



**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

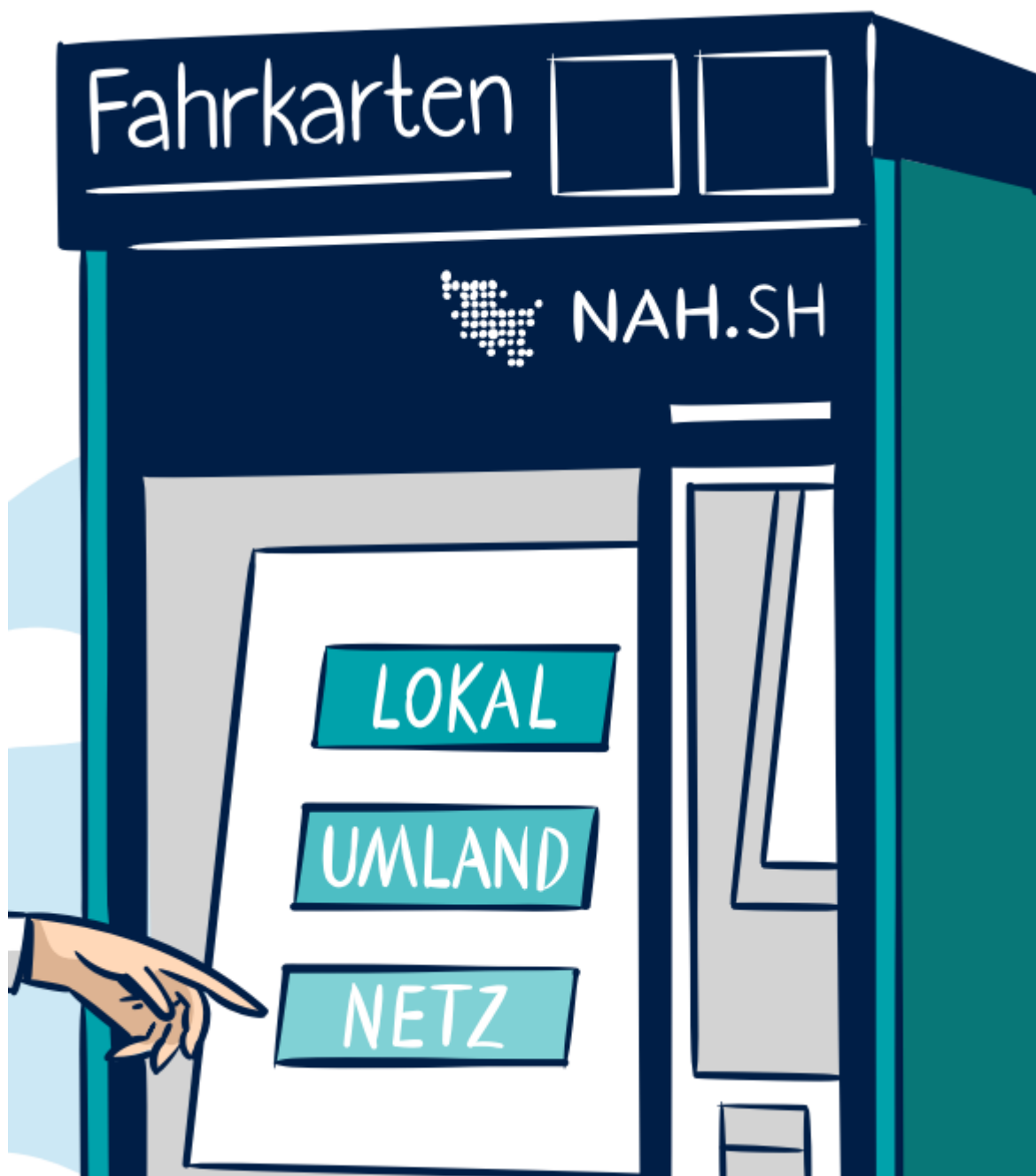


Abbildung 1: Beispielhafter Fahrkartenautomat mit den drei Preisstufen

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:

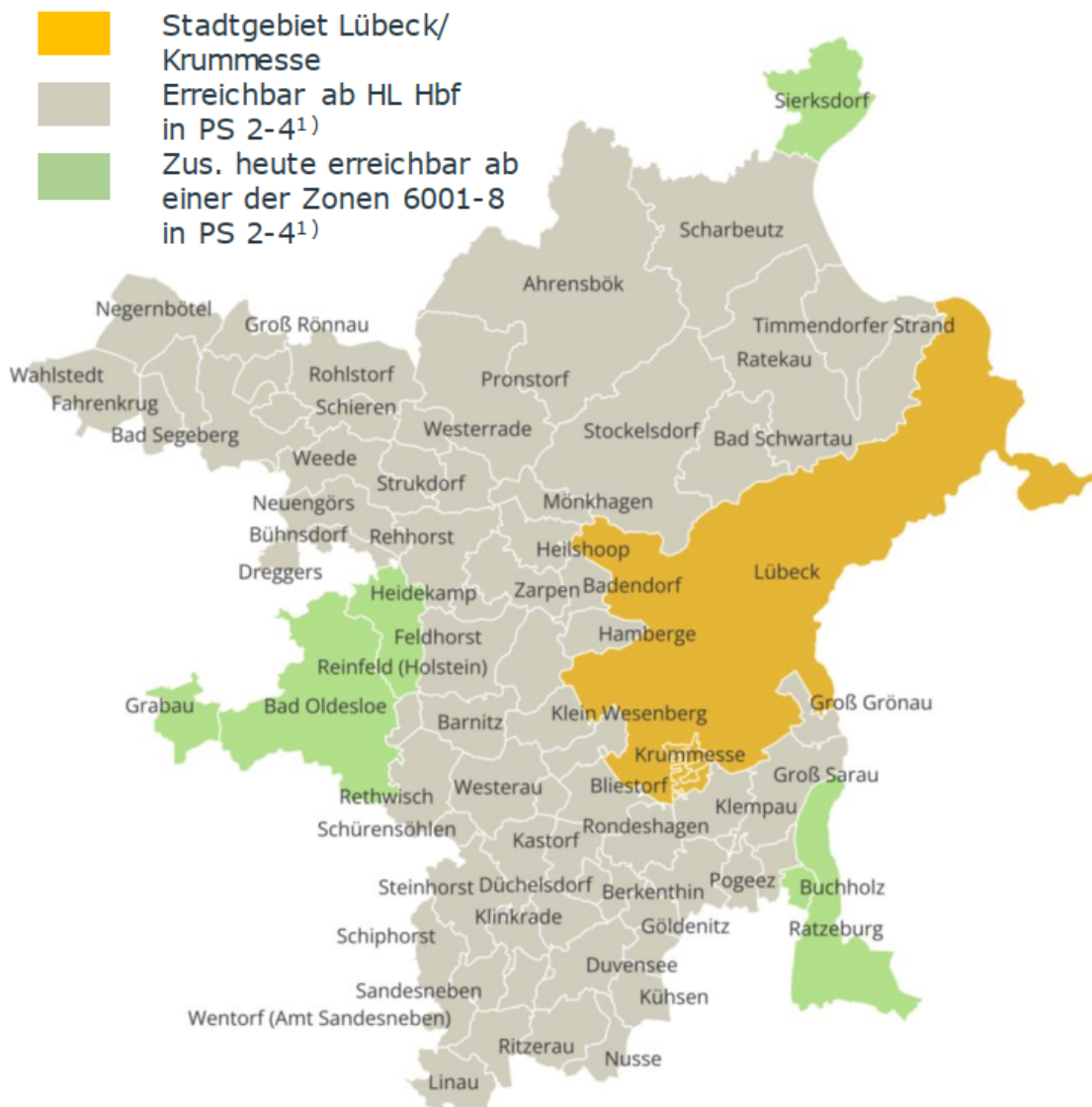


Abbildung 2: Karte der geplanten Zuordnung zum "Umland". Gelb ist die Lokalpreisstufe, grün und grau das Umland. Auf Grund der geplanten Aufteilung des Umlands in 3 Bereiche sind noch leichte Änderungen zu erwarten.

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.

Chancen	Risiken
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      Tarifbroschüre „Der Tarifentwicklungsplan“
- Anlage 2      Präsentation beim Bürgermeister am 30.06.2025

Senatorin Joanna Hagen

## Der Tarifentwicklungsplan



# Einfach für alle

Der neue ÖPNV-Tarif  
für Schleswig-Holstein



**NAH.SH**  
Der Nahverkehr

# Inhalt

01

Warum wir einen neuen Tarif im Nahverkehr brauchen ...

04-07

Ausgangssituation, Zielgruppen und unsere Vision

02

Der Weg zum Ziel

08-13

Prozess und Beteiligte

03

Der neue Tarif: Einfach für alle

14-21

Unser SH-Tarif im Überblick: Für Gelegenheitstouren und Vielfahrer\*innen

04

Was machen andere und so geht es weiter

22-23

Rundumblick und Ausblick

## Vorwort

Der Nahverkehr ist ein entscheidendes Instrument, um die Mobilitätswende in Schleswig-Holstein voranzutreiben.

Mit dem 2021 angestoßenen **Tarifentwicklungsplan, kurz TEP**, haben wir – die Kreise, kreisfreien Städte, das Land, die Verkehrsunternehmen, NSH und NAH.SH – eine neue Tarifsystematik für den Nahverkehr erarbeitet. Der TEP legt die Ziele für die zukünftige Tarifentwicklung, das dazugehörige Produktsortiment und die Preisstruktur fest. Der gemeinsam entwickelte künftige **SH-Tarif** ist bereits an die neue Nahverkehrsnormalität mit dem im Mai 2023 eingeführten Deutschlandticket angepasst.

Denn: Die aktuelle Tarifstruktur ist zwar auch im bundesweiten Vergleich weiterhin gut, passt jedoch nicht mehr zu den aktuellen Herausforderungen. Indem wir Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger von Beginn an an einen Tisch geholt haben, haben wir noch enger zusammengearbeitet. Dabei haben wir auch Akteur\*innen außerhalb des ÖPNV früh in den Prozess eingebunden. Eine gute Basis, um auch kommende Herausforderungen auf Augenhöhe, mit gebündelter Arbeitskraft und großer Transparenz zu bewältigen.

Ausgangssituation, Prozess und Ergebnis stellen wir Ihnen auf den folgenden Seiten vor.

*Ihr Nahverkehr in Schleswig-Holstein*

## Grußworte



Dr. Arne Beck  
Geschäftsführer  
NAH.SH

„ Mit dem TEP ist Schleswig-Holstein erneut Vorreiter in Deutschland. Der echte Norden bekommt als erstes Flächenland einen echt einfachen Landestarif und ebnet so den Weg zur besseren Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Land, Kreise, kreisfreie Städte, Verbände und Verkehrsunternehmen können auf diesen entscheidenden Baustein für die Mobilitätswende.sh mehr als stolz sein! “



Friedrich Scheffer  
Stellvertretender  
Aufsichtsratsvorsitzender der NSH  
Nahverkehr  
Schleswig-Holstein GmbH

„ Uns war zum Projektaufsatz klar, dass wir unseren SH-Tarif weiterentwickeln mussten. Die Einführung von 9-Euro- und Deutschlandticket haben das Team und den Lenkungskreis bewegt, die bis dahin entwickelten Ansätze über Bord zu werfen und vor dem Hintergrund der disruptiven Entwicklung in der Tariflandschaft noch mal neu zu denken. Klarer, einfacher, radikaler. Was jetzt als fachliches Ergebnis herausgekommen ist, hält diesem Maßstab in jeder Hinsicht stand. Ich bedanke mich bei allen, die daran mitgearbeitet haben, auch mal eine Extrameile gegangen sind und herkömmliche Überzeugungen in der Vergangenheit zurückgelassen haben. Aufbruch! “



Stefan Barkleit  
Vorstandsvorsitzender der PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg

„ Aus Sicht der Fahrgäste entscheidet der Tarif darüber, ob eine Reise einfach, komfortabel oder überhaupt möglich ist. Dass es bis 2022 gebraucht hat (20 Jahre!), den SH-Tarif auf das ganze Land auszudehnen, zeigt aber auch die Herausforderungen. An dieser Stelle nicht stehen zu bleiben, sondern einen radikalen Neuanfang zu machen, ist ein bemerkenswerter Verdienst des TEP. Wir konnten uns davon überzeugen, dass der Kundenblick maßgeblich beim Entwurf war, und freuen uns auf das Ergebnis. “



Tobias von der Heide  
Staatssekretär  
im Ministerium  
für Wirtschaft,  
Verkehr, Arbeit,  
Technologie und  
Tourismus des  
Landes Schleswig-Holstein

„ Der Lenkungskreis zum vorliegenden Tarifentwicklungsplan tagte erstmals vor etwas mehr als zwei Jahren. Das Ergebnis stellt eine ‚Entbürokratisierung‘ der Tariflandschaft in Schleswig-Holstein dar. SH-Tarif und hvv-Tarif werden sich in Zukunft in ihrer Anwendbarkeit kaum noch unterscheiden und so wird es den Fahrgästen im ÖPNV einfach gemacht, die für sie passende Fahrkarte zu finden. Für die Umsetzung dieses hier erarbeiteten Konzeptes werden das Land, die Kreise und die kreisfreien Städte weiterhin engagiert und auf Augenhöhe zusammenarbeiten. Ich freue mich auf die Zukunft! “



Oliver Bahr  
Stellvertretender  
Sprecher des  
Verbundausschusses  
von NAH.SH

„ Als wir 2021 mit dem TEP angefangen haben, war der SH-Tarif für mich ein unübersichtliches Tarifmonster: Für die Fahrt von Lübeck nach Kiel hat die Fahrplanauskunft über 100 verschiedene Preise ausgespuckt! Das werden wir ändern: Einfach, übersichtlich und verständlich. SO macht der ÖPNV bereits am Fahrkartenautomaten Spaß! “

Der Tarifentwicklungsplan (TEP) wurde unterstützt von den Strategieberatungsunternehmen civity Management Consultants (Teil von Ramboll Management Consulting) und boy | Strategie und Kommunikation.

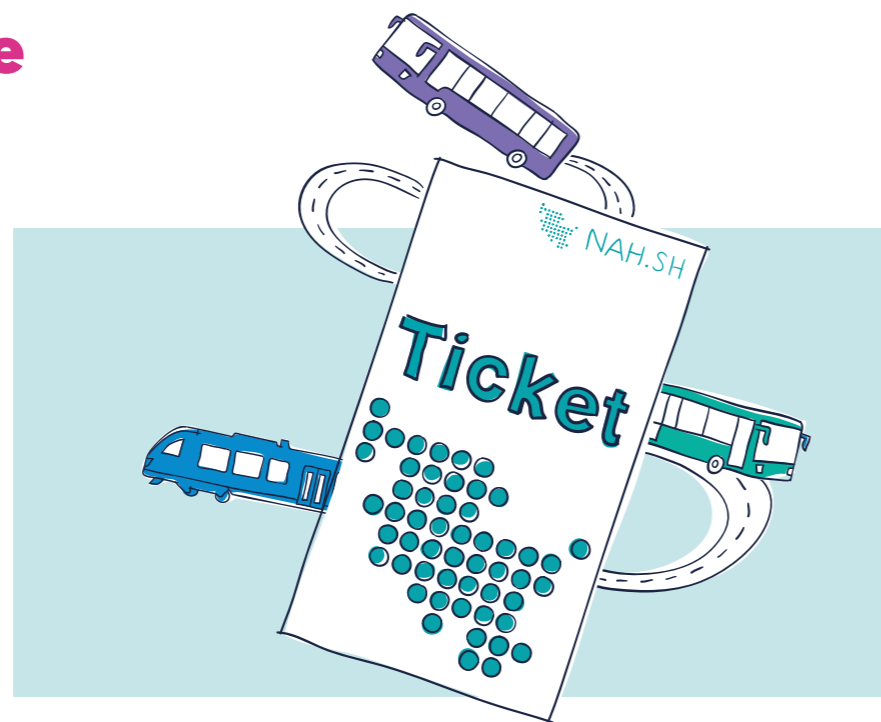
# 01 Warum wir einen neuen Tarif im Nahverkehr brauchen ...

## Ein Pionier der ersten Stunde

### Die Ausgangssituation

Als der **SH-Tarif** (Schleswig-Holstein-Tarif) vor über 20 Jahren eingeführt wurde, war das eine **Pionierleistung**: Schleswig-Holstein war damals das erste Bundesland, in dem es einen einheitlichen Tarif für Bahn, Bus und Fähre gab, der nicht nur landesweit, sondern auch im gesamten Verbundraum bis einschließlich Hamburg gültig ist. Leistungsgerecht sollte der Tarif sein, das heißt: unterschiedliche Preise für unterschiedliche Fahrtlängen und unterschiedliche Angebote für verschiedene Nutzungsanlässe. In der Folge haben wir bis heute viele verschiedene Tickets – sowohl im sogenannten Bartarif, also bei den Einzel- und Tageskarten, als auch bei den Zeitkarten, das heißt den Monats- und Abofahrkarten.

Bis heute stehen wir mit unserem Tarif deutschlandweit gut da, dennoch haben sich die **Anforderungen** der Kund\*innen und auch der Öffentlichen Hand, die den Nah-



verkehr finanziert, **geändert**. Mit dem Deutschlandticket haben wir ein neues Flatrate-Ticket, zu dem die sehr ausdifferenzierten Angebote in Schleswig-Holstein nicht mehr passen. Das haben auch unsere projektbegleitenden Analysen und Marktforschungsstudien gezeigt. Die Ticket-Vielfalt verunsichert viele Kund\*innen. Außerdem passt der aktuelle Tarif nicht mehr optimal zum Deutschlandticket und dem **Wunsch nach Verein-**

**fachung**. Heute wollen wir möglichst viele Menschen für möglichst viele Wege zum Umstieg auf den Nahverkehr bewegen – unser Weg, um die **Mobilitätswende in Schleswig-Holstein** in Schwung zu bringen.

Schon jetzt steht fest: Mit dem Tarifentwicklungsplan übernimmt Schleswig-Holstein erneut eine Pionierrolle.

## Ich wünsche mir was ...

Anregungen und Ideen von Prozessbeteiligten

„Es sollte in diesem Tarif nicht um Zuständigkeiten, regionale Abgrenzung und Kreisgrenzen gehen. Das Mobilitätsbedürfnis des Kunden in den Vordergrund zu stellen, das fände ich große Klasse.“

„Die Nahverkehrsnutzung und die Bezahlung müssen so einfach sein, dass man nicht darüber nachdenkt. Sondern es einfach macht. Wie beim Auto.“

„Man soll einsteigen und losfahren können, ohne viel überlegen zu müssen, auch über regionale Grenzen hinaus.“

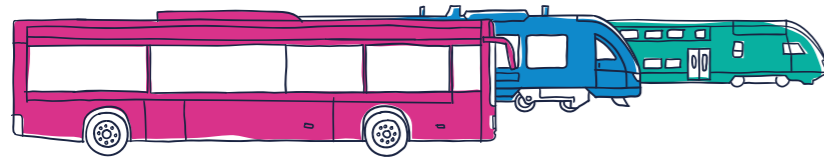
„Fahrkartenkauf muss leichter sein als Tanken!“

„Wir sollten die Tarife nicht mit den Problemen von heute, sondern von den Herausforderungen von morgen her betrachten.“

„Wichtig wäre, dass in den Übergangsbereichen von einem Tarif in den anderen die Tarife weiter einfach bleiben. Auch wenn das dann vielleicht außerhalb des Schleswig-Holstein-Tarifs liegt.“

## Wer fährt mit?

Die Zielgruppen



**Unsere Kund\*innenanalysen und gezielten Marktforschungsstudien zeigen: In Bahn und Bus sitzt die überzeugte Vielfahrerin neben dem eher autoaffinen Wenignutzer. Das Kind auf dem Weg zur Schule neben der Seniorin auf dem Weg zum Arzt. Der Jugendliche mit dem Traum vom eigenen Auto neben der umweltbewussten Familie. Und dann sind da noch leere Plätze, denn einige sind noch nie eingestiegen. Aber jede\*r Einzelne zählt, wenn es darum geht, gemeinsam die Mobilitätswende zu schaffen.**

Für die meisten **Vielfahrer\*innen** haben wir mit dem Deutschlandticket bereits das bestmögliche Abo-Modell an Bord. Dieses Angebot ist noch während unserer Arbeit am TEP zugestiegen, sodass wir unseren Prozess rechtzeitig auf diese neue Realität im Nahverkehr angepasst haben.

Im Bartarif, also bei den Einzel- und Tageskarten, nehmen wir die **Gelegenheitsnutzer\*innen** in den Blick. Die möchten wir von der umweltfreundlichen Mobilität mit Bahn und Bus noch mehr überzeugen. Begeistern wollen wir am Ende alle. **Das geht am einfachsten, wenn es einfach geht.**



## Einfach und gut Die Vision

Im TEP haben wir eine gemeinsame Vision für den neuen SH-Tarif entwickelt. In diese Vision sind nicht nur die Vorstellungen der am Prozess beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eingeflossen. Sie ist auch Ergebnis umfangreicher Analysen der Bedürfnisse und Wünsche aktueller und neuer Nutzer\*innen. Dazu haben wir unsere Arbeitsergebnisse im Laufe des TEP immer wieder mit den Schleswig-Holsteiner\*innen abgestimmt, indem wir sie zu einzelnen Themen befragt haben.

**Und das ist unser Ziel:** Die neue Tariflandschaft ist übersichtlich. Heutige und neue Nutzer\*innen erkennen schnell, welches Angebot genau das richtige ist. Auch Verantwortliche für den Nahverkehr behalten mit dem neuen SH-Tarif jederzeit den Überblick. Zudem bietet unser neuer SH-Tarif Gestaltungsmöglichkeiten für zukünftige Veränderungen im Mobilitätsbereich und ist nicht nur heute, sondern auch morgen und übermorgen der passende Treibstoff für die Mobilitätswende.

# Der Weg zum Ziel

## Zusammenarbeit auf Augenhöhe

### Prozess und Beteiligte

Der TEP war von Beginn an ein Prozess mit vielen Beteiligten. Einige von ihnen kommen hier stellvertretend zu Wort. Eine Gesprächsrunde mit **Wiebke Bonow** (Stadt Kiel), **Clara Döge** (NAH.SH), **Elke Schuh** (Stadtwerke Lübeck mobil), **Malte Kock** (NSH) und **Claudius Mozer** (SVG Südwestholstein).

#### Mit welchen Zielen und Hoffnungen sind Sie in den Prozess gestartet?

**Wiebke Bonow** Der aktuelle Tarif ist mit seiner Sortimentsvielfalt sehr unübersichtlich. Außerdem hat die Marktforschung gezeigt, dass der SH-Tarif selbst nach 20 Jahren noch nicht so bekannt war, wie wir es uns gewünscht haben. Beides wollten wir ändern.

**Malte Kock** Der aktuelle Tarif ist wie eine ausgefranzte Kugel – alle haben irgendwo etwas drangebastelt, einzelne Wünsche mussten berücksichtigt werden. Das hat uns in der Umsetzung von einzelnen Tarifmaßnahmen stark herausgefordert und hohen Druck vonseiten der Politik ausgelöst. Meine Hoffnung war es, unseren Tarif mit dem TEP runder zu machen, sodass die Kugel wieder gleichmäßig rollt.

**Clara Döge** Es gab viele unterschiedliche politische Beschlüsse in den Kreisen und Städten mit dem gleichen Kern. Diese zusammenzuführen, dabei aber die unterschiedlichen Wünsche zu berücksichtigen, war unser Ziel. Ebenso auch über die politische Ebene hinaus möglichst viele am Prozess zu beteiligen.



Elke Schuh



Clara Döge

„Wenn wir wollen, dass die Menschen **den SH-Tarif besser verstehen**, sollte er **einfach sein.**“

Elke Schuh

#### Was war bei dem aktuellen Prozess anders als bei vorangegangenen Tarifentwicklungsschritten?

**Clara Döge** Das Thema Tarif ist in den vergangenen Jahren immer politischer geworden. Die Politik ist zum aktiven Akteur geworden, die deshalb auch im TEP stärker eingebunden wurde. Darüber hinaus haben wir auch eine Agentur dazugeholt, die uns in der Kommunikation unterstützt.

**Elke Schuh** Uns war schnell klar: Wenn wir wollen, dass die Menschen den SH-Tarif besser verstehen, sollte er einfach sein. Auch in seiner Erklärung. Unsere Hoffnung war daher immer, dass wir einen Tarif erarbeiten, der stabil ist, eine lange Haltbarkeit hat und einheitlich ist.

**Claudius Mozer** Die Wünsche waren groß. Die Erwartungen allein vor dem Hintergrund meiner Erfahrungen aus den vergangenen Jahren eher klein – viel kleiner als das Ergebnis, das wir jetzt erreicht haben!

**Malte Kock** Mit den Diskussionen um die Mobilitätswende wurde das Thema Nahverkehr in der Öffentlichkeit viel stärker wahrgenommen. Die Erwartungshaltung, dass mehr Menschen auf den Nahverkehr umsteigen, ist hoch. Schnell waren sich alle einig: Der neue Tarif sollte nicht nur einfach und verständlich sein, sondern auch die Nachfrage steigern. Vorher hatten noch andere Kriterien an erster Stelle gestanden.

### Die Beteiligten der Gesprächsrunde

**Wiebke Bonow**  
Abteilungsleiterin ÖPNV-Projekte/Aufgabenträger bei der Stadt Kiel

**Clara Döge**  
Referentin für Tarifstrategie und Projektleitung TEP

**Malte Kock**  
Prokurist, NSH

**Claudius Mozer**  
Leiter der SVG Südwestholstein, dem gemeinsamen ÖPNV-Management

**Elke Schuh**  
Sachbearbeiterin Vertrieb, Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH



Claudius Mozer

„Durch den **TEP** arbeiten **NAH.SH** und **hvv** noch **stärker gemeinsam** daran, die jeweiligen Reformbestrebungen **besser zu harmonisieren und zu synchronisieren.**“

Claudius Mozer

**Wiebke Bonow** Besonders war sicher auch die Coronazeit, weil wir uns in wichtigen Arbeitsphasen nur online treffen konnten. Durch das 9-Euro- und das Deutschlandticket waren plötzlich die Rahmenbedingungen ganz neue. Im Nachhinein waren das aber gute Impulse, die dafür gesorgt haben, den Nahverkehr noch einmal viel freier zu denken.

**Was waren die Meilensteine des Projektes?**

**Elke Schuh** Die Entwicklung einer gemeinsamen Vision war für mich schon ein erster Meilenstein. Wir haben schnell festgestellt: Wir wollen alle einen Teil zur Mobilitätswende beitragen.

**Clara Döge** Wir haben den Prozess ja immer wieder von Marktforschung begleiten lassen. Als wir dann das erste Mal an den Ergebnissen gesehen haben, dass ein radikal einfacher Tarif positiv aufgenommen wird, war das eine super Zustimmung.

**Wiebke Bonow** Grundlegend war auch der Schritt weg vom Relativonstarif.

**Claudius Mozer** Das Deutschlandticket war dann noch ein echter Turbo. Seine Integration ist ein wesentlicher Meilenstein für den neuen SH-Tarif. Wir haben das einfache und attraktive Prinzip des Deutschlandtickets auf den Einzelkartenbereich übertragen.

**Was hat der TEP - neben dem neuen Tarif - erreicht?**

**Elke Schuh** Die breite Beteiligung und die intensive Kommunikation haben zu mehr Verständnis unter den Akteur\*innen geführt. Vorher war nicht immer allen bekannt, wer welche Zuständigkeit hat und welche Entscheidungen trifft. Durch den umfangreichen Prozess und die vielen Informationsveranstaltungen im Land haben wir mit dem TEP grundlegende Aufklärungsarbeit geleistet. Landesweit, aber auch untereinander.

**Claudius Mozer** Durch den TEP arbeiten NAH.SH und hvv noch stärker gemeinsam daran, die jeweiligen Reformbestrebungen besser zu harmonisieren und zu synchronisieren.



Wiebke Bonow



Malte Kock

**Warum hat der TEP so lange gebraucht? Diese Frage haben Sie sicher öfter gehört.**

**Clara Döge** Das liegt sicher auch am breiten Beteiligungsprozess, den wir neben den Politiker\*innen auch auf zivilgesellschaftliche Akteur\*innen aus zum Beispiel Umweltschutz und Tourismus erweitert haben. Aber diese zusätzliche Zeit haben wir uns ganz bewusst genommen. So konnten wir viele Bedürfnisse und Hinweise auch für die Umsetzungsphase aufnehmen. Hier werden wir dann Zeit einsparen. Corona und das Deutschlandticket haben den Prozess ebenso verlängert. Wir mussten vieles neu berechnen.

Nicht zuletzt mussten die durch die Landtagswahl 2022 neu hinzugekommenen Akteur\*innen aus der Politik ins Thema eingebunden werden.

Auch fachlich gab es gute Gründe: Wenn man den Tarif einfacher macht, wird es zwar für einige günstiger, für andere aber teurer. Wir mussten ein gutes Gleichgewicht und gute Alternativen finden - das braucht Zeit.

**Malte Kock** Dann kommt noch dazu, dass Schleswig-Holstein im Vergleich mit anderen Bundes-

„Wir haben mit dem **TEP** ja nicht nur an drei Schrauben gedreht, sondern gleich **den ganzen Werkzeugkasten** neu zusammengestellt.“

Malte Kock

ländern eine ganz besondere Struktur hat. Wir haben nicht ein Zentrum in der Mitte. Wir haben mit Hamburg eine große Stadt im Süden, die sich in den Norden ausbreitet, zwei Meere und im Norden die Grenze zu Dänemark. Wir haben Städte, urbane und eher ländliche Kreise. Solche Verkehrsräume gibt es sehr selten in Deutschland.

**Was wünschen Sie sich für die Umsetzung?**

**Malte Kock** Ich wünsche mir, dass die Umsetzung vor allem geordnet erfolgt. Wir haben mit dem TEP ja nicht nur an drei Schrauben gedreht, sondern gleich den ganzen Werkzeugkasten neu zusammengestellt.

**Wiebke Bonow** Ich wünsche mir, dass die Umsetzung mit demselben Elan vorangetrieben wird, mit dem wir in den vergangenen zwei Jahren auch den Prozess bestritten haben. Jetzt geht die Arbeit noch einmal richtig los!

**Elke Schuh** Dazu brauchen wir klare Beschlüsse aus der Politik. Wir wünschen uns deswegen ein klares politisches Bekenntnis zur Finanzierung des neuen SH-Tarifs ...

**Clara Döge** ... und dass auch in der Umsetzung weiterhin alle an einem Strang ziehen.

Alle an Bord!

An der Entwicklung des neuen SH-Tarifs waren **zahlreiche Akteur\*innen** in den organisierten Gremien beteiligt. Im Laufe des Prozesses fanden

**39**  
Projektgruppen-Sitzungen,  
**23**  
Arbeitskreis-Sitzungen  
und  
**9**  
Lenkungskreis-Sitzungen  
statt.

Für unsere  
**Stakeholder\*innenanalyse**  
haben wir mit

**63**  
Vertreter\*innen aller  
Interessengruppen  
rund um den Nahverkehr  
in Schleswig-Holstein  
diskutiert.



In der Analyse haben wir

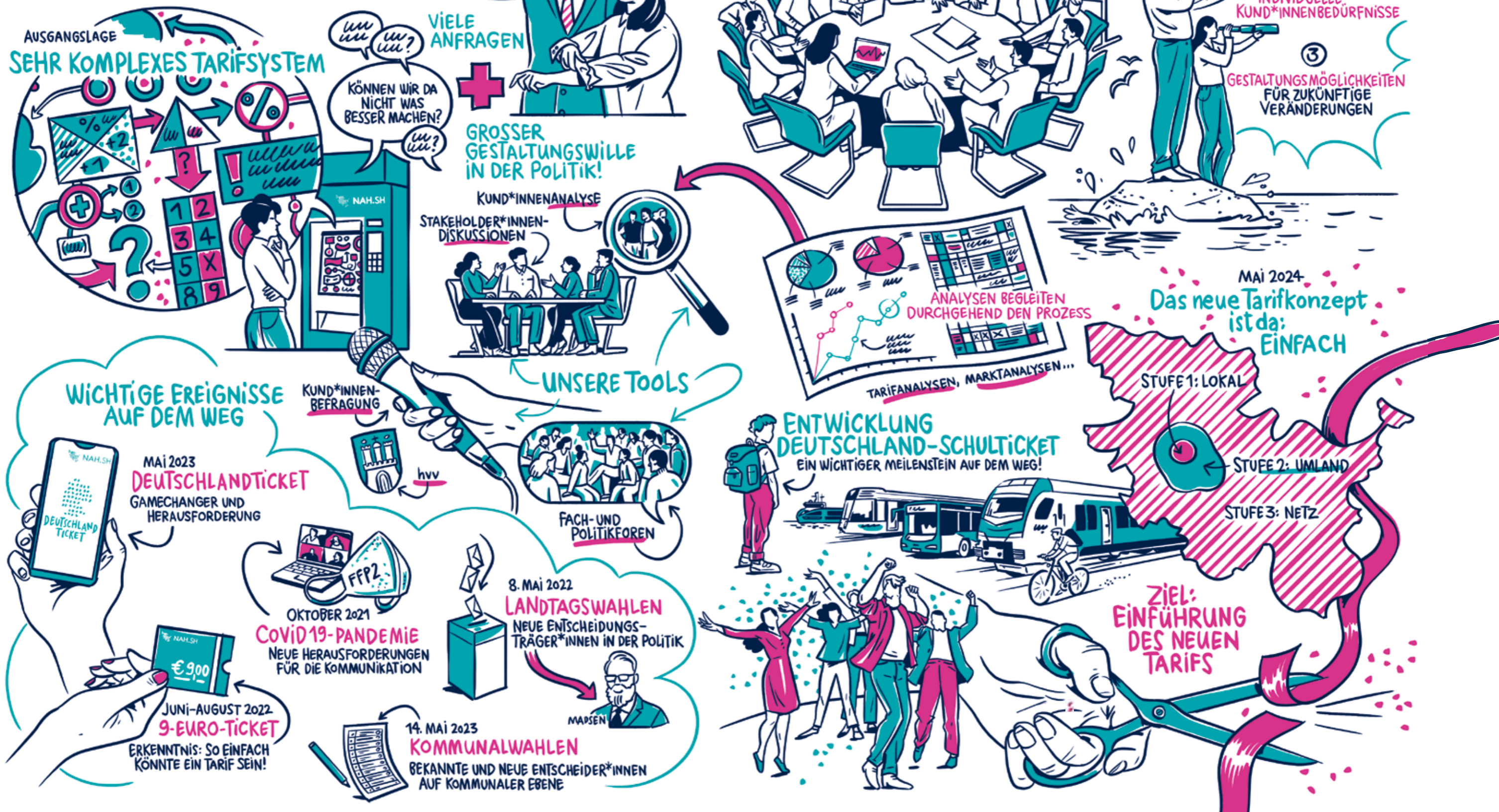
**6**  
Diskussionsrunden mit  
Stakeholder\*innen,  
**5**  
Fokusgruppen mit  
Gelegenheitsfahrer\*innen

und  
**4**  
Panelbefragungen  
mit unseren heutigen  
Fahrgästen durchgeführt.

# Gemeinsam zum Ziel

## Unser Tarifentwicklungsprozess

Mit einem komplexen Tarifsystem sind wir Ende 2021 in den Prozess gestartet. Unser Ziel: Ein neuer Tarif, der die Mobilitätswende voranbringt. Begleitet von Analysen, motiviert durch den großen Gestaltungswillen in der Politik und vorangetrieben vom unermüdlischen Engagement aller Prozessbeteiligten haben wir uns auch von unerwarteten Ereignissen nicht vom Weg abbringen lassen. Mit einem einfach guten Tarif im Nahverkehr machen wir den Umstieg vom Auto auf Bahn und Bus künftig noch attraktiver.



# Der neue Tarif: Einfach für alle

## Der neue SH-Tarif

### Im Überblick

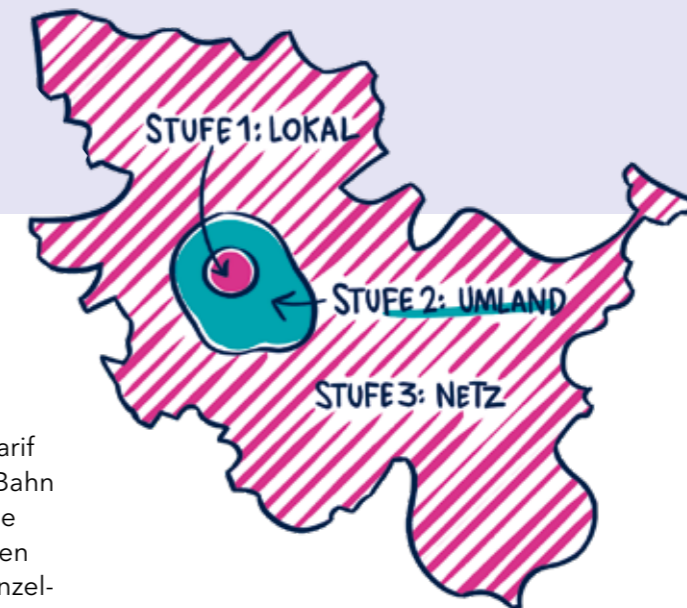
Mit dem neuen SH-Tarif orientieren wir uns in allererster Linie an unseren Zielgruppen - die möchten unkompliziert an ein Ticket kommen, welches das beste und günstigste für ihre Fahrbedürfnisse ist.

Für die Kund\*innen ist es künftig einfach, das passende Ticket auszuwählen, und die Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe profitieren von einfachen Vertriebs- und Kontrollvorgängen in Bahn und Bus. Die Tickets können per Smartphone zum Beispiel über die NAH.SH-App sowie am Automaten und mit persönlicher Beratung in den Servicestellen erworben werden. Kinder unter 6 Jahren fahren kostenlos mit.



# 3

Sowohl bei der **Einzelkarte** als auch bei der **Tageskarte** gibt es nur noch **drei Preisstufen: Lokal, Umland und Netz.**



**Bartarif.** Der Bartarif ist der Tarif für alle, die nur gelegentlich Bahn und Bus nutzen. Er umfasst die Produkte, die für maximal einen Tag gelten. Sowohl bei der Einzelkarte als auch bei der Tageskarte gibt es nur noch drei Preisstufen: Lokal, Umland und Netz. Der Netz-Tarif gilt in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg.

**Die Tageskarte** wird künftig so gestaltet sein, dass sie sich schon für eine Hin- und Rückfahrt lohnt. Außerdem kann man bis zu vier Mitfahrer\*innen dazubuchen. Daher ist auch zum Beispiel eine Familie mit der Tageskarte künftig günstiger unterwegs als mit Einzelkarten für die Hin- und Rückfahrt.

Die bisherigen Tickets für Gruppenfahrten, die Kleingruppenkarte und das Schleswig-Holstein-Ticket gehen in der neuen Tageskarte auf. Und im Netz kann man - wenn man mag zu fünft - alle Bahnen und Busse in Schleswig-Holstein und Hamburg nutzen.

**Zeitkarten.** Die Zeitkarten sind die passende Wahl für Vielfahrer\*innen. Flaggschiff-Produkt ist das Deutschlandticket.

Wer nur in seiner Stadt oder Gemeinde unterwegs ist, fährt günstiger: Hier bieten wir eine lokale Monatskarte und ein lokales Abo an. Der Preis richtet sich nach dem verkehrlichen Angebot vor Ort.

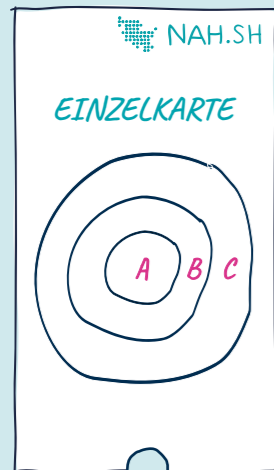
Schüler\*innen in Schleswig-Holstein sparen nochmals kräftig: Sie erhalten ihr Deutschlandticket zum Vorzugspreis.

# Auf einen Blick

Immer das richtige Ticket ...

## ... für Gelegenheitstouren

**von A nach B nach C**  
(für eine Fahrt)



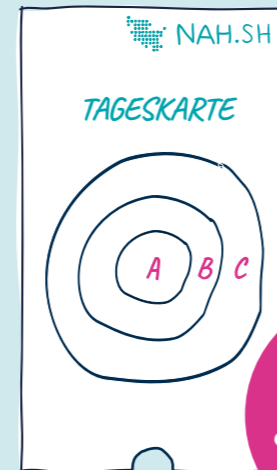
**Optionen**

- + 1.-Klasse-Upgrade
- + Mitnahme-Upgrade bei der Tageskarte (Mitfahrer\*innen vergünstigt zubuchen)
- + Fahrradmitnahme
- + Ermäßigung (Kind)

**A** Lokal  
**B** Umland  
**C** Netz

**Einfach und eindeutig**

**von A nach B nach C und zurück** (einen Tag lang)



**Lohnt sich schon bei einer Hin- und Rückfahrt**

## ... für Vielfahrer\*innen

**Deutschlandticket**  
(deutschlandweit)



**Optionen**

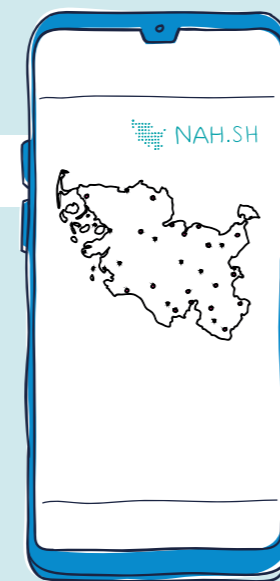
- + 1.-Klasse-Upgrade
- + Mitnahme weiterer Personen am Wochenende

+ lokales Jobticket

- + Deutschland-Jobticket
- + Deutschland-Jobticket für Freiwilligendienstleistende
- + Deutschland-Semesterticket
- + Deutschland-Schulticket
- + Deutschland-Sozialticket (sofern von Ort angeboten)

**Jederzeit flexibel unterwegs**

**lokale Monatskarte/lokales Abonnement**  
(für eine Stadt/einen Ort)

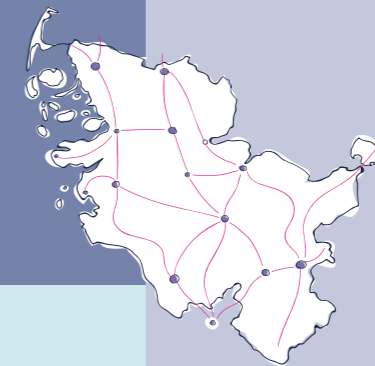


Regelungen für Menschen mit (Schwer-)Behinderungen bleiben bestehen.

# Das lohnt sich für Freunde und Familie: Mit der neuen Tageskarte fahren bis zu fünf Personen **besonders günstig** Bahn und Bus.

**Preise.** Mit dem TEP wurde eine ganz neue Tarifsystematik erarbeitet. Der TEP gibt ein Zielbild für die zukünftige Tarifentwicklung und zeigt Maßnahmen auf, mit denen das Zielbild erreicht werden kann. Das Produktsortiment und die Preisstruktur für den zukünftigen Tarif werden festgelegt.

Der TEP ist jedoch kein Finanzierungsinstrument. Die konkreten Preise stehen daher zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest. Sie werden erst im Feinschliff im Zuge der Umsetzungsphase festgelegt.



Die preisliche Ausgestaltung des Lokaltarifs wird von den Akteur\*innen vor Ort festgelegt und kann sich zum Beispiel je nach lokalem ÖPNV-Angebot unterscheiden.



Kinder unter 6 Jahren können kostenlos mitgenommen werden. Die Mitnahmeregelungen für Hunde und Fahrräder werden im Feinschliff geklärt.



# Tschüss Tarifdschungel ...

**Vielfalt ist gut - am Fahrkartenautomaten kann sie aber schnell zu Unsicherheit führen.**

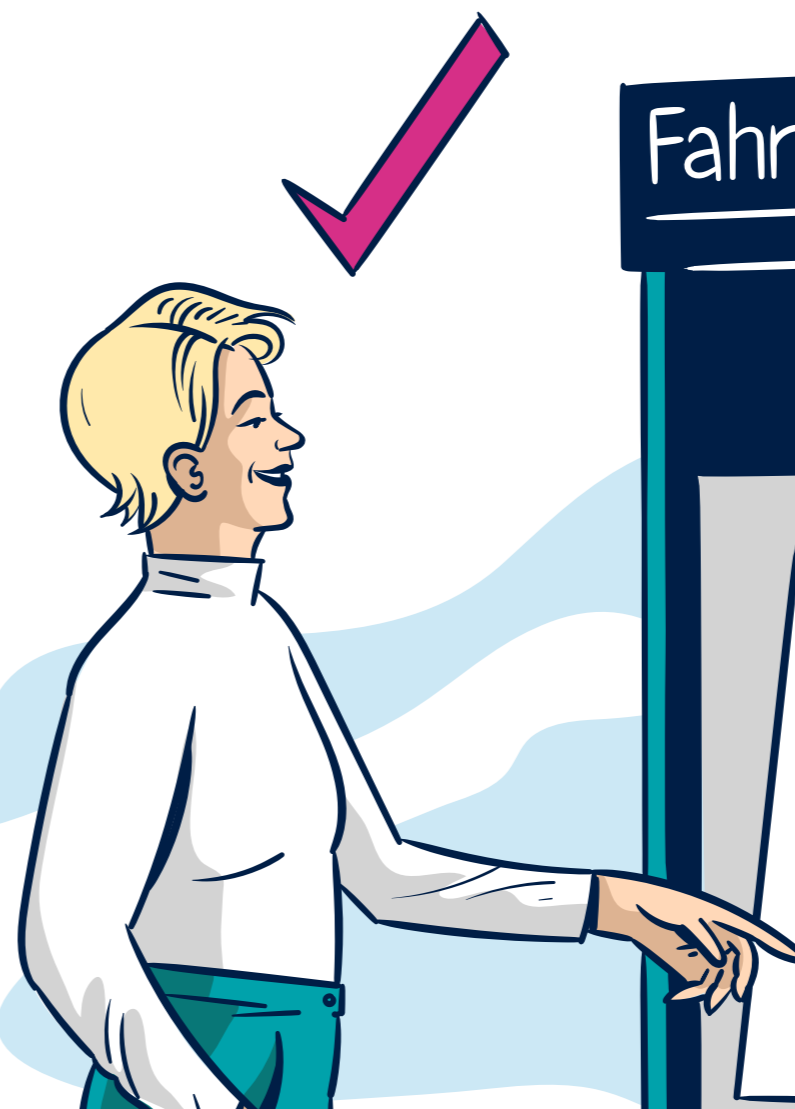
Der bisherige SH-Tarif muss den bundesweiten Vergleich nicht scheuen. Er bietet **zahlreiche Möglichkeiten**.

Er fordert aber auch etliche **Entscheidungen**. Künftig wollen wir es unseren Kund\*innen **einfacher machen** ...

... **hallo einfach!**

... mit **drei Preisstufen** und wenigen übersichtlichen Angeboten für alle Gelegenheiten.

Damit alle Kund\*innen **schnell, einfach und ohne Umwege ans Ziel** kommen. Und das schon beim **Fahrkartenkauf**.



# Nächste Station: die Umsetzung

## Stimmen aus dem Lenkungskreis

**Mit dem Fazit und den Wünschen für die Umsetzung von den Mitgliedern des Lenkungskreises nehmen wir noch mal Fahrt auf.**

„Dank der über zweijährigen vertrauensvollen Zusammenarbeit aller Akteur\*innen, sowohl auf Verkehrsunternehmensseite als auch aufseiten der Kommunen und des Landes, ist es gelungen, ein tolles Konzept auf die Beine zu stellen, welches die Nutzung des ÖPNV in Schleswig-Holstein zukünftig noch intuitiver und einfacher für die Kund\*innen gestalten wird.“

**Björn-Olaf Maas**  
Mitarbeiter im Referat Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen im Verkehrsministerium

„Neue Zeiten erfordern ein neues **Mobilitätsverhalten**. Das Deutschlandticket hat den Weg vorgegeben für eine einfache und preisgünstige Nutzung von Bahn und Bus. **Der Schleswig-Holstein-Tarif zieht mit**. Das neue Tarifkonzept macht es für alle einfacher, in den Nahverkehr einzusteigen, auch ohne Deutschlandticket. Auch wenn hinter den Kulissen noch viel zu tun bleibt, erleichtert der neue SH-Tarif künftig den Kauf der Fahrkarte, die am besten zur eigenen Mobilität passt.“

**René Reimers**  
Geschäftsführung Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH

„Tarife sind immer ein Ärgernis und eine Hürde für Fahrgäste, die eigentlich einfach nur Bahn und Bus fahren wollen. **Durch den TEP wird es uns gelingen, es den Menschen so einfach wie möglich zu machen**. Das ist ein Riesenerfolg – und es ist überfällig.“

**Dennis Fiedel**  
Bereichsleitung Fahrgastmarkt NAH.SH

„Die jetzt vorliegende deutliche Strukturänderung und Vereinfachung für den SH-Tarif mit nur noch wenigen Preisstufen stellt eine **signifikante Verbesserung für den Tarif und die Tarifakzeptanz** beim Fahrgast dar. Sie ermöglicht damit eine weitere **deutliche Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV**. Um Preishärten bei einzelnen Fahrgastgruppen zu vermeiden sowie den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern eine Umsetzung zu ermöglichen, ist aber auch eine **vollumfängliche Finanzierung der Erlösreduzierungen durch das Land** sicherzustellen.“

**Friedrich Scheffer**  
Geschäftsführer Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

„Es war **beeindruckend** zu sehen, wie gut man zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, NAH.SH und NSH in diesem Land **zusammenarbeiten** kann, wenn es drauf ankommt. Auch so etwas wie das unerwartet in den Prozess hereinbrechende Deutschlandticket konnte uns nicht stoppen, sondern **hat uns eher bestärkt, unseren Plan zu Ende zu bringen**. Am Ende war es dann wirklich eine **Revolution** statt einer Evolution!“

**Wiebke Bonow**  
Eigenbetrieb Beteiligungen, Leitung ÖPNV

„Mit dem Tarifentwicklungsplan wurde erstmals für den gemeinsamen Verbundtarif eine **zukunftsorientierte Tarifstrategie** entwickelt, die uns als **Wegweiser und Richtlinie für die gemeinsame Weiterentwicklung der tariflich-fachlichen Ziele** dient. Insbesondere das deutlich **einfachere und attraktivere Tarifgefüge** bietet Kund\*innen in der neuen Realität mit dem Deutschlandticket **sinnvolle ergänzende Tarifprodukte** für die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse.“

**Malte Nevermann**  
Kreis Rendsburg-Eckernförde, Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität

# Was machen andere und so geht es weiter

## Blick in die Branche

### Die Nachbarn

Mit unserer komplett neuen Tarifsystematik sind wir in der bundesweiten Nahverkehrs-Landschaft erneut Pioniere.

Das hat auch der Austausch auf Fachkonferenzen sowie bei der Vorstellung des TEP-Prozesses und der Arbeitsstände für den zukünftigen Landes- und Verbundtarif gezeigt. **Die positiven Rückmeldungen und Interessenbekundungen** bestätigen uns zudem, dass wir den richtigen Weg gewählt haben.

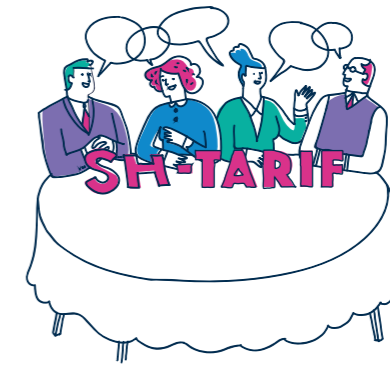
Um die Tarifgrenze zwischen **Schleswig-Holstein und Hamburg** künftig für unsere Kund\*innen kaum noch spürbar zu machen, stehen wir **regelmäßig in direktem Austausch mit dem hvv**. Zudem bietet der neue **einfachere Bartarif** die Chance, die **tarifliche Kooperation mit Nachbarländern** weiterzuentwickeln, zum Beispiel Dänemark.



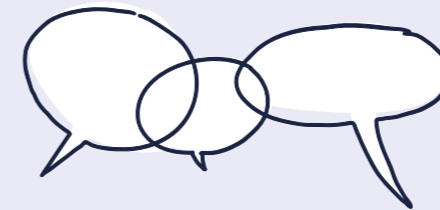
## Die nächsten Stationen

**Ergebnis unseres TEP ist ein fachlich auf allen Beteiligungsebenen abgestimmtes Tarifkonzept.**

Auch Vertreter\*innen aus der Politik haben wir von Beginn an in den Prozess einbezogen. Das vorliegende Tarifkonzept ist jetzt Grundlage für die zukünftige **politische Entscheidung zur Umsetzung**. Im Zusammenhang mit dieser Entscheidung erfolgt auch die **preisliche Ausgestaltung der einzelnen Angebote und Fahrkarten**. Nächste Station ist dann die **konkrete Umsetzung**, in der unter anderem die technischen Hintergrundsysteme und Abrechnungsregelungen angepasst werden.

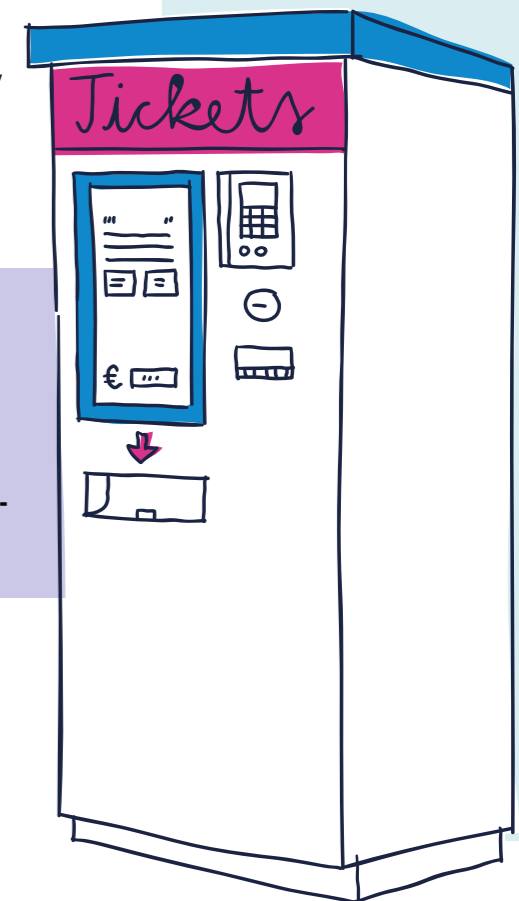


Es folgen **Schulungen für Mitarbeitende der Verkehrsunternehmen und weitere Schritte**. Um die gesamte Infrastruktur des Nahverkehrs für den Tarifwechsel fit zu machen, kommen auch **externe Dienstleister\*innen mit an Bord**.



Einzelne Maßnahmen aus dem TEP können bereits in den kommenden Monaten umgesetzt werden. Das gilt zum Beispiel für das **Deutschland-Schulticket**. Weitere Maßnahmen werden gebündelt umgesetzt. Dabei haben wir auch immer die **Absprachen mit dem hvv** im Blick, damit die Kund\*innen die Tarifgrenze am Ende kaum noch bemerken.

So müssen für den neuen Tarif unter anderem die **landesweit aufgestellten Fahrkartenautomaten und die Buchung in den Ticket-Apps neu programmiert werden**.



### Wer ist wer?

**NSH** Die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH ist zentraler Dienstleister für die Verkehrsunternehmen, die den SH-Tarif anwenden. Gesellschafter\*innen sind 5 Bahn- und 25 Busunternehmen.

**NAH.SH** Die NAH.SH ist der Verkehrsverbund der Aufgabenträger für den Bus- und Schienenverkehr. Im Verbund NAH.SH wirken Kreise, kreisfreie Städte und Land zusammen, um den Nahverkehr in Schleswig-Holstein weiterzuentwickeln.

## Impressum

### Herausgeber:

NAH.SH GmbH  
Raiffeisenstraße 1  
24103 Kiel

NAH.SH-Kundendialog

T. 0431.660 19 449

[www.nah.sh](http://www.nah.sh)

### Konzept und Inhalte:

NAH.SH GmbH

civity Management  
Consultants GmbH  
& Co. KG (Teil von  
Ramboll Management  
Consulting)

boy | Strategie und  
Kommunikation GmbH

### Redaktion und

#### Gestaltung:

boy | Strategie und  
Kommunikation GmbH  
Knooper Weg 51  
24103 Kiel  
[www.its-a-boy.de](http://www.its-a-boy.de)

### Fotos:

Pepe Lange  
Manuel Weber  
NAH.SH  
iStockphoto

### Illustrationen:

Eva Hartmann

Alle Tarifinformationen  
im Heft Stand:  
März 2024

(FSC®-zertifiziertes  
Papier)

Bei Fragen zum Tarifentwicklungsplan  
melden Sie sich gerne bei

### Clara Döge

T. 0431.660 19 80

E. [clara.doege@nah.sh](mailto:clara.doege@nah.sh)



# NAH.SH

Der Nahverkehr

**Schleswig-Holstein**

Der echte Norden

# Tarifentwicklungsplan für den SH-Tarif

Termin mit Bürgermeister Hansestadt Lübeck  
Lübeck | 30.06.2025

**RAMBOLL**

**civity** Management  
Consultants

**Metamorphio**

**boy**  
Strategie\_Kommunikation.



# Ziel des heutigen Treffens ist es, die Wirkungen des Tarifentwicklungsplans auf den Stadttarif Lübecks zu erläutern und die Zustimmung zu ermöglichen

- 1 Kurzvorstellung von **Struktur** und **Zielen** des **Tarifentwicklungsplans** Schleswig-Holstein (TEP) und dessen **heutigem Stand**
- 2 **Erläuterung** des **geplanten Vorgehens** für den Stadttarif der Stadt Lübeck und der Tarifierung des Umlands (z. B. Region Lübeck)
- 3 Darstellung der **Veränderungen** im **Stadttarif Lübeck** hinsichtlich Tarifprodukten und Preisen
- 4 **Ziel** ist die **Zustimmung** der Hansestadt Lübeck im **Verbund-**  
**ausschuss zum neuen Tarif** im Winter/Frühjahr 2026



# Agenda

## Hintergrund TEP-Tarif

Ableitungen für den Lokaltarif in Lübeck

# Das Deutschlandticket wird bei fast 2/3 der Fahrten genutzt, meist von Pendelnden; Gelegenheitsnutzende und lediglich lokal Pendelnde weiter im Bestandstarif

## Tarif-Revolution!

- Einführung D-Ticket + D-Jobticket  
*Mai 2023*
- *dazu* D-Semesterticket  
*April 2024*
- *dazu* D-Schulticket  
*Januar 2025*

### D-Ticket-Familie: einfaches, günstiges Angebot für regelmäßig den ÖPNV-Nutzende besteht

- (überörtliche) Berufspendler perfekt abgedeckt (D-Ticket, D-Ticket JOB)
- Ausbildungspendler perfekt abgedeckt (D-Ticket Schule, D-Ticket Job)
- Häufige Gelegenheitsnutzer / Ausflügler gut abgedeckt (D-Ticket)
- Unvollkommenes Angebot für arme Menschen (*kein* Sozial-D-Ticket)

### Ergebnis:

Nur punktueller, vorzugsweise bundesweit einheitlicher Handlungsbedarf verbleibend

### Bisheriger unveränderter SH-Tarif für Gelegenheitsnutzende und innerörtlich Pendelnde weiter relevant

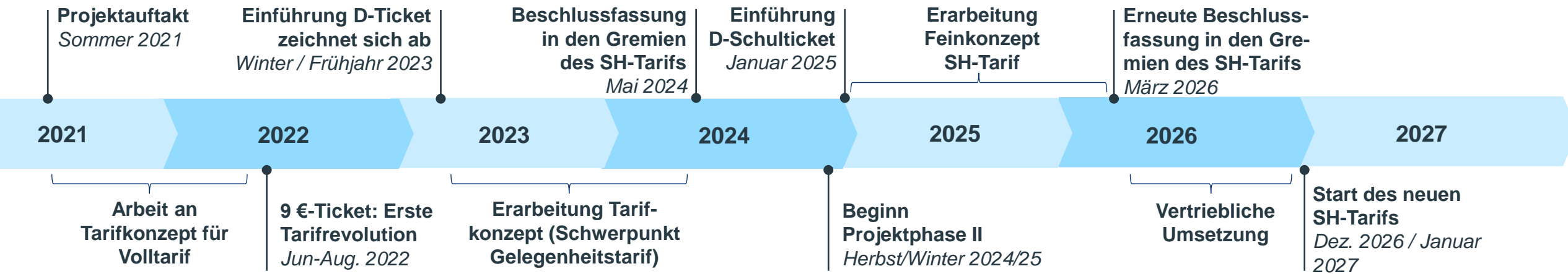
- Weiterhin über 90 meist nur lokal/regional angewandeter Preisstufen
- Weiterhin unübersichtliches Tarifportfolio mit vielen teils nur regional angebotenen Tarifprodukten und variablen Nutzungskonditionen

### Ergebnis:

Komplexer Tarif mit vielfältigen Zugangshürden, gerade für verbleibende Kundengruppe der Gelegenheitsnutzenden

**→ Handlungsbedarf!**

## Die erste Projektphase endete mit zustimmendem Beschluss des Verbundauschusses im Mai 2025; für den Herbst 2025 ist erneute Befassung geplant



### Tarifentwicklungsplan, Phase 1

- Bestandsanalyse und erste Konzeptionsphase 2021-22
  - Als Reaktion auf die (geplante) Einführung des D-Tickets ab Anfang 2023 Konzeption eines radikal einfachen Tarifs mit sehr deutlicher Reduktion der Zugangshürden
  - Umfangreiche Beteiligung von Gremien, Politik und Öffentlichkeit
- Tarifkonzept wurde im Mai 2024 in den Verbundgremien von allen beteiligten Gebietskörperschaften beschlossen

### Tarifentwicklungsplan, Phase 2

- Feinkonzeption des Tarifkonzeptes und soweit notwendig Anpassung an die erstmals vorliegenden realen Vertriebsdaten aus der D-Ticket-Zeit
  - Finalisierung des Konzepts im Sommer 2025
- Tarifkonzept soll im Winter/Frühjahr 2026 in den Verbundgremien von den beteiligten Gebietskörperschaften beschlossen werden, um einen Start Ende 2026 zu ermöglichen

# Agenda

---

Hintergrund TEP-Tarif

**Ableitungen für den Lokaltarif in Lübeck**

---

# Sowohl bei der SH-weiten Preisstufenstruktur, als auch bei Sortiment und Konditionen leiten Einfachheit, Verständlichkeit und Zukunftsfähigkeit den TEP

## Preisstufenstruktur



### Einfache & einheitliche Bepreisung jeder Gemeinde

- In der ganzen Gemeinde gilt einheitlicher Tarif
- Randgemeinden können wie bisher einbezogen sein
- Mit der Preisvereinheitlichung für Fahrten ab Lübeck nach z.B. Travemünde war Lübeck hier schon „Trendsetter“
- Die PS 1 HL ist daher abzuschaffen

### Differenzierte Preisstufen für Verkehr ins Umland

- Im Übergang zum Umland ergeben sich nur moderate Preissprünge

### Kompaktes und verständliches Sortiment

- Einige komplexe Angebote entfallen (bspw. 4er-Karten), im Gegenzug neues Angebot günstiger Tageskarte mit Mitfahrer-Option

## Sortiment & Konditionen



### Beibehaltung der Kurzstrecke **neu**

- wird sogar einfacher: Entfall Sperrzeit Mo-Fr bis 9 Uhr

### Tarifprodukte systematisch aufeinander aufbauend

- Alle Bartarifprodukte bauen systematisch mit festen Preisverhältnissen auf dem Einzelfahrschein auf
  - Kinder-Rabatt  $\geq 40\%$
  - Tageskarte etwas günstiger als 2 Einzelfahrten
  - Ersatz Kleingruppen durch 2-5 Personen-Karten, angepasst an tatsächliche Gruppengröße

### Zeitkarten meist günstiger, aber ohne Zusatzleistungen

- Ersatzloser Entfall Übertragbarkeit; bei Handyticket ohnehin nicht mehr realistisch umsetzbar
- Ersatzloser Entfall Personenmitnahme
- Abonnement günstiger als heute, vsl. im Bereich  $-7\%$ , Monatskarte ca.  $-9\%$

# Mit dem TEP können sich SH- und hvv-Tarif künftig gut ergänzen; die SH-Netzpreisstufe ist quasi die „Höchstpreisstufe des hvv“ – und reicht bis Lüneburg

## Zwei Geschwister, wenn auch keine Zwillinge; hvv- und SH-Tarif



hvv- und SH-Tarif werden von denselben Prinzipien geleitet, auch wenn im Detail unterschiedliche Lösungen gewählt werden

### Ein einfacher Tarif mit wenigen Tarifprodukten ...

- Einzelfahrschein (auch für Kinder angeboten)
- Tageskarte
- 2- bis 5- Personen-Tageskarten
  - *hvv: 5 Personen-Gruppentageskarte*
- Monatskarte, Abo, Jobticket (nur in Lokalpreisstufen), dazu netzweite Monatskarte
  - *hvv: netzweite Wochen- und Monatskarte*



### ... und wenigen Preisstufen

- Kurzstrecke (nur in HL, KI, NMS), Stadtverkehre, Umland-Preisstufen, Netz: vsl. < 10 Preisstufen
  - *hvv: Kurzstrecke/Stadt, 1 Zone, Nahbereich, AB/BC, ABC: 5 Preisstufen*



## Der ganze Norden mit einem Ticket



### Kerngebiet SH-Tarif



#### Schon heute:

- 1 Ticket bis Hamburg
- SH-Tarif-Preisstufe Netz als „höchste hvv-Preisstufe“

### hvv-Kreise in SH, Hamburg AB



#### In Prüfung mit hvv:

- Durchtarifierung im gesamten hvv-Raum
- Mit SH-Tarif-Preisstufe Netz bspw. nach Lüneburg

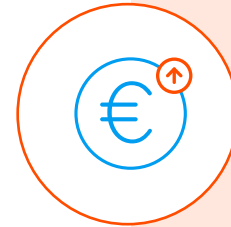
### hvv-Kreise in Niedersachsen

## Vielen großen Kundengruppen kann im TEP-Tarif ein günstiges Angebot gemacht werden; wird Erlösneutralität angestrebt, wird es für einige aber auch teurer



Durch die Tarifreform sind für viele Kunden in Lübeck deutliche **Preissenkungen** möglich

- **Einzelfahrschein** wird zum gleichen Preisstand erlösneutral um 0,10 € (-2,9 %) günstiger (*~23 % d. Fahrten<sup>1)</sup>*)
- **Tageskarte** lohnt sich bereits ab der zweiten Fahrt, häufige Mobilität an einem Tag wird so 32 % günstiger (*~1 %*)
- „**Kleinere Kleingruppen**“ (2-3 P) fahren günstiger (*~1 %*)
- Die günstige **Kurzstreckenkarte** kann auch Montag bis Freitag vor 9 Uhr (bisher Sperrzeit) genutzt werden (*~1%*)
- Das **Abo** wird um 6 % auf 55,10 € gesenkt; damit gibt es für Mobilität in Lübeck wieder ein Angebot, das günstiger ist als das D-Ticket (*~12 %*)



Erlösneutralität heißt allerdings auch: Im gleichen Ausmaß von Preissenkungen kommt es auch zu **Preissteigerungen**

- Bisherige **Viererkartennutzer** zahlen mehr (*~12 %*)
- Nutzende d. **PS 1 HL** müssen den Stadttarif zahlen (*6 %*)
- „**Große Kleingruppen**“ (4-5 P) zahlen mehr (*~1 %*)
- Nutzende von **Zusatzleistungen** wie Übertragbarkeit und Mitnahme müssen hierfür andere Produkte nutzen (*~3 %*)
- Preis des **lokalen Jobtickets** mit bisher 20 € Rabatt steigt für Nutzende *bei konstanter Arbeitgeber-Zuzahlung* leicht an (*~18 %*)

Viele Tarifprodukte werden teils deutlich günstiger, andere – und generell PS 1 – müssen aber auch im Preis steigen, wenn Erlösneutralität erreicht werden muss

**Preisvergleich IST-Tarif zu TEP-Tarif (Preisniveau 2025)**

	HL 2	HL 1	Neuer Preis	Erläuterung	Preisdelta PS 2
<b>Anteil Nachfrage im Stadtverkehr</b>	<b>94,5%</b>	<b>5,5%</b>		<b>Ausgedrückt als Anteil Personenfahrten</b>	
Einzelkarte 2. Kl	3,40 €	2,40 €	<b>3,30 €</b>		-2,9%
Einzelkarte Kind 2. Kl	2,00 €	1,50 €	<b>2,00 €</b>		0,0%
HL Kurzstrecke	1,90 €	-	<b>1,90 €</b>		0,0%
HL Kurzstrecke Kind	1,10 €	-	<b>1,00 €</b>		-9,1%
HL 4er-Karte (je Fahrt)	3,025 €	2,125 €	<b>3,30 €</b>	Auflassung, Ersatz durch Einzelkarte	+9,1%
HL 4er-Karte Kind (je Fahrt)	1,80 €	1,325 €	<b>2,00 €</b>	Auflassung, Ersatz durch Einzelkarte	+11,1%
Tageskarte 2. Kl	9,50 €	6,40 €	<b>6,50 €</b>		-31,6%
Kleingruppenkarte 2. Kl	16,80 €	11,90 €	<b>10,30 €</b>	Für 2 Personen	-38,7%
Kleingruppenkarte 2. Kl	16,80 €	11,90 €	<b>17,90 €</b>	Für 4 Personen	+6,5%
Wochenkarte 2. Kl	26,60 €	18,00 €	<b>32,50 €</b>	Auflassung (geringe Nachfrage), z. Vergl. 5 Tageskarten	+22,2%
Monatskarte 2. Kl	77,00 €	52,00 €	<b>70,20 €</b>		-8,8%
Monatskarte Abo 2. Kl	64,17 €	43,33 €	<b>52,20 €</b>		-11,8%
Jobticket (15 € Firmenbeitrag)	39,17 €	18,33 €	<b>29,30 €</b>	Neu: 20 € Firmenbeitrag	-25,2%
Jobticket (30 € Firmenbeitrag)	14,17 €	0 €	<b>9,30 €</b>	Neu: 40 € Firmenbeitrag	-34,4%

## Stadttarife sollen wenigen einheitlichen Regeln folgen; bei Zeitkarten und generellem Tarifniveau (Ankerpreis Einzelkarte) haben die Städte Gestaltungsfreiheit

TEP gibt Erlöserwartung vor

- Die kommunizierten Tarife geben (in künftiger finaler Form) die Basis der Erlöserwartung an die Stadttarife (in diesem Fall Preisstufe L HL, Stadttarif Lübeck wieder

(Zunächst) Alteinnehmebasiertes Aufteilungsverfahren

- Die real erzielten Erlöse werden über eine alteinnehmebasierte Einnahmeverteilung an die erlösbeteiligten Verbundpartner verteilt
  - Jeder Partner erhält nach Einnahmeverteilung denselben Anteil an den Verbunderlösen wie heute

Gleiche Tarifbildungslogik im Gelegenheitstarif SH-Tarif-weit

- In allen Preisstufen sind Preisbildungsgrundsätze im Gelegenheitstarif identisch
  - Günstige Tageskarte (etwas günstiger als 2 Einzelkarten)
  - Rabatt Kinderkarten  $\geq 40\%$
  - Aufpreis 2. bis 5. Person auf Tageskarten  $\leq 1,9$  Kinderkarten und für alle P identisch

Bei Zeitkarten nur grobe Rahmensetzung durch TEP

- Relative Freiheit bei der Gestaltung der Zeitkartenpreise
  - Abo 10% Preisabstand zum D-Ticket und zur Monatskarte verbundweit (max. 52,20 €)
  - Monatskarte 10% Abstand zur verbundweiten Monatskarte für 78 € (max. 70,20 €)

Freiheit bei Preis Einzelkarte, Mindererlöse sind zu erstatten

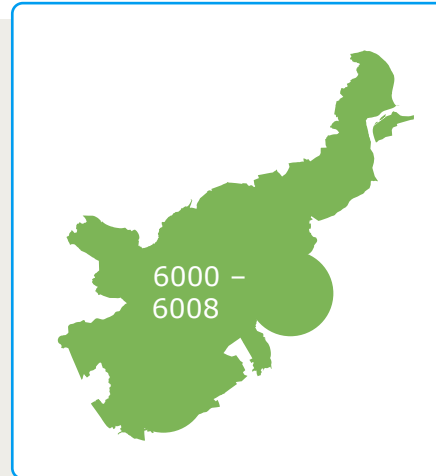
- Eingangspreise für Einzelfahrkarten (und davon abgeleitete Produkte) können frei festgelegt werden; Mindererlöse ggü. der Erlöserwartung müssen dann vom Aufgabenträger ausgeglichen werden

## Die Zonen des Stadttarifs Lübeck werden auch künftig einheitlich behandelt und tarifiert, die Zonen in OH werden gemäß TEP-Tarif behandelt

### Region des Stadttarifs Lübeck (6000er-Zonen)

Die Regionen werden einheitlich bepreist

- Der einheitliche Stadttarif (Einzelkarte 3,30 €) gilt – wie von der Stadt Lübeck gewünscht – weiterhin in allen 6000er Zonen (wohin bisher Preisstufe 2 gilt), ...
- ... die Teile Lübeck's sind
  - Schlutup-Selmsdorf (tw.), Blankensee, Krummesse (tw.), Moisling, Roggenhorst, Kücknitz, Travemünde
- .... oder die zu angrenzenden Bundesländern gehören
  - Schlutup-Selmsdorf (tw.), Herrnburg, Krummesse (tw.)
- Die künftige Preisstufe wird aus der heutigen abgeleitet
- Die Reichweite der Umland-Preisstufen wird dabei neu, jedoch ab allen Zonen des Stadttarifs einheitlich ausgestaltet
- PS HL 1 wird, wo heute angeboten, aufgelassen



### Zonen Stockelsdorf, Bad Schwartau, Sereetz

Die Zonen werden gemäß TEP-Logik bepreist

- Der Kreis OH wünscht **nicht**, dass die drei Zonen Teil des Stadttarifs Lübeck werden
- Der Binnenverkehr jeder der drei Zonen bildet jeweils eine Lokal-Preisstufe, deren Preisniveau aus den heutigen Erlösen abgeleitet werden wird
- Zwischen den Zonen und zwischen diesen Zonen und Lübeck gelten die Umland-Preisstufen
- Die Kurzstrecke ist aus Sicht des Kreises OH in diesen Zonen entbehrlich und wird aufgelassen
- Der Kreis wünscht eine Zusammenfassung einiger Zonen,
  - bspw. Zone Stockelsdorf und angrenzende Zonen zu *einer* Zone für das ganze politische Gemeindegebiet

