

NAHVERKEHRSMARKT

# Der SPNV in Zahlen

JUNI 2016

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.



**NAH.SH**

Der Nahverkehr



## VORWORT

Der Nahverkehrsmarkt in Schleswig-Holstein bleibt in Bewegung. Die Fahrgastzahlen steigen weiter, die Dynamik scheint aber etwas abgebremst. Der Marktanteil des Nahverkehrs bleibt gegenwärtig stabil, die Fahrgäste zeigen sich allerdings zufriedener als noch vor einigen Jahren.

Durch die Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr haben sich die Marktanteile der SPNV-Unternehmen verändert – und werden das weiter tun. Gleichzeitig führten die günstigen Angebote dazu, dass das Land mehr SPNV bestellen konnte. Fahrgäste können also

insgesamt immer mehr Nahverkehrszüge nutzen. Auch bei der Infrastrukturgabe und gibt es erfreuliche Entwicklungen; allerdings auch weiterhin viele Engpässe.

Wichtige Projekte sind auf dem Weg, beispielsweise werden immer mehr Bahnhöfe barrierefrei und das mobile Ticket wird 2016 kommen. In diesem zweiten Verkehrsmarktbericht geben wir einen Überblick über wichtige Entwicklungen im Nahverkehr im echten Norden. Wir werden die Daten künftig jährlich aktualisieren und veröffentlichen. Und wir werden auch weiterhin

durch Marktforschungen, durch den NAH.SH-Kundendialog und vor allem durch unsere Präsenz vor Ort nah an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden bleiben. Damit der Nahverkehr immer besser wird. Wichtige Themen werden dabei künftig die Digitalisierung des Verkehrs und neue Mobilitätsformen sein. Kern bleiben aber auch weiterhin verlässliche und komfortable Bahnen und Busse. In diesem Bericht fehlen noch die Daten zum Busverkehr. Unser Ziel ist es aber, künftig den ganzen Verbundverkehr abzubilden.

# NAHVERKEHRSMARKT

## Der SPNV in Zahlen

### 1 Fahrgäste

1.1 Der Fernverkehr in Schleswig-Holstein	06
1.2 Der SPNV in Schleswig-Holstein	08
1.3 Die Nachfrage im SPNV	10
1.4 Ein- und Aussteiger an den Stationen	14
1.5 Verkehrsleistung im Bahnverkehr	18
1.6 Die Nutzung des Nahverkehrs	20
1.7 Die Zufriedenheit mit dem Nahverkehr	22

### 2 Infrastruktur

2.1 Ausbau der Bahnstationen	28
2.2 Ausbau der Bahnstrecken	30

### 3 Verträge

3.1 Leistung und Kosten im Bahnverkehr	34
3.2 Qualität im Bahnverkehr	38
3.3 Umsatz im SH-Tarif	42

4 Abbildungsverzeichnis	
-------------------------	--

### IMPRESSUM

#### Herausgeber

NAH.SH GmbH  
Raiffeisenstraße 1  
24103 Kiel

#### Verfasser

NAH.SH GmbH  
Raiffeisenstraße 1, 24103 Kiel

#### Gestaltungskonzept, Layout

boy | Strategie und  
Kommunikation GmbH  
Düppelstr. 60 + 62, 24103 Kiel

#### Karten, Lektorat

NAH.SH GmbH

#### Copyright

NAH.SH GmbH

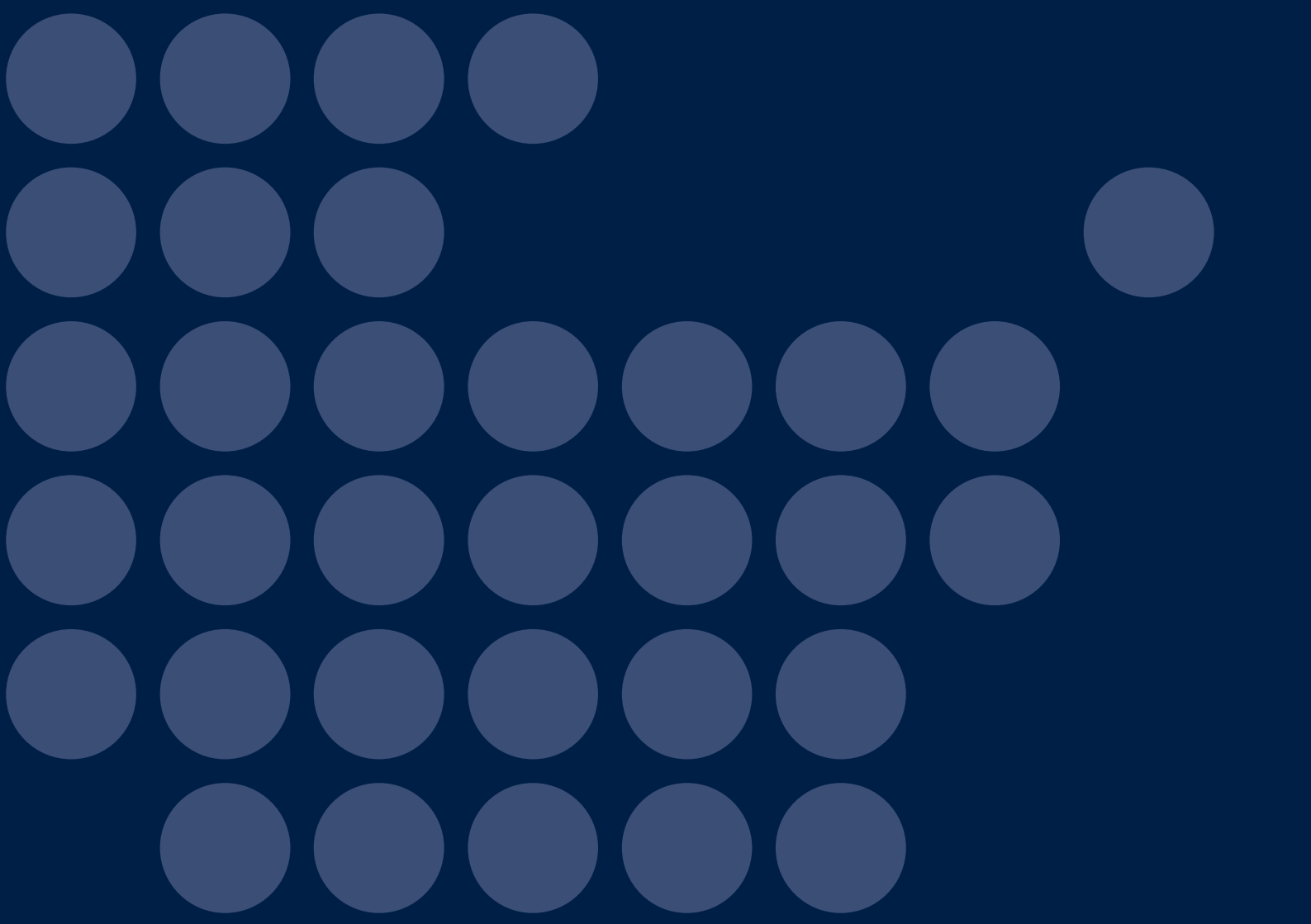
#### Druck

L&S Digital GmbH & Co. KG

#### Auflage

100 Exemplare

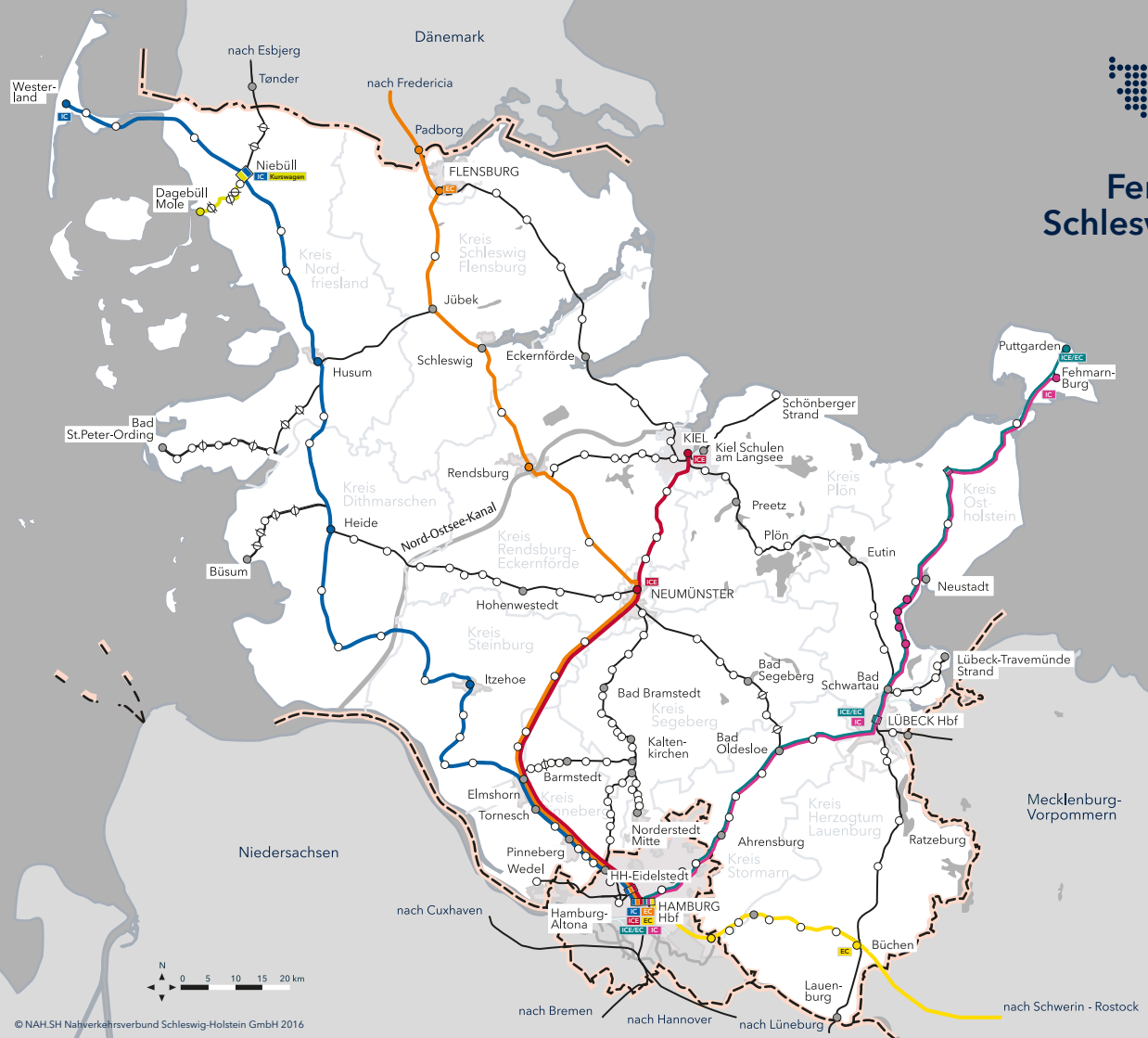
Juni 2016



Fahrgäste

01

# Fernverkehrslinien in Schleswig-Holstein 2016



**Fernverkehrslinien in Schleswig-Holstein 2016**

- IC Westerland - Hamburg Hbf
- IC-Kurswagen nach Dagebüll Mole
- EC Hamburg Hbf - Århus/DK - Ålborg/DK
- ICE Hamburg Hbf - Kiel Hbf
- IC Hamburg Hbf - Fehmarn-Burg
- ICE/EC Vogelfluglinie Hamburg Hbf - København/DK
- EC Hamburg Hbf - Berlin
- Fernverkehrslinie mit Haltepunkt
- Fernverkehrslinie mit Halt (farbig) oder ohne Halt (weiß)

Ohne S-Bahn-Verkehre Hamburg – Pinneberg/Wedel/Aumühle.

- Haltepunkt, Ort
- Nahverkehrslinie mit Halt
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Quelle: NAH.SH GmbH

Herstellung und Vertrieb:  
NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1,  
24163 Kiel | Tel. 01855-71070/114 cMöln. aus dem deutschen Festnetz,  
Mobilfunk max. 42 Ct/Min. | www.nah.sh

## 1.1

### Der Fernverkehr in Schleswig-Holstein

Im Fernverkehr in Schleswig-Holstein hat es zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 einige entscheidende Veränderungen auf der Achse Hamburg – Flensburg und Hamburg – Berlin gegeben. In Dänemark wurde der gesamte Binnenfernverkehr der DSB auf ein verändertes Fahrplanschema umgestellt. In diesem Zusammenhang wurden auch die Züge über Flensburg nach Hamburg neu sortiert. Neu verkehren auf dieser Achse täglich zwei dänische IC-Züge Hamburg – Flensburg – Kolding – Århus – Ålborg. Im Hochsommer kommt ein drittes Zugpaar auf dieser Achse hinzu. In Deutschland wird aus Kapazitätsgründen neben dem Halt in Flensburg nur der Halt in Rendsburg bedient.

Mit der Inbetriebnahme des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit zwischen Leipzig und Erfurt (VDE 8.1) wurde der komplette Fernverkehr der Achse Hamburg – Berlin – Dresden/Leipzig – Erfurt – Frankfurt/München umgestellt. Dabei wurden die Fahrplanzeiten der Züge zwischen Hamburg und Berlin um etwa 30 Minuten verschoben. Die Zahl der EC-Züge Hamburg – Berlin (– Dresden – Prag) mit Halt in Büchen wurde von vier auf sieben erhöht.

#### **Folgende Linien werden im Fahrplan 2016 angeboten:**

Westerland – Hamburg:  
Ganzjährig zwei IC-Paare (im Sommer vier) und in der Saison mit Kurswagen von und nach Dagebüll Mole  
Kiel – Hamburg:

Acht IC-/ICE-Paare ganzjährig

Ålborg – Århus – Flensburg – Hamburg:  
Zwei EC-Paare (drei in der Saison) und Entlastungszüge am Wochenende

Kopenhagen – Puttgarden – Hamburg:  
Vier ICE-Paare, ganzjährig (im Sommer fünf; im Hochsommer sieben und ein Nachtzugpaar ohne weiteren Verkehrshalt in Deutschland)

Hamburg – Büchen – Berlin:  
Sieben EC-Paare

Die Nachtzüge von Skandinavien nach Süddeutschland wurden zum Fahrplan 2016 eingestellt.





## 1.2

### Der SPNV in Schleswig-Holstein

Im Dezember 2011 wurde die erste Stufe des Ausbaus zwischen Kiel und Lübeck in Betrieb genommen. Die bisher nur zwischen Kiel und Preetz sowie Eutin und Lübeck pendelnden RB-Züge konnten zu einer durchlaufenden Linie Kiel – Lübeck zusammengeführt werden; gleichzeitig war damit eine Beschleunigung der bisherigen RE-Linie Kiel – Lübeck verbunden.

In Kiel-Elmschenhagen wurde ein neuer Kreuzungsbahnhof errichtet.

Zum Dezember 2014 wurde das Netz Mitte in Betrieb genommen. Seither verkehrt die RE-Linie Hamburg – Flensburg stündlich.

Zusammen mit dem ebenfalls stündlichen RE Kiel – Hamburg besteht damit zwischen Neumünster und Hamburg ein Halbstundentakt – ab Kiel noch bis 2017 einmal je Stunde mit Umsteigen. Die Regionalbahnleistungen wurden neu in eine Linie Hamburg Hbf – Itzehoe und Hamburg-Altona – Wrist geordnet.

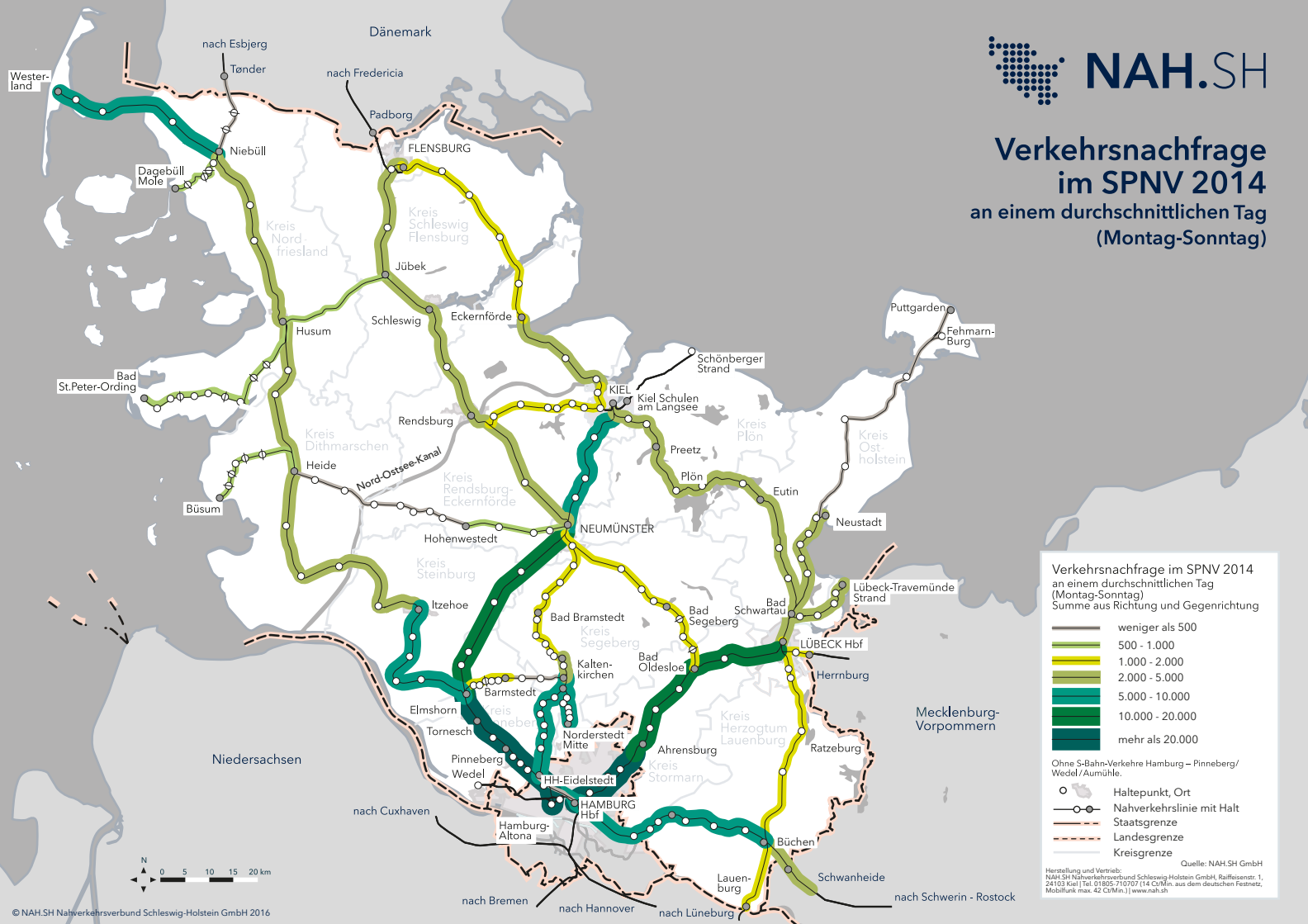
Zusätzlich verkehren in der Hauptverkehrszeit weitere Züge Hamburg-Altona – Elmshorn, so dass zwischen Hamburg und Elmshorn ein 20-Minutentakt besteht.

Durch den Ausbau der Station Felde zu einem Kreuzungsbahnhof konnte auf der Strecke Kiel – Rendsburg ein Schnell-Langsam-Konzept mit zwei Zü-

gen je Stunde und Richtung umgesetzt werden: Neben der RE-Linie Husum – Kiel verkehrt nun auch eine RB zwischen Rendsburg und Kiel mit Stopp an allen (auch neuen) Unterwegshalten.

# Verkehrsnachfrage im SPNV 2014 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)

(Montag-Sonntag)



## 1.3

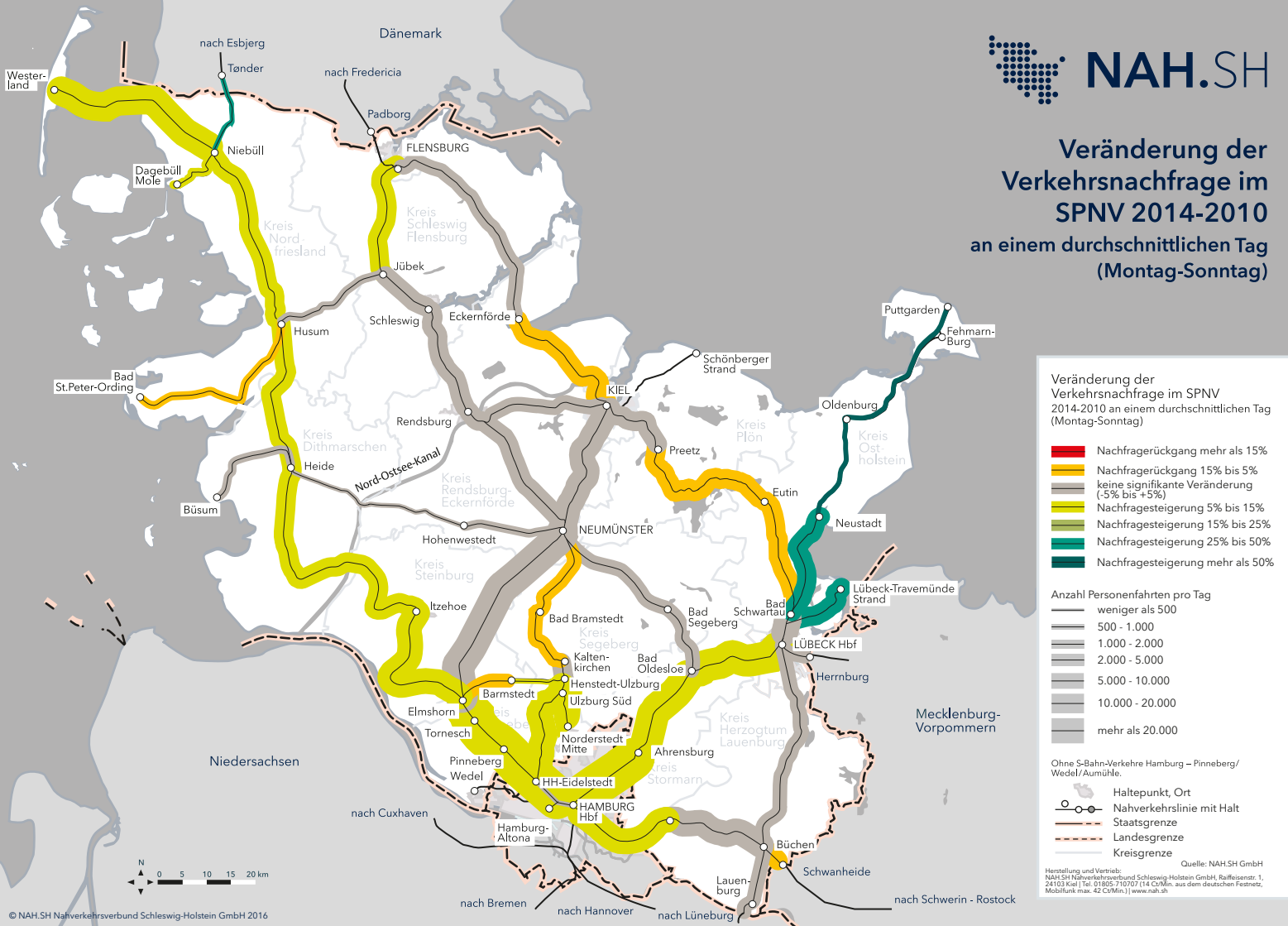
### Die Nachfrage im SPNV

Die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr hat auch im Betrachtungsjahr 2014 das typische Verteilungsmuster. Die Äste mit der stärksten Nachfrage sind nach wie vor die Abschnitte von und nach Hamburg. An einem durchschnittlichen Tag wurden im Querschnitt zwischen Hamburg und Pinneberg bzw. Ahrensburg bis zu knapp 30.000 Fahrgäste in den Fahrzeugen gezählt. Im weiteren Verlauf Richtung Kiel und Lübeck nimmt hier die Querschnittsbesetzung zwar ab, ist im landesweiten Vergleich aber immer noch auf dem höchsten Niveau. Eine hohe Nachfrage ist auch auf den beiden anderen Zulaufstrecken (aus Richtung Büchen sowie das südlichen AKN-Netz) zu verzeichnen (bis zu knapp 7.000 Fahrgäste).

Ebenfalls traditionell stark nachgefragt ist der Abschnitt über den Hindenburgdamm (Niebüll – Westerland). Dort beträgt die durchschnittliche, tägliche Besetzung knapp 8.000 Fahrgäste.

Die Strecken mit vergleichsweise geringer Nachfrage sind die Ost-West-Verbindungen Neumünster – Heide – Büsum, Jübek – Husum – St. Peter-Ording, Niebüll – Dagebüll sowie die Abschnitte Niebüll – Tønder und Neustadt – Fehmarn.

# Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 2014-2010 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)








**Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 2014-2010 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)**

- █ Nachfragerückgang mehr als 15%
- █ Nachfragerückgang 15% bis 5%
- █ keine signifikante Veränderung (-5% bis +5%)
- █ Nachfragerückgang 5% bis 15%
- █ Nachfragerückgang 15% bis 25%
- █ Nachfragerückgang 25% bis 50%
- █ Nachfragerückgang mehr als 50%

**Anzahl Personenfahrten pro Tag**

- weniger als 500
- 500 - 1.000
- 1.000 - 2.000
- 2.000 - 5.000
- 5.000 - 10.000
- 10.000 - 20.000
- mehr als 20.000

Ohne S-Bahn-Verkehre Hamburg – Pinneberg/Wedel/Aumühle.

-  Haltepunkt, Ort
-  Nahverkehrslinie mit Halt
-  Staatsgrenze
-  Landesgrenze
-  Kreisgrenze

Quelle: NAH.SH GmbH  
 Herstellung und Vertrieb: NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel | Tel. 0180-11070714 (ca./Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk max. 42 Ct/Min.) | www.nah.sh



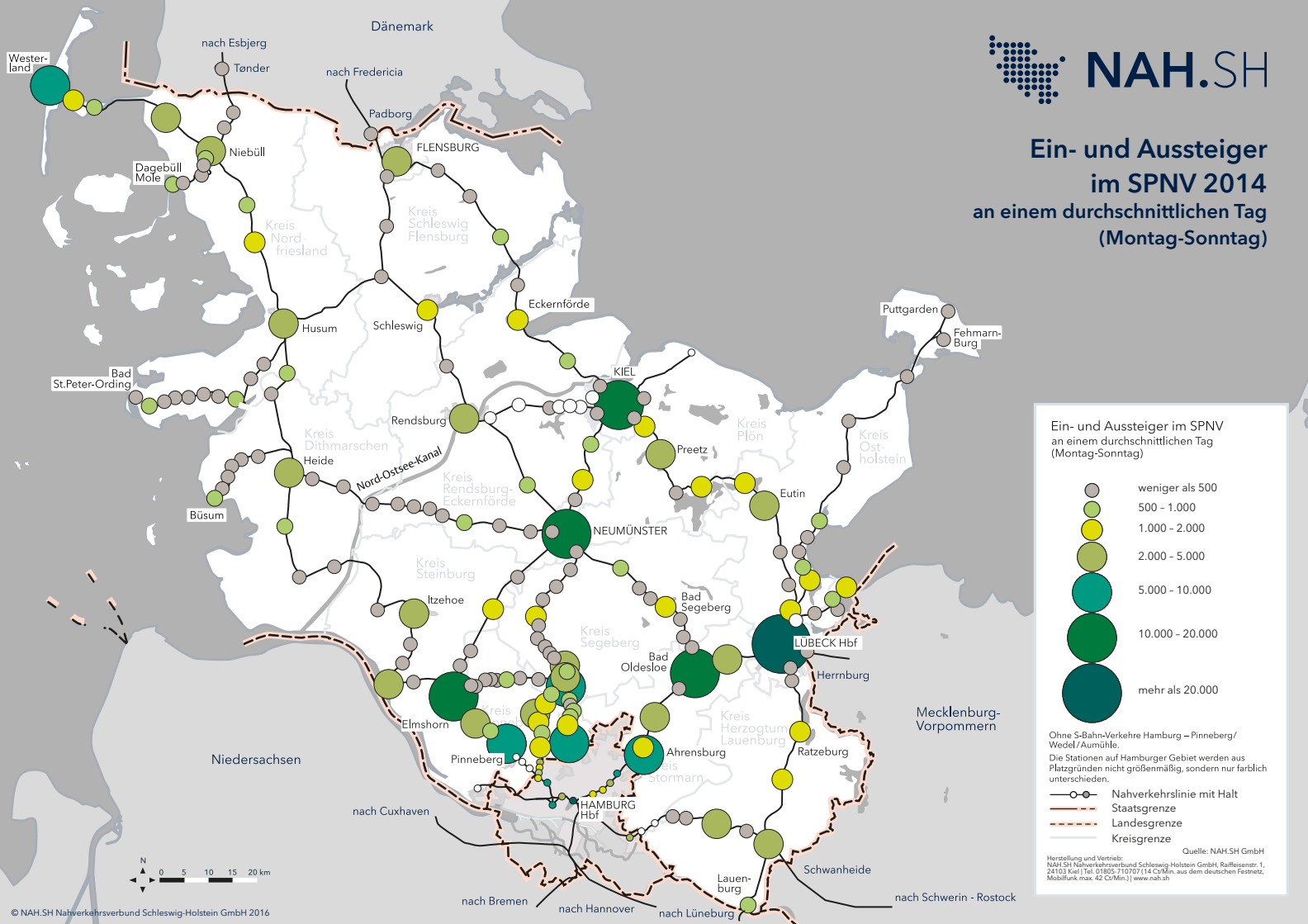
Die Nachfrage auf den SPNV-Linien in Schleswig-Holstein entwickelte sich in den Jahren 2010 bis 2014 unterschiedlich; insgesamt aber positiv. Eine rückläufige Nachfrage konnte für diesen Zeitraum auf den Abschnitten Kiel – Eckernförde, Kiel – Lübeck, Husum – St. Peter-Ording sowie im nördlichen Teil des AKN-Netzes festgestellt werden.

Dagegen konnte auf dem gesamten Abschnitt der Marschbahn sowie der Strecke Lübeck bis nach Hamburg durchweg eine Steigerung der Querschnittsbesetzung von zehn Prozent und mehr verzeichnet werden. Die weiteren Zuläuferlinien nach Hamburg fallen ebenfalls mit einer deutlichen Steigerung auf. Diese Steigerungsraten auf den Zuläuferlinien sind gerade vor dem Hin-

tergrund der ohnehin schon nachfragestarken Abschnitte beachtlich.

Die prozentual stärksten Zuwächse können für den Zeitraum 2010 bis 2014 auf den Strecken Niebüll – Tønder und Lübeck – Lübeck-Travemünde bzw. – Neustadt – Fehmarn ermittelt werden. Auf letztgenannter Strecke kam es auf dem Abschnitt nördlich von Neustadt sogar zu Steigerungen von knapp 60 Prozent. Hier wirkt sich die Eröffnung des Bahnhofs Burg auf Fehmarn deutlich auf die Nachfrage der Strecke aus. Allerdings ist das Ausgangsniveau auf diesen Strecken vergleichsweise gering.

## Ein- und Aussteiger im SPNV 2014 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)



**Ein- und Aussteiger im SPNV an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)**

- weniger als 500
- 500 - 1.000
- 1.000 - 2.000
- 2.000 - 5.000
- 5.000 - 10.000
- 10.000 - 20.000
- mehr als 20.000

Ohne S-Bahn-Verkehre Hamburg – Pinneberg / Wedel / Aumühle.  
Die Stationen auf Hamburger Gebiet werden aus Platzgründen nicht großräumig, sondern nur farblich unterschieden.

- Nahverkehrslinie mit Halt
- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Kreisgrenze

Quelle: NAH.SH GmbH  
Herstellung und Vertrieb: NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, Rafflesenstr. 1, 24103 Kiel | Tel.: 01805-710707 | 14 Ct/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk max. 42 Ct/Min. | www.nah.sh

## 1.4

### Ein- und Aussteiger an den Stationen

Die fünf von den Fahrgästen des Schienenpersonennahverkehrs am stärksten frequentierten Stationen in Schleswig-Holstein sind Lübeck Hbf., Kiel Hbf., Elsmhorn, Bad Oldesloe und Neumünster. Hier steigen täglich jeweils mehr als 10.000 Fahrgäste ein und aus, in Kiel sind es dabei über 17.000, in Lübeck sogar über 20.000 Fahrgäste. Neben der Funktion als Oberzentrum (insbesondere Kiel und Lübeck) macht sich bei den anderen genannten Stationen vor allem die gute Verknüpfung mit dem Bahnangebot bemerkbar.

Eine starke Nachfrage zeigen desweiteren die Stationen Ulzburg-Süd, Ahrensburg (über 8.000 Ein- und Aussteiger) sowie Pinneberg und Norderstadt (jeweils über 6.000) im direkten Hambur-

ger Umland sowie Westerland auf Sylt (knapp 7.000). Gerade Westerland ist neben den (Tages-) Touristen von einem sehr hohen Anteil an Pendlern geprägt.

Eine eher schwächere Nachfrage ist insbesondere auf den Stationen der Linien Neumünster – Heide – Büsum, Neumünster – Bad Oldesloe, Husum – St. Peter-Ording, Niebüll – Tønder und Niebüll – Dagebüll sowie nördlich von Neustadt und der nördliche Abschnitt der A1 Kaltenkirchen – Neumünster festzustellen.

## Veränderung der Ein- und Aussteigerzahlen im SPNV 2014-2010 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)

Veränderung der Ein- und Aussteigerzahlen im SPNV 2014-2010 an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)

- Nachfragerückgang größer als 15 %
- Nachfragerückgang 5 % bis 15 %
- keine signifikante Veränderung (-5 bis +5 %)
- Nachfragesteigerung 5 % bis 15 %
- Nachfragesteigerung 15 % bis 25 %
- Nachfragesteigerung 25 % bis 50 %
- Nachfragesteigerung mehr als 50 %

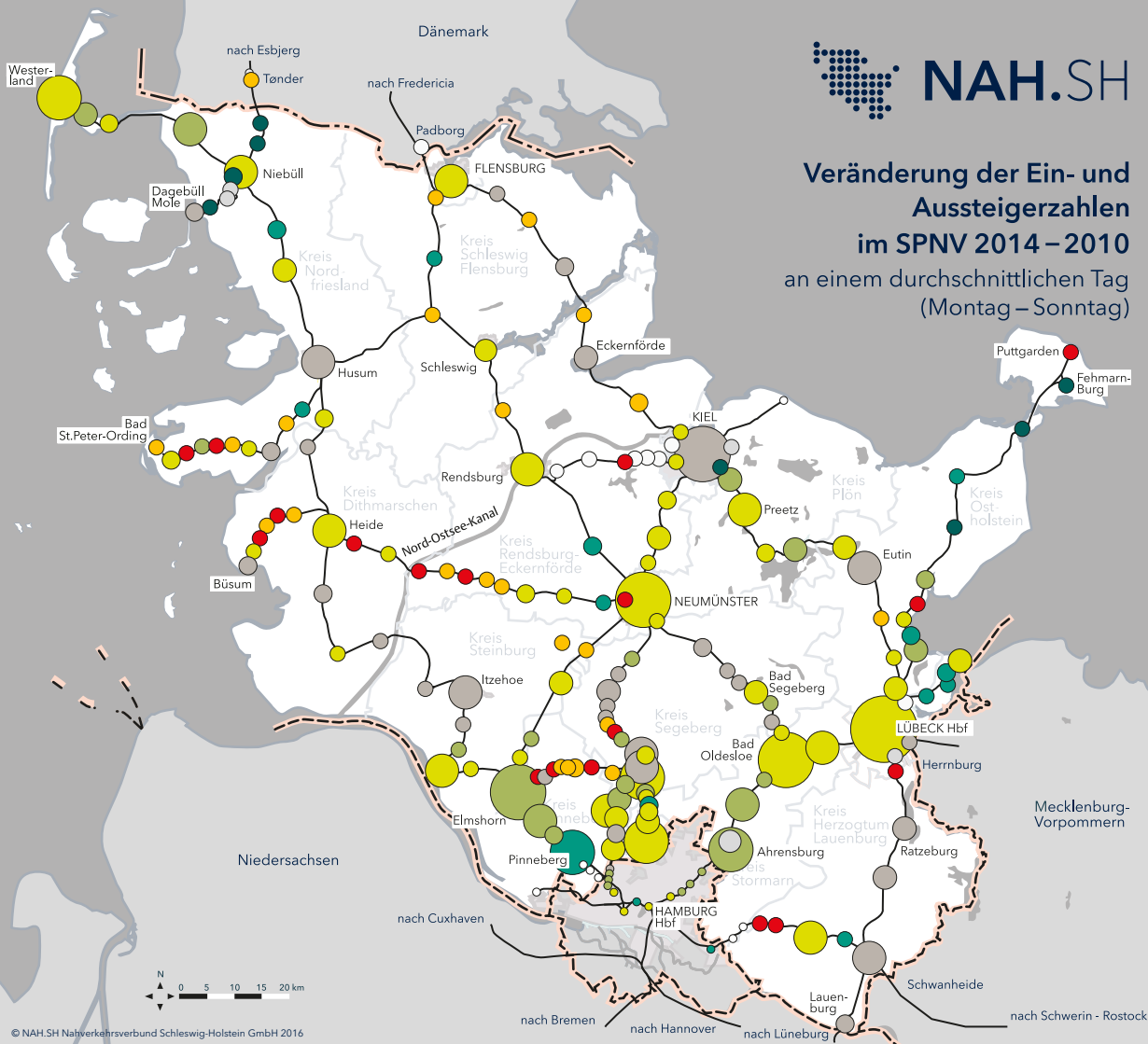
Ein- und Aussteiger pro Tag an einem durchschnittlichen Tag (Montag-Sonntag)

- weniger als 500
- 500 - 1.000
- 1.000 - 2.000
- 2.000 - 5.000
- 5.000 - 10.000
- 10.000 - 20.000
- mehr als 20.000

Ohne S-Bahn-Verkehre Hamburg – Pinneberg / Weddell / Aumühle  
Die Stationen auf Hamburger Gebiet werden aus Platzgründen nicht großmännig, sondern nur farblich unterschieden.

-  Haltepunkt, Ort
-  Nahverkehrslinie mit Halt
-  Staatsgrenze
-  Landesgrenze
-  Kreisgrenze

Quelle: NAH.SH GmbH  
Herstellung und Vertrieb: NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1, 24103 Kiel | Tel: 01805 710707 / 14 C/MIn. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk max. 42 C/MIn. | www.nah.sh





Den größten Zuwachs an Ein- und Aussteigern im Zeitraum 2010 bis 2014 haben prozentual gesehen eher kleinere Stationen (wie z. B. die Stationen nördlich von Neustadt oder Richtung Tønder). Aufgrund des schwächeren Ausgangsniveaus machen sich hier Nachfragesteigerungen allerdings auch verhältnismäßig stark bemerkbar.

Umso beachtenswerter sind daher die Zuwächse an den großen Stationen wie Lübeck, Neumünster, Bad Oldesloe, Elmshorn, Westerland und v.a. Pinneberg, die in diesem Zeitraum zehn Prozent und mehr (in Pinneberg sogar ein Plus von über 20 Prozent) Ein- und Aussteiger gewonnen haben.

Rückgänge in der Nutzungsfrequenz können nur auf kleineren Stationen festgestellt werden.

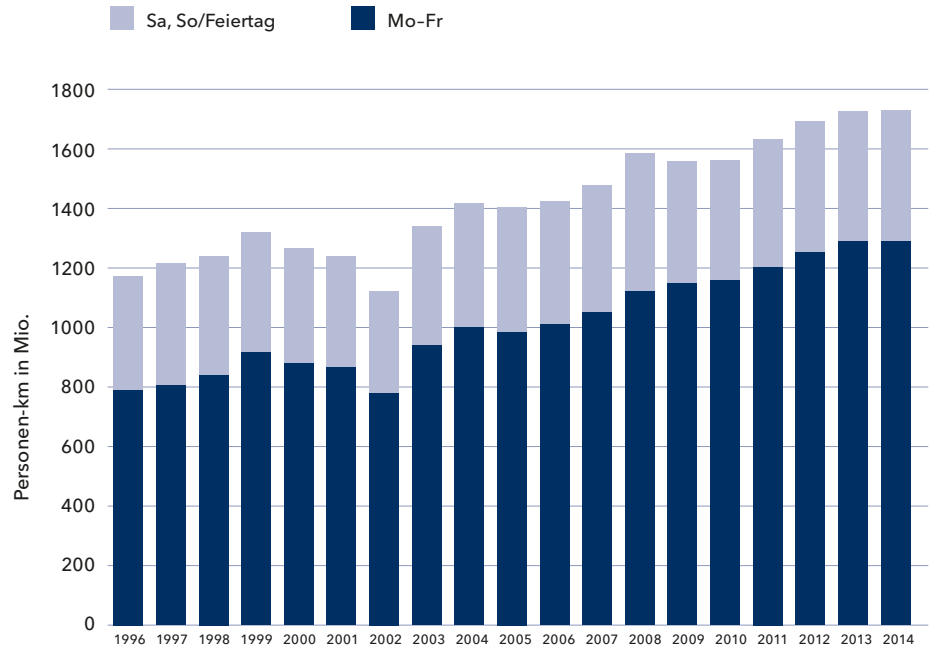
## 1.5

### Verkehrsleistung im SPNV

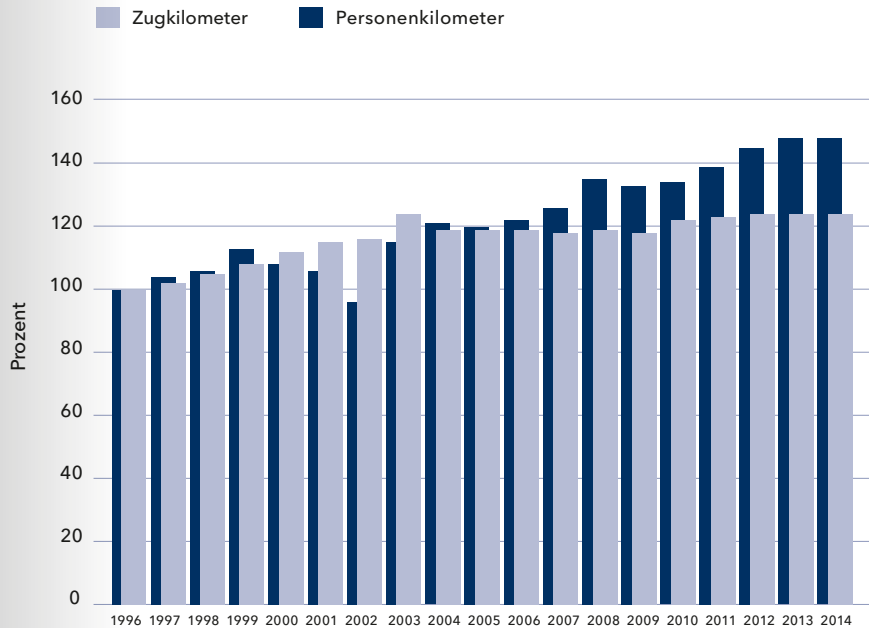
Die Verkehrsleistung in Personenkilometern hat sich seit Beginn der Regionalisierung des SPNV äußerst positiv entwickelt. Nach einem Anstieg bis Ende der 90er-Jahre und einem darauffolgenden Abstieg (insbesondere im Jahr 2002) konnte seitdem ein in weiten Teilen kontinuierliches Wachstum verzeichnet werden. In den beiden letzten Jahren 2013 und 2014 hat sich die Verkehrsleistung auf einem hohen Niveau stabilisiert. (Abb. 7)

Die Gründe für den Rückgang Anfang der 2000er-Jahre sind nicht eindeutig zuordnenbar (u.a. eventuell die Euro-Umstellung, Netzeffekte durch abgeschwächte Nachfrage im Fernverkehr).

**ABB 7** | Entwicklung Personenkilometer in Schleswig-Holstein



**ABB 8** | Vergleich Personen- und Zugkilometer in Schleswig-Holstein



Der folgende Anstieg hat dagegen mit der Übernahme von früheren Inter-Regio-Leistungen zu tun und später mit den Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen, die mit den ausgeschriebenen Verkehren einhergegangen sind.

Der Vergleich der Entwicklung von Personen- und Zugkilometern zeigt, dass das Angebot vor allem bis Anfang der 2000er-Jahren stärker ausgeweitet wurde, während es in den letzten Jahren moderater zunahm. Die Personenkilometer haben hingegen weiter zugenommen. Die Verkehrsleistung wuchs also stärker als das Angebot. (Abb. 8)

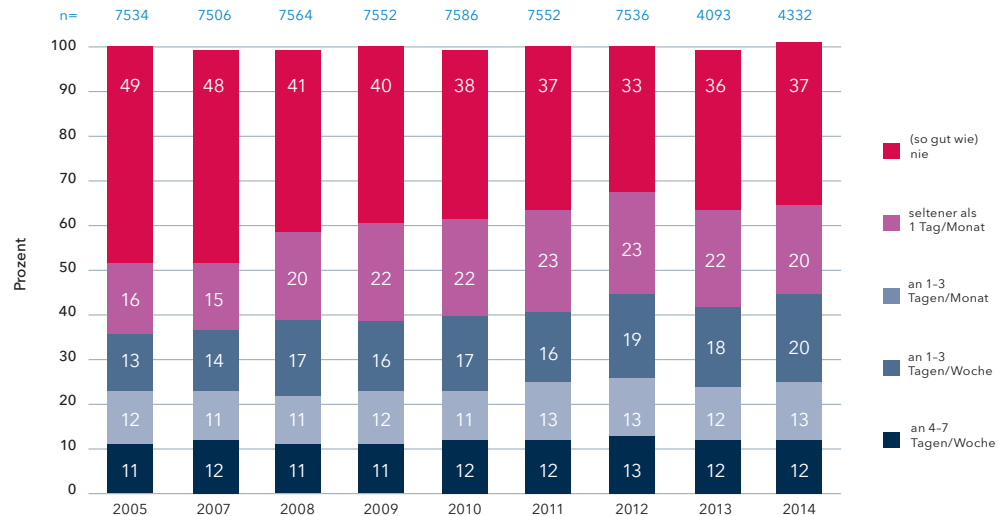
## 1.6

### Die Nutzung des Nahverkehrs

In den letzten zehn Jahren konnte der Nahverkehr neue Fahrgäste gewinnen. Relativ stabil bleibt dabei der Anteil der (nahezu) täglichen Nutzer. Hinzu-gewonnen wurden aber Fahrgäste, die den Nahverkehr bis zu dreimal im Monat nutzen. So konnte der Anteil der Nicht-Nutzer deutlich von knapp 50 auf 37 Prozent verringert werden. (Abb. 9)

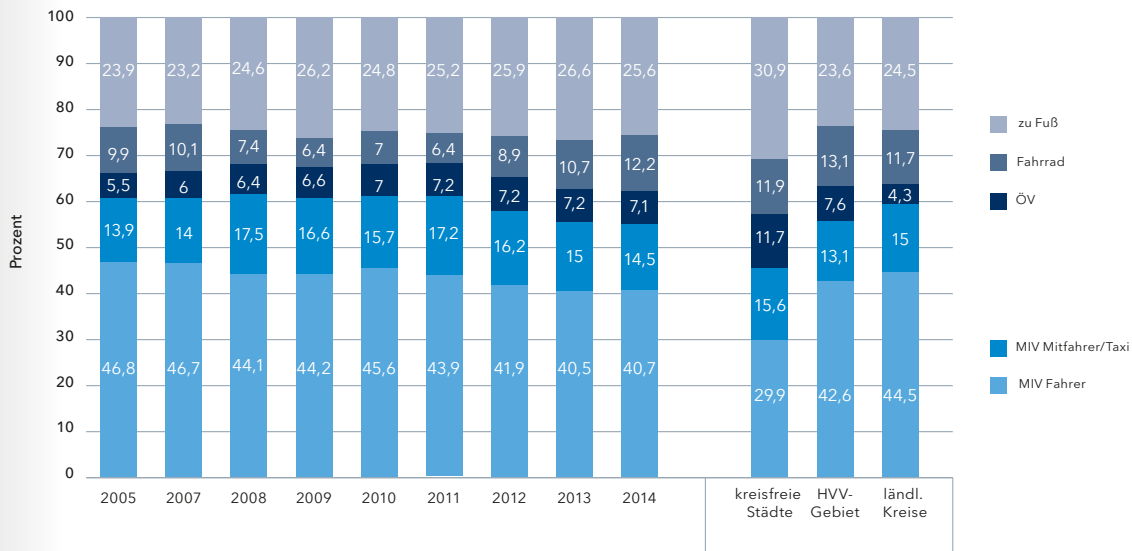
Der Anteil des Nahverkehrs bei der täglichen Verkehrsmittelwahl hat ebenfalls in den letzten zehn Jahren zugenommen, wie auch der Anteil des gesamten Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Nahverkehr). Infolgedessen hat sich der Anteil des Autoverkehrs von über 60 auf etwa 55 Prozent verringert. (Abb. 10)

ABB 9 | Generelle Nutzung des Nahverkehrs



Quelle: omnitrend GmbH, Darstellung: NAH.SH GmbH

**ABB 10** | Verkehrsmittelwahl an einem Tag



Quelle: omnitrend GmbH, Darstellung: NAH.SH GmbH

## 1.7

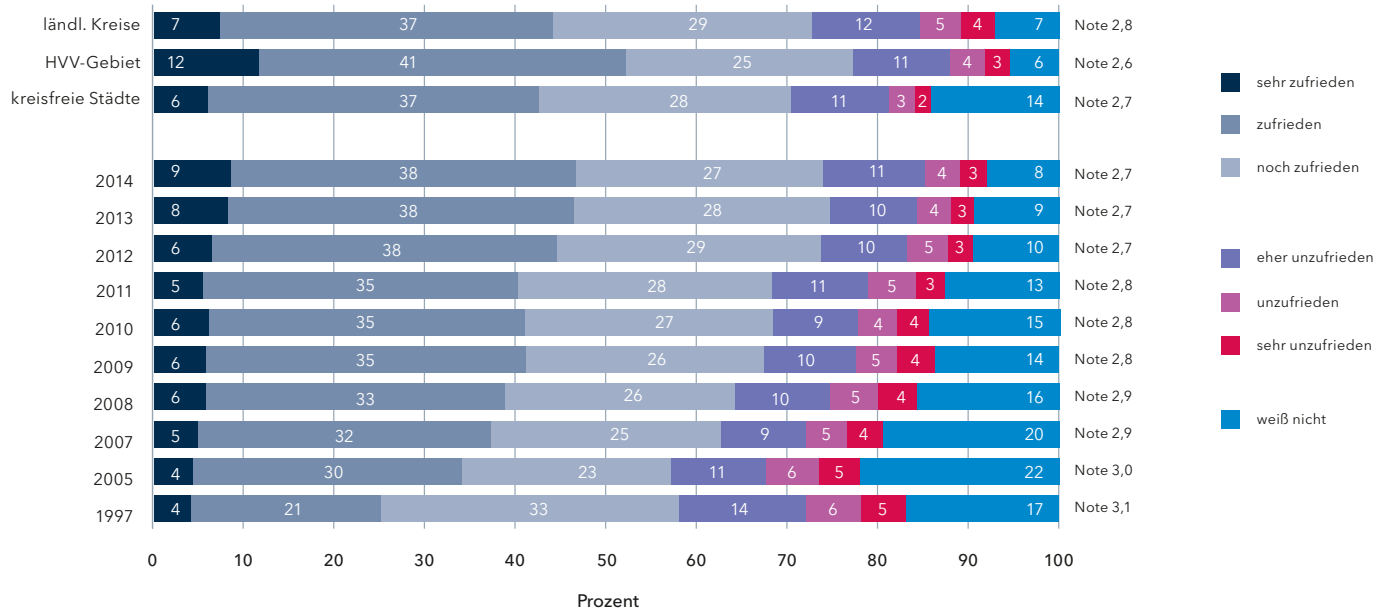
### Die Zufriedenheit mit dem Nahverkehr

Die Zufriedenheit mit dem Bahnverkehr hat sich ggü. den ersten Jahren deutlich verbessert (Abb. 11).

In den letzten Jahren hat sich die Gesamtnote bei 2,7 eingependelt.

Innerhalb Schleswig-Holsteins ist im HVV-Gebiet die größte Zufriedenheit mit dem Bahnverkehr festzustellen.

**ABB 11 |** Zufriedenheit mit dem Bahnverkehr in Schleswig-Holstein



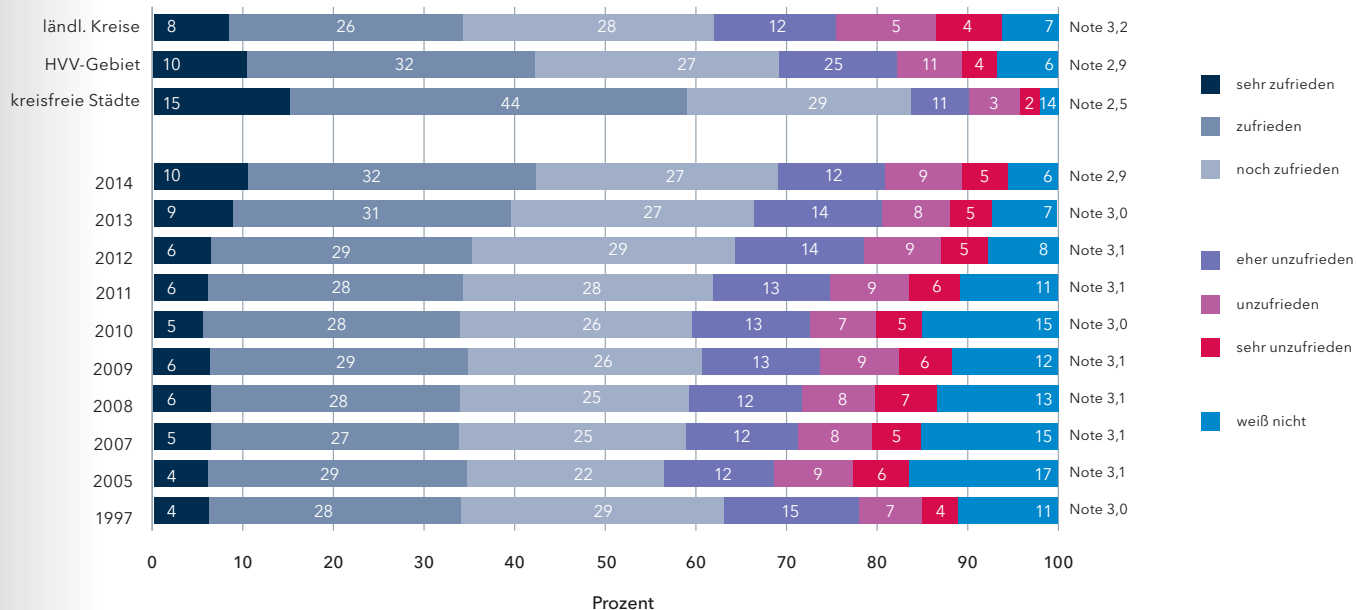
Quelle: omnitrend GmbH, Darstellung: NAH.SH GmbH

Beim Busverkehr hat sich die Gesamtzufriedenheit nicht in dem Maße entwickelt (Abb. 12).

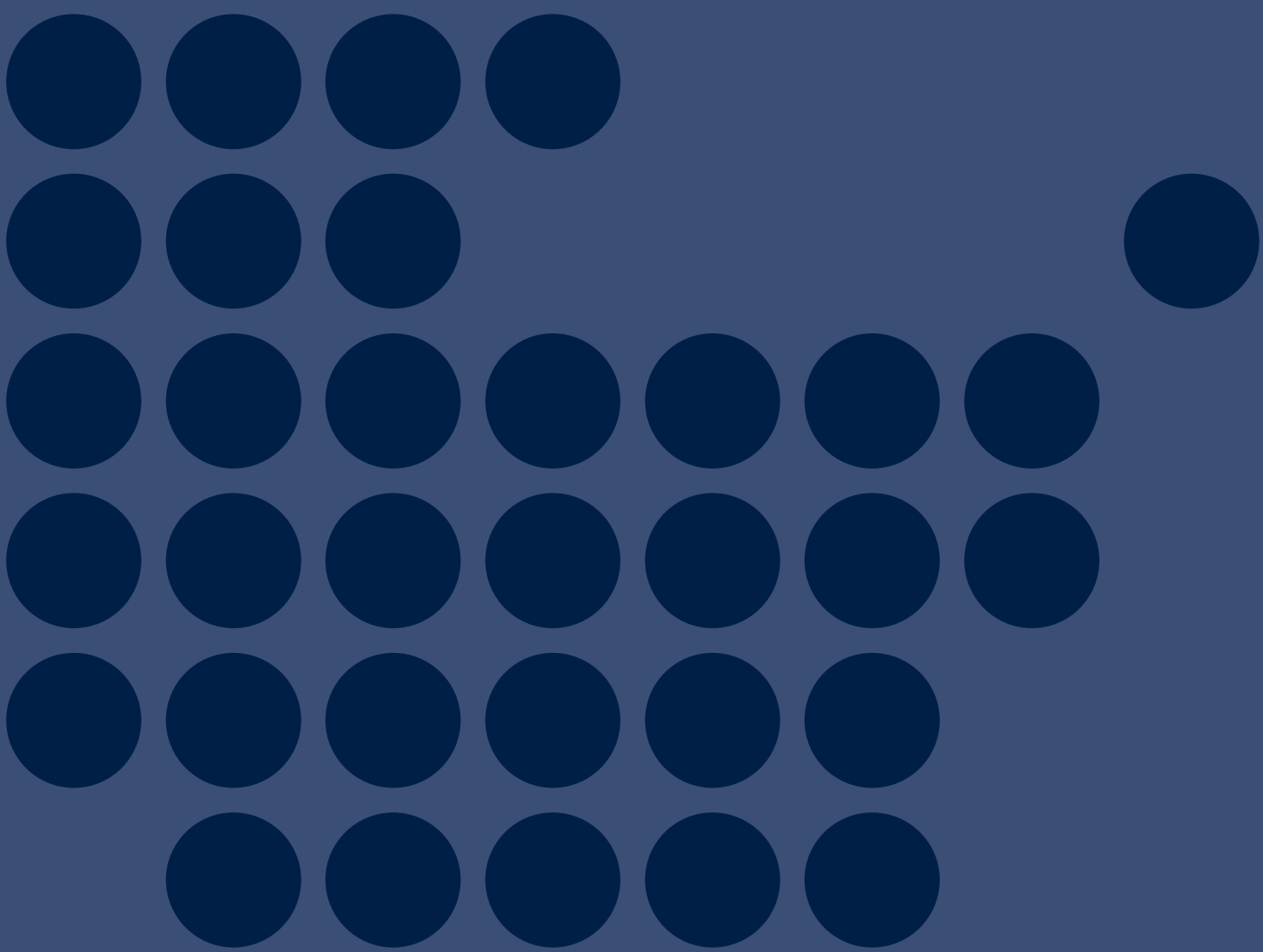
Sie liegt seit Jahren um und bei der Note 3. Allerdings fallen stärkere regionale Unterschiede in der Bewertung auf.

So wird in den kreisfreien Städten der Busverkehr am besten bewertet (2,5).

**ABB 12** | Zufriedenheit mit dem Busverkehr in Schleswig-Holstein



Quelle: omnitrend GmbH, Darstellung: NAH.SH GmbH



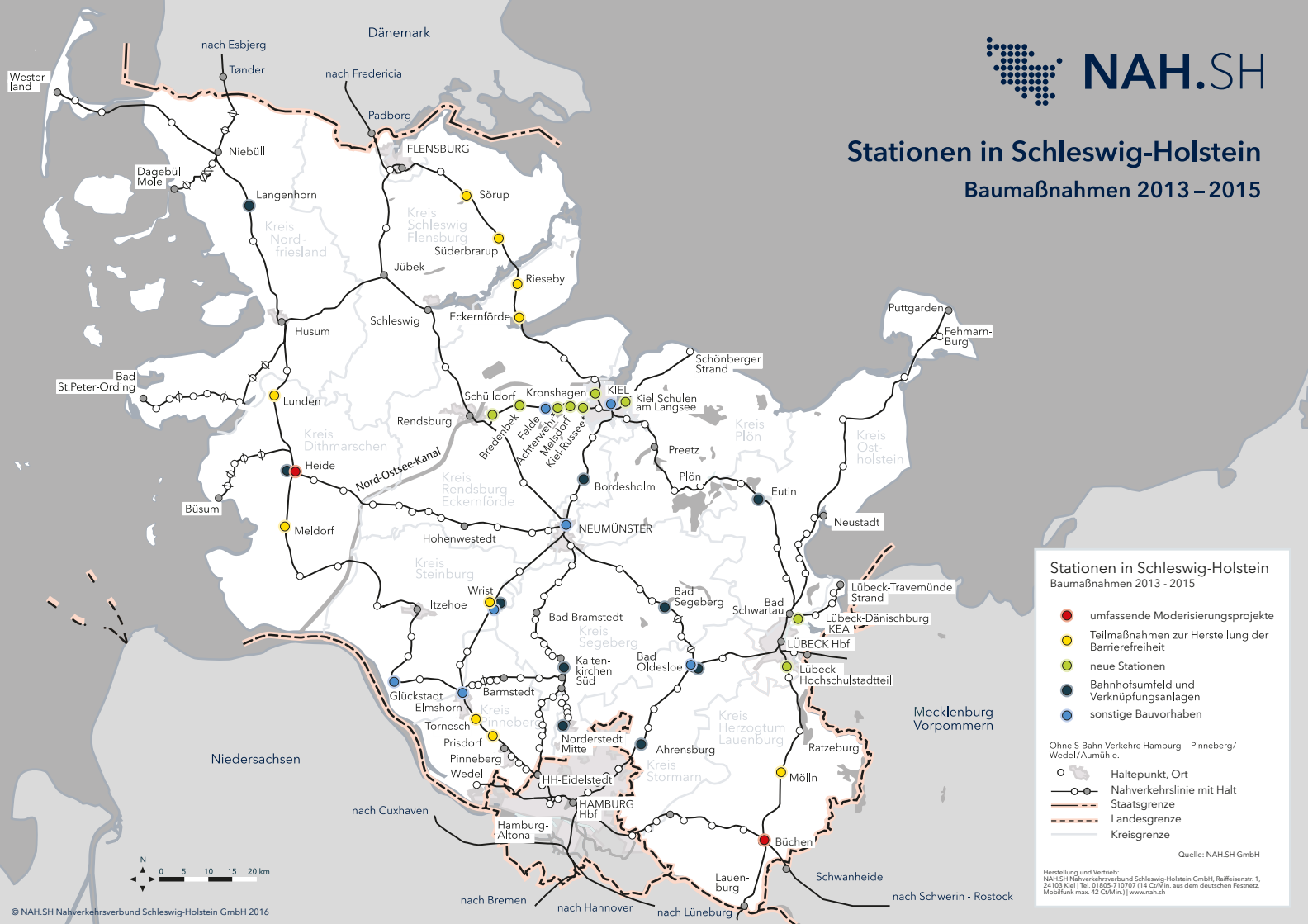


Infrastruktur

02

# Stationen in Schleswig-Holstein




## Baumaßnahmen 2013 – 2015



### Stationen in Schleswig-Holstein Baumaßnahmen 2013 - 2015

- umfassende Modernisierungsprojekte  
Barrierefreiheit
- Teilmaßnahmen zur Herstellung der  
Barrierefreiheit
- neue Stationen
- Bahnhofs Umfeld und  
Verknüpfungsanlagen
- sonstige Bauvorhaben

Ohne S-Bahn-Verkehr Hamburg – Pinneberg/  
Wedel/ Aumühle.

-  Haltepunkt, Ort
-  Nahverkehrslinie mit Halt
-  Staatsgrenze
-  Landesgrenze
-  Kreisgrenze

Quelle: NAH.SH GmbH

Herstellung und Vertrieb:  
NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, Raiffeisenstr. 1,  
24103 Kiel | Tel. 01805-710707 | 14 CofinA, aus dem deutschen Festnetz,  
Mobilfunk (max. 42 CofinA) | www.nah.sh



## 2.1

### Ausbau der Bahnstationen

Die Bahnstationen in Schleswig-Holstein wurden in den vergangenen Jahren mit finanzieller Unterstützung aus den GVFG-Mitteln des Bundes und des Landes weiter modernisiert. Ein Schwerpunkt war der barrierefreie Ausbau kleinerer und mittlerer Stationen (zum Beispiel Eckernförde, Wrist, Meldorf, Lunden und Mölln). Der barrierefreie Ausbau umfasst hauptsächlich die Aufhöhung von Bahnsteigen für den niveaugleichen Einstieg in die Fahrzeuge, den Bau von Rampen für den barrierefreien Zugang zum Bahnsteig und die Einrichtung von Blindenleitsystemen.

Sonstige Bauvorhaben waren die Erneuerung der denkmalgeschützten Bahnsteigdächer in Glückstadt und Bad Oldesloe und Baumaßnahmen der DB

Netz (zum Beispiel verbesserte Signaltechnik und zusätzliche Bahnsteiggleise in Kiel Hbf. oder ein neues Wendegleis in Wrist).

Mit Kronshagen, Kiel-Russee, Melsdorf, Achterwehr, Bredenbek, Schülldorf, Kiel Schulen am Langsee, Lübeck-Dänischburg Ikea und Lübeck Hochschulstadtteil sind neun neue bzw. reaktivierte Stationen hinzugekommen.

Wo der Bedarf und die räumlichen Verhältnisse es zuließen, haben die Kommunen Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen eingerichtet (zum Beispiel in Bad Oldesloe, Bad Segeberg, Bordesholm, Langenhorn und Norderstedt).

Detaillierte Angaben zu den einzelnen

Maßnahmen sind in Abb. 14 dargestellt.

Das Land hat 2015 eine Millionen Euro für innovative Fahrradinfrastruktur bereitgestellt. Mit diesen Mitteln sind in 22 Kommunen B+R-Entwurfsplanungen für die Stationen finanziert worden. Die Fahrradabstellanlagen sollen 2016 bis 2017 gebaut werden. Zusätzlich wurde aus dem Sondertopf des Landes die 75-prozentige GVFG-Förderung für den Bau von B+R-Anlagen 2015 vorrübergehend auf 85 Prozent erhöht, wovon vier Kommunen profitierten.

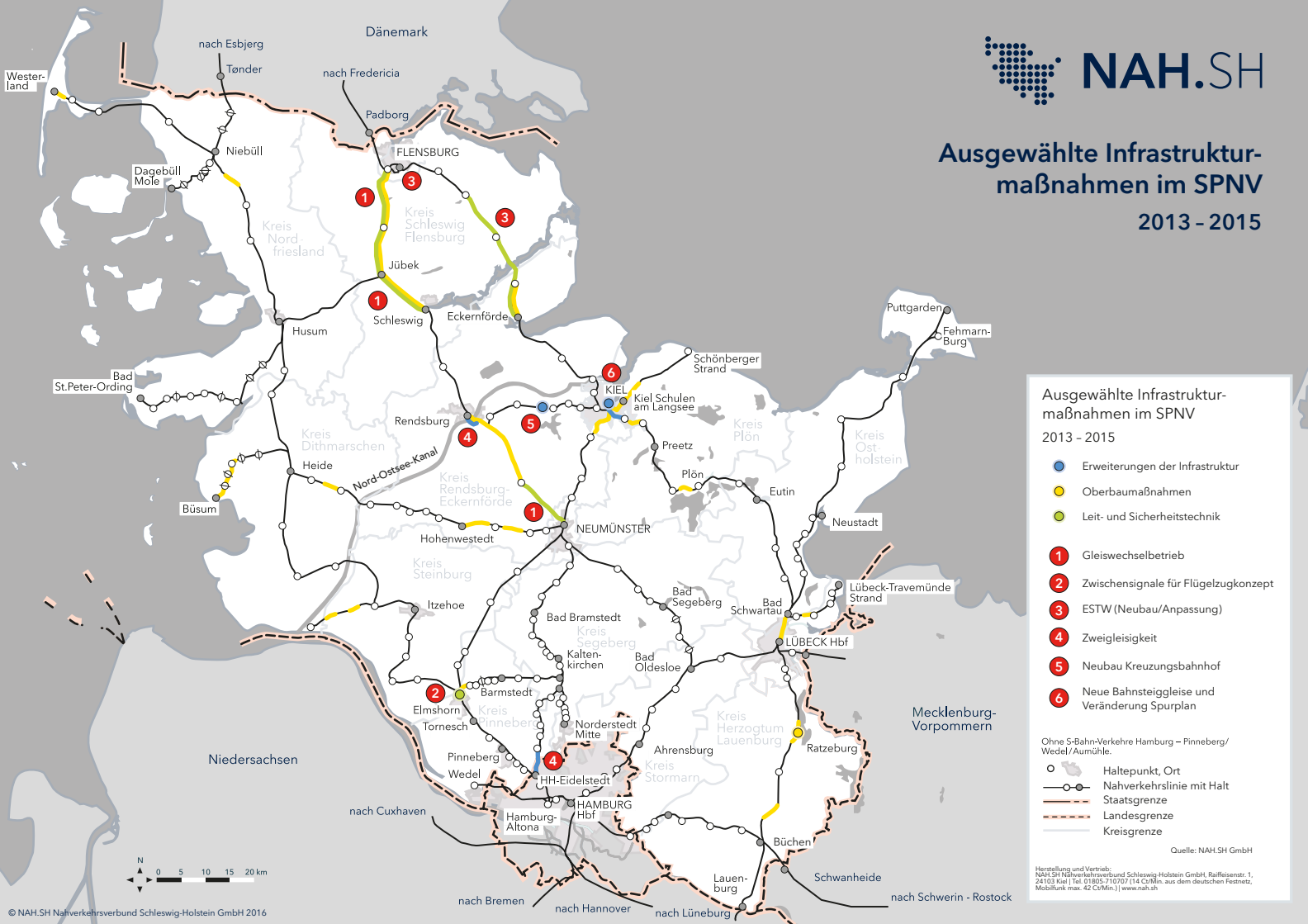
Alle Stationen in Schleswig-Holstein werden zweimal jährlich u.a. hinsichtlich der Informationseinrichtungen, Sauberkeit und des Wartekomforts durch die NAH.SH kontrolliert.

## ABB 14 | Maßnahmen an Bahnstationen in Schleswig-Holstein in den Jahren 2013-2015

Bahnhof	Maßnahme	Maßnahmenträger
<b>Achterwehr</b>	Neubau SPNV-Station	DB Station&Service AG, Gemeinde Achterwehr
<b>Ahrensburg</b>	Erneuerung Park+Ride „Alter Lokschuppen“	Stadt Ahrensburg
<b>Bad Oldesloe</b>	Rekonstruktion denkmalgeschütztes Bahnsteigdach und Neubau Blindenleitsstreifen am Bahnsteig Gl. 6/7, Neubau P+R-Anlage	DB Station&Service AG, Stadt Bad Oldesloe
<b>Bad Segeberg</b>	Neubau P+R-Anlage	Stadt Bad Segeberg
<b>Bordesholm</b>	Erweiterung P+R-Anlage; Erneuerung B+R-Anlage	Gemeinde Bordesholm
<b>Bredenbek</b>	Neubau SPNV-Station	DB Station&Service AG, Gemeinde Bredenbek
<b>Büchen</b>	Abschluss Erneuerung Verkehrsstation	DB Station&Service AG
<b>Eckernförde</b>	Baubeginn Aufhöhung Bahnsteige – Herstellung Barrierefreiheit	DB Station&Service AG
<b>Elmshorn</b>	Ertüchtigung der Signaltechnik für Flügelzüge Wrist/Itzehoe	DB Netz AG
<b>Eutin</b>	Baubeginn Umgestaltung Bahnhofsvorplatz	Stadt Eutin
<b>Felde</b>	Neubau Kreuzungsbahnhof	DB Netz AG
<b>Glückstadt</b>	Baubeginn Grunderneuerung denkmalgeschütztes Bahnsteigdach	DB Station&Service AG
<b>Heide</b>	Abschluss Erneuerung Verkehrsstation	DB Station&Service AG, Stadt Heide
<b>Kaltenkirchen-Süd</b>	Neubau P+R-Anlage	Stadt Kaltenkirchen
<b>Kiel Hbf</b>	Ausweitung Kapazitäten durch zwei zusätzliche Bahnsteiggleise, neue Ein- und Ausfahrverbindungen und verbesserte Signaltechnik.	DB Netz AG, DB Station&Service AG
<b>Kiel-Russee</b>	Neubau SPNV-Station	DB Station&Service AG
<b>Kiel Schulen am Langsee</b>	Neubau SPNV-Station	AKN

<b>Kronshagen</b>	Neubau SPNV-Station	DB Station&Service AG
<b>Langenhorn</b>	Erweiterung P+R und B+R-Anlagen	Gemeinde Langenhorn
<b>Lübeck-Dänischburg IKEA</b>	Neubau SPNV-Station	IKEA
<b>Lübeck - Hochschulstadtteil</b>	Neubau SPNV-Station	DB Station&Service AG Hansestadt Lübeck
<b>Lunden</b>	Baubeginn Neubau Hausbahnsteig – Herstellung Barrierefreiheit	DB Station&Service AG
<b>Meldorf</b>	Baubeginn Neubau Hausbahnsteig – Herstellung Barrierefreiheit	DB Station&Service AG
<b>Melsdorf</b>	Neubau SPNV-Station	DB Station&Service AG Gemeinde Melsdorf
<b>Mölln</b>	Baubeginn Neubau Hausbahnsteig – Herstellung Barrierefreiheit	DB Station&Service AG
<b>Neumünster</b>	Neubau Bahnsteigdach Gl. 1/2	DB Station&Service AG
<b>Norderstedt</b>	Baubeginn Fahrradparkhaus	Stadt Norderstedt
<b>Prisdorf</b>	Neubau Bahnsteige – Herstellung Barrierefreiheit; Verlängerung Bahnsteig Richtung Hamburg	DB Station&Service AG
<b>Rieseby</b>	Neubau Außenbahnsteig – Herstellung Barrierefreiheit	DB Station&Service AG
<b>Schülldorf</b>	Neubau SPNV-Station	DB Station&Service AG Gemeinde Schülldorf
<b>Sörup</b>	Neubau eines Mittelbahnsteiges mit gleisquerendem Reisendenzugang	DB Netz AG DB Station&Service AG
<b>Süderbrarup</b>	Inbetriebnahme Außenbahnsteig mit technisch gesichertem Reisendenzugang	DB Station&Service AG DB Netz AG
<b>Tornesch</b>	Neubau Bahnsteige – Herstellung Barrierefreiheit; Verlängerung Bahnsteig Richtung Hamburg	DB Station&Service AG
<b>Wrist</b>	Neues Wendegleis, Baubeginn Neubau Bahnsteige, Zuwegung, Aufzug – Herstellung Barrierefreiheit, Erweiterung Park+Ride-Anlage	DB Netz AG, DB Station&Service AG, Gemeinde Wrist

## Ausgewählte Infrastrukturmaßnahmen im SPNV 2013 - 2015



## 2.2

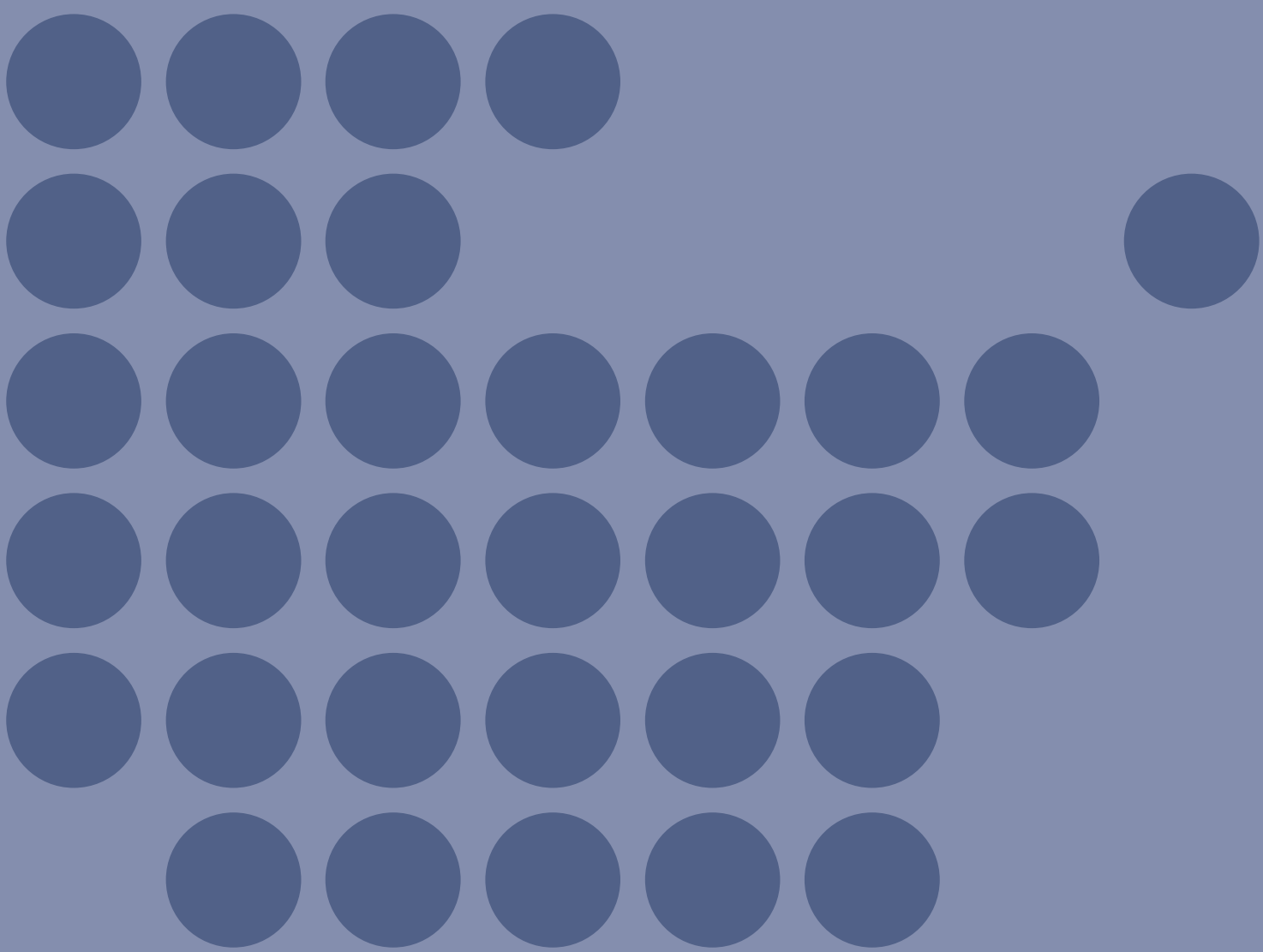
### Ausbau der Bahnstrecken

Der Umfang des durch den SPNV im Taktverkehr genutzten Schienennetzes in Schleswig-Holstein liegt konstant bei etwa 1.179 Streckenkilometern. Es wird von insgesamt vier Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betrieben. Hiervon sind nur 342 Kilometer mit Wechsel- und 14 Kilometer mit Gleichstromsystemen elektrifiziert – ein geringer Anteil im bundesweiten Vergleich. Die umgesetzten Baumaßnahmen der letzten Jahre hatten vor allem eine Modernisierung des Bestandes zum Ziel, etwa die Inbetriebnahme elektronischer Stellwerke, die Einführung von Gleiswechselbetrieb und die Erneuerung von Gleisanlagen in großem Umfang.

Weitere Maßnahmen dienen der Erhöhung der Streckenkapazität zur Ausweitung des SPNV-Angebots wie der Ausbau des Hbf Kiel und des Bahnhofs Felde. Dadurch konnte nach abgeschlossener Sanierung der Rendsburger Hochbrücke der Halbstundentakt zwischen Rendsburg und Kiel eingeführt werden.

In den kommenden Jahren soll das SPNV-Netz durch den Ausbau der Strecke Eidelstedt – Kaltenkirchen zur S-Bahn S21, die neue Linie S4 im Hamburger Osten und die Wiederinbetriebnahme der Strecke Kiel – Schönberger Strand einen moderaten weiteren Ausbau erfahren.

Weitere Maßnahmen zielen auf die Erhöhung der Betriebsqualität und die Erneuerung des Bestandsnetzes.





Verträge

03

## 3.1

### Leistung und Kosten im SPNV

Im Jahr 2015 überschritt das Leistungsvolumen im schleswig-holsteinischen SPNV erstmals die Marke von 25 Millionen Zugkilometern. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr resultierte vor allem aus dem neu eingeführten Halbstundentakt zwischen Rendsburg und Kiel sowie aus Angebotsausweitungen einhergehend mit den neuen Verkehrsverträgen im Netz Mitte (u. a. zwischen Kiel und Hamburg nun an allen Wochentagen zwei Verbindungen pro Stunde).

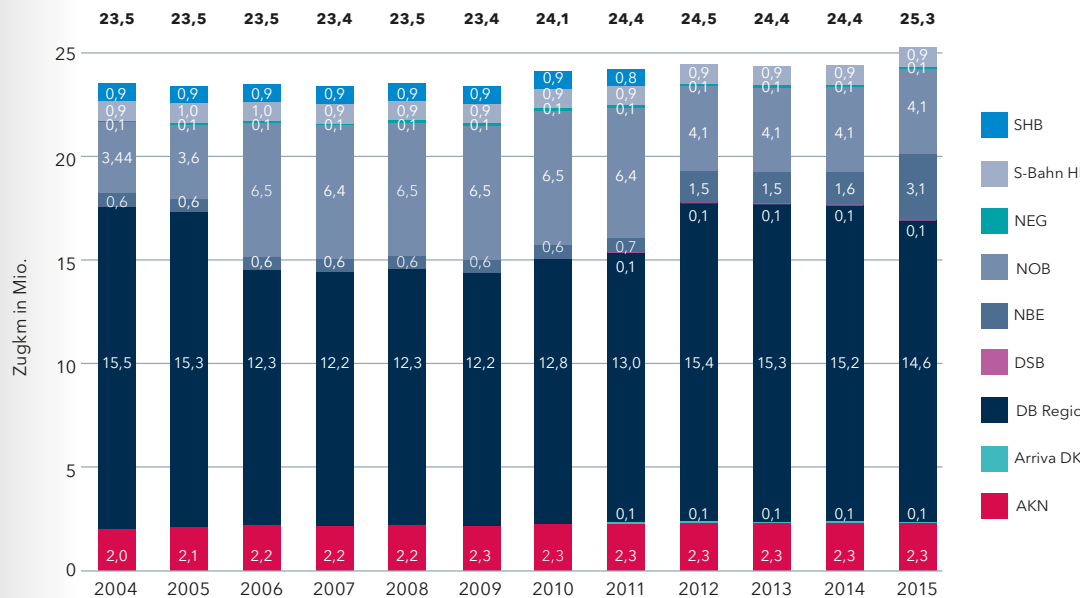
Der Start der neuen Verkehrsverträge Netz Mitte zum Dezember 2014 bedeutet eine wichtige Wegmarke, weil damit nun erstmals alle großen Teilnetze des Landes im Wettbewerb vergeben worden sind.

Mit den Wettbewerbseffekten – ablesbar am Rückgang des durchschnittlichen Abgeltungsbetrages pro Kilometer von 2014 zu 2015 – konnten Spielräume für Angebotsverbesserungen geschaffen werden. Die Abgeltung umfasst die vom Land zu tragenden Zuschüsse an die Verkehrsunternehmen für Fahrbetrieb und Infrastrukturnutzung.

Eingeschränkt wird die Gestaltung des Zugangebotes hingegen durch steigende Infrastrukturentgelte und die korrespondierende Zunahme der Abgeltung. Während die Kosten des Fahrbetriebes der derzeit moderaten Preisentwicklung entsprechen, steigen die Infrastrukturkosten hiervon entkoppelt. Für die Finanzierung des SPNV ist die weitere Entwicklung der Kosten

für Infrastruktur deshalb von zentraler Bedeutung.

ABB 16 | Zugkilometer in Schleswig-Holstein



Quelle: NAH.SH GmbH

## ABB 17 | Bestellte Zugkilometer und Abgeltung im SPNV in Schleswig-Holstein

Verkehrs- vertrag	2010				2011				2012			
	Zug-km	Zug-km Anteil SH	Abgeltung in Tsd.	Abgel- tung/ Zug-km	Zug-km	Zug-km- Anteil SH	Abgeltung in Tsd.	Abgel- tung/ Zug-km	Zug-km	Zug-km- Anteil SH	Abgeltung in Tsd.	Abgel- tung/ Zug-km
<b>AKN</b>	2.250.269	9,4%	13.063 €	5,81 €	2.258.195	9,3%	14.025 €	6,21 €	2.280.104	9,3%	12.352 €	5,42 €
<b>Arriva DK</b>	4.742	0,0%	28 €	6,01 €	86.547	0,4%	520 €	6,01 €	86.202	0,4%	530 €	6,14 €
<b>DB Regio</b>	12.796.720	53,3%	89.488 €	6,99 €	13.035.206	53,4%	90.247 €	6,92 €	15.369.000	62,8%	108.942 €	7,09 €
<b>DSB</b>	3.842	0,0%	47 €	12,17 €	70.109	0,3%	854 €	12,17 €	69.089	0,3%	819 €	11,86 €
<b>NBE</b>	631.049	2,6%	3.123 €	4,95 €	686.485	2,8%	3.820 €	5,57 €	1.526.043	6,2%	11.178 €	7,32 €
<b>neg</b>					104.491	0,4%	465 €	4,45 €	106.071	0,4%	595 €	5,61 €
<b>NOB</b>	6.527.959	27,2%	52.133 €	7,99 €	6.407.805	26,3%	49.970 €	7,80 €	4.086.048	16,7%	37.099 €	9,08 €
<b>S-Bahn HH</b>	940.285	3,9%	7.933 €	8,44 €	942.707	3,9%	8.049 €	8,54 €	938.084	3,8%	8.153 €	8,69 €
<b>SHB</b>	859.893	3,6%	5.403 €	6,28 €	814.660	3,3%	5.011 €	6,15 €				
<b>Gesamt</b>	<b>24.014.759</b>	<b>100,0%</b>	<b>171.218 €</b>	<b>7,13 €</b>	<b>24.406.205</b>	<b>100,0%</b>	<b>172.960 €</b>	<b>7,09 €</b>	<b>24.460.641</b>	<b>100,0%</b>	<b>179.667 €</b>	<b>7,35 €</b>

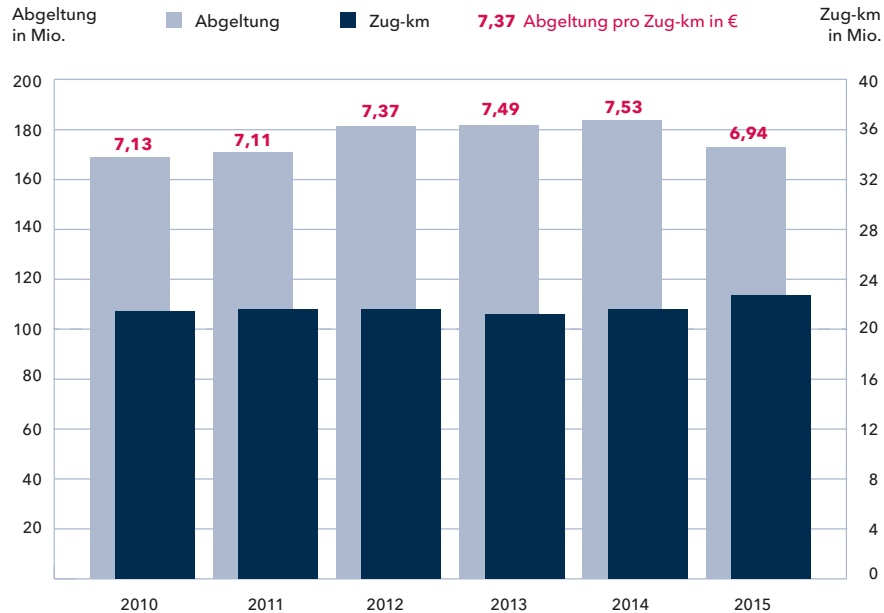
2013				2014				2015			
Zug-km	Zug-km-Anteil SH	Abgeltung in Tsd.	Abgeltung/Zug-km	Zug-km	Zug-km-Anteil SH	Abgeltung in Tsd.	Abgeltung/Zug-km	Zug-km	Zug-km-Anteil SH	Abgeltung in Tsd.	Abgeltung/Zug-km
2.280.942	9,3%	13.585 €	5,96 €	2.286.424	9,4%	12.983 €	5,68 €	2.297.767	9,1%	* 12.983 €	5,65 €
86.933	0,4%	553 €	6,36 €	86.494	0,4%	538 €	6,22 €	89.340	0,4%	544 €	6,09 €
15.323.887	62,8%	110.434 €	7,21 €	15.249.300	62,5%	109.131 €	7,16 €	14.603.644	57,6%	77.761 €	5,32 €
70.109	0,3%	804 €	11,46 €	70.109	0,3%	815 €	11,63 €	70.109	0,3%	830 €	11,84 €
1.523.129	6,2%	11.448 €	7,52 €	1.597.629	6,5%	12.179 €	7,62 €	3.140.518	12,4%	34.657 €	11,04 €
109.755	0,4%	663 €	6,04 €	107.598	0,4%	652 €	6,06 €	115.309	0,5%	682 €	5,91 €
4.081.240	16,7%	36.568 €	8,96 €	4.074.348	16,7%	38.654 €	9,49 €	4.093.493	16,2%	39.450 €	9,64 €
935.394	3,8%	8.242 €	8,81 €	935.327	3,8%	8.365 €	8,94 €	936.297	3,7%	8.499 €	9,08 €
<b>24.411.389</b>	<b>100,0%</b>	<b>182.296 €</b>	<b>7,47 €</b>	<b>24.407.229</b>	<b>100,0%</b>	<b>183.317 €</b>	<b>7,51 €</b>	<b>25.346.477</b>	<b>100,0%</b>	<b>175.407 €</b>	<b>6,92 €</b>

\* Vorjahreswert

## 3.2

### Qualität im SPNV

#### ABB 18 | Kosten und Zugkilometer im Jahresvergleich



Quelle: NAH.SH GmbH

Die Pünktlichkeit des SPNV hat sich im Landesdurchschnitt seit 2010 leicht verbessert. Dazu beigetragen haben beispielsweise längere Wendezeiten im Hamburger Hbf.

Allerdings kam es Anfang 2015 infolge der Betriebsaufnahme der nordbahn und Ende 2015 infolge von Infrastrukturstörungen im Raum Flensburg/Kiel – Hamburg vermehrt zu Verspätungen.

Inzwischen hat sich die Pünktlichkeit der nordbahn bei knapp 90 Prozent stabilisiert. Ferner hat die RB SH die Fahrzeugumläufe in Netz Nord angepasst, um die Übertragung von Verspätungen auf andere Linien zu verringern. (Abb. 20)

In den „weichen“ Qualitätskriterien Sauberkeit, Schadensfreiheit, Information und Service konnte sich der SPNV seit 2011 kontinuierlich verbessern. Besonders gute Noten vergaben die unabhängigen Gutachter im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems (QMS) der nordbahn und der AKN. (Abb. 19)

### ABB 19 | Qualitätsbewertung im SPNV

Sauberkeit, Schadensfreiheit, Information und Service  
Noten auf Basis des Qualitätsmanagementsystems (QMS)

Verkehrsvertrag <sup>1)</sup>	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Netz West (NOB)</b>	2,5	2,0	1,8	1,9	2,3
<b>Netz Nord Los A (RB SH)</b>	-	2,4	2,4	2,3	2,3
<b>Netz Nord Los B (NBE)</b>	-	2,2	1,7	1,7	1,7
<b>Netz Mitte Los A (RB SH)</b>	-	-	-	-	2,6
<b>Netz Mitte Los B (NBE)</b>	-	-	-	-	1,5
<b>alt: SH-Express (RB SH)</b>	3,5	2,9	2,7	2,5	-
<b>alt: Netz Mitte (RB SH)</b>	3,0	2,7	2,5	2,4	-
<b>Netz Ost (RB SH)</b>	2,6	2,8	2,8	2,5	2,4
<b>Netz Süd (AKN)</b>	2,6	2,1	2,2	2,2	1,9
<b>Mittelwert<sup>2)</sup></b>	<b>2,7</b>	<b>2,5</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>

- 1) **Netz West (NOB):** RE 6 Westerland - Hamburg-Altona, RB 62 Heide - Itzehoe **Netz Nord Los A (RB SH):** RE 72 Flensburg - Kiel, RB 73 Eckernförde - Kiel, RE 74 Husum - Kiel, RB 75 Rendsburg - Kiel, RB 64 Bad St.-Peter-Ording - Husum **Netz Nord Los B (NBE):** RB 63 Büsum - Neumünster, RB 82 Neumünster - Bad Oldesloe **Netz Mitte Los A (RB SH):** RE 7 Flensburg - Hamburg Hbf., RE 70 Kiel - Hamburg Hbf., RB 77 Kiel - Neumünster **Netz Mitte Los B (NBE):** RB 61 Itzehoe - Hamburg Hbf., RB 71 Wrist/Itzehoe - Hamburg-Altona **alt: SH-Express (RB SH):** RE Flensburg - Hamburg Hbf. **alt: Netz Mitte (RB SH):** RE Kiel - Hamburg, RB Flensburg - Neumünster, RB Neumünster - Hamburg, RB Itzehoe - Hamburg **Netz Ost (RB SH):** RE 8/RE 80 Lübeck - Hamburg Hbf., RB 81 Bad Oldesloe - Hamburg Hbf., RE 83 Kiel - Lübeck - Lüneburg, RB 84 Kiel - Lübeck, RB 85 Puttgarden - Lübeck, RB 86 Lübeck-Travemünde - Lübeck, RE 1 Hamburg Hbf. - Büchen, RB 11 Aumühle - Büchen **Netz Süd (AKN):** A1 Neumünster - Hamburg-Eidelstedt, A2 Ulzburg Süd - Norderstedt Mitte, A3 Elmshorn - Ulzburg Süd
- 2) Der Mittelwert ist anhand der Zugkilometer gewichtet.

**ABB 20** | Pünktlichkeit im SPNV in Schleswig-Holstein

Linie		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Mittelwert	
West	RE 6	Westerland - Hamburg (Altona)	88,0%	88,7%	89,4%	87,1%	90,4%	89,5%	88,8%
		Westerland - Husum (NOB)	91,3%	92,2%	90,6%	90,0%	-	-	91,0%
	RB 61	Itzehoe - Hamburg (Hbf)	91,1%	93,4%	93,7%	92,3%	92,8%	87,6%	91,8%
	RB 62	Heide - Itzehoe	94,1%	92,3%	94,6%	93,8%	95,7%	94,6%	94,2%
	RB 63	Büsum - Neumünster	98,2%	99,0%	98,2%	99,0%	98,4%	96,6%	98,2%
	RB 64	St.-Peter-Ording - Husum	-	-	98,9%	99,2%	99,4%	99,2%	99,2%
		St.-Peter-Ord. - Husum (NOB)	97,8%	97,9%	-	-	-	-	97,8%
	RB 65	Niebüll - Dagebüll	-	-	-	-	-	88,0%	88,0%
	RB 65	Tønder - Niebüll	-	-	-	-	-	99,5%	99,5%
Mitte	RE 7	Flensburg - Hamburg (Hbf)	82,7%	80,3%	82,7%	81,4%	86,3%	80,3%	82,3%
	RE 70	Kiel - Hamburg (Hbf)	81,9%	87,1%	86,3%	84,4%	86,4%	85,6%	85,3%
	RB 71	Neumünster - Hamburg (Altona)	87,6%	91,6%	93,8%	93,7%	93,5%	88,6%	91,4%
	RB 72	Flensburg - Kiel	84,4%	89,2%	92,3%	91,4%	88,3%	86,6%	88,7%
	RB 73	Eckernförde - Kiel	-	-	94,8%	94,1%	92,4%	88,3%	92,4%
		Eckernförde - Kiel (NOB)	92,7%	94,2%	-	-	-	-	93,5%
	RB 74	Husum - Kiel	-	-	95,3%	94,0%	90,2%	-	93,2%
		Husum - Kiel (NOB)	91,6%	91,8%	-	-	-	-	91,7%
	RB 75	Rendsburg - Kiel	-	-	-	-	-	87,0%	87,0%
	RB 77	Kiel - Neumünster	90,8%	93,7%	91,8%	90,6%	90,6%	90,2%	91,3%
	RB 79	Flensburg - Neumünster	91,7%	85,0%	92,3%	92,7%	92,1%	-	90,8%
		Flensburg - Neum. (RE)	72,5%	84,2%	-	-	-	-	78,3%



	Linie		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Mittelwert
Ost	RE 8	Lübeck - Hamburg (Hbf)	89,8%	89,1%	90,7%	91,7%	91,3%	91,5%	90,7%
	RE 80	Lübeck - Hamburg (Hbf)	89,8%	89,1%	90,7%	91,7%	88,5%	91,6%	90,2%
	RB 81	Bad Oldesloe - Hamburg (Hbf)	88,2%	87,7%	90,1%	94,7%	93,8%	94,0%	91,4%
	RB 82	Neumünster - Bad Oldesloe	96,6%	98,9%	98,4%	98,9%	97,9%	96,9%	97,9%
	RE 83	Kiel - Lübeck	87,7%	94,3%	93,6%	90,6%	93,4%	94,5%	92,3%
	RE 83	Lübeck - Lüneburg	90,9%	92,4%	95,9%	92,0%	92,6%	93,9%	93,0%
	RB 84	Kiel - Lübeck	90,6%	96,0%	95,3%	94,3%	96,0%	96,0%	94,7%
	RB 84	Kiel - Lübeck - Hamburg (Hbf)	79,2%	87,2%	84,3%	81,8%	81,5%	87,8%	83,6%
	RB 85	Puttgarden - Lübeck	94,9%	94,1%	92,4%	92,0%	94,0%	92,2%	93,3%
	RB 86	Travemünde - Lübeck	94,9%	98,3%	98,7%	98,2%	99,0%	97,9%	97,8%
Süd	RE 1	Hamburg (Hbf) - Büchen	91,0%	90,6%	93,3%	94,2%	93,2%	93,3%	92,6%
	RE 1	Hamburg (Hbf) - Schwerin	77,9%	78,5%	81,0%	75,7%	80,0%	79,0%	78,7%
	RB 11	Aumühle - Büchen	91,0%	90,6%	93,3%	94,2%	98,0%	96,8%	94,0%
	RE 4	Lübeck - Bad Kleinen	92,2%	95,3%	95,0%	92,9%	94,6%	93,9%	94,0%
	A 1	Neumünster - Eidelstedt	97,4%	99,4%	98,6%	98,1%	98,7%	98,2%	98,4%
	A 2	Ulzburg Süd - Norderstedt	-	-	99,3%	99,1%	99,2%	98,6%	99,1%
	A 3	Elmshorn - Ulzburg Süd	99,5%	99,5%	99,3%	99,0%	99,0%	98,9%	99,2%
	<b>Mittelwert<sup>1)</sup></b>		<b>90,0%</b>	<b>91,4%</b>	<b>92,7%</b>	<b>91,8%</b>	<b>92,4%</b>	<b>90,6%</b>	<b>91,5%</b>

1) Gewichtet anhand der Zugkilometer

### 3.3

#### Umsatz im SH-Tarif

Seit dem Jahr 2005 gilt der landesweite Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) in Bussen und Nahverkehrszügen in Schleswig-Holstein und nach Hamburg. Zunächst gab es für Busbinnenverkehr innerhalb einzelner Kreise weiterhin Verkehrsgemeinschaftstarife, die nach und nach durch den SH-Tarif abgelöst wurden. Der Kreis Dithmarschen wendet seit 2008, die Kreise Steinburg und Nordfriesland wenden seit 2009 anschließend den SH-Tarif an.

Mit der Region Lübeck (ehemals TGL) wurde im August 2011 die vorletzte Region vollständig in den SH-Tarif integriert. Somit verbleibt noch die Verkehrsgemeinschaft Schleswig-Flensburg-Flensburg (VGSF) mit einem eigenen Busbinnentarif.

Der Umsatz des SH-Tarifs stabilisiert sich. Seit 2013 gibt es im SH-Tarif mit dem NAH.SH-Firmenabo ein neues Produkt für Pendler.

Neue Vertriebswege wie das Online-ticket (seit 2012) und demnächst auch das mobile Ticket über das Smartphone tragen den Wünschen der Kunden nach modernen Vertriebswegen Rechnung. Das mobile Ticket wird in die NAH.SH-App integriert.

**ABB 21** | Umsatzentwicklung im SH-Tarif in €

	2012	2013	2014
Einzelfahrt	47.895.342	48.888.856	49.958.190
Einzelfahrt BC	12.074.614	12.731.046	13.154.849
Einzelfahrt SHC	1.973.025	1.890.156	1.911.399
Tageskarten	5.371.905	5.797.282	5.722.672
Kleingruppenkarten	6.592.240	6.804.565	6.626.193
Gruppenkarten	1.092.829	1.087.809	1.075.335
Mehrfahrtenkarten	7.701.000	7.462.469	6.952.669
Wochenkarten, allgemein	3.142.202	3.081.720	3.040.930
Wochenkarten, Schüler	3.469.079	2.582.226	4.880.270
Monatskarten, allgemein	19.576.513	19.748.954	19.624.710
Monatskarten, Schüler	24.444.126	25.428.470	22.528.075
Abokarten, allgemein	27.246.631	29.333.196	30.719.736
Abokarten, Schüler	8.926.279	9.414.853	9.324.622
sonstige	2.326.021	2.474.255	2.493.196
<b>Summe</b>	<b>171.831.805</b>	<b>176.725.856</b>	<b>178.012.845</b>

Quelle: NSH GmbH

## Abbildungsverzeichnis

- ABB 1 Fernverkehrslinien in SH 2016
- ABB 2 Bahnlinien in SH
- ABB 3 Verkehrsnachfrage im SPNV 2014
- ABB 4 Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV
- ABB 5 Ein- und Aussteiger im SPNV 2014
- ABB 6 Veränderung der Ein- und Aussteigerzahlen im SPNV
- ABB 7 Entwicklung Personenkilometer in SH
- ABB 8 Vergleich Personen- und Zugkilometer in SH
- ABB 9 Generelle Nutzung des Nahverkehrs
- ABB 10 Verkehrsmittelwahl an einem Tag
- ABB 11 Zufriedenheit mit dem Bahnverkehr in SH
- ABB 12 Zufriedenheit mit dem Busverkehr in SH
- ABB 13 Stationen in Schleswig-Holstein
- ABB 14 Maßnahmen an Bahnstationen in SH in den Jahren 2013-2015
- ABB 15 Ausgewählte Infrastrukturmaßnahmen im SPNV
- ABB 16 Zugkilometer in SH
- ABB 17 Zugkilometer und Abgeltung im SPNV in Schleswig-Holstein
- ABB 18 Kosten und Zugkilometer im Jahresvergleich
- ABB 19 Qualitätsbewertung im SPNV
- ABB 20 Pünktlichkeit im SPNV in SH
- ABB 21 Umsatzentwicklung im SH-Tarif in €

