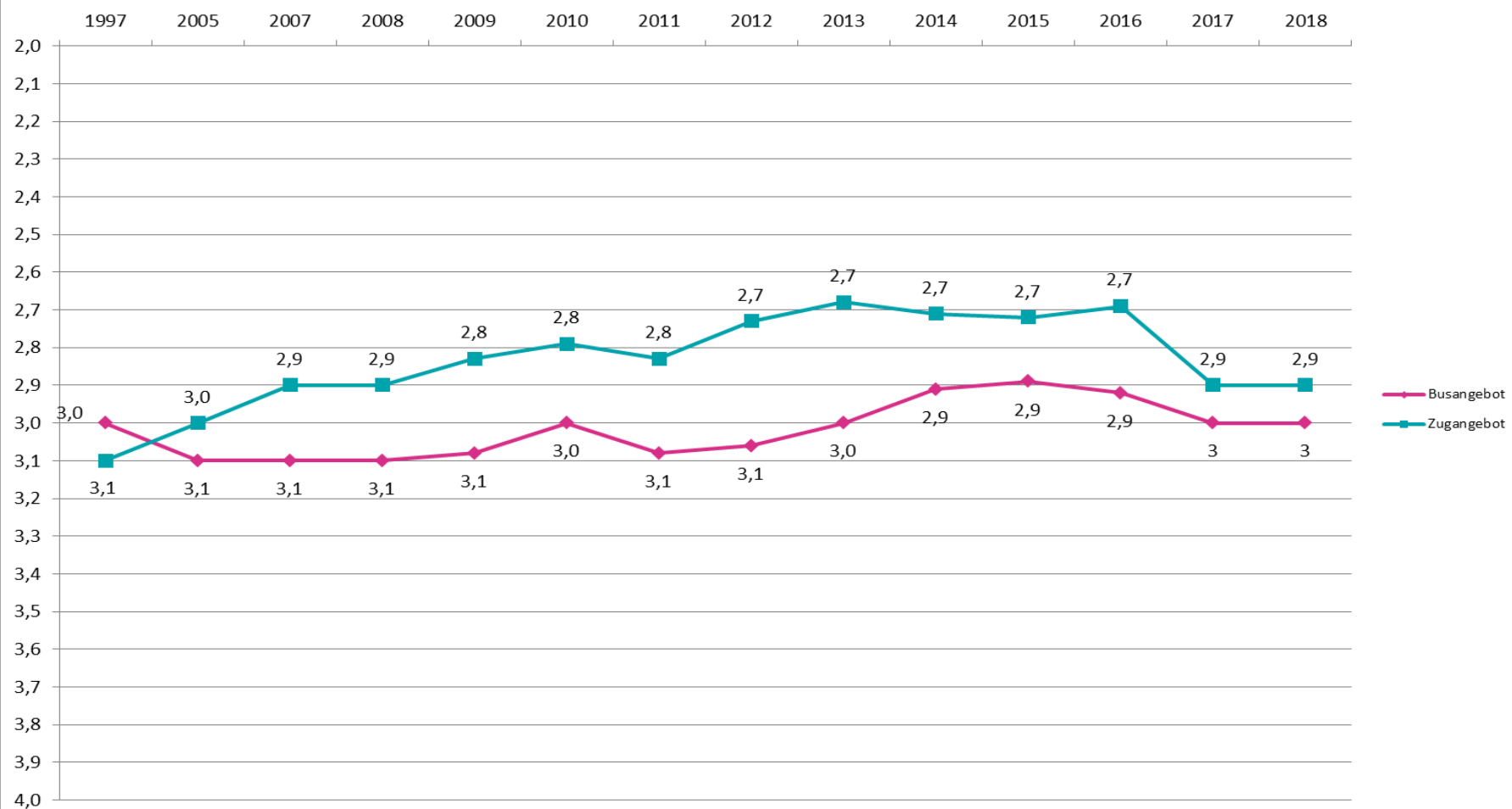


Zufriedenheit mit Bus- und Zugangebot - Jahre

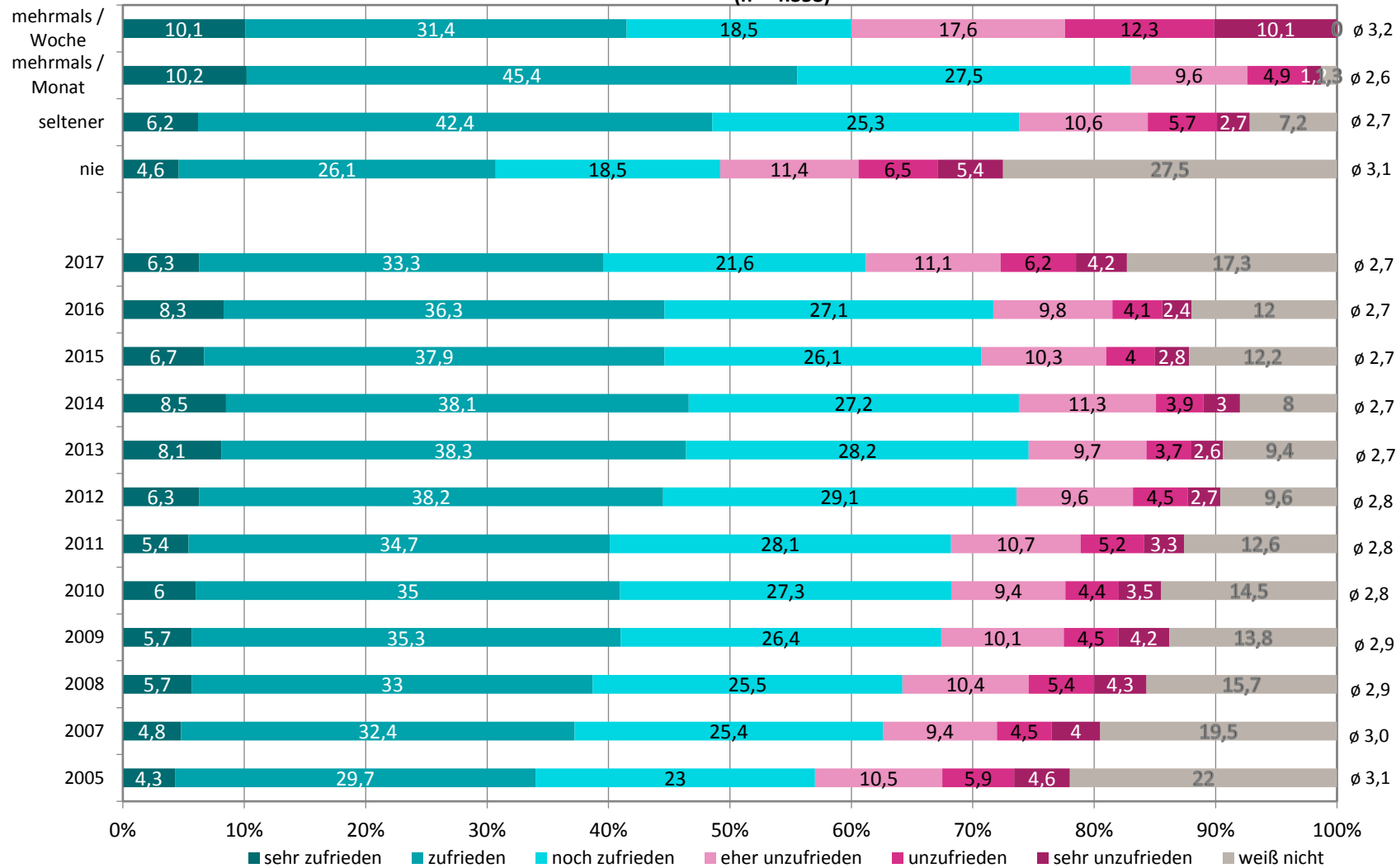
(1 = sehr zufrieden, 6 = sehr unzufrieden)

vorläufig



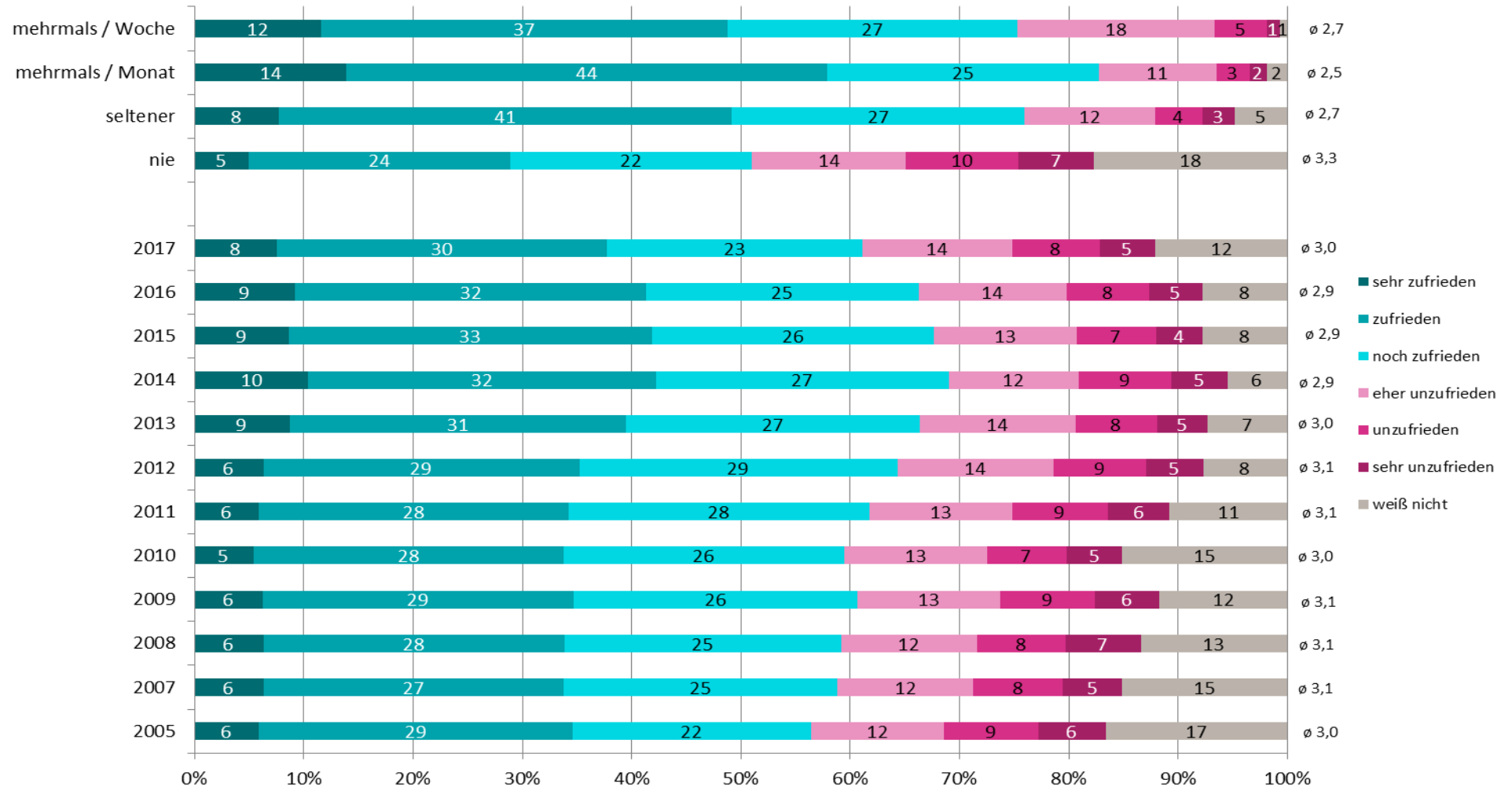
Zufriedenheit SPNV-Angebot generell 2017 - nach Nutzung

(n = 4.358)

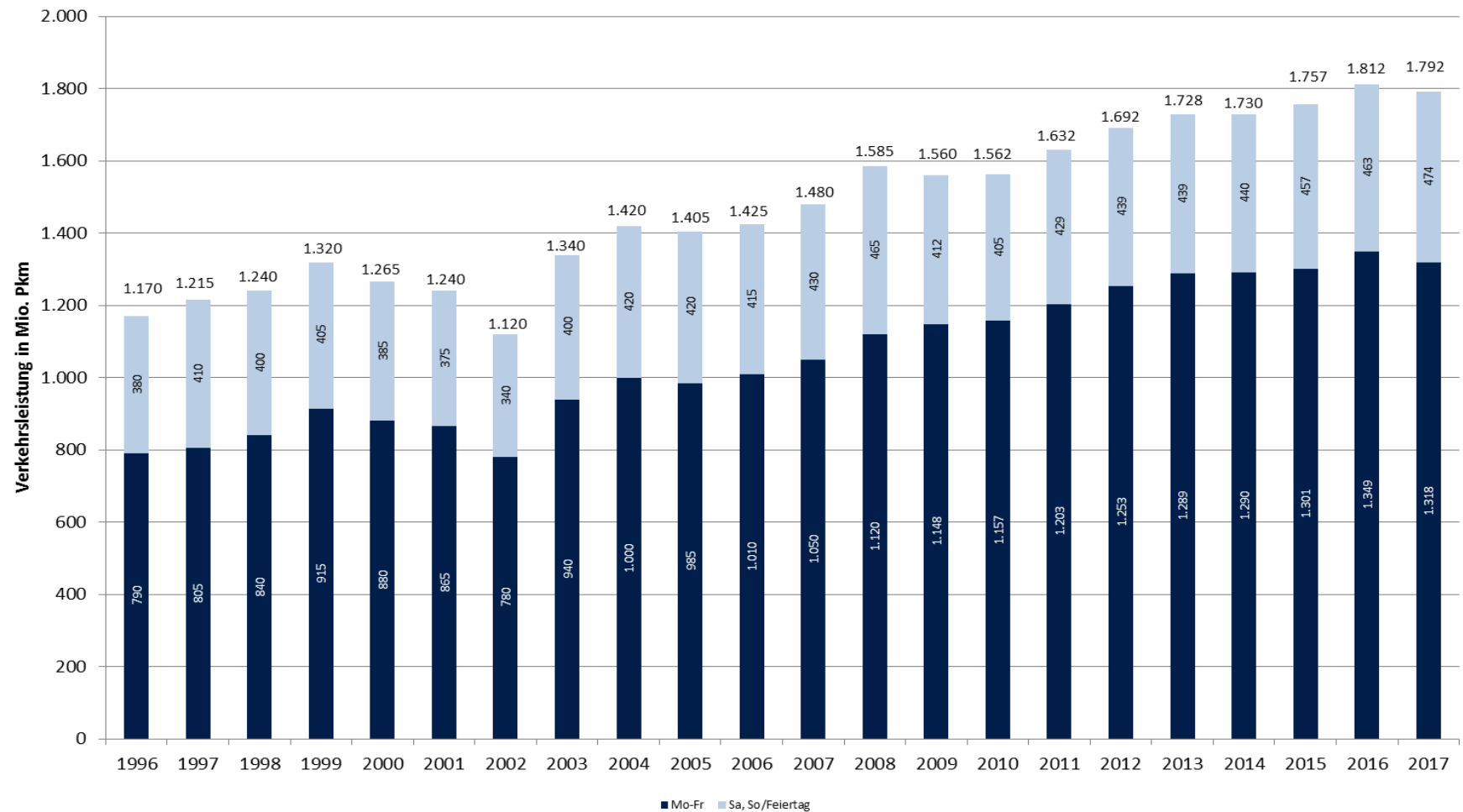


Zufriedenheit Busangebot generell 2017 - nach Nutzung

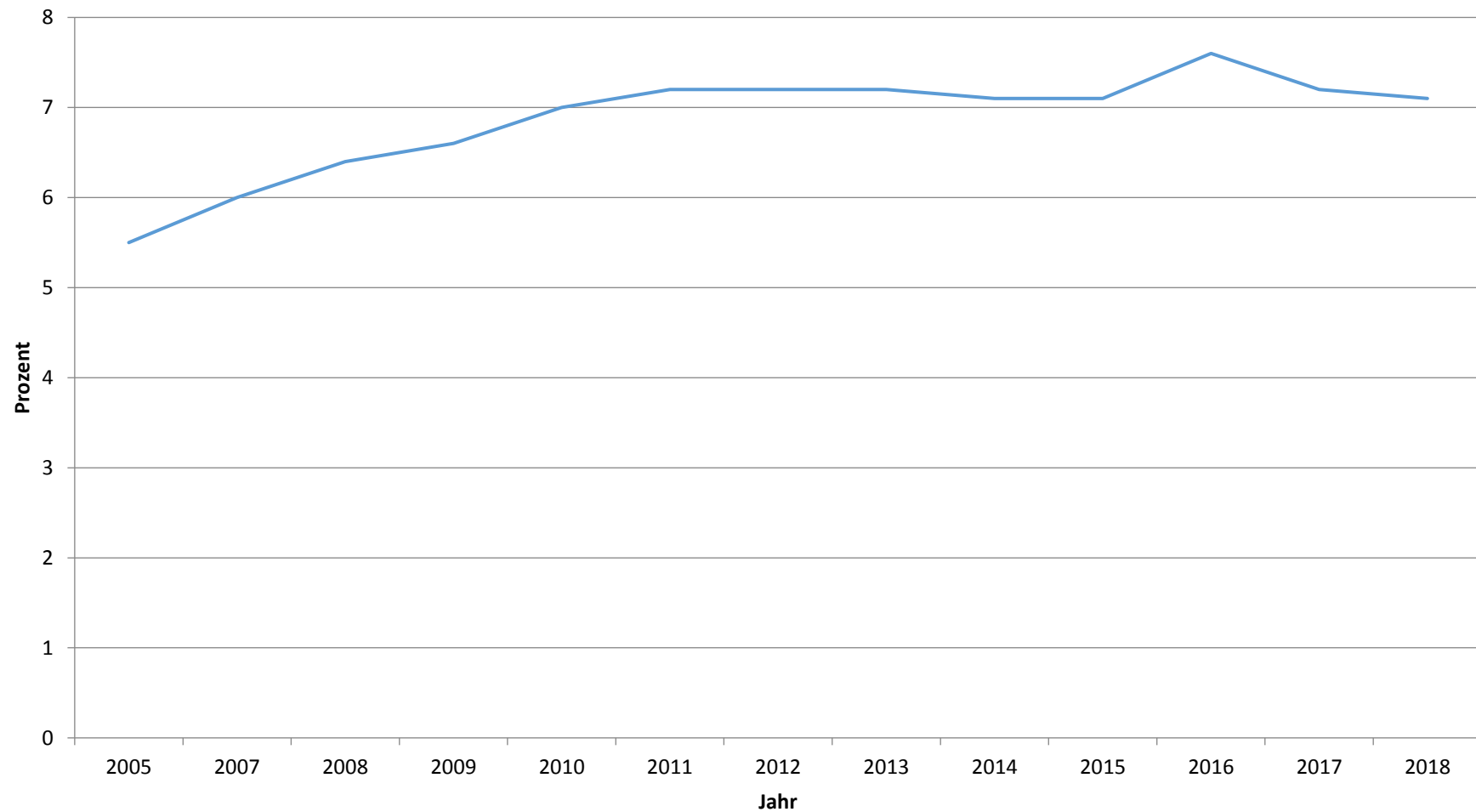
(n=4.360)

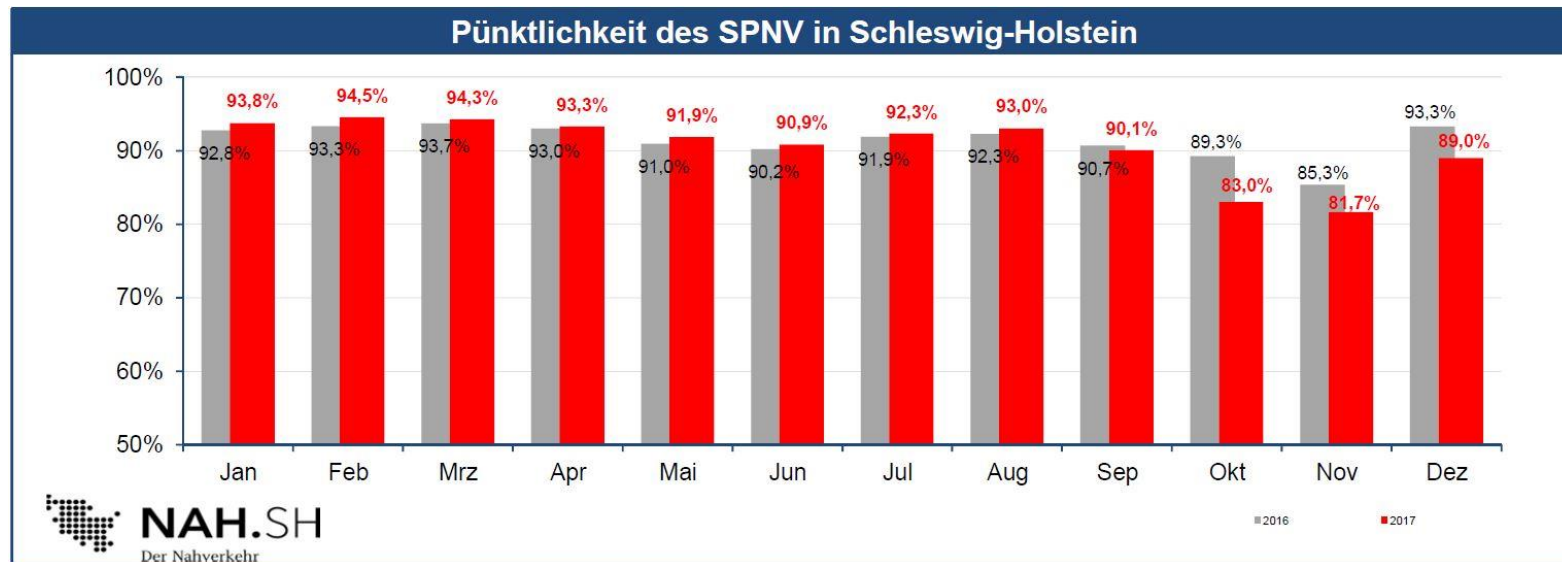


Entwicklung Personenkilometer in Schleswig-Holstein

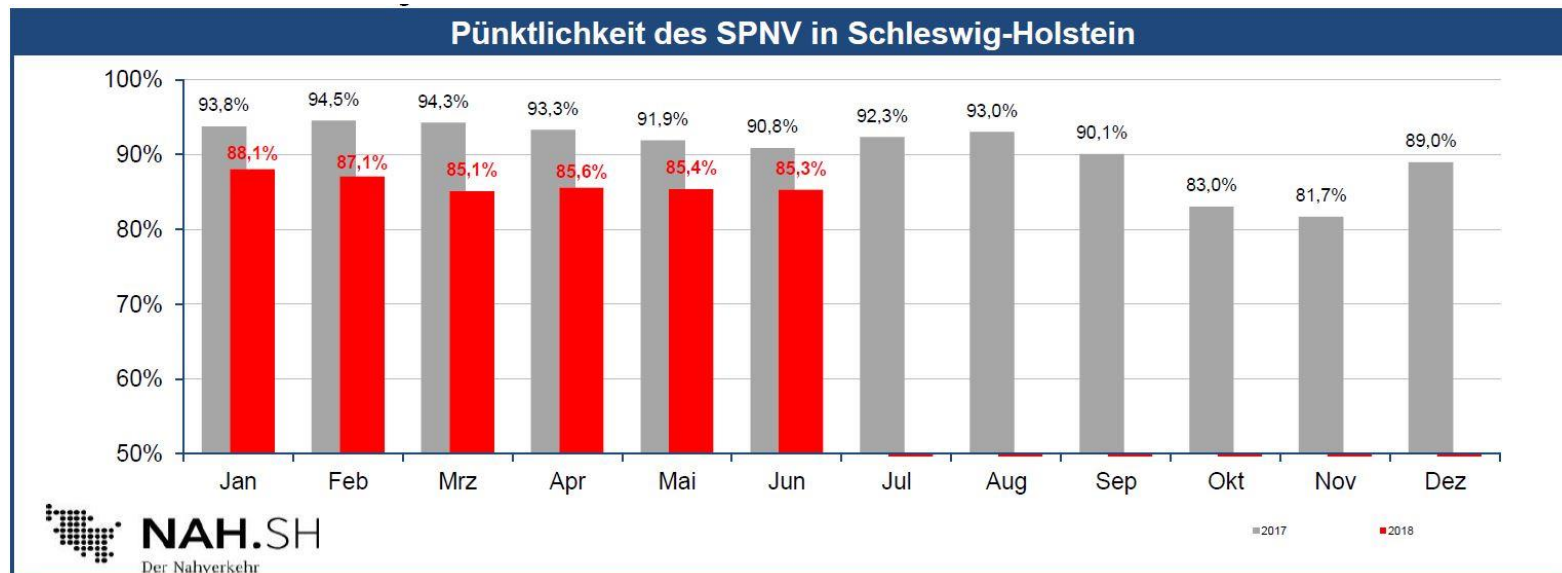


Modal Split: Entwicklung ÖPNV-Anteil in Schleswig-Holstein (in %)



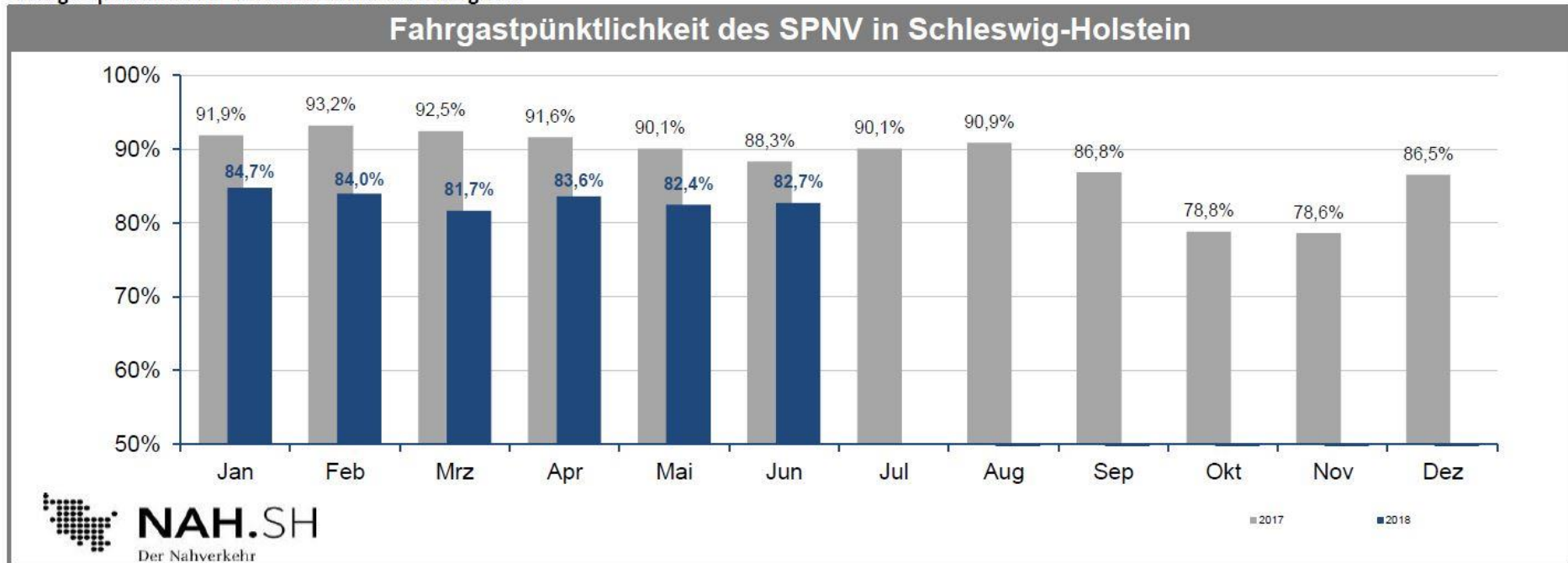


Jahrespünktlichkeit 2017 im Durchschnitt: 90,6 Prozent | Jahrespünktlichkeit 2016 im Durchschnitt: 91,4 Prozent



Durchschnittliche Pünktlichkeit im 1. Halbjahr 2018: 86,1 Prozent

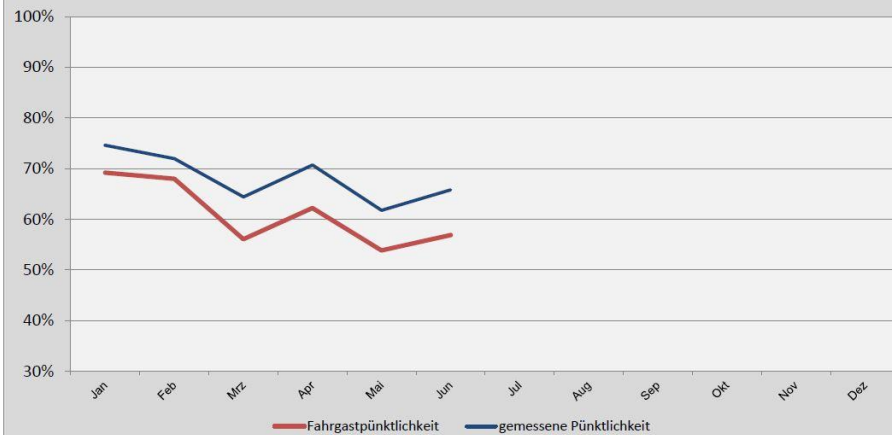
Fahrgastpünktlichkeit Gesamtnetz im Jahresvergleich



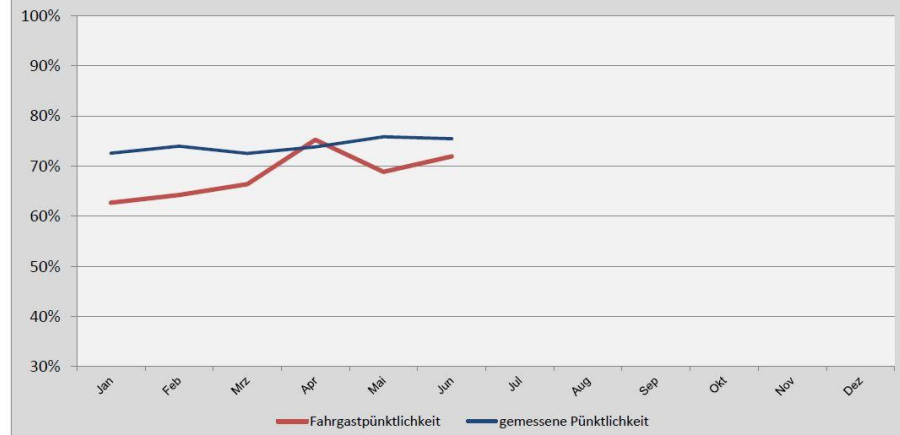
Gemessene Pünktlichkeit: Züge übermitteln bei jeder Fahrt an bestimmten Messpunkten Daten, die zeigen, zu welcher Zeit ein Zug welchen Punkt passiert hat. Aus diesen Daten errechnet sich die durchschnittliche Pünktlichkeit je Monat und Linie.

Fahrgastpünktlichkeit: Zusätzlich zu den gemessenen Daten wird berücksichtigt, wie viele Fahrgäste an den einzelnen Stationen aussteigen. Ein Beispiel: Hat ein Zug der Linie RE 7 zwischen Flensburg und Neumünster Verspätung, wirkt sich das nicht so gravierend aus, weil auf diesem Abschnitt vergleichsweise wenige Fahrgäste aussteigen. Anders sieht es auf dem stark frequentierten Streckenabschnitt Neumünster – Hamburg aus, weil viele Pendler nach Hamburg fahren. Eine Verspätung betrifft hier deutlich mehr Pendler. Die Zahl der von Verspätungen betroffenen Aussteiger wird deshalb bei dieser Auswertung in Bezug zur Pünktlichkeit gesetzt.

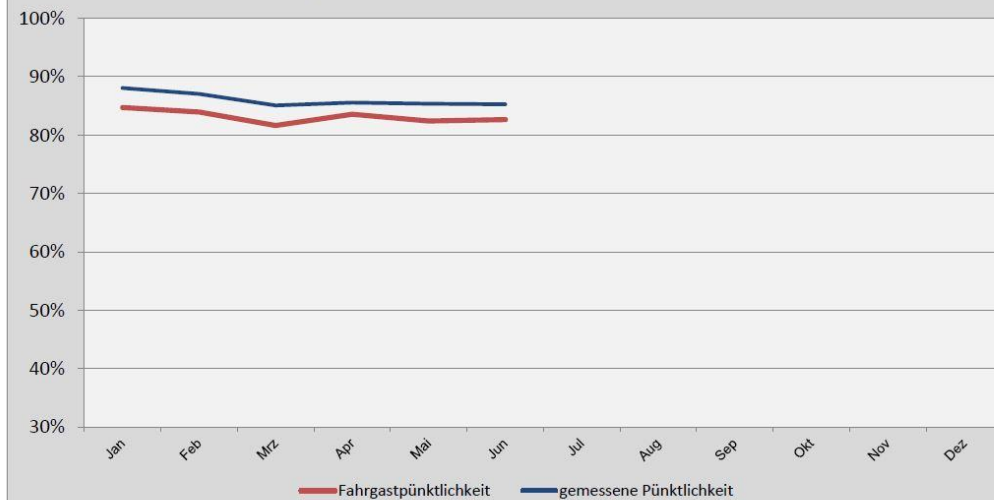
RE 6 Westerland - Hamburg-Altona
Vergleich Fahrgastpünktlichkeit zu gemessener Pünktlichkeit



RE 7 Flensburg - Hamburg (Hbf)
Vergleich Fahrgastpünktlichkeit zu gemessener Pünktlichkeit



Gesamtnetz SH
Vergleich Fahrgastpünktlichkeit zu gemessener Pünktlichkeit



Entwicklung der Nachfrage auf verschiedenen Strecken – sortiert nach Querschnittsbesetzung

Strecke	Fahrgäste 2017 (Querschnittsbesetzung)	Veränderung ggü. 2016	Veränderung ggü. 2010
Tondern – Niebüll	180	0%	29%
Barmstedt – Henstedt-Ulzburg	500	9%	35%
Puttgarden – Neustadt	530	33%	152%
Rendsburg – Kiel	2.080	3%	19%
Neustadt – Bad Schwartau	2.090	-7%	26%
Flensburg – Jübek	2.480	14%	32%
HL-Travemünde – Lübeck	2.670	24%	53%
Jübek – Schleswig	3.500	9%	21%
Rendsburg – Neumünster	4.050	19%	28%
Schleswig – Rendsburg	4.130	12%	19%
Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte	5.730	1%	14%
Bad Schwartau – Lübeck	6.570	5%	14%
Ulzburg Süd – HH -Eidelstedt	6.720	-2%	19%
Kiel – Neumünster	6.960	-12%	-13%
Hamburg – Aumühle	7.360	-2%	20%
Lübeck Hbf – Bad Oldesloe	12.900	10%	15%
Bad Oldesloe – Ahrensburg	19.940	7%	23%
Elmshorn – Tornesch	27.940	0%	18%
Ahrensburg – Hamburg	28.630	-3%	10%
Pinneberg – Hamburg	30.490	-3%	31%
Tornesch – Pinneberg	30.940	0%	22%
Westerland - Niebüll	7.730	-2%	7%

Aufgeführt sind, mit Ausnahme des Abschnitts Westerland – Niebüll, die Strecken, auf denen es im Vergleich zum Jahr 2010 mindestens 10 Prozent Veränderung bei der Nachfrageentwicklung gab.

Entwicklung der Nachfrage auf verschiedenen Strecken – sortiert nach Veränderung im Vergleich zum Jahr 2010

Strecke	Fahrgäste 2017 (Querschnittsbesetzung)	Veränderung ggü. 2016	Veränderung ggü. 2010
Kiel – Neumünster	6.960	-12%	-13%
Ahrensburg – Hamburg	28.630		10%
Ulzburg Süd – Norderstedt Mitte	5.730		14%
Bad Schwartau – Lübeck	6.570		14%
Lübeck Hbf – Bad Oldesloe	12.900	10%	15%
Elmshorn – Tornesch	27.940		18%
Rendsburg – Kiel	2.080		19%
Schleswig – Rendsburg	4.130	12%	19%
Ulzburg Süd – HH-Eidelstedt	6.720		19%
Hamburg – Aumühle	7.360		20%
Jübek – Schleswig	3.500		21%
Tornesch – Pinneberg	30.940		22%
Bad Oldesloe – Ahrensburg	19.940		23%
Neustadt – Bad Schwartau	2.090		26%
Rendsburg – Neumünster	4.050	19%	28%
Tondern – Niebüll	180	0%	29%
Pinneberg – Hamburg	30.490		31%
Flensburg – Jübek	2.480	14%	32%
Barmstedt – Henstedt-Ulzburg	500		35%
HL-Travemünde – Lübeck	2.670	24%	53%
Puttgarden – Neustadt	530	33%	152%

Aufgeführt sind die Strecken, auf denen es im Vergleich zum Jahr 2010 mindestens 10 Prozent Veränderung bei der Nachfrageentwicklung gab.