

Tarifentwicklungsplan für den SH-Tarif

Bauausschuss der Hansestadt Lübeck
Lübeck | 03.11.2025

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

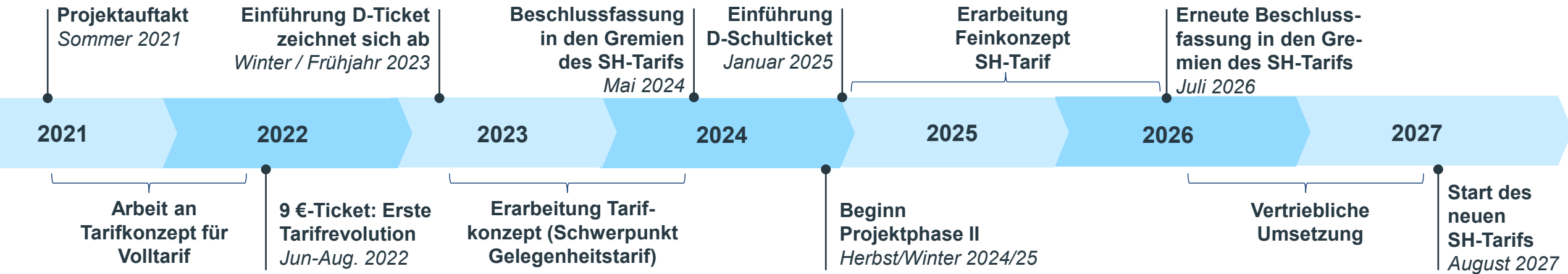
- Weiterhin über 90 meist nur lokal/regional angewandeter Preisstufen
- Weiterhin unübersichtliches Tarifportfolio mit vielen teils nur regional angebotenen Tarifprodukten und variablen Nutzungskonditionen

Ergebnis:

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

→ Handlungsbedarf!

Die erste Projektphase endete mit zustimmendem Beschluss des Verbundauschusses im Mai 2024; für Mitte 2026 ist eine 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 Sommer 2026 in den Verbundgremien von den beteiligten Gebietskörperschaften beschlossen werden, um einen Start Mitte 2027 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:

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

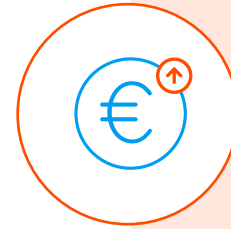
hvv-Kreise in Niedersachsen

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 0,30 € (-8,8 %) günstiger (*~23 % d. Fahrten¹⁾*)
- **Tageskarte** lohnt sich bereits ab der zweiten Fahrt, häufige Mobilität an einem Tag wird so 35 % 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 52,20 € 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, Stand Modellierung Oktober 2025)

	HL 2	HL 1	Neuer Preis	Erläuterung	Preisdelta PS 2
Anteil Nachfrage im Stadtverkehr	94,5%	5,5%		Ausgedrückt als Anteil Personenfahrten	
Einzelkarte 2. Kl	3,40 €	2,40 €	3,10 €		-8,8%
Einzelkarte Kind 2. Kl	2,00 €	1,50 €	1,90 €		-5,0%
HL Kurzstrecke	1,90 €	-	1,90 €		0,0%
HL Kurzstrecke Kind	1,10 €	-	1,00 €		-9,1%
HL 4er-Karte (je Fahrt)	3,025 €	2,125 €	3,10 €	Auflassung, Ersatz durch Einzelkarte	2,5%
HL 4er-Karte Kind (je Fahrt)	1,80 €	1,325 €	1,90 €	Auflassung, Ersatz durch Einzelkarte	5,6%
Tageskarte 2. Kl	9,50 €	6,40 €	6,10 €		-35,8%
Kleingruppenkarte 2. Kl	16,80 €	11,90 €	9,70 €	Für 2 Personen	-42,3%
Kleingruppenkarte 2. Kl	16,80 €	11,90 €	16,90 €	Für 4 Personen	0,6%
Wochenkarte 2. Kl	26,60 €	18,00 €	30,50 €	Auflassung (geringe Nachfrage), z. Vergl. 5 Tageskarten	14,7%
Monatskarte 2. Kl	77,00 €	52,00 €	66,70 €		-13,4%
Monatskarte Abo 2. Kl	64,17 €	43,33 €	52,20 €		-18,7%
Jobticket (15 € Firmenbeitrag)	39,17 €	18,33 €	29,30 €	Neu: 20 € Firmenbeitrag	-25,2%
Jobticket (30 € Firmenbeitrag)	14,17 €	0 €	9,30 €	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 alteinnahmebasierte 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

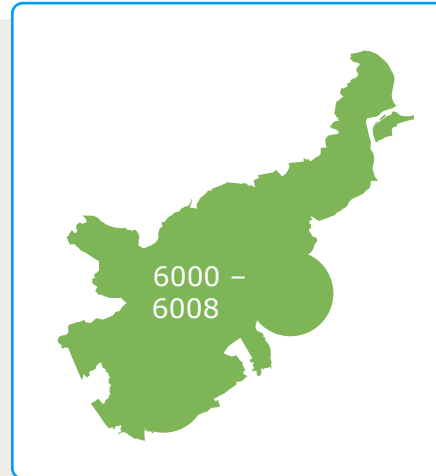
- Eingangspreise für Einzelfahrkarten (und davon abgeleitete Produkte) können frei festgelegt werden; Mindererlöse ggü. der Erlöserwartung müssen dann vom Aufgabenträger ausgeglichen werden

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 Zonen werden verschmolzen und künftig einheitlich bepreist

- Der einheitliche Stadttarif (Einzelkarte 3,10 €) gilt – wie von der Stadt Lübeck gewünscht – weiterhin in allen heutigen 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 Regional-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

