



**Bericht**  
**-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)

**Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) - geplante Änderungen ab dem 01.01.2027**

**Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.10.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
11.11.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.11.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

**Anlass:**

Die NAH.SH plant unter Einbeziehung der NSH sowie der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zum 01.01.2027 eine grundlegende Änderung der Tarifsystematik am SH-Tarif umzusetzen. Die Umsetzung ist der Abschluss des im Oktober 2021 gestarteten Projekts „Erstellung eines Tarifentwicklungsplans“, kurz TEP unter Federführung der NAH.SH.

Die Hansestadt Lübeck wurde in dieses Projekt fachlich, sowohl in der Funktion als Aufgabenträgerin für den ÖPNV als auch über die städtische Gesellschaft Stadtwerke Lübeck mobil (SWL Mobil), eingebunden. Hierbei wurden insbesondere die Tarifwünsche des Bürger schaftsbeschlusses VO/2020/09616-09 eingebracht.

In der Anlage 1 „Der Tarifentwicklungsplan“ sind die Überlegungen und Herleitungen des Tarifkonzepts beschrieben. Das Ergebnis ist ein Tarif, der „Einfach für alle“ werden soll. Der TEP wurde am 16.05.2024 abgeschlossen und bildet die Basis für die Feinkonzeption der geplanten Anpassungen zum 01.01.2027.

In der Anlage 2 sind die geplanten Veränderungen für den Lokalbereich der Hansestadt Lübeck beschrieben. Die dort genannten Preise für die Sortimente spiegeln einen Arbeitsstand wider und dienen erstmal nur zur Orientierung, wie sich die Änderungen auf die aktuellen Fahrpreise auswirken würden.

Die landesweiten Fahrpreise bzw. die neue Tarifmatrix stehen noch nicht fest. Die Änderungen in der Tarifstruktur sind jedoch so umfangreich, dass bereits jetzt hierzu berichtet wird. Die Tarifanpassungen sollen erlösneutral umgesetzt werden, so dass die Hansestadt Lübeck zumindest keine negativen finanziellen Auswirkungen erwarten muss. Lübeck muss der Tarifänderung zustimmen. Ohne Zustimmung kann die Tarifänderung landesweit nicht umgesetzt werden. Eine Beschlussvorlage ist nach Festlegung der Tarifmatrix, voraussichtlich für die Bürgerschaft im ersten Quartal 2026, vorgesehen.

## Bericht:

Mit dem TEP wurde im Oktober 2021 begonnen. Ziel des TEP war es, eine gemeinsame Tarifentwicklungsstrategie zu entwickeln, die für alle beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verbindlich sein sollte. Die Hansestadt Lübeck hatte hierzu im Vorwege die Beschlüsse der VO/2020/09616-09 in den TEP-Prozess eingebracht. Der Prozess startete ganz klassisch mit Bestandsaufnahmen und Analysen des bisherigen SH-Tarif. Der heutige SH-Tarif ist ein Relationstarif. Für jede Relation von einer Gemeinde zu einer Gemeinde im Geltungsbereich des SH-Tarifs ist mindestens eine Preisstufe definiert. Insgesamt gibt es 27 Preisstufen sowie div. Sonderpreisstufen in einzelnen Kreisen/kreisfreien Städten. Das Fahrkartensortiment besteht aus einem Kernsortiment von Einzel-, Tages- und Monatskarten. Zudem gibt es regional begrenzte Sortimente. Ein regional begrenztes Sortiment ist z. B. die Kurzstreckenkarte in den kreisfreien Städten Kiel, Neumünster und Lübeck. Sie ist hingegen nicht in Flensburg und den anderen Kreisen verfügbar. Die ÖPNV-Nutzenden können daher nicht sofort erkennen, welches Tarifprodukt das richtige und zudem auch das günstigste Angebot für sie ist. Das sorgt insbesondere bei Gelegenheitskunden dafür, dass der Tarif als kompliziert und nicht nachvollziehbar empfunden wird.

Das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 sowie die dauerhafte Einführung des Deutschland-Tickets ab dem 01.05.2023 änderten die Zielrichtung des TEP grundlegend. Der Erfolg des Deutschland-Tickets liegt neben dem attraktiven Preis insbesondere in der Einfachheit - eine Fahrkarte kaufen, alle Verkehrsmittel nutzen -. Marktforschungen zeigten, dass dieses ebenfalls ein erhebliches Potential für den SH-Tarif darstellen kann. Die Anpassungen des SH-Tarifs erfolgen daher unter der Annahme, dass Vielfahrer das Deutschland-Ticket nutzen werden und der SH-Tarif hier lediglich eine Ergänzung darstellen muss. Bei Gelegenheitskunden steht die Einfachheit im Fokus, ergänzt um einen möglichst ansprechenden Fahrpreis.

### **Der neue Tarif „Einfach für Alle“**

Der neuen SH-Tarif orientiert sich in allererster Linie an den Zielgruppen, die unkompliziert an ein Ticket kommen möchten, welches das beste und günstigste für ihre Fahrbedürfnisse ist. Durch ein einfaches und attraktives Tarifgefüge passt er als „einfacher“ Tarif sehr gut zum D-Ticket.

Das Herzstück ist ein wesentlich einfacheres Preisstufenmodell mit nur noch wenigen Preisstufen (Lokal-Umland<sup>1</sup>-Verbund) statt bisher >70<sup>2</sup> Preisstufen:

- Lokalpreisstufe in verschiedenen preislichen Ausprägungen für alle Gemeinden und Städte
- Umlandpreisstufe für Mobilität im Umland des lokalen Raums (Gemeinde/Stadt)
- Netzpreisstufe für Mobilität im gesamten Verbundraum (Schleswig-Holstein und Hamburg AB) sowie dem vollständigen HVV-Raum<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Aktuell wird das Umland in weitere Stufen aufgeteilt. Diese Anpassung ist notwendig um die Tarifreform erlösneutral umsetzen zu können.

<sup>2</sup> 27 normale Preisstufen sowie die div. regionalen Sonderpreisstufen

<sup>3</sup> In Planung. Bisher sind vom HVV nur die Ringe AB in der Netzpreisstufe enthalten

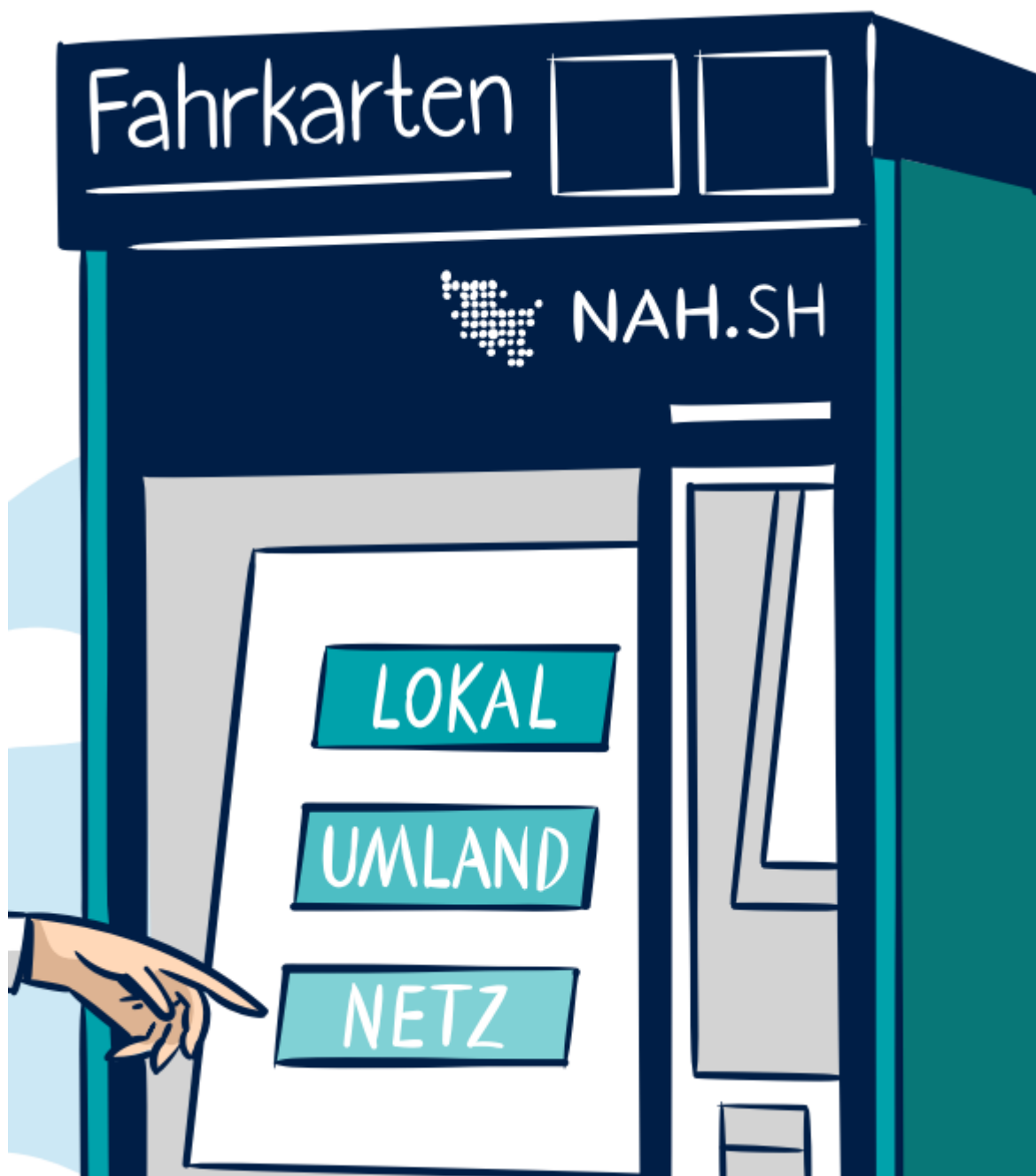


Abbildung 1: Beispielhafter Fahrkartenautomat mit den drei Preisstufen

Für alle Gemeinden und Städte gibt es eine eigene Lokalpreisstufe, hierauf baut eine Umlandpreisstufe auf. Fahrten darüber hinaus finden immer im Gesamtnetz (Land SH sowie Hamburg AB + HVV) statt.

Für die HL sehen die aktuellen Pläne das folgende Umland vor. Eine genaue Aufteilung in die Umlandpreisstufen ist noch in Vorbereitung:

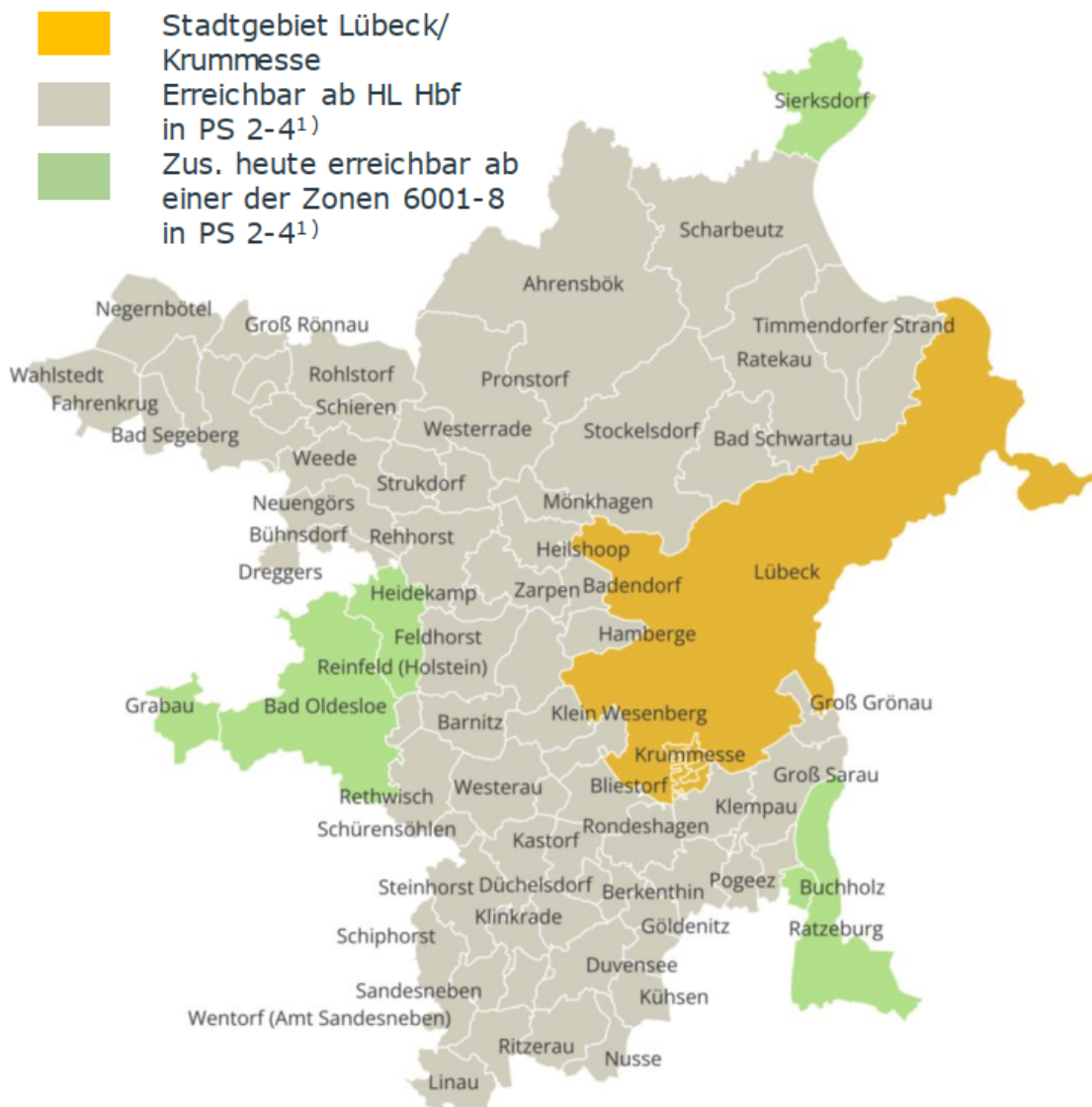


Abbildung 2: Karte der geplanten Zuordnung zum "Umland". Gelb ist die Lokalpreisstufe, grün und grau das Umland. Auf Grund der geplanten Aufteilung des Umlands in 3 Bereiche sind noch leichte Änderungen zu erwarten.

Das aktuelle Preismodell steht bisher noch nicht fest. Für die Lokalpreisstufe kann jede Gemeinde eigenständig einen Preis festlegen. Hierbei ist ein Abstand von min. 15 % zur Umlandpreisstufe einzuhalten. Die Hansestadt Lübeck hat sich im Prozess für eine einheitliche, verbundweit gültige Lokalpreisstufe, ausgesprochen. So sollte verhindert werden, dass es im lokalen ÖPNV-Preis zu einem Wettbewerb nach kommunalen Kassenlagen kommt. Dieses wurde jedoch abgelehnt. Aus Mehrheitssicht ist es notwendig, dass es im lokalen Bereich individuelle Preisniveaus gibt. So soll sichergestellt sein, dass eine kleine Gemeinde oder Stadt nicht den vergleichsweise hohen Tarif der kreisfreien Städte zahlen muss. Die Netzkar-te wird knapp günstiger als zwei Umlandkarten.

Eine Besonderheit ist jedoch, dass die Preisstufe 1 auf dem Lübecker Stadtgebiet in der neuen Systematik nicht fortbestehen kann, da es nur eine Lokalpreisstufe geben kann. Ob dieses Auswirkungen im Nutzerfahrverhalten der Fahrgäste haben wird, kann aktuell nicht abgeschätzt werden. Allerdings finden gegenwärtig lediglich 4 % der Barverkäufe in der Preisstufe 1 statt. Für kurze Reiseweiten (bis zu 5 Haltestellen) steht weiterhin das Kurzstreckenticket als Alternative zur Verfügung. Trotzdem wird es für Fahrgäste zu Preishärten kommen.

Fahrten nach Stockelsdorf, Bad Schwartau und Sereetz werden in dem neuen Tarifmodell in die günstigste, aber teurere Umlandstufe und nicht in die Lübecker Lokalzone fallen. Sie

werden jeweils eine eigene Lokalzone erhalten. Fahrten z. B. von Stockelsdorf nach Bad Schwartau fallen dann bereits in eine Umlandpreisstufe. Die HL hat im Prozess wiederholt versucht, eine einheitliche Lokalzone, auch mit Stockelsdorf, Bad Schwartau und Sereetz, zu realisieren. Allerdings hat sie auf konkrete Ausgestaltung keinen direkten Einfluss, da die zuständige Aufgabenträgerschaft beim Kreis Ostholstein liegt. Die Zuordnung in die Lübecker Lokalpreisstufe führt zu geringeren Einnahmen, die durch den Aufgabenträger auszugleichen sind. Der Kreis ist weiterhin nicht bereit, diesen finanziellen Ausgleich für Fahrgeldminder-einnahmen vorzunehmen.

Vorteile für Lübeck	Risiken für Lübeck
Einzelfahrten auf mittleren und langen Reiseweiten, insbesondere nach Hamburg, werden erheblich günstiger	Die Region Lübeck kann nicht fortbestehen
Die Attraktivität Lübecks als Oberzentrum steigt auf Grund geringerer Fahrpreise	Fahrten nach Stockelsdorf, Bad Schwartau und Sereetz erfahren einen Preissprung
Steuerung der Höhe der Lokalpreisstufe möglich	Lokalpreisstufe nach Kassenlage/fehlende Einheitlichkeit
Durch die Definition eines festen „Umlandes“ ist der Gültigkeitsbereich einer Fahrkarte für die Fahrgäste klarer	Preisabsenkungen der Lokalpreisstufe wären durch die Hansestadt Lübeck auszugleichen
	Wegfall der Preisstufe 1 innerhalb Lübecks
	Die für die Fahrgäste klare Definition des Umlandbereiches, könnte Fragen zu seinem Zuschnitt aufwerfen (hier z. B. warum bis Wahlstedt, aber nicht bis Mölln o. Ä.)

### Änderungen/Anpassungen für Vielfahrende

Das Angebot für Vielfahrende wird auf einige wenige Kernprodukte zusammengeführt und stellt sich wie folgt dar:

- Deutschlandticket
  - Regulär
  - Vergünstigt für Schüler:innen<sup>4</sup>, Studierende und Freiwilligendienstleistende
  - Vergünstigt als Jobticket
- 1. Klasse als Pauschalpreis zu allen Zeitkarten zu buchbar
- Monatskarte und Abo (Lokal)
  - Vergünstigt als lokales Jobticket

Für Vielfahrende ist das Deutschlandticket das Regelprodukt. Dieses wird ergänzend um Angebote aus dem Bereich der Zusatznutzen, wie z. B. ein Upgrade für die 1. Klasse. Abgerundet wird das Tarifsortiment für Vielfahrende mit einer Monatskarte für den lokalen Bereich. Die Monatskarte kann sowohl im Abo also auch einzeln erworben werden.

Für die Hansestadt Lübeck bieten sich zumindest im Bereich der lokalen Monatskarte weiterhin Gestaltungsmöglichkeiten. Allerdings soll ein erster Zielpreis für eine lokale Monatskarte auf dem Niveau des Deutschland-Tickets bzw. max. knapp darunterliegen. Das erfolgt vor dem Hintergrund, dass die Tarifreform ergebnisneutral umgesetzt werden soll. Eine weitere Preisreduzierung wäre ggf. durch die HL zu finanzieren und wird daher momentan nicht weiterverfolgt. Die neue lokale Monatskarte ist wie das Deutschland-Ticket eine personenbezogene Fahrkarte, die nicht übertragen werden kann. Ebenfalls entfallen die bekannten Mitnahmeregelungen am Wochenende.

### Anpassungen im Tarifsortiment

Vorgesehen ist eine erhebliche Vereinfachung im Fahrkartensortiment. Dieses geschieht zu Lasten div. Sonder- und Rabattierungskarten. Die Zielsetzung ist, auch hier einen möglichst

<sup>4</sup> In Lübeck bereits seit dem 01.08.2024 umgesetzt

einfachen Tarif zu schaffen. Für Gelegenheitsfahrende (sog. Bartarif) werden daher nur noch die folgenden Fahrkarten angeboten:

- Einzelfahrkarte
- Einzelfahrkarte ermäßigt für Kinder unter 14 Jahre. Der Preis beträgt dabei immer 40% der Einzelkarte eines Erwachsenen
- Tageskarte (lohnt sich bereits ab der zweiten Fahrt)
- Tageskarte Gruppe für bis zu 5 Reisende (Basispreis Tageskarte plus Zuschlag für jede weitere Person)
- 1. Klasse als Option gegen Aufpreis zur Tageskarte zu buchbar<sup>5</sup>
- Kurzstreckenticket bis max. 5 Haltestellen in den kreisfreien Städten

Wegfallen sollen dafür die folgenden Tarifprodukte/Tarifeinschränkungen (darunter insbesondere auch regionale Sondertarifprodukte):

- Wochenkarte
- 4er-Karten (Mehrfahrtenkarte)
- Großgruppenkarten/Gruppenkarte für mehr als 5 Personen
- Sperrzeiten (z. B. bei der Kleingruppenkarte, die bisher erst ab 9 Uhr gilt)
- Anerkennung von Rabattkarten wie BahnCard/SH-Card (25%)
- Eigenständige Tarifprodukte 1. Klasse

Diese Maßnahmen vereinfachen den Tarif für die Kund:innen, sodass kaum Tarifenkenntnisse erforderlich sind. Darüber hinaus wird aber auch der Vertrieb vereinfacht (z. B. weniger Schulungsaufwand für das Fahrpersonal) und bei zukünftigen Tarifanpassungen reduziert sich der heute noch hohe Verwaltungsaufwand. Die hierdurch eingesparten Kosten können zu einer Reduzierung des Fahrpreises genutzt werden.

### **Auswirkungen/Bedeutung für Lübeck**

Die Vereinfachungen haben unmittelbare Auswirkungen auf die Lokalzone Lübeck und sind im Folgenden zusammengefasst:

<b>Chancen</b>	<b>Risiken</b>
Vorteile im Vertrieb durch weniger Sortimente	Nutzende von Wochenkarten müssen auf alternative und ggf. teurere Ticketsortimente ausweichen
Beschleunigung im Busverkehr durch schnellere Verkaufsprozesse im Bus	Wegfall der Möglichkeit, Fahrkarten auf „Vorrat“ zu kaufen
Tageskarte ist eine attraktive Alternative zur 4er Karte	Das Produkt „Kurzstrecke“ ist weiterhin nicht einfach für den Gelegenheitskunden
Wegfall der veralteten Entwerter-Infrastruktur für 4er Karten	Fahrgäste, für die das bisherige Ticketsortiment passgenau war und die für ihre spezifische Situation keine adäquate Alternative finden, könnten dem ÖPNV verloren gehen
Kostenersparnisse im Bereich der Wartung/Betrieb von Fahrkartenentwerter	
Fehlende Rabatte für Einzelfahrten erhöhen die Chance, dass direkt ein Deutschland-Ticket erworben wird	
Kurzstreckenkarte konnte beibehalten werden	
Kurzstreckenkarten werden ohne Sperrzeiten angeboten	
Gewinnung neuer Fahrgäste im Gelegen-	

<sup>5</sup> Für den Busverkehr in Lübeck ohne Bedeutung, da es hier keine 1. Klasse gibt.

<b>Chancen</b>	<b>Risiken</b>
heitsbereich, die bisher durch den sprichwörtlichen „Tarifdschungel“ von einer ÖP-NV-Nutzung abgeschreckt waren	

### **Weiterer Zeitplan**

Die NAH.SH bzw. die mit der Umsetzung beauftragte Beratungsgesellschaft wollen in 2025 die Feinplanung des neuen Tarifes, inklusive einer neuen Tarifmatrix, abgeschlossen haben. Anhand dieser Planungen können die finanziellen Auswirkungen für die einzelnen Aufgabenträger abgeleitet werden. Kosten sollen für sie nicht entstehen. Allerdings müssen die Verkehrsunternehmen von Mindererlösen, die durch die Tarifumstellung entstehen könnten, durch die Aufgabenträger freigehalten werden. Daneben können noch Kosten für die Tarifumstellung anfallen. Hierzu müssen gesonderte Beschlüsse eingeholt werden. Jeder Kreis bzw. kreisfreie Stadt muss im Rahmen des Verbundausschusses der NAH.SH der Tarifreform zustimmen. Sofern ein Kreis/kreisfreie Stadt diese Zustimmung nicht gibt, kann der Tarif verbundweit nicht umgesetzt werden. In der HL wird diese Beschlussfassung für das erste Quartal 2026 vorbereitet.

### **Fazit**

Fachlich unterstützen sowohl der Aufgabenträger der HL als auch die SWL mobil die Ergebnisse des TEP und die in diesem Bericht beschriebenen Umsetzungen. Es wurden viele Möglichkeiten gefunden, den Tarif einfacher und verständlicher zu machen. Für Vielfahrende stellt das Deutschland-Ticket bereits heute eine Flatrate-Lösung zu einem festen Maximalpreis dar. Für Gelegenheitskund:innen wird der Tarif deutlich einfacher, da u. a. nur noch zwischen Einzel- und Tageskarten gewählt werden muss. Zudem ist es gelungen, in Lübeck die Kurzstreckenkarte zu erhalten. Hierdurch können Preishärten für kurze Wege abgefangen werden. Insgesamt wird ein Tarifniveau für mittlere und lange Reiseweiten erwartet, das deutlich attraktiver als das heutige ist und damit besser zum Deutschland-Ticket passt.

Die Änderungen sind jedoch nicht nur positiv für die Hansestadt Lübeck zu sehen. Insbesondere der Preissprung bei Fahrten nach Bad Schwartau, Stockelsdorf und Seretz und das insgesamt zu erwartende hohe Preisniveau für die Lokalpreisstufe könnten sich nachteilig auf den ÖPNV in Lübeck auswirken. Eine abschließende Bewertung ist erst mit dem Vorliegen aller Änderungen, insbesondere der Tarifmatrix möglich.

### **Anlagen:**

- Anlage 1      Tariftroschüre „Der Tarifentwicklungsplan“
- Anlage 2      Präsentation beim Bürgermeister am 30.06.2025

Senatorin Joanna Hagen