

# Tarif im Nahverkehr

VCD-Nord Aktivenvernetzung

27. Juli 2021

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.



**NAH.SH**

Der Nahverkehr

**01** Was ist ein guter Tarif?

**02** Finanzierung des Nahverkehrs

**03** Der SH-Tarif

**04** Das Wiener Modell

**05** Tarif in Kiel und Lübeck

**06** Ausblick

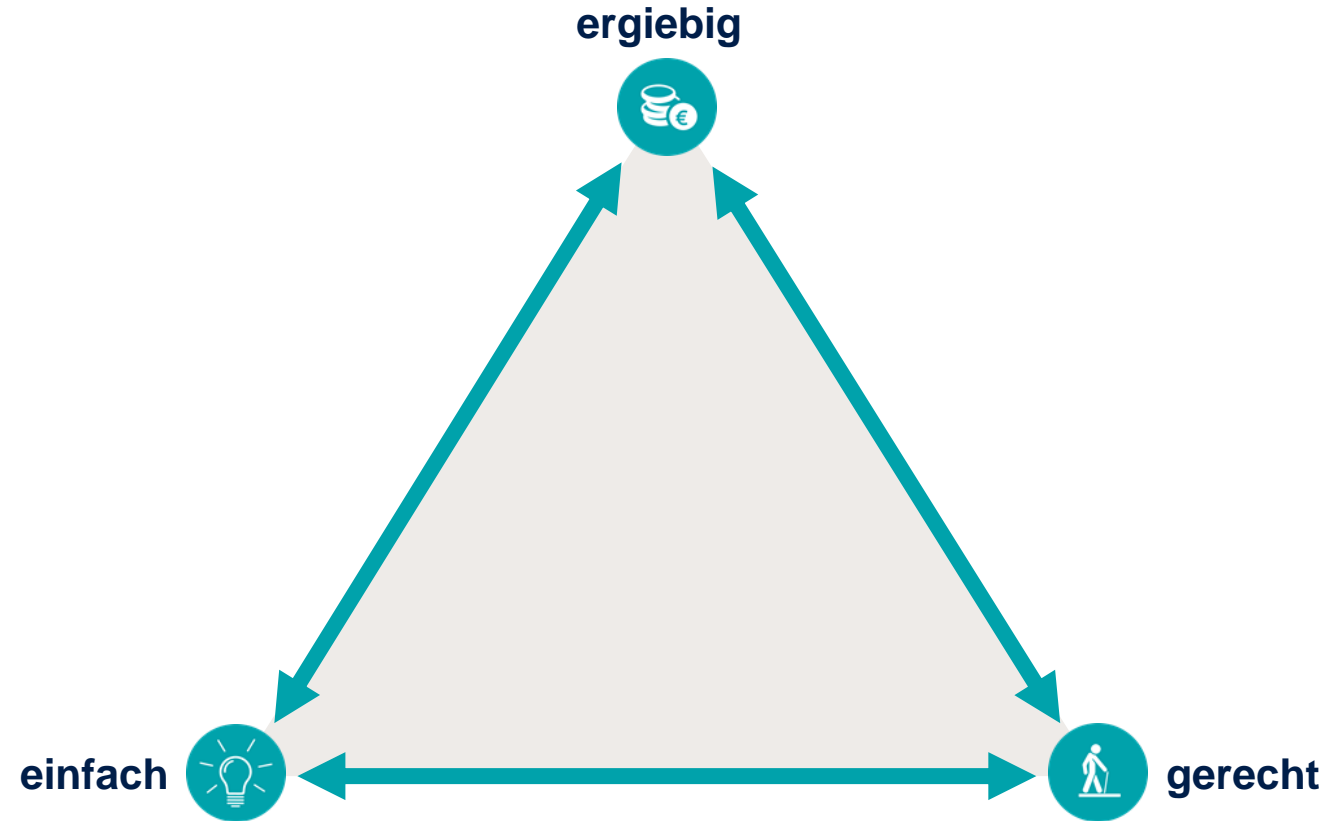
**07** Quellenhinweis, zugleich Lektüretipps

# Agenda

# Was ist ein guter Tarif

01

# Tarifgestaltung muss immer mit Zielkonflikten leben: Das Tarifdreieck



# Finanzierung des Nahverkehrs

02

# Der Steuerzahler fährt immer mit

## Kosten und Finanzierung in Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein betragen die jährlichen Kosten für den gesamten Nahverkehr über 600 Mio. Euro.

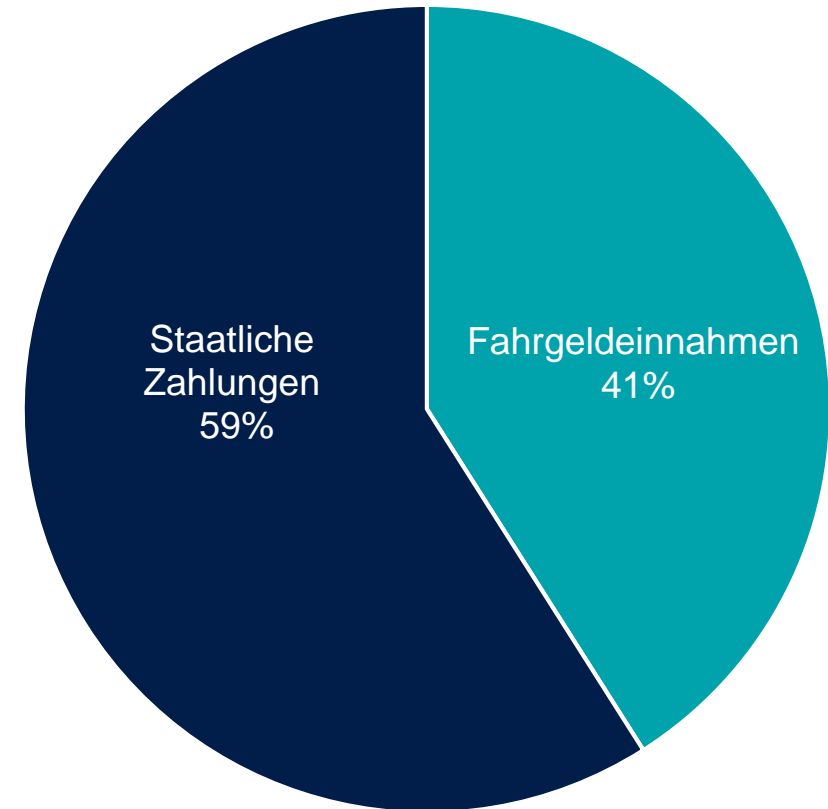
Auch in SH tragen die **Fahrgeldeinnahmen** weniger als die Hälfte zur Finanzierung des Nahverkehrs bei. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

- 61% aus dem SH-Tarif
- 21% aus dem HVV-Tarif im Hamburger Umland
- 12% aus Tarifen der Deutschen Bahn
- 7% aus dem Schleswig-Holstein Ticket (auch DB-Tarif)

Die **Finanzierung staatlicherseits** erfolgt durch die Aufgabenträger, welche den Nahverkehr bestellen:

- Das Land Schleswig-Holstein als Aufgabenträger für den SPNV
- Die Kreise und Kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den ÖSPV

Finanzierung des ÖPNV in Deutschland vor Corona  
(vereinfachte Darstellung, Q: civity, matters no.4, 2021)



## Neue Wege: Finanzierung durch „Dritte“ – sog. Nutznießer

### Beim NAH.SH-Jobticket zahlt auch der Arbeitgeber

Das funktioniert wie folgt (hier Rabattstufe 2):

- Preis Abo in Kiel 52,50 Euro (ab 1.8.2021)
  - Arbeitgeberzuschuss 30,00 Euro
  - NAH.SH-Rabatt 20,00 Euro**= Arbeitnehmer zahlt 2,50 Euro monatlich**
- Der günstige Preis wird durch den Arbeitgeberzuschuss überhaupt erst ermöglicht. Insbesondere finanziert er bei ins Jobticket wechselnden Gelegenheitskunden die Einnahmefälle aus ins Jobticket gehenden Abokunden mit!

Weitere Möglichkeiten zur Finanzierung des Nahverkehrs:

- Bürgerticket (wie Semesterticket oder Rundfunkgebühr)
- Parkgebühren, City-Maut
- Erschließungsabgaben (einmalig, fortlaufend)
- Tourismusabgaben (Aufschlag auf Kurabgabe z.B.)

Das **NAH.SH-Jobticket:**  
**lohnt sich** für mein  
Unternehmen und  
meine Belegschaft.

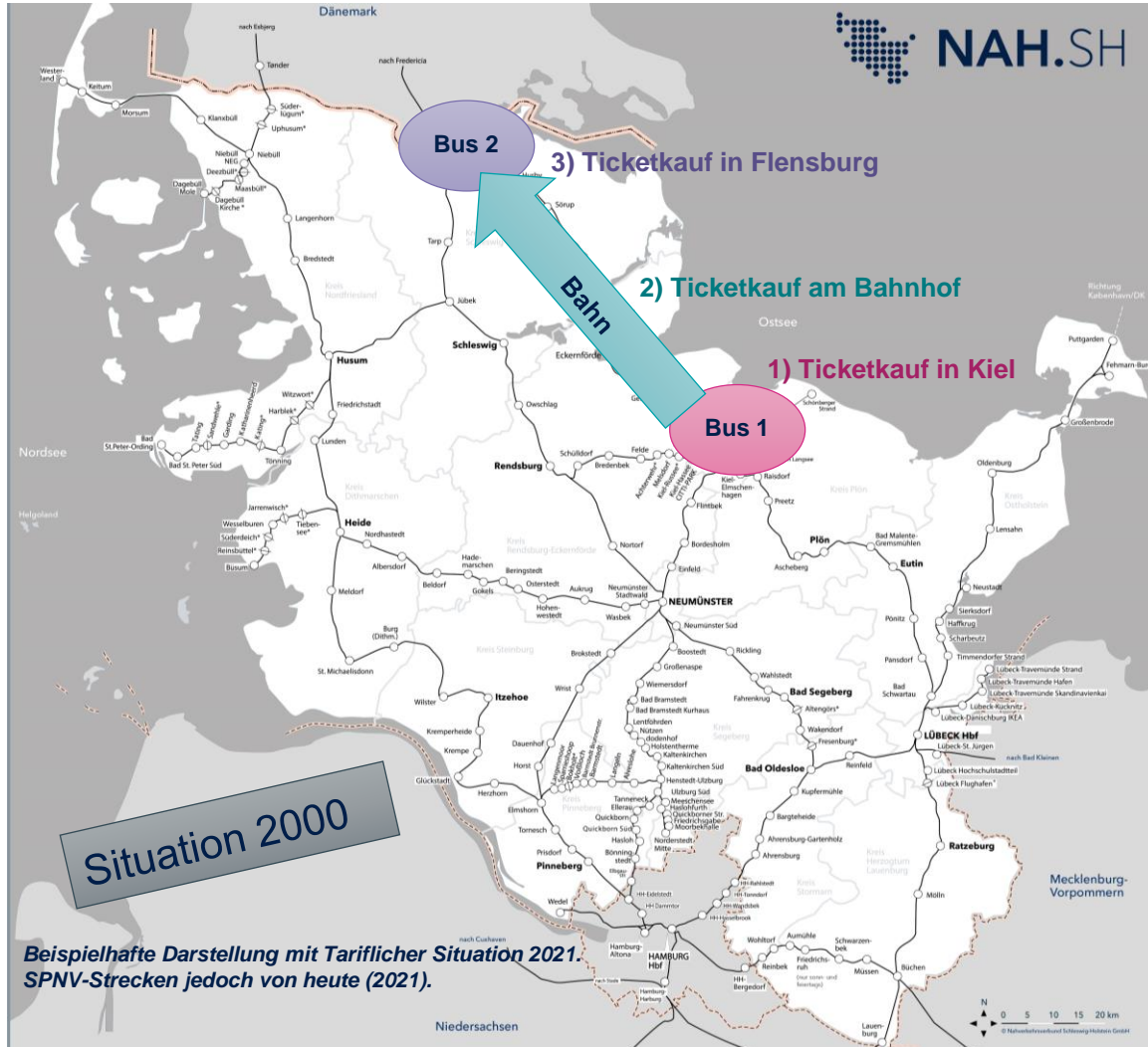
Schleswig-Holstein  
Der echte Norden

**NAH.SH**  
Der Nahverkehr

# Der SH-Tarif

03

# Früher kauften Sie bei jedem Umstieg eine neue Fahrkarte

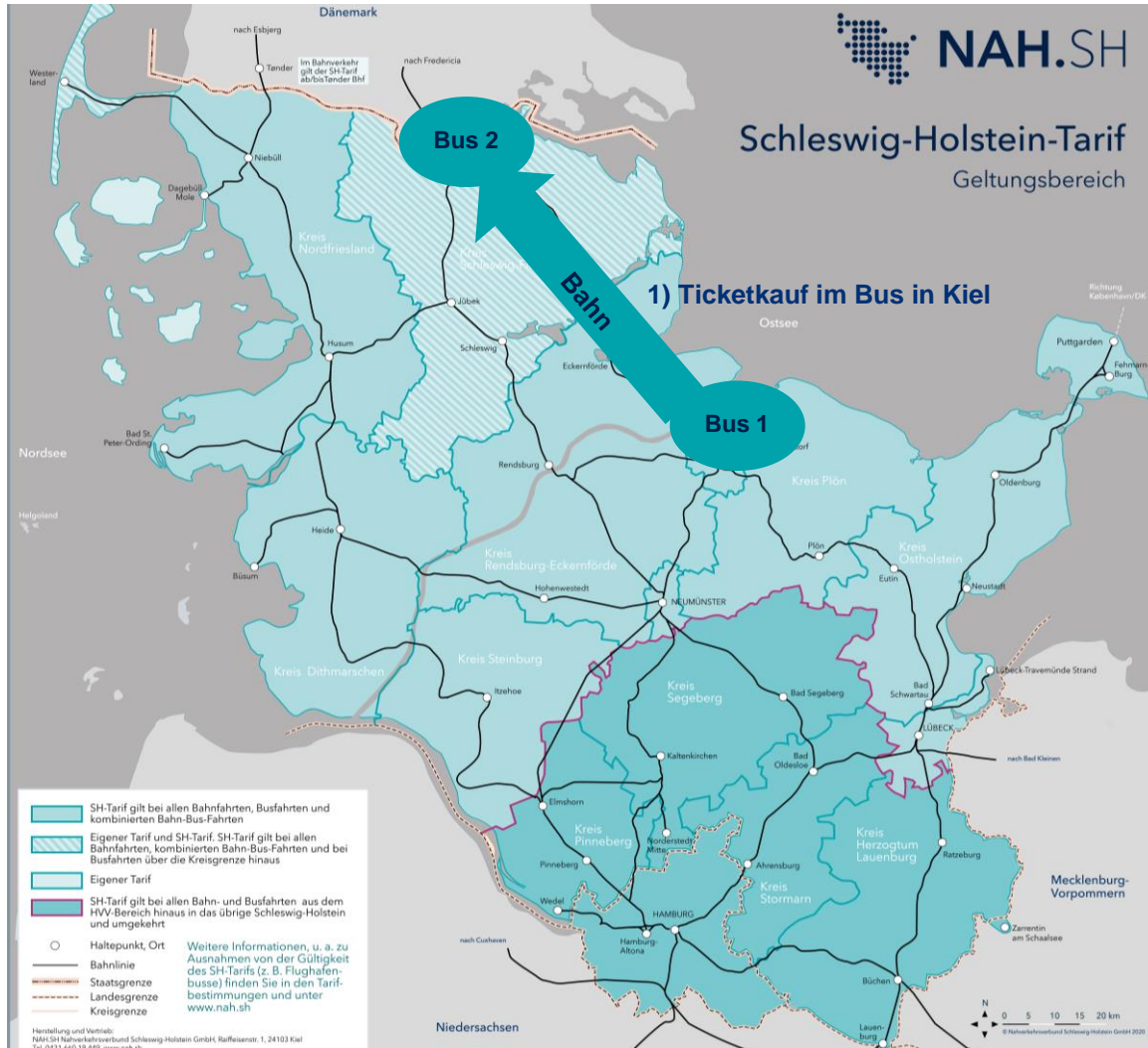


Beispielhafte Darstellung mit Tariflicher Situation 2021. SPNV-Strecken jedoch von heute (2021).

## Historie SH-Tarif

- Vor Einführung des SH-Tarifs vor ca. 20 Jahren gab es in Schleswig-Holstein einen tariflichen Flickenteppich. Rund um Kiel gab es bereits den VRK, in Hamburg mit den direkt angrenzenden Gebieten den HVV und sonst hatte jeder Kreis seinen eigenen Bustarif.
- Bei der Beispielfahrt links von Kiel Wik nach Flensburg Mürwik sind drei Tickets mit drei Kaufvorgängen notwendig.
- Seit 2005 gibt es den SH-Tarif grundsätzlich in seiner jetzigen Form (nächste Folie). Auf dem Weg zum SH-Tarif wurde dieser zunächst auf der Schiene eingeführt in 2002, dann 2005 auch für den Binnenverkehr mit Bussen. (Jeweils in den teilnehmenden Kreisen, es werden ab 2022 alle dabei sein – außer den HVV-Kreisen.)

# Heute fahren wir mit einer Fahrkarte durch ganz SH und HH



## Ein Land eine Fahrkarte

- Der SH-Tarif gilt in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg.
- Es gilt in Start- und Zielzone sowie für die Fahrt zwischen Start- und Zielzone.
- Er gilt in Bus, Bahn und Fähren (Sfk und HVV).
- Das Kernsortiment umfasst:
  - Einzelkarten (auch Kind, SH-Card, BahnCard)
  - Tageskarte und Kleingruppenkarte
  - Wochenkarte (auch Schüler/Azubis)
  - Monatskarte (auch Schüler/Azubis)
  - Abo-Fahrkarten (auch Schüler/Azubis)

## Neben dem SH-Tarif gibt es den **Tarif des HVV**.

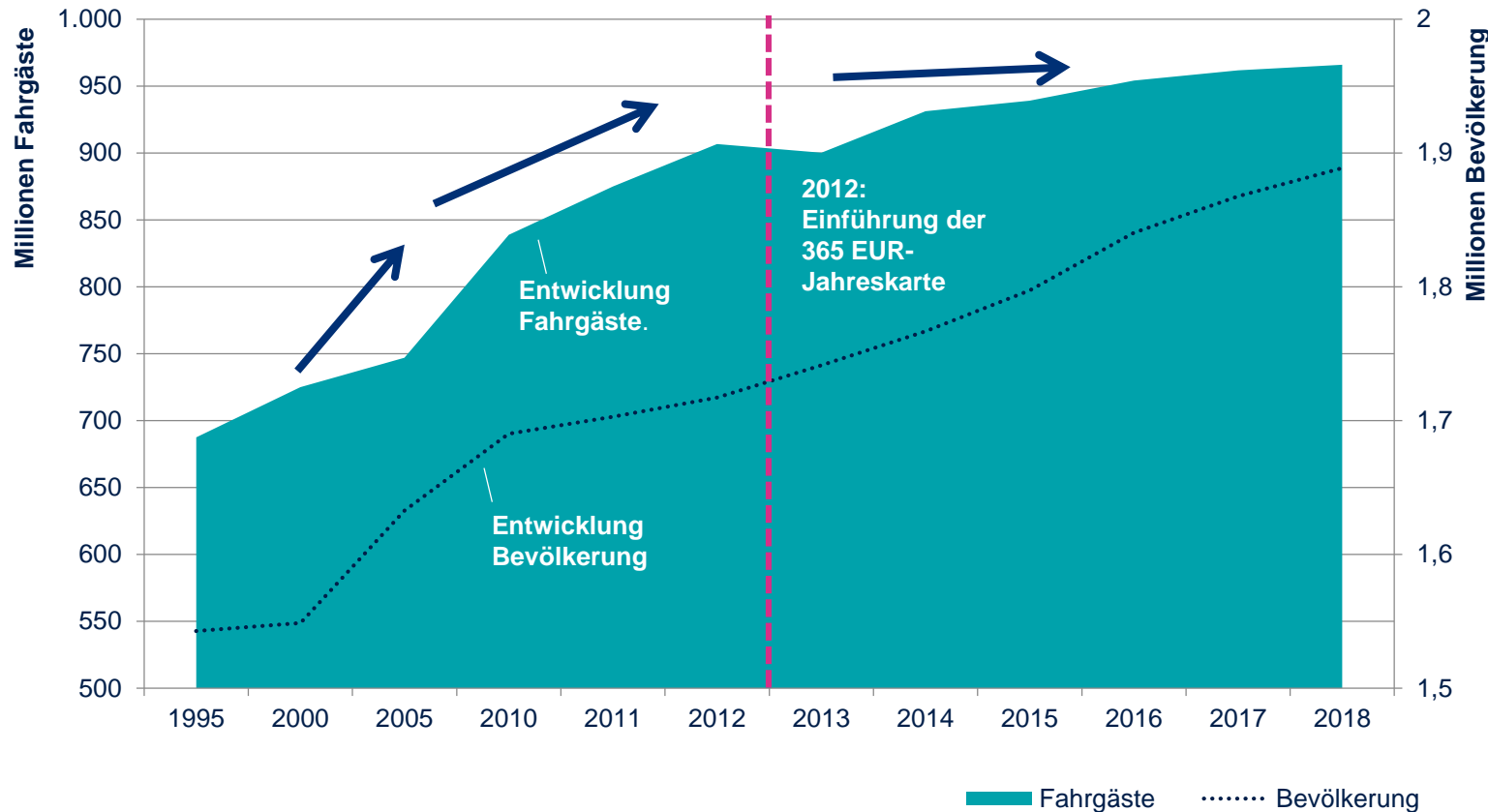
- Im Bereich des HVV gilt der SH-Tarif bei Fahrten in den und aus dem HVV.
- Bei **Fahrtziel Hamburg** gilt: In Hamburg AB kann genauso weitergefahren werden, als wäre Husum die Zielzone.

# Das Wiener Modell

04

# Das Angebot ist der entscheidende Pullfaktor

Fahrgäste in Wien



(1) Civity, matters no.2 2019  
(2) Wiener Linien 2019

## Entwicklung der Fahrgäste in Wien

- Kontinuierlicher Anstieg in den letzten Jahren. Zuletzt – nach Einführung 365,- Euro Ticket – abgeschwächt, v.a. im Verhältnis zur Bevölkerungsentwicklung.
- Die Fahrgastzuwächse sind v.a. auf konsequenten Angebotsausbau und großflächige Parkraumbewirtschaftung zurückzuführen.
- Fazit civity: „Anstieg der Fahrgastzahlen vor dem Hintergrund des starken Wachstums von Bevölkerung, Studenten, Tourismus und der deutlichen Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung eher auf moderatem Niveau. **Kein signifikanter Zusammenhang zwischen Preisabsenkung und Fahrgastzahlen ersichtlich.**“ (Präsentation 2019 in Kiel)

# Wien bittet die Nutznießer kräftig zur Kasse – aber auch die Gelegenheitskunden

**Absenkung Jahresabo von 449,- Euro auf 365,- Euro, d.h. um 19%**

Flankierende Maßnahmen

- **Deutliche Preisanhebung bei den meisten anderen Tarifprodukten, z.B.**
  - Einzelkarten und Mehrfahrtenkarten um 25% teurer
  - beliebte 8er-Tageskarte um 29% teurer
- Anhebung der Gebühr für Fahren ohne Fahrkarte auf bis zu 145,- Euro (Deutschland 60,- Euro)
- Anhebung der Dienstgeberabgabe, von fast allen Arbeitgebern zu zahlen, von 0,72 Euro auf 2,- Euro je Mitarbeiter\*in und Kalenderwoche
- Anhebung der Parkgebühren und deutliche Ausweitung der bewirtschafteten Flächen

**Im Ergebnis**

Deutliche Absatzsteigerung bei den Jahresabos und zugleich deutliche Absatzeinbrüche bei den sonstigen Sortimenten.  
**Steigerung des Zuschussbedarfs um 50 Mio. Euro jährlich.**

Einnahmen aus flankierenden Maßnahmen

- Aus der Parkraumbewirtschaftung nimmt Wien (Stand 2019) jährlich 120 Mio. Euro ein und aus Strafen nochmals 60 Mio. Euro.
- Aus der Arbeitgeberabgabe (bzw. dort Dienstgeberabgabe) erwirtschaftet Wien jährlich (2012) 42 Mio. Euro. Eine Steigerung um 20 Mio. Euro im Vergleich zum Stand vor Anhebung der Abgabe. Die Einnahmen sind zweckgebunden für den ÖPNV-Ausbau.

**Wien finanziert die günstige Jahreskarte** durch Einkünfte außerhalb des ÖPNV, jedoch mit ÖPNV-Bezug:

- **Parkraumbewirtschaftung**
- **Arbeitgeberabgabe**

# Tarif in Kiel und Lübeck

05

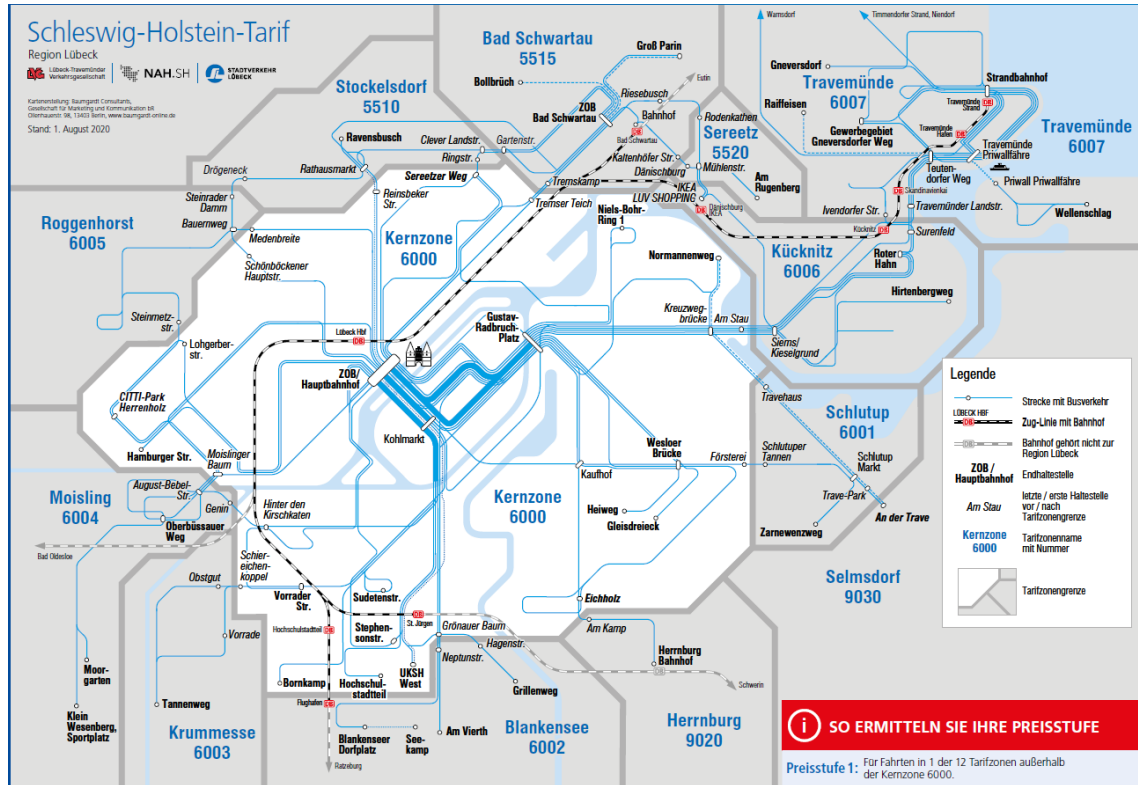
# Tarifmaßnahme Kiel zum 1.8.2021

Fahrkarte		ab 01.08.21	bis 31.07.21
Preissenkung	Einzelkarte 2.Kl	2,40	2,70
	Einzelkarte Kind 2.Kl	1,50	1,60
	4er-Karte	8,50	9,50
	4er-Karte Kind	5,30	5,70
	Tageskarte 2.Kl	7,20	8,10
	Kleingruppenkarte 2.Kl	11,90	14,00
	Wochenkarte Schüler/Azubi 2.Kl	12,10	16,70
	Monatskarte Schüler/Azubi 2.Kl	35,00	48,30
	Monatsk. Abo Schüler/Azubi 2.Kl	30,00	42,52
Fahrradeinzelkarte	2,40	2,70	
Preis gleich oder teurer	Kurzstrecke	1,80	1,80
	Kurzstrecke Kind	1,10	1,10
	Wochenkarte 2.Kl	21,80	21,40
	Monatskarte 2.Kl	63,00	62,00
	Monatskarte Abo 2.Kl	52,50	51,67
	VRK Monatskarte Abo Senioren 2.Kl	39,38	38,75
Fahrradtageskarte	4,50	4,50	

## Kurze Erläuterung

- In Kiel werden die **Preise leicht gesenkt für**
  - **Gelegenheitskunden:** Einzelkarten, Tageskarten und Kleingruppenkarten
  - Schüler\*innen und Azubis: MoKa und Abo
- Die Preise für Vielfahrer steigen im Rahmen der üblichen Preismaßnahme aufgrund von Kostensteigerungen (Gehälter, Treibstoff etc.) an, z.B. allg. MoKa und Abo.
- Die neue Preisstufe 2ki gilt nur innerhalb von Kiel 4000 und für die Fahrt von Kiel nach Schilksee (ohne Fähre).
- Die Einnahmenverluste aus der Preisanpassung werden von der Stadt Kiel ausgeglichen. **Hierfür hat Kiel 3 Mio. Euro jährlich im Haushalt vorgesehen.** (Drucksache 0959/2020, 09.12.2020)

# Aktuelle Überlegungen in Lübeck



## In Lübeck

Lübeck hat eine Kernzone, in der PS 2 gilt, so wie in Kiel in der Zone 4000. Fährt der Kunde hierüber hinaus, zahlt er die PS 3.

- Es wird primär angestrebt die PS 3 günstiger zu machen. Hierzu werden zurzeit Möglichkeiten der Änderung der Tarifzone diskutiert. Eine Herausforderung hierbei sind die Entfernungen: Die Fahrt von Lübeck nach Travemünde (PS 3) entspricht z.B. der Fahrt von Kiel nach Eckernförde, welche die PS 7 hat.
- Lübeck wünscht zudem eine Teilintegration in den HVV, nämlich für den Schienenverkehr. Dies wäre jedoch durch das Land als Aufgabenträger SPNV zu finanzieren, so dass Lübeck selbst das nicht entscheiden kann.

**Ausblick**

06

# Wir starten noch 2021 in ein ganz neues Kapitel der Tarifentwicklung, mit dem Tarifentwicklungsplan

## Was bringt die Zukunft?

Noch **Ende 2021** starten wir mit der Erstellung des **Tarifentwicklungsplans**

- Der Tarifentwicklungsplan (TEP) wird eine Leitschnur für die gemeinsame Tarifentwicklung durch Aufgabenträger (Land SH und Kreise) sowie die Verkehrsunternehmen sein.
- Für die Erstellung des Tarifentwicklungsplans läuft zurzeit eine Ausschreibung für die gutachterliche Unterstützung.
- Die Bedürfnisse der **Partner in den kreisfreien Städten und Kreisen** sowie bereits gefasste Beschlüsse fließen in den TEP bzw. begleitende Untersuchungen mit ein.
- Zugleich wollen wir gemeinsam uns auf Ziele und Leitplanken für die Tarifentwicklung verständigen, und dann entschlossen in diese Richtung marschieren.
- Auch ein eTarif kann Ergebnis des TEP sein. Wir schaffen mit **CiBo.SH (Check-in/Be-Out)** parallel bis 2023 die vertrieblichen Voraussetzungen hierfür.



# Quellenhinweis, zugleich Lektüretipps

07

## Lesen Sie es nach 😊

### Zwei Lektüretipps, die zugleich Quelle für Teile des Vortrags sind:

Das beste Angebot ist nicht der Preis – Der „Wiener Weg“: weit mehr als die 365-Euro-Jahreskarte (matters no. 2, 2019)

<https://civity.de/de/matters/das-beste-angebot-ist-nicht-der-preis/>

Neue Einnahmequellen braucht der ÖPNV

– Plädoyer für eine dritte Säule zur Finanzierung der Verkehrswende (matters no. 4, 2021)

<https://civity.de/de/matters/neue-einnahmen-braucht-der-opnv/>

**Mehr Nahverkehr,  
mehr Fahrgäste!**

