

Verkehrspolitischer Beirat der LVS

1. Fahrradmitnahme
2. Nahverkehrstarife in Schleswig-Holstein / Verkehrsverbund
3. Sachstand der Ausschreibung Netz West
4. Verschiedenes

Fahrradmitnahme

Regelungen in SH und Deutschland

- Regelung in Schleswig-Holstein
- Historie in Schleswig-Holstein
- Ausblick für Schleswig-Holstein
- Beispiele aus anderen Regionen

Die Fahrradmitnahme...

- ist im SPNV in Schleswig-Holstein im Rahmen der Kapazitäten jederzeit möglich und
- kostet 3,80 Euro (Tageskarte) bzw. 4,80 Euro (Tagesnetzkarte).
- Im Busverkehr ist die Fahrradmitnahme grundsätzlich auch möglich, hier gibt es außerdem Fahrradeinzelkarten.
- Im HVV gelten gesonderte Regeln.



Bahn und Rad: Probleme

- „Platzkonkurrenz“ zwischen Fahrradstellplätzen und Sitzplätzen
- „Einnahmekonkurrenz“
- Ladezeiten
- Sicherheit
- Planbarkeit: Abhängigkeit von Saison und Wetter



Historie

- Kostenlose Fahrradmitnahme 1999 bis 2005
- Fahrradzüge 1999 bis 2005
- Marktforschung: Geringe Preissensibilität

Alternative: Freizeitticket der DB



Aufgaben

- Information weiter verbessern!
(Neuaufgabe des ADFC-Flyers)
- Regeln transparenter machen!
- Kapazitäten erhöhen!
- Alternativen (B+R, Leihräder, Falträder) ausbauen!

Die Radkoordinierungsstelle
unterstützt seit 2013.



Mehrzweckbereiche

- Flirt (Stadler) der Nordbahn mit Mehrzweckbereichen, bis zu 27/33 Fahrradabstellmöglichkeiten (5-Teiler/6-Teiler)
- Twindexx (Bombardier) der DB mit Mehrzweckbereichen, bis zu 24 Fahrradabstellmöglichkeiten (Einfachtraktion)
- NOB: bis zu 24 Abstellplätze
- Lint: bis zu 8 Abstellplätze



Interessante Modelle:

- Metronom: Während der „Fahrradsaison“ (März bis Oktober) wird ein Wagen umgebaut und bietet zusätzlichen Mehrzweckbereich-Platz.
- 3-Löwen-Takt: 4 „Rad-Expresse“ (Geschäftsstelle Umweltverbund bei der NVBW)
- Dortmund-Sauerland-Express: Umbau der Lint: Bis zu 26 Fahrräder (Klappsitze) – zusätzlich Busse
- Kostenlose Fahrradmitnahme u. a.:
 - BW: ab 9 Uhr, Wochenende; aber: Ausnahmen auf mehr als 20 Strecken
 - BY: Einzelne Strecken und Abschnitte
 - ST: immer kostenlos
 - MV: kostenlos für Abo-Kunden



Zahnradbahn Stuttgart mit kostenloser Fahrradmitnahme

tramdepot14.de

Fazit:

- Es gibt Handlungsbedarf.
- Nicht alles, was wünschenswert wäre, ist möglich; kostenneutrale Verbesserungen sind kaum möglich.
- Mit den Verkehrsunternehmen ist das Thema „saisonaler Umbau“ zu diskutieren. (Entsprechende Vorgaben gab es bereits in der Ausschreibung Netz Mitte.)
- Das Thema „Verknüpfung“ ist ein Schwerpunktthema der Radkoordinierungsstelle.
- Die Information soll gemeinsam mit dem ADFC verbessert werden.
- Das Thema „Ausleihe“ soll bei der Fachtagung Radverkehr behandelt werden.



Themen

1. Fahrradmitnahme
2. **Nahverkehrstarife in Schleswig-Holstein / Verkehrsverbund**
3. Sachstand der Ausschreibung Netz West
4. Verschiedenes

Der Schleswig-Holstein-Tarif für Bus und Bahn

Verkehrspolitischer Beirat, 12.08.2013

Petra Coordes

1. Stufe

15.12.2002

SPNV mit Durchtarifierung im HVV-Großbereich

2. Stufe

01.04.2005

**Kreisgrenzen überschreitender Busverkehr
Bus-Bahn Durchtarifierung**

3. Stufe

**01.04.2005: OH, PLÖ, KI,
RD, NMS
01.08.2008: HEI
01.08.2009: NF, IZ
01.08.2011: HL
?? : FL, SL-FL, Sylt**

**Flächendeckende Anwendung
des SH-Tarifs**

Kampagne zum Start SH-Tarif



- Tarifhoheit haben die Verkehrsunternehmen (passend zur „Netto-Vertragswelt“).
- Verkehrsunternehmen haben die NSH (Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH) für die Einnahmearbeitung und Tarifentwicklung gegründet.
- Einflussmöglichkeit der Aufgabenträger ist bislang sehr begrenzt (nur über Verkehrsverträge).
- Vorschläge für neue innovative Tarifangebote werden lange diskutiert und oft von (z. T. einzelnen) Verkehrsunternehmen verhindert (z. B. Seniorenticket, landesweites Semesterticket).

Der SH-Tarif ist aus Fahrgastsicht

- noch zu kompliziert (zu viele regionale Ausnahmeregelungen).
- teuer im Vergleich zu anderen Verbundtarifen (für den Aufgabenträger günstig). Trotzdem (bislang) steigende Fahrgastzahlen.
- unflexibel, bislang keine speziellen Angebote für Senioren, Studenten etc.
- ungerecht, die „BahnCard 50“ wird wie in anderen Verbänden nur mit 25 % anerkannt (im HVV wird sie gar nicht anerkannt).
- nicht ausreichend bekannt, immer noch werden 2 Fahrkarten für Bus und Bahn gekauft.



www.nah.sh

In
Schleswig-Holstein
kannste



mit nur einer Fahrkarte



Bahn und Bus fahren.

Alles über den SH-Tarif gibt's unter www.nah.sh

Der SH-Tarif ist aus Sicht der Verkehrsunternehmen

- für die Aufgabenträger finanzierbar und trägt wesentlich zur Kostendeckung bei.
- für die Unternehmen gerecht, die Erlöse werden leistungsgerecht auf die Unternehmen verteilt.
- für die Fahrgäste noch zu kompliziert (zu viele regionale Ausnahmeregelungen).
- als Landestarif noch nicht in jeder Unternehmenspolitik verankert (z. T. zurückhaltende Kommunikation der Tarifangebote und des Tarifprinzips).
- transparent und flexibel.

- In 2002 wurde der HVV auf die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg ausgeweitet – seitdem gilt für Fahrten innerhalb dieser Kreise HVV-Tarif.
- Tariflandschaften sind durchgängig - Der SH-Tarif gilt auch bis in den HVV hinein und bei Fahrten aus dem HVV in das SH-Tarifgebiet.
- Der HVV-Tarif ist für den Kunden günstig, für die Aufgabenträger teuer.
 - Niedrigeres Preisgefüge auch bei langen Reiseweiten führt zu geringeren Einnahmen vor allem bei SPNV-Unternehmen, damit erhöhte Kosten für Aufgabenträger (v. a. in SH)
 - Kunden suchen sich den günstigsten Fahrpreis – Stückelung (SH-Tarif-Abo bis HVV-Grenze, danach günstiges HVV-Tarifangebot)
- Der HVV-Tarif entwickelt sich „aus Hamburg“ heraus (Ringzonen). Aufgabenträger (Länder Ni und SH sowie HVV-Kreise) haben kaum Möglichkeit, auf die Tarifentwicklung Einfluss zu nehmen.

- Immer mehr Kreise/kreisfreie Städte wollen in den HVV:
Kreis Steinburg, Lübeck, Neumünster
- Land lehnt dies aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten
(geringere Tarifergiebigkeit, damit höhere Zuschüsse) ab.

Lösungen

- Tarifdurchgängigkeit und Marke „nah.sh“ besser kommunizieren
(nah.sh Verbund)
- Tarifniveaus angleichen (HVV-Tarif erhöhen, SH-Tarif senken)
- Alternative Tarifangebote im SH-Tarif



www.nah.sh

Hamburg inklusive!

Erleben Sie Hamburgs beliebteste Attraktionen! Jetzt auf www.nah.sh Eintrittskarten gewinnen!



Denn der Schleswig-Holstein-Tarif gilt auch in Hamburg. Mit Ihrer Fahrkarte nach Hamburg können Sie dort alle Busse, U- und S-Bahnen sowie die Hafenfähren des HVV nutzen.

Alle Infos zu Tickets und Tarifen gibt's beim nah.sh-Kundendialog unter T 018 05.71 07 07 (14 Ct/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis maximal 42 Ct/Min.) und auf www.nah.sh.



www.nah.sh

Hamburg inklusive!

Erleben Sie Hamburgs beliebteste Attraktionen! Jetzt auf www.nah.sh Eintrittskarten gewinnen!



Denn der Schleswig-Holstein-Tarif gilt auch in Hamburg. Mit Ihrer Fahrkarte nach Hamburg können Sie dort alle Busse, U- und S-Bahnen sowie die Hafenfähren des HVV nutzen.

Alle Infos zu Tickets und Tarifen gibt's beim nah.sh-Kundendialog unter T 018 05.71 07 07 (14 Ct/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreis maximal 42 Ct/Min.) und auf www.nah.sh.



Kampagne 2012: Hamburg inklusive!

Diskussion Tarifniveaus angleichen

Änderung HVV-Tarif

- Der HVV-Tarif ist auf die Metropole ausgerichtet. Das Interesse Hamburgs, lange Reiseweiten teurer zu machen, ist gering.
- Das Land Schleswig-Holstein hat kaum Einfluss auf die Tarifbildung im HVV-Tarif, obwohl die HVV-Tarifergiebigkeit maßgeblich den Ausgleichsbetrag Schleswig-Holsteins für SPNV-Verkehre nach Hamburg bestimmt.

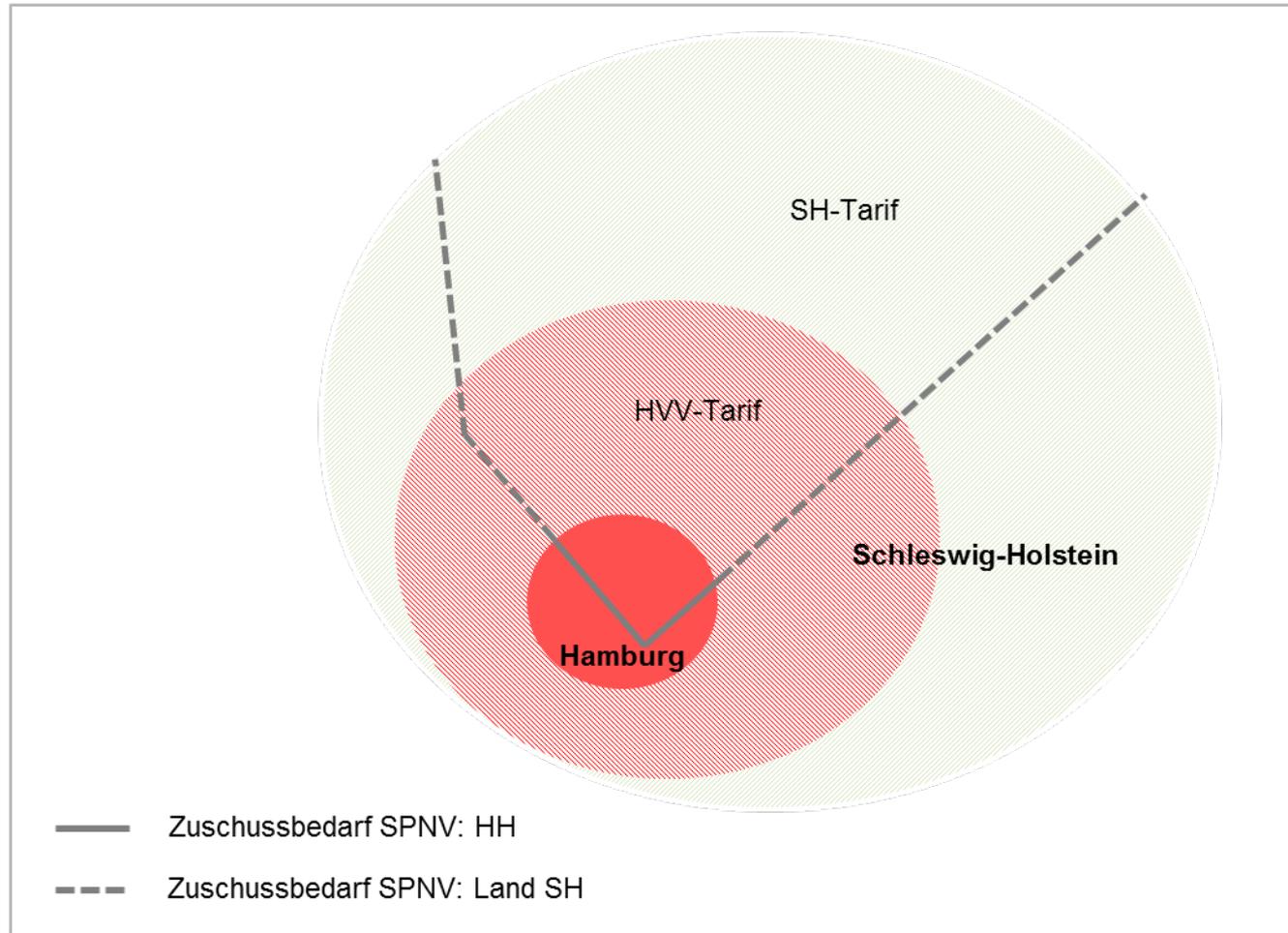
Änderung SH-Tarif

- Tarifsenkungen im SH-Tarif führen zu Mindereinnahmen, die durch die Aufgabenträger finanziert werden müssen. Vor allem im SPNV Richtung Hamburg würde die Tarifergiebigkeit noch weiter sinken.

Tarifangebot für Pendler im SH-Tarif mit günstigen Konditionen nach Hamburg

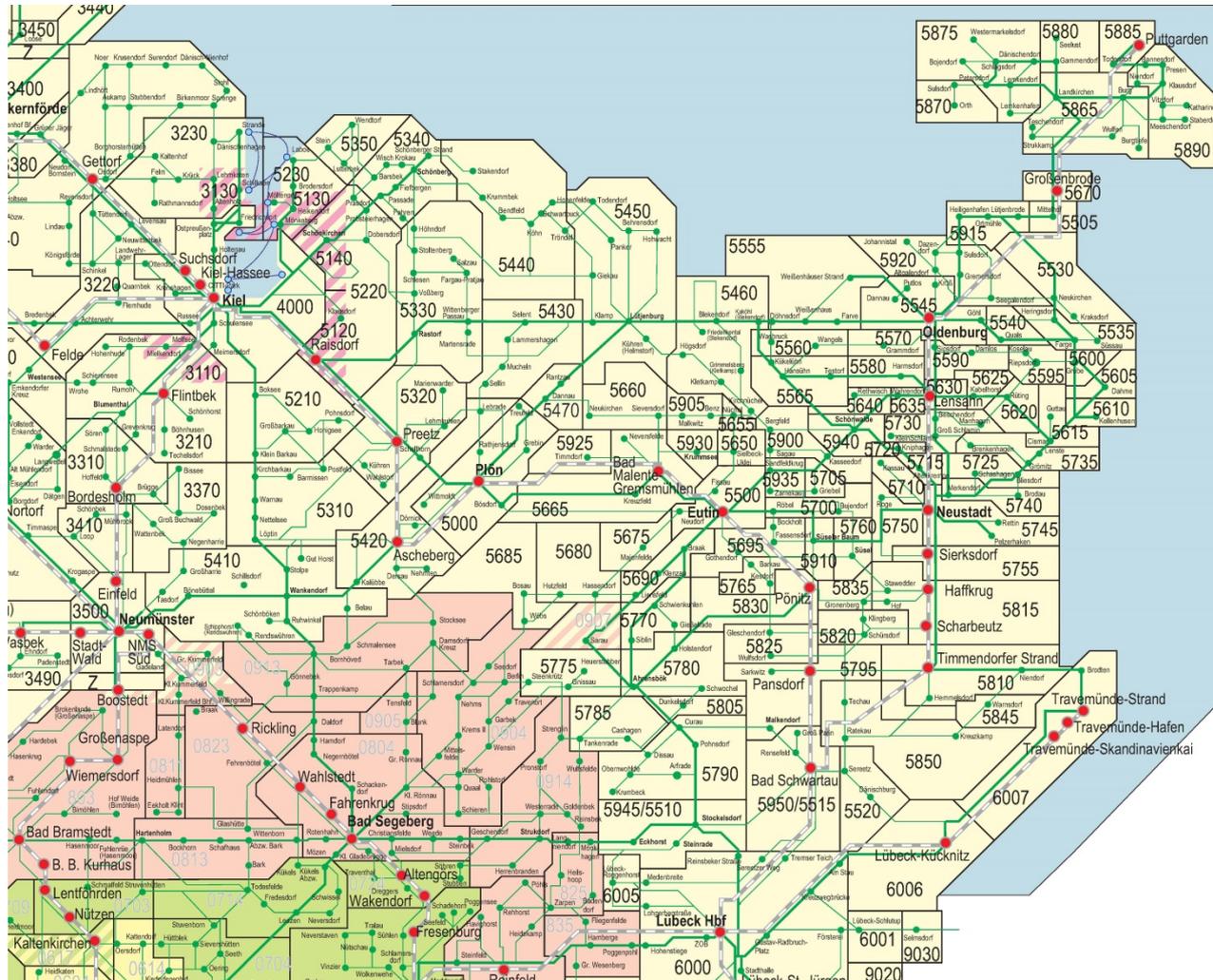
- Rabatte (6 %, 8 %, 10 %) gestaffelt nach Mindestabnahme je Arbeitgeber.
- Für Pendler aus dem SH-Tarifgebiet nach Hamburg lukrative Alternative zum bisherigen Stückeln.
- SH-Tarifprodukt gilt in Bus und Bahn und landesweit.
- Offizieller Starttermin: Ende August 2013.

backup

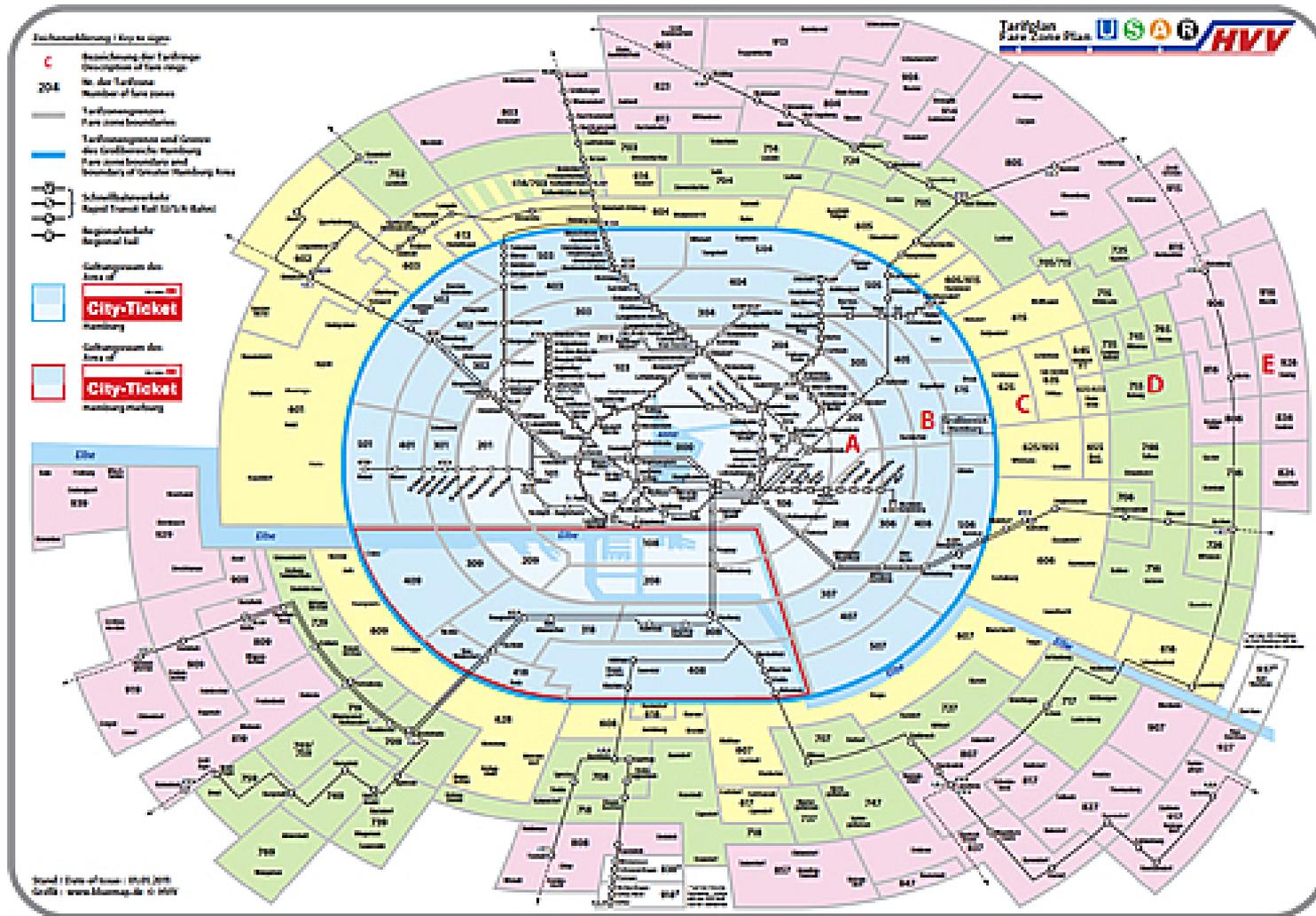


Finanzierungsanteile SPNV-Leistungen

Schnittstelle SH-Tarif – HVV-Tarif



Ausschnitt aus dem Tarifzonenplan SH-Tarif (nördliches Gebiet)



Tarifzonenplan HVV (Quelle HVV)

Beispiel Stückelung: Hamburg-Itzehoe (Abokarten)

HH-Elmshorn (3 Ringe HVV-Tarif)	60,00 €	+	Elmshorn-Itzehoe (PS 7 SH-Tarif)	129,17 €	=	189,17 €	Stückel- preis
HH-Itzehoe (PS 10 SH-Tarif)					=	197,50 €	SH-Tarif

Differenz: 8,33 €

Beispiel Stückelung: Hamburg-Lübeck (Abokarten)

HH-Reinfeld (Gesamtbereich HVV-Tarif)	97,00 €	+	Reinfeld-Lübeck (PS 4 SH-Tarif)	74,17 €	=	171,17 €	Stückel- preis
HH-Lübeck (PS 10 SH-Tarif)					=	197,50 €	SH-Tarif

Differenz: 26,33 €

Themen

1. Fahrradmitnahme
2. Nahverkehrstarife in Schleswig-Holstein / **Verkehrsverbund**
3. Sachstand der Ausschreibung Netz West
4. Verschiedenes

Aufgabenträgerverbund und Zusammenarbeit mit den VU

Verkehrspolitischer Beirat der LVS

12. August 2013, Kiel

Wir haben ein vielfältiges Angebot aber kein erkennbares Gesamtsystem.



Fahrzeuge und Haltestellen in Schleswig-Holstein, LVS 2011

- Gemeinsames Ziel: Mehr Fahrgäste für den ÖPNV in Schleswig-Holstein
- Erfolge (z. B. gemeinsamer Tarif) einheitlich kommunizieren
- Gemeinsamer Rahmen aber Umsetzung vor Ort
- Einheitlicher Auftritt ggü. den Fahrgästen durch Standards (z. B. Fahrgastinformation, Produktgestaltung)
- Qualitätsverbesserung – Imagegewinn
- Bessere Vernetzung von Bus, Bahn und Individualverkehr
- Effizienter Einsatz von Ressourcen
- Gestärkte Interessensvertretung z.B. bei Verhandlungen mit Verkehrsunternehmen
- Mehr Einfluss bei der Gestaltung von Tarif und Vertrieb
- Erhöhung der Transparenz in Verträgen und Finanzierung

Aus dem Positionspapier des Landkreistages

- Handlungsbedarf bei Fragen zu: Tarif, Marketing, Kundeninformation, Image, Fahrplanabstimmung, Qualität, landesweite Projekte, Abstimmung mit Nachbarverbänden.
- Stärkere Zusammenarbeit durch Gründung eines Verkehrsverbundes bekräftigen.
- Der Verbund gründet sich aus der LVS GmbH.
- Finanzierung des zusätzlichen Aufwandes bei den nah.sh-Kreisen durch eine zweckgebundene Zuweisung des Landes.

AT begrüßen den Verbund als grundsätzlich sinnvoll.

Beschluss Städtetag/Städtebund (verkürzt)

- Bedarf für interkommunale Zusammenarbeit. Verbundstrukturen sind grundsätzlich geeignet, um der Notwendigkeit zur interkommunalen Zusammenarbeit einen Rahmen zu geben.
- Vorliegende Grundlagen sind noch nicht ausreichend, um Fortentwicklung der LVS zu einer Verbundgesellschaft zu empfehlen.
- Die städtischen AT sind bereit, im Rahmen einer Arbeitsgruppe an einer Konkretisierung des Modells mitzuwirken.

Position Landräte (zuletzt i. R. der Regionalkonferenz geäußert)

- Die Gründung eines AT-Verbundes wird begrüßt.
- Arbeitsgruppe soll Strukturen weiter konkretisieren.

Gemeinsame Konkretisierung der Verbundstruktur (AG Verbund).

Möglicher Zeitplan

- Bis Ende September 2013: Abschließendes Meinungsbild der Aufgabenträger über die Verbundgründung.
- Bis Mitte November 2013: Vorbereitung der Verbundgründung (Prüfung und ggf. Überarbeitung von Verträgen/Vereinbarungen, Abschließende Aufgabenteilung, etc.)
- Dezember 2013: Beschlüsse über Verbundgründung in AR und GV der LVS

Bisheriger Wunsch der Verkehrsunternehmen: Mischverbund

VU:

begrüßen Neuorganisation und Verbundstruktur wünschen jedoch eine gemeinsame Gesellschaft aus AT-Verbund und NSH.

MWAVT:

lehnt dies in erster Linie aus Wettbewerbsgründen ab.

=> Vereinbarung:

Kooperationsvertrag zur Zusammenarbeit

Inhalte eines Kooperationsvertrages (Arbeitsstand Ende Mai 2013)

- Anwendung SH-Tarif inkl. Kommunikation
- Weiterentwicklung Tarif und Vertrieb/Entscheidungsrechte
- Umsetzung gemeinsamer Projekte
- Finanzierung (Tarifbedingte und ggf. Projektfinanzierung)
- Transparenz/Datenlieferung
- Gremien

Verträge zwischen AT und VU bleiben unberührt.

Bisherige Regelungen zum Tarif fließen ein bzw. werden aktualisiert.

Arbeitsstand Kooperationsvertrag (Mai 2013)

Nächste Schritte

- Auswertung der Stellungnahmen von VU und AT und Fortführung der Verhandlungen.
- Wunsch: Vertragsabschluss mit Verbundgründung.

Backup zum Verbund

Arbeitsstand Kooperationsvertrag (Mai 2013)

Ziele AT	Ziele VU
Transparenz (Erlöse, Kosten) als Planungs- /Argumentationsgrundlage	Unternehmenskennzahlen schützen
Einflussnahme bei Tarif- und Vertriebsgestaltung	Eigenständige Tarif- und Vertriebsentscheidungen
Verwaltungsaufwand begrenzen (Gremien stärken, einheitliches Berichtswesen)	
Langfristige, überregionale Strukturen sichern bzw. optimieren	Wirtschaftlichkeit des eigenen Verkehrsnetzes sicherstellen (bis zum Ende des VV, der Konzession)
Einheitlicher, einfacher Tarif. Für den Kunden verständlich	
Moderne, kostengünstige Vertriebswege	
Flexibles Tarifmodell	

Themen

1. Fahrradmitnahme
2. Nahverkehrstarife in Schleswig-Holstein / Verkehrsverbund
3. Sachstand der Ausschreibung Netz West
4. Verschiedenes

Themen

1. Fahrradmitnahme
2. Nahverkehrstarife in Schleswig-Holstein / Verkehrsverbund
3. Sachstand der Ausschreibung Netz West
4. **Verschiedenes**