



Bald WLAN in ersten Bahnnetzen

In Schleswig-Holstein sind bald die ersten Züge mit WLAN unterwegs. Die NAH.SH GmbH hat DB Regio damit beauftragt, die Fahrzeuge sukzessive umzurüsten. Ab August sollen dann erste Züge mit WLAN-Ausstat-

wirkungen auf den Betrieb möglichst gering zu halten. Bis Anfang 2019 sollen die Arbeiten an allen Fahrzeugen abgeschlossen sein. Ein WLAN-Testzug war bereits seit Sommer 2017 unterwegs.



tung unterwegs sein. Die Kosten für die Umrüstung in Höhe von rund 2,7 Millionen Euro teilen sich das Land Schleswig-Holstein und DB Regio. Die Betriebskosten trägt das Land. 83 Doppelstockwagen und 41 Triebwagen vom Typ LINT sollen die technische Ausstattung erhalten. Die Umrüstung der Fahrzeuge erfolgt einzeln nacheinander, um die Aus-

Die WLAN-Züge sind dann in den Bahnnetzen Nord und Ost unterwegs. Das Bahnnetz Nord umfasst die Linien RB 64 Bad St. Peter-Ording – Husum, RE 72 / RB 73 Flensburg – Eckernförde – Kiel, RE 74 / RB 75 Husum – Rendsburg – Kiel und RB 76 Kiel Hbf – Kiel-Oppendorf. Zum Bahnnetz Ost gehören die Linien RE 8 / RE 80 Lübeck Hbf – Ahrensburg – Hamburg Hbf, RB

81 Bad Oldesloe – Hamburg Hbf, RE 83 / RB 84 Kiel – Lübeck Hbf – Lüneburg, RB 85 Puttgarden – Lübeck Hbf und RB 86 Lübeck-Travemünde Strand – Lübeck Hbf.

Die umgerüsteten Züge sind durch ein Symbol auf den Türen gekennzeichnet. Die Nutzung des WLANs ist für die Fahrgäste kostenlos: Einfach das Netzwerk mit dem Namen „WI-FI@DB“ suchen, einwählen und die Nutzungsbedingungen akzeptieren. Nach der Bestätigung können die Fahrgäste direkt lossurfen. Je Fahrt kann jeder Nutzer maximal 100 MB Datenvolumen nutzen.

Die NAH.SH und DB Regio sprechen gegenwärtig auch über eine WLAN-Ausrüstung des Bahnnetzes Mitte auf den Linien RE 7 Flensburg/Kiel – Hamburg und RE 70 Kiel – Hamburg. Außerdem stehen Gespräche mit der Nordbahn und NEG zum WLAN-Ausbau an. Im Bahnnetz West wird auf den Linien RE 6 Westerland – Hamburg-Altona und RB 62 Heide – Itzehoe die WLAN-Ausstattung der Züge geplant.

Info: Claudia Kolbeck,
NAH.SH GmbH

Innovative Antriebstechnik: Angebotsphase startet

Bei der Suche nach innovativer Antriebstechnik für den Nahverkehr geht es voran, die Ausschreibung erreicht die nächste Phase: Ende August wird die NAH.SH GmbH die potenziellen Bieter zu letztverbindlichen Angeboten aufrufen. Von März bis Mai erhielten die Mitglieder des Wirtschafts- und Finanzausschusses im Landtag in mehreren vertraulichen Sitzungen detaillierte Informationen zum Vergabeverfahren. Die neuen umweltfreundlichen Fahrzeuge sollen sukzessive auf nicht-

elektrifizierten Strecken des Bahnnetzes Ost in den Betrieb gehen. Geplant ist das ab Dezember 2022. Es soll eine zweijährige Übergangsphase geben, in der auch eine Transferflotte mit Dieselfahrzeugen zum Einsatz kommen soll. Mögliche Startschwierigkeiten mit der neuen Technologie sollen so aufgefangen werden. In Kürze soll außerdem die Ausschreibung für die Finanzierung und Vorhaltung der Fahrzeuge starten. Der Finanzierer soll die Fahrzeuge vom Hersteller kaufen,

über 30 Jahre vorhalten und an die Verkehrsunternehmen vermieten. Die Verfahren sollen hintereinander abgeschlossen werden: Zuerst wird das Fahrzeug, dann der Finanzierer ausgewählt. Die Verkehrsleistung soll im Anschluss an die Verfahren vergeben werden. Die Bereitstellung der Transferflotte für die Fahrplanyahre 2023 und 2024 wird vsl. 2019 ebenfalls ausgeschrieben.

Info: Esther van Engelshoven,
NAH.SH GmbH

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Nahverkehrsnutzer in Schleswig-Holstein brauchen immer noch viel Geduld. Die Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitswerte erholen sich langsam. Allerdings sorgen vor allem Infrastrukturprobleme im Moment noch auf vielen Linien für Probleme.

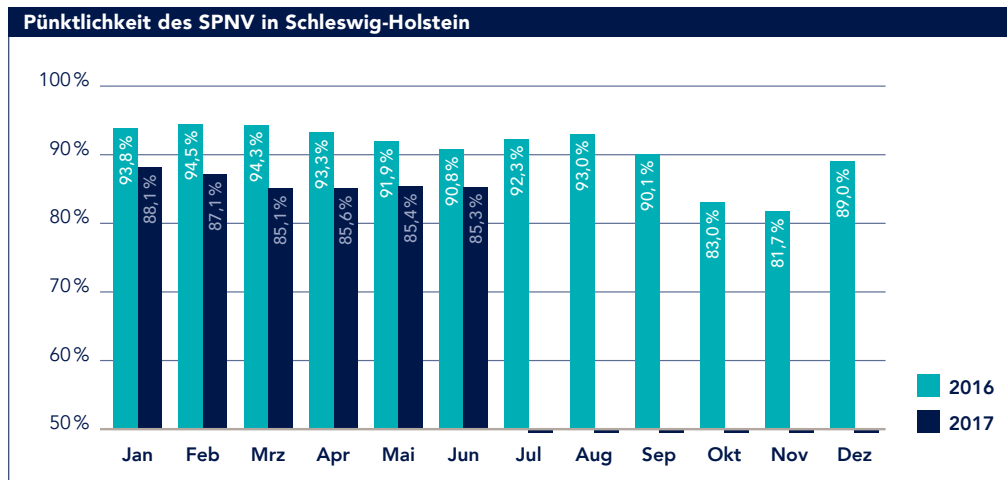
Es gibt aber auch gute Nachrichten für den Nahverkehr: 124 Züge werden ab dem Sommer Schritt für Schritt technisch umgerüstet. In zwei Bahnnetzen können die Fahrgäste dann kostenlos WLAN nutzen. Weitere Strecken sollen bald folgen. Wir können also einen großen Schritt nach vorn machen und einen wichtigen Anreiz setzen, damit die Fahrgäste der Bahn treu bleiben und sie wieder lieber nutzen. Unsere Nutzer erwarten zu Recht, dass der Nahverkehr sich technisch weiterentwickelt.

Bei der Suche nach innovativer Antriebstechnik geht es ebenfalls voran. Nach vielen Gesprächen mit potenziellen Bietern zu verschiedenen technischen Ansätzen geht es nun in die Angebotsphase. An mehreren Orten im Land entstehen außerdem spannende kleinere Projekte zu Rufbussen und neuen Mobilitätskonzepten. Wir begleiten sie mit großem Interesse. Und wir arbeiten weiter daran, den Nahverkehr – vor allem dort, wo es Qualitätsprobleme gibt – Stück für Stück zu verbessern.

Kommen Sie gut an.

Ihr Bernhard Wewers

Züge in Bahnnetzen Mitte und West fahren weiter unpünktlich



Die Pünktlichkeit im Bahnverkehr in Schleswig-Holstein bleibt weiterhin deutlich unter dem Vorjahresniveau. Auch im Mai und im Juni gab es vor allem auf den Linien RE 6

Westerland – Hamburg-Altona, RE 7 Flensburg/Kiel – Hamburg und RE 70 Kiel – Hamburg besonders häufig Verspätungen. Auf Strecken wie Kiel – Lübeck – Lüneburg

fuhren die Züge dagegen vergleichsweise pünktlich.

Die Zuverlässigkeit im SPNV ist im April auf 95,9 % gesunken, blieb aber auch in den übrigen Monaten mit

circa 98 % unter dem Vorjahresniveau. Im Mai stieg der Wert auf 97,9 %, es gab Zugaussfälle und Ersatzverkehr vor allem auf den Strecken Westerland – Hamburg-Altona (Linie RE 6), Flensburg – Kiel (Linie RE 72), Büsum – Neumünster (Linie RB 83), Bad St. Peter-Ording – Husum (RB 64) und Kiel – Opendorf (RB 76). Auf den übrigen Strecken gab es eine Zuverlässigkeit von 99 bis 100 %. Die unabhängige Qualitätsbewertung wird gerade weiterentwickelt. Daher sind die neuen QMS-Werte von 2018 noch vorläufig und nicht mit den bisherigen vergleichbar. Bereits jetzt sind jedoch kontinuierliche Verbesserungen im Netz West messbar. Der gegenteilige Trend lässt sich beim Los A vom Netz Mitte beobachten.

Info: Jan Glienicke, NAH.SH GmbH

Wie Verkehrsverträge im Bahnverkehr funktionieren



Die NAH.SH GmbH plant im Auftrag des Landes den Schienenpersonennahverkehr. Welches Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf welchen Bahnstrecken unterwegs ist, wird in der Regel über europaweite Ausschreibungen ermittelt. Bei diesen Verfahren spielt natürlich auch die Wirtschaftlichkeit eine Rolle: Durchschnittlich werden etwa 50 Prozent der Gesamtkosten des SPNV durch Erlöse gedeckt, den Rest finanziert das Land. Ziel der Ausschreibungen der Verkehre ist auch der Wettbewerb, in dem die EVU versuchen, ihre Kosten zu senken, um zu gewinnen. Damit es trotzdem eine hohe Qualität im Bahnverkehr gibt, definiert die NAH.SH GmbH in den Verkehrs-

verträgen hohe Qualitätsstandards und kontrolliert, ob diese auch eingehalten werden.

Für Verkehrsunternehmen lohnt es sich tendenziell, an der Qualität zu sparen. Dazu ein fiktives Beispiel: Angenommen, ein EVU kann die Kosten zu Lasten der Qualität um zehn Prozent reduzieren, und angenommen, dies führt zu Erlösrückgängen in Höhe von zehn Prozent, weil weniger Menschen mit der Bahn fahren. Bei Kosten von beispielsweise 20 Millionen Euro und Erlösen von 10 Millionen Euro sinken somit die Kosten um zehn Prozent, also um zwei Millionen Euro, und die Erlöse sinken um zehn Prozent, also um eine Million Euro. Das Unternehmen spart also letztlich

eine Million Euro. Damit es sich für die Verkehrsunternehmen trotzdem lohnt, in Qualität zu investieren, hat die NAH.SH GmbH in den Verkehrsverträgen ein Anreizsystem verankert. Bei Zugaussfällen kürzt die NAH.SH GmbH die Abgeltung. Geld behält sie auch ein, wenn die Züge nicht die vereinbarten Sitzplatzkapazitäten haben. In den Verkehrsverträgen sind außerdem Pünktlichkeitsziele festgelegt. Wenn diese nicht eingehalten werden, zahlt das EVU Maluszahungen. Die Zahlungen steigen bei schlechten Pünktlichkeitswerten quadratisch. Die übrigen „weichen“ Qualitätskriterien, etwa zur Sauberkeit, Schadensfreiheit und zum Service, werden in einem Qualitätsmanagementsystem (QMS) durch einen unabhängigen Gutachter überprüft. Auch Fahrgäste werden befragt. Das QMS beinhaltet Zielwerte. Abweichungen von diesen Werten führen ebenfalls zu Maluszahungen und (teilweise) bei guter Leistung zu Bonuszahlungen. Das Geld aus den Maluszahungen nutzt die NAH.SH GmbH zum Beispiel für Angebotsausweitungen im Nahverkehr.

Info: Jan Glienicke, NAH.SH GmbH

Land beschleunigt Planungen

Das Land Schleswig-Holstein startet ein Programm für die „Planungsbeschleunigung Schiene“. Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) möchte damit erreichen, dass die Planung von Ausbauprojekten im SPNV schneller vorangeht. Für das Programm ist ein Zeitraum von 2018 bis 2022 vorgesehen.

Für die Umsetzung stellt das Land Schleswig-Holstein im Landeshaushalt ein Budget von zehn Millionen Euro für fünf Jahre zur Verfügung, um Gutachten zu beauftragen und in der NAH.SH GmbH zusätzliches Personal einzustellen. Zu den Projekten, die das Land mit dem neuen Programm voranbringen möchte, gehören die Planung einer vierten Bahnsteigkante in Elmshorn, der zwei gleisige Ausbau der Bahnstrecke Niebüll – Klanxbüll, die Elektrifizierung der Strecke Itzehoe – Brunsbüttel, die ein Industriegebiet und den Hafen besser anbinden würde, und weitere Maßnahmen.

Info: Christian Sörensen, Verkehrsministerium

Hintergrund: Was bringt der zweigleisige Ausbau der Strecke Niebüll – Westerland?

Die Bahnstrecke Niebüll – Westerland ist teilweise eingleisig. In der Regel sind heute vier Züge pro Stunde und Richtung auf dem Abschnitt unterwegs. Der etwa 17 Kilometer lange Abschnitt zwischen Morsum und Klanxbüll ist zweigleisig ausgebaut. Seit dem Jahr 2002 funktioniert der Betriebsablauf in den Bahnhöfen Klanxbüll, Morsum und Keitum durch den Bau von neuen Außenbahnsteigen besser. Davor mussten Reisende die Betriebsgleise queren, um ihren Zug zu erreichen – das führte zu Behinderungen.

In den vergangenen Jahren wurden dann noch die Kreuzungsbahnhöfe Lehnshallig und Keitum so umgebaut, dass Züge gleichzeitig einfahren können. Unter „normalen“ Betriebsbedingungen wäre diese Infrastruktur möglicherweise noch ausreichend für einen stabilen Betrieb zwischen dem Festland und der Insel. Doch die Realität sieht anders aus. Der Bahnbetrieb zwischen Niebüll und Westerland ist

extrem komplex. Störungen sind an der Tagesordnung: IC-Züge haben regelmäßig Verspätungen, bei den Autozügen kann es Verzögerungen oder Zwischenfälle bei der Verladung geben und auch im Nahverkehr kommt es – etwa bei einem hohen Reiseaufkommen – zu Problemen. Auch ohne Probleme bei Fahrzeugen oder an der Gleisinfrastruktur ist die Infrastruktur zwischen Niebüll und Westerland nicht robust genug, um Verspätungen abzufangen. Außerdem sind mittlerweile nicht mehr alle gewünschten Fahrten möglich. Möglich sind heute in der Grundstruktur zwei Autozüge und zwei Personenzüge (Fern- oder Nahverkehr) pro Stunde. Mehrmals am Tag führt das heute dazu, dass der Nahverkehr dem Fernverkehr weichen muss. Nahverkehrskunden haben dadurch zum Beispiel keine Fahrtmöglichkeit um kurz vor 16 Uhr von der Insel aufs Festland. Mittlerweile ist es Konsens aller Beteiligten: Ein zweigleisiger Ausbau

mindestens des Streckenabschnittes zwischen Niebüll und Klanxbüll ist notwendig. Dann wären 30 der 39 Kilometer zwischen Niebüll und Westerland doppelgleisig befahrbar. In der Folge könnten Kreuzungsaufenthalte deutlich reduziert und die heutige Trassenkonkurrenz zwischen Fern-, Nah- und Autozugverkehr aufgelöst werden. Verspätungen hätten deutlich geringere Einflüsse auf den restlichen Betrieb als heute. Es ist Wunsch der NAH.SH, die Strecke so auszubauen, dass Systemtrassen im Nahverkehr mit einer Fahrzeit Niebüll – Westerland von unter 30 Minuten realisierbar wären. Hierfür müsste die heute bereits auf dem Hindenburgdamm mögliche Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf die restlichen Abschnitte übertragen werden. Das Land Schleswig-Holstein hat die NAH.SH beauftragt, die Vorplanung für den zweigleisigen Ausbau auf den Weg zu bringen.

Info: Jochen Schulz, NAH.SH GmbH

Netz West: kein Catering mehr

Das Cateringangebot im Bahnnetz West (Hamburg-Altona – Westerland (Sylt)) endet zum 30. September. Die Nord-Ostsee-Bahn, die bis zum Dezember 2016 den Regionalverkehr auf der Marschbahn betrieb, hatte eine Vereinbarung mit dem heutigen Catering-Dienstleister abgeschlossen. Diese Vereinbarung führte DB Regio nach dem Betreiberwechsel Ende Dezember zunächst fort. Das Catering war eine Option im Verkehrsvertrag und die Finanzierung kam überwiegend vom Land. NAH.SH und DB Regio haben dann – wie das Vergaberecht es vorsieht – die Cateringleistungen für die Bahnlinien RE 6 Westerland (Sylt) – Hamburg-Altona und RE 7 / RE 70 Flensburg/Kiel – Hamburg ausgeschrieben. Es beteiligten sich jedoch nur zwei Bieter an dem Verfahren und keines der Angebote war wirtschaftlich. Somit endet der jetzige Vertrag fristgerecht.

Info: Dennis Fiedel, NAH.SH GmbH

Zweites Gleis für Fehmarn-Burg

Während der Bauarbeiten zur FBQ-Schienanbindung durch die Deutsche Bahn AG wird der Bahnhof Burg zu einem grenzüberschreitenden Nahverkehrsknoten ausgebaut. Der Bahnhof Fehmarn-Burg schreibt eine kleine Erfolgsgeschichte: Seit seiner Eröffnung im Jahr 2010 haben sich die Fahrgastzahlen auf der Insel Fehmarn mehr als verdreifacht – auf mittlerweile 400 Ein- und Aussteiger täglich im Durchschnitt.

Um der hohen Bedeutung Burgs für die Insel, den grenzüberschreitenden Nahverkehr von und nach Dänemark und den saisonalen IC-Verkehr gerecht zu werden, soll der Bahnhof eine Aufwertung erfahren: Es entsteht ein zweites Gleis, damit Züge von Deutschland nach Dänemark und umgekehrt sich begegnen können. Der bereits vorhandene Bahnsteig wird zum Mittelbahnsteig umgebaut und verlängert. Das erhöht die betriebliche Kapazität und ermöglicht die gleichzeitige Abfertigung von zwei Zügen. Künf-

tig sollen sich geplante grenzüberschreitende Regionalzüge Lübeck – Fehmarn – Nykøbing regelmäßig in Fehmarn begegnen; dadurch entstünde ein attraktiver Nahverkehrsknoten mit Anschlüssen in alle Richtungen. Die AKN baut den Bahnhof Fehmarn-Burg als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im Auftrag der NAH.SH GmbH um. Sie hatte den Bahnhof im Jahr 2010 auch gebaut. Die DB Netz AG, zuständig für die Eisenbahninfrastruktur außerhalb des Bahnhofs, baut eine Abstellanlage mit vier Abstellgleisen im Bereich des Gleisdreiecks. Diese sind insbesondere für das (nächtliche) Abstellen von Zügen gedacht.

Der Umbau des Bahnhofs Fehmarn-Burg soll frühestens 2022 beginnen und während der Sperrung zum Ausbau der FBQ-Schiene hinterlandanbindung abgeschlossen werden.

Info: Simon Preis, NAH.SH GmbH

Moderne Busse für die Bauzeit

Das Nahverkehrskonzept für die Bauzeit der Schienenanbindung für den Fehmarnbelt-Tunnel steht: Moderne Doppelstock-Reisebusse sollen für einen hochwertigen Ersatzverkehr zwischen Neustadt und Puttgarden sorgen. Während des Ausbaus und der Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden zur Schienenanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung ab 2022 können fünf Jahre lang keine Züge zwischen Puttgarden und Neustadt fahren. Es soll deshalb einen hochwertigen Ersatz-

verkehr geben. Es sollen täglich im Stundentakt schnelle Busverbindungen bis nach Lübeck fahren. Die Fahrgäste können WLAN und Steckdosen nutzen. Die Busse im NAH.SH-Design haben einen barrierefreien Einstieg, Toiletten und Gepäckregale. Die Fahrradmitnahme ist durch Heckträger und im Mehrzweckbereich möglich. Eine Fahrt zwischen Lübeck und Puttgarden dauert mit den Bussen 1:47 Stunden – mit dem Zug sind es 1:44 Stunden.

Info: Simon Preis, NAH.SH GmbH



Fotomontage: Alexander Dennis

BAG-SPNV wählt Präsidium

Die Mitgliederversammlung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) hat am 7. Juni Susanne Henckel, Geschäftsführerin des VBB, einstimmig zur neuen Präsidentin gewählt. Die beiden Vizepräsidenten, Bernhard Wewers (NAH.SH) und Kai Daubertshäuser (RMV), wurden wiedergewählt. Das siebenköpfige Präsidium wird vervollständigt durch Thorsten Müller (VVV), Fritz Rössig (Regionalverband Großraum Braunschweig), Heiko Sedlaczek (NVR) und Volker Heepen (NVBW).

Info: Melanie Baba, NAH.SH GmbH

Neues Angebot für Rufbusse

Die NAH.SH plant, für die Verbesserung der Rufbus-Kommunikation ein passendes Angebot zu entwickeln. Mögliches Format ist eine mobile Applikation. Um eine gut nutzbare Anwendung entwickeln zu können, sollen Nutzergruppen identifiziert werden, um ihre Anforderungen an Kommunikationsangebote kennen zu lernen. Mit diesen Erkenntnissen erhofft sich die NAH.SH, die Kommunikation von Rufbussen kundennah und an den richtigen Stellen zu verbessern.

Im ersten Schritt veranstaltete die NAH.SH GmbH einen gemeinsamen Workshop mit Aufgabenträgern, externen Experten und Nutzern. Die Gruppe diskutierte Fragen wie: Wer nutzt Rufbusse zu welchem Zweck? Welche Informationen wünschen sich Nutzer wo? Was fehlt bisher? Geplant sind auch Tests kleiner Prototypen in ausgewählten Regionen und in (Ruf-)Bussen Schleswig-Holsteins.

Wie in einem agilen Prozess üblich, werden dann abhängig von der Resonanz in Workshops und den Befragungen, von Tests und technischer Umsetzung die nächsten Schritte geplant.

Info: Christine Carstensen, NAH.SH GmbH

Stadtverkehr Lübeck startet Pilotprojekt



Der Stadtverkehr Lübeck bringt ein neues Mobilitätskonzept auf die Straße. Als Ergänzung zum Linienverkehr gibt es an Wochenenden in der Zeit von 1 bis 5 Uhr morgens ein flexibles Angebot. „LÜMO“ heißt das Pilotprojekt und bringt Fahrgäste mit unterschiedlichen Zielen ohne festen Fahrplan von Haustür zu Haustür. Die Autos im Design des Stadtverkehrs fahren keine vorgegebenen Routen und benötigen keine definierten Haltestellen. Bestellt und bezahlt wird per App. Ein intelligenter Algorithmus erkennt alle Anfragen von Fahrgästen mit ähnlichen Strecken und disponiert diese. Der Stadtverkehr verspricht sich von dem neuen Angebot erste Erkenntnisse zu zukünftigen Bedienungsfor-

S4: Verfahren geht weiter

Das Planfeststellungsverfahren für die S4 läuft weiter. Im April fand der Erörterungstermin für den Planfeststellungsabschnitt 1 (Hamburg-Hasselbrook bis Luetkensallee) statt. Für die Planfeststellungsabschnitte 2 (Luetkensallee bis Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein) und 3 (Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein – Ahrensburg-Gartenholz) wurden die Unterlagen 2017 eingereicht. Ein Infomobil war außerdem in Wandsbek und in Ahrensburg unterwegs. Informationen zum Planfeststellungsverfahren und die nächsten Termine stehen online unter www.s-bahn-4.de

Info: Dr. Christina Jakob, NAH.SH GmbH

men in den späten Abend- und Nachtstunden. Bei erfolgreicher Nutzung ist eine Ausweitung des Betriebes möglich. In einem definierten Gebiet fährt LÜMO zunächst zwischen Lohmühle, Altstadt und Hochschulstadtteil. In der Pilotphase startet der Stadtverkehr mit fünf Elektro- und Hybridfahrzeugen, die tagsüber als Dienstwagen genutzt werden. Die Fahrpreise orientieren sich am Schleswig-Holstein-Tarif. Fahrgäste zahlen für eine Strecke einen Sockelbetrag in Höhe von 2,60 Euro. Dazu kommt der Komfortzuschlag von einem Euro pro Kilometer. Die LÜMO-App gibt's im App Store oder im Google Play Store.

Info: Stadtverkehr Lübeck

Ferienticket für den Sommer

Junge Menschen fahren in den Sommerferien besonders günstig Bahn und Bus – mit dem Sommerferienticket. Das bedeutet: sechs Wochen, ganz Schleswig-Holstein, der gesamte Nahverkehr für nur 44 Euro. Das Ticket gilt auch in den Nahverkehrszügen bis Hamburg-Altona und Hamburg Hbf. Zudem bieten über 40 Kooperationspartner Vergünstigungen. Das Ticket können alle nutzen, die im Jahr 1999 oder später geboren wurden. Es gilt bis einschließlich 19. August 2018 und ist unter anderem an Fahrkartenautomaten, in Verkaufsstellen und teilweise auch im Bus erhältlich.

Info: Melanie Baba, NAH.SH GmbH

Fahrkarten werden teurer

Zum 1. August 2018 werden die Fahrkarten im Nahverkehr in Schleswig-Holstein teurer. Die Preise für die Nutzung von Bussen und Bahnen des landesweit gültigen Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) steigen um durchschnittlich 1,25 Prozent. Die Anpassung ist nötig, um Kostentrendentwicklungen des laufenden Betriebes, vor allem für Personal und Energie, auszugleichen. Zudem dient sie der Finanzierung notwendiger Investitionen, etwa in neue Fahrzeuge. Diese Kosten lassen sich durch die Zuschüsse der öffentlichen Hand nicht ausgleichen.

Info: NSH GmbH

Vertragspartner wechselt

Auf der NAH.SH-Website können Fahrgäste im Online-Shop Fahrkarten des SH-Tarifs kaufen. Derzeit betreibt die Hamburger Hochbahn AG diesen Shop und ist damit verantwortlich für die Verarbeitung der Kundendaten. Zum 3. September übernimmt die AKN Eisenbahn GmbH die Aufgaben der Hochbahn und wird damit auch Vertragspartner für die Kunden. Nutzer mit Kundenkonto werden per E-Mail über den Betreiberwechsel informiert. Sie können der Weitergabe ihrer Daten über einen Link zustimmen oder diese ablehnen.

Info: Claudia Kolbeck, NAH.SH GmbH

IMPRESSUM

Herausgeber:
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH)
Raiffeisenstraße 1, 24103 Kiel
Tel. 0431 66019-0, Fax 66019-19
www.nah.sh

Gestaltung:
PEPERONI Werbe- und PR-Agentur GmbH
Druck: G+D Grafik+Druck GmbH+Co. KG

Auflage: 1.500 Exemplare
Erscheint mehrmals jährlich.