bis zum Ende des bevorstehenden bzw. angelaufenen Schuljahres bestätigt hat. Bei Schülerinnen und Schülern über 14 Jahre ist ein entsprechender Berechtigungsnachweis jeweils zur Fortsetzung des Abonnements erforderlich. Er ist beim zuständigen Kundenservice bis zum 5. des Monats einzureichen, mit dem die Gültigkeit der Wertmarke endet. Bei Abonnements als elektronischer Fahrschein auf der HVV-Card ist der neue Berechtigungsnachweis bis zum 5. des 2. folgenden Monats einzureichen, in dem der bisherige Berechtigungsnachweis endet. Geschieht dies nicht, so erlischt das Abonnement mit Ablauf der Gültigkeit der Wertmarke bzw. zum Ende des 2. Monats, der auf das Ende der Gültigkeit des Berechtigungsnachweises folgt. Endet das Abonnement vor Ablauf der ersten 12 Monate, so gilt Abschnitt 3.2.5 entsprechend.

#### **3.3.4 SchülerPlusTicket**

Zu Schülerzeitkarten kann das SchülerPlusTicket erworben werden. Das SchülerPlusTicket erweitert den örtlichen Geltungsbereich der Schülerzeitkarte. Es gilt nur zusammen mit der zugehörigen Schülerzeitkarte. Als Nachweis der Berechtigung ist bei Kauf der Wertmarke, des elektronischen Fahrscheins bzw. bei Bestellung des Abonnements die gültige Schülerzeitkarte nachzuweisen.

Der Preis des SchülerPlusTickets ergibt sich aus der Differenz (je nach Vertriebsweg entweder der Monats- oder der Abonnementskarten) zwischen dem Preis einer Schüler-Hauptkarte für den vorhandenen Geltungsbereich und dem Preis einer Schüler-Hauptkarte für den gewünschten Geltungsbereich. Der Geltungsbereich des SchülerPlusTickets muss den Geltungsbereich der vorhandenen Schülerzeitkarte vollständig mit einschließen. Das SchülerPlusTicket wird als Monats- und Abonnementskarte ausgegeben.

#### **3.3.5 Zeitkarten für Studierende**

Die Hoch- und Fachschulen, deren Studierende diese Fahrkarten in Anspruch nehmen können, sind im HVV-Prüfverzeichnis genannt. Diese Bildungseinrichtungen geben mit ihrer Bestätigung der Studienteilnahme gleichzeitig die Bestätigung nach Abschnitt 3.3.2 ab.

##### **3.3.5.1 Abonnementskarten für Studierende an Anstalten mit Schuljahresbetrieb**

Für die Studierenden dieser Anstalten gelten die Bestimmungen nach Abschnitt 3.3.3, 5. Absatz.

##### **3.3.5.2 Abonnementskarten für Studierende an Anstalten mit Semesterbetrieb**

Studierende dieser Anstalten geben dem SEPA-Lastschriftmandat nach Abschnitt 3.2 einen für die Ermäßigung vorgesehenen Berechtigungsnachweis bei, in dem die Unterrichtsanstalt die Teilnahme am Lehrbetrieb bis zum Ende des bevorstehenden bzw. angelaufenen Semesters bescheinigt hat.

Nach Ablauf des Semesters reichen diese Studierenden bei Abonnements als Kundenkarte mit Wertmarke einen entsprechenden Berechtigungsnachweis für das nächste Semester beim zuständigen Kundenservice ein, und zwar zum 5. Mai, wenn das Abonnement im Wintersemester begonnen hat, und zum 5. November, wenn das Abonnement im Sommersemester begonnen hat. Geht der Berechtigungsnachweis nicht fristgemäß ein, so wird vom nächsten Monatsersten an bis zum Ablauf der Gültigkeit der Wertmarke der Monatseinzug für Vollzeit-Abonnementskarten abgebucht.

Bei Abonnements als Kundenkarte mit Wertmarke ist zwecks Fortsetzung des Abonnements jeweils ein entsprechender Berechtigungsnachweis einzureichen, und zwar bis zum 5. des Monats, mit dem die Gültigkeit der Wertmarke endet. Geschieht dies nicht, so erlischt das Abonnement mit Ablauf der Gültigkeit der Wertmarke. Endet das Abonnement vor Ablauf der ersten 12 Monate, so gilt Abschnitt 3.2.5 entsprechend.

Bei Abonnements als elektronischer Fahrschein auf der HVV-Card ist zur Fortsetzung des Abonnements der neue Berechtigungsnachweis bis zum 5. des 2. folgenden Monats einzureichen, in dem der bisherige Berechtigungsnachweis endet. Geschieht dies nicht, so erlischt das Abonnement zum Ende des 2. Monats, der auf das Ende der Gültigkeit des Berechtigungsnachweises folgt. Endet das Abonnement vor Ablauf der ersten 12 Monate, so gilt Abschnitt 3.2.5 entsprechend.

#### **3.3.6 Zeitkarten für Auszubildende**

Diese Fahrkarten werden an die Personen des Abschnittes 3.3.1 b) Ziffer 4., 6., 7. und 8. ausgegeben. Die Bestätigung nach Abschnitt 3.3.2 wird gesondert von der im HVV-Prüfverzeichnis genannten betreffenden Stelle abgegeben.

Im Abonnement geben Auszubildende dem SEPA-Lastschriftmandat nach Abschnitt 3.2 einen für die Ermäßigung vorgesehenen Berechtigungsnachweis bei. Ein entsprechender Berechtigungsnachweis ist jeweils zur Fortsetzung des Abonnements erforderlich. Er ist bei Abonnements als Kundenkarte mit Wertmarke beim zuständigen Kundenservice bis zum 5. des Monats einzureichen, mit dem die Gültigkeit der Wertmarke endet. Geschieht dies nicht, so erlischt das Abonnement. Endet das Abonnement vor Ablauf der ersten 12 Monate, so gilt Abschnitt 3.2.5 entsprechend.

Bei Abonnements als elektronischer Fahrschein auf der HVV-Card ist zur Fortsetzung des Abonnements der neue Berechtigungsnachweis bis zum 5. des 2. folgenden Monats einzureichen, in dem der bisherige Berechtigungsnachweis endet. Geschieht dies nicht, so erlischt das Abonnement zum Ende des 2. Monats, der auf das Ende der Gültigkeit des Berechtigungsnachweises folgt. Endet das Abonnement vor Ablauf der ersten 12 Monate, so gilt Abschnitt 3.2.5 entsprechend.

## 3.4 Weitere Bestimmungen für einzelne Fahrkartenarten

### 3.4.1 Vollzeit-Karten im Abonnement

An Sonnabenden, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen – jeweils bis 6 Uhr des Folgetages – gelten Vollzeit-Karten im Abonnement unabhängig vom eingetragenen örtlichen Geltungsbereich im Gesamtbereich ABCDE und berechtigen zur unentgeltlichen Mitnahme von 1 Person beliebigen Alters und 3 Kindern im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren. Eine Zuschlagkarte gilt auch für alle entsprechend dieser Regelungen mitgenommenen Personen.

Die Nichtausnutzung dieser Regelungen begründet keinen Anspruch auf Fahrgelderstattung.

### 3.4.2 Teilzeit-Karten

Teilzeit-Karten gelten montags bis freitags von 9.00 Uhr bis 16.00 Uhr und von 18.00 Uhr bis Betriebsschluss, sonnabends, sonntags und an gesetzlichen Feiertagen ganztägig bis Betriebsschluss des jeweiligen Tages. Außerhalb der genannten Zeiten dürfen weder Fahrten angetreten noch begonnene Fahrten zu Ende geführt werden. Eine Ergänzungskarte erweitert nicht die tageszeitliche Gültigkeit der Teilzeit-Karte.

Die SchnellBusse können mit Teilzeit-Karten zuschlagfrei mitbenutzt werden.

Bei Fahrten mit Teilzeit-Karten können 3 Kinder im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren unentgeltlich mitgenommen werden.

### 3.4.3 Senioren-Karten

Zur Inanspruchnahme sind Personen ab einem Alter von 63 Jahren berechtigt. Die Berechtigung beginnt mit dem 1. des Monats, in dem der Fahrgast 63 Jahre alt wird. Zur Ausstellung der Kundenkarte, eines elektronischen Fahrscheins und zur Bestellung des Abonnements ist die Vorlage eines Altersnachweises (Personalausweis, Reisepass o.ä.) erforderlich. Die Wertmarken sind nur in Verbindung mit der besonders gekennzeichneten Kundenkarte gültig.

Senioren-Karten gelten montags bis freitags von 9.00 Uhr bis Betriebsschluss, sonnabends, sonntags und an gesetzlichen Feiertagen ganztägig bis Betriebsschluss des jeweiligen Tages. Außerhalb der genannten Zeiten dürfen weder Fahrten angetreten noch begonnene Fahrten zu Ende geführt werden.

## 3.5 Großkundenabonnement

Die Gesamtabwicklung des HVV-Großkundenabonnements (GKA) obliegt der GKA-Betreuungsstelle des HVV bei der S-Bahn Hamburg GmbH (S-Bahn).

Am Großkundenabonnement (GKA) können Personen teilnehmen, deren Arbeitgeber mindestens für 12 Monate einen Großkundenabonnementsvertrag mit der GKA-Betreuungsstelle des HVV bei der S-Bahn Hamburg GmbH (S-Bahn) abgeschlossen hat und die sich damit einverstanden erklären, dass das von ihnen zu entrichtende Fahrgeld in der jeweils gültigen Höhe von ihrem Lohn/Gehalt einbehalten wird.

Zum Nachweis der Teilnahme am Großkundenabonnement werden ProfiTickets ausgegeben. Ob ein Fahrgast ein nicht-elektronisches ProfiTicket (Aufdruck: „ProfiTicket“ oder „ProfiCard“) oder ein elektronisches ProfiTicket (elektronischer Fahrschein auf der HVV-Card) erhält, hängt vom Vertrag des Arbeitgebers mit der S-Bahn ab. Es besteht kein Anspruch auf Ausgabe einer Fahrkarte auf einem bestimmten Medium.

Mit dem ProfiTicket ist der Fahrgast zu beliebig vielen Fahrten innerhalb seines örtlichen und zeitlichen Geltungsbereichs berechtigt. Der örtliche Geltungsbereich richtet sich nach den im ProfiTicket angegebenen Tarifbereichen. Die Gültigkeitsdauer ergibt sich aus Abschnitt 3.5.3 und 3.5.6.

Für die Inanspruchnahme der Ermäßigung für Auszubildende im Rahmen des GKA gelten die Bestimmungen gemäß Abschnitt 3.3 sinngemäß.

### 3.5.1 Voraussetzungen für den Abschluss von Großkundenabonnementsverträgen

GKA-Verträge werden mit Unternehmen abgeschlossen, die die Fahrkartenausgabe an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und das Fahrgeldinkasso im Namen und für Rechnung der Verbundverkehrsunternehmen abwickeln, wenn für mindestens 100 ProfiTickets – im GKA II extra für mindestens 20 ProfiTickets – eines Unternehmens oder eines Tochterunternehmens Fahrgeld entrichtet wird und wenn

a) beim GKA I (GKA 50)

für eine Teilnehmerquote von mindestens 50 % der dem Nachfragepotenzial für Zeitkarten zuzurechnenden Mitarbeiter Fahrgeld entrichtet wird,

b) beim GKA II (GKA plus / extra)

der Arbeitgeber sich verpflichtet, zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Lohn/Gehalt eine Beteiligung am ProfiTicket-Fahrgeld von mindestens

- 14,22 € bis zum 31. Dezember 2019 und

- 14,52 € ab dem 1. Januar 2020

je Monat und Teilnehmendem zu leisten,

c) beim GKA III (GKA 90)

für eine Teilnehmerquote von mindestens 90 % der Mitarbeiter Fahrgeld entrichtet wird. Für GKA-III-Verträge, die vor dem 1. April 2006 geschlossen wurden, gilt weiterhin, dass für eine Teilnehmerquote von mindestens 100 % der dem Nachfragepotenzial für Zeitkarten zuzurechnenden Mitarbeiter Fahrgeld zu entrichten ist. Neue GKA-III-Verträge mit Arbeitgebern werden ab dem 1. Januar 2012 nicht mehr geschlossen.

### 3.5.2 Vertriebspartner

ProfiTickets des GKA II (GKA extra) können über Vertriebspartner, die einen entsprechenden Vertrag mit der S-Bahn abgeschlossen haben, an die teilnahmeberechtigten Mitarbeiter kleinerer Unternehmen ausgegeben werden. Grundlage hierfür ist ein zwischen dem Unternehmen (Kooperationspartner) und dem Vertriebspartner geschlossener Aufnahmevertrag. Der Kooperationspartner ist verpflichtet zur finanziellen Beteiligung am tariflichen Fahrgeld gemäß Abschnitt 3.5.1 b) und zur Zahlung der monatlichen Bearbeitungsgebühr an den Vertriebspartner. Ein Kooperationspartner muss für mindestens 20 ProfiTickets Fahrgeld entrichten.

### 3.5.3 Gültigkeit der ProfiTickets

Die Geltungsdauer eines ProfiTickets beginnt um 0.00 Uhr des Monatsersten, ab dem der nutzungsberechtigte Fahrgast an einem GKA teilnimmt.

Die SchnellBusse und die 1. Klasse RB/RE können benutzt werden, wenn ein ProfiTicket die Eintragung für die 1. Klasse trägt oder ein gültiger Zuschlag nach dem Gemeinschaftstarif vorhanden ist. Der Preis des Zuschlags bei ProfiTickets für die Eintragung der 1. Klasse entspricht dem Preis des Zuschlags für das Vollzeit-Abonnement. Der pauschale GKA-III-Zuschlag wird nur ausgegeben, wenn zu allen ProfiTickets für 3 Ringe oder zu allen ProfiTickets eines Großkunden im GKA III der pauschale Zuschlag gelöst wird.

ProfiTickets sind nicht übertragbar.

Ein nicht-elektronisches ProfiTicket ist nur gültig, wenn es von dem nutzungsberechtigten Fahrgast bei Empfang mit vollem Vor- und Familiennamen unterschrieben worden ist (mit Kugelschreiber). Der Fahrgast hat einen Lichtbildausweis mitzuführen und diesen auf Verlangen vorzuzeigen.

An Sonnabenden, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen – jeweils bis 6 Uhr des Folgetages – gelten ProfiTickets unabhängig vom eingetragenen örtlichen Geltungsbereich im HVV-Gesamtbereich ABCDE und berechtigen zur unentgeltlichen Mitnahme von 1 Person beliebigen Alters und 3 Kindern im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren. Ein Zuschlag für die 1. Klasse gilt auch für alle entsprechend dieser Regelungen mitgenommenen Personen. Die Nichtausnutzung dieser Regelungen begründet keinen Anspruch auf Fahrgelderstattung.

### 3.5.4 Verlust

Bei Beschädigung oder Verlust eines nicht-elektronischen ProfiTickets während der Teilnahme am GKA hat der Fahrgast unverzüglich eine Ersatzkarte für den Rest der Geltungsdauer der in Verlust geratenen oder beschädigten Karte zu beantragen. Dazu hat er den Verlust auf dem dafür vorgesehenen Vordruck anzuzeigen. Antrag und Verlusterklärung, die erst nach Beendigung der Teilnahmeberechtigung (siehe Abschnitt 3.5.6) am GKA erfolgen, können nur noch zur Ausgabe einer Ersatzkarte im Rahmen des Vollzeit-Abonnements führen (siehe Abschnitt 3.5.6.2 Absatz 2); in diesem Fall ist eine Kündigung des Vollzeit-Abonnements nur unter den Voraussetzungen von Abschnitt 3.2.6 Absatz 2 möglich.

Ein beschädigtes nicht-elektronisches ProfiTicket ist bei Ausgabe der Ersatzkarte abzugeben. Der Arbeitgeber oder die Ausgabestelle ist berechtigt, für die Ausgabe einer Ersatzkarte ein Bearbeitungsentgelt bis zur Höhe von 15,00 € zu erheben.

Das in Verlust geratene nicht-elektronische ProfiTicket ist ungültig. Findet sie sich wieder an, ist sie unverzüglich an den Arbeitgeber bzw. an die Ausgabestelle zurückzugeben.

Für elektronische ProfiTickets gelten die Bestimmungen gemäß 1.4, insbesondere 1.4.4.2.

### **3.5.5 Umtausch**

#### **3.5.5.1 Umtausch bei nicht-elektronischen ProfiTickets**

Will der Fahrgast den örtlichen Geltungsbereich eines nicht-elektronische ProfiTickets oder die Berechtigung zur Nutzung des SchnellBusses und der 1. Klasse RB/RE ändern, so erhält er bei seinem Arbeitgeber oder bei der Ausgabestelle gegen Empfangsbestätigung und Rückgabe der bisherigen Fahrkarte ein neues ProfiTicket. Der Umtausch ist nur zum 1. eines Kalendermonats möglich. Vom gewünschten Umtauschtermin an gilt der neue Fahrpreis.

Bei Namensänderungen wird gegen Empfangsbestätigung und Rückgabe der bisherigen Fahrkarte ein neues ProfiTicket ausgestellt.

#### **3.5.5.2 Umtausch bei elektronischen ProfiTickets**

Will der Fahrgast den örtlichen Geltungsbereich eines elektronischen ProfiTickets oder die Berechtigung zur Nutzung des SchnellBusses und der 1. Klasse RB/RE ändern, so hat er dies bei seinem Arbeitgeber zu beantragen. Es liegt in der Verantwortung des Fahrgastes, die neue Fahrtberechtigung vor Wirksamwerden der Änderung beim Arbeitgeber bzw. in einer der hierfür bekanntgegebenen Stellen auf der HVV-Card eintragen zu lassen.

Die Änderung ist nur zum 1. eines Kalendermonats möglich. Vom gewünschten Termin an gilt der neue Fahrpreis. Die bisherige Fahrtberechtigung wird zum Änderungstermin ungültig.

### **3.5.6 Dauer und Beendigung der Teilnahme am Großkundenabonnement**

Die Dauer des Teilnahmeverhältnisses beträgt für den Fahrgast einen Kalendermonat (bis Betriebsschluss des letzten Tages des Monats). Die Teilnahme verlängert sich jeweils um einen weiteren Monat, solange der Fahrgast der Verlängerung nicht widerspricht. Während der Teilnahme erhält der Fahrgast ein ProfiTicket.

Ein nicht-elektronisches ProfiTicket gilt längstens bis zu dem in ihm angegebenen Datum. Ist das ProfiTicket abgelaufen, erhält der Fahrgast bei fortbestehendem Teilnahmeverhältnis ein neues ProfiTicket.

Für elektronische ProfiTickets gelten zusätzlich die Bestimmungen gemäß Abschnitt 1.4 ff.

#### **3.5.6.1 Widerspruch gegen die Verlängerung des Teilnahmeverhältnisses**

1. Der Fahrgast kann der Verlängerung des Teilnahmeverhältnisses jeweils zum letzten Tag eines Monats widersprechen. Eine Unterbrechung der Teilnahme (z.B. wegen Urlaub oder Dienstreise) ist nicht zulässig. Hat der Fahrgast vor Ablauf der ersten zwölf Monate des Teilnahmeverhältnisses der Verlängerung widersprochen, so ist eine erneute Teilnahme am GKA frühestens neun Monate nach Ablauf des beendeten Teilnahmeverhältnisses zulässig (Wiederaufnahmesperre).

2. Bei Verlust des nicht-elektronischen ProfiTickets gemäß Abschnitt 3.5.4 ist ein Widerspruch gegen die Verlängerung frühestens zum Ende der Geltungsdauer der in Verlust geratenen Karte zulässig. Dies gilt nicht, wenn das ProfiTicket dem Fahrgast aufgrund einer Straftat oder höherer Gewalt abhanden gekommen ist und er dieses der Polizei bzw. der Versicherung angezeigt hat oder wenn nachweislich schwerwiegende Gründe (Wegzug aus dem HVV-Bereich oder lang anhaltende Krankheit) für den Widerspruch gegen die Verlängerung des Teilnahmeverhältnisses vorliegen.

3. Die Berechtigung zur Teilnahme am GKA erlischt mit dem Ende des Kalendermonats, in dem bzw. mit dem der Fahrgast aus den Diensten seines Arbeitgebers ausscheidet oder mit Beginn des Monats, in dem das Fahrgeld nicht mehr vom Lohn oder Gehalt einbehalten werden kann.

4. Wird der Großkundenabonnementsvertrag zwischen dem Arbeitgeber und der S-Bahn gekündigt, so erlischt die Berechtigung zur Inanspruchnahme des ProfiTickets für alle beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Auszubildenden mit dem Kalendermonat, zu dessen Ende der Vertrag gekündigt wurde.

5. Stellt ein Verbundverkehrsunternehmen einen Verstoß gegen die Bestimmungen des Gemeinschaftstarifs — insbesondere die Benutzung eines ProfiTickets durch eine nichtberechtigte Person — fest, so kann die S-Bahn die Teilnahme am GKA fristlos kündigen. Die S-Bahn hat das Recht,

Personen, die ein ProfiTicket missbräuchlich verwenden, von der künftigen Teilnahme am GKA auszuschließen.

### 3.5.6.2 Rückgabe des nicht-elektronischen ProfiTickets

Bei Beendigung des Teilnahmeverhältnisses am GKA hat der Fahrgast sein nicht-elektronisches ProfiTicket in den in Abschnitt 3.5.6.1 Absatz 1 bis 4 genannten Fällen an seinen Arbeitgeber bzw. die Ausgabestelle zurückzugeben oder sie zur Verkürzung der Geltungsdauer auf den Zeitpunkt der Beendigung der Teilnahme am GKA vorzulegen. Bei Kündigung seitens der S-Bahn (GKA-Betreuung) gemäß Abschnitt 3.5.6.1 Absatz 5 ist das ProfiTicket sofort an diese abzuliefern.

Kommt der Fahrgast seiner Rückgabe- bzw. Vorlageverpflichtung nicht rechtzeitig nach, bleibt er — außer für den Fall, dass er an der rechtzeitigen Rückgabe bzw. Vorlage des ProfiTickets ohne Verschulden gehindert war — bis zum Ende des Monats, in dem die Rückgabe des nicht-elektronischen ProfiTickets erfolgt, längstens bis zum Ende deren Geltungsdauer, Abonnet, jedoch nach den Tarifbestimmungen des Vollzeit-Abonnements, das er monatlich im Voraus, spätestens bis zum 1. eines Monats, mit dem jeweils geltenden monatlichen Fahrpreis einer Vollzeit-Abonnementskarte

- für den Tarifbereich Hamburg AB oder 4 Zonen bei einem ProfiTicket 2 Ringe
- für den Tarifbereich Hamburg AB plus 2 Zonen oder für 6 Zonen bei einem ProfiTicket 3 Ringe
- für den Gesamtbereich ABCDE bei einem ProfiTicket Gesamtbereich ABCDE

an die S-Bahn (GKA-Betreuung) zu bezahlen hat.

## 3.6 Fahrten außerhalb des örtlichen Geltungsbereichs von Zeitkarten

Für eine Fahrt außerhalb des örtlichen Geltungsbereichs einer gültigen Zeitkarte ist spätestens bei Beginn dieser Fahrt eine Ergänzungskarte erforderlich. Für die Preisbemessung ist die Anzahl der außerhalb des örtlichen Geltungsbereichs der Zeitkarte befahrenen Tarifränge zu ermitteln.

Die Ergänzungskarte Kind gilt für Kinder im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren.

Für die Ergänzungskarten gelten die Bestimmungen unter Abschnitt 2.1 Einzelkarten entsprechend.

Für die Benutzung der SchnellBusse oder der 1. Klasse RB/RE ist zu einer Ergänzungskarte eine Zuschlagkarte für 1 Fahrt erforderlich, es sei denn, dass die Zeitkarte innerhalb ihres örtlichen Geltungsbereichs hierzu bereits berechtigt.

Eine Ergänzungskarte erweitert keine tageszeitlichen Gültigkeiten.

Eine Ergänzungskarte gilt auch für alle entsprechend den tariflichen Regelungen mitgenommenen Personen.

## 3.7 Zuschläge

Soweit bei den einzelnen Zeitkarten nichts anderes bestimmt ist, ist für die Benutzung der SchnellBusse oder der 1. Klasse RB/RE ein Zuschlag erforderlich.

Abonnements-, Monats-, Wochen- und ProfiTicket-Zuschläge berechtigen innerhalb ihres zeitlichen Geltungsbereichs in Verbindung mit der Zeitkarte, zu der sie ausgegeben sind, zu beliebig vielen Fahrten mit den SchnellBussen und in der 1. Klasse RB/RE innerhalb des örtlichen Geltungsbereichs der zugehörigen Zeitkarte.

Wird zu Zeitkarten eine Zuschlagkarte für die Benutzung der SchnellBusse oder der 1. Klasse RB/RE für 1 Fahrt gelöst, so gelten die Regelungen unter Abschnitt 2.1 (Einzelkarten) und 2.3 (Zuschläge des Btarifs) entsprechend.

Eine Zuschlagkarte gilt auch für alle entsprechend den tariflichen Regelungen mitgenommenen Personen.

# 4 Sonstige Fahrberechtigungen

## 4.1 Jugend-Gruppenkarte

- a) An Schülerinnen und Schüler der lt. HVV-Prüfverzeichnis für den Ausbildungsverkehr anerkannten Schulen und an Jugendliche der behördlich als förderungswürdig anerkannten Vereine im Alter bis einschließlich 20 Jahre werden auf schriftliche Bestellung (lt. Vordruck) für gemeinschaftliche Fahrten von mindestens 11 Personen zu wissenschaftlichen oder belehrenden Zwecken sowie zur Erholung Jugend-Gruppenkarten zum Preis der 9-Uhr-Tageskarte Kind für jeweils 2 Ringe oder den Gesamtbereich ABCDE ausgegeben.

- b) Die Jugend-Gruppenkarten berechtigen während des mit Datumstempel angegebenen Tages bis Betriebschluss zu beliebig vielen gemeinschaftlichen Fahrten im angegebenen Geltungsbereich. Sie sind nicht übertragbar. Jugend-Gruppenkarten ohne Angabe des örtlichen Geltungsbereichs und des Gültigkeitstages mit Datumstempel sind ungültig. Die Jugend-Gruppenkarten sind mit dem Stempel der jeweiligen Schule / des jeweiligen Vereines zu versehen.  
An- und Abreise der einzelnen Personen zum bzw. vom Sammelpunkt der Gruppe sind im örtlichen Geltungsbereich der jeweiligen Fahrkarte zulässig.
- c) Die Gültigkeit der Jugend-Gruppenkarten kann auf bestimmte Tageszeiten beschränkt werden. Die Benutzung der SchnellBusse und der 1. Klasse RB/RE ist auch gegen Lösen von Zuschlagkarten nicht zulässig.
- d) Jugendgruppen müssen von einer Person, die im Besitz eines Jugendgruppenleiterausweises oder einer Jugendleiter/in-Card ist, Schulgruppen von einer Lehrkraft begleitet sein. Für Begleitpersonen ab einem Alter von 21 Jahren sind Jugend-Gruppenkarten nicht gültig.
- e) Ein Anspruch auf Beförderung besteht nur, wenn ausreichend Platz im Fahrzeug zur Verfügung steht. Besondere Fahrzeuge werden nicht gestellt.
- f) Die Bestellung muss spätestens sieben Tage vor Fahrtantritt bei einer der örtlich dafür besonders bekanntgegebenen Stellen eingegangen sein.  
Diese Stellen können Jugend-Gruppenkarten im Vorverkauf abgeben. Über die Verwendung dieser Jugend-Gruppenkarten haben die Schulen und Vereine einen Nachweis zu führen, aus dem Tag und Ziel der Fahrt sowie die Zahl der hierfür ausgegebenen Fahrkarten hervorgehen.

## 4.2 Beförderung schwerbehinderter Menschen

Die Beförderung schwerbehinderter Menschen richtet sich nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX). Die 1. Klasse RB/RE darf ohne Zuschlag nur von den schwerbehinderten Menschen benutzt werden, in deren Ausweis die Berechtigung zur Benutzung der 1. Klasse vermerkt ist. Andere Ausweise, die freie Fahrt erlauben, berechtigen zur Benutzung der 1. Klasse RB/RE nur in Verbindung mit Zuschlägen.

## 4.3 Beförderung von Polizisten in Uniform

Uniformierte Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte sowie uniformierte Angestellte im Polizeidienst oder uniformierte Angestellte im Außendienst der Polizei Hamburg, uniformierte Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte der Polizei Schleswig-Holstein und der Polizei Niedersachsen sowie der Bundespolizei werden unentgeltlich befördert. Die SchnellBusse können zuschlagfrei mitbenutzt werden. Die Benutzung der 1. Klasse RB/RE ist auch gegen Lösen von Zuschlagkarten nicht zulässig.

# 5 Rechnungen für Vorsteuerabzug der Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer)

Die Verbundverkehrsunternehmen geben den umsatzsteuerlichen Bestimmungen entsprechende Rechnungen über steuerpflichtige Beförderungsleistungen auf Verlangen der Fahrgäste gegen Vorlage der Fahrkarten aus, soweit die Fahrkarten nicht ohnehin als Rechnungen gelten. Der Anspruch soll schriftlich bei den Verbundverkehrsunternehmen geltend gemacht werden.

## 6 Fahrkarten und Preise des Bartarifs

gültig ab 01. Januar 2019

Bartarif	Einzelkarte	9-Uhr-Tageskarte	Ganz-tageskarte	9-Uhr-Gruppen-karte	Einzelkarte Kind	9-Uhr-Tageskarte Kind
Stadt *	1,70 €	-	-	-	-	-
1 Zone *	2,30 €	-	-	-	-	-
2 Zonen *	3,00 €	-	-	-	-	-
Kurzstrecke **	1,70 €	-	-	-	-	-
Kurzfahrt SchnellBus **	2,30 €	-	-	-	-	-
Nahbereich ***	2,30 €	-	-	-	-	-
Hamburg AB	3,30 €	6,50 €	7,80 €	12,20 €	1,30 €	2,50 €
1 bis 2 Ringe	3,30 €	6,50 €	7,80 €	12,20 €	1,30 €	2,50 €
3 Ringe	5,40 €	10,50 €	12,00 €	18,90 €	-	-
4 Ringe	7,30 €	13,00 €	15,60 €	24,40 €	-	-
Gesamtbereich ABCDE	8,90 €	16,90 €	19,60 €	26,50 €	2,60 €	5,00 €

<b>Zuschlag für SchnellBus / 1. Klasse RB/RE</b> eine Fahrt/ Tageskarte	2,10 €
--	--------

<b>Fahrradkarte R-Bahn (RB/RE)</b> pro Tag	3,50 €
---	--------

<b>Ergänzungskarte zur Zeitkarte</b>	eine Fahrt	eine Fahrt Kind
1 bis 2 Ringe	2,30 €	-
3 Ringe	4,60 €	-
Gesamtbereich ABCDE	6,90 €	1,30 €

\* nur außerhalb Hamburg AB

\*\* nur innerhalb Hamburg AB

\*\*\* nur innerhalb Hamburg AB und im Nahbereich über die Grenze Hamburg AB von und nach Ring C bzw. D

# 7 Fahrkarten und Preise der Zeitkarten

gültig ab 01. Januar 2019

Zeitkarten	Monatskarten				Wochenkarten	Abonnementskarten			
	Vollzeit	Studierende /Auszubildende	Teilzeit	Senioren	Vollzeit	Vollzeit	Studierende/ Auszubildende	Teilzeit	Senioren
1 Zone *	52,20 €	39,10 €	38,10 €	38,10 €	13,70 €	42,80 €	32,10 €	31,20 €	31,20 €
2 Zonen	68,20 €	51,10 €	-	-	17,90 €	55,90 €	41,90 €	-	-
3 Zonen	95,20 €	71,40 €	43,80 €	-	25,00 €	78,10 €	58,50 €	35,90 €	-
Hamburg AB / 4 Zonen	109,20 €	81,90 €	64,00 €	64,00 €	28,70 €	89,50 €	67,10 €	52,50 €	52,50 €
Hamburg AB +1 Zone / 5 Zonen	137,50 €	103,10 €	-	-	36,10 €	112,80 €	84,60 €	-	-
Hamburg AB +2 Zonen / 6 Zonen	165,30 €	123,90 €	88,00 €	88,00 €	43,40 €	135,50 €	101,60 €	72,10 €	72,10 €
Hamburg AB +3 Zonen / 7 Zonen	193,30 €	144,90 €	-	-	50,80 €	158,50 €	118,80 €	-	-
Gesamtbereich ABCDE	218,40 €	163,80 €	106,10 €	106,10 €	57,40 €	179,00 €	134,20 €	86,90 €	86,90 €

Großkundenabonnement (GKA)	Großkundenabonnement			Großkundenabonnement Auszubildende			GKA III Zuschlag pauschal
	GKA I (GKA 50)	GKA II (GKA plus/extra)	GKA III (GKA 90)	GKA I (GKA 50)	GKA II (GKA plus/extra)	GKA III (GKA 90)	
2 Ringe	81,30 €	68,20 €	63,90 €	60,90 €	51,15 €	47,90 €	9,00 €
3 Ringe	86,30 €	73,20 €	68,90 €	64,70 €	54,90 €	51,60 €	
Gesamtbereich ABCDE	126,20 €	112,80 €	105,00 €	94,60 €	84,60 €	78,70 €	

Schüler-Karten	Monatskarten		Abonnementskarten	
	Hauptkarte	Nebenkarte	Hauptkarte	Nebenkarte
1 Zone *	39,10 €	29,50 €	32,10 €	24,20 €
Hamburg AB / Kreis / 2 Zonen	51,10 €	41,50 €	41,90 €	34,00 €
Gesamtbereich ABCDE	71,40 €	61,80 €	58,50 €	50,60 €

Zuschläge für SchnellBus/ 1. Klasse RB/RE	Monats-/Wochenzuschläge			Abonnementszuschläge	
	Vollzeit	Teilzeit- / Senioren-Karte	Woche	Vollzeit	Teilzeit / Senioren-Karte
Gesamtbereich ABCDE	53,90 €	27,00 €	14,20 €	44,40 €	22,20 €

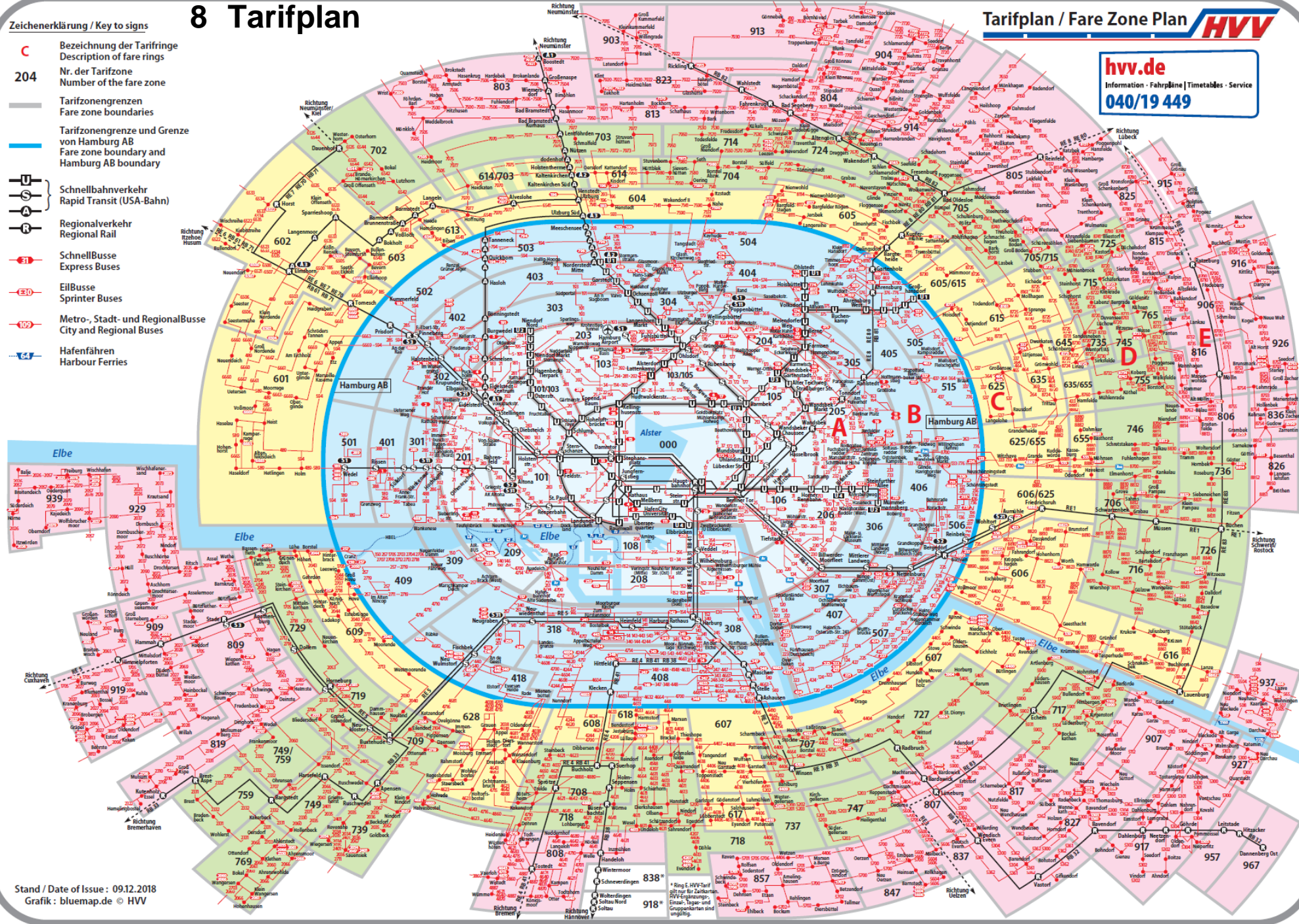
\* nur außerhalb Hamburg AB

# 8 Tarifplan

**hvv.de**  
 Information · Fahrpläne | Timetables · Service  
**040/19 449**

**Zeichenerklärung / Key to signs**

- C** Bezeichnung der Tarifringe  
Description of fare rings
- 204** Nr. der Tarifzone  
Number of the fare zone
- Tarifzongrenzen  
Fare zone boundaries
- Tarifzongrenze und Grenze von Hamburg AB  
Fare zone boundary and Hamburg AB boundary
- Schnellbahnverkehr  
Rapid Transit (USA-Bahn)
- Regionalverkehr  
Regional Rail
- Schnellbusse  
Express Buses
- Eilbusse  
Sprinter Buses
- Metro-, Stadt- und Regionalbusse  
City and Regional Buses
- Hafenfähren  
Harbour Ferries



Stand / Date of Issue : 09.12.2018  
 Grafik : bluemap.de © HVV

## Anlage 4: Beschlüsse der Bürgerschaft (Prüfaufträge)

VO / Datum	Antragsteller	Beschlusstext	Tarifthema / Gestaltungsoption	Ergebnis
VO/2017/05274 VO/2017/05377 28.09.2017	FW& Linke mit SPD	Der HVV-Tarif ist der Nahverkehrstarif der Metropolregion Hamburg und für Lübeck sinnvoller als der bisherige SH-Tarif.	HVV	Nutzen des HVV-Tarifes für die Hansestadt selbst nicht höher. Im ein- und ausbrechenden Verkehr Vorteile, aber angesichts fehlender Finanzierungsmöglichkeiten durch das Land keine Option. [Kap. 5.5, S.41]
		Die Fahrpreise sind im HVV-Tarif zudem günstiger.	HVV	Sowohl für Stammkunden als auch für Gelegenheitsfahrende wären die Fahrpreise im HVV-Tarif überwiegend teurer. [Kap. 5.5, S.41]
		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.	HVV	Bei einer Betrachtung als Binnentarif für die Region Lübeck schneidet der HVV-Tarif schlechter ab als der SH-Tarif. Das Ziel, den ÖV-Marktanteil innerhalb Lübecks zu steigern, wird dadurch nicht begünstigt. Die Stärken des HVV zeigen sich bei einer übergeordneten Betrachtung der nicht-tariflichen Aspekte, wie beispielsweise Markenbildung/Image oder Aspekten der Stadtentwicklung. [Kap. 5.5, S.41]
		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.	Vorgehen / Methodik	wurde mehrfach angefragt und abgelehnt
VO/2018/5744 22.02.2018	SPD	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 (z.B. von den Stadtteilen Moisling, Kücknitz, Travemünde und Schlutup zur Altstadt) in die Preisstufe 2 einzubeziehen.	Vereinfachung Stadttarif	Verschiedene Optionen und Varianten wurden entwickelt und diskutiert. Empfehlung des Gutachters: Keine Änderung der Tarifzonenstruktur, alternativ eTarif zur Verbesserung der Gerechtigkeit einführen. Wenn Tarifzonenänderung politisch nach wie vor gewünscht, dann auf Basis von Variante C2. [Kap. 5.3, S. 20]

VO / Datum	Antragsteller	Beschlusstext	Tarifthema / Gestaltungsoption	Ergebnis
		Darüber hinaus ist zu berichten über die Möglichkeiten zur Rückkehr zum Einheitstarif	Vereinfachung Stadttarif	Einheitstarif erzeugt zu hohe Mindereinnahmen und wurde verworfen. [Kap. 5.3.1, S. 21]
		die selektive Entgeltbefreiung für spezielle Bevölkerungsgruppen (z.B. Studenten, Schüler, Auszubildende),	Angebote für spezielle Bevölkerungsgruppen (Produkte, Rabatte, Entgeltbefreiung)	Pauschale Preissenkungen generell oder für bereits ÖV-affine Kunden würden zu keinem signifikanten Fahrgastwachstum führen, sondern lediglich durch die Mitnahmeeffekte zur Einengung des finanziellen Spielraums führen.
		die tariflichen Auswirkungen eines HVV-Beitritts	HVV-Tarif vs. SH-Tarif	siehe oben
		und Modelle zur Einführung eines umlagefinanzierten ÖPNV	Finanzierung	Eine rechtliche Grundlage für umlagefinanzierten ÖPNV besteht im Moment nicht, eine Umsetzung ist rechtlich hoch risikobehaftet. [Kap. 7.4, S. <del>80808079</del> ]
		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	Vorgehen / Methodik	
		Inwieweit die Lübecker Umlandgemeinden bereit sind, sich an den Kosten eines veränderten ÖPNV-Tarifs zu beteiligen.	Finanzierung	wird nach Vorlage des Gutachtens angegangen.
VO/2018/05824 22.02.2018	Grüne	Die Bürgerschaft bekräftigt ihren im September 2017 getroffenen Beschluss, einen Beitritt der Stadt Lübeck zum HVV zu erreichen.	HVV-Tarif vs. SH-Tarif	siehe oben
		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.	Vereinfachung Stadttarif	siehe oben
		Darüber hinaus ist zu berichten über die Möglichkeiten zur <b>Rückkehr zum Einheitstarif</b> , die selektive <b>Entgeltbefreiung für spezielle Bevölkerungsgruppen</b> (z.B. Studenten, Schüler, Auszubildende), die tariflichen Auswirkungen des <b>HVV-Beitritts</b> 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.	Vereinfachung Stadttarif Angebote für spezielle Bevölkerungsgruppen HVV	siehe oben
VO/2018/06529 27.09.2018	DIE LINKE & SPD	Angesichts der Schwierigkeiten vom SH-Tarif in den HVV-Tarif zu wechseln, sind Verhandlungen aufzunehmen, um zu erreichen, dass sich der HVV-Tarif bis zu den Lübecker Bahnhöfen erstreckt, so dass auf dem Streckenteil Lübeck-Reinfeld der HVV-Tarif gilt.	ÜT HVV	Diese Variante würde den Verbundtarif „aushebeln“. Zur Nutzung des Stadtverkehrs wäre wieder ein zweites Ticket erforderlich. Außerdem entstünden die hohen Mindereinnahmen im SPNV. Eine

VO / Datum	Antragsteller	Beschlusstext	Tarifthema / Gestaltungsoption	Ergebnis
				empfehlenswertere Variante wäre die HVV-Kragenlösung. [Kap. 5.5, S. 41 ff.]
VO/2018/06653 29.11.2018	DIE LINKE	<p>Der Stadtverkehr Lübeck wird aufgefordert und vom Bürgermeister angewiesen über die Einführung einer Ermäßigungskarte für den Lübecker Stadtverkehr zu berichten:</p> <p>Die Ermäßigungskarte mit einem möglichen Namen wie <b>BusCard 50</b>, soll analog einer BahnCard 50 der Deutschen Bahn den Kunden des Stadtverkehrs Lübeck ermöglichen einen Fahrschein mit 50% Ermäßigung zu erwerben. Für diese BusCard 50 wird ein jährlicher Kaufpreis von unter 100 Euro fällig. Grundsätzlich soll der Preis so kalkuliert sein, dass mit der BusCard 50 kein günstigstes Angebot für die Kundinnen und Kunden mit Monats- und Wochenkarten entsteht. Das Angebot soll für Gelegenheitsfahrende sein.</p> <p>Die BusCard 50 ist für Empfänger von Sozialleistung kostenlos, bzw. für eine geringe Schutzgebühr von unter 10 Euro abzugeben. Sie stellt damit ein diskriminierungsfreies Sozialticket für die Vergünstigung von Einzelfahrscheinen da. Der Stadtverkehr Lübeck gibt im Bericht eine Einschätzung für die Kosten, die durch die Abgabe einer BahnCard 50 entstehen.</p>	<p>BusCard 50 (Produkt für Gelegenheitskunden)</p> <p>Sozialticket</p>	Produkt wurde nach Diskussion in der Arbeitsgruppe verworfen, da kein Fahrgastzuwachs zu erwarten wäre und hohe Mindereinnahmen entstünden. [Kap. 5.4.6, S. S. 38]
VO/2018/6529 31.01.2019	DIE LINKE & SPD	Angesichts der Schwierigkeiten vom SH-Tarif in den HVV-Tarif zu wechseln, sind Verhandlungen aufzunehmen, um zu erreichen, dass sich der HVV-Tarif bis zu den Lübecker erstreckt, so dass auf dem Streckenteil Lübeck – Reinfeld auch der HVV-Tarif gilt.	ÜT HVV	siehe oben
VO Nr. 8082-30 26.09.2019	Grüne	Lübeck bewirbt sich für eine der 10 Modellprojekte der Bundesregierung zur Stärkung des ÖPNV, zum Beispiel zur Einführung eines 365-Euro-Tickets.	365 EUR-Ticket	Behandelt wurde das Thema in Kap. 5.4.7 »Einführung eines 365 EUR-Tickets«. Aufgrund der zu erwartenden hohen Einnahmefälle und der zu geringen Nachfragewirkungen wurde dieser Ansatz verworfen.

## Anlage 5: Kooperationsvertrag NAH.SH-NSH

01.01.2019

# **Kooperationsvertrag NAH.SH-NSH**

zwischen den Partnern

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), vertreten durch  
den Geschäftsführer, nachfolgend NAH.SH genannt,

und

NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer,  
nachfolgend NSH genannt

**Inhalt**

Präambel.....	3
§ 1 Grundlagen .....	4
§ 2 Tarifentwicklung .....	5
§ 3 Vertrieb.....	7
§ 4 Einnahmemeldung und -abrechnung.....	8
§ 5 Umsatzsteuer .....	9
§ 6 Kommunikation.....	9
§ 7 Tarifkommission .....	9
§ 8 Finanzierung der SH-Tarifeinführung.....	11
§ 9 Datenlieferung .....	12
§ 10 Tarifsystemplattform .....	12
§ 11 Laufzeit, Kündigung, Anlagen.....	12
§ 12 Schlichtung, Gerichtsstand.....	13
§ 13 Salvatorische Klausel .....	13

## Präambel

Der seit 2005 bestehende Tarifierungs- und Kooperationsvertrag Schleswig-Holstein-Tarif (TaKoV) wurde als Grundlage zur stufenweisen Umsetzung und Anwendung des einheitlichen Tarifs in Schleswig-Holstein (SH-Tarif), inklusive der ÖPNV-Verkehre in den sowie aus dem Bereich Hamburg AB des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) sowie schleswig-holsteinischer Teil des HVV, geschlossen. Dieses war für alle beteiligten Akteure eine solide und anerkannte Basis.

Die Einführung des SH-Tarifs erfolgte in Stufen. In der ersten Stufe wurde der SH-Tarif auf allen SPNV-Verbindungen eingeführt (2002). In der zweiten Stufe wurde der SH-Tarif auf die Kreisgrenzen überschreitenden Busverkehre und für die Verknüpfung Bahn/Bus ausgeweitet. Mit Umsetzung der Stufe 3 wird der SH-Tarif auch für alle Binnenverkehre angewendet und ersetzt bestehende Tarife der Verkehrsgemeinschaften. Mit Inkrafttreten dieses Vertrages findet der SH-Tarif bis auf wenige Ausnahmen flächendeckend und vollumfänglich (alle drei Stufen) Anwendung (Anlage 1: Karte Geltungsbereich SH-Tarif).

Im Zusammenhang mit der Gründung eines Verbundes auf Seiten der Aufgabenträger, der strukturellen Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie zukünftiger verkehrlicher Projekte und gesetzlicher Anforderungen wird die weitere Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern (vertreten durch die NAH.SH) und Verkehrsunternehmen (vertreten durch die NSH) in diesem Kooperationsvertrag neu geregelt.

Für diesen Kooperationsvertrag wurden die bisherigen Regelungen zur Zusammenarbeit zwischen NSH und NAH.SH (alt ZAST und LVS) aus dem TaKoV geprüft und ggf. erneuert.

Dieser Vertrag regelt die Anwendung des SH-Tarifs im Rahmen der in Anlage 2 genannten Tarif- und Beförderungsbestimmungen. Dort wo der SH-Tarif noch keine Anwendung findet, wird eine Umsetzung bei Vorliegen der technischen und finanziellen Voraussetzungen angestrebt. Der Vertrag enthält neben der Regelung der Tarifierung (inkl. Aufstellung und Entwicklung des Tarifsystems) auch Regelungen über den Ausgleich von tarifbedingten Mindereinnahmen durch die Umsetzung des SH-Tarifes als Ersatz bestehender Tarifsysteme sowie durch die Veränderung bestehender oder die Einführung neuer Tarifangebote. Außerdem sind Grundsätze der Zusammenarbeit in Bezug auf gemeinsame Gremien, Entscheidungsbefugnisse, Kommunikation und Datenaustausch definiert.

## § 1 Grundlagen

1. Der bisher geltende Tarifierwendungs- und Kooperationsvertrag Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) vom 19.10.2005 wird mit Inkrafttreten dieses Vertrages aufgehoben und durch ihn abgelöst.
2. Für neu abzuschließende Verkehrs- bzw. Finanzierungsverträge zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern ist dieser Vertrag verbindliche Grundlage. Darüber hinausgehende individuelle Regelungen können vertraglich vereinbart werden, z.B. in Verkehrs- bzw. Finanzierungsverträgen.
3. Verkehrs- bzw. Finanzierungsverträge zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern sind gegenüber diesem Vertrag vorrangig. Der Inhalt dieses Vertrages kann nach Zustimmung der Tarifkommission ergänzt bzw. verändert werden, sofern nicht anders geregelt.
4. Die Vertragspartner vereinbaren eine konstruktive Zusammenarbeit mit dem Ziel, den SH-Tarif unter Berücksichtigung der Fahrgastinteressen und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV weiterzuentwickeln und dieses Ziel aktiv zu verfolgen. Dabei nimmt die NAH.SH die Belange der Aufgabenträger, die NSH Belange der Verkehrsunternehmen wahr.
5. Die NSH ist eine Gesellschaft der Verkehrsunternehmen, die den SH-Tarif anwenden. Allen derzeit und künftig am SH-Tarif teilnehmenden Verkehrsunternehmen gewährt sie diskriminierungsfreien Zugang und Stimme.
6. Die NAH.SH ist eine Gesellschaft der Aufgabenträger. Die Aufgabenträger prüfen im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Unternehmen, die im jeweiligen Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers ÖPNV-Leistungen anbieten, dabei den SH-Tarif anwenden und Gesellschafter der NSH sind. Dazu gehört auch, dass die Aufgabenträger bei eigenwirtschaftlichen Anträgen bei der jeweiligen Genehmigungsbehörde auf eine entsprechende Prüfung hinwirken.
7. Gattungen, Preisstufen und Preisstufenmatrix, sowie die jeweils aktuelle und genehmigte Fassung der Tarif- und Beförderungsbestimmungen sind mit Gültigkeitsstand zu Vertragsschluss in Anlage 2 (Tarif- und Beförderungsbestimmungen in der jeweils gültigen Fassung) verzeichnet.
8. Der SH-Tarif ersetzt innerhalb seines Geltungsbereiches alle Tarifangebote der Verkehrsunternehmen, soweit nicht von der Regelung in § 2 Ziff. 1 f) (eigene Tarifangebote außerhalb des SH-Tarifes) Gebrauch gemacht wird. Weitere Angebote (z.B. bundesweit geltende Angebote) sind in den Tarifbestimmungen des SH-Tarifs genannt. Der SH-Tarif erleichtert den Übergang zwischen verschiedenen ÖPNV-Angeboten im Land SH und erfüllt damit die Anforderungen von § 12 Absatz 1 Nr. 2 AEG und § 3 Absatz 3 ÖPNVG sowie § 8 Absatz 3 PBefG. Er ermöglicht den Übergang zu allen Verkehren im HVV (Großbereich Hamburg und schleswig-holsteinischer Teil des HVV). Die Ausweitung des Geltungsbereichs ist möglich, sofern die Finanzierung möglicher Mindereinnahmen gewährleistet ist.
9. An die Stelle der ersetzten Tarife tritt im Geltungsbereich des SH-Tarifs die Tarifbildung in der Tarifgemeinschaft SH-Tarif, die aus den Verkehrsunternehmen besteht, die den SH-Tarif anwenden.

10. Der SH-Tarif kann von den Vertragspartnern unter Berücksichtigung der in diesem Vertrag vereinbarten Regelungen weiterentwickelt werden.
11. Jedes Verkehrsunternehmen, das den SH-Tarif anwendet, erkennt Fahrkarten der Tarifgemeinschaft SH-Tarif, die von einem am SH-Tarif beteiligten Verkehrsunternehmen ausgegeben werden, gemäß deren Gültigkeit im SH-Tarif an, soweit die vereinbarten Vertriebsmerkmale gemäß Anlage 3 (Vertriebsstandards) eingehalten werden. Jedes Verkehrsunternehmen, das den SH-Tarif anwendet, vertreibt Fahrkarten mit Gültigkeit für Strecken anderer am SH-Tarif beteiligter Verkehrsunternehmen. Soweit bei Vertriebsgeräten technische Beschränkungen bestehen, kann der Vertrieb von Fahrausweisen in Verkehrsmitteln auf Relationen beschränkt werden, deren Start im Bedienungsgebiet des Verkehrsunternehmens liegt.

## **§ 2 Tarifentwicklung**

1. Allgemein
  - a) Tarifmaßnahmen erfolgen grundsätzlich im Sinne einer landesweit einheitlichen Tariflandschaft und in Abstimmung mit den Partnern dieses Vertrages. Dabei ist ein angemessenes Verhältnis von Kundennutzen, wirtschaftlichem Erfolg und Verwendung öffentlicher Gelder zu berücksichtigen.
  - b) Vorschläge für die Einführung, Abschaffung oder Veränderung von Tarifangeboten oder Vorschläge für Preisänderungen (Tarifmaßnahmen) im SH-Tarif können von den Vertragspartnern sowie von Verkehrsunternehmen oder von Aufgabenträgern über jedes Mitglied der Tarifkommission eingebracht werden.
  - c) Jegliche Tarifmaßnahmen sind grundsätzlich nur zu Versionsterminen gemäß Anlage 4 (Versionstermine) möglich. Davon abweichende Termine sind nur mit Zustimmung der NSH möglich.
  - d) Für Planungen von Tarifmaßnahmen, in die die Tarifkommission (vgl. § 7) einbezogen ist, stellt die NSH auf Wunsch der Tarifkommission mögliche Auswirkungen in einem Auswirkungsbericht gemäß Anlage 5 (Bericht über geplante Tarifmaßnahmen) dar. Die Grundlagen zur Erstellung des Berichtes werden von der Tarifkommission einvernehmlich festgelegt. Bei der Erstellung des Berichtes (Berechnungsparameter, Datengrundlage, etc.) sind betroffene Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen einzubeziehen.
  - e) Bestehende Tarife von Verkehrsunternehmen oder Verkehrsgemeinschaften können durch den SH-Tarif ersetzt werden. Dieses kann nur im Einvernehmen mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und den zuständigen Aufgabenträgern erfolgen. Die Tarifkommission wird am gesamten Prozess nach Maßgabe § 7, Ziff. 1 lit. a beteiligt.
  - f) Eigene Tarifangebote sind auch ohne Zustimmung der Tarifkommission zulässig, wenn der SH-Tarif nicht unterlaufen und seine einheitliche Anwendbarkeit nicht in Frage gestellt wird und die nachweislich betroffenen Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger diesen zustimmen. Eine rechtzeitige Information über geplante eigene Tarifangebote an die Tarifkommission ist in jedem Fall notwendig.

## 2. Tarifangebotsentwicklung

Bei der Entwicklung des Tarifangebots sind die in Ziff. 1 a) genannten Ziele zu beachten.

### a) Kernsortiment

Das Kernsortiment wird regelmäßig hinsichtlich seiner Übersichtlichkeit und Verständlichkeit geprüft und ggf. angepasst.

Die Einführung und Abschaffung von Fahrkarten des Kernsortiments oder die Veränderung ihrer wesentlichen Tarifbestimmungen erfordert die Zustimmung der Tarifkommission.

### b) Bestehende regionale Tarifangebote

Bestehende regionale Tarifangebote werden in einzelnen Regionen, Kreisen, Städten und/oder auf einzelnen Relationen und/oder in einzelnen Verkehrsmitteln anerkannt. Ziel ist es, bestehende regionale Tarifangebote, die inhaltlich vergleichbar sind, hinsichtlich ihrer Tarifbestimmungen zu vereinheitlichen (z. B. gleiche Altersgrenze für personengruppenbezogene Angebote). Der daraus resultierende Standard dient als Grundlage für neue Tarifangebote für die jeweilige Nutzergruppe. Daher erfordert die Übertragung inhaltlich vergleichbarer regionaler Tarifangebote auf weitere Geltungsbereiche oder die Änderung ihrer wesentlichen Tarifbestimmungen die Zustimmung der Tarifkommission.

Unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Kundennutzen ist es auch möglich, regionale Tarifangebote aufzulösen. Grundsätzlich ist anzustreben, alle regionalen Tarifangebote, die von weniger als 1.000 Fahrgästen pro Jahr genutzt werden, aufzulösen. Die Tarifkommission wird über den Prozess rechtzeitig informiert, ihre Zustimmung ist jedoch nicht erforderlich.

### c) Neue regionale Tarifangebote

Um neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen und/oder die Wirtschaftlichkeit von ÖPNV-Angeboten zu verbessern, kann die Einführung regionaler Tarifangebote sinnvoll sein. Die Einführung des im Einvernehmen der betroffenen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen entwickelten Tarifangebotes erfordert die Zustimmung der Tarifkommission.

### d) Anlassbezogene Tarifangebote

Für den Zeitraum besonderer Anlässe (z. B. Kieler Woche, Ferien, Advent) dürfen regionale Tarifangebote im Einvernehmen der betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eingeführt oder verändert werden. Landesweite anlassbezogene Tarifangebote dürfen nur nach Zustimmung der Tarifkommission eingeführt oder verändert werden.

3. Die Preisgestaltung und -fortschreibung erfolgt nach Maßgabe von Anlage 9.

4. Sind Mindereinnahmen aus einer Tarifentwicklung gemäß Ziff. 2 (Tarifangebotsentwicklung) und Anlage 9 (Preisgestaltung) anhand des Berichtes über vorgeschlagene Tarifmaßnahmen der Anlage 5 (Bericht über geplante Tarifmaßnahmen) zu erwarten und ist aufgrund dessen keine Einigung zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern über die Umsetzung dieser Maßnahme zu erzielen, so kann die Tarifkommission ein Pilotprojekt mit einer sachgerechten Finanzierungs- und Risikoverteilung veranlassen. Voraussetzungen dafür sind:

- a. Der in Ziff. 1 a) genannte Grundsatz wird berücksichtigt.
- b. Das prognostizierte Erlörisiko wird von einem oder mehreren Beteiligten für einen festgelegten Pilotzeitraum von mindestens 3 Jahren getragen.
- c. Die Beteiligten haben sich auf eine Datengrundlage und ein Verfahren verständigt, wonach Mehr-/bzw. Mindereinnahmen ermittelt und auf welchem Wege diese Daten erhoben und verarbeitet werden. Werden durch Tarifentwicklungen zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen, so erhalten die Verkehrsunternehmen die Hälfte der erzielten Mehreinnahmen. Die andere Hälfte erhalten die Aufgabenträger.
- d. Mehr- oder Mindereinnahmen werden im Sinne der Umsetzung dieser Regel wie folgt definiert:

Mindereinnahmen entstehen dadurch, dass Kunden nachweislich wegen der Maßnahme Alternativen zum ÖPNV suchen, in das/ein günstigere/s Tarifangebot wechseln oder weniger für das genutzte Tarifangebot bezahlen müssen.

Mehreinnahmen entstehen dadurch, dass Kunden nachweislich wegen der Maßnahme den ÖPNV neu/vermehrt nutzen oder Kunden mehr für das genutzte Tarifangebot bezahlen.

### **§ 3 Vertrieb**

1. Vertrieb ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Vertriebsstandards gemäß Anlage 3 sind einzuhalten. Die Beauftragung von Dritten mit Vertriebsdienstleistungen ist vorbehaltlich der Regularien der NSH zulässig. Änderungen von Anlage 3 erfolgen durch die NSH.
2. Die Weiterentwicklung des Vertriebes ist gemeinsame Aufgabe der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger.
3. Für den Vertrieb von Fahrkarten zum Selbstaussdruck und elektronische Tickets bestehen im SH-Tarif für bis 2018 vereinbarte oder umgesetzte Ticketlösungen keine exklusiven Rechte. Für alle zukünftigen Wege des digitalen Vertriebs ist die Frage der Exklusivität von den Verkehrsunternehmen (NSH) und Aufgabenträgern (NAH.SH) gemeinsam zu entscheiden. Die Beauftragung eines dritten Dienstleisters mit dem Vertrieb von Online- oder elektronischen Tickets darf nur mit vorhergehendem mehrheitlichem Einvernehmen der Verkehrsunternehmen und mit Zustimmung der NAH.SH erfolgen. Sofern ein dritter Vertriebsdienstleister im Rahmen seiner Beauftragung Fahrkarten im eigenen Namen und auf eigene Rechnung vertreibt, muss sichergestellt sein, dass die Übermittlung der Einnahmedaten und der entsprechende Geldfluss an die NSH nach deren Vorgaben gewährleistet ist.
4. Die Vertragspartner wirken im Sinne der Verständlichkeit für den Fahrgast bei geplanten Maßnahmen auf einheitliche Standards für den Vertrieb (technisch und organisatorisch) und das einheitliche Layout der Fahrkarten hin.
5. Beim Vertrieb sind folgende Vorgaben einzuhalten:

- a. Der Verkauf aller Tarifangebote und Relationen im SH-Tarif erfolgt vor Fahrtantritt oder unmittelbar nach Einstieg in die Fahrzeuge.
  - b. Die Vorgaben und Sicherheitsstandards gemäß Anlage 3 (Vertriebsstandards) sind im Sinne der Verständlichkeit für Kunden sowie Fahr- und Kontrollpersonal einzuhalten.  
Stellt die NSH Abweichungen von diesen Vorgaben fest, ist sie berechtigt, ihre Einhaltung zu verlangen, um mögliche Schäden für andere Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger abzuwenden.
  - c. Vertriebsdienstleistungen werden gemäß Anlage 7 (Vertriebsprovisionen) in der jeweils gültigen Fassung vergütet. Änderungen werden zwischen den betreffenden Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmt.
6. Veränderungen der unter Ziff. 5 genannten Vorgaben werden von den Verkehrsunternehmen und in Abstimmung mit den betroffenen Aufgabenträgern beschlossen.

#### **§ 4 Einnahmenmeldung und -abrechnung**

1. Die Einnahmenaufteilung und Abrechnung erfolgen nach den Grundsätzen der Leistungsorientierung und Wettbewerbsneutralität. Sie basieren auf dem zur Zeit des Vertragsschlusses praktizierten Verkehrsumlagemodell. An den Grenzen des Verkehrsumlagemodells greifen andere Aufteilungsarten.
2. Diese Grundsätze und weitere Funktionsweisen des Einnahmenaufteilungsverfahrens (EAV) sind in Anlage 6 geregelt.
3. Die Einzelheiten des EAV-Prozesses (z.B. Einnahmemeldungen, Abrechnungsprocedere inkl. Fristen und Einspruchsmöglichkeiten) sind im Regelwerk der NSH festgelegt.
4. Eine Änderung der Grundsätze der Einnahmenaufteilung und die Festlegung ihrer Geltung sind nur im Einvernehmen der Vertragspartner dieser Vereinbarung möglich. Dies gilt auch für grundlegende Änderungen des Einnahmenaufteilungsverfahrens, der Aufteilungsregeln und des Abrechnungsprozesses. Abgeschlossene Abrechnungen können nicht mehr geändert werden.
5. Die Abrechnung der Einnahmen der Verkehrsunternehmen nach SH-Tarif sowie die in diesem Zusammenhang entstehende Berechnung und Abrechnung von Mindereinnahmen erfolgt ausschließlich durch die NSH. Über die gemeldeten und abgerechneten Daten bewahrt die NSH Stillschweigen, soweit sich keine anderen Regelungen aus diesem oder anderen Verträgen oder gesetzlichen Regelungen ergeben.
7. Aufgabenträger, soweit sie ein berechtigtes Interesse haben, und Verkehrsunternehmen können einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer mit der Prüfung der Abrechnungen beauftragen. Der Wirtschaftsprüfer ist gegenüber seinem Auftraggeber insoweit zur Verschwiegenheit zu verpflichten, als dem Einsichts- und Auskunftsrecht entzogene Einnahmenaufteilungsdaten i.S.d. § 20 Abs. 2 der Satzung der NSH i.d.F. vom 22.11.2017, ggf. in analoger Anwendung, betroffen sind. Der Auftrag und die Verschwiegenheitsverpflichtung sind gegenüber der NSH nachzuweisen. Der Wirtschaftsprüfer ist zu verpflichten, vor Zurverfügungstellung von Prüfberichten oder Entwürfen diese der NSH in geeigneter Form vorzulegen, um sicherzustellen, dass diese Verschwiegenheitsverpflichtung

tung eingehalten wird. Vor Durchführung einer von einem Aufgabenträger beauftragten Prüfung hat die NSH die betroffenen Verkehrsunternehmen zu informieren. Die Prüfung darf frühestens zwei Wochen nach dieser Information beginnen. Die Kosten der Prüfung trägt die Partei, die die Prüfung verlangt hat.

### **§ 5 Umsatzsteuer**

1. Die Einnahmen werden der NSH brutto gemeldet. Die Verteilung der Einnahmen erfolgt durch die NSH ebenfalls brutto.
2. Die Versteuerung der Einnahmen ist durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen vorzunehmen.
3. Ändert sich der Umsatzsteuersatz für SH-Tarifangebote, so einigen sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über mögliche Ausgleichszahlungen.

### **§ 6 Kommunikation**

1. Die Vertragspartner arbeiten gemeinsam an der Verbreitung der Marke NAH.SH und an einer Vereinheitlichung der Kommunikationsstandards hinsichtlich des Gesamterscheinungsbildes des Nahverkehrsangebotes.
2. Der Arbeitskreis Kommunikation berät die NAH.SH in diesem Sinne bei der Durchführung der landesweiten Kommunikationsmaßnahmen. Im Arbeitskreis Kommunikation sind neben der NAH.SH jeweils 5 Vertreter der Aufgabenträger (Land und kommunale Aufgabenträger) und der Verkehrsunternehmen vertreten. Die Leitung des Arbeitskreises obliegt der NAH.SH. Bei ausschließlich aus dem Landesetat finanzierten Kommunikationsmaßnahmen hat das Land das Entscheidungsrecht.
3. Die Kommunikation von Tarifangeboten im SH-Tarif erfolgt nach den NAH.SH-Corporate-Design-Richtlinien entsprechend der jeweils aktuellen Version (Anlage 8). Die NSH trägt die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit. Die textliche und gestalterische Verantwortung sowie die Media- und Produktionsplanung liegen bei der NAH.SH. Veröffentlichungen im Rahmen des SH-Tarifs erfolgen nach Abstimmung zwischen den Vertragspartnern durch die NSH oder die NAH.SH. Das gilt insbesondere für Medieninformationen/Pressemitteilungen.
4. Die NSH informiert betroffene Verkehrsunternehmen und die NAH.SH schriftlich ausführlich über Tarifänderungen (z. B. Geltungszeit, Art und Gültigkeitsbereich) in der Regel mindestens drei Wochen vor Inkrafttreten der Änderung.
5. Die NSH liefert Informationen zum SH-Tarif für den Bereich „Tarif“ auf der von der NAH.SH betriebenen Internetseite [www.nah.sh](http://www.nah.sh) über eine Schnittstelle zu. Die NAH.SH ist als Betreiber der Seite berechtigt, mit Zustimmung mit der NSH Änderungen an den zu veröffentlichenden Informationen vorzunehmen.

### **§ 7 Tarifkommission**

1. Eine abgestimmte Aufgabenwahrnehmung wird durch die Tarifkommission sichergestellt. Das Gremium erfüllt Beratungs-, Lenkungs- und Kontrollaufgaben.
  - a. In folgende Prozesse ist die Tarifkommission laufend einzubinden:

## Kooperationsvertrag NAH.SH-NSH vom 01.01.2019

Preisgestaltung und –fortschreibung nach Maßgabe von § 2 Ziff. 3 und Anlage 9.

Ersatz bestehender Tarife durch den SH-Tarif gem. § 2 Ziff. 1, lit. e).

- b. Die Tarifkommission ist über folgende Maßnahmen zu informieren:

Planung eigener Tarifangebote gem. § 2 Ziff. 1, lit. f).

Auflösen vorhandener Tarifangebote gem. § 2 Ziff. 2, lit. b).

- c. Die Tarifkommission fasst abschließend Beschlüsse zu folgenden Sachverhalten:

Änderung, Ergänzung dieses Vertrages gem. § 1 Ziff. 3 sowie seine Aufhebung.

Grundlagen zur Erstellung des Berichtes über vorgeschlagene Tarifmaßnahmen gem. § 2 Ziff. 1, lit. d).

Einführung und Abschaffung von Fahrkarten des Kernsortiments oder die Veränderung ihrer wesentlichen Tarifbestimmungen gem. § 2 Ziff. 2, lit. a).

Übertragung inhaltlich vergleichbarer regionaler Tarifangebote auf weitere Geltungsbereiche oder die Änderung ihrer wesentlichen Tarifbestimmungen gem. § 2 Ziff. 2, lit. b).

Einführung des im Einvernehmen der betroffenen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen entwickelten regionalen Tarifangebots gem. § 2 Ziff. 2, lit. c).

Einführung oder Veränderung landesweiter anlassbezogener Tarifangebote gem. § 2 Ziff. 2, lit. d).

Abweichung der beabsichtigten durchschnittlichen Tarifierfassung des Kernsortiments von der Entwicklung des Preisindex um mehr als einen Prozentpunkt gem. § 2 Ziff. 3 i.V.m. Anlage 9 lit. a).

- d. Weiterhin kann die Tarifkommission selber Projekte und Maßnahmen vorgeben bzw. initiieren:

Preisbildung für neue landesweite Tarifangebote mit und ohne Netzwirkung gem. § 2 Ziff. 3 i.V.m. Anlage 9.

Vereinbarung von Pilotprojekten zur Einführung neuer Tarifangebote gem. § 2 Ziff. 4.

2. Die Tarifkommission besteht aus insgesamt 10 Mitgliedern. NSH und NAH.SH sind mit jeweils einem hauptamtlichen Mitarbeiter ihrer Organisation ständige Mitglieder in der Tarifkommission.

Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger benennen jährlich jeweils 4 Mitglieder für die Dauer von einem Jahr sowie für jedes Mitglied jeweils einen Vertreter. Mitglieder und ihre Vertreter dürfen nicht aus derselben Gesellschaft/Gebietskörperschaft kommen. Bei der Auswahl der Mitglieder müssen die Belange der Busunternehmen und der Schienenunternehmen jeweils angemessen berücksichtigt werden (zwei Mitglieder für die

Schienenunternehmen und zwei Mitglieder für die Busunternehmen). Bei der Auswahl der Mitglieder der Aufgabenträger müssen die Belange des Landes, der Kreise und kreisfreien Städte jeweils angemessen berücksichtigt werden.

3. Die Leitung der Tarifkommission obliegt der NAH.SH und der NSH gemeinsam. Die Geschäftsführung erfolgt durch die NAH.SH und die NSH im jährlichen Wechsel (ungerade Jahre NSH, gerade Jahre NAH.SH). Die Geschäftsführung bereitet die Sitzungen vor und nach (u. a. Unterlagenversand, Protokollerstellung- und Versand) und lädt zu den Sitzungen ein.
4. Eine Zustimmung der Tarifkommission liegt dann vor, wenn die Mehrheit der Mitglieder diese nach dem folgenden Quorum beschließt.
5. Für Beschlüsse ist immer eine Mehrheit von 7 von 10 Stimmen notwendig. Das Gremium ist nur dann beschlussfähig, wenn mindestens 8 Mitglieder (davon jeweils 4 der Aufgabenträger und 4 der Verkehrsunternehmen) zur Beschlussfassung anwesend sind. Ist eine Teilnahme nicht möglich, kann ein Mitglied sein Stimmrecht auf ein anderes Mitglied übertragen. Dafür ist eine unterzeichnete schriftliche Vollmacht (Telefax oder Scan genügt) erforderlich. Weiterhin ist es möglich, die Stimme im Vorfeld schriftlich (Telefax oder Scan genügt) abzugeben. In diesen Fällen zählen die übertragenen Stimmrechte bzw. die schriftlichen Stimmabgaben als Anwesenheit. Umlaufbeschlüsse sind grundsätzlich möglich.
6. Die Tarifkommission gibt sich eine Geschäftsordnung, die unter anderem Vertretungsregelungen enthält.

### **§ 8 Finanzierung der SH-Tarifeinführung**

1. Zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen werden Mehr- bzw. Mindereinnahmen, sofern diese nachweislich durch die Einführung bzw. vollumfängliche Umsetzung des SH-Tarifs entstehen, ausgeglichen.
2. Für die Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen, die vor der Unterzeichnung dieses Vertrages den SH-Tarif vollumfänglich anwenden, gelten die bis dahin gültigen Regelungen gemäß Anlage 10 (Finanzierungsrechnung alt) sowie in diesem Zusammenhang getroffenen Vereinbarungen fort. Bei flächendeckender Einführung des SH-Tarifs in 2005 entstanden Harmonisierungsgewinne, Harmonisierungsverluste und Durchtarifizierungsverluste. Saldiert ergeben diese Minder- oder Mehreinnahmen, die aus einer geänderten Tarifergiebigkeit resultieren (im Folgenden „Mehreinnahmen“ und „Mindereinnahmen“ genannt). Soweit Mindereinnahmen entstanden sind, werden diese von den jeweiligen Aufgabenträgern ausgeglichen. Die diesbezügliche Saldierung von Mehr- und Mindereinnahmen erfolgt aufgabenträgerbezogen. Einem Aufgabenträger zugeordnete Mehreinnahmen werden genutzt, um diesem Aufgabenträger zugeordnete Mindereinnahmen auszugleichen. Aufgabenträger, bei denen in der Summe Harmonisierungsgewinne entstehen, fallen aus der Finanzierungsrechnung heraus.
3. Für die Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen, die nach Unterzeichnung dieses Vertrages den SH-Tarif vollumfänglich anwenden, oder die eine Tarifentwicklung gemäß § 2 Ziff. 1 e) (Ersatz von Tarifen durch den SH-Tarif) vornehmen, entwickeln die Ver-

tragspartner eine neue Finanzierungsrechnung in Abstimmung mit den betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

### **§ 9 Datenlieferung**

1. Folgende vertriebsdatenbasierte Auswertungen werden der NAH.SH zur Weitergabe an die jeweiligen Aufgabenträger durch die NSH jährlich zur Verfügung gestellt. Die Darstellung erfolgt entsprechend Anlage 11 (Datenlieferung).

Je Aufgabenträger und nach Durchführung der Einnahmeaufteilung für den darauf bezogenen Zeitraum je Ausschreibungsnetz:

- a) Prozentuale Verteilung von Stück, Umsatz und Erlös, beförderten Personen und Personenkilometern nach Fahrausweisart,
  - b) Absolute Werte von Stück, Umsatz und Erlös, beförderten Personen und Personenkilometern nach Fahrausweiskategorien,
  - c) Verteilung der zum SH-Tarif beförderten Personen je Preisstufen,
  - d) Verteilung der zum SH-Tarif beförderten Personen je Fahrausweiskategorie (Gattung)
2. Sollten in den Verkehrsverträgen weitergehende als unter Ziff. 1 genannte Daten gefordert werden, so ist der Aufwand hierfür der NSH zu vergüten.
  3. Abweichend von Ziff. 1 können seitens der NAH.SH weitere Erlösdaten im Rahmen einmaliger und besonderer Fragestellungen oder weiterer tarifbedingter Finanzierungen angefordert werden. Soweit sich aus den übermittelten Erlösdaten unmittelbare Rückschlüsse auf einzelne Verkehrsunternehmen, Linien oder Linienbündel ziehen lassen, können Erlösdaten nur in Absprache mit den beteiligten Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden.
  4. Die NAH.SH betreibt im Rahmen des landesweiten Echtzeitinformationssystems eine Zentrale Datendrehscheibe (ZDD) für Schleswig-Holstein. Diese ist mit den ZDD der überschneidenden Verkehrsgebiete gekoppelt. Die Verkehrsunternehmen stellen die hierfür erforderlichen Echtzeitdaten zur Verfügung. Die Verwendung der Echtzeitdaten ist in separaten Verträgen geregelt.

### **§ 10 Tarifsystemplattform**

Mit Abschluss dieses Vertrages kommt zwischen den Parteien die Vereinbarung über die Tarifsystemplattform mit dem in Anlage 12 aufgeführten Inhalt zustande.

### **§ 11 Laufzeit, Kündigung, Anlagen**

1. Der Vertrag ist gültig ab 01.01.2019 und gilt unbefristet.
2. Die Kündigung dieses Vertrags durch die NSH bzw. die NAH.SH kann mit einer Frist von 6 Monaten zum Ende eines jeden Geschäftsjahres (ordentliche Kündigung) erfolgen. NSH und NAH.SH regeln mit ihren Gesellschaftern in ihren Verträgen die Kündigungsmodalitäten.

## Kooperationsvertrag NAH.SH-NSH vom 01.01.2019

3. Die nachfolgend genannten Anlagen sind in ihrer jeweils gültigen Fassung Bestandteil dieses Vertrages:

- Anlage 1: Geltungsbereich SH-Tarif  
 Anlage 2: Tarif- und Beförderungsbestimmungen SH-Tarif  
 Anlage 3: Vertriebsstandards  
 Anlage 4: Versionstermine (nachrichtlich)  
 Anlage 5: Bericht über geplante Tarifmaßnahmen  
 Anlage 6: Einnahmeaufteilungsverfahren (EAV) SH-Tarif  
 Anhang 1: Übersteigerquoten  
 Anhang 2: HVV-Anteile  
 Anhang 3: Nutzungshäufigkeiten  
 Anlage 7: Vertriebsprovisionen (nachrichtlich)  
 Anlage 8: NAH.SH-Corporate Design Richtlinie (nachrichtlich)  
 Anlage 9: Preisgestaltung  
 Anlage 10: Finanzierungsrechnung alt  
 Anlage 11: Datenlieferung  
 Anlage 12: Vereinbarung Tarifsystemplattform  
 Anlage 13: Aufgabenträger-Vertrag zum SH-Tarif (nachrichtlich)  
 Anlage 14: Satzung der NSH (nachrichtlich)  
 Anlage 15: Beschreibung und Regelungen zum SH-Tarif 2.0 (noch zu erstellen)

### § 12 Schlichtung, Gerichtsstand

- Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragspartnern über den Inhalt, die Wirksamkeit oder die Durchführung dieses Vertrags verpflichten sich die Vertragspartner, eine Kommission mit dem Ziel einer einvernehmlichen Klärung einzurichten. NSH und NAH.SH benennen je ein Mitglied. Diese einigen sich auf eine(n) unabhängige(n) Vorsitzende(n). Die Stimme der/des Vorsitzenden gibt bei Pattsituationen den Ausschlag. Sollte eine Einigung über die/den Vorsitzenden nicht zustande kommen, wird die Präsidentin/der Präsident des Oberverwaltungsgerichts Schleswig gebeten, ein(e) Vorsitzende(n) zu benennen. Scheitert die Schlichtung, steht der Rechtsweg offen.
- Gerichtsstand ist Kiel.

### § 13 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrags unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen der Vertragspartner unzumutbar wird, werden die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüll-

Kooperationsvertrag NAH.SH-NSH vom 01.01.2019

lung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

Kiel, den 01.01.2019

Stempel/Unterschrift

---

(NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH)

Stempel/Unterschrift

---

(NAH.SH GmbH)

## Anlage 6: Glossar

Begriff / Abkürzung	Erläuterung
Angebotsdimensionierung	Die Angebotsdimensionierung wird in Platzkilometer pro Einwohner und Jahr gemessen. Mit dieser Kennzahl lässt sich die Quantität des Verkehrsangebotes zwischen verschiedenen Städten vergleichen.
Auslastung	Die Auslastung eines ÖPNV-Angebotes ergibt sich aus der Division von Personenkilometern ( <i>Pkm</i> ) zu Platzkilometern ( <i>Platz-km</i> ). Sie ist eine wichtige Kennzahl für die Dimensionierung eines nachfrageorientierten Verkehrsangebotes.
CiBo	Abkürzung für Check-in/Be-out. Die aus Kundensicht aktuell präferierte Variante, um ein <i>eTicket</i> mit automatischer Fahrpreisfindung zu nutzen. Der Kunde/die Kundin checkt bei Fahrtbeginn auf seinem/ihrer Smartphone ein und wird nach Fahrtende automatisch ausgecheckt.
CiCo	Abkürzung für Check-in/Check-out. Ist die aktuell gängigste Variante, um ein <i>eTicket</i> mit automatischer Fahrpreisfindung zu nutzen. Als Medium kommt hauptsächlich das Smartphone zum Einsatz. Grundsätzlich ist CiCo aber auch mit Chipkarten möglich (dann allerdings zusätzlich mit fahrzeuggebundener Infrastruktur)
Ergiebigkeit	Die Ergiebigkeit beschreibt die Höhe der Tariferlöse. Sie kann sich entweder auf die <i>Fahrgäste</i> /die Fahrt oder auf den zurückgelegten Kilometer einer Person ( <i>Pkm</i> ) beziehen. In diesem Gutachten wird die Ergiebigkeit auf den Fahrgast bezogen.
eTarif	Abkürzung für „elektronischer Tarif“. Ein Tarif, der auf der Basis eines Check-in / Check-out Systems den Fahrpreis im Nachgang der Fahrt automatisch ermittelt und im Hintergrund abrechnet. Die Kundin/der Kunde benötigt keine Tarifkenntnisse, die Bezahlung erfolgt bargeldlos.
eTicket	Ein <i>eTicket</i> ist ein elektronischer Fahrschein. Gespeichert wird ein <i>eTicket</i> auf einem Chip. Dieser kann auf einer Chipkarte sein, einem Smartphone oder einem anderen Nutzermedium. Ein <i>eTicket</i> gibt es in der Form eines Handytickets (Abbildung des konventionellen Tarifs) oder in Form eines <i>eTarifs</i> (differenzierter Tarif, z. B. nach zurückgelegter Strecke, mit automatischer Fahrpreisermittlung)
Fahrgäste	Jede Personenfahrt wird als Fahrgast gezählt. Fahrgäste ist also ein Synonym für „Anzahl Fahrten“ und nicht zu verwechseln mit der Zahl der Kundinnen und Kunden. Diese ist in der Regel nicht bekannt, da z. B. Einzeltickets anonym erworben werden.
HL	Abkürzung für „Hansestadt Lübeck“
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH ( <a href="https://www.hvv.de/de">https://www.hvv.de/de</a> ). Gesellschafter sind die Freie und Hansestadt Hamburg, die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie die Landkreise im Hamburger Umland
Marktdurchdringung	Die Marktdurchdringung wird in Fahrgästen pro Einwohner gemessen. Sie gibt an, wie stark der ÖPNV von der Bevölkerung genutzt wird und ist insbesondere im Vergleich mit anderen Städten eine Orientierungsgröße für den Erfolg des Öffentlichen Verkehrs.
Mobilitätskosten	Mobilitätskosten ist die aggregierte Kennzahl zur Beschreibung der Wirtschaftlichkeit eines Verkehrsunternehmens. Sie gibt an, wie viel es kostet, eine Person einen Kilometer weit zu befördern. (Einheit: Cent / <i>Pkm</i> ).

Begriff / Abkürzung	Erläuterung
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH ( <a href="https://www.nah.sh/">https://www.nah.sh/</a> ). Gesellschafter der NAH.SH GmbH sind das Land Schleswig-Holstein und die 15 Kreise und kreisfreien Städte.
NSH	Die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH ist zentraler Dienstleister für die Verkehrsunternehmen, die den Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) anwenden. Gesellschafter des Unternehmens sind 33 Bahn- und Busunternehmen.
ÖPNV	Abkürzung für „Öffentlicher Personennahverkehr“
Pkm	Abkürzung für „Personenkilometer“. Wird als Kennzahl für die Verkehrsleistung verwendet. 10 Personen, die im Jahr durchschnittlich jeweils 2.000 km mit dem ÖPNV zurücklegen, erzeugen eine Verkehrsleistung von 20.000 Pkm.
Platz-km	Abkürzung für „Platzkilometer“. Mit dieser Kennzahl wird die Kapazität des ÖPNV-Angebotes bemessen. Ein Bus mit 80 Sitz- und Stehplätzen und einer Jahresfahrleistung von 150.000 km bietet beispielsweise eine jährliche Kapazität von 12 Mio. <i>Platz-km</i> .
SL	Abkürzung für „Stadtverkehr Lübeck GmbH“
SPNV	Abkürzung für „Schienenpersonennahverkehr“



► **Nr. VO/2020/09617**  
**öffentlich**

**Lübeck, 23.03.2021**

## **Vorlage** **-öffentlich-**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**5.610 - Stadtplanung und Bauordnung**

**Bearbeitung: Michael Stödter (E-Mail: michael.stoedter@luebeck.de Telefon: 122-6128)**

## **Umsetzung der im Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV empfohlenen Maßnahmen**

### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
29.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.04.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
10.05.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
18.05.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.05.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Bürgermeister wird beauftragt,
  - a. eine Quelle-Ziel-Datenerhebung zu beauftragen, die als fundierte Grundlage für eine nachhaltige Ausweitung des ÖPNV-Angebots auf starken ÖPNV-Achsen im Sinne der Verkehrswende dienen kann;
  - b. über punktuelle Verbesserungen entsprechend der Priorisierung A und B im Gutachten auf den Linien 1, 2, 7 und 9 des Stadtverkehrs Lübeck (SL) die aufgezeigten Angebotslücken schließen zu lassen;
  - c. über punktuelle Verbesserungen entsprechend der Priorisierung C im Gutachten auf der Linie 40 der Lübeck-Travemünder-Verkehrsgesellschaft (LVG) die aufgezeigten Angebotslücken schließen zu lassen sowie das Angebot auf dem Linienast zur Sudetenstraße auf der Linie 2 des Stadtverkehrs Lübeck (SL) zu verbessern;
  - d. Projekte zu unterstützen, die Lösungen für schwächere Linien im ÖPNV-Netz bieten, u. a. bedarfsgesteuert als zusätzliche On-Demand-Verkehre (LÜMO);
  - e. die im vorliegenden Gutachten vorgestellten Empfehlungen zur Busbeschleunigung im Erstellungsprozess zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zu berücksichtigen;
  - f. ein Konzept für die Umsetzung weiterer Schnellbuslinien erstellen zu lassen;
  - g. die im vorliegenden Gutachten vorgestellten Empfehlungen zur Vernetzung des ÖPNV mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln im Erstellungsprozess zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zu berücksichtigen;
  - h. entsprechend der Ergebnisse des Gutachtens eine Überprüfung der Höhe der Parkgebühren im öffentlichen Raum durchzuführen.
2. Darüber hinaus werden die Ergebnisse des Gutachtens zum Anlass genommen, kurz- bis mittelfristig im Rahmen der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV auf einen

Strategiewechsel beim ÖPNV weg von nachfrageorientierten hin zu angebotsorientierten und fahrgastgenerierenden Konzepten hinarbeiten.

### Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.203 Beteiligungscontrolling	Zustimmung
1.300 Recht	Zustimmung
2.020 Fachbereichscontrolling	Zustimmung
Stadtverkehr Lübeck GmbH	Zustimmung

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

 Ja  
 Nein- Begründung:

Die Interessen von Kindern und Jugendlichen sind von dieser Entscheidung nicht unmittelbar betroffen. Sie profitieren von Angebotsverbesserungen im gleichen Maße wie Erwachsene.

Die Maßnahme ist:

 neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

 Ja (Anlage 1)  
 Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

 Nein  
 Ja – Begründung:

Durch die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV kann die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zurückgehen.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

### Begründung:

Im Rahmen der begleitenden Politik-Arbeitsgruppe des Gutachtens zur Beurteilung der Auswirkungen und Kosten bei Veränderungen der Organisationsstrukturen, der ÖPNV-Tarife und Tarifstrukturen in der Hansestadt Lübeck (Tarifgutachten, VO/2020/09616) wurde deutlich, dass eine Anpassung der Tarife ohne flankierende Maßnahmen auf der Angebotsseite nicht zu einer wesentlichen Verbesserung der Nutzung des ÖPNV führen wird. Vor diesem Hintergrund fasste die Bürgerschaft am 26.09.2019 unter TOP 9.21.27 (VO/2019/8082-27-01) im Rahmen der Haushaltsberatungen den Beschluss, ergänzend zum Tarifgutachten ein weiteres Gutachten erstellen zu lassen, welches die Angebotsseite des hiesigen ÖPNV beleuchtet und vor allem aufzeigt, wo Takte ausgeweitet und das Liniennetz erweitert werden könnte. Dieses Gutachten wurde ebenso wie das Tarifgutachten an die mobilité Unterneh-

mensberatung GmbH & Co. KG und BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG vergeben.

Die Idee hierbei war es, Maßnahmen zur tariflichen Attraktivierung „aus einem Guss“ mit Maßnahmen zur Angebotsoptimierung zu entwickeln, um hiermit ein schlüssiges Gesamtpaket zu schnüren. Die dem Gutachter vorgegebene und konkretisierte Zielrichtung der Politik im begleitenden Workshop war eine Ausweitung des Leistungsangebotes um rund 10 % mit möglichst spezifischen Maßnahmen, die eventuell vorhandene Kapazitäts-Engpässe abbauen und Nachfragesteigerungen bewirken sollte, zusammen mit einer Erhöhung der Nachfrage durch dosierte tarifliche Maßnahmen unter Wahrung einer Defizitsteigerung bei SL innerhalb eines Rahmens von bis zu 6 Mio. Euro pro Jahr. Dieser Wert wurde vor der Corona-Pandemie festgelegt. Bei der Bewertung der empfohlenen Maßnahmen wurde angenommen, dass diese Gelder, trotz einer möglichen Defizitverschlechterung auf Grund der Pandemie, weiterhin zur Verfügung stehen.

Die Gutachter unterzogen das Angebot des Stadtverkehrs Lübeck (SL) und der Lübeck-Travemünder-Verkehrsgesellschaft (LVG) einer sog. 360-Grad-Analyse, bei der ein bundesweiter Quervergleich mit den Kennzahlen anderer deutscher Verkehrsunternehmen erfolgte. Die verwendeten Kennzahlen beziehen sich auf das Vor-Corona-Niveau. Hierbei wurde u. a. deutlich:

- die Mobilitätskosten (gemessen in Defizit pro Personenkilometer) sind mit 15,9 ct/Personenkm bei SL/LVG im Quervergleich zum deutschen ÖPNV recht hoch (bundesweiter Median bei 10,32 ct/Personenkm); die Ursache hierfür liegt in einer sehr niedrigen Auslastung der Busse von lediglich durchschnittlich 14,52 % über alle Tage (vgl. S. 10 f.);
- das Angebot von SL/LVG weist eine unterdurchschnittliche Marktdurchdringung von im Schnitt nur 94 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in und Jahr auf (im bundesweiten Mittel: 157 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr) (vgl. S. 12).

### **Zu Beschlusspunkt 1 a:**

In naher Zukunft sollen die Bemühungen intensiviert werden, der durch das Gutachten dargestellten Auslastungsproblematik im Busverkehr dergestalt zu begegnen, dass einerseits durch einen deutlichen Angebotsausbau auf den starken Linien die Fahrgastzahlen wieder auf ein stärkeres Niveau (Bezugsgröße: Modal Split zum Zeitpunkt des letzten VEP 2000) ansteigen und andererseits für schwächere Linien im Netz passgenaue Lösungen, die bedarfsgesteuert als On-Demand-Verkehre funktionieren, entwickelt werden. Die Optimierung der bestehenden Auslastung ist auch aus der Sicht des Gutachters ein wesentlicher Stellhebel für den ökologischen Beitrag, den der ÖPNV im Rahmen der aktuellen Klimaschutzdiskussionen leisten kann.

Um eine fundierte Grundlage für eine nachhaltige Ausweitung des ÖPNV-Angebots im Sinne der Verkehrswende zu erhalten, benötigen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eine aktuelle Quelle-Ziel-Datenerhebung, die zeitnah beauftragt werden sollte. Die Kosten für eine solche Erhebung liegen bei ca. 100.000 Euro. Haushaltsmittel für die Datenerhebung stehen im Produkt 547001 zur Verfügung.

### **Zu Beschlusspunkt 1 b:**

Ein erster Schritt auf dem Weg hin zu einem attraktiveren ÖPNV sind zeitnahe punktuelle Ergänzungen einiger Fahrten auf den Linien 1, 2, 7, 9, um so bestehende Taktlücken insbesondere in der Vormittagszeit zum Winterfahrplanwechsel 2021 zu schließen. Durch die Schließung dieser Taktlücken entsteht ein zusätzliches Defizit. Der Gutachter kalkuliert hier Zusatzkosten von 0,5 Mio Euro bis hin zu 0,8 Mio Euro pro Jahr. Der tatsächliche Verlustausgleich ist abhängig von dem durch die Angebotsausweitung realisierten Zuwachs an

Fahrgästen. Das Defizit ist dem Stadtverkehr in voller Höhe aus städtischen Mittel zu erstatten.

### **Zu Beschlusspunkt 1 c:**

Weitere punktuelle Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV mit geringerer Umsetzungspriorität sind das Schließen von bestehenden Taktlücken der Linie 40 in der Vormittagszeit (30-Minutentakt statt 60-Minutentakt) sowie ein Angebotsausbau beim Linienast der Linie 2 zur Sudetenstraße (30-Minutentakt statt 60-Minutentakt zwischen Sudetenstraße und ZOB). Durch diese Maßnahmen entsteht ein zusätzliches Defizit. Der Gutachter kalkuliert hier Zusatzkosten von 0,5 Mio Euro bis hin zu 0,7 Mio Euro pro Jahr. Der tatsächliche Verlustausgleich ist abhängig von dem durch die Angebotsausweitung realisierten Zuwachs an Fahrgästen. Das Defizit ist dem Stadtverkehr in voller Höhe aus städtischen Mittel zu erstatten.

### **Zu Beschlusspunkt 1 d:**

Eine Strategie im Hinblick auf On-Demand-Verkehre auf schwächeren Linien wird von SL bereits mit dem Projekt "in2Lübeck" vorangebracht, bei dem das LÜMO-Konzept auf weitere Teile des Stadtgebiets ausgeweitet werden soll. Von der Flexibilisierung des Angebots versprechen sich Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gleichermaßen auch eine moderate Steigerung der Fahrgastzahlen bei gleichzeitig geringeren lokalen Schadstoff- und Lärmemissionen aufgrund des Einsatzes von kleineren E-Fahrzeugen. Für das Projekt hat SL Fördermittel in Höhe von ca. 1,2 Mio. Euro für drei Jahre beim BMBF beantragt, um On-Demand-Maßnahmen in Lübeck zu erproben. Falls die beantragte Förderung ausbleibt, muss eine alternative Finanzierung gefunden werden, die möglicherweise aus dem Haushalt der Hansestadt Lübeck zur Verfügung gestellt werden muss.

### **Zu Beschlusspunkt 1 e:**

Die Erkenntnisse des Gutachtens zeigen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit im Busnetz von SL und LVG im Durchschnitt rund 10 % unter der Durchschnittsgeschwindigkeit vergleichbaren Verkehrsunternehmen lag – trotz Vorhandensein der langlaufenden Schnellbuslinien 30, 32, 39 und 40. Der relativ langsamen Systemgeschwindigkeit im Busnetz sollte mit dem Ausbau konsequenter Busbeschleunigung begegnet werden. Hier liegen bereits gutachterliche Ergebnisse einer umfassenden Untersuchung der Reisegeschwindigkeiten und notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung für verschiedene Schwerpunktkorridore aus 2018 vor. Besondere Relevanz hätte dies nicht nur für die bloße Reisegeschwindigkeit, sondern auch auf die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit. Auf welchen Korridoren die Busbeschleunigung als Mittel der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV eingesetzt werden soll, wird der nächste VEP klären, da die Klärung dieser Frage ganzheitlich und auch mit Blick auf die Belange des Radverkehrs, Fußverkehrs und Kfz-Verkehrs erfolgen soll. Unbenommen davon soll an den Stellen, wo Busbeschleunigungsmaßnahmen auch konfliktfrei kurzfristig möglich sind, eine Umsetzung auch schon vorher erfolgen.

### **Zu Beschlusspunkt 1 f:**

Als weiterer Baustein hin zu einem attraktiveren ÖPNV in Lübeck wird empfohlen, ein Konzept für die Umsetzung weiterer Schnellbuslinien erstellen zu lassen. Schwerpunkt hierfür sollen Stadtteile sein, die bislang weder über die Schiene noch über einen Schnellbus an das Netz des höherwertigen ÖPNV angebunden sind und entsprechend lange Reisezeiten ins Stadtzentrum aufweisen. Beispielhaft sei der Stadtteil Schlutup genannt, aus dem beim Stadtteilworkshop des Formats „LÜBECK überMORGEN“ der Wunsch nach einem Schnellbus geäußert wurde. Der Gutachter empfiehlt diesbezüglich eine separate vertiefende Un-

tersuchung und Prüfung und sieht die Notwendigkeit für ein Gesamtkonzept im Kontext Busbeschleunigung.

### **Zu Beschlusspunkt 1 g:**

Ergänzend zu den dargestellten Angebotsmaßnahmen werden durch den Gutachter weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV empfohlen, die vor allem eine stärkere Vernetzung anderer Verkehrsmittel mit dem ÖPNV im Fokus haben. Diese sind im Einzelnen:

- Einführung symmetrischer Fahrpläne/ITF, Anschlussverbesserung zwischen Bus und Bahn;
- umfassende Anschlusssicherung über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS);
- Vernetzung mit Sharingangeboten;
- Einrichtung von Mobilstationen an zentralen Standorten;
- sowie der Ausbau B&R und P&R.

Diese Aspekte fließen allesamt mit in den Prozess zum neuen VEP ein.

### **Zu Beschlusspunkt 1 h:**

Der Gutachter sieht einige Aspekte und Rahmenbedingungen in Lübeck, die „wenig ÖPNV-freundlich“ sind. Dazu zählt eine insgesamt relativ günstige Parkraumsituation für den MIV sowohl im Hinblick auf das Parkplatzangebot wie auch im Hinblick auf die Parkkosten gegenüber der ÖPNV-Nutzung. Im Bereich der Parkgebühren im öffentlichen Raum hat sich im Rahmen der Analysen des Gutachters gezeigt, dass diese in Lübeck weit (fast 50 %) unter dem Durchschnitt deutscher Großstädte liegen. Hierbei wurde der Durchschnittspreis für die 1. Parkstunde werktags im öffentlichen Raum des Innenstadtbereiches betrachtet.

Aus dieser Erkenntnis heraus sollten zeitnah die bereits beschlossenen Vorgaben zum Parkraumangebot aus dem Rahmenplan Innenstadt umgesetzt werden sowie kurzfristig eine Anpassung der Parktarife geprüft werden. Zu dieser gutachterlichen Empfehlung gibt es auch Synergien zur Neufassung der Stadtverordnung über die Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck durch den Bereich Stadtgrün und Verkehr (VO/2020/09052). Aus Sicht der Belange der Verkehrswende und des ÖPNV wird eine Anpassung der Parkgebühren ausdrücklich begrüßt.

### **Zu Beschlusspunkt 2:**

Das vorliegende Gutachten hat für den ÖPNV-Aufgabenträger den Blick für Notwendigkeiten im Angebot von SL/LVG im Hinblick auf eine Verkehrswende geschärft. Aus Sicht des Aufgabenträgers Hansestadt Lübeck sollte beim ÖPNV-Angebot ein Strategiewechsel weg von einem nachfrageorientiertem Angebot und hin zu angebotsorientierten und fahrgast-generierenden Konzepten vollzogen werden und unsere kommunalen Verkehrsunternehmen SL und LVG noch stärker als bislang in die Lage versetzt werden, den Herausforderungen und Anforderungen an eine Verkehrswende gerecht zu werden.

Entsprechend der Erkenntnisse des Gutachters weist das ÖPNV-Angebot von SL/LVG eine unterdurchschnittliche Marktdurchdringung von im Schnitt nur 94 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in und Jahr auf (im bundesweiten Mittel: 157 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr).

Zum Vergleich: Vor 20 Jahren lag diese Zahl in der Hansestadt Lübeck noch bei 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in und Jahr (Verkehrsentwicklungsplan 1999/2000).

Lübeck lag damit in der Spitzengruppe der ÖPNV-Akzeptanz mit vergleichbaren Städten. Gleichwohl ist festzustellen, dass damals mit dem sog. „Travetakt“ auch ein 10-Minutentakt auf allen wichtigen Hauptrelationen angeboten wurde. Das Angebot wurde in den beiden nachfolgenden Jahrzehnten Sparbemühungen unterzogen. Folglich weist die Hansestadt Lübeck nach Analyse des Gutachters ein unterdurchschnittliches Angebot von rund 3.200 Platzkilometern pro Einwohner:in auf (bundesweiter Durchschnitt: 3.800 Platzkilometer pro Einwohner:in).

Entsprechend ist der Modal-Split-Anteil des ÖPNV von 16 % (VEP 1999/2000) auf heute je nach Messweise rund 11 bis 12 % gesunken. Dabei verfolgte der letzte VEP eigentlich das Ziel, den Modal-Split-Anteil des ÖPNV auf 22 bis 23 % auszubauen mittels deutlicher Attraktivitätssteigerungen u. a. in Form konsequenter Busbeschleunigung.

Da in den beiden vorherigen Jahrzehnten der Fokus der Entwicklung des ÖPNV auf der Verringerung des Defizits lag, stehen Überlegungen, das Angebot spürbar zu verbessern, noch ganz am Anfang. Dies führt dazu, dass die politische Erwartung zur Angebotsausweitung mit diesem Gutachten noch nicht komplett abgearbeitet werden konnte und im ersten Schritt nur punktuelle Maßnahmen zur Angebotsausweitung (Beschlusspunkt 1 b und c) vorgelegt werden können.

Um den ÖPNV zu einem wesentlichen Träger der Verkehrswende zu machen, muss ein Prozess zur Entwicklung von weiteren Angebotsideen gestartet werden. Hierzu soll der Auftakt des neuen VEP den Startschuss geben.

Die Entwicklung des ÖPNV ist darüber hinaus ein wesentlicher Baustein der Stadtentwicklung und mit dieser untrennbar verbunden. Aus dieser Verantwortung heraus muss die strategische Planung des Angebots und der Entwicklung des ÖPNV in einem deutlich stärkeren Umfang als in den vergangenen Jahren wieder zur Kernaufgabe der Stadt werden. Auch angesichts der aufwändigen Infrastruktur, die die Stadt vorhält, sowie des hohen Instandhaltungsaufwands und Ausbaubedarfs ist der Aufgabe der strategischen ÖPNV-Planung mit Nachdruck und zwingend durch städtische Aktivitäten zu begegnen.

Die Beschlüsse haben finanzielle Auswirkungen für die Umsetzung der Beschlusspunkte 1 b und c (ab Winterfahrplanwechsel 12.12.2021). Es ist dann ein Ausgleich der Mehraufwendungen beim Stadtverkehr notwendig. Bei einer Umsetzung des Beschlusspunktes 1 b ist von Mehraufwendungen in Höhe von 750.000 Euro und bei einer Umsetzung des Beschlusspunktes 1 c ist von Mehraufwendungen in Höhe von 600.000 Euro pro Jahr auszugehen. Die finanziellen Mittel werden im Produkt 547001 ÖPNV im Zuge der Haushaltsplanung 2022 geordnet bzw. sind für 2021 zusätzlich zu ordnen.

#### **Anlagen:**

- 1 – Finanzielle Auswirkungen
- 2 – Abschlussdokumentation Nachhaltige Ausweitung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck

Senatorin Joanna Hagen

Bereich:5.610

Anlage zur Vorlage vom 23.03.2021

Produkt:547001 - Aufgabenträger ÖPNV

VO-Nr.: VO/2020/09617

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2021	2022	2023	2024
Erträge				
Aufwendungen	-146.000,00	-1.350.000,00	-1.350.000,00	-1.350.000,00
Saldo Ergebnisplan	-146.000,00	-1.350.000,00	-1.350.000,00	-1.350.000,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-146.000,00	-1.350.000,00	-1.350.000,00	-1.350.000,00
Saldo Finanzplan	-146.000,00	-1.350.000,00	-1.350.000,00	-1.350.000,00

2021	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	100.000,00	100.000,00	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen	46.000,00	46.000,00	Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	X	X	X	X
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
2021			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	547001 000 5431009	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Gutachten	-100.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	547001 000 5315000	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuschüsse an verb. Unternehmen	-46.000,00
		<b>Saldo Ergebnisplan</b>	<b>-146.000,00</b>
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	547001 000 7431009	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Gutachten	-100.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	547001 000 7315000	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuschüsse an verb. Unternehmen	-46.000,00
		<b>Saldo Finanzplan</b>	<b>-146.000,00</b>

Dokumentation

# Nachhaltige Ausweitung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck



Hansestadt LÜBECK 

## Auftraggeber

Freie und Hansestadt Lübeck  
FB 5 Planen und Bauen  
Der Bürgermeister  
Mühlendamm 10-12  
23552 Lübeck

Ansprechpartner:  
Oliver Bahr  
+49 451 122-5908  
oliver.bahr@luebeck.de

Michael Stödter  
+49 451 122-6128  
michael.stoedter@luebeck.de

## Bearbeitung

BSL Transportation Consultants  
GmbH & Co. KG  
Cölln Haus | Brodschangen 3-5  
20457 Hamburg  
www.bsl-transportation.com

Projektleiter und zentraler Ansprechpartner:  
Dr. Knut Petersen  
+49 40 2263670 - 22 | k.petersen@bsl-  
transportation.com

Weitere Mitglieder des Projektteams:  
Dr. Stefan Strobel (Senior Advisor)

mobilité Unternehmensberatung  
GmbH & Co. KG  
Schildergasse 120  
50667 Köln  
www.mobilite.de

Dr. Hendrik Koch (Project Manager)

## Inhaltsverzeichnis

---

1. Einordnung und Zielsetzung der Untersuchung der Angebotsseite .....	3
2. Vorgehensweise .....	5
3. Selbsteinschätzung der Handlungsbedarfe.....	7
4. Ganzheitliche Analyse des Angebots (360 Grad Analyse).....	9
5. Differenzierte Analyse der Nachfrageorientierung des Angebots .....	20
5.1 Linienanalyse.....	21
5.2 Tagesarten-Analyse.....	23
5.3 Tageszeitenanalyse (Montag- Freitag).....	26
5.4 Differenzierte Überlastungsanalysen.....	29
6. Ableitung eines des Maßnahmen-Paketes auf der Angebotsseite .....	31
7. Darstellung der Maßnahmenempfehlungen.....	33
7.1 Übersicht Ergebnisse und Zusammenfassung der Bewertung .....	33
7.2 Detailergebnisse der Maßnahmenempfehlungen .....	35
7.2.1 Maßnahmen zu Taktverdichtung.....	35
7.2.2 Maßnahmen zu Linienverlängerung .....	37
7.2.3 Maßnahmen zu Busbeschleunigung .....	38
7.2.4 Fokus On Demand Verkehr .....	40
7.2.5 Sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen.....	42
7.2.6 Einführung einer Straßenbahn .....	44
8. Summary: Gesamteinschätzung der Maßnahmen im Bereich Angebot / Tarif .....	45

---

Anlage 1: Registrierte Haltestellenabfahrten (Q4 2019) Montag-Freitag

Anlage 2: Detaillierte Darstellung der einzelnen Korridore

Anlage 3: Maßnahmen zur Taktverdichtung

Anlage 4: Maßnahmen zur Busbeschleunigung

Anlage 5: Sonstige Maßnahmen

Anlage 6: Glossar

Anlage 7: Projektsteckbrief

---

## 1. Einordnung und Zielsetzung der Untersuchung der Angebotsseite

<i>Ausgangssituation und Zielsetzung der Stadt</i>	Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck möchte den ÖPNV in der Stadt substantiell fördern und nachhaltig verbessern. Die Stadt hat dazu ein Gutachten in Auftrag gegeben, das die tariflichen Möglichkeiten in diesem Sinne erarbeiten sollte.
	Im Rahmen einer Auftragsergänzung wurde dann beschlossen, innerhalb eines Zusatzgutachtens auch die Angebotsseite zu beleuchten.
<i>Konkretisierung der Ziele</i>	Zielsetzung dieses gemeinsamen Vorgehens auf der Tarif- und Angebotsseite ist die Steigerung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV in der Freien und Hansestadt Lübeck. Dazu sollten eben nicht nur tarifliche Maßnahmen zur Erhöhung der Nachfrage (auf „Vor-Corona-Niveau“), sondern auch Anpassungen des vorhandenen Verkehrsangebotes angedacht werden. Insgesamt soll durch ein kombiniertes Maßnahmenpaket eine deutliche Steigerung des heutigen Modal-Split-Anteils des ÖPNV erreicht werden – und dies nicht erst in ferner Zukunft.
<i>Beratungsauftrag</i>	Dazu sind BSL und mobilité im Rahmen einer Auftragsergänzung beauftragt worden, gemeinsam in einer Arbeitsgruppe mit Vertretern und Vertreterinnen von SL und der Verkehrsplanung der Hansestadt Lübeck, <b>Ansatzpunkte für eine nachhaltige Verbesserung des ÖPNV Angebotes</b> in Lübeck zu erarbeiten.
<i>Umfassende Analyse der Ausgangssituation durch 360 Grad Betrachtung</i>	Die Arbeiten sollten dabei im Rahmen eines pragmatischen Ansatzes auf einer möglichst analytischen Datengrundlage der vorhandenen Angebots- und Nachfragestrukturen aufsetzen. Grundlage sollten im Wesentlichen bereits vorhandene Daten sein. Eigene Primärdatenerhebungen sind weder gewollt noch geplant oder im Beratungsumfang machbar gewesen. Die Auftragsvergabe erfolgte noch in der „Vor-Corona“ Zeit, so dass im Laufe des Projektes verabredet wurde, die teilweise sehr einschneidenden „Corona-bedingten“ Veränderungen bei den Analysen nicht zu berücksichtigen, weil diese ein sehr volatiles und hoffentlich nicht langfristig prägendes Bild abgeben. Die Gesamtergebnisse müssen daher sicher noch einmal daraufhin überprüft werden, wie sie mit absehbaren langfristigen Wirkungen zusammenpassen.
<i>Einbezogene Vorschläge</i>	Die Entwicklung des Verkehrsangebotes muss sich mittel- und langfristig immer an der tatsächlichen oder erwarteten Nachfrage orientieren. Hierzu muss wiederum auch die Tarif- und Ticketpreisgestaltung miteinbezogen werden. Darum war es sinnvoll, zunächst die Ausgangssituation des Lübecker ÖPNV im Rahmen einer „360-Grad-Betrachtung“ umfassend einzubeziehen.
<i>Rahmenbedingungen und Grenzen der Analyse</i>	Ebenso einbezogen wurden die vorhandenen Ansatzpunkte aus den Stadtteilkonferenzen, des Beteiligungsformats „Lübeck übermorgen“, aus dem Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) sowie alle Ideen der Beteiligten, die im Rahmen der Workshops und Einzelgespräche erarbeitet wurden.
	Dabei ist allen Beteiligten sehr klar, dass im Zuge dieses ergänzenden Gutachtens weder budget- noch zeitmäßig eine neue Gesamtkonzeption des ÖPNV-Leistungsangebotes der Stadt oder zusätzliche Datenerhebungen machbar gewesen sind noch eine Detaildiskussion einzelner Maßnahmen möglich war. Die hier betrachteten Aspekte zur Angebotsverbesserung sind daher nur als ein Teil der strategischen Optionen zur Verbesserung des städtischen ÖPNV zu verstehen und

im Wesentlichen abhängig von den verfügbaren heutigen Datenbeständen und dem aktuellen orts- und marktbezogenen Fachwissen der Kollegen:innen von SL und der Verkehrsplanung der Hansestadt Lübeck über den aktuellen Markt und seine spezifischen Mobilitätsbedürfnisse.

Insgesamt sollen die hier gemeinsam mit SL und den Verkehrsplanenden der Hansestadt Lübeck erarbeiteten Ergebnisse konkrete Hilfestellungen für die Priorisierung und das Austarieren der tariflichen und angebotsseitigen Maßnahmen bieten.

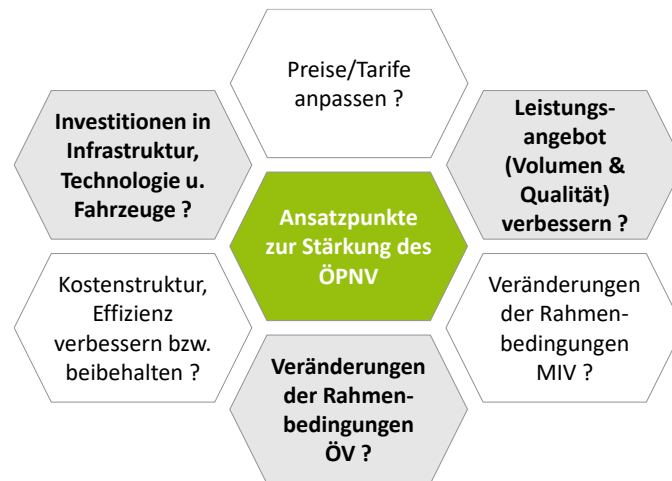


Abbildung 1: Fokussierte grundsätzliche Ansatzpunkte (fett = relevante Aspekte).

Die hier vorgestellten Empfehlungen beruhen somit auf allen verfügbaren Konzepten sowie auf der bestmöglichen Datenlage, die als Basis der eigenen Analysen dient. Sie wurden gemeinsam und systematisch im Kreis der Experten:innen diskutiert und sind für den Entscheidungs-Workshop mit der Politik bewertet, priorisiert und aufbereitet worden.

#### Zielsetzung der Maßnahmen

Das erwartete Ausmaß der Verbesserungen des Leistungsangebotes für die Hansestadt Lübeck wurde im Rahmen eines Workshops (vgl. Tab.2, S. 17 des Tarifgutachtens) mit der Politik diskutiert, vorab eingeschätzt und an folgenden **Eckpunkten** fixiert:

- Wesentliche Erwartungshaltung an die Maßnahmenkonzeption ist die Erhöhung des Modal Split zugunsten des ÖPNV um bis zu 20% (nicht 20%-Punkte)
- Dazu soll einerseits das Leistungsangebotes mit möglichst spezifischen Maßnahmen um rund 20 % ausgeweitet werden
- dabei auch eventuell vorhandene Kapazitäts-Engpässe abgebaut und entsprechende Nachfragesteigerungen bewirkt werden
- sowie die Erhöhung der Nachfrage durch dosierte tarifliche Maßnahmen erhöht werden.
- Andererseits soll die Defizitsteigerung begrenzt werden und sich innerhalb eines Rahmens von bis zu 6 Mio. Euro p.a. (Kostensteigerung höher, da auch zusätzliche Erlöse erwartbar sind) bewegen.

- in dem die vorgeschlagenen Tarifmaßnahmen mit ihren defiziterhöhenden Nettoeffekten auch noch berücksichtigt werden müssen.

Die hier erarbeiteten und vorgestellten Empfehlungen decken die wesentlichen Aspekte der Angebotsgestaltung ab, entsprechen den Vorgaben des fokussierten Arbeitsauftrages und sind durch die Online-Befragung Mitte Mai noch einmal erhärtet worden.

## 2. Vorgehensweise

### *Umfang der geplanten Arbeiten*

Um eine Steigerung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck zu erreichen, ist das gemeinsame Vorgehen der Kurz-Analyse auf der Angebotsseite in drei Abschnitte gegliedert, die sich um drei bis vier gemeinsame Workshops gruppieren.

### *Erster Abschnitt*

In einem ersten Abschnitt ging es darum, eine möglichst **gute datenseitige analytische Ausgangsbasis** für die strategische Bewertung der Angebotsseite zu schaffen. Dazu haben wir alle heutigen Leistungsangebote mit den entsprechenden Nachfragestrukturen auf Basis der aktuellen, bestmöglich verfügbaren Daten (letztes Quartal 2019) zusammengeführt. Diese wurden im Rahmen eines Workshops mit SL und der städtischen Verkehrsplanung abgestimmt und als Grundlage für die Bewertung der Angebotsausweitung aufbereitet.

### *Zweiter Abschnitt*

In einem zweiten Arbeitsschritt haben wir die **strategische Ausgangssituation des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck** insgesamt dargestellt. Hierbei wurde auch die Auslastungssituation im Zuge unserer Smart Capacity Analyse zusammenfassend dargestellt, sowie durch eine 360 Grad Analyse abgerundet und anschließend im Quervergleich betrachtet. Abschließend wurde eine Selbsteinschätzung „der Politik“ bezüglich des Handlungsbedarfs aufgeführt.

### *Dritter Abschnitt*

Schließlich haben wir im dritten Arbeitsschritt alle detaillierten **Ideen und Ansatzpunkte auf der Angebotsseite** erhoben und innerhalb des erarbeiteten Bewertungsrasters gemeinsam eingeordnet und zusammenfassend dargestellt. Im Ergebnis haben wir somit eine **konkrete Maßnahmenliste** zur Diskussion gestellt, deren Elemente aus Sicht der Arbeitsgruppe (bestehend aus SL und städtischer Verkehrsplanung) sowie BSL und mobilité sinnvoll sind und nun politisch entschieden werden müssen.



Abbildung 2: Übersicht des Vorgehens im Rahmen des Kurz-Gutachtens.

Alle konkreten Maßnahmenvorschläge wurden gemeinsam mit den Experten:innen von SL und HL wie folgt erarbeitet und abgestimmt: Wir haben dabei stets ein Höchstmaß an Gemeinsamkeit gesucht.

*Ableitung und Vor-Bewertung der Maßnahmen*

Alle einzelnen Maßnahmenvorschläge aus allen vorliegenden Analysen und Ansätzen (inkl. RNVP, Stadtteilkonferenzen und Gutachten usw.) zum Handlungsbedarf sind herausgefiltert und zusammengestellt worden. Daraufhin wurden eine Einordnung und Vorbewertung verkehrlicher und ökonomischer Effekte der spezifischen Maßnahmen (soweit möglich) im Vorweg durchgeführt.

*Experten:innen - Workshop*

In einem Experten:innen Workshop sind dann alle einzelnen Maßnahmenvorschläge mit der HL und SL diskutiert, bewertet im Hinblick auf die Zielerreichung priorisiert und im Hinblick auf die Umsetzbarkeit eingeschätzt worden. Dabei sind auch weitere Annahmen, Maßnahmen und Ansatzpunkte ergänzt worden.

*Ergebnis – Workshop mit der Politik*

Ergebnis ist eine zusammenfassende und vergleichende Gegenüberstellung der möglichen Maßnahmen in einer „Empfehlungsliste“. Dabei werden die gesammelten Maßnahmen inkl. Bewertungen der Politik vorgestellt und die Empfehlungen zur Diskussion gestellt.

### 3. Selbsteinschätzung der Handlungsbedarfe

Vor der von uns durchgeführten 360 Grad-Analyse haben die Teilnehmenden des Politik-Workshops die Möglichkeit erhalten, die gegebene Ausgangssituation und die wesentlichen Handlungsbedarfe im Rahmen einer Selbsteinschätzung zu dokumentieren. Verwendet wurde hierzu eine Skala von 1 = sehr niedrig bis 5 = sehr hoch. Als Basis dienen die Ergebnisse von 11 Teilnehmenden. Es sollte dabei vor der analytischen Darstellung der Ausgangssituation der subjektiv wahrgenommene Handlungsbedarf in der Hansestadt Lübeck für die Inhalte in den folgenden drei Bereichen

- Leistungsausbau und Angebotsstruktur,
- Angebotsqualität
- und Push-Maßnahmen des bzw. für den Lübecker ÖPNV vorab eingeschätzt und bewertet werden.

Die Ergebnisse der Umfrage im Bereich **Leistungsausbau und Angebotsstruktur** (Abbildung 3) zeigten, dass aus Sicht der Befragten beim Ausbau von LüMo/On Demand Angeboten in Lübeck der größte Handlungsbedarf besteht. Auch bei der Verdichtung der Takte auf bestehenden Linien, der Verbesserung von Liniendichte/Erweiterung des Streckennetzes und der Verkürzung der Reisezeiten sahen die Teilnehmenden einen hohen Handlungsbedarf.

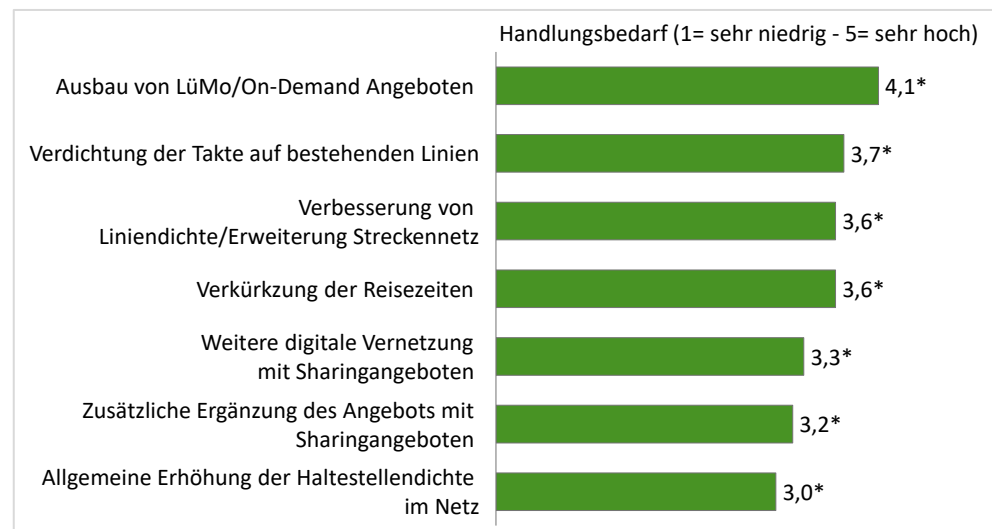


Abbildung 3: Bewertung des Handlungsbedarfs im Bereich **Leistungsausbau und Angebotsstruktur** des Lübecker ÖPNV. (\*Arithmetisches Mittel)

Im Bereich der **Angebotsqualität** (Abbildung 4) hatte die Optimierung der Anschlusssicherung über digitale Systeme den größten Handlungsbedarf gezeigt, dicht gefolgt von der Optimierung der Anschlussverknüpfung Bus-Bahn. Weiter wurde ebenfalls die Verbesserung der Anschlussqualitäten im Bus-Netz hoch bewertet.

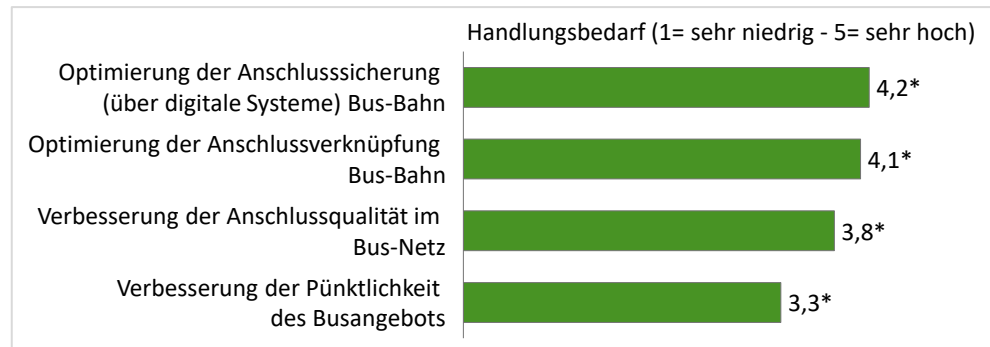


Abbildung 4: Bewertung des Handlungsbedarfs im Bereich **Angebotsqualität** des Lübecker ÖPNV. (Arithmetisches Mittel)

Der größte Handlungsbedarf im Bereich der **Push-Maßnahmen** (Abbildung 5) besteht nach Ansicht der Befragten im Bereich des Parkraummanagements. Auch die Einrichtung von Mobilstationen, weitere B+R, P+R Angeboten an zentralen Standorten bzw. Haltestellen und die Maßnahmen zur Busbeschleunigung wurden als wichtige Handlungsfelder angesehen.

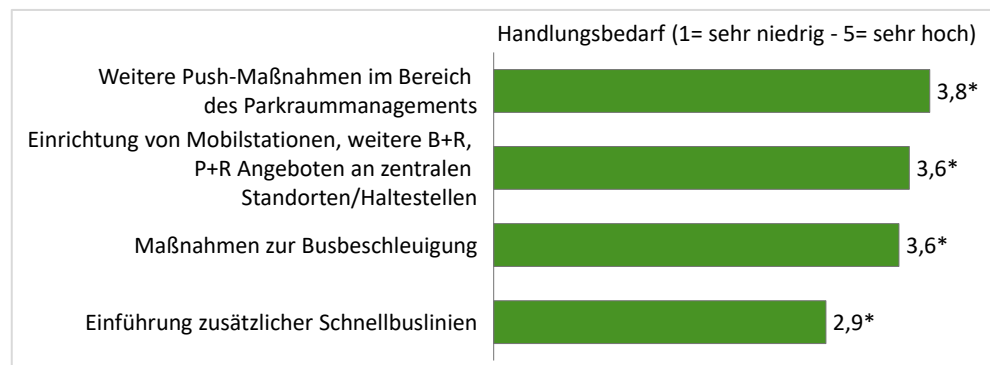


Abbildung 5: Bewertung des Handlungsbedarfs der Push-Maßnahmen für den Lübecker ÖPNV. (\*Arithmetisches Mittel)

Die offenen Fragen zum weiteren Handlungsbedarf gaben teilweise zusätzliche Hinweise auf **kurzfristige** Veränderungen des Leistungsangebotes (**Fett = Fokusverkehrliches Angebot**).

- Umsteigemöglichkeiten Kaufhof Linie 11 auf 5 gewährleisten
- **Verdichtung der Takte zwischen 7 und 8 Uhr unter der Woche**
- **Gewerbegebiete besser erschließen**
- **Bahnhaltepunkte besser anbinden**
- **Neue Teil-Linien in die Altstadt z.B. Jürgen-Ring Kanalstraße mit E-Bussen**
- **Vernetzung von Bustakten mit Flugzeiten in den Tagesrandzeiten<sup>1</sup>**
- **Mehr Verknüpfungspunkte mit der Schiene (Bahnhaltepunkte)**

<sup>1</sup> falls die Etablierung von Linienflugverkehr in Lübeck gelingt

- **Reaktivierung des SPNV nach Lübeck /Nutzung von bestehendem, stillgelegtem Schienennetz**
- **Busverkehr auf Bestellung**

#### 4. Ganzheitliche Analyse des Angebots (360 Grad Analyse)

Um das Angebot des Stadtverkehr Lübeck insgesamt einordnen und bewerten zu können, haben wir zunächst eine benchmarkorientierte Analyse auf Basis unserer ÖPNV-Datenbank genutzt.

Dabei wurden die Daten des Lübecker Stadtverkehrs aus dem **Wirtschaftsjahr 2018** den entsprechenden Daten einer Vergleichsgruppe von **38 größeren ÖPNV-Unternehmen in Deutschland** gegenüber gestellt und mit den wichtigsten Kennzahlen in zehn Kategorien systematisch bewertet.

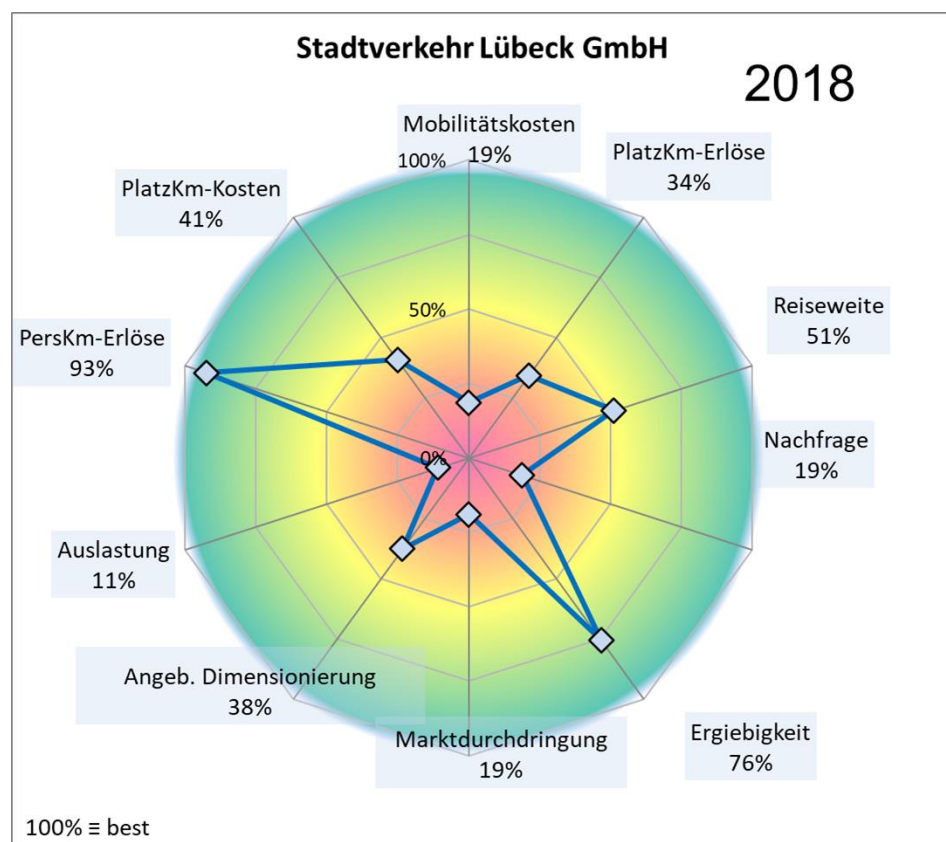


Abbildung 6: Einordnung der relativen Lage der Stadtverkehr Lübeck GmbH in der Peergroup.



Abbildung 7: Einordnung der absoluten Lage der Stadtverkehr Lübeck GmbH in der Peergroup.

Einheit Kennzahl	SV	Abweichung	Median
[Cent/km] Mobilitätskosten	15,89	[Red bar]	10,32
[Cent/km] PlatzKm-Kosten	6,38	[Red bar]	6,11
[Cent/km] PersKm-Erlöse	28,09	[Green bar]	24,14
[%] Auslastung	14,52%	[Red bar]	18,35%
[km/EW] Angeb. Dimensionierung	3.167	[Red bar]	3.757
[#] Marktdurchdringung	94	[Red bar]	157
[Cent/FG] Ergiebigkeit	138	[Green bar]	113
[km/EW] Nachfrage	460	[Red bar]	733
[km/EW] Reiseweite	4,9	[Green bar]	4,9
[km/EW] PlatzKm-Erlöse	4,1	[Red bar]	4,3

worst      mid      best

Abbildung 8: Vergleich der Kennzahlen der Stadtverkehr Lübeck GmbH mit dem Median der Peergroup.

Hohe  
Mobilitätskosten

Insgesamt waren die **Mobilitätskosten (Defizit pro Personenkm)** mit **15,9 ct/Personenkm** in Lübeck im Quervergleich zum deutschen ÖPNV **recht hoch** (Basis 2018). Die Ursachen sind nicht auf der Wirtschaftlichkeitsseite der SL zu suchen, denn deren **Kosten pro produziertem und angebotenen Platzkm** waren mit rund 6,38 Ct/Platzkm auf einem durchschnittlichen Niveau. Die erzielten **Erlöse pro Fahrgast und pro Platzkm** waren in Lübeck sogar auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Niedrige  
Auslastung

Die Ursache der hohen spezifischen Mobilitätskosten sind vielmehr in der **niedrigen Auslastung** von knapp unter 15 % begründet, die sich in den letzten Jahren nur marginal verbessert hat. Diese Auslastung lag 2018 insgesamt rund 5

Prozentpunkte und damit rund 30 % recht deutlich unter dem Durchschnitt der deutschen Verkehrsunternehmen, die einen Wert knapp unter 20 % erreicht haben. (Die stichprobenartigen Analysen unserer Detailanalysen im Jahr 2019 zeigten ähnliche Werte.)

Die Gründe dieser niedrigen Gesamtauslastung sind aus unserer Sicht nicht darin zu suchen, dass es in Lübeck keinen kommunalen Schienenverkehr gibt. Denn die rein städtischen Busverkehrsunternehmen im VDV haben durchaus höhere Auslastungen aufgewiesen als alle VDV-Mitgliedsunternehmen insgesamt. Die Gesamtauslastung der 386 VDV-Unternehmen hat zwar während der letzten Jahre tendenziell leicht abgenommen, liegt aber im Jahr 2018 im Durchschnitt immer noch leicht unter 20% (Abbildung 9).

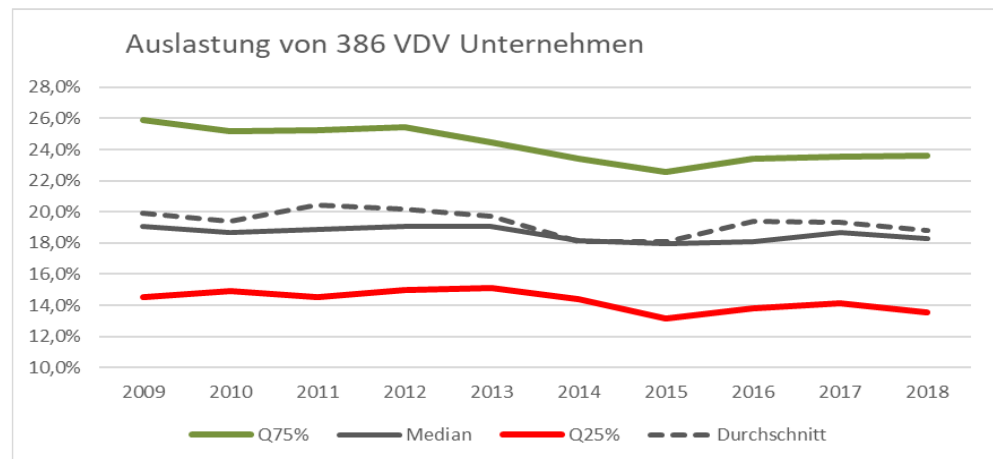


Abbildung 9: Auslastungsentwicklung der VDV Unternehmen insgesamt von 2009 bis 2018.

Die Gesamtauslastung der **reinen Bus-Unternehmen im VDV** liegt sogar deutlich höher als die Gesamtauslastung in VDV (Abbildung 10).

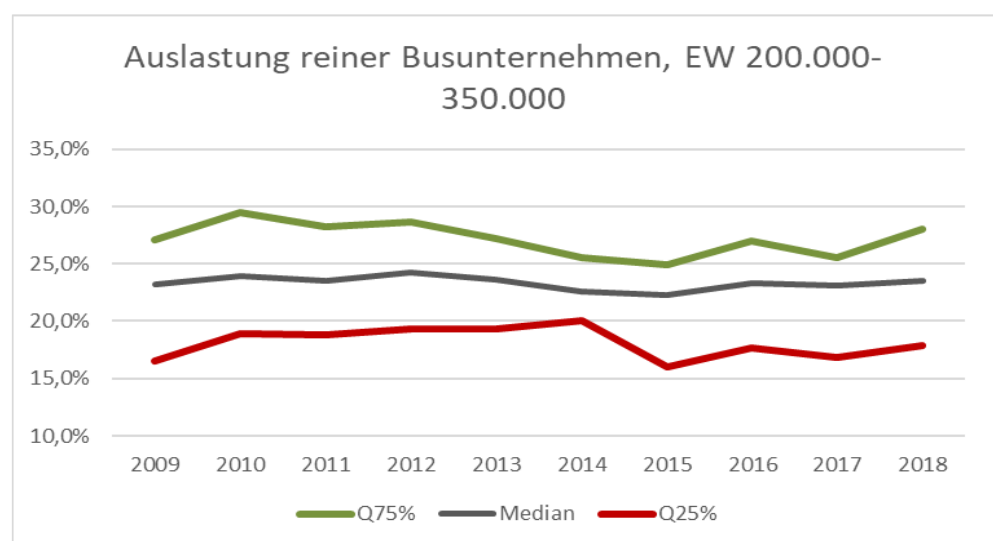


Abbildung 10: Auslastungsentwicklung der Bus-Unternehmen insgesamt von 2009 bis 2018.

*Unterdurchschnittliches Platzangebot*

Die niedrige Auslastung in Lübeck ist aus unserer Sicht vielmehr das Ergebnis eines **unterdurchschnittlichen Platzkilometer-Angebotes pro Einwohner:in** auf der einen, und einer stark **unterdurchschnittlichen Nachfrage** auf der anderen Seite.

Auf der Angebotsseite hat sich gezeigt, dass das **Platzangebot pro Einwohner:in** in Lübeck im Quervergleich zum deutschen ÖPNV mit rund 3200 Platzkm pro Einwohner:in im Jahr 2018 eher **unterdurchschnittlich dimensioniert** gewesen ist. Im Durchschnitt wurden mit knapp 3800 Platzkm pro Einwohner:in den Vergleichsunternehmen fast **19 % mehr Platzkm** angeboten.

*Niedrige Nachfrage*

Die Nachfrageseite zeichnete sich durch besonders **niedrige Personenkilometer pro Einwohner:in** (37% unter dem Durchschnitt) und mit nur rund **94 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in** (42% unter dem Durchschnitt) ebenso durch eine sehr niedrige Fahrtenhäufigkeit aus. (Noch im VEP aus dem Jahr 1999 zählte Lübeck mit rund 200 Fahrten pro Einwohner und Jahr noch zur Spitzengruppe vergleichbarer Städte, vgl. Abb. 16)

*Zentrales Problem: Niedrige Nachfrage*

Hier liegt aus unserer Sicht das größte Problem für die niedrige Auslastung und die relativ hohen Mobilitätskosten in Lübeck. Die zentrale Frage für den Lübecker Nahverkehr ist also darin zu sehen, warum die Nachfrage so niedrig ist.

*Mögliche Ursachen*

Eine **Ursache** ist neben den preisseitigen Gründen möglicherweise darin zu sehen, dass einzelne Angebotsaspekte und Rahmenbedingungen für den Nahverkehr gegenüber dem Individualverkehr wenig ÖPNV-freundlich sind. Dazu zählen vordringlich teilweise unattraktive Reisezeiten – insbesondere im Vergleich gegenüber dem PKW-Verkehr – sowie zusätzlich eine insgesamt relativ günstige Parkraumsituation für den MIV sowohl im Hinblick auf das Parkplatzangebot wie auch im Hinblick auf die Parkkosten gegenüber der ÖPNV Nutzung.

*Niedrige Fahrplangeschwindigkeit*

In der nachstehenden Grafik (Abbildung 11) wird zum Beispiel deutlich, dass schon die **durchschnittliche Fahrplangeschwindigkeit** in Lübeck mit 20,32 Nutzenkilometer pro Fahrplanstunde im Quervergleich mit zehn mittelgroßen deutschen Städten relativ niedrig liegt. Einzelne Linien weisen in Lübeck noch deutlich niedrigere Geschwindigkeiten auf.

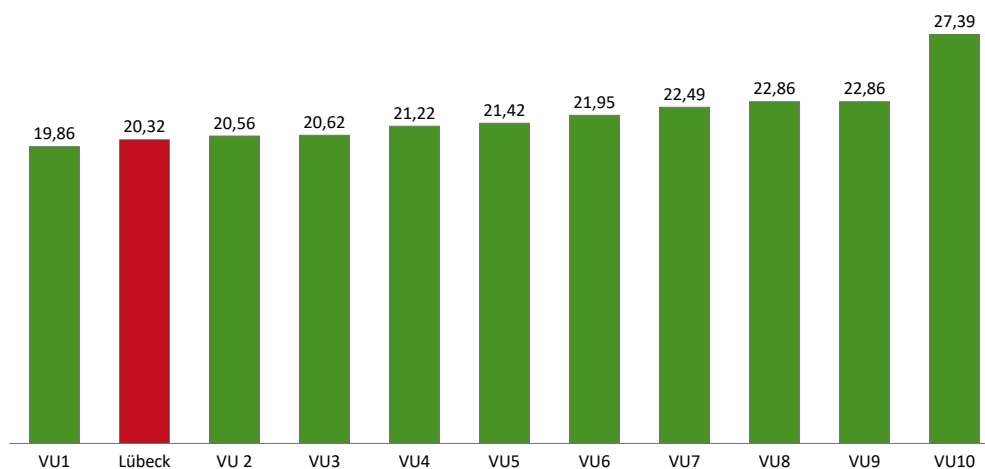


Abbildung 11: Reisegeschwindigkeit Bus (Nutzenkilometer/Fahrplanstunde) im Vergleich 10 deutscher Verkehrsunternehmen.

### Geschwindigkeits- analysen

In einer umfassenden Analyse von Geschwindigkeit und Pünktlichkeit im Jahr 2018 wurde das Thema bereits umfassend untersucht und dabei bereits sehr konkrete streckenbezogene Maßnahmen zur Busbeschleunigung für Lübeck definiert (Abbildung 12: Empfohlene Strecken zur Busbeschleunigung (Gutachten 2018)). Die folgende Abbildung zeigt die Handlungs-Schwerpunkte im Überblick. Die einzelnen Maßnahmen werden im Rahmen der Gesamtbewertungen mit aufgenommen und hinsichtlich ihrer Gesamtbedeutung für die hier untersuchte Zielstellung diskutiert, priorisiert und im Hinblick auf die Umsetzbarkeit von der Arbeitsgruppe aktuell eingeschätzt.

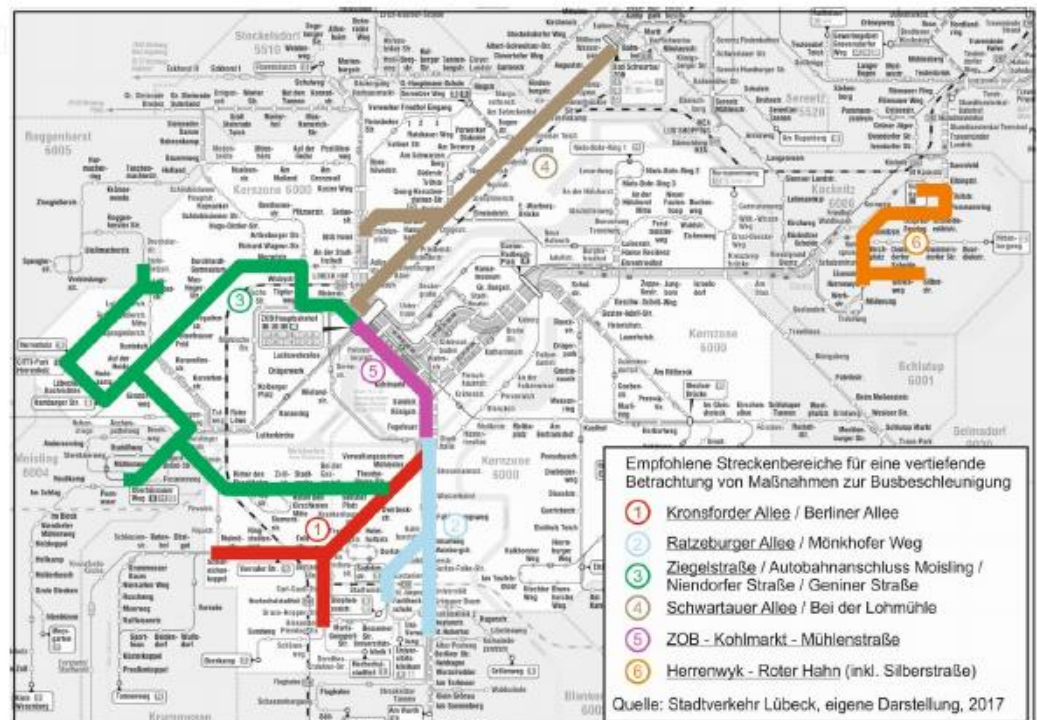


Abbildung 12: Empfohlene Strecken zur Busbeschleunigung (Gutachten 2018).

### Analyse Parkgebühren

Auch im Bereich der **Parkgebühren im öffentlichen Raum** hat sich im Rahmen unserer Analysen gezeigt, dass diese in Lübeck weit (fast 50%) unter dem Durchschnitt deutscher Großstädte liegen.

Hierbei wurde der Durchschnittspreis für die 1. Parkstunde, werktags im öffentlichen Raum des Innenstadtbereiches betrachtet. Die Preise wurde im Rahmen einer eigenen aktuellen Recherche ermittelt und sind auf dem Stand von 2020. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Ergebnisse im Einzelnen. Für Lübeck wurde ein Durchschnittspreis für 13 Parkplätze im öffentlichen Raum (auf Basis der Daten von [www.parken-luebeck.de](http://www.parken-luebeck.de)) einbezogen.

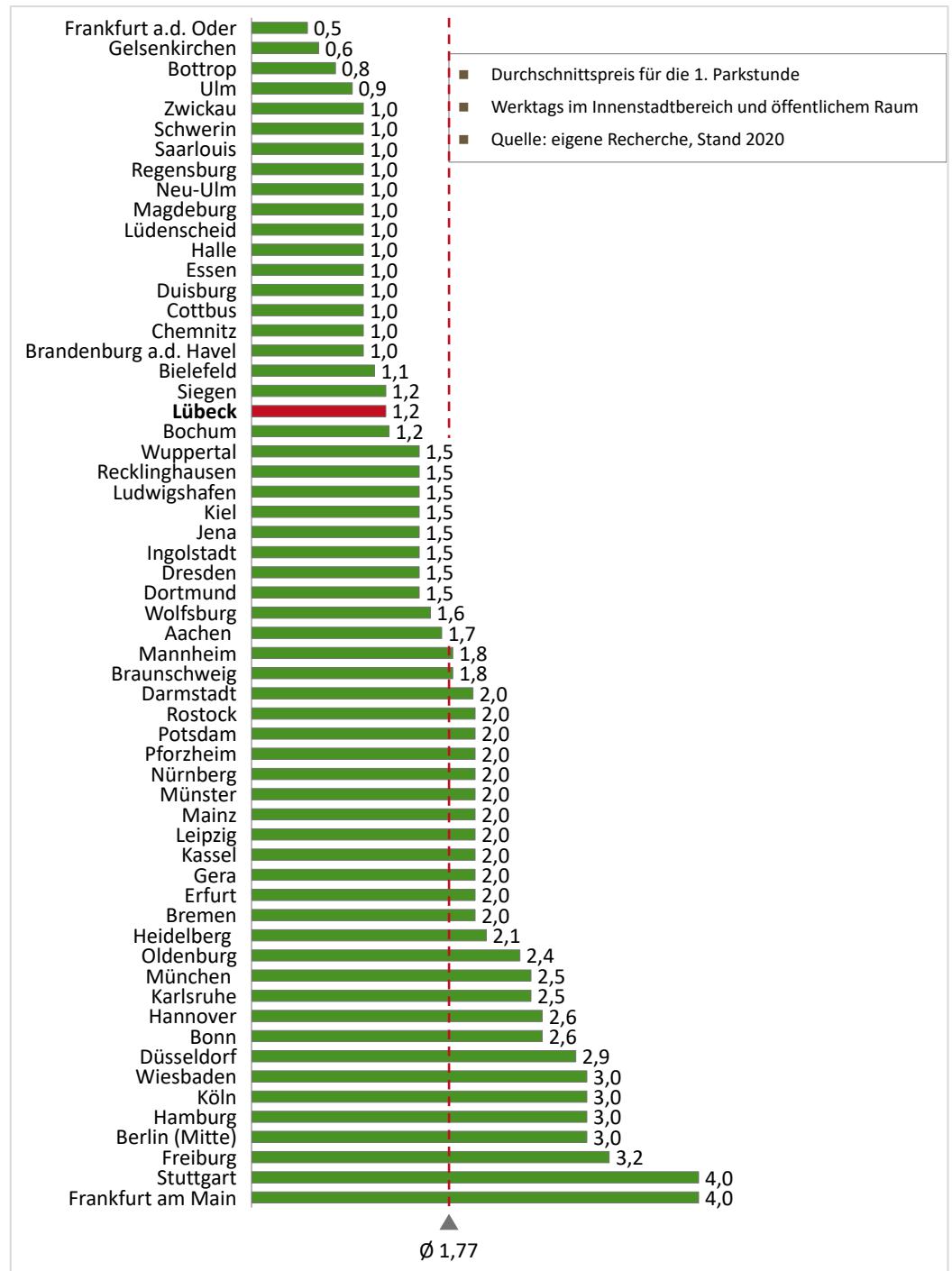


Abbildung 13: Durchschnittliche Parkgebühren öffentlicher Parkplätze ausgewählter deutscher Städte (€/h).

Niedriger  
Modal Split

Beim **Modal Split** zeigt sich in Lübeck nach der neuesten MID Studie mit einem ÖV Anteil von 10,9 % ein unterdurchschnittlicher Wert.

Dieser Wert lag in mittelgroßen Städten im deutschen Nahverkehr rund 25 % höher bei etwa 13,6 % (Das sind Werte, die Lübeck selbst vor rund zwanzig Jahren noch deutlich überschritten hat und selbst diese noch deutlich weiter steigern wollte.).

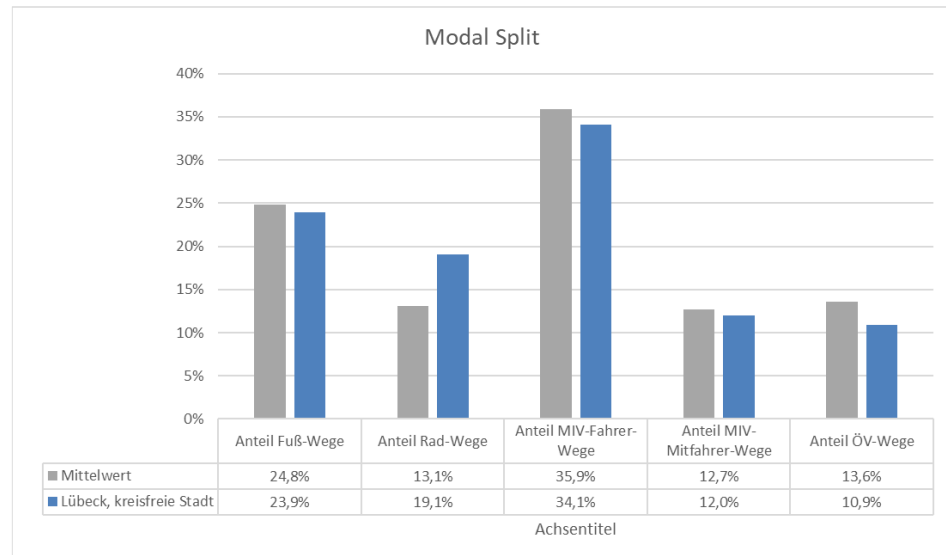


Abbildung 14: infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland - Ergebnisse der regionalstatistischen Schätzung (im Auftrag des BMVI).

Sehr hoher  
Radanteil

Der detaillierte Quervergleich mit allen anderen beteiligten kreisfreien Städten mit 200.000 bis 750.000 Einwohner:innen zeigt dabei, dass dem unterdurchschnittlichen ÖV-Anteil in Lübeck ein **sehr hoher Radanteil** bei den Wegen gegenübersteht, der mit über 19% deutlich über dem Durchschnitt von ca. 13% in den anderen Städten liegt.

In einer gemeinsamen Betrachtung von Fahrrad und ÖPNV liegen die Werte in Lübeck also mit rund 30 % gegenüber rund 26,1 % auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Überdurchschnittlicher Anteil des Umweltverbundes

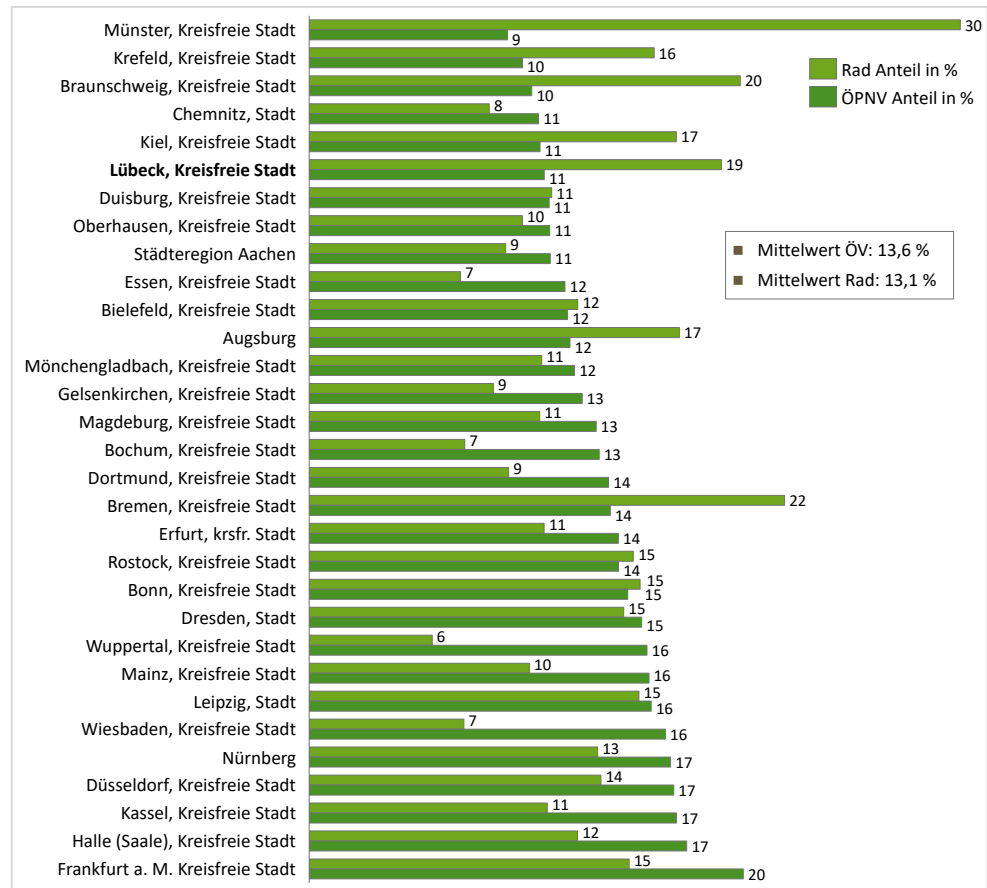


Abbildung 15: infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – Ergebnisse der regionalstatistischen Schätzung (im Auftrag des BMVI).

Insgesamt liegt der **Wegeanteil des MIV** (eigene Fahrten sowie Mitfahrten) somit in Lübeck mit 46,1 % durchaus noch unter dem Durchschnittswert von 48,9 % - allerdings nur wegen eines sehr hohen Rad- und eines durchschnittlichen Fußwegeanteils.

In der Vergangenheit (vor ca. 20 Jahren) lagen die Nachfragewerte des ÖPNV in Lübeck mit fast 200 Fahrten pro Einwohner und einem Modal Split in der Größenordnung von rund 16 % bereits wesentlich höher als heute und auch als die oben angegebenen Vergleichswerte. Auch die Erwartungen waren sehr optimistisch und haben Szenarien mit einem Zielwert von 22% für ein Bus-Szenario angestrebt. Auffällig ist dabei, dass der Anteil des Fahrrads an den gesamten Wegen seinerzeit bei nur rund 11% lag und selbst im Zielszenario mit 15 % ein Wert angestrebt wurde, der heute deutlich überschritten wird.

Die folgende Abbildung zeigt die Werte aus dem historischen Verkehrsentwicklungsplan von 1999.

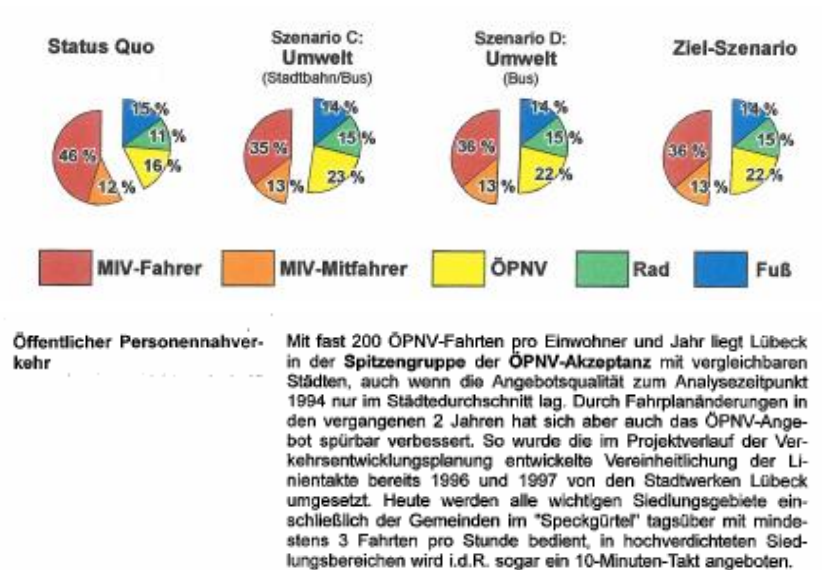


Abbildung 16: Ergebnisse aus dem VEP 1999 der Freien und Hansestadt Lübeck (Modal Split und Nachfrage).

Unterschiede nicht im Detail bekannt

Detailanalysen und komparativ statische Vergleiche dieser Zeiträume sind aufgrund fehlender Daten im Rahmen dieses Kurzgutachtens nicht möglich gewesen. Sie könnten jedoch aus unserer Sicht sehr interessante Hinweise für die künftige Ausgestaltung des Nahverkehrs in Lübeck geben. Sicher ist dagegen, dass durch die Liniennetzoptimierung die angebotene Kilometerleistung pro Einwohner verringert und zeitgleich die Fahrpreise erhöht wurden und die Ziele des Szenarios nicht erreicht wurden

Ökologische Orientierung

Die Auslastung des gesamten Verkehrsangebotes ist nicht nur für die Mobilitätskosten ein wichtiger Ansatzpunkt, sondern zugleich auch ein wesentlicher Stellhebel für den **ökologischen Beitrag**, den der ÖPNV im Rahmen der aktuellen Klimadiskussionen leisten kann.

Doppelstrategie

Wie die folgende Abbildung zeigt, sollte die **ökologische Doppelstrategie** sowohl am spezifischen Fahrzeugverbrauch wie auch an der Steigerung der durchschnittlichen Fahrzeugauslastung ansetzen.

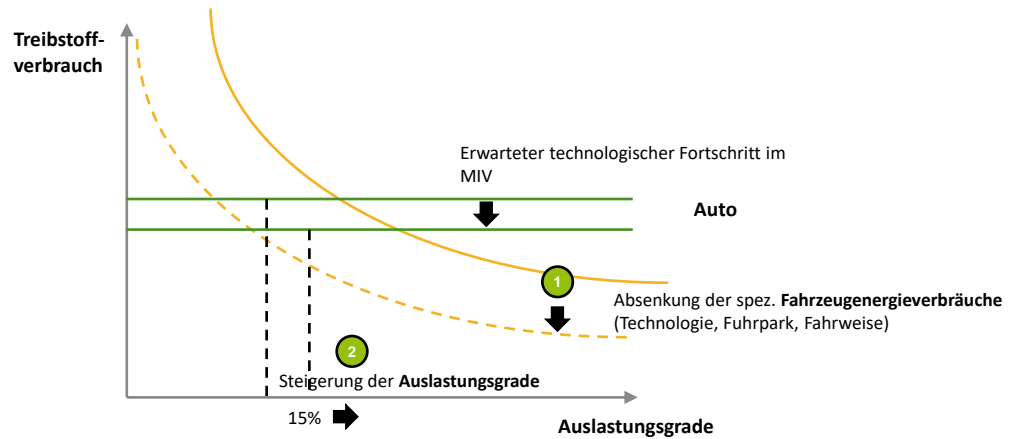


Abbildung 17: Ökologische Doppelstrategie.

Bei einem PKW-Durchschnittsverbrauch von 6 l/100km, einer durchschnittlichen Besetzung eines PKW mit 1,3 Personen, durchschnittlich 100 Plätze in einem Bus und einem Durchschnittsverbrauch der gesamten Busflotte von 45 l/100km ergibt sich der „Break-Even-Verbrauch“, bei dem die Busflotte genauso viel Treibstoff pro Fahrgast benötigt wie der PKW mit den angegebenen Prämissen bei einer Auslastung der Busflotte von rund 9,8% (Abbildung 18).

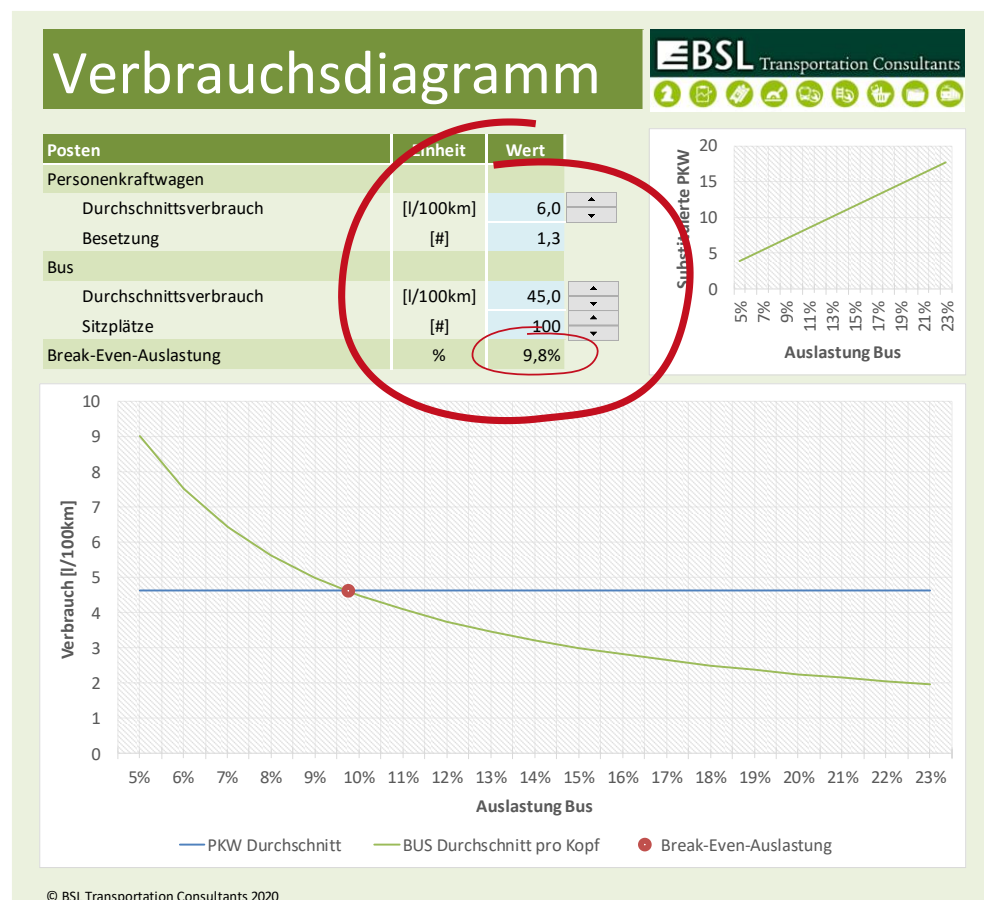


Abbildung 18: Verbrauchsdiagramm des PKW-Durchschnitts bei einer PKW-Durchschnittsverbrauch von 6l/100km im Vergleich zu Bus-Durchschnitt pro Kopf in l/100km in Abhängigkeit der prozentualen Bus-Auslastung.

Die **Sensitivitätsanalyse** hat gezeigt, dass bei den angestrebten sinkenden Treibstoffverbräuchen der PKW beispielsweise von **5 l/100km** bzw. **3 l/100km** und sonst gleichbleibenden Annahmen die Auslastung des ÖPNV deutlich höher sein müsste, um den Break-Even Punkt zu erreichen. In den berechneten Beispielen müsste die Break Even Auslastung bei einem Verbrauch von 5 l/100km dann auf 11,7% steigen und bei einem Verbrauch von 3 l/100km sogar auf eine Durchschnittsauslastung 19,5 % um keine höheren Energieverbräuche aufzuweisen als der MIV (Abbildung 19 und Abbildung 20). Alle Schadstoffemissionen sind davon im Prinzip proportional zum fossilen Energieverbrauch in der gleichen Größenordnung betroffen.

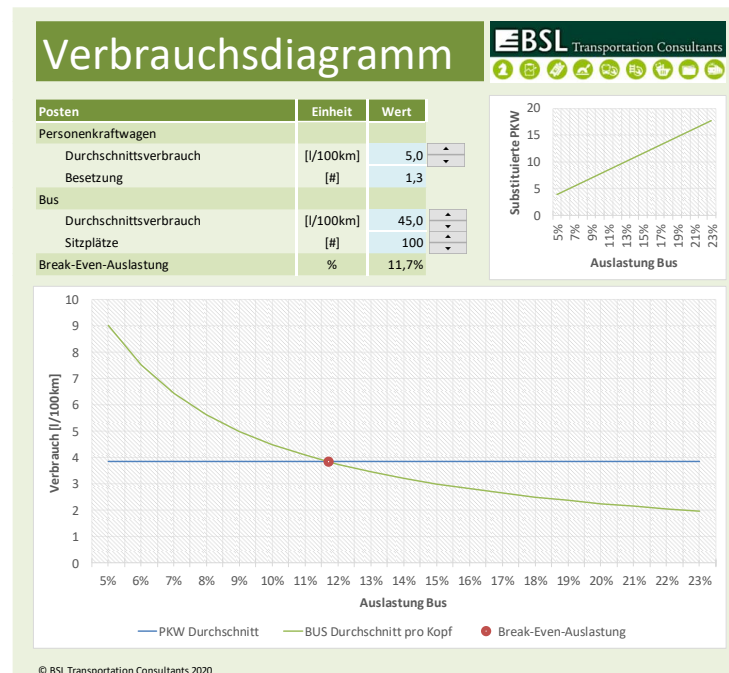


Abbildung 19: Verbrauchsdiagramm des PKW-Durchschnitts bei einer PKW-Durchschnittsverbrauch von 5 l/100km im Vergleich zu Bus-Durchschnitt pro Kopf in l/100km in Abhängigkeit der prozentualen Bus-Auslastung.

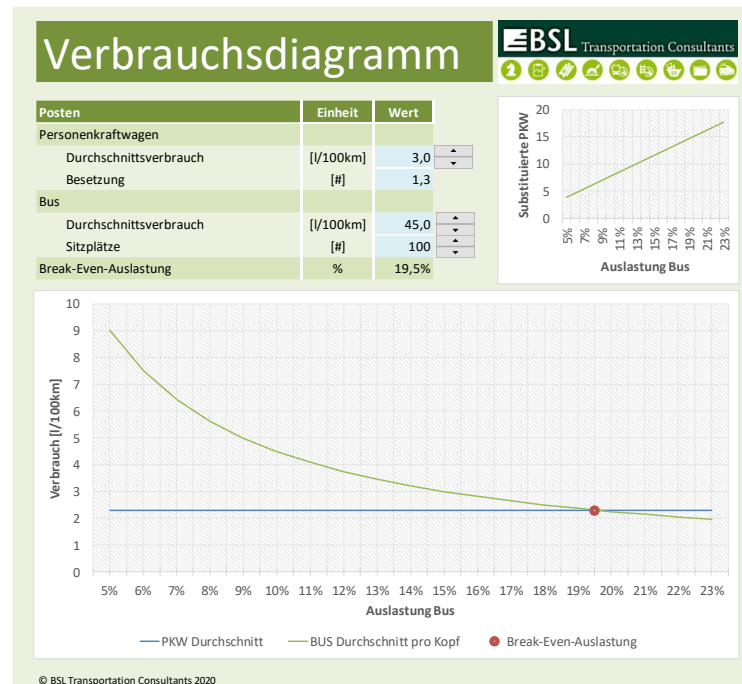


Abbildung 20: Verbrauchsdiagramm des PKW-Durchschnitts bei einer PKW-Durchschnittsverbrauch von 3 l/100km im Vergleich zu Bus-Durchschnitt pro Kopf in l/100km in Abhängigkeit der prozentualen Bus-Auslastung.

Diese Einordnung des Gesamtangebotes des Lübecker ÖPNV im Quervergleich zeigt insgesamt, dass sich der Stadtverkehr Lübeck durch eine hohe Effizienzorientierung auszeichnet und die Ursachen der vergleichsweise trotzdem sehr hohen Mobilitätskosten in den Bereichen der **Marktdurchdringung**, **Nachfrage** und **Auslastung** vom Stadtverkehr Lübeck mit teilweise **stark unterdurchschnittlichen Werten** liegen. Die Ursachen dafür sind zumindest ansatzweise durch teilweise relativ niedrige Fahrplangeschwindigkeiten ggü. dem MIV und einem relativ autofreundlichen Umfeld zurückzuführen. Insgesamt führt das zu vergleichsweise niedrigen Auslastungen des heute schon unterdurchschnittlichen Platzangebotes mit entsprechenden ökonomischen und ökologischen Auswirkungen.

## 5. Differenzierte Analyse der Nachfrageorientierung des Angebots (Bottom Up)

Neben der Gesamteinordnung des Verkehrsangebotes war die wesentliche Fragestellung, wo durch eine Ausweitung des heutigen Verkehrsangebotes Überlastungssituationen entschärft werden können, weitere Angebotsausweitungen sinnvoll sind und weitere Fahrgäste gewonnen werden könnten. Zu diesem Zweck haben wir das gesamte heutige Verkehrsangebot und die heutige Nachfrage dazu im Detail analysiert.

Ausgangspunkt dazu war das gesamte Verkehrsangebot auf allen Linien des Lübecker ÖPNV in der Zeit von Oktober bis zum Ende des Jahres 2019 (Q4, siehe Anlage

1). Dies entspricht ca. 340 Tsd. Fahrten und umfasst insgesamt eine eher nachfragestarke Phase - auch mit Berücksichtigung von Ferien und Feiertagen.

Für diese Zeit sind auf allen Linien die aktuellsten Fahrgastzählendaten linienspezifisch erhoben worden. Parallel dazu haben wir die linienspezifischen Platz-Kapazitäten ermittelt und mit den Nachfragewerten zusammengeführt. Dadurch haben wir linienspezifischen Auslastungsprofile für jede Linie erstellen können, aus der sich die tagesartspezifischen (also jeweils für „Montag- Freitag“ sowie für „Samstag“ und für „Sonntag“) Auslastungssituationen während des jeweiligen „Betriebs-Tages“ und entlang der jeweiligen Linienverläufe an den jeweiligen Haltestellen ergeben. Die beigefügte Abbildung (Abbildung 21) zeigt ein Beispiel dieser Linien-Profile, aus denen sich die Auslastungen über den gesamten Linienweg (alle Haltestellen) und über die gesamte Betriebszeit (Tageszeiten) für die spezifischen Tagesarten ( Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag) ergeben.

Diese zahlreichen detaillierten Linienanalysen bilden die Grundlage der folgenden summarischen Auswertungen zu den Durchschnittswerten pro Linien (Linienanalysen), den Durchschnittswerten der unterschiedlichen Wochentage (Tagesarten-Analyse) und den Analysen der unterschiedlichen Tageszeiten (Tageszeiten-Analyse).

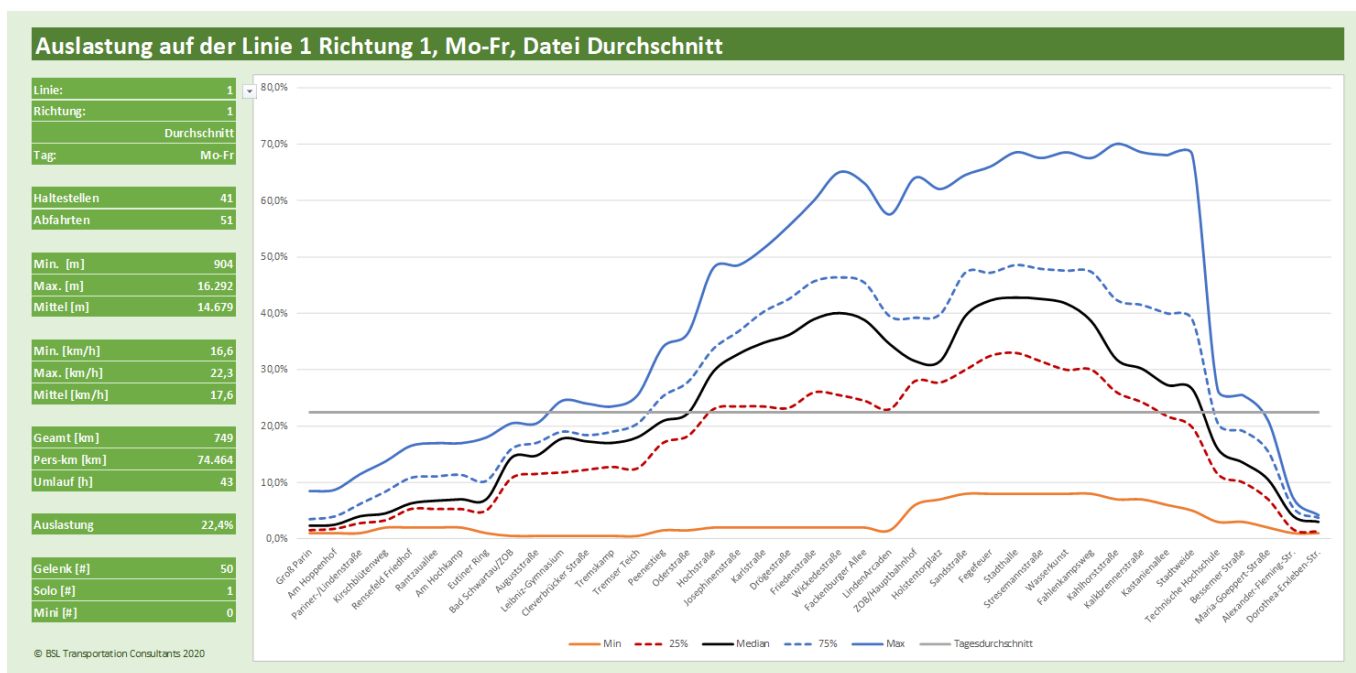


Abbildung 21: Beispiel eines Linienprofils.

## 5.1 Linienanalyse

Im ersten Abschnitt zeigen wir die Gesamtsituation auf den einzelnen Linien. Wichtig zum Verständnis ist dabei, dass alle folgenden Analysen jeweils alle Fahrten auf den Linien unter bestimmten Aspekten betrachten. Es sind Durchschnittswerte, die die umfangreichen Einzelanalysen der Linienprofile zusammenfassen und einen Überblick über die strukturellen Aspekte des Gesamtangebotes geben. Diese

umfassenden und detaillierten Profile in den Dimensionen Linie, Tagesart, Richtung, Stunde und Haltestelle liegen für alle Linien vor und sind bereits in einer gesonderten Dokumentation übergeben worden.

Die durchschnittliche Gesamtauslastung aller Linien auf Basis des Jahres 2018 hat die Auslastungsproblematik in Lübeck bereits sehr deutlich aufgezeigt und wird im folgenden linienspezifisch mit der aktuellen Stichprobe aus dem letzten Quartal des Jahres 2019 ergänzt und differenziert.

Dabei liegt den folgenden Grafiken die nachstehende Legende zu Grunde:

Derzeitig verwendete Farblogik

- = Auslastung liegt **durchschnittlich unter 10%**
- = Auslastung liegt **durchschnittlich unter 15%**
- = Auslastung liegt **durchschnittlich zwischen 15% und 20%**
- = Auslastung liegt **durchschnittlich über 20%**
- = Auslastung liegt **im Maximum in der HVZ über 100%**

Die im Folgenden analysierten 24 Linien des Lübecker Stadtverkehrs, konnten auch in dieser aktuellen Stichprobe nur eine durchschnittliche Gesamtauslastung (Tabelle 1) von 15,1% aufweisen.

15 Linien hatten eine durchschnittliche Auslastung von unter 15 % - davon 5 Linien sogar im Durchschnitt unter 10%. Nur 2 Linien hatten eine gute durchschnittliche Auslastung von über 20%.

Linie	Auslastung	Fahrgäste	Kapazität	Länge	km/h	Rel. Platz-km
Linie 38	2,8%	1,9	70,0	3.158	17,1	
Linie 15	8,3%	5,8	70,0	9.894	17,7	
Linie 17	8,3%	5,9	70,7	8.749	18,8	
Linie 35	8,4%	3,1	38,2	6.875	25,2	
Linie 8	8,9%	6,2	70,0	7.014	20,0	
Linie 7	11,0%	10,7	97,0	18.120	19,9	
Linie 12	11,5%	7,0	61,6	18.741	20,3	
Linie 2	12,2%	8,6	70,3	11.330	18,5	
Linie 10	13,9%	11,7	84,8	17.576	19,1	
Linie 16	13,9%	12,8	91,9	17.226	21,5	
Linie 3	14,2%	11,4	80,6	17.342	18,5	
Linie 6	14,4%	14,3	99,0	17.201	20,6	
Linie 40	14,5%	14,5	100,0	27.937	28,4	
Linie 4	14,6%	11,8	81,4	15.754	20,2	
Linie 33	14,8%	10,3	70,0	20.845	24,1	
Linie 11	15,4%	15,3	99,6	18.175	19,5	
Linie 9	15,5%	15,4	99,1	16.004	17,4	
Linie 32	15,6%	15,6	100,0	16.728	22,9	
Linie 30	17,4%	17,3	99,8	23.954	25,9	
Linie 31	17,7%	12,4	70,0	22.442	27,9	
Linie 39	18,9%	18,9	100,0	14.019	26,9	
Linie 1	19,6%	16,6	84,9	12.491	18,7	
Linie 5	20,9%	20,8	99,9	12.199	18,1	
Linie 21	22,9%	16,0	70,0	11.649	17,2	

Tabelle 1: Durchschnittliche Gesamtauslastung einzelner Linien in Lübeck.

## 5.2 Tagesarten-Analyse

Montag – Freitag

In einem zweiten Analyseschritt haben wir die Auslastungen der Linien nach den einzelnen Wochentagen differenziert.

Von **Montag bis Freitag** lag die durchschnittliche Auslastung mit 15,4% insgesamt nur sehr knapp über der durchschnittlichen Gesamtauslastung über alle Tagesarten von 15,1%. (Tabelle 2) 15 Linien hatten auch Montag bis Freitag eine durchschnittliche Auslastung von unter 15% - davon 5 Linien sogar im Durchschnitt unter 10%. Immerhin haben aber auch 4 Linien eine gute durchschnittliche Auslastung von über 20%.

## Samstags

Linie	Auslastung	Fahrgäste	Kapazität	Länge	km/h	Haltestellen
Linie 38	2,8%	1,9	70,0	3.158	17,1	57
Linie 15	8,1%	5,7	70,0	11.960	18,4	1.975
Linie 17	8,3%	5,9	70,7	8.749	18,8	569
Linie 35	8,4%	3,1	38,2	6.875	25,2	383
Linie 8	8,9%	6,2	70,0	7.014	20,0	287
Linie 12	11,4%	6,0	54,4	16.729	20,6	5.399
Linie 7	11,8%	11,2	95,4	17.196	19,5	6.883
Linie 16	12,2%	12,1	99,0	16.594	20,5	5.473
Linie 3	13,9%	13,1	94,9	17.359	18,1	2.784
Linie 4	14,0%	13,8	98,6	15.229	19,5	2.386
Linie 2	14,1%	9,9	70,7	11.352	18,4	3.824
Linie 40	14,2%	14,2	100,0	27.239	28,4	1.971
Linie 10	14,5%	12,7	88,1	16.936	18,1	3.681
Linie 31	14,7%	10,3	70,0	22.450	28,1	449
Linie 11	16,4%	16,3	99,8	18.098	18,8	5.367
Linie 6	16,6%	16,6	100,0	17.107	20,3	2.701
Linie 32	17,3%	17,3	100,0	18.536	22,2	1.861
Linie 9	17,4%	17,4	99,7	15.858	16,8	4.067
Linie 33	18,3%	12,8	70,0	24.083	23,1	3.251
Linie 30	18,7%	18,7	99,6	23.954	25,6	1.976
Linie 39	20,1%	20,1	100,0	14.021	27,0	1.070
Linie 5	20,1%	20,1	100,0	12.352	17,7	4.926
Linie 1	22,2%	22,0	99,4	14.548	17,8	4.106
Linie 21	24,3%	17,0	70,0	11.566	17,2	1.620

Tabelle 2: Durchschnittliche Auslastung einzelner Linien in Lübeck von Montag bis Freitag.

## Sonn- und Feiertage

An **Samstagen** wurde in Lübeck mit 16% die höchste Auslastung erreicht (Tabelle 3). Nur 8 Linien hatten eine durchschnittliche Auslastung von unter 15% - davon nur 1 Linie unter 10%. Außerdem hatten 3 Linien eine gute durchschnittliche Auslastung von über 20%.

Linie	Auslastung	Fahrgäste	Kapazität	Länge	km/h	Haltestellen
Linie 15	9,8%	6,9	70,0	4.211	15,0	419
Linie 7	12,0%	12,0	100,0	19.341	19,3	3.209
Linie 33	12,0%	8,4	70,0	17.787	23,7	2.580
Linie 12	12,1%	8,5	70,1	21.585	19,5	3.234
Linie 10	13,3%	12,7	95,8	18.431	18,6	3.039
Linie 6	14,2%	14,2	100,0	17.469	20,7	2.348
Linie 40	14,4%	14,4	100,0	28.692	28,7	825
Linie 2	14,4%	10,1	70,0	13.022	18,7	2.955
Linie 32	15,4%	15,4	100,0	13.150	22,8	342
Linie 11	15,6%	15,6	100,0	18.245	19,2	2.839
Linie 4	15,8%	11,0	70,0	16.124	19,6	2.017
Linie 3	16,0%	11,2	70,0	17.347	18,2	2.379
Linie 9	16,8%	16,8	100,0	16.122	17,0	2.529
Linie 39	18,5%	18,5	100,0	14.019	26,7	766
Linie 16	18,8%	18,3	97,0	18.956	21,8	2.133
Linie 21	19,5%	13,6	70,0	11.851	17,3	663
Linie 30	19,8%	19,8	100,0	23.934	25,6	1.573
Linie 1	21,5%	15,5	75,4	11.033	18,2	3.115
Linie 5	22,7%	22,6	99,7	12.275	18,0	2.944
Linie 31	26,0%	18,2	70,0	22.417	28,2	324
Linie 8						
Linie 17						
Linie 35						
Linie 38						

Tabelle 3: Durchschnittliche Auslastung einzelner aktiver Linien in Lübeck an Samstagen.

An **Sonn- und Feiertagen** war die Auslastung erwartungsgemäß am niedrigsten. Die differenzierte Tagesartenanalyse für Sonn- und Feiertag (Tabelle 4) ergab hier, dass die 19 am Sonntag aktiven Linien eine durchschnittliche Auslastung von rund 12,1% aufweisen konnten. Fast alle Linien hatten eine durchschnittliche Auslastung von unter 15% - davon nur 3 Linien unter 10%. Weitere 3 Linien hatten eine mittlere Auslastung von 15-20%.

Linie	Auslastung	Fahrgäste	Kapazität	Länge	km/h	Haltestelle
Linie 2	7,2%	5,1	70,0	9.486	18,3	2.755
Linie 15	7,3%	5,1	70,0	4.211	17,0	299
Linie 7	8,4%	8,3	97,6	18.864	21,5	3.278
Linie 12	10,2%	7,1	70,0	19.909	21,1	1.425
Linie 32	10,3%	10,3	100,0	12.984	25,3	572
Linie 9	11,3%	11,0	97,3	16.116	18,8	2.611
Linie 6	11,6%	11,3	96,5	17.020	21,0	2.062
Linie 3	11,6%	8,1	70,0	17.297	20,0	1.361
Linie 30	11,8%	11,8	100,0	23.982	26,7	1.163
Linie 33	12,0%	8,4	70,0	19.232	26,7	1.634
Linie 11	13,1%	13,0	98,7	18.255	21,4	2.693
Linie 16	13,3%	9,3	70,0	17.122	23,7	2.240
Linie 10	13,7%	9,3	68,0	17.485	21,1	2.699
Linie 4	13,9%	9,7	70,0	16.066	21,9	1.612
Linie 1	14,2%	10,2	74,9	11.202	20,3	3.029
Linie 31	15,0%	10,5	70,0	22.451	27,7	509
Linie 39	15,4%	15,4	100,0	14.011	26,7	262
Linie 40	16,5%	16,5	100,0	29.748	28,3	416
Linie 5	19,8%	19,8	99,6	11.644	19,2	1.751
Linie 8						
Linie 17						
Linie 21						
Linie 35						
Linie 38						

Tabelle 4: Durchschnittliche Auslastung einzelner Linien in Lübeck an Sonn- und Feiertagen.

### 5.3 Tageszeitenanalyse (Montag- Freitag)

HVZ

Die Tageszeitenanalyse haben wir nur für die Tagesarten Montag bis Freitag dargestellt, da die Differenzierungen der ohnehin sehr schwachen Sonn- und Feiertage aus unserer Sicht keinen weiteren Erkenntnisgewinn liefern.

Selbst in der Hauptverkehrszeit (HVZ) lag die durchschnittliche Auslastung von Montag bis Freitag nur bei 17 % (Tabelle 5). Fast alle Linien hatten eine durchschnittliche Auslastung von unter 15% - davon nur 3 Linien unter 10%. Immerhin 8 Linien wiesen hier eine Auslastung von mehr als 20% auf.

Linie	Auslastung	Fahrgäste	Kapazität	Länge	km/h	Haltestelle
Linie 1	23,8%	23,6	98,9	14.051	17,4	2.199
Linie 2	14,9%	10,5	71,3	10.142	18,1	1.890
Linie 3	18,4%	17,3	94,7	17.423	17,7	1.106
Linie 4	16,8%	16,4	97,3	14.568	19,0	1.205
Linie 5	22,7%	22,7	100,0	12.295	17,4	2.418
Linie 6	21,0%	21,0	100,0	17.070	19,7	1.141
Linie 7	13,9%	12,8	92,2	18.169	19,1	3.403
Linie 8	10,4%	7,3	70,0	7.007	20,0	183
Linie 9	15,7%	15,7	100,0	15.541	16,5	2.263
Linie 10	16,0%	14,3	89,6	15.750	17,2	1.727
Linie 11	20,0%	19,9	99,5	18.027	18,2	2.281
Linie 12	12,2%	6,8	56,6	16.621	20,6	2.542
Linie 15	8,7%	6,1	70,0	12.693	18,1	1.052
Linie 16	14,0%	13,8	97,8	17.850	21,0	2.583
Linie 17	9,8%	7,0	71,2	8.939	18,6	360
Linie 21	31,0%	21,7	70,0	11.888	16,8	728
Linie 30	23,4%	23,4	100,0	23.937	25,2	809
Linie 31						0
Linie 32	22,1%	22,1	100,0	19.661	21,9	855
Linie 33	22,6%	15,8	70,0	24.433	22,5	1.499
Linie 35	10,0%	3,8	40,0	6.957	24,9	233
Linie 38	2,7%	1,9	70,0	2.923	18,5	44
Linie 39	23,5%	23,5	100,0	14.023	26,7	510
Linie 40	14,2%	14,2	100,0	26.373	28,8	1.222

Tabelle 5: Durchschnittliche Auslastung einzelner Linien in Lübeck von Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit.

NVZ

In der **Nebenverkehrszeit (NVZ)** lagen die Auslastungen mit 14% etwa im Gesamtdurchschnitt (Tabelle 6). 11 Linien haben durchschnittliche Auslastungen von unter 15% - davon nur 5 Linien sogar unter 10%. Trotzdem hatten nur 3 Linien eine gute Auslastung von über 20%.

Linie	Auslastung	Fahrgäste	Kapazität	Länge	km/h	Haltestelle
Linie 1	26,2%	26,2	100,0	15.775	16,9	1.204
Linie 2	18,7%	13,1	70,0	14.027	17,7	1.128
Linie 3	12,4%	11,6	94,4	17.394	17,7	1.064
Linie 4	12,5%	12,5	100,0	16.208	19,6	943
Linie 5	20,0%	20,0	100,0	12.413	17,5	1.812
Linie 6	15,8%	15,8	100,0	17.608	20,1	960
Linie 7	11,0%	11,0	100,0	16.927	18,7	2.341
Linie 8	6,2%	4,4	70,0	7.027	20,1	104
Linie 9	22,8%	22,8	100,0	16.724	16,7	1.318
Linie 10	15,0%	14,0	94,4	19.614	18,2	1.178
Linie 11	15,2%	15,2	100,0	18.246	18,3	2.162
Linie 12	11,6%	5,5	48,0	16.276	20,7	2.283
Linie 15	7,0%	4,9	70,0	11.189	17,9	657
Linie 16	11,6%	11,6	100,0	15.918	19,4	2.260
Linie 17	5,8%	4,1	70,0	8.421	19,1	209
Linie 21	20,5%	14,4	70,0	11.898	16,9	744
Linie 30	17,8%	17,8	100,0	23.940	25,2	809
Linie 31	15,6%	10,9	70,0	22.666	27,2	38
Linie 32	15,3%	15,3	100,0	19.431	21,9	741
Linie 33	17,7%	12,4	70,0	25.214	22,8	1.259
Linie 35	5,9%	2,1	35,5	6.746	25,6	150
Linie 38	3,1%	2,2	70,0	3.955	12,5	13
Linie 39	18,3%	18,3	100,0	14.014	26,7	473
Linie 40	14,3%	14,3	100,0	28.835	27,6	733

Tabelle 6: Durchschnittliche Auslastung einzelner Linien in Lübeck von Montag bis Freitag zur Nebenverkehrszeit.

SVZ

Insbesondere in der Schwachverkehrszeit (SVZ) lag die Auslastung mit 9% sehr niedrig. (Tabelle 7). 11 Linien hatten in dieser Zeit Auslastungen von unter 10%. Dabei erreichte keine einzige Linie eine mittlere oder gar gute Auslastung.

Linie	Auslastung	Fahrgäste	Kapazität	Länge	km/h	Haltestelle
Linie 1	10,0%	10,0	100,0	14.004	20,8	703
Linie 2	5,9%	4,1	70,0	10.443	20,3	806
Linie 3	8,3%	8,0	96,1	17.184	19,8	614
Linie 4	5,5%	5,5	100,0	14.694	21,7	238
Linie 5	11,7%	11,7	100,0	12.391	19,2	696
Linie 6	9,5%	9,5	100,0	16.377	21,4	600
Linie 7	7,3%	7,1	95,6	14.845	22,0	1.139
Linie 8						0
Linie 9	10,9%	10,6	97,7	14.985	18,6	486
Linie 10	10,2%	6,9	75,3	15.508	20,1	776
Linie 11	10,2%	10,2	100,0	17.926	21,1	924
Linie 12	6,8%	4,8	70,0	19.012	20,2	574
Linie 15	8,5%	6,0	70,0	10.965	20,4	266
Linie 16	6,6%	6,6	100,0	13.876	22,2	630
Linie 17						0
Linie 21	9,8%	6,9	70,0	8.310	20,3	148
Linie 30	10,3%	10,0	97,6	24.025	27,3	358
Linie 31	14,6%	10,2	70,0	22.430	28,1	411
Linie 32	7,7%	7,7	100,0	12.406	24,2	265
Linie 33	6,7%	4,7	70,0	20.133	26,0	493
Linie 35						0
Linie 38						0
Linie 39	10,1%	10,1	100,0	14.042	30,4	87
Linie 40	5,4%	5,4	100,0	20.225	30,3	16

Tabelle 7: Durchschnittliche Auslastung einzelner Linien in Lübeck von Montag bis Freitag in den Schwachverkehrszeit.

## 5.4 Differenzierte Überlastungsanalysen

Insgesamt haben die differenzierten Analysen der Auslastungen gezeigt, dass das aktuelle Angebot des Lübecker Stadtverkehrs zurzeit (vor Covid 19!) unterdurchschnittlich ausgelastet gewesen ist. Zwingende Ansatzpunkte für gezielte Angebotsausweitungen haben sich dadurch nicht ergeben. Dabei ist natürlich zu beachten, dass im Rahmen dieses Gutachtens – auch mit den einbezogenen Fachleuten der Verkehrsplanung und der SL - nicht systematisch Nachfragepotenziale identifiziert und analytisch abgeleitet werden konnten, die sich durch eine Veränderung des Angebotes ergeben könnten.

Einzelnen bisher gut ausgelastete Linien, Tagesarten und Tageszeiten mögen Hinweise auf sinnvolle Angebotsausweitungen geben. Da jedoch die in der Regel sehr niedrigen Auslastungen der Gesamtauslastungen nicht ausschließen, dass es zu einzelnen Tageszeiten (insbesondere in der HVZ am Montag bis Freitag in Schulzeiten) und in einzelnen Streckenabschnitten zu problematischen Überlastungen gekommen sein könnte, haben wir eine gesonderte „Überlastungsanalyse“ durchgeführt. Ziel dieser Überlastungsanalyse war es, gezielt zu überprüfen, ob es an einzelnen Haltestellen zu Überlastungssituationen gekommen ist.

Die zunächst vorgenommene Analyse der Bedarfsspitzen (Tabelle 8), d.h. die Maximalwerte an einer Haltestelle der Linien, hat auf den ersten Blick keine Überschreitungen der Kapazitätsgrenzen gezeigt. Auch durch die Mittelwertbildung bedingt fanden sich auf den ersten Blick keine kritischen Bedarfsspitzen. Es wurde von allen Auslastungen der einzelnen Haltestellen einer Linie, die größte Auslastung angezeigt (Stundenmittel).

Linie	Jahr	Mo-Fr			Samstag			Sonn und Feiertage		
		HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	N8Z	SVZ	NVZ	N8Z
		Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max	Max
		2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019
<b>Bus</b>		<b>45%</b>	<b>39%</b>	<b>26%</b>	<b>51%</b>	<b>25%</b>	<b>32%</b>	<b>43%</b>		<b>15%</b>
1	1	58%	<b>70%</b>	43%	59%	23%	40%	50%		23%
1	2	55%	<b>72%</b>	49%	60%	32%	37%	39%		10%
2	1	58%	59%	30%	56%	31%	14%	32%		
2	2	<b>64%</b>	56%	40%	<b>61%</b>	20%	27%	37%		
3	1	45%	24%	20%	40%	20%	31%	40%		13%
3	2	49%	35%	18%	39%	36%	24%	43%		13%
4	1	38%	35%	13%	<b>73%</b>	16%		47%		
4	2	36%	31%	17%	53%	24%	1%	39%		
5	1	47%	47%	38%	<b>72%</b>	34%	<b>63%</b>	57%		16%
5	2	54%	60%	47%	<b>69%</b>	47%	<b>69%</b>	51%		12%
6	1	40%	46%	28%	41%	25%	24%	35%		9%
6	2	52%	38%	32%	56%	23%	33%	42%		10%
7	1	44%	32%	28%	51%	29%	29%	33%		6%
7	2	44%	34%	15%	49%	16%	15%	36%		10%
8	1	23%	20%							
8	2	23%	7%							
9	1	41%	<b>64%</b>	27%	41%	24%	31%	34%		28%
9	2	54%	<b>71%</b>	33%	53%	27%	<b>73%</b>	46%		6%
10	1	<b>61%</b>	54%	41%	52%	32%	28%	49%		
10	2	44%	37%	30%	39%	16%	29%	43%		
11	1	45%	40%	32%	56%	26%	40%	51%		13%
11	2	43%	29%	24%	43%	30%	31%	35%		14%
12	1	41%	51%	26%	47%	26%	20%	33%		
12	2	41%	49%	18%	44%	24%	17%	47%		

15	1	25%	14%	31%	19%	6%	21%		
15	2	26%	21%	20%	43%	6%	21%		
16	1	39%	35%	27%	98%	21%	44%	44%	20%
16	2	44%	37%	25%	65%	22%	40%	49%	
17	1	70%	13%						
17	2	16%	11%						
21	1	63%	41%	28%	54%	23%	16%		
21	2	65%	39%	15%	49%	36%			
30	1	59%	40%	30%	50%	26%	52%	25%	
30	2	70%	39%	27%	49%	44%	33%	34%	
31	1			54%		34%	83%	64%	31%
31	2		24%	18%		27%	43%	31%	23%
32	1	46%	38%	17%	24%	9%	8%	31%	
32	2	46%	40%	18%	45%	22%	2%	33%	
33	1	69%	48%	21%	49%	37%	18%	73%	
33	2	61%	48%	19%	49%	37%	18%	73%	
35	1	33%	9%						
35	2	33%	13%						
38	1	6%	6%						
38	2	3%							
39	1	54%	34%	5%	40%	6%		31%	
39	2	44%	57%	22%	53%	23%		31%	
40	1	46%	99%		38%	19%		79%	
40	2	46%	50%	9%	66%	18%		79%	

Tabelle 8: Analyse der Bedarfsspitzen einzelner Linien.

Nun sind auch diese Spitzenauslastungen immer noch Durchschnittswerte mehrerer Einzelfahrten und könnten sich durch sehr unterschiedliche Auslastungen zusammensetzen. Deshalb haben wir für alle diese durchschnittlich am stärksten belasteten Bereiche auch noch alle Einzelfahrten an allen Haltestellen im Hinblick auf mögliche Überlastungen überprüft: Bei dieser Überprüfung aller gemessenen Einzelfahrten (Q4 2019) innerhalb eines Jahres waren kaum Fahrten aufgetreten, die auch nur punktuelle Überlastungen aufwiesen. Bei den untersuchten **340.744 registrierten Haltestellenabfahrten** kam es nur bei 53 Abfahrten (0,016 %) zu einer Überlast (> 100 Fahrgäste) und davon nur in 19 Fällen (0,0056%!) zu Überlastungen mit mehr als 110 Fahrgästen. Diese sehr spezifischen und punktuellen Überlastungssituationen können und sollten durch sehr gezielte Maßnahmen behoben werden.

## 6. Ableitung eines des Maßnahmen-Paketes auf der Angebotsseite

Die im folgenden Kapitel dargestellten Empfehlungen der Maßnahmen basieren auf dem in den Kapiteln eins und zwei dargestellten Zielen des Gutachtens und beschriebenen Vorgehen. Diese sind inhaltlich auf Grundlage systematischer Empfehlungen der Gutachter in Zusammenarbeit mit der lokalen Expertise der

Arbeitsgruppe aus Vertretern der Hansestadt und des Stadtverkehrs Lübeck in verschiedenen Workshops schrittweise abgeleitet. Ebenso wurden durch die politischen Vertreter im Rahmen der Arbeitsgruppe des Tarifgutachtens benannten Leitplanken zur Angebotsausweitung und finanziellen Spielräume berücksichtigt.

Insgesamt wurden dabei auf der Angebotsseite alle von der Bürgerschaft fokussierten Aspekte untersucht und bewertet. Der Prozess lässt sich wie folgt illustrieren:



Abbildung 22: Prozess zur Ableitung der Maßnahmen

Als Aufsatzpunkt diente die heutige Ausgangssituation anhand der durchgeführten Analysen, dies ist dabei wie in den vorherigen Kapiteln benannt durch viele schwach ausgelastete Linien gekennzeichnet. Der Blick in die Vergangenheit hat jedoch gezeigt, dass dies nicht immer so war.

Alle hier abgeleiteten Empfehlungen basieren daher auf der Analyse der aktuellen „vor Corona Situation“ und haben die differenziert aktuellen analysierten Nachfragestrukturen berücksichtigt – andere Nachfragedaten oder Potentialanalysen liegen nicht vor. Diese Situation wurde bei der grundsätzlichen Ausweitung des Platzangebotes und der weiteren Gestaltung des Angebotes immer mitberücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund haben wir auf der Angebotsseite ein Gesamtpaket erarbeitet, das sich aus differenzierten Angebotsausweitungen (Taktverdichtungen, Linienerweiterungen, Teil-Überplanungen), wesentlichen strukturellen Verbesserungen des Angebotes durch Beschleunigungen (Reisezeiten, Zuverlässigkeit, Anschlussverbesserungen) und abgestimmten modernen On Demand Verkehren zusammensetzt. Dazu gehören auch die einzelnen Verbesserungen der Rahmenbedingungen innerhalb der gesetzten Budgetgrenzen.

Dieses Gesamtpaket auf der Angebotsseite muss ergänzt werden durch das differenzierte Maßnahmenpaket auf der Tarifseite.

## 7. Darstellung der Maßnahmenempfehlungen

### 7.1 Übersicht Ergebnisse und Zusammenfassung der Bewertung

Die in diesem Kapitel dargestellten Ergebnisse der Maßnahmenbewertung beziehen sich auf die Auswirkungen aller angebotsseitigen Maßnahmen, hinsichtlich Nachfrageeffekte, Kosten, Defizite und Erlöse mit Bandbreiten. Die Integration den weiteren Maßnahmen auf der Tarifseite im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung erfolgt im nachfolgenden Kapitel. Gegebenenfalls müssen Wechselwirkungen z. B. durch Kapazitätsprobleme bzw. die Auswirkung auf die Auslastung in Zukunft nochmals geprüft werden. Eine erste Hypothese auf Basis der vorliegenden Analysen dazu ist aber, dass es kurzfristig keine wesentlichen Probleme durch Überlastungen geben wird.

Quantitative Bewertung der Maßnahmen

Eine Übersicht der Maßnahmenbewertung hinsichtlich Effekte in den genannten Bereichen zeigt die folgende Abbildung.

Ebene der Maßnahmen	Maßnahmenbündel Gesamt		Maßnahmenbündel Prio A/B		Maßnahmenbündel Prio C	
	Nachfrageeffekt	Kosteneffekt	Nachfrageeffekt	Kosteneffekt	Nachfrageeffekt	Kosteneffekt
Taktverdichtung	ca. 0,2 Mio. Fahrgäste p.a.	Ca. 1,1 bis 1,6 Mio. € p.a.	Ca. 0,15 Mio. Fahrgäste p.a.	Ca. 0,6 bis 0,85 Mio. € p.a.	Ca. 0,05 Mio. Fahrgäste p.a.	Ca. 0,5 bis 0,75 Mio. € p.a.
Linienverlängerung	Offen, noch zu prüfen	Ca. 1,0 bis 1,5 Mio. € p.a.	Offen, noch zu prüfen	Ca. 1,0 bis 1,5 Mio. € p.a.	-	-
Beschleunigung	ca. 0,4 Mio. Fahrgäste p.a.	Ca. 3,5 bis 7,0 Mio. €* *	-	Ca. 2,0 bis 4,0 Mio. €* *	-	Ca. 1,5 bis 3,0 Mio. €* *

\*nur Erstinvestitionen in Infrastruktur, keine jährliche Kosten

Abbildung 23: Ergebnisse der quantitativen Maßnahmenbewertung differenziert nach Effekten (Nachfrage und Kosten).

Für die weiteren Maßnahmen im Bereich On-Demand sowie sonstige Maßnahmen zu Verbesserungen der Rahmenbedingungen (siehe Anlage 8: Projektsteckbrief) lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt und mit den verfügbaren Daten keine direkten Kosten- und Nachfrageeffekte ableiten. Hier ist abzusehen, dass mit indirekten Effekten gerechnet werden muss, die aber nicht genau abschätzbar sind (z.B. durch mögliche Maßnahmen im Bereich Parken, Vernetzung mit Sharingangeboten sowie der Systeme zur Anschlußverbesserung).

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Kapazitäten lassen sich valide Ergebnisse für den Bereich der **Taktverdichtungen** ermitteln. Für die im nachfolgenden Abschnitt dargestellten Maßnahmen ergeben sich zusätzliche Kapazitäten in Höhe von ca. **26 Mio. PlatzKm p.a.**, wovon ca. 14 Mio. PlatzKm auf die Maßnahmen mit hoher Priorität entfallen Dies entspricht bei einem Gesamtangebotsvolumen von rund 829 Mio Platzkilometern im Jahr 2018 einer Ausweitung des Angebotsvolumens von nur rund 3 %.

Für die Maßnahmen im Bereich **Linienerläängerung** lassen die Veränderungen der Angebotskapazitäten erst im Prozess der Detail-Planung und bei der entsprechenden Dimensionierung der Fahrzeuggrößen und Takte quantifizieren.

Im Bereich der **Beschleunigung** entstehen dagegen keine direkten kapazitätsmäßigen Angebotsausweitungen.

Bei den **weiteren Maßnahmenbereichen** ergeben sich ggf. durch Ergänzungen im Bereich On-demand Angebote leichte Ausweitungen, die Umfänge können aber auch im Kontext weitere Effekte durch Substitution zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht exakt ermittelt werden.

## 7.2 Detailergebnisse der Maßnahmenempfehlungen

Die auf Basis des in Kapitel sechs beschriebenen Vorgehens im Dialog mit den Expert:innen abgeleiteten Maßnahmenempfehlungen werden nachfolgend im Detail vorgestellt. Diese wurden jeweils nach Relevanz priorisiert und hinsichtlich eines zeitlichen Umsetzungshorizontes eingeordnet (kurzfristig = 1-3 Jahre, mittelfristig = 4-5 Jahre, langfristig > 5 Jahre).

### 7.2.1 Maßnahmen zu Taktverdichtung

#### *Ausgangsbasis der Bewertung*

Für die Einordnung der Taktverdichtungs-Maßnahmen auf der Kostenseite durch Abschätzungen der Investitionen (Infrastruktur, Personal, Fahrzeuge...) und der Betriebskosten können diese vergleichsweise gut und verlässlich bewertet werden. Grundlage sind differenzierte Kostensätze für zusätzliche Kapazitäten.

Für die nachfrageseitige Bewertung der Maßnahmen zur Taktverdichtung lagen nur sehr wenige Anhaltspunkte vor. Grundsätzlich boten sich hier detaillierte Nachfrageschätzungen auf der Basis von Verkehrsmodellen an. Dazu lagen beim Stadtverkehr und der Stadt allerdings keine verlässlichen, kurzfristig verfügbaren Datengrundlagen vor. Es waren zwar grundsätzlich Verkehrsmodelle vorhanden, allerdings fehlten aktuelle Quelle-Ziel-Daten, die für valide Abschätzungen notwendig gewesen wären.

Die Nachfragewirkung (die „coronabedingten“ Veränderungen wurden dabei nicht berücksichtigt) wurde daher auf Basis der subjektiven Einschätzungen und Markterfahrungen des Gutachters anhand von Nachfrageelastizitäten abgeleitet und auch von den Expert:innen von SL und den Verkehrsplanenden der Stadt gestützt.

In der nachstehenden Tabelle werden für die Linien 1, 2, 7, 9 und 40 Taktverdichtungsmaßnahmen für die Verbesserung von Fahrplanlücken (siehe auch Anhang, Anlage 3) identifiziert und nach verkehrlicher Relevanz priorisiert. Wie bereits dargestellt werden die Kosten für die Umsetzung in Höhe von 1,1 bis 1,6 Mio. € p.a. ermittelt. Parallel werden 0,2 Mio. € zusätzliche Fahrgäste erwartet. Dabei sind Maßnahmen mit höchster Priorität A sind für die Linie 1 mit Kosten von ca. 0,3 Mio. bis 0,4 Mio. Euro und kurzfristiger Umsetzbarkeit, für die Linie 2 mit Kosten von ca. 0,02 Mio. bis 0,03 Mio. Euro und mittelfristiger Umsetzbarkeit und für die Linie 9 mit Kosten von ebenfalls ca. 0,02 Mio. bis 0,03 Mio. Euro bei kurzfristiger Umsetzbarkeit zu empfehlen.

Kürzel	Linie	Nennung der Maßnahme	Kosten von	Kosten bis	Priorität	Umsetzbarkeit
T-1	1	Taktverdichtung: vormittags 15 Min. statt 30 von 08:15 Uhr bis 11:45 Uhr Bad Schwartau – Hochschulstadtteil sowie eine zusätzliche Fahrt zwischen 7:00 und 7:30 Uhr ab Hochschulstadtteil in Richtung Bad Schwartau (Kosten zu prüfen)	281.934	413.531	A	kurz
T-2	1	Nachmittags um 16:44 und 17:14 Uhr ab Hochschulstadtteil – ZOB, nur diese beiden Fahrten bis Bad Schwartau verlängern	14.044	20.597	A	kurz
Linie	1		295.978	434.128		
T-3	2	Morgens: 2 zusätzliche Fahrten von Bornkamp bis Stadthalle als Linie 2, dann weiter bis Gustav-Radbruch-Platz als Linie 4 --- Begründung: mit diesen Fahrten wird der Großteil der Stadtschulen bedient	8.561	12.863	A	mittel
T-4	2	Nachmittags: 2 zusätzliche Fahrten von Gustav-Radbruch-Platz bis Sandstraße als Linie 4 und weiter als Linie 2 bis zum Bornkamp --- Begründung: mit diesen Fahrten wird der Großteil der Stadtschulen bedient	8.588	12.891	A	mittel
T-5	2	zusätzliche Fahrten für Sudetenstraße (30-Min.-Takt statt 60-Min.-Takt) zw. ZOB-Sudetenstraße	116.411	174.832	C	lang
Linie	2		133.560	200.586		
T-6	7	Taktverdichtung der Linie 7 Zwischen 08:05 (ab Bad Schwartau) bis 13:05 (ab Bad Schwartau). Der 15 Min.-Takt besteht heute schon in der genannten Zeit zwischen Oberbüssauer Weg und ZOB. Hier werden nur die Fahrten die am ZOB enden verlängert.	202.383	296.500	B	kurz
Linie	7		202.383	296.500		
T-7	9	Zusätzliche Fahrt um 20:35 Uhr ab Bad Schwartau – Grillenweg - Übergangszeit zur Linie 9 von der Bahn 20 Min. statt 50 Min.	18.172	26.716	B	kurz
T-8	9	Zusätzliche Fahrt um 20:42 Uhr ab Grillenweg – Bad Schwartau - Übergangszeit zur Linie 9 von der Bahn 30 Min. statt 50 Min. Zusätzliche Fahrt um 00:07 Uhr ab Grillenweg ab ZOB um 00:30 Uhr bis Bad Schwartau. Die letzte Fahrt vom ZOB nach Stockelsdorf ist um 23:32 Uhr	37.076	54.348	B	kurz
T-9	9	Nachmittags um 16:09 und 16:39 Uhr ab Hochschulstadtteil – ZOB, nur diese beiden Fahrten bis Bad Schwartau verlängern	19.704	28.898	A	kurz
Linie	9		74.952	109.962		
T-10	40	Prüfen Taktverdichtung (Lücken) zwischen 9h und 12h	182.533	267.567	C	kurz
T-11	40	60-Minuten-Takt im Abendverkehr ab Strandbahnhof bis ZOB	213.814	313.420	C	kurz
Linie	40		396.348	580.987		
<b>Summe</b>			<b>1.103.221</b>	<b>1.622.163</b>		

Tabelle 9: Maßnahmen zur Taktverdichtung (verkürzt).

### 7.2.2 Maßnahmen zu Linienverlängerung

Neben der Verdichtung der Fahrpläne bestehender Linienverläufe wurden ebenso Bedarfe für die Veränderung/Erweiterung von Linien abgeleitet. Diese entstehen primär durch die Veränderung von Siedlungs- oder Gewerbestrukturen, wodurch neue Bedarfe zur Anbindung auftreten. Hierbei sind insbesondere drei Bereiche zur Erschließung der Gebiete „Neue Teutendorfer Siedlung“, „Bahnhof Moisling“ und „Gewerbegebiet Genin Süd“ relevant. In diesen Kontext muss eine Überplanung der Angebote stattfinden. Somit können zum aktuellen Zeitpunkt keine exakten Effekte ermittelt werden, insbesondere hinsichtlich der zusätzlichen Nachfrage. Die Kosten lassen sich ebenso nur gesamthaft und als Bandbreiten abschätzen. Die nachfolgende Tabelle 10 zeigt die Gesamtkosten der zu planenden Maßnahmen zur Linienverlängerung in den drei Gebieten, die auf bis zu 1,5 Mio. Euro p.a. geschätzt werden. Alle drei Maßnahmen weisen die Prioritätsstufe A auf bei einer kurz- bis mittelfristigen Umsetzbarkeit auf.

Kürzel	Linie	Maßnahme	Kosten von	Kosten bis	Priorität	Umsetzbarkeit
L-1	Neue Teutendorfer Siedlung	Überplanung der Anbindung und Erschließung des Gebiets	zu prüfen	zu prüfen	A	kurz/mittel
L-2	Moisling	Überplanung der Anbindung und Erschließung des neuen SPNV-Haltepunkts Moisling	zu prüfen	zu prüfen	A	kurz/mittel
L-3	Gewerbegebiet Genin Süd	Überplanung und der Anbindung und Erschließung des Gebiets	zu prüfen	zu prüfen	A	kurz/mittel
<b>Summe/ Gesamtbewertung</b>			<b>1.000.000</b>	<b>1.500.000</b>		

Tabelle 10: Maßnahmen zur Linienverlängerung.

### 7.2.3 Maßnahmen zu Busbeschleunigung

*Analyse auf Basis  
Geschwindigkeiten und  
Korridoren im Stadtgebiet*

Ergänzend zur Ausweitung von Angeboten sind zusätzliche Maßnahmen zur Attraktivierung des Angebots durch Beschleunigung zur Verkürzung der Reisezeiten notwendig. Als Basis für die Bewertung der Beschleunigungsmaßnahmen konnten wir auf eine umfassende Untersuchung der Reisegeschwindigkeiten und notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung für verschiedene Schwerpunktkorridore aus dem Jahr 2018 zurückgegriffen werden. Ebenso wurden eigene Analyse zur Geschwindigkeit als Validierung durchgeführt.

Die Erkenntnisse zeigen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit in Lübeck im Durchschnitt rund 10 % unter der Durchschnittsgeschwindigkeit vergleichbaren Verkehrsunternehmen lag. Dieser Durchschnittswert wurde besonders geprägt durch einzelne besonders langsame Linien. Daher kommt der Beschleunigung eine besonders hohe Bedeutung bei der Verbesserung des Verkehrsangebotes zu.

Die Bedeutung liegt ebenso darin, nicht nur die Reisegeschwindigkeit für den Fahrgast zu verbessern, sondern auch die Störungseinflüsse und Unsicherheiten so zu vermindern, dass sich dies positiv auf die Pünktlichkeit und damit auch auf die Sicherung von Anschlüssen auswirken wird.

Dabei sind bereits detaillierte korridorspezifische Beschleunigungskonzepte erarbeitet worden, die wir als Basis der Gesamtdiskussion verwendet haben. Die jeweiligen Korridore umfassten dabei in der Regel mehrere Linien und wurden unter ihren jeweils spezifischen Problemaspekten und unter Lösungsaspekten dargestellt. Diese Korridore wurden gemeinsam mit SL und HL priorisiert.

Im Ergebnis sind die folgenden Korridore in der nachstehenden Tabelle (Tabelle 11) priorisiert worden. Eine ausführliche Version der Tabelle ist wieder im Anhang (Tabelle 18) zu finden sowie eine detaillierte Darstellung der einzelnen Korridore (Anlage 2). In Summe werden, wie bereits dargestellt, einmalige Infrastrukturkosten für die empfohlenen Maßnahmen, von 3,5 bis 7,0 Mio. erwartet.

Die Maßnahmen zur Busbeschleunigung in der Kronsfordter Allee bzw. der Kronsfordter Landstraße wurden der höchsten Prioritätsstufe A zugeordnet. Sie sind teilweise kurzfristig umsetzbar und würden Kosten in Höhe von ca. 0,5 Mio. bis 1,0 Mio. Euro verursachen. Das gleiche gilt für die Maßnahmen in der Ratzeburger Allee bzw. der Ratzeburger Landstraße. Nur die Maßnahmen für das Profil 5, die ebenfalls der Prioritätsstufe A zugeordnet wurden, sind kurzfristig umsetzbar bei Kosten von ca. 0,25 Mio. bis 0,5 Mio. Euro.

Kat.	Linie	Nennung der Maßnahme	Kosten von	Kosten bis	Priorität	Umsetzbarkeit
B-1	Profil 1.1	Kronsfordter Allee/ Kronsfordter Landstr.: - Verlängerung vorh.Busspur - Umbau Knoten Berliner Str. - Beeinflussung 6 LSA - 1x Umbau Busbucht zu Kap	500.000	1.000.000	A	tlw. Kurz
B-2	Profil 5	Hbf./ZOB / Holstentorplatz/ Sandstr./Mühlenstr.: - Verlängerung Busspur(en) - Abbau Straßenrandparken - Weitere Maßnahmen über Mobilitätskonzept Innenstadt	250.000	500.000	A	kurz
B-3	Profil 2.1	Ratzeburger Allee/ Ratzeburger Landstr.: - Beeinflussung 9 LSA - LSA-Koordination BÜ - Umbau Knoten Osterweide - Busschleuse Uni/Osterweide - Verlegung Haltestelle Kahlhorststr.	500.000	1.000.000	A	tlw. Kurz
B-4	Profil 3a.1	Ziegelstr. / Wisbystr.: - Beeinflussung 7 LSA - Neuordnung Parken Wisbystr. - Neuordnung Parken Korvettenstr.	250.000	500.000	B	tlw. Kurz
B-5	Profil 4.1	Schwartauer Allee/ Schwartauer Landstr.: - Beeinflussung 9 LSA - Busschleuse Hochstr. - Separierter Rechtsabbieger Karlstr. - 6x Umbau Busbucht zu Kap	500.000	1.000.000	B	tlw. Kurz
B-6	Profil 2.2	Mönkhofer Weg: - Beeinflussung 2 LSA - 3x Umbau Busbucht zu Kap	250.000	500.000	C	tlw. Kurz
B-7	Profil 3a.2	Herrenholz/ Padelügger Weg: - Beeinflussung 2 LSA - Ausbau Brücke BAB A1 - Abmarkierung Fahrbahn-Haltest.	500.000	1.000.000	C	tlw. Kurz
B-8	Profil 3b.1	Buntekuhweg / Moislinger Berg / A.-Bebel-Str.: - Systematische Entlastung vom Kfz-Verkehr (Thema VEP) - ggf. Umbau Knoten A.-Bebel-Str./ Moislinger Berg	0		C	tlw. Kurz
B-9	Profil 3b.2	Stecknitzstr./Geniner Dorfstr. / Geniner Str.: - Beeinflussung von 5 LSA - Busschleuse Berliner Platz - Abmarkierung der Hst.-bereiche Zeissstr./Hinter den Kirschkatzen	250.000	500.000	C	tlw. Kurz
B-10	Profil 4.3	Bei der Lohmühle/ Fackenburger Allee: - Im Wesentlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität, - 2x Busschleuse Fackenburger Allee	0		C	
B-11	Profil 6	Hochofenstr./Kückn. Haupt-/Solnitzstr./ Westpreußenring: - Beeinflussung 5 LSA	500.000	1.000.000	C	tlw. Kurz

Tabelle 11: Maßnahmen zur Busbeschleunigung (verkürzt).

### 7.2.4 Fokus On Demand Verkehr

#### Chancen durch flexible Angebote

Neben der Verbesserung der bestehenden Linienangebote bietet die weitere Integration von On Demand Angeboten in den Lübecker ÖPNV große Potenziale für weitere Fahrgastzuwächse, hier sind jedoch auch einige Herausforderungen zu erwarten.

Die Potenziale durch On Demand Systeme (ODS) im ÖPNV liegen insbesondere in der Ausweitung des Angebots zur Erschließung neuer Zielgruppen für den ÖPNV. Dieses bietet mehr Flexibilität, einfachen Zugang und zusätzlichen Komfort durch individuellere Beförderung. Auch die Nutzung als verbesserter Zu- bzw. Abbringer für zentrale Knotenpunkte (erste und letzte Meile) sowie die Erweiterung (zeitlich und/oder räumlich) des Bedienungsgebiets, für Bereiche in denen liniengebundene Angebote nicht existieren bzw. nicht geplant sind, sind zu prüfen. Ebenso bieten der Ersatz von bestehenden, vertakteten Linienangeboten (Gesamt oder Äste), deren Auslastung bzw. Nachfrage sehr niedrig ist, Potenziale. Dazu ist eine Detailuntersuchung zur Ableitung einer konkreten Zielsetzung auf Grundlage einer umfassenden Potenzialermittlung elementar.

Auf der anderen Seite liegen die Herausforderungen der Integration von ODS im ÖPNV einerseits bei dem Zuschnitt der Angebotsumfänge (Bediengebiete und Zeiten, Anzahl Fahrzeuge) für die Erschließung verschiedener verkehrlicher Potenziale und der Angebotsgestaltung im Spannungsfeld von Verfügbarkeit für die Kundenschaft und betrieblicher Wirtschaftlichkeit sowie der Kannibalisierung der Bestandsverkehre, als auch bei der Adaption der Angebotsumfänge und Fahrzeugdisposition anhand realer Nachfrageentwicklung. Ebenso erfordert die Integration in das bestehende Auskunft-, Vertriebs- und Tarifsystem Schnittstellen und Anpassungen, um den Nutzen für Kund:innen und Wirtschaftlichkeit sicherzustellen. Dabei ist eine Kosten-Nutzenbetrachtung essenziell.

#### Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Für eine erste Abschätzung der Gestaltung der Ausweitung flexibler Angebote durch LüMo sind zwei Ebenen zu analysieren, die in der folgenden Tabelle aufgeführt sind.

Klärung der Einsparpotentiale	Ableitung der Angebotsausweitung
Fahrtenanzahl <input type="checkbox"/> Gesamtweg <input type="checkbox"/> Teilweg Leistungsumfänge <input type="checkbox"/> FzKM <input type="checkbox"/> Umläufe <input type="checkbox"/> ... Sonstige Effekte	Definition Bediengebiet <input type="checkbox"/> Räumliche Festlegung über virtuelle Haltestellen <input type="checkbox"/> Tür-zu-Tür Bedienung für definierte Bereiche (Straßen) Festlegung Bedienzeiten <input type="checkbox"/> Einheitlich für Gesamtgebiet <input type="checkbox"/> Differenziert für Teilgebiete (z. B. Kerngebiet und Außenbezirke) Festlegung Serviceparameter (ggf. differenziert) <input type="checkbox"/> Bedienquote <input type="checkbox"/> Maximale Wartezeit <input type="checkbox"/> Maximale Umwegzeit <input type="checkbox"/> Poolingfaktor etc. Ableitung Fahrzeuganzahl und Betriebsstunden

Tabelle 12: Klärung der Einsparpotentiale und Ableitung der Angebotsausweitung.

Im Folgenden wird eine konkrete Ausarbeitung der Ansätze im Projekt in2 Lübeck für die Gestaltung des Angebots und der verkehrlichen Potenziale im Stadtgebiet empfohlen (siehe Anlage 8). Dort wurden erste Ansätze zu verkehrlichen Schwerpunkten abgeleitet und für eine weitere Analyse priorisiert. Die Konkretisierung muss unter Einbeziehung einer genauen Simulation zu den verkehrlichen Potenzialen erfolgen. Dabei sollte der Fokus der Angebotsgestaltung auf dem Bereich der Erweiterung (zeitlich und/oder räumlich) des Bedienungsgebiets im Vergleich zum Bestandsangebot und in der partiellen Substitution von einzelnen Fahrten der bestehenden Linienangeboten (Gesamt oder Äste, deren Auslastung/Nachfrage sehr niedrig ist) liegen. In dem Projekt wurden ebenso Fördermittel für die Umsetzung beantragt. Diese steht im Zusammenhang der verfügbaren Mittel.

### 7.2.5 Sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen

Ergänzend zu den bisher dargestellten Angebotsmaßnahmen werden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV empfohlen, die im Sinne einer ganzheitlichen Optimierung wirken. Hierbei sind Maßnahmen zur strukturellen Verbesserung des Angebots (STA), Qualitätssteigerung des Angebots (QA) und Push/Pull Maßnahmen (PP) zu differenzieren. Im Folgenden wird eine Übersicht (Tabelle 13) der Bewertung der Maßnahmenempfehlungen im Bereich der sonstigen Verbesserungen aufgeführt. Eine ausführliche Version hierfür ist im Anhang (Tabelle 19) zu finden. Abschließend werden in der weiteren Übersicht zu den oben genannten Maßnahmen eine Einschätzung zum Handlungsbedarf und eine Erläuterung der Handlungsschwerpunkte bzw. Empfehlungen dargestellt.

Kat.	Nennung der Maßnahme	Kosten von	Kosten bis	Priorität	Umsetzbarkeit
STA-1	Einführung zusätzlicher, punktueller Schnellbuslinien: separate Untersuchung/Prüfung Gesamtkonzept nötig im Kontext Beschleunigung	offen	offen	B	kurz
STA-2	Einführung von Sharingangeboten sowie Vernetzung mit Sharingangeboten: Bestehende Zusammenarbeit e-scooter ausbauen, Einführung Bikesharing und Integration Carsharing => Konzept notwendig für weitere Planung und Prüfung Machbarkeit	offen	offen	A	kurz
QA-1	Einführung symmetrischer Fahrpläne/ITF/Anschlussverbesserung: Langfristige Betrachtung und Analysen für Potenziale und Optimierungen sowie Priorisierung Maßnahmen notwendig (Trade off Anschluss Bus vs. Bahn)	zu prüfen	zu prüfen	Dauerhaft notwendig	kurz/mittel
QA-2	Anschlusssicherung für fahrplanmäßig vorgesehene Anschlüsse (mit digitalen Hilfsmitteln): Umfassende Anschlusssicherung übergreifend über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) inkl. Datenbereitstellung aller VU sicherstellen	gering	gering	B	kurz
PP-1	Einrichtung von Mobilstationen an zentralen Standorten: Grundkonzept mit weiteren Details notwendig (Standorte und Umsetzungsprozess definieren)	zu prüfen	zu prüfen	B	mittel
PP-2	Parkraummanagement: Anpassungen notwendig, dafür vertiefende Prüfung von Maßnahmen (Straßenraum) im VEP zwingend notwendig	gering	gering	A	kurz
PP-3	Ausbau B&R: Ziele und Standards für Qualitätsverbesserung sind im RNVP definiert, Konzept für Umsetzung ist zu planen.	zu prüfen	zu prüfen	B	mittel
PP-4	Ausbau P&R: Fokus Travemünde und Prüfung mit Fokus touristische Verkehre	zu prüfen	zu prüfen	B	mittel
PP-5	Aufbau Straßenbahnlinien: Prüfen im Kontext Erfahrungen aus vergleichbaren Städten hinsichtlich Kosten vs. Nutzen im Rahmen VEP (siehe auch VEP 2000, Vorschläge aus Stadtteilkonferenzen)	grundsätzlich sehr hoch	grundsätzlich sehr hoch	offen	lang

Tabelle 13: Sonstige Maßnahmen (verkürzt).

Kategorien	Maßnahmen	Einschätzung Handlungsbedarf	Erläuterung Handlungsschwerpunkte/ Empfehlung	Priorität
Strukturelle Verbesserung des Angebots (STA)	Einführung zusätzlicher Schnellbuslinien	Partiell gegeben	Bsp. Schlutup ggf. aufwendig (Anpassung Linie 10, 11), separate Untersuchung/Prüfung Gesamtkonzept nötig im Kontext Beschleunigung	B
Strukturelle Verbesserung des Angebots (STA)	Vernetzung mit Sharingangeboten	Grundsätzlich ja, nicht nur für letzte Meile	Bestehende Zusammenarbeit e-scooter ausbauen, Integration Bikesharing, Car-sharing => Konzept notwendig für weitere Planung und Machbarkeit prüfen, Teilbeschlüsse vorhanden	A
Qualitätssteigerung des Angebots (QA)	Einführung symmetrischer Fahrpläne/ITF, Anschlussverbesserung	Grundsätzlich ja, zur Anschlusssicherung (jedoch nicht nur durch SL gestaltbar)	Langfristige Betrachtung und Analysen für Potenziale und Optimierungen sowie Priorisierung Maßnahmen notwendig	Dauerhaft notwendig
Qualitätssteigerung des Angebots (QA)	Anchlusssicherung für fahrplanmäßig vorgesehene Anschlüsse (mit digitalen Hilfsmitteln)	Neue Einführung ab 1.7. für Busnetz, Anbindung an SPNV noch offen	Umfassende Anschlusssicherung übergreifend über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) erfolgen, Datenbereitstellung aller VU sicherstellen (via AT als Vertreter in zentralen Gremien auf Ebene Land)	B
Push/Pull Maßnahmen (PP)	Einrichtung von Mobilstationen an zentralen Standorten	Hoch, bzw. weiterhin vorhanden	Grundvorstellungen stehen im RNVP (S. 128f.) Grundkonzept im Detail notwendig (Standorte und Umsetzung definieren etc.)	A/B
Push/Pull Maßnahmen (PP)	Parkraummanagement	Sehr hoch	Parkkosten liegen eher im unterdurchschnittlichen Bereich im Marktvergleich, Anpassungen offen und vertiefende Prüfung von Maßnahmen (Straßenraum) im VEP zwingend notwendig	A
Push/Pull Maßnahmen (PP)	Ausbau B&R, P&R	Beim Thema B&R, weiterhin vorhanden	Bedarfe Qualitätsverbesserung bestehen weiterhin (RNVP, S. 81). Ziele/Standards sind dort definiert, Umsetzung zu planen	A/B
Push/Pull Maßnahmen (PP)	Ausbau P&R	P&R ggf. mit Fokus Travemünde	Prüfung auch mit Fokus touristische Verkehre	B
Push/Pull Maßnahmen (PP)	Aufbau Straßenbahnlinien	Grundsätzlich ja, Diskussion gibt es	Prüfen im Kontext Erfahrungen aus vergleichbaren Städten hinsichtlich Kosten vs. Nutzen im Rahmen VEP (siehe auch VEP 2000, Vorschläge aus Stadtteilkonferenzen)	offen

Tabelle 14: Weitere Maßnahmen zur Ableitung von Empfehlungen.

Eine Bewertung der direkten Effekte hinsichtlich Kosten konnte aufgrund der vorhandenen Informationen nur partiell und qualitativ vorgenommen werden, an einigen Stellen sind vertiefende Prüfungen notwendig.

*Maßnahmen im Bereich Vernetzung und Parken mit höchster Priorität*

Folgende Maßnahmen wurden mit der höchsten Priorität versehen. Aus der Kategorie der strukturellen Angebotsverbesserungen wurde die Maßnahme Vernetzung mit ergänzenden Sharingangeboten der Prioritätsstufe A zugeordnet. Dabei geht es um die Integration und auch tlw. Einführung zusätzlicher Angebote wie z. B. Carsharing oder Bikesharing. Vorteil dieser Maßnahme wäre die tlw. kurzfristige Umsetzbarkeit, die Kosten für die Einführung von Bikesharing sind noch im Detail zu ermitteln. Ebenso das Thema Mobilstationen sowie B&R muss in diesem Kontext vertiefend weiterentwickelt werden. Ebenfalls ist das Thema Parkraummanagement aus der Kategorie der Push/Pull-Maßnahmen mit der Priorität A eingeschätzt. Hierbei entstehen auch eher vergleichbar geringe Kosten und eine kurzfristige Umsetzbarkeit ist realisierbar. Auch hat diese Maßnahme eine positive Lenkungswirkung für den Umweltverbund.

### 7.2.6 Einführung einer Straßenbahn

Es gab in der Vergangenheit eine Straßenbahn in Lübeck, die nicht richtig ausgelastet war. Die Wiedereinführung ist ein immer wiederaufkommendes Politikum. Lübeck hätte stellenweise Potential für eine Straßenbahn. Diese Fragestellung müsste jedoch genauer untersucht bzw. geprüft werden. In mehreren deutschen Städten gibt es aktuell eine vergleichbare Diskussion, deren Erkenntnisse hier einmal dargelegt werden (siehe Tabellen sowie Details im Anhang). Hierbei sind auch grundsätzliche Aspekte enthalten, die auch für die Diskussion in Lübeck relevant sind.

	Citybahn Wiesbaden	Tram Kiel	Campusbahn Aachen	Stadtbahn Regensburg
Einwohnerzahl	278 Tsd. (2018)	248 Tsd. (2019)	247 Tsd. (2018)	153 Tsd. (2018)
Investitions-/Betriebskosten	448 Mio. €/k.A.	685 Mio. € (Infrastruktur, Fahrzeuge) / ca. 67 Mio. €	224 - 237,5 Mio. €/ 4 bis 6,5 Mio. €	246 Mio. €/ ca. 6 Mio. €
Fahrgäste/Tag	100 Tsd.	ca. 44 Tsd. Zusätzliche Fahrgäste täglich ggü. Ausbau Busnetz (+20%)	Ca. 7 Tsd. mehr Fahrgäste täglich	Potenzielle Nachfragesteigerung: bis zu 23.000 zusätzliche Fahrgäste täglich
Nutzen-Kosten-Koeffizient	1,5	1,9	1,5	1,6
Angebot	3 Linien mit einer Streckenlänge von bis zu 35 km	k.A.	2 Linien mit insgesamt 24km	2 Linien mit einer Streckenlänge von 14,5 km
Planung	Vorplanung seit Ende 2019 abgeschlossen, Planung der Fertigstellung und Inbetriebnahme 2020	Derzeit Planungsphase, welche bis 2027 abgeschlossen sein soll	Einstiegs- und Zielkonzept, welche zeitlich versetzt eingeführt werden sollten 2013 führte Ratsbürgerentscheid zur Ablehnung, Alternativen sind aktuell in der Diskussion	Nach Studie sind die nächsten Umsetzungsschritte Detailplanung des Systems aus infrastruktureller und betrieblicher Hinsicht

Tabelle 15: Betrachtung exemplarischer Einführungen und Prüfungen aus anderen Städten

Im Fazit zeigen sich folgende Vor- und Nachteile, aber auch begünstigende und erschwerende Faktoren bei der Einführung eines Straßenbahnsystems, die wiederum auch für Lübeck gesondert zu betrachten wären.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umweltfreundlich, wenn regenerative Stromerzeugung genutzt wird</li> <li>▪ Komfort, große Flexibilität und bessere Barrierefreiheit</li> <li>▪ Hohe Reisegeschwindigkeit, keine Beeinflussung von PKW- und Radverkehr</li> <li>▪ Hohe Kapazität, wenig Personal benötigt</li> <li>▪ Weniger Lärm und Emissionen, Aufwertung des Straßenraums</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohe Investitionskosten</li> <li>▪ Nimmt mehr Raum ein als vergleichbare Verkehrsmittel (zusätzliche Haltestellen und Spuren)</li> <li>▪ Lange Bauphase für eigene Trassen</li> <li>▪ Schienengebundenheit</li> <li>▪ Weitere Haltestellenabstände und gradlinige Linienführung kann zu weiteren Zu- und Abwegen führen</li> </ul>
Faktoren, die eine Einführung begünstigen	Faktoren, die eine Einführung erschweren
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wachsende Fahrgastzahlen und somit erhöhte Kapazität benötigt</li> <li>▪ Klimaschutzpläne und Ziel den Modal Split Anteil vom ÖPNV zu erhöhen</li> <li>▪ Wenige Hauptlinien transportieren die meisten Fahrgäste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wenn hohe Feinerschließung des Stadtgebiets erwünscht ist, sollte das System durch zusätzliche Buslinien ergänzt werden</li> <li>▪ Topographische Gegebenheiten (BSP: Wuppertal)</li> </ul>

Tabelle 16: Gegenüberstellung und Einordnung einer Straßenbahn

### Fazit und Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Die unterschiedlichen Systemvarianten (Straßenbahn, Bus, etc.) wurden in der Grundlagenstudie in Kiel anhand von ausgewählten Faktoren aktuell bewertet<sup>2</sup>. Die dortigen Aussagen sind wiederum teilweise für eine grundsätzliche Einschätzung hilfreich. Lediglich bei den Investitionskosten wurde die Straßenbahn als eher mäßig eingeschätzt. Das verglichene System Metro-Bus schneidet in allen anderen Bereichen schlechter ab. Auffällig ist, dass der Schienenverkehr allgemein im Durchschnitt positiver abschneidet als die motorisierten Systemvarianten.

Um diese Aspekte für Lübeck zu betrachten, ist eine vertiefende Untersuchung zu empfehlen. Dabei kann eine erste Prüfung im Kontext bestehender Erfahrungen aus vergleichbaren Städten hinsichtlich Kosten vs. Nutzen im Rahmen der Fortschreibung des VEP erfolgen.

## 8. Summary: Gesamteinschätzung der Maßnahmen im Bereich Angebot und Tarif

### Gesamtbetrachtung

Abschließend werden nochmals die empfohlenen Maßnahmen aus den in den unterschiedlichen Teilen des Gutachtens zu Tarif und Angebot erarbeiteten Maßnahmen gesamthaft dargestellt. Für die Nachfragewirkung ergibt sich aus den quantifizierbaren Effekten eine Steigerung um 1,5 Mio. Fahrten pro Jahr, was eine Veränderung um ca. 6% ausmacht. Dabei sind jedoch die indirekten Effekte nicht

<sup>2</sup> Quelle: Landeshauptstadt Kiel. 2019. Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan. Abgerufen von [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_dokumente\\_kiel\\_bewegt\\_sich/broschuere\\_vep\\_fortschreibung.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/broschuere_vep_fortschreibung.pdf)

einberechnet, sowie die Steigerungen durch Maßnahmen der Linienenerweiterungen noch nicht ermittelt.

#### *Tarifzonenstruktur*

Aus Gutachtersicht wird keine Änderung an der Tarifzonenstruktur empfohlen. Gegen eine Änderung sprechen das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis, der vertriebliche Aufwand und die Verlagerung der Preissprünge an den Rand der Region Lübeck. Wesentlich wirkungsvollere Maßnahmen sind zielgerichtete Ergänzungen bzw. Überarbeitungen des Ticketsortimentes und innovative, digitale Tarifmodelle.

#### *Preise und Sortiment*

Die Überprüfung des Sortiments des SH-Tarifs in der Region Lübeck und der Vergleich mit Tarifangeboten in anderen Verkehrsverbänden, insbesondere auch im HVV, zeigte einige Angebotslücken und Potenziale zur Vereinfachung. Folgende Maßnahmen werden für eine Umsetzung empfohlen:

- Pauschalierung von Kindertickets (1,10 € unabhängig von der Preisstufe)
- Einführung einer 9-Uhr-Tageskarte zum Preis von 4,90 €
- Pauschalierung der Kleingruppenkarte (9,60 € unabhängig von der Preisstufe)
- Einführung einer 9-Uhr-Monatskarte (35% Rabatt auf Standard-Zeitkarten)
- Großzügigere Mitnahmeregelungen für Monatskarten und Abonnements (ein Erwachsener kostenlos, Ausweitung auf Mo-Fr ab 19 Uhr)

Würden alle fünf Sortimentsmaßnahmen umgesetzt, könnte die Nachfrage um 0,9 Mio. Fahrten pro Jahr (+3,7%) gesteigert werden. Die Minderinnahmen beliefen sich auf 0,4 Mio € p. a. (-1,5%).

Von der Einführung einer von der Politik vorgeschlagenen BusCard 50 wird abgeraten, da sie in der Praxis nicht wirtschaftlich kalkuliert werden kann (keine entsprechende Zahlungsbereitschaft für einen auskömmlichen Kartenpreis) und zur Kannibalisierung von Zeitkarten führt.

Ebenso abgeraten wird von dem aktuell viel diskutierten 365 EUR-Ticket. Mit allen Nebeneffekten (z. B. Wegfall von Ausgleichsleistungen) wäre eine Finanzierung von über 10 Mio. € durch die HL erforderlich. Der Nutzen ist eher gering. In Wien, der Vorreiterstadt für das 365 EUR-Ticket, wurden die Nachfragesteigerungen hauptsächlich durch den Ausbau des ÖPNV und durch eine signifikante Steigerung der Parkgebühren erzielt.

#### *Nachhaltige Ausweitung des ÖPNV*

Im Kontext, der beabsichtigten, nachhaltigen Verbesserung des ÖPNV wurden gemeinsam mit der Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern von Stadt und Stadtverkehr Ansatzpunkte und Empfehlungen für eine nachhaltige Leistungsausweitung und Angebotsoptimierung abgeleitet. Die Ergebnisse wurden systematisch im Kreis der Expert:innen diskutiert und in einem Workshop mit der Politik priorisiert. Den Rahmen für die Erarbeitung bildeten

- eine analytische Datengrundlage der vorhandenen Angebots- und Nachfragestruktur sowie der Auslastung in Lübeck,
- die Einordnung der Ausgangssituation des Lübecker ÖPNV im Rahmen einer „360-Grad-Betrachtung“ und
- die vorhandenen Ansatzpunkte sowie Handlungsbedarfe aus den Stadtteilkonferenzen, aus dem RNVP und aus dem weiteren Input der beteiligten Akteure.

*Ganzheitliche Angebots-  
optimierung empfohlen*

Der Fokus wurde dabei neben einem Kapazitäts- und Leistungsausbau auch auf die strukturelle Verbesserung des Angebots, auf die Leistungsqualität (Reisezeiten, Zuverlässigkeit) sowie auf die Nutzung von Push/Pull Maßnahmen gelegt. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir auf der Angebotsseite ein Gesamtpaket mit folgenden Schwerpunkten:

- Differenzierte Angebotsausweitungen bei Taktlücken/schlechter Anbindung
  - Taktverdichtungen der Linien 1,2,7,9 (Priorität A, B) und 40 (Priorität C)
  - Linienerweiterungen/Teil-Überplanungen für die Gebiete Neue Teutendorfer Siedlung, Bahnhof Moisling und Gewerbegebiet Genin Süd
- Strukturelle Verbesserungen durch Maßnahmen zur Busbeschleunigung
  - Hohe Priorität (A, B): Profil 1.1 Kronsfordener Alee; Profil 5 Hbf./ZOB; Profil 2.1 Ratzeburger Allee; Profil 3a1 Ziegelstr./Wisbystr.; Profil 4.1 Schwartauer Allee
  - Nachgelagerte Priorität (C): alle weiteren Profile
- Detaillierte Planungen zur Ausweitung von On-Demand-Verkehren
  - Simulation zur Festlegung verkehrlicher Potenziale, Gebiete
  - Festlegung Bedienkonzept (Zeiten, Gebiete, Fahrzeugflotte)
- Fokussierte Verbesserungen der strukturellen Rahmenbedingungen
  - Priorität A: Weitere Vernetzung mit Sharingangeboten; Maßnahmen im Parkraummanagement (Verfügbarkeit und Gebühren)
  - Priorität B: Einrichtung von Mobilstationen an zentralen Standorten, Ausbau B&R, Prüfung Einführung zusätzlicher Schnellbuslinien, Prüfung P&R Fokus Travemünde, Anschlusssicherung Bus/Bahn mit digitalen Systemen

*Erste Kostenschätzung  
und Wirkung der  
Maßnahmen*

Die Gesamtkosten aller vorgeschlagenen Maßnahmen zur Angebotsausweitungen (Taktverdichtung/Linienerweiterungen) werden auf ca. 2,1 Mio. bis 3,1 Mio. Euro p.a. geschätzt. Im Bereich der Beschleunigungsmaßnahmen wird ein finanzieller Aufwand von etwa 3,5 Mio. € bis 7,0 Mio. € für die Umsetzung auf Basis der vorliegenden Planungen geschätzt. Die Wirkung in Bezug auf die Fahrgastzuwächse liegt bei etwa 0,6 Mio. Fahrten pro Jahr (exklusive der Effekte durch Linienerweiterungen), dies entspricht einer Steigerung von ca. 2,5 %.

Insgesamt haben die Analysen gezeigt, dass nicht nur elementare, gemeinsam nutzbare Markt- und Betriebsdaten für die zukünftige Gestaltung der Mobilität in Lübeck fehlen oder in teilweise unterschiedlichen Ausprägungen vorliegen, sondern auch ein strategisches Monitoring-, Planungs- und Steuerungssystem, das die Entwicklungen im Lübecker Mobilitätsmarkt nachvollziehbar, planbar und steuerbar machen. In so ein „Mobilitätsorientiertes Steuerungssystem“ sollten dann ebenfalls die weiteren Partner des Stadtverkehrs systematisch integriert werden.

## Quellenverweise zu Tabellen 15 und 16 (Kapitel 7.2.6)

Citybahn GmbH. 2020. Konzept Abgerufen von <https://www.citybahn-verbindet.de/citybahn-wiesbaden/>

ESWE Verkehr. 2016. Vorhaben Citybahn Bad Schwalbach – Wiesbaden – Mainz. Abgerufen von [https://www.citybahn-verbindet.de/fileadmin/user\\_upload/Citybahn-Machbarkeitsstudie.pdf](https://www.citybahn-verbindet.de/fileadmin/user_upload/Citybahn-Machbarkeitsstudie.pdf)

Landeshauptstadt Kiel. o. J. Kiel bewegt sich - Mobilitätswende jetzt. Abgerufen von [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_dokumente\\_kiel\\_bewegt\\_sich/gesamtdokumentation\\_kiel\\_bewegt\\_sich.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/gesamtdokumentation_kiel_bewegt_sich.pdf)

Landeshauptstadt Kiel. 2019. Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan. Abgerufen von [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_dokumente\\_kiel\\_bewegt\\_sich/broschuere\\_vep\\_fortschreibung.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/broschuere_vep_fortschreibung.pdf)

Pro StadtRegionalbahn e.V. o.J. StadtRegionalBahn für die Region Kiel. Abgerufen von <http://www.stadtre-gionalbahn-kiel.de/>

Stadt Aachen. 2011. Campusbahn elektrisiert Aachen. Abgerufen von <http://www.campusbahn-aachen.de/>

Stadt Aachen. 2013. Die Campusbahn kommt nicht. Abgerufen von [http://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/politik\\_verwaltung/wahlen/ratsbuergerentscheid\\_campusbahn/ergebnisse.html](http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/politik_verwaltung/wahlen/ratsbuergerentscheid_campusbahn/ergebnisse.html)

Komobile. 2017. Studie zur Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems in Regensburg. Abgerufen von <https://www.regensburg.de/fm/121/oepnv-kurzbericht-ergebnis-nutze-kosten-untersuchung-systemempfehlung.pdf>

Stadt Regensburg. O.J. Planung zur Einführung einer Stadtbahn. Abgerufen von <https://www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/bus-und-bahn/planung-zur-einfuehrung-einer-stadtbahn>

Stadt Regensburg. 2018. Faktenpapier Sachstand. Abgerufen von <https://www.regensburg.de/fm/121/flyer-stadtbahnfacts-2019-07.pdf>

BüroStadtVerkehr, Gertz Gutesche Rümenapp. O.J. Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel Grundlagenstudie. Abgerufen von [https://relaunch.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_dokumente\\_kiel\\_bewegt\\_sich/190809\\_Entwurf\\_Externe\\_Grundlagenstudie\\_Kiel.pdf](https://relaunch.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/190809_Entwurf_Externe_Grundlagenstudie_Kiel.pdf)

Der Tagesspiegel. 2015. Mehr Straßenbahnen! Nein, mehr Busse! Abgerufen von <https://www.tagesspiegel.de/berlin/pro-und-contra-tram-ausbau-contra-busse-sind-die-bessere-tram/12252080-2.html>

Landeshauptstadt Kiel. 2019. Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan. Abgerufen von [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_dokumente\\_kiel\\_bewegt\\_sich/broschuere\\_vep\\_fortschreibung.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/broschuere_vep_fortschreibung.pdf)

Stadt Erlangen, KCW GmbH. 2013. Vergleich Straßenbahn und Bussystem – Kurzfassung. Abgerufen von [http://www.vep-erlangen.de/fileadmin/user\\_upload/documents/wissensspeicher/Systemvergleich\\_Straßenbahn\\_und\\_Bussysteme\\_-\\_Kurzfassung.pdf](http://www.vep-erlangen.de/fileadmin/user_upload/documents/wissensspeicher/Systemvergleich_Straßenbahn_und_Bussysteme_-_Kurzfassung.pdf)

## Anlage 1: Registrierte Haltestellenabfahrten (Q4 2019) Montag-Freitag (Auszug)

Gesamt		Tagesart:		MF	
Summe:	340.744			53	19
Haltestelle	Anfahrten	Durchschnitt	Maximum	Über 100	über 110
Fahlenkampsweg	2053	25,9	112	3	1
Kahlhorststraße	1307	25,3	112	3	1
Sandstraße	2538	19,4	112	2	1
Fegefeuer	5067	20,3	112	2	1
Stadthalle	5080	21,0	112	2	1
Stresemannstraße	2053	27,0	113	2	1
Wasserkunst	2053	26,8	113	2	1
Kalkbrennerstraße	1306	23,3	112	2	1
Kastanienallee	1306	21,9	112	2	1
Stadtweide	1303	20,7	112	2	1
Gustav-Radbruch-Platz	5304	17,9	115	2	1
Kreuzwegbrücke	1666	21,7	116	2	1
Drögestraße	1093	22,1	103	1	0
Friedenstraße	1095	23,5	101	1	0
ZOB/Hauptbahnhof	9755	18,2	102	1	0
Holstentorplatz	8570	19,5	102	1	0
Große Burgstraße	3797	20,8	114	1	1
Breite Straße	2588	18,6	107	1	0
Stadttheater	2583	17,7	101	1	0
G.-Kerschensteiner-Str.	896	13,3	101	1	0
Wahmstraße	1658	22,1	104	1	0
Burgtorfriedhof	1517	19,2	121	1	1
Distelkrog	769	9,7	101	1	0
Steenkamp	782	10,3	101	1	0
Torstraße	1004	9,1	102	1	0
Teutendorfer Weg	1196	14,1	102	1	0
Skandinavienkai Bahnhof	1126	15,9	103	1	0
Skandinavienkai Terminal	1128	16,4	104	1	0
Travemünder Landstraße	1130	16,8	104	1	0
Surenfeld	637	12,8	104	1	0
Bahnhof Kücknitz	525	14,6	112	1	1
Solmitzstraße	1149	17,8	114	1	1
Kücknitzer Scheide	1633	20,9	114	1	1
Siems	868	17,9	114	1	1
Jungborn	1128	20,8	117	1	1
Kieselgrund	879	17,5	101	1	0

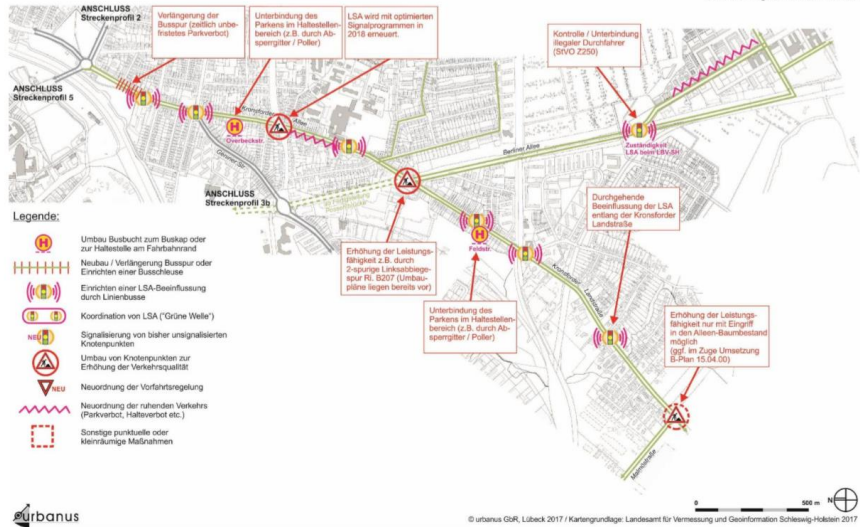
## Anlage 2: Detaillierte Darstellung der einzelnen Korridore

### Gemeinsame Bewertung durch Akteure

- Aktuelle Einschätzung Handlungsbedarf: Prio A
- Einschätzung finanzieller Rahmen:
  - 0,5 Mio. € bis 1,0 Mio. €
- Aktuelle Einschätzung Nutzen: sehr hoch

### Streckenprofil Nr. 1 - Kronsforder Allee / Berliner Allee Maßnahmenvorschläge und Untersuchungsbedarfe

Bearbeitungsstand 23.03.2018



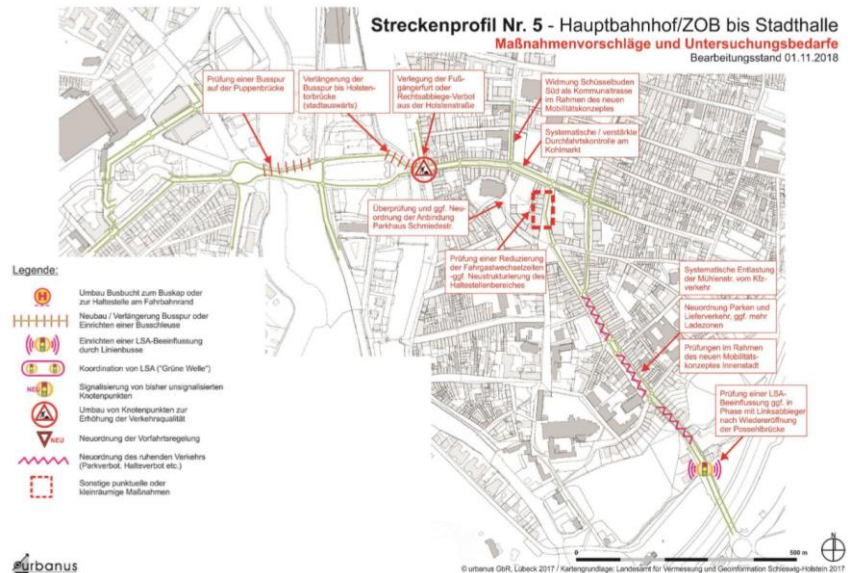
Anhang 1: Einschätzung Streckenprofil 1.1 Kronsforder Allee (Priorität A).

### Gemeinsame Bewertung durch Akteure

- Aktuelle Einschätzung Handlungsbedarf: Prio A (jedoch hoher Umfang bei der Umsetzung)
- Einschätzung finanzieller Rahmen:
  - 0,25 Mio. € bis 0,5 Mio. €
- Aktuelle Einschätzung Nutzen: sehr hoch

### Streckenprofil Nr. 5 - Hauptbahnhof/ZOB bis Stadthalle Maßnahmenvorschläge und Untersuchungsbedarfe

Bearbeitungsstand 01.11.2018

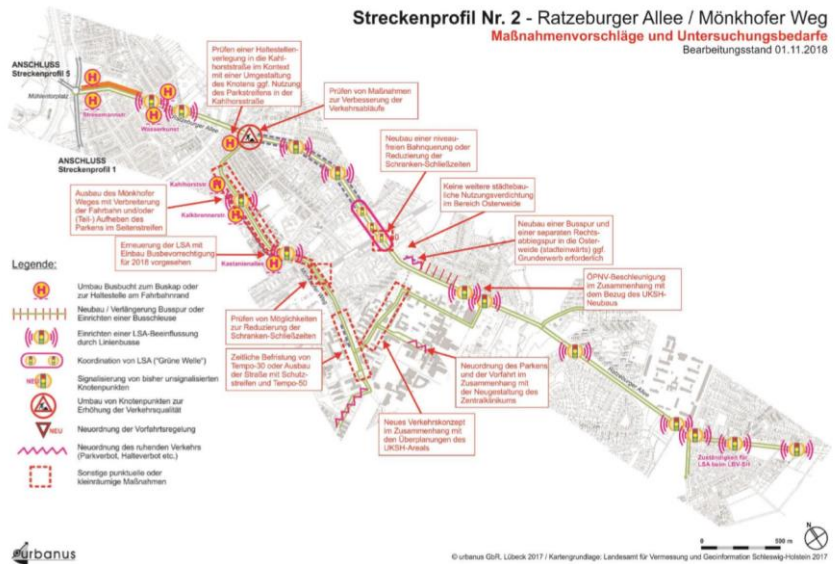


Anhang 2: Einschätzung Streckenprofil 5 Hauptbahnhof ZOB (Priorität A).

Hansestadt Lübeck | Abschlussdokumentation

**Gemeinsame Bewertung durch Akteure**

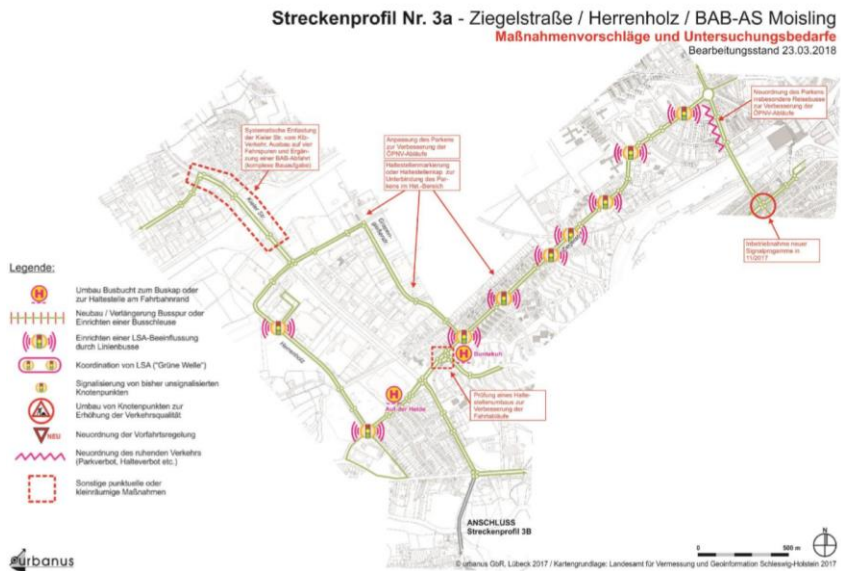
- Aktuelle Einschätzung Handlungsbedarf: Prio A
- Einschätzung finanzieller Rahmen
  - 0,5 Mio. € bis 1,0 Mio. €
- Aktuelle Einschätzung Nutzen: sehr hoch



Anhang 3: Einschätzung Streckenprofil 2.1 Ratzeburger Allee (Priorität A).

**Gemeinsame Bewertung durch Akteure**

- Aktuelle Einschätzung Handlungsbedarf: Prio B
- Einschätzung finanzieller Rahmen
  - 0,25 Mio. € bis 0,5 Mio. €
- Aktuelle Einschätzung Nutzen: hoch

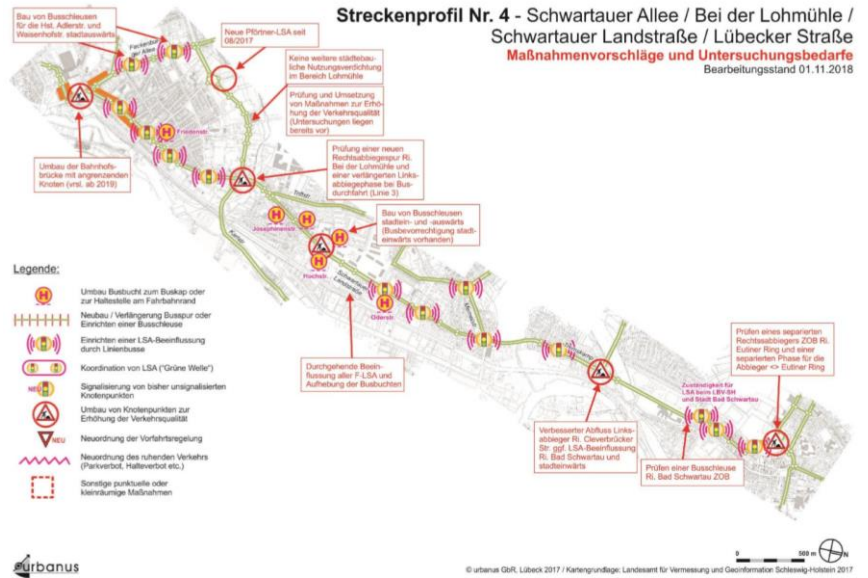


Anhang 4: Einschätzung Streckenprofil 3a Ziegelstraße (Priorität B).

Hansestadt Lübeck | Abschlussdokumentation

**Gemeinsame Bewertung durch Akteure**

- Aktuelle Einschätzung Handlungsbedarf: Prio A/B) (Prüfung im Kontext Umbau Lohmühle)
- Einschätzung finanzieller Rahmen
  - 0,5 Mio. € bis 1,0 Mio. €
- Aktuelle Einschätzung Nutzen: hoch



Anhang 5: Einschätzung Streckenprofil 4 Schwartauer Allee (Priorität B).

### Anlage 3: Maßnahmen zur Taktverdichtung

Kürzel	Linie	Tagesart	Tageszeit	Nennung der Maßnahme	Kapazitätseffekte (PlatzKm) im Jahr	Kosten von	Kosten bis	Fahrgast-schätzung	Priorität	Umsetzbarkeit
T-1	1	Mo-Fr	NVZ	Taktverdichtung: vormittags 15 Min. statt 30 von 08:15 Uhr bis 11:45 Uhr Bad Schwartau – Hochschulstadtteil sowie eine zusätzliche Fahrt zwischen 7:00 und 7:30 Uhr ab Hochschulstadtteil in Richtung Bad Schwartau	6.471.011	281.934	413.531	86.853	A	kurz
T-2	1	Mo-Fr	NVZ	Nachmittags um 16:44 und 17:14 Uhr ab Hochschulstadtteil – ZOB, nur diese beiden Fahrten bis Bad Schwartau verlängern	343.040	14.044	20.597	6.962	A	kurz
Linie	1				6.814.051	295.978	434.128	93.815		
T-3	2	Mo-Fr	HVZ	Morgens: 2 zusätzliche Fahrten von Bornkamp bis Stadthalle als Linie 2, dann weiter bis Gustav-Radbruch-Platz als Linie 4 --- Begründung: mit diesen Fahrten wird der Großteil der Stadtschulen bedient	157.696	8.561	12.863	2.096	A	mittel
T-4	2	Mo-Fr	HVZ	Nachmittags: 2 zusätzliche Fahrten von Gustav-Radbruch-Platz bis Sandstraße als Linie 4 und weiter als Linie 2 bis zum Bornkamp --- Begründung: mit diesen Fahrten wird der Großteil der Stadtschulen bedient	163.328	8.588	12.891	1.979	A	mittel
T-5	2	Mo-Fr	HVZ/NVZ	zusätzliche Fahrten für Sudetenstraße (30-Min.-Takt statt 60-Min.-Takt) zw. ZOB-Sudetenstraße	2.164.813	116.411	174.832	30.090	C	lang
Linie	2				2.485.837	133.560	200.586	34.166		

T-6	7	Mo-Fr	NVZ	Taktverdichtung der Linie 7 Zwischen 08:05 (ab Bad Schwartau) bis 13:05 (ab Bad Schwartau). Der 15 Min.-Takt besteht heute schon in der genannten Zeit zwischen Oberbüssauer Weg und ZOB. Hier werden nur die Fahrten die am ZOB enden verlängert.	5.102.029	202.383	296.500	37.165	B	kurz
<b>Linie</b>	<b>7</b>				<b>5.102.029</b>	<b>202.383</b>	<b>296.500</b>	<b>37.165</b>		
T-7	9	Mo-Fr	SVZ	Zusätzliche Fahrt um 20:35 Uhr ab Bad Schwartau – Grillenweg - Übergangszeit zur Linie 9 von der Bahn 20 Min. statt 50 Min.	430.360	18.172	26.716	3.513	B	kurz
T-8	9	Mo-Fr	SVZ	Zusätzliche Fahrt um 20:42 Uhr ab Grillenweg – Bad Schwartau - Übergangszeit zur Linie 9 von der Bahn 30 Min. statt 50 Min. Zusätzliche Fahrt um 00:07 Uhr ab Grillenweg ab ZOB um 00:30 Uhr bis Bad Schwartau. Die letzte Fahrt vom ZOB nach Stockelsdorf ist um 23:32 Uhr	904.294	37.076	54.348	6.520	B	kurz
T-9	9	Mo-Fr	NVZ	Nachmittags um 16:09 und 16:39 Uhr ab Hochschulstadtteil – ZOB, nur diese beiden Fahrten bis Bad Schwartau verlängern	481.331	19.704	28.898	7.988	A	kurz
<b>Linie</b>	<b>9</b>				<b>1.815.986</b>	<b>74.952</b>	<b>109.962</b>	<b>18.021</b>		
T-10	40	Mo-Fr	NVZ	Prüfen Taktverdichtung (Lücken) zwischen 9h und 12h	4.452.036	182.533	267.567	15.200	C	kurz
T-11	40	Mo-Fr	SVZ	60-Minuten-Takt im Abendverkehr ab Strandbahnhof bis ZOB	5.214.976	213.814	313.420	6.721	C	kurz
<b>Linie</b>	<b>40</b>				<b>9.667.012</b>	<b>396.348</b>	<b>580.987</b>	<b>21.922</b>		
<b>Summe</b>					<b>25.884.915</b>	<b>1.103.221</b>	<b>1.622.163</b>	<b>205.088</b>		

Tabelle 17: Maßnahmen zur Taktverdichtung (vollständig).

## Anlage 4: Maßnahmen zur Busbeschleunigung

Kat.	Linie	Nennung der Maßnahme	Kapazitätseffekt (PlatzKm) im Jahr	Kosten von	Kosten bis	Fahrgast-schätzung (Delta)	Prio.	Umsetzbarkeit
B-1	Profil 1.1	Kronsforder Allee/ Kronsforder Landstr.: - Verlängerung vorh.Busspur - Umbau Knoten Berliner Str. - Beeinflussung 6 LSA - 1x Umbau Busbucht zu Kap	nein	500.000	1.000.000		A	tlw. Kurz
B-2	Profil 5	Hbf./ZOB / Holstentorplatz/ Sandstr./Mühlenstr.: - Verlängerung Busspur(en) - Abbau Straßenrandparken - Weitere Maßnahmen über Mobilitätskonzept Innenstadt	nein	250.000	500.000		A	kurz
B-3	Profil 2.1	Ratzeburger Allee/ Ratzeburger Landstr.: - Beeinflussung 9 LSA - LSA-Koordination BÜ - Umbau Knoten Osterweide - Busschleuse Uni/Osterweide - Verlegung Haltestelle Kahlhorststr.	nein	500.000	1.000.000		A	tlw. Kurz
B-4	Profil 3a.1	Ziegelstr. / Wisbystr.: - Beeinflussung 7 LSA - Neuordnung Parken Wisbystr. - Neuordnung Parken Korvettenstr.	nein	250.000	500.000		B	tlw. Kurz
B-5	Profil 4.1	Schwartauer Allee/ Schwartauer Landstr.: - Beeinflussung 9 LSA - Busschleuse Hochstr. - Separierter Rechtsabbieger Karlstr. - 6x Umbau Busbucht zu Kap	nein	500.000	1.000.000		B	tlw. Kurz
B-6	Profil 2.2	Mönkhofer Weg: - Beeinflussung 2 LSA - 3x Umbau Busbucht zu Kap	nein	250.000	500.000		C	tlw. Kurz
B-7	Profil 3a.2	Herrenholz/ Padelügger Weg: - Beeinflussung 2 LSA	nein	500.000	1.000.000		C	tlw. Kurz

## Hansestadt Lübeck | Abschlussdokumentation

		- Ausbau Brücke BAB A1 - Abmarkierung Fahrbahn-Haltest.						
B-8	Profil 3b.1	Buntekuhweg / Moisinger Berg / A.-Bebel-Str.: - Systematische Entlastung vom Kfz-Verkehr (Thema VEP) - ggf. Umbau Knoten A.-Bebel-Str./ Moisinger Berg	nein	0			C	tlw. Kurz
B-9	Profil 3b.2	Stecknitzstr./Geniner Dorfstr. / Geniner Str.: - Beeinflussung von 5 LSA - Busschleuse Berliner Platz - Abmarkierung der Hst.-bereiche Zeissstr./Hinter den Kirschkatzen	nein	250.000	500.000		C	tlw. Kurz
B-10	Profil 4.3	Bei der Lohmühle/ Fackenburger Allee: - Im Wesentlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität, - 2x Busschleuse Fackenburger Allee	nein	0			C	
B-11	Profil 6	Hochofenstr./Kückn. Haupt-/Solnitzstr./ Westpreußenring: - Beeinflussung 5 LSA	nein	500.000	1.000.000		C	tlw. Kurz
<b>Summe</b>				<b>3.500.000</b>	<b>7.000.000</b>	<b>400.000</b>		

Tabelle 18: Maßnahmen zur Busbeschleunigung (vollständig).

## Anlage 5: Sonstige Maßnahmen

Kategorie	Nennung der Maßnahme	Kapazitätseffekt (PlatzKm) im Jahr	Kosten von	Kosten bis	Fahrgast-schätzung (Delta)	Priori-tät	Umsetz-barkeit
STA-1	Einführung zusätzlicher, punktueller Schnellbuslinien: separate Untersuchung/Prüfung Gesamtkonzept nötig im Kontext Beschleunigung	gering (Details zu prüfen)	offen	offen	zu prüfen	B	kurz
STA-2	Einführung von Sharingangeboten sowie Vernetzung von Sharingangeboten: Bestehende Zusammenarbeit e-scooter ausbauen, Einführung Bike-sharing und Integration Carsharing => Konzept notwendig für weitere Planung und Prüfung Machbarkeit	nein	mittel	gering	indirekte Effekte	A	kurz
QA-1	Einführung symmetrischer Fahrpläne/ITF/Anschlussverbesserung: Langfristige Betrachtung und Analysen für Potenziale und Optimierungen sowie Priorisierung Maßnahmen notwendig (Trade off Anschluss Bus vs. Bahn)	nein	zu prüfen	zu prüfen	zu prüfen	Dauerhaft notwendig	kurz/mittel
QA-2	Anschlussicherung für fahrplanmäßig vorgesehene Anschlüsse (mit digitalen Hilfsmitteln): Umfassende Anschlussicherung übergreifend über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) inkl. Datenbereitstellung aller VU sicherstellen	nein	gering	gering	indirekte Effekte	B	kurz
PP-1	Einrichtung von Mobilstationen an zentralen Standorten: Grundkonzept mit weiteren Details notwendig (Standorte und Umsetzungsprozess definieren)	nein	zu prüfen	zu prüfen	zu prüfen	B	mittel

PP-2	Parkraummanagement: Anpassungen notwendig, dafür vertiefende Prüfung von Maßnahmen (Straßenraum) im VEP zwingend notwendig	nein	gering	gering	hoch	A	kurz
PP-3	Ausbau B&R: Ziele und Standards für Qualitätsverbesserung sind im RNVP definiert, Konzept für Umsetzung ist zu planen.	nein	zu prüfen	zu prüfen	mittel	B	mittel
PP-4	Ausbau P&R: Fokus Travemünde und Prüfung mit Fokus touristische Verkehre	nein	zu prüfen	zu prüfen	zu prüfen	B	mittel
PP-5	Aufbau Straßenbahnlinien: Prüfen im Kontext Erfahrungen aus vergleichbaren Städten hinsichtlich Kosten vs. Nutzen im Rahmen VEP (siehe auch VEP 2000, Vorschläge aus Stadtteilkonferenzen)	grundsätzlich sehr hoch	grundsätzlich sehr hoch	grundsätzlich sehr hoch	grundsätzlich sehr hoch	offen	lang

Tabelle 19: Sonstige Maßnahmen (vollständig).

## Exkurs Straßenbahn

Fallbeispiel Wiesbaden Anzahl Einwohner:innen Wiesbaden: 278 Tsd. (2018)

- Die Citybahn soll Wiesbaden, Mainz und das Umland verbinden und über 3 Linien verfügen, das Gesamtinvestitionsvolumen liegt bei 448 Mio. €.
- Investitionskosten: von insgesamt 448 Mio. €; Betriebskosten: keine Angabe
- Beförderung von 100 Tsd. Fahrgästen täglich in Wiesbaden
- Angebot: 3 Linien mit einer Streckenlänge von bis zu 35km
- Planung: Vorplanung seit Ende 2019 abgeschlossen, Planung der Fertigstellung und Inbetriebnahme 2020
- Nutzen-Kosten-Koeffizient: 1,5

Fallbeispiel Kiel (Anzahl Einwohner:innen Kiel: 248 Tsd. (2019)

- Derzeit plant Kiel die Einführung einer Straßenbahn; diese soll 3 Linien umfassen und zu 44 Tsd. mehr Fahrgästen täglich führen.
- Einführung einer Straßenbahn mit 3 Linien geprüft
- Investitionskosten: ca. 685 Mio. € (Infrastruktur, Fahrzeuge), jährliche Betriebskosten: ca. 67 Mio. €
- Fahrgastanzahl: ca. 44 Tsd. Zusätzliche Fahrgäste täglich ggf. Ausbau Busnetz (+20%)
- Planung: Derzeit Planungsphase, welche bis 2027 abgeschlossen sein soll
- Nutzen-Kosten-Koeffizient: 1,9

Fallbeispiel Aachen (Anzahl Einwohner:innen Aachen: 247 Tsd. (2018)

- Obwohl die Campusbahn zu einer Nachfrage- und Qualitätssteigerung führen könnte, wurde der Bau in einem Bürgerentscheid 2013 abgelehnt.
- Vorschlag zur Einführung einer innovativen Campusbahn 2009
- Bussystem ist kapazitätsmäßig an seinen Grenzen und kann zukünftig erwarteter ÖPNV Nutzung quantitativ und qualitativ nicht gerecht werden
- Angebot: 2 Linien mit insgesamt 24km
- Ca. 7 Tsd. mehr Fahrgäste täglich
- Geschätzte Investitionskosten: zwischen 224 und 237,5 Mio. €, jährliche Betriebskosten: 4 bis 6,5 Mio. €<sup>1)</sup>
- Planung:
- Einstiegs- und Zielkonzept, welche zeitlich versetzt eingeführt werden sollten
- 2013 führte Ratsbürgerentscheid zur Ablehnung, Alternativen sind aktuell in der Diskussion
- Nutzen-Kosten-Koeffizient: 1,5

## Fallbeispiel Regensburg (Anzahl Einwohner:innen Regensburg: 153 Tsd. (2018))

- ❑ Die Planung einer Straßenbahn in Regensburg umfasst 2 Linien mit einer Streckenlänge von 14,5km für ein Investitionsvolumen von 246 Mio. €.
- ❑ Ergebnis der Studie zur Einführung eines „höherwertigen ÖPNV-Systems“ in der Stadt Regensburg: Empfehlung der Einführung einer Straßenbahn
- ❑ Potenzielle Nachfragesteigerung: bis zu 23.000 zusätzliche Fahrgäste täglich
- ❑ Investitionskosten: 246 Mio. €, jährliche Betriebskosten: ca. 6 Mio. €
- ❑ Angebot: 2 Linien mit einer Streckenlänge von 14,5 km
- ❑ Planung: Nach Studie sind die nächsten Umsetzungsschritte Detailplanung des Systems aus infrastruktureller und betrieblicher Hinsicht
- ❑ Nutzen-Kosten-Koeffizient: 1,6

## Vergleich von Straßenbahn und anderen Systemen

Die unterschiedlichen Systemvarianten (Straßenbahn, Bus, etc.) wurden in der Grundlagenstudie in Kiel anhand von ausgewählten Faktoren aktuell bewertet<sup>3</sup>.

	Anpassungs- szenario Bus	Metro- Bus	BRT- System	Tram	Regio- Tram	SPNV- City-Tunnel
Zielerfüllung Klimaschutz	Rot	Gelb	Grün	Grün	Grün	Grün
Beförderungsqualität im ÖPNV	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Grün
Regionale Effekte	Gelb	Gelb	Grün	Grün	Grün	Grün
Städtebauliche Wirkungen	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Grün
Umweltauswirkungen	Gelb	Gelb	Grün	Grün	Grün	Grün
Investitionskosten*	Grün	Grün	Gelb	Orange	Orange	Rot
Betriebskosten	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Gelb
Gesamtbewertung	Rot	Orange	Grün	Grün	Grün	Grün

Bewertung der Systemvarianten (rot = negativ, grün = positiv).

<sup>3</sup> Quelle: Landeshauptstadt Kiel. 2019. Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan. Abgerufen von [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_dokumente\\_kiel\\_bewegt\\_sich/broschuere\\_vep\\_fortschreibung.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/broschuere_vep_fortschreibung.pdf)

## Anlage 6: Glossar

Begriff / Abkürzung	Erläuterung
Auslastung	Die Auslastung eines ÖPNV-Angebotes ergibt sich aus der Division von Personenkilometern ( <i>Pkm</i> ) zu Platzkilometern ( <i>Platz-km</i> ). Sie ist eine wichtige Kennzahl für die Dimensionierung eines nachfrageorientierten Verkehrsangebotes.
Ergiebigkeit	Die Ergiebigkeit beschreibt die Höhe der Tariferlöse. Sie kann sich entweder auf die <i>Fahrgäste</i> /die Fahrt oder auf den zurückgelegten Kilometer einer Person ( <i>Pkm</i> ) beziehen. In diesem Gutachten wird die Ergiebigkeit auf den Fahrgast bezogen.
eTarif	Abkürzung für „elektronischer Tarif“. Ein Tarif, der auf der Basis eines Check-in/Check-out-Systems den Fahrpreis im Nachgang der Fahrt automatisch ermittelt und im Hintergrund abrechnet. Die Kundin/der Kunde benötigt keine Tarifenkenntnisse, die Bezahlung erfolgt bargeldlos.
eTicket	Ein eTicket ist ein elektronischer Fahrschein. Gespeichert wird ein eTicket auf einem Chip. Dieser kann auf einer Chipkarte sein, einem Smartphone oder einem anderen Nutzermedium. Ein eTicket gibt es in der Form eines Handytickets (Abbildung des konventionellen Tarifs) oder in Form eines <i>eTarifs</i> (differenzierter Tarif, z. B. nach zurückgelegter Strecke, mit automatischer Fahrpreisermittlung)
Fahrgäste	Jede Personenfahrt wird als Fahrgast gezählt. Fahrgäste ist also ein Synonym für „Anzahl Fahrten“ und nicht zu verwechseln mit der Zahl der Kund:innen. Diese ist in der Regel nicht bekannt, da z. B. Einzeltickets anonym erworben werden.
HL	Abkürzung für „Freie und Hansestadt Lübeck“
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH ( <a href="https://www.hvv.de/de">https://www.hvv.de/de</a> ). Gesellschafter sind die Freie und Hansestadt Hamburg, die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie die Landkreise im Hamburger Umland
Mobilitätskosten	Mobilitätskosten ist die aggregierte Kennzahl zur Beschreibung der Wirtschaftlichkeit eines Verkehrsunternehmens. Sie gibt an, wie viel es kostet, eine Person einen Kilometer weit zu befördern. (Einheit: Cent / <i>Pkm</i> ).
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH ( <a href="https://www.nah.sh/">https://www.nah.sh/</a> ). Gesellschafter der NAH.SH GmbH sind das Land Schleswig-Holstein und die 15 Kreise und kreisfreien Städte.

## Hansestadt Lübeck | Abschlussdokumentation

NSH	Die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH ist zentraler Dienstleister für die Verkehrsunternehmen, die den Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) anwenden. Gesellschafter unseres Unternehmens sind 33 Bahn- und Busunternehmen.
ÖPNV	Abkürzung für „Öffentlicher Personennahverkehr“
Pkm	Abkürzung für „Personenkilometer“. Wird als Kennzahl für die Verkehrsleistung verwendet. 10 Personen, die im Jahr durchschnittlich jeweils 2.000 km mit dem ÖPNV zurücklegen, erzeugen eine Verkehrsleistung von 20.000 Pkm.
Platz-km	Abkürzung für „Platzkilometer“. Mit dieser Kennzahl wird die Kapazität des ÖPNV-Angebotes bemessen. Ein Bus mit 80 Sitz- und Stehplätzen und einer Jahresfahrleistung von 150.000 km bietet beispielsweise eine jährliche Kapazität von 12 Mio. <i>Platz-km</i> .
RNVP	Abkürzung für „Regionaler Nahverkehrsplan“
SL	Abkürzung für „Stadtverkehr Lübeck GmbH“
SPNV	Abkürzung für „Schienenpersonennahverkehr“

## Anlage 7: Projektsteckbrief



### In2Lübeck: Integration von innovativen Mobilitätsdienstleistungen in Lübeck am Beispiel von on-demand Ridepooling

#### Die Fördermaßnahme: MobilitätsWerkStadt 2025

##### Ausgangssituation & Forschungsfragen

Durch die Digitalisierung verbunden mit Elektromobilität, Ridesharing, -pooling, on-demand Mobilität und autonomen Fahren ändern sich die Mobilitätsmöglichkeiten. Um die Mobilitätswende voranzutreiben sind nicht nur Maßnahmen nötig, die den traditionellen Umweltverbund von ÖPNV und Radverkehr stärken, sondern ebenso alle Maßnahmen, die eine geteilte Mobilität fördern.

Das kommunale Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck GmbH hat deshalb zur Ergänzung des traditionellen ÖPNVs bereits 2018 begonnen, ein on-demand-Ridepooling (namens LÜMO) anzubieten, welches im Zuge des Projekts ausgebaut werden soll. LÜMO fährt ohne Fahrplan, ohne Haltestellen und ohne Linien, Fahrgäste mit ähnlichen Routen werden automatisch zusammengeführt. Dabei kommt ein Hintergrundsystem in einem Zusammenspiel von Kunden-, Fahrer- und Disponenten-App zum Tragen, das eine völlig neuartige und vollständig digitale Abwicklung von Buchung, Bezahlung, Disposition, Routenplanung und Navigation ermöglicht.

Durch die Integration innovativer Mobilitätsdienstleistungen ergeben sich für die städtischen Verkehrsunternehmen und Kommunen neue Herausforderungen:

- Welche verkehrlichen Auswirkungen haben on-demand Ridepooling Angebote?
- Wer betreibt zukünftig ein solches Angebot? Welche Rolle spielen dabei Kooperationen zwischen öffentlichen und privaten Unternehmen?
- Wie können die Angebote in den ÖPNV integriert werden?

- Welche Anforderungen stellen die verschiedenen Nutzer an solche digitalen Angebote?



##### Projektansatz & Vorgehensweise

Im Rahmen der ersten Projektphase wird ein Mobilitätskonzept erstellt, das die Herausforderungen einer Integration innovativer Mobilitätsdienstleistungen auf der unternehmerischen, kommunalen und nutzerzentrierten Ebene beleuchtet.

Für eine nutzerzentrierte Gestaltung des Mobilitätskonzepts ist insbesondere die Untersuchung der Nutzerakzeptanz und die Wirkung auf das Nutzerverhalten (Erstnutzungs- und Mehrnutzungsbarrieren) abzuschätzen. Hierbei sind vor allem das Vertrauen in die kommunale Gestaltung des ÖPNV, die Auswirkungen auf die wahrgenommenen, individuellen Mobilitätsfrei-räume als auch veränderte Erwartungshaltungen zu berücksichtigen.

In Phase 2 sollen das entwickelte Mobilitätskonzept im Reallabor Hansestadt Lübeck eingesetzt werden. Ziel der zweiten Projektphase ist die Validierung des erarbeiteten Konzepts sowie insbesondere die Eva-

luation der Übertragbarkeit auf andere Gemeinden.

In der Phase 3 soll das Konzept auf die Umlandgemeinden, die im ÖPNV zur „Region Lübeck“ gehören, übertragen werden. Hier kann exemplarisch aufgezeigt werden, wie auch kleinere Kommunen im Umland von Großstädten von on-demand Ridepooling Angeboten profitieren können, so dass auch in diesen oftmals sehr autoaffinen und -abhängigen Kommunen die Verkehrswende vorangetrieben werden kann.

#### Projektziele & zu erwartende Ergebnisse

Die folgenden übergeordneten Ziele werden im Rahmen des Projekts verfolgt:

- Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt
- Die Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen durch:
  - den Einsatz von Elektrofahrzeugen,
  - die Einsparung von leeren Busfahrten bzw. den Austausch von Busfahrten mit nur sehr wenigen Fahrgästen durch on-demand betriebene Elektrofahrzeuge sowie
  - die Einsparung von Fahrten mit dem privaten Pkw durch geteilte Fahrten.
- Schonung finanzieller kommunaler Ressourcen durch gezielten on-demand Einsatz von kleinen Fahrzeugen
- Bürgernahe Umsetzung zukunftsfähiger Mobilität

In2Lübeck soll aufzeigen, wie sich städtische Mobilität zukünftig nachhaltig entwickeln kann. Dabei wird untersucht, wie neue, innovative Mobilitätsdienstleistungen unter der Berücksichtigung kommunaler Interessen eingebunden werden können, welche ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Möglichkeiten on-demand Ridepooling bietet, wie der lokale ÖPNV davon nachhaltig profitieren kann und wie dadurch die Mobilität der Bewohner und Bewohnerinnen gestärkt wird.

**Fördermaßnahme**  
MobilitätsWerkStadt 2025

**Projekttitle**  
In2Lübeck: Integration von innovativen Mobilitätsdienstleistungen in Lübeck am Beispiel von on-demand Ridepooling (Förderkennzeichen:01UV2016)

**Laufzeit**  
01.01.2020 – 31.03.2021

**Projektkoordination**  
Stadtverkehr Lübeck GmbH  
Ratekauer Weg 1-7  
23554 Lübeck  
Projektmanagerin: Svante Lietzke  
Tel: 0451 888-2026  
[Svante.Lietzke@svhl.de](mailto:Svante.Lietzke@svhl.de)

**Projektpartner**  
Institut für Multimediale und Interaktive Systeme der Universität zu Lübeck  
Hansestadt Lübeck  
Assoziierter Partner: ViaVan Technologies B.V.  
Schirmherr: EnergieCluster Digitales Lübeck

**Weitere Informationen**  
[www.in2luebeck.de](http://www.in2luebeck.de)

**Ansprechpartner beim DLR**  
Projektträger  
Florian Strunk, [Florian.Strunk@dlr.de](mailto:Florian.Strunk@dlr.de)

**Herausgeber**  
Bundesministerium für Bildung und Forschung

**Redaktion und Gestaltung**  
DLR Projektträger  
Umwelt und Nachhaltigkeit

**Bildnachweis**  
Stadtverkehr Lübeck GmbH

**Bonn 2020**



► Nr. VO/2021/09717  
öffentlich

Lübeck, 28.01.2021

## Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)

## Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Jägersteig

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.05.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
18.05.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.05.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

- Das mit einem bis zum 31.12.2025 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Frau Imke Rühle-Schacht belastete Grundstück in Lübeck, **Jägersteig 1**, zur Größe von 826 m<sup>2</sup> ist an die Erbbauberechtigte zu einem Kaufpreis in Höhe von **201.874,40 EUR** zu verkaufen.
- In dem abzuschließenden Kaufvertrag ist ein Bebauungsverbot für die im Lageplan (Anlage 4) grau dargestellte Grundstücksfläche und eine wertgesicherte Nachzahlungsverpflichtung für den Fall aufzunehmen, dass im hinteren Grundstücksbereich bei ggf. zu einem späteren Zeitpunkt vorliegenden Baurecht, weitere Gebäude realisiert werden sollten.
- Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Kaufvertrages verbundenen Kosten einschließlich der Grunderwerbsteuer sind von der Käuferin zu tragen.

### **Verfahren:**

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken
5.610 - Stadtplanung	Zustimmung

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

Ja  
 Nein-

Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder / Jugendliche durch den Verkauf des Grundstückes nicht gegeben sind.

Die Maßnahme ist:

<input checked="" type="checkbox"/>	neu
<input checked="" type="checkbox"/>	freiwillig
<input type="checkbox"/>	vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja ( <u>Anlage 1</u> )
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
<input type="checkbox"/>	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit  
gem. § 35 GO:

--

### Begründung:

Das Grundstück Jägersteig 1 liegt in keinem gültigen Bebauungsplangebiet. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben beurteilt sich hier nach den Maßgaben des § 34 BauGB, wonach zur Zeit Baurecht für die Bebauung in zweiter Reihe nicht besteht.

Für den Fall, dass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt Baurecht für eine Bebauung in zweiter Reihe auf der rückwärtigen Teilfläche von ca. 427 m<sup>2</sup> (s. Lageplan, Anlage 4) ermöglicht und realisiert wird, ist ein Betrag in Höhe von EUR 12.885,60 nachzuzahlen. Der Nachzahlungsbetrag wird durch Bindung an den Verbraucherpreisindex wertgesichert. Der Differenzbetrag ergibt sich aus der Differenz des Bodenrichtwertes nach Übergrößenberechnung und dem Bodenrichtwert ohne Übergrößenberechnung. Diese Verpflichtung wird abgesichert durch ein Bebauungsverbot. Der Käufer ist verpflichtet, diesen Hinweis bei Weiterveräußerung weiterzugeben

Der Erbbauberechtigten wurde der Kaufpreis auf ihre Nachfrage hin am 27.08.2020 schriftlich mitgeteilt. Die Erbbauberechtigten hat am 01.12.2020 schriftlich erklärt, dass sie das Erbbaugrundstück erwerben möchte.

Der Verkauf erfolgt auf Grundlage des Beschlusses der Bürgerschaft vom 28.04.2016 (VO Nr. 2015/03216) zu den auslaufenden Erbbaurechten. Der Kaufpreis errechnet auf der Grundlage der Bodenrichtwertkarte mit Stand vom 31.12.2018 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte und des Beschlusses vom 18.05.2017 (Wegfall des Aufschlages von 10 %) gem. Anlage 2 dieser Vorlage.

Gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 20.06.1974 (Drs.Nr. 77) werden folgende Eckpunkte im Kaufvertrag zusätzlich vereinbart:

- Vorkaufsrecht für alle Verkaufsfälle mit einer Frist von 10 Jahren

Durch den Verkauf entfällt ein jährlicher Erbbauzins von z.Z. EUR 63,34.

Es ist der mit dem Bereich Recht abgestimmte Muster-Kaufvertrag zu verwenden.

**Anlagen:**

Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 – Kaufpreisberechnung

Anlage 3 – Nichtöffentlichkeit

Anlage 4 - Lageplan

Senator Sven Schindler



2.280 - Wirtschaft, und Liegenschaften  
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

Sachbearbeiterin: Kerstin Bruhse  
App.: 122 - 23 24

28.01.2021

### Allgemeine Angaben zum EB

<b>Aktenzeichen:</b>	<b>LG 4098</b>
<b>Grundstück in Lübeck:</b>	<b>Jägersteig 1</b>
<b>Grundstücksgröße</b>	<b>826 m<sup>2</sup></b>
<b>Laufzeit d. Erbbaurechtes:</b>	<b>31.12.2025</b>

### 1. unbelasteter Bodenwert

(Bodenrichtwertkarte 2018)

Richtwert je m <sup>2</sup> :	260,00 EUR
Grundstücksgröße:	826 m <sup>2</sup>
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m <sup>2</sup>
Umrechnungskoeffizient:	0,94
angepasster Bodenwert je m <sup>2</sup> :	244,40 EUR
Bodenwert für Kaufpreisberechnung:	244,40 EUR
<b>angepasster Kaufpreis:</b>	<b>201.874,40 EUR</b>

## 2. Rendite

(zu erwartender EBZ p.a./unbelasteter Bodenwertx100)

zu erwartender Erbbauzins p.a.:	63,34 EUR
angepasster Bodenwert (Kaufpreis):	201.874,40 EUR
Rendite in %:	0,03%
Erbbauzins über gesamte Restlaufzeit:	253,36 EUR

## 3. Differenzbetrag aus Nachzahlungsverpflichtung

Kaufpreis aus Ziffer 1:	201.874,40 EUR
Kaufpreis ohne URF	214.760,00 EUR
<b>Nachzahlungsbetrag</b>	<b>12.885,60 EUR</b>

## 4. Gesamtbetrachtung

Kaufpreis aus Ziffer 1:	201.874,40 EUR
Erbbauzins über die gesamte Laufzeit:	253,36 EUR
Bilanzwert:	15.443,84 EUR
<b>Differenz:</b>	<b>186.177,20 EUR</b>

Inke Rülle-Scheidt  
Name

Jägerstieg 1, 23568 Lübeck  
Anschrift

Hansestadt Lübeck  
Der Bürgermeister  
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften  
Fischstraße 1-3  
**23539 Lübeck**

### Verkauf eines Erbbaurechts in Lübeck, Jägerstieg 1 – LBG 4098

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über den Verkauf des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigte haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie der Namen des Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob der Verkauf Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet von allen Erbbauberechtigten an die Hansestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

- öffentlichen Teil
- nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

23.12.2020

Inke Rülle-Scheidt

Datum

Unterschrift des Erbbauberechtigten

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!



**Legende**  
 schraffierte Fläche: Kaufgegenstand  
 dick umrandet: weitere Erbbr.-Grundstücke  
 graue Fläche: Nachzahlungsverpflichtung

**Hansestadt LÜBECK**   
 2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

Gemarkung: Israelsdorf      Maßstab: 1:1000  
 Flur: 9      Datum: 14.12.2020  
 Bearbeiter: Meynberg

**LINKE-Fraktion  
in der Bürgerschaft  
der Hansestadt Lübeck**

**DIE LINKE** ▶ Nr. VO/2020/08799  
öffentlich

Lübeck, 11.03.2020

## Antrag

Bearbeitung: Hans-Jürgen Martens (E-Mail: Telefon: 122-2372)

### **DIE LINKE: Umbau Hafenschuppen 6**

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
26.03.2020	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

#### **Antrag:**

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Hafenschuppen 6 bekommt durch einen Umbau eine Attraktivitätssteigerung. Über den Boden bestehend aus Kopfsteinpflaster wird ein Fußboden aus Holz eingezogen. Durch den Einbau von flexiblen Raumteilern könnte man den großen Raum besser nutzen.

Durch den Umbau wäre der Schuppen besser heizbar und als Veranstaltungshalle auch im Winter viel besser nutzbar. So ein Veranstaltungsort fehlt in Lübeck.

#### **Begründung:**

erfolgt mündlich

#### **Anlagen:**

Vorsitzende/  
der Fraktion Die Linke

**FDP-Fraktion  
in der Bürgerschaft  
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2021/09852**  
**öffentlich**  
Lübeck, 03.03.2021

## Antrag

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: [astrid.voelker@luebeck.de](mailto:astrid.voelker@luebeck.de) Telefon: 122-1051)

## FDP: Änderung der Bäderverordnung

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.03.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Antrag:**

Der Bürgermeister wird beauftragt, beim Land S-H einen Antrag auf Änderung der derzeit gültigen Bäderverordnung zu stellen, um Geschäften die optionale Sonntagsöffnung im gesamten Lübecker Stadtgebiet zu ermöglichen.

### **Begründung:**

Auf Grund der Corona-Pandemie sowie des damit verbundenen verstärkten Online-Handels kämpfen viele Lübecker Einzelhandelsgeschäfte um ihr Überleben. Den Lübecker Geschäften wird durch die Änderung der Bäderverordnung die Möglichkeit zur Sonntagsöffnung gegeben. Die Teilnahme daran ist aber nicht zwingend. Jeder entscheidet selbst, ob er sonntags öffnen möchte oder nicht. Dazu muss die Änderung der derzeit gültigen Bäderverordnung entsprechend beantragt werden. Dieses bitten wir den BGM hiermit in die Wege zu leiten.

### **Anlagen:**

Vorsitzende/r  
der FDP-Fraktion

► **Nr. VO/2021/09977**  
öffentlich

Lübeck, 12.04.2021

## **Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes**

**Verantwortliche Bereiche:**  
Geschäftsstelle der Fraktion Alternative für Deutschland (AfD)

**Bearbeitung:** Andrea Gaidetzka (E-Mail: [andrea.gaidetzka@afd-luebeck.de](mailto:andrea.gaidetzka@afd-luebeck.de) Telefon: 122-1056)

## **Antrag des AM Herwig Alt (AfD): Umstieg auf Wärmepumpen, E-Autos und ähnlichen Stromgroßverbrauchern**

### **Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.05.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Antrag:**

Der Bürgermeister wird gebeten, darauf hinzuwirken, dass die Hansestadt Lübeck, die städtischen Gesellschaften und Sondervermögen alle Maßnahmen im Rahmen der sog. Energiewende, die geeignet sind, den Stromverbrauch zu erhöhen und damit eine mögliche Überlastung des Stromnetzes zu bewirken, solange auszusetzen, bis das Stromnetz für eine wesentliche Erhöhung des Stromverbrauchs ertüchtigt worden ist. Soweit hierzu Beschlüsse der Gremien erforderlich sind, wird der Bürgermeister entsprechende Beschlussvorlagen einbringen.

### **Begründung:**

Sowohl das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe, wie auch das THW, haben unlängst bereits die Bevölkerung in Deutschland vor einem langanhaltenden, großflächigen Stromausfall gewarnt. Die geplante Abschaltung der Grundlastkraftwerke (Atom- und Kohlekraftwerke) wird die bereits angespannte Situation weiter verschärfen. Deshalb bereiten sich auch die Lübecker Behörden zur Zeit auf einen großen Blackout vor.

Werden nun vor diesem Hintergrund eine Vielzahl zusätzlicher Großverbraucher wie Wärmepumpen, E-Autos etc. an das Netz gebracht, droht dieses zu kollabieren, wenn dem nicht mit einer Strommangelbewirtschaftung und / oder teuren Stromimporten von Atom- und Kohlestrom aus dem Ausland begegnet wird. Dieses verdeutlichen allein folgende Zahlen:

- Ein 4 Personenhaushalt verbraucht heute jährlich ca. 4.000 KWh an Strom (ohne elektrische Warmwasseraufbereitung)
- Eine Erdwärmepumpe verbraucht zur Beheizung einer Wohnfläche von 100 qm jährlich ca. 6.200 KWh bei einer Heizleistung von 12,5 KW (Luftwärmepumpen benötigen deutlich mehr Strom)
- Ein E-Auto verbraucht bei einer Fahrleistung von 20.000 KM zwischen 3.900 KWh (VW ID.3) und 4.800 KWh (Tesla Model X).

Würden nun die privaten Haushalte vollständig auf Wärmepumpen umsteigen und jeder Haushalt auch nur ein Auto mit Verbrennungsmotor durch ein E-Auto ersetzen, dann würde sich dadurch der Stromverbrauch der privaten Haushalte mehr als verdreifachen.

*Für diese zusätzliche Belastung ist unser heutiges Stromnetz nicht ausgelegt. Daher müssen die Umstellung auf Wärmepumpen, E-Autos, etc. solange verschoben werden, bis unser Stromnetz dafür gerüstet ist.*

**Anlagen:**

*Ausschussmitglied*

► **Nr. VO/2021/10037**  
**öffentlich**

Lübeck, 29.04.2021

**Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN**

**Bearbeitung:** Angela Fiorenza (E-Mail: [Angela.Fiorenza@luebeck.de](mailto:Angela.Fiorenza@luebeck.de) Telefon: 122-1040)

**AM Mandy Siegenbrink & AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Evaluierung des umlagefinanzierten ÖPNV im Rahmen der Ostseecard**

**Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.05.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Entscheidung

**Antrag:**

Die Verwaltung wird beauftragt, den geplanten umlagefinanzierten ÖPNV für Tourist:innen in Travemünde/Lübeck zu evaluieren und Anfang 2023 einen entsprechenden Bericht vorzulegen.

Dabei sind insbesondere die folgenden Fragestellungen zu adressieren. Ein Vergleich mit der jetzigen Situation ohne umlagefinanzierten ÖPNV und ein umgehender Beginn der Evaluierung sind anzustreben.

1. Wie häufig und wie wird der ÖPNV von Tourist:innen vor Ort genutzt?
2. Wie zufrieden sind die Touristen:innen mit der Nutzung des ÖPNV vor Ort?
3. Hat die umlagefinanzierte Nutzung des ÖPNV vor Ort eine Rolle gespielt bei der Auswahl von Travemünde/Lübeck als Urlaubsziel?
4. Hat der umlagefinanzierte ÖPNV im Urlaubsort Einfluss auf die Wahl des für die Anreise gewählten Verkehrsmittels?
5. Spüren die Einwohner:innen eine Entlastung der PKW-Verkehrssituation?

Die Evaluierung sollte in Zusammenarbeit mit der LTM, dem Stadtverkehr Lübeck und ggf. mit anderen beteiligten Kommunen durchgeführt werden. Denkbar wäre zudem eine wissenschaftliche Begleitung durch eine Universität.

**Begründung:**

Es wird schon jetzt die Evaluierung des umlagefinanzierten ÖPNV im Rahmen der Ostseecard beantragt, um durch Datenerhebung noch in diesem Jahr einen Vorher-Nachher-Vergleich zu ermöglichen und so eine valide Aussage über den Erfolg des Projektes treffen zu können.

**Anlagen:**

*Ausschussmitglied*

► **Nr. VO/2021/10045**  
**öffentlich**

**Lübeck, 30.04.2021**

## **Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes**

**Verantwortliche Bereiche:**  
**Geschäftsstelle der CDU-Fraktion**

**Bearbeitung:** Susanne Schaefer (E-Mail: [schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de](mailto:schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de) Telefon: 122-1061)

### **Antrag von AM Bernhard Simon (CDU) und AM Ulrich Krause (CDU): Strategische Planung und Entwicklung von Gewerbegebieten**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
10.05.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Entscheidung

#### **Antrag:**

*Der Bürgermeister wird beauftragt, ein Konzept zur „Strategischen Planung und Entwicklung von Gewerbegebieten“ zu erarbeiten. Damit soll das Ziel erreicht werden, kontinuierlich einen Bestand von vertriebsfähigen und erschlossenen Gewerbeflächen vorzuhalten, der mindestens dem 3-fachen des aktuellen Jahresbedarfs von ca. 10 ha entspricht. Die Flächen sollen hinsichtlich Lage und Größen unterschiedliche Bedarfe abdecken können.*

*Um innerstädtische gewerbliche Verkehre zu minimieren und den Gewerbebetrieben eine optimale Verkehrsanbindung zu bieten, sollen vorrangig die Entwicklungs-Potenziale in folgenden Bereichen geprüft werden:*

- *A 20 östlich des Elbe-Lübeck-Kanals bis zur Autobahnausfahrt Lübeck Süd*
- *an der K 13 – mögliches interkommunales Gewerbegebiet in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Stockelsdorf*

*In die Prüfung sind neben städtischen Flächen auch solche Areale einzubeziehen, die sich im Eigentum Dritter befinden und von denen bekannt ist, dass eine gewerbliche Nutzung angestrebt wird bzw. die aufgrund der Lage hierfür gut geeignet erscheinen.*

*Das Konzept soll zusammenfassend Potenzialflächen ausweisen, mögliche Entwicklungsschritte aufzeigen und Umsetzungszeiten definieren. Es ist der Bürgerschaft bis zur Sitzung im September 2021 zur Entscheidung vorzulegen. Die in diesem Rahmen zu treffenden Beschlüsse sind in der Folge in die Weiterentwicklung des Flächennutzungsplans aufzunehmen.*

#### **Begründung:**

*Ein angemessenes Angebot an unterschiedlichen Gewerbeflächen ist dringend erforderlich, um ansässigen Gewerbebetrieben/Unternehmen die Möglichkeiten für weiteres Wachstum*

*bieten sowie um neue Unternehmen in Lübeck ansiedeln zu können. In der Folge entstehen neue zusätzliche Arbeitsplätze mit verschiedensten Anforderungsprofilen und machen Lübeck als Wohnort für Arbeitnehmer noch interessanter. Letztlich werden so die städtischen Finanzen durch zusätzliche Einnahmen bei Gewerbe- und Grundsteuer sowie dem Gemeindeanteil an der Einkommensteuer auf eine stabilere Basis gestellt.*

*Die aktuell noch verfügbaren städtischen Gewerbeflächen decken nur noch die Nachfrage der nächsten 1 – 2 Jahre. Der 1. Bauabschnitt des geplanten Gewerbegebiets „Semiramis“ ist bereits zu großen Teilen für Interessenten fest reserviert. Bei der seit längerem bestehenden hohen Nachfrage ist davon auszugehen, dass auch der 2. Bauabschnitt des neuen Areals „Semiramis“ schnell platziert sein wird. Lübeck hat als Oberzentrum auf der Achse Hamburg – Kopenhagen beste Chancen, um von dem prognostizierten gewerblichen Wachstum im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbelt-Querung zu profitieren. Das beantragte Konzept soll dazu beitragen, dass Lübeck auf die mittel- und langfristig weiterhin erwartete hohe Nachfrage nach Gewerbeflächen in der Region optimal vorbereitet ist und zum Wohle der ansässigen bzw. ansiedlungswilligen Bürger und Unternehmen handeln kann.*

### **Anlagen:**

*Ausschussmitglied*