



Tarifentwicklungsplan für den SH-Tarif

VO/2024/153 öffentlich <i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 26.04.2024 Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Malte Nevermann

<i>Datum</i>	<i>Gremium (Zuständigkeit)</i>	<i>Ö / N</i>
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

Ausgangssituation:

Der landesweit geltende Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) gilt seit dem 01.04.2005 in Bus und Bahn. In einem umfangreichen Prozess wurde eine Strategie entwickelt, wie der heutige SH-Tarif weiterentwickelt werden kann. Der neue SH-Tarif soll damit auf neu hinzugekommene Anforderungen (Digitalisierung, Multi- und Intermodalität, Deutschlandticket, heutige Kundenbedürfnisse) eingehen, aber auch die zahlreichen politischen Wünsche und Beschlüsse aus den Kreisen und kreisfreien Städten aufgreifen.

Der Tarifentwicklungsplan (TEP) zeigt ein Zielbild und eine Vision für die zukünftige Tarifentwicklung auf. Er enthält Maßnahmen und Leitlinien, mit denen das Zielbild erreicht werden kann. Der TEP legt somit das zukünftige Produktsortiment und die zukünftige grundlegende Preisstruktur fest. Er ist hingegen kein Finanzierungsinstrument, daher werden mit ihm keine Preise oder Preisniveaus festgelegt.

Die inhaltliche Arbeit an der Tarifstrategie ist nun abgeschlossen. Der formelle Abschluss des TEP auf fachlicher Ebene soll am 16.05.2024 erfolgen. Es handelt sich dabei um die fachliche Anerkennung des TEP. Dieser bildet dann die Grundlage für zukünftige Tarifmaßnahmen. Diese werden dann anschließend auf Grund der sich ggf. ergebenden finanziellen Auswirkungen als eigenständige Beschlussvorlagen der Politik zur Entscheidung vorgelegt.

Die weitere konkrete Umsetzung der inhaltlichen Vorschläge des TEP ist von

Detailfragen geprägt, bei der lokale Belange sowie praktische Probleme in Einklang mit der Zielsetzung des TEP gebracht werden müssen. Weiterhin ist die Umsetzung maßgeblich von der Finanzierung und dem politischen Willen abhängig. Zum Erreichen der Ziele des TEP wird eine Kompromissbereitschaft notwendig sein. Fachlich wird der TEP von Seiten der Verwaltung als geeigneter Wegweiser und Richtlinie für die gemeinsame Weiterentwicklung der tariflich-fachlichen Ziele im ÖPNV anerkannt.

Der Tarifentwicklungsplan:

Mit der Erarbeitung des TEP wurde im Oktober 2021 begonnen. Ziel des TEP ist es, eine gemeinsame Tarifentwicklungsstrategie zu entwickeln, die für alle beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verbindlich sein soll.

Der Prozess startete mit einer Bestandsaufnahme und Analyse, bis aufgrund weltpolitischer Ereignisse in 2022 der politische Beschluss gefasst wurde, mit dem deutschlandweit gültigen 9- Euro-Ticket ein zeitlich befristetes Angebot zur Entlastung der Pendler*innen zu schaffen. Das Angebot wurde so gut angenommen, dass die Forderung nach einer Fortführung lauter wurde. Mit der Einführung des Deutschlandtickets am 01.05.2023 wurde diese Forderung umgesetzt.

Hierdurch änderte sich die Zielrichtung des TEP grundlegend. Der TEP sieht nun einen Landestarif vor, der zu diesem neuen Rahmen passt bzw. diesen passend ergänzt. Gleichzeitig wurde der Rahmen aber auch so gestaltet, dass ein neuer Landestarif auch ohne Deutschlandticket fortbestehen kann. Die entwickelten Maßnahmen basieren maßgeblich auf den Anforderungen eines einfachen und verständlichen sowie eines nachfragesteigernden Tarifes.

Ein erster Teil schlägt daher auf Schleswig-Holstein begrenzte Ergänzungen zum Deutschlandticket vor. Dabei handelt es sich um ein Zusatzticket für die 1. Klasse sowie um ein Zusatzticket für die Mitnahme weiterer Personen. Diese Zusatztickets sollen spezifische Bedürfnisse der Fahrgäste bedienen und deren dafür bestehende Zahlungsbereitschaft nutzen. Des Weiteren verfolgt der TEP ein einfaches und attraktives Tarifgefüge mit einem kompakten Sortiment für den künftigen SH-Tarif in der neuen Realität mit dem D-Ticket. Der künftige SH-Tarif soll gerade von Menschen, die nur selten den ÖPNV nutzen, nicht (z.B. aufgrund seiner Komplexität) als Barriere empfunden werden.

Das Herzstück des neuen SH-Tarifes soll ein wesentlich einfacheres Preisstufenmodell mit nur noch drei (Lokal–Umland–Verbund) statt bisher >70 Preisstufen werden. Der TEP bezeichnet dieses neue Tarifsystem als „Umlandmodell“. Das Umlandmodell vereinfacht den Tarif aus Sicht der Fahrgäste erheblich und ermöglicht so eine deutlich stärkere Tarifkommunikation. Für alle Gemeinden gibt es eine Lokalpreisstufe und eine Umlandpreisstufe, darüber hinaus fährt man immer im Gesamtnetz (Land SH sowie Hamburg in den Ringen AB). Eine Feinkonzeption für das Umland ist noch ausstehend. Die Finanzierung des ÖPNV obliegt dabei dem jeweiligen ÖPNV Aufgabenträger. Eine einheitliche Lokalpreisstufe, sowohl im Preis als auch in der Wirkung, muss daher zwischen allen Betroffenen abgestimmt und ausfinanziert werden.

Beteiligung:

Für die Grundausrichtung des TEP wurde eine gezielte Marktforschung durchgeführt. Für die weitere Erarbeitung des TEP wurde eine breite Beteiligung im Rahmen der Gremienstruktur sichergestellt. Für die grundsätzlichen Anforderungen (Lieferung

von Input) und zu wichtigen Meilensteinen wurde zu Fachforen eingeladen, in denen politische Akteure, Interessensverbände, das Land Schleswig-Holstein, die Nah.SH, die NSH sowie die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen eingeladen waren. Die Diskussion und Erarbeitung von Maßnahmen wurde weiterhin in Arbeitskreisen (Kern-Arbeitsgremium) durchgeführt, in denen das Land SH, die Nah.SH, die NSH, die Unternehmen „civity“ und „boy“ sowie jeweils 5 Vertreter*innen der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger beteiligt waren. Die weiteren Entscheidungsprozesse bis zur jetzigen Gestalt des TEP wurden in der Lenkungsgruppe getroffen, welche aus Vertreter*innen der Nah.SH, NSH, der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie aus „civity“ und „boy“ besteht. Diese gleicht zum Großteil der Tarifkommission des SH-Tarifes.

Relevanz für den Klimaschutz

Der TEP verfolgt das Ziel, die tariflichen Nutzungsbarrieren des ÖPNV maßgeblich zu verringern und die Nachfrage zu steigern. Er zeigt somit Maßnahmen auf, die zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führen können und somit den ÖPNV-Anteil am Modal-Split sowohl auf lokaler, als auch auf landesweiter Ebene erhöhen können.

Finanzielle Auswirkungen

Der Abschluss des TEP hat zunächst keine finanziellen Auswirkungen, da es sich um die fachliche Anerkennung zur Fortführung des Prozesses handelt. Eine Festlegung von neuen Preisniveaus oder anderen finanzwirksamen Entscheidungen zu Maßnahmen des TEP erfolgt erst in der anschließenden Umsetzungsphase nach politischem Beschluss.

Anlage/n:

1	Tarifentwicklungsplan - Ergebnisbroschüre
---	---