



Vorlagennummer: 20/0230
Vorlagenart: Beschlussvorlage öffentlich
Datum: 19.05.2026
Federführend: 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung
Bearbeitung: Oliver Bahr

Tarifentwicklungsplan (TEP) für den Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif)

Beratungsfolge:		
15.06.2026	Senat	zur Senatsberatung
15.06.2026	Bauausschuss	zur Vorberatung
23.06.2026	Hauptausschuss	zur Vorberatung
25.06.2026	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck wird beauftragt:

- a) im Verbundausschuss der nah.sh dem Tarifentwicklungsplan für den SH-Tarif zuzustimmen und
- b) mögliche Mindereinnahmen, die durch den neuen SH-Tarif entstehen könnten, den Stadtwerken Lübeck Mobil (SWL Mobil) auf Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) Anlage 1, § 9 Abs. 1 lit f, auszugleichen.

Beteiligungsverfahren:	
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
1.300 Recht	keine rechtlichen Bedenken
SWL Mobil	Einverstanden, inhaltliche Abstimmungen erfolgten im Verfahren

Maßnahme:

freiwillig

Finanzielle Auswirkungen:

Nein

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO:

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

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Ja Ein tariflich attraktiver ÖPNV stärkt den Umweltverbund.

Begründung:

Anlass

Der Schleswig-Holstein-Tarif ist der einheitliche Landestarif für Busse und Nahverkehrszüge in ganz Schleswig-Holstein und für Fahrten bis nach Hamburg. Kund:innen, die kein Deutschlandticket haben, können mit dem SH-Tarif Busse und Bahnen mit nur einer Fahrkarte nutzen.

Das aktuelle Tarifsysteem mit vielen verschiedenen Fahrkartenarten, über 20 Preisstufen und zahlreichen Sonderregelungen, ist für Gelegenheitsnutzende bisweilen schwer durchschaubar. Wer spontan Bus oder Bahn nutzen will, muss heute häufig erst kompliziert rechnen, welches Ticket das günstigste ist. Der Tarifentwicklungsplan (TEP) schafft hier Klarheit: Weniger Preisstufen (9 statt 21), einfachere Regeln, schnellerer Zugang zum richtigen Ticket. Ziel ist es, den Nahverkehr für alle einladender zu machen und Gelegenheitsnutzende dazu zu motivieren, häufiger in den ÖPNV einzusteigen.

Der TEP soll zum 01.08.2027 umgesetzt werden.

Rahmenbedingung – Abstimmungsmöglichkeit der Hansestadt Lübeck

Die Ergebnisse des TEP sind in einem langen Prozess entstanden, in dem Aufgabenträger:innen (Kreise, kreisfreie Städte und das Land) als auch Verkehrsunternehmen sowie die NAH.SH (die Vertretung der Aufgabenträger:innen) und die NSH (die Vertretung der Verkehrsunternehmen) beteiligt gewesen sind. Die Stadtwerke Lübeck Mobil und der ÖPNV-Aufgabenträger haben dabei alle politischen Beschlüsse der Hansestadt Lübeck und auch die lokalen Interessenlagen in den Prozess mit eingebracht und versucht umzusetzen. Da es sich um ein Gemeinschaftsprodukt handelt, konnten dabei nicht alle Punkte realisiert werden. Dennoch stellt der TEP aus fachlicher Sicht eine sinnvolle Weiterentwicklung des SH-Tarifs dar.

An dieser Stelle des Prozesses kann die Hansestadt Lübeck dem TEP nur noch in Gänze zustimmen oder ablehnen. Ein negatives Votum der Hansestadt Lübeck im Verbundausschuss hätte die Folge, dass der TEP landesweit nicht umgesetzt werden könnte.

Erlösneutralität

Das gesamte Konzept ist durch das beauftragte Gutachter:innenbüro erlösneutral gestaltet. Für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger:innen sollen keine finanziellen Nachteile und Mindereinnahmen entstehen. Mögliche Veränderungen bei der Erlösverteilung zwischen den Verkehrsunternehmen werden im Rahmen der Einnahmeaufteilung ausgeglichen. Dieses Verfahren sorgt ab Tarifstart dafür, dass jedes Verkehrsunternehmen den gleichen Anteil an

den Gesamterlösen im SH-Tarif erhält wie vor der Tarifumstellung (sogenannte alteinnahmenbasierte Einnahmeverteilung bzw. Übergangs-Einnahmeverteilungsverfahren (EAV)). Die alteinnahmenbasierte Einnahmeverteilung soll voraussichtlich für max. drei Jahre durchgeführt werden. Die langfristige Einnahmeverteilung und die daraus resultierenden Erlöswirkungen sind noch offen. Die Arbeiten hieran beginnen direkt nach der Umsetzung des TEP.

Die Preise der Fahrkarten sind mit Hilfe eines erfahrenen Gutachter:innenbüros kalkuliert und in intensivem Austausch mit einer Facharbeitsgruppe von Aufgabenträger:innen und Verkehrsunternehmen beraten worden. Als Datengrundlage wurden die aktuellen Verkaufsdaten des heutigen SH-Tarifs zugrunde gelegt. In Abstimmung mit Aufgabenträger:innen und Verkehrsunternehmen wurden branchenübliche Annahmen in Bezug auf das Nutzer:innenverhalten bei Tarifänderungen angesetzt.

Über das alteinnahmenbasierte Einnahmeverteilungsverfahren wird sichergestellt, dass die Verkehrsunternehmen den gleichen Anteil an den Einnahmen erhalten wie bisher. Für den Fall, dass die Modellannahmen zum Kund:innenverhalten nicht vollständig zutreffen sollten, ist ein landesweiter Sicherheitspuffer von etwas über einer Million Euro einkalkuliert. Wird dieser nicht benötigt, kann die nächste jährliche Tarifanpassung kleiner, sollte er wider Erwarten nicht ausreichen, entsprechend größer angesetzt werden. Sollte das nicht möglich sein, weil die Preisanpassung über die Maßen ausfallen würde, müssten die Aufgabenträger:innen einen Ausgleich an ihr beauftragtes Verkehrsunternehmen vornehmen.

Die Finanzierung des ÖPNV regelt in der Hansestadt Lübeck der öDA¹. Im öDA ist bereits eine Ausgleichsverpflichtung für den Fall verankert, dass aus der Anwendung des SH-Tarifs als Höchsttarif zukünftig negative Effekte für die SWL Mobil resultieren. Die Finanzierung des Ausgleichsbetrags regelt die Anlage 1, § 9 Abs.1. Sollte trotz gegenteiliger Aussagen und Annahmen ein Ausgleich notwendig werden, wird die Hansestadt Lübeck einen Ausgleich auf Grundlage der Anlage 1, § 9 Abs. 1 lit f aus städtischen Haushaltsmitteln vornehmen.

Einschätzung von SWL Mobil zur Erlösneutralität

Grundlage für SWL Mobil als erlösverantwortliches Unternehmen ist der Öffentliche Dienstleistungsauftrag für die Inhouse-Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste mit Bussen

durch die Hansestadt Lübeck an die SWL Mobil (öDA). Gemäß § 2 Einzelpflichten der SWL Mobil Punkt 7 hat die SWL Mobil die von der Hansestadt Lübeck 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 Einnahmeverteilung im Rahmen der Tarifgemeinschaften/Verbünde, hat sich die SWL Mobil grundsätzlich so zu verhalten, als würde die Tarifergiebigkeit vollständig in ihrem Risiko stehen.

Gemäß § 4 Absatz 2 Punkt 6 kann die Hansestadt Lübeck Höchsttarife festlegen. Diese können zu einer Fortschreibung des Tarifsortiments, des Tarifniveaus und des räumlichen Geltungsbereichs führen. Die Veränderungen werden zu Bestandteilen des öDA, wenn die

¹ VO/2020/08633

Tarife von der Hansestadt als Höchsttarife festgelegt wurden und die Veränderungen nicht den wirtschaftlichen Interessen der SWL Mobil entspricht.

Die Erlösmodellierung des Tarifentwicklungsplans (TEP) durch das Gutachter:innenbüro basiert zum Teil auf Annahmen, die aus Sicht der Stadtwerke Lübeck Mobil (SWL Mobil) als zu optimistisch bewertet werden. Ferner gibt es bisher keine Modellrechnung die alle Annahmen des Gutachter:innenbüros, insbesondere die Wanderungen zu anderen Sortimenten aufgrund wegfallender Sortimente oder geänderter Sortimente (z. B. der Wegfall der Sperrzeit bei der Kurzstrecke) zusammenfassend berücksichtigt und ein Ergebnis nur für das Verkehrsunternehmen SWL Mobil oder den Aufgabenträger Hansestadt Lübeck liefert. Die Berechnungen des Gutachter:innenbüros beziehen sich grundsätzlich auf die landesweiten Ergebnisse.

Vor diesem Hintergrund hat SWL Mobil eine Prognose zur Entwicklung der eigenen Erlöse nach TEP durchgeführt. Grundlage hierfür sind die tatsächlichen Verkaufszahlen in den Monaten 07/2024 bis 06/2025, auf deren Basis die erwarteten Veränderungen nach Umsetzung des TEP abgeschätzt wurden. Die Modellierung orientiert sich dabei an den Vorgaben des Gutachter:innenbüros, die teilweise angepasst wurden. Lagen keine Vorgaben vor, wurden konservative Annahmen aus Sicht der SWL Mobil verwendet.

Insbesondere stellt die SWL Mobil folgende Annahmen in Frage:

Annahme gemäß Projektgremien TEP	Stellungnahme SWL Mobil (SWLM)
<p>Preissenkungen bei ansonsten unveränderten Tarifprodukten führen zu einer geringen Mehrnachfrage. Hierfür wurde eine Preiselastizität von - 0,2 angesetzt. Dies bedeutet, dass bei einer Preissenkung von bspw. 10 % von einer Mehrnachfrage von 2 % ausgegangen wird.</p>	<p>Bei der SWLM-Modellierung haben wir bei Preissenkungen keine Preiselastizität berücksichtigt, da wir nicht davon ausgehen, dass durch Preissenkungen Mehreinnahmen erzielt werden. Lt. unserer Modellierung würde das für die SWLM ca. 113.000 EUR brutto entsprechen, die ggf. durch den Sicherheitspuffer aufgefangen werden müssten.</p>
<p>Die besondere Vereinfachung des Tarifsystems in Lübeck, insb. durch die neue einheitliche Stadtverkehrszone und die neue attraktive Tageskarte, führt zu einer erhöhten Nachfrage von 2 % in Lübeck, sofern die Preisentwicklung konstant ist. Preisveränderungen werden zusätzlich berücksichtigt.</p>	<p>Auch in diesem Fall gehen wir nicht davon aus, dass die Vereinfachung zu Mehreinnahmen von 2 % führen wird. Nach Ihren Aussagen wurde landesweit eine Nachfragesteigerung von 1 % berücksichtigt. Lt. unserer Modellierung würde das für die SWLM ca. 163.000 EUR brutto entsprechen, die ggf. durch den Sicherheitspuffer aufgefangen werden müssten.</p>

Das Ergebnis der Analyse der beiden v. g. Annahmen zeigt ein mögliches Erlörisiko von 276.000 EUR brutto allein für SWL Mobil. Als weiteren kritischen Punkt wird der Wegfall der Übertragbarkeit/Mitnahme bei Zeitkarten sowie durch die Preisanpassung in Richtung Küste gesehen. Laut Modellierung würden bei der SWL Mobil dadurch Einnahmen in Höhe von ca.

219.000 EUR brutto entstehen. Ob diese in vollem Umfang realisiert werden können, ist aus unserer Sicht fraglich. Somit sehen wir das Einnahmerisiko zwischen 276.000 EUR und 495.000 EUR brutto.

Daher sieht SWL Mobil den im Gutachten vorgesehenen landesweiten Sicherheitspuffer kritisch und hält ihn für ggf. nicht ausreichend, um die Risiken zu kompensieren.

Die SWL Mobil hat das Projekt fachlich begleitet und stimmt der grundlegenden Bereinigung mit deutlicher Vereinfachung der Sortimente und Preisstufenvielfalt zu. Unter der Voraussetzung², dass die Hansestadt Lübeck die möglichen negativen Effekte der SWL Mobil ausgleicht, empfiehlt SWL Mobil die Umsetzung des Tarifentwicklungsplanes für den SH-Tarif

Profitierende des TEP

Alle Fahrgäste profitieren von der Übersichtlichkeit des neuen Tarifsystems, die zu mehr tariflicher Sicherheit und niedrigeren Einstiegshürden führt. Das betrifft gleichermaßen die kreisfreien Städte, die ländlichen Räume und das gesamte Land Schleswig-Holstein. Die Vorteile des ausgearbeiteten Tarifkonzepts sind aus Sicht der Gutachter:innenbüros ohne Zusatzkosten realisierbar, für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger:innen gibt es keine finanziellen Nachteile. Für die Mehrheit der Kunden ergeben sich zudem Preissenkungen, einzelne Preishärten können jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Aus Sicht der kreisfreien Städte wird das Sortiment deutlich übersichtlicher und ermöglicht einen besseren Zugang zur Mobilität innerhalb der Stadt. Die neue Tageskarte wird so günstig, dass sie sich schon ab *einer* Hin- und Rückfahrt lohnt – mit der neuen Tagesflatrate sind Fahrgäste noch flexibler und brauchen nur noch ein Ticket statt mehrerer Einzelkarten. Kinder unter sechs können bei allen Fahrkarten kostenlos mitgenommen werden, ältere Kinder kostengünstig über die Aufpreisfunktion bei der Tageskarte. Wie bisher wird der Tarif landesweit einheitlich ausgestaltet, so dass auch bei Fahrten aus der Stadt hinaus die vertrauten Angebote für Fahrten mit Bus und Bahn verfügbar sind.

Aus Sicht der ländlichen Räume vereinfacht die einheitlichere Tarifstruktur mit weniger Preisstufen und einem übersichtlicheren Sortiment die Nutzung des Regionalverkehrs. Die neue attraktive Tageskarte erleichtert den Ticketkauf, auch für Familien, Tagesausflügler:innen und Tourist:innen. Die neue Tageskarte ist auch als Netzkarte für ganz Schleswig-Holstein und Hamburg erhältlich und gilt, anders als das bisherige SH-Ticket, nicht mehr nur in Nahverkehrszügen, sondern auch in den Bussen – ideal für die Fahrt in die Stadt, Ausflüge und Freizeitverkehr.

Für das Land Schleswig-Holstein wird der öffentliche Personennahverkehr als wichtiger Standortfaktor gestärkt und leistet einen bedeutenden Beitrag zur Verkehrswende. Durch familienfreundliche Angebote wird die alltägliche und touristische Nutzung des Nahverkehrs gefördert. Das beliebte und bekannte SH-Ticket geht im neuen SH-Tarif auf und gilt damit automatisch auch in den Bussen im Land.

² Regelung ist im Bestandteil des öDA. Siehe auch Absatz „Erlösneutralität“

Tarifzonen

Das Herzstück des TEP ist ein wesentlich einfacheres Preisstufenmodell, mit jetzt nur noch 9 statt 21 Preisstufen. Die Preisstufen teilen sich dabei in eine Lokal-, 7 Regional- und die Netzpreisstufe auf. Das ursprüngliche Modell mit einer bzw. 3 Umlandpreisstufen musste auf Grund der Erlösneutralität aufgegeben werden. Die Struktur der neuen Preisstufenlogik lässt eine zukünftige Einführung bzw. den Abbau weiterer Preisstufen weiterhin zu.

Für Lübeck ist eine mögliche Tarifzonenzuordnung als Anlage 1 beigefügt.

Zukünftig besitzt jede Gemeinde eine eigene Lokalzone mit lokaler Preisstufe. Für Fahrten über die Lokalzone hinaus gelten zukünftig die Regionalpreisstufen R1 bis R7 oder die Netzpreisstufe. Durch diese Vereinfachung sollen Zugangshürden für die Gelegenheitskund:innen beseitigt sein. So kostet z. B. die Fahrt Lübeck – Hamburg zukünftig von jedem Ort des Lübecker Stadtgebiets den gleichen Fahrpreis.

Das künftige Tarifsortiment

Das D-Ticket bleibt das Standardprodukt für alle, die regelmäßig unterwegs sind. Es ist bundesweit für 63 EUR nutzbar (Preisstand 01.01.2026). Die bewährten Ermäßigungen D-Schulticket, D-Jobticket und D-Semesterticket bleiben erhalten. Der TEP konzentriert sich auf die Zielgruppe der Gelegenheitsnutzenden, die kein D-Ticket haben (im Schnitt ca. 40 % der Fahrten)³. Für diese Gruppe wird der Tarif jetzt deutlich einfacher und attraktiver:

a. Für Gelegenheitskund:innen

Für einfache Fahrten	Für Hin- und Rückfahrten
Einzelkarte <i>Für alleinreisende Kinder (6 – 14):</i> Einzelkarte Kind (ermäßigt)	Tageskarte + Mitfahroption <i>Für alleinreisende Kinder (6 – 14):</i> Tageskarte Kind (ermäßigt)

Die Fahrkarten gibt es jeweils in der Lokalpreisstufe (für Stadtverkehr/Gemeindeverkehr), in den Umlandpreisstufen (für kurze bis mittlere Strecken) und in der Netzpreisstufe (gilt in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg).

b. Für Pendler:innen

Für Fahrten in der Stadt/ Gemeinde	Für landes- bzw. deut- schlandweite Fahrten	Für bestimmte Zielgruppen
Lokale Monatskarte Lokale Abokarte	Landesweite Monatskarte D-Ticket	D-Schulticket (<i>Schüler:innen und Azubis in schulischer Ausbildung</i>) D-Jobticket (<i>Azubis und Arbeitnehmer:innen</i>) D-Semesterticket (<i>Studierende</i>)

Die lokalen Fahrkarten gelten in der Lokalpreisstufe (für einen Stadtverkehr/Gemeinde). Die

³ Quelle: Bundesministerium für Verkehr, „Evaluation Deutschlandticket – Zwischenbericht Wahrnehmung und Nutzung“, Dez. 2025.

landesweite Monatskarte gilt in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg. Das D-Ticket und seine Varianten gelten bundesweit.

Kinder unter sechs Jahren fahren immer unentgeltlich mit. Ältere Kinder (bis 14 Jahre) können auf der Tageskarte zum geringen Aufpreis mitgenommen werden. Wenn sie alleine reisen (oder jemanden begleiten, der/die eine Zeitkarte besitzt), können sie die neue Tageskarte Kind nutzen.

Für alle, die kein Deutschlandticket haben, wird das Ticketsortiment deutlich übersichtlicher.

Tickets mit verschiedenen Bedingungen, Rabatten, Geltungszeiträumen und unterschiedlichen Preisen werden vereinheitlicht. Das Sortiment wird übersichtlicher, dadurch wird der Verkauf in der App und am Automaten komfortabler als bisher.

Die bisherigen Tickets Tageskarte, Kleingruppenkarte und SH-Ticket (Länderticket) werden zu einem Angebot zusammengeführt – der **neuen Tageskarte**. Sperrzeiten gibt es nicht mehr, und die Tageskarte gilt in allen Nahverkehrszügen und Bussen gleichermaßen.

Die **neue Tageskarte** ist das neue Standardticket: Sie lohnt sich immer schon ab *einer* Hin- und Rückfahrt. Dadurch müssen Kund:innen nicht länger rechnen, ob sich für ihre Hin- und Rückfahrt eine Tageskarte oder doch mehrere Einzelkarten lohnen: ab der zweiten Fahrt an einem Tag in der gleichen Preisstufe lohnt sich die Tageskarte.

Die **neue Tageskarte** hat eine **Mitfahr-Option**: Mitfahrende können gegen einen geringen Aufpreis hinzugebucht werden, der so günstig ist, dass er sich auch für die zukünftig nicht mehr kostenlose Kindermitnahme lohnt.

Kinder unter sechs Jahren können bei allen Fahrscheinen unentgeltlich mitgenommen werden. Alleinreisende Kinder bis 14 Jahren nutzen die neue Tageskarte zum ermäßigten Preis.

Die Preistafel wird so angepasst, dass Kund:innen bei mittleren Entfernungen (ab ca. 80 km) automatisch eine Netzkarte erhalten. Sie müssen dann nicht mehr Ziel und Weg angeben, sondern können sich flexibel bewegen oder ihre Pläne spontan ändern.

Für ein besseres Verständnis werden die Nutzungsbedingungen der **Monatskarten und Abos** an das D-Ticket angeglichen, das aufgrund seiner großen Bekanntheit als Referenzprodukt angesehen wird. In der Folge entfallen bislang teils angebotene Zusatznutzen (Mitnahme am Wochenende, Übertragbarkeit). Dadurch können die Zeitkarten in vielen Fällen günstiger angeboten werden; in einigen Städten gibt es dann erstmals wieder eine lokale Zeitkarte, die preislich unter dem D-Ticket liegt. Das verbessert den Zugang zum Nahverkehr für Menschen, die vorrangig nur vor Ort unterwegs sind.

Die Monatskarten für lange Strecken, die z. T. ein Vielfaches des Deutschlandtickets gekostet haben, werden abgeschafft. Stattdessen gibt es für alle Kund:innen, die nur einen Monat mobil sein wollen, aber kein D-Ticket-Abo abschließen möchten, eine neue landesweite Monatskarte zum Pauschalpreis.

Vorteile und Verbesserungen

Tageskarte:

Oft günstiger⁴, lohnt sich bereits ab *einer* Hin- und Rückfahrt, auch für Gruppen keine Sperrzeit mehr vor 9 Uhr (wie bisher bei der Kleingruppenkarte), neue Mitfahr-Option gegen Aufpreis für bis zu vier weiteren Personen. Die Tageskarte ersetzt die 4-er Karte.

Einzelkarte Kind:

Oft günstiger

Kurzstreckenkarte:

Bleibt in den kreisfreien Städten Kiel, Neumünster und Lübeck erhalten, zudem entfällt die Sperrzeit.

Neue Tageskarte Kind:

Für allein reisende Kinder und bei Begleitung von Zeitkarteninhabenden. Fördert eigenständige Mobilität von Kindern (6 – 14 Jahre). Lohnt sich schon ab *einer* Hin- und Rückfahrt. Die Tageskarte ersetzt die 4-er Karte für Kinder.

Lokales Abo:

Günstiger (häufig erstmals wieder günstiger als das D-Ticket) – ideal für Menschen, die nur in ihrer Gemeinde bzw. Stadt fahren.

Lokale Monatskarte:

Günstiger

Hundemitnahme:

Kostenlos

Was entfällt künftig:

Großgruppenkarte (für Reisegruppen):

Entfällt wegen geringer Nachfrage und wird durch die **neue Tageskarte mit Mitfahrer-Option** für bis zu vier weiteren Personen ersetzt.

4er-Karte:

Entfällt, und wird, wo bisher angeboten, durch die neue Tageskarte ersetzt, die sich bereits ab *einer* Hin- und Rückfahrt lohnt. Die Tageskarte gibt es zudem auch als Handyticket, das umständliche Hantieren mit den Papierstreifen der 4er-Karte entfällt. Die Verkehrsunternehmen sparen sich zudem das Vorhalten der Entwerterinfrastruktur.

Wochenkarte, Wochenkarte Schüler:innen/Azubi:

Geringe Nachfrage, kaum genutzt, entfällt daher.

Mitnahme bei lokalem Abo/Monatskarte:

Entfällt zugunsten des günstigeren Preises (analog zum D-Ticket) und ermöglicht einheitliche Nutzungsbedingungen.

⁴ Bezogen auf den Preis heute

Übertragbarkeit bei lokalem Abo/Monatskarte:

Entfällt zugunsten des günstigeren Preises (analog zum D-Ticket) und ermöglicht einheitliche Nutzungsbedingungen

Monatskarte/Abo Schüler:innen/Azubi:

Dieses Parallelangebot entfällt. Für Schüler:innen gibt es wie bisher das günstige D-Schulticket, für Azubis das günstige D-Jobticket.

Einige regionale Spezialsortimente entfallen wegen geringer Nutzung:

die Rabattierungen der Gruppenkarten, sowie die Startkarten: Monatskarte 2. Kl.; Monatskarte Schüler/Azubi 2. Kl.; pers. Monatskarte 2. Kl. Erhalten bleiben die Kurzstreckenkarte (Kind), sowie in Kooperation mit der DB das City-Ticket und die OstseeCard Region Süd.

Auswirkungen auf die Hansestadt Lübeck

Im Folgenden wird auf wesentliche Änderungen, die unmittelbar die Hansestadt Lübeck betreffen, eingegangen, sofern sie nicht bereits unter den landesweiten Änderungen aufgeführt worden sind.

Tarifzone Lübeck

Die größte Veränderung betrifft die Tarifzoneneinteilung der Hansestadt Lübeck. Bisher ist Lübeck in 9 Zonen von 6000 bis 6008 eingeteilt. Durch die Preisstufenabsenkung⁵ gibt es mittlerweile nur noch 2 Preisstufen für Fahrten innerhalb des Stadtgebiets. Der TEP verschmilzt alle Tarifzonen zu einer einheitlichen Tarifzone 6000, welche zu einer Einheitspreisstufe für alle Fahrten im Stadtgebiet, unabhängig der Relation, führt. Fahrten zur Preisstufe 1 werden dann nicht mehr angeboten, dies betrifft u. a. Fahrten im Binnenverkehr Kücknitz oder Travemünde. Der neue Einheitspreis ist für Nutzende der Preisstufe 1 vsl. 32 % höher als bisher. Betroffen hiervon sind allerdings nur 4,8 % der im Gelegenheitsverkehr verkauften Fahrkarten. Für alle anderen reduziert sich der Fahrpreis.

Eine wesentliche Vereinfachung ist es, dass für Fahrten, die über das Stadtgebiet hinausgehen, zukünftig unabhängig des Startpunktes innerhalb Lübecks, ein einheitlicher Fahrpreis berechnet wird. Der Preis für die Fahrt zum Hamburger Hauptbahnhof ist in Lübeck heute davon abhängig, wo man in Lübeck in den Zug steigt. Vom Bahnhaltepunkt Moisling muss eine Preisstufe 9, vom Hauptbahnhof Lübeck eine Preisstufe 10 und ab Travemünde Strandbahnhof eine Preisstufe 12 gezahlt werden. Zukünftig gilt ein einheitlicher Fahrpreis auf dem Niveau der Regionalpreisstufe 7.

Nachteilig an der Einheitspreisstufe ist jedoch, dass einige Fahrten in angrenzende Nachbargemeinden einen erheblichen Preissprung erfahren werden. Hierunter fallen die Fahrten von Travemünde nach Warnsdorf und Niendorf/Timmendorfer Strand. Hier entsteht durch den TEP ein Preissprung von 94 %. Auch wenn es wenig Gelegenheitsnutzer:innen auf diesen Fahrtrelationen gibt, muss auf diesen Preissprung hingewiesen werden. Die HL steht weiterhin im Kontakt zur NAH.SH um diesen Preissprung noch abzumildern.

⁵ VO/2022/10905

Preishöhe

Das Gutachter:innenbüro hat für die Lokalzone Lübeck einen erlösneutralen Fahrpreis von 3,20 EUR⁶ für die Einzelfahrkarte ermittelt. Damit hat die Hansestadt Lübeck einen mit der Landeshauptstadt Kiel vergleichbaren Lokalpreis. Ohne die in Lübeck erfolgte Preisstufenabsenkung würde dieser Fahrpreis nochmals deutlich höher ausfallen. Eine Preisabsenkung müsste durch die Hansestadt Lübeck mit ca. 150.000 EUR für jede 10 Cent finanziert werden. Der erlösneutrale Zielpreis ist allerdings bereits 40 Cent günstiger als der derzeitige Fahrpreis. Auf Grund der aktuellen Haushaltssituation wurde daher eine weitere Preisabsenkung nicht verfolgt. Eine vollständige Preismatrix ist als Anlage 2 beigelegt.

Vor der Einführung des TEP-Konzepts kommt es voraussichtlich noch zu mindestens einer Preisanpassung im „alten“ Schleswig-Holstein-Tarif. Die finalen Preise werden wiederum an diese angepasst und können damit noch abweichen.

Preisstufenabsenkung

Die Vereinheitlichung der Tarifzone Lübeck hat unmittelbare Auswirkung auf die durch die HL finanzierte Preisstufenabsenkung. Zukünftig wird es nicht mehr möglich sein, anhand der verkauften Fahrkarte zu ermitteln, ob und in welcher Höhe ein Ausgleich zu bezahlen ist. Daher wird der Zuschuss von aktuell 900.000 EUR eingefroren und Gegenstand der Übergangs-EAV. Die Hansestadt Lübeck wird daher auch nach Einführung des TEP jährlich einen Ausgleich zahlen müssen. Ein Wegfall der Zuschusszahlung wäre grundsätzlich möglich, würde aber zu einer Preissteigerung von ca. 60 Cent bei der Einzelfahrkarte führen und wurde daher nicht weiterverfolgt.

Die Zuschusszahlung wird in der noch zu entwickelnden, neuen und dauerhaften Einnahmeverteilung aufgehen. Diese soll in einem Zeitraum von drei Jahren nach Einführung des TEP entwickelt werden. Ob und in welcher Höhe dann noch eine Zuschusszahlung erfolgen muss, kann aktuell nicht eingeschätzt werden.

Preisbildung Fahrten zum LUV-Center über Bad Schwartau

Im heutigen Tarif wird die Fahrt aus der Lübecker Innenstadt zum LUV-Center, abhängig vom Fahrweg, ein unterschiedlicher Fahrpreis erhoben. Die Fahrt mit der Linie 1 über das Stadtgebiet Bad Schwartau gilt die Preisstufe 3, für die Fahrt ab dem Hauptbahnhof mit der Bahn oder mit dem Bus über Siems, gilt die Preisstufe 2. Der TEP findet keine Lösung für diese unterschiedliche Bepreisung, so dass auch nach der Einführung des TEP weiterhin der Preis in Abhängigkeit des Fahrtweges bestehen bleiben wird. Die HL steht weiterhin im Kontakt zur NAH.SH um hierfür noch eine Lösung zu finden.

Ostseecard

Tourist:innen in der südlichen Lübecker Bucht (Travemünde bis Neustadt) können als Inhaber:in der Ostseecard den Bus für 1 EUR nutzen. Die Differenz zum eigentlichen Fahrpreis wird anhand der Abfahrtshaltestelle durch die jeweilige Gemeinde ausgeglichen. Das Angebot kann auch nach Umsetzung des TEP bestehen bleiben. Allerdings wird der

⁶ Preisstand 01.04.2026

Fahrpreis (s. Tarifzone Lübeck) teils erheblich ansteigen. Welche Auswirkung das auf den Fortbestand der Anerkennung der Ostseecard in den Bussen haben wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend bewertet werden. Ein finanzielles Risiko besteht nicht für die Hansestadt Lübeck, da die Einnahmen aus der Ostseecard im Übergangs-EAV berücksichtigt werden. Es könnte jedoch sein, dass das touristisch bedeutende Produkt auf Grund gestiegener Kosten unabhängig vom neuen SH-Tarif nicht mehr angeboten wird. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger:innen haben hierauf allerdings nur einen mittelbaren Einfluss, da die höheren Ausgleichszahlungen durch die Gemeinden der Lübecker Bucht gezahlt werden müssen.

Kurzstreckenkarte

Die Kurzstreckenkarte konnte auf Grund der Initiative der Hansestadt Lübeck sowie von SWL Mobil erhalten bleiben. Die Sperrzeit (kein Verkauf zwischen 6 und 9 Uhr) entfällt. Die Gültigkeit liegt weiterhin bei vier Haltestellen ab Einstieg. Durch die Kurzstreckenkarte kann auf kurzen Wegstrecken der Preissprung durch die entfallene Preisstufe 1 aufgefangen werden.

In Stockelsdorf/ Bad Schwartau sowie Sereetz wird es keine Kurzstreckenkarte mehr geben, da diese nur in den Kreisfreien Städten Kiel, Neumünster und Lübeck bestehen bleiben wird.

Auflösung der sog. Region Lübeck

Historisch gewachsen wird durch SWL Mobil auch das Gebiet von Stockelsdorf, Bad Schwartau und Sereetz mitbedient. Gemeinsam mit dem Gebiet der HL wird dieses Gebiet als „Region Lübeck“ bezeichnet. Bisher ist es möglich Tarifprodukte zu erwerben, die sowohl in Lübeck als auch in diesen angrenzenden Tarifzonen Gültigkeit haben.

Durch die Umsetzung des TEP wird die Region Lübeck nicht mehr fortbestehen. Die Sortiments- und Preisgestaltung obliegt dort dann vollständig dem Kreis Ostholstein. Dies führt zu Preissteigerungen für Fahrten nach Lübeck, da die neue Preisstufe R(egional) 2 teurer ist als die heutige Preisstufe 3.

Finanziell werden die Einnahmen im durch SWL Mobil bedienten Teil Ostholsteins weiterhin SWL Mobil zugeordnet, so dass nach Einschätzung der Gutachter:innen keine Mindererlöse eintreten sollen. Zudem ist mit dem Aufgabenträger Ostholstein abgestimmt, dass dort keine Entscheidungen zu Lasten der Erlöshöhe von SWL Mobil getroffen werden dürfen.

Einführung Zukünftige Tarifprodukte/Gestaltungsspielraum

Mit der Umsetzung des TEP ist es nicht mehr vorgesehen, dass lokale Tarifsortimente fortgeführt oder neu eingeführt werden sollen. Sondertickets (z. B. für Senior:innen, Sozialtickets) können allerdings analog zum Deutschland-Schulticket als rabattiertes Deutschland-Ticket angeboten werden. Weiterhin wird es möglich sein, die Höhe des Lokalpreises für alle Sortimente eigenständig zu bestimmen. Preisabsenkungen sind dabei finanziell auszugleichen, Preiserhöhungen verbleiben als lokale Zusatzeinnahme vor Ort.

Fazit

Durch die Umsetzung des TEP wird der SH-Tarif deutlich einfacher und übersichtlicher. Weniger Preisstufen sorgen für einen einfacheren Zugang für Gelegenheitskund:innen. Vielnutzende und Berufspendelnde nutzen bereits heute das Deutschlandticket. Die Bereinigung des Tarifsortiments und insbesondere die Anpassung von Tarifbestimmungen an das Deutschlandticket sorgen dafür, dass nur noch Tarifprodukte angeboten werden, die tatsächlich benötigt werden. Zudem sorgt die Vereinheitlichung von Tarifprodukten dafür, dass der Landestarif noch besser wahrgenommen werden kann.

Auch für die Hansestadt Lübeck überwiegen die Vorteile der Einfachheit und Zugänglichkeit, so dass eine Zustimmung zum TEP empfohlen wird.

Begründung der Dringlichkeit

Die Abstimmung im Verbundausschuss der NAH.SH ist für Ende Juni 2026 vorgesehen, damit die Tarifänderung pünktlich zum 01.08.2027 umgesetzt werden kann. Ohne Beschlussfassung in den Lübecker Gremien kann Lübeck im Verbundausschuss kein Votum abgeben.

Anlage(n):

- 1 - Anlage 1 Tarifzonenplan Lübeck (öffentlich)

- 2 - Anlage 2 Preismatrix (öffentlich)

Senatorin Joanna Hagen