

**Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans  
der Stadt Flensburg  
(als 2. RNVP)**

Auftraggeber	Stadt Flensburg Fachbereich Umwelt und Planen Abt. Stadtentwicklung und Umweltplanung
Auftragnehmer	Hamburg-Consult GmbH
Bearbeiter	Rainer Schneider Tim Semmelhaack
Beschlussdatum	Ratsversammlung am 06.11.2003

In Bezug auf das Thema „Finanzierung“ geändert per Beschluss der Ratsversammlung vom 30.09.2010 (*kursiv gedruckt*).

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>III</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>V</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>VI</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>VI</b>
<b>Anlagenverzeichnis</b>	<b>VII</b>
<b>Anhangband</b>	<b>VII</b>

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>0 Einführung</b>	<b>1</b>
<b>1 Vorgehensweise</b>	<b>2</b>
<b>2 Bestandsaufnahme</b>	<b>4</b>
2.1 Einwohner und Beschäftigte	4
2.2 Stadtentwicklung	5
2.3 ÖPNV-Angebot	6
2.3.1 Buslinien Flensburg	6
2.3.2 Regionalverkehr Bus	8
2.3.3 Regional- und Fernverkehr Schiene	9
2.3.4 Grenzüberschreitender Verkehr Bus und Schiene	11
2.4 Tarifstruktur	11
2.5 Infrastruktur	13
2.5.1 Fahrweg und Lichtsignalanlagen	13
2.5.2 Haltestellen	13
2.5.3 Fahrzeuge	15
2.6 Nachfrage im Stadtverkehr	16
2.7 Ergebnisse der Beteiligung gesellschaftlicher Gruppen	21
<b>3 Überprüfung der Maßnahmen RNVP 1997</b>	<b>23</b>
<b>4 Bewertung des Angebotes</b>	<b>29</b>
4.1 Erschließungsqualität	29
4.2 Verbindungsqualität	30
4.3 Fahrzeuge	33
4.4 Service und Information	34
4.4.1 Fahrplanbuch	34
4.4.2 Darstellung im Internet	35
4.4.3 Information im Fahrzeug und an Haltestellen	35
4.5 Tarif	36
4.6 Nachfrage	36
4.7 Resümee Angebotsbewertung	38

<b>5 Zielkonzept</b>	<b>39</b>
5.1 Rahmenbedingungen	39
5.1.1 Zweiter landesweiter Nahverkehrsplan	39
5.1.2 Stadtentwicklung	40
5.1.3 Barrierefreiheit im ÖPNV	40
5.1.4 Änderung der Finanzierung des ÖPNV durch die EU-VO 1370/2007	43
5.2 Ziele	46
5.2.1 Liniennetz	46
5.2.2 Fahrplan	48
5.2.3 Fahrzeuge	48
5.2.4 Fahrzeiten	49
5.2.5 Haltestellen	50
5.2.6 Information und Kommunikation	51
5.2.7 Tarifgestaltung	51
5.2.8 Finanzierung	52
5.2.9 Qualitätsstandards	54
<b>6 Maßnahmen</b>	<b>62</b>
6.1 Liniennetzerweiterungen	62
6.2 Liniennetzoptimierung	63
6.3 Fahrplan	64
6.4 Beschleunigungsprogramm	64
6.5 Schaffung eines eigenen Netzes für den Spät- und Wochenendverkehr	65
6.6 Verbesserte Anbindung des Bahnhofes	67
6.7 Aufgabenteilung Regional- und Stadtverkehr	67
6.8 Grenzüberschreitender Verkehr	68
6.9 Haltestellen	68
6.10 Fahrgastinformation	68
6.11 Tarifgestaltung	69
<b>7 Bewertung der Maßnahmen und Investitionsplanung</b>	<b>71</b>
7.1 Bewertung der Maßnahmen	71
7.2 Investitionsplanung	72
<b>8 Ausblick</b>	<b>74</b>

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AFAG	Allgemeine Flensburger Autobusgesellschaft
D-FIS	Dynamische Fahrgastinformation
FVZ	Frühverkehrszeit
HVZ	Hauptverkehrszeit
LSA	Lichtsignalanlage
LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (Schleswig-Holstein)
MF	Verkehrstage Montag - Freitag
NNVG	Norddeutsche Nahverkehrsgesellschaft mbH
NOB	Nord-Ostsee-Bahn GmbH
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGFL	Verkehrsgemeinschaft Flensburg
VGSF	Verkehrsgemeinschaft Schleswig-Flensburg
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Ablauf Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan Flensburg.....	3
Abbildung 2: Abfahrtsanzeige ZOB .....	13
Abbildung 3: Haltestelle Südermarkt und Hafermarkt.....	14
Abbildung 4: Ein- und Aussteiger und durchschnittliche Belegung Linie 11 .....	17
Abbildung 5: Tagesganglinie (2-h-Intervall) für maßgebliche Querschnitte der Linie 2 ..	18
Abbildung 6: Anteil der Linien am Gesamtverkehrsaufkommen im Stadtverkehr .....	19
Abbildung 7: Taktkonzept .....	48

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2000 .....	5
Tabelle 2: Angebot Stadtverkehr ab 10/2002 .....	6
Tabelle 3: Linienkennwerte Fahrplan Sommer 2002.....	8
Tabelle 4: Schienenverkehrsangebot werktags.....	10
Tabelle 5: Fahrkartensortiment Zone Flensburg .....	12
Tabelle 6: Kennwerte Fahrzeugflotte (Stand Mitte 2002).....	15
Tabelle 7: Anzahl der Einsteiger (werktags) an nachfragestarken Haltestellen .....	20
Tabelle 8: Nachfrage im Flensburger Stadtverkehr 2001.....	21
Tabelle 9: Maßnahmenbilanz Regionaler Nahverkehrsplan 1997 .....	28
Tabelle 10: Fahrgastzahlen im Städtevergleich .....	37
Tabelle 11: Qualitätsgesichtspunkte für den öffentlichen Nahverkehr .....	55
Tabelle 12: Maßnahmenbewertung.....	71
Tabelle 13: Investitionsplanung .....	72

## **ANLAGENVERZEICHNIS**

- Anlage 1: Bevölkerungsveränderung 1995 - 2000
- Anlage 2: Stadtentwicklung
- Anlage 3: Liniennetz Fahrplan ab 10/2002 - Montag - Freitag im Tagesverkehr
- Anlage 4: Liniennetz Fahrplan ab 10/2002 - Montag - Freitag im Abendverkehr
- Anlage 5: Einsteiger je Haltestelle Montag - Freitag
- Anlage 6: Einzugsbereiche Montag - Freitag im Tagesverkehr
- Anlage 7: Einzugsbereiche Montag - Freitag im Abendverkehr
- Anlage 8: Busbeschleunigungsprogramm

## **ANHANGBAND**

- Anhang 1.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 1 Richtung 1
- Anhang 1.2: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 1 Richtung 6
- Anhang 1.3: Tagesganglinie Linie 1
- Anhang 2.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 2 Richtung 1
- Anhang 2.2: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 2 Richtung 6
- Anhang 2.3: Tagesganglinie Linie 2
- Anhang 3.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 3 Richtung 1
- Anhang 3.2: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 3 Richtung 6
- Anhang 3.3: Tagesganglinie Linie 3
- Anhang 4.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 4 Richtung 1
- Anhang 4.2: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 4 Richtung 6
- Anhang 4.3: Tagesganglinie Linie 4
- Anhang 5.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 5 Richtung 1
- Anhang 5.2: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 5 Richtung 6
- Anhang 5.3: Tagesganglinie Linie 5
- Anhang 6.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 7 Richtung 1
- Anhang 6.2: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 7 Richtung 6
- Anhang 6.3: Tagesganglinie Linie 7

- Anhang 7.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 10 Richtung 1
- Anhang 7.2: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 10 Richtung 6
- Anhang 7.3: Tagesganglinie Linie 10
- Anhang 8.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 11 Richtung 1
- Anhang 8.2: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 11 Richtung 6
- Anhang 8.3: Tagesganglinie Linie 11
- Anhang 9.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 12 Richtung 1
- Anhang 9.2: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 12 Richtung 6
- Anhang 9.3: Tagesganglinie Linie 12
- Anhang 10.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 13
- Anhang 10.2: Tagesganglinie Linie 13
- Anhang 11.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 14
- Anhang 11.2: Tagesganglinie Linie 14
- Anhang 12.1: Durchschnittliche Belastung Werktags Linie 15
- Anhang 12.2: Tagesganglinie Linie 15
- Anhang 13: Fragebogen zur Beteiligung wichtiger Gruppen

## 0 Einführung

Im Zuge der Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs in Schleswig-Holstein wurde die Verantwortung für die Organisation auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen. Der erste Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) für die Stadt Flensburg wurde in den Jahren 1996/97 erarbeitet und verabschiedet. Laut „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein“ aus dem Jahr 1995 soll nach fünf Jahren eine Fortschreibung erfolgen. Die Aufgabe der Fortschreibung besteht darin, Vorgaben für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs in der Stadt Flensburg zu erstellen.

Ziel der Fortschreibung ist, die Qualität des Angebots unter Berücksichtigung des finanziell Machbaren weiterzuentwickeln und sicherzustellen. Die Fortschreibung dient der Aktualisierung des Nahverkehrsplans und dessen Anpassung an neue Rahmenbedingungen und Zielvorgaben. Die Fortschreibung beinhaltet auch eine Überprüfung des alten Nahverkehrsplans und ermöglicht so eine Bewertung, ob und wie sich die Festlegungen bewährt haben und Maßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden.

Beispiel für veränderte Rahmenbedingungen sind neben neuen Stadtentwicklungsgebieten oder veränderten Bevölkerungsstrukturen insbesondere die gestiegenen Anforderungen der Aufgabenträger hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Qualität des Angebotes im Zuge der Liberalisierung der Verkehrsmärkte. In der Folge haben sich die Schwerpunkte des Regionalen Nahverkehrsplans geändert. Stand 1996/97 vor allem die Gestaltung des Angebotes und die Kooperation im Verkehrsraum Flensburg/Schleswig im Vordergrund, geht es bei der Fortschreibung stärker um die Steigerung und Sicherung der Angebotsqualität unter maßgeblicher Beachtung von Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten.

## 1 Vorgehensweise

Im Zuge der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans findet zunächst eine Überprüfung der Rahmenbedingungen statt; diese beinhaltet vor allem die Veränderungen, die sich seit der Aufstellung des ersten Nahverkehrsplans 1997 ergeben haben. Die umfangreichen Auswertungen zu Pendler- und Strukturdaten wurden überprüft; bedeutende Veränderungen, wie größere neue Stadtentwicklungsgebiete, werden in diesem Bericht aufgeführt.

Wesentlicher Teil der Bestandsaufnahme ist die Auswertung der aktuellen Fahrgastzahlen. Die Auswertung der Fahrgastzahlen erfolgt auf Basis der automatischen Fahrgastzählung, die seit 1997 bei den Flensburger Verkehrsunternehmen AFAG und Aktiv Bus zur Anwendung kommt. In den Fahrzeugen sind Infrarotsensoren installiert, die laufend die Ein- und Aussteiger registrieren. Die Daten werden ausgewertet und dienen der Ermittlung wirtschaftlicher Kennwerte und der Einnahmenaufteilung zwischen den Unternehmen. Weiterer Bestandteil der Analyse ist die Überprüfung der Zielvorgaben aus der Aufstellung des ersten Nahverkehrsplans 1997. Die Ableitung der Schwerpunkte und Ziele der Fortschreibung erfolgt auf Erkenntnissen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und neuer Zielvorgaben des Aufgabenträgers. Im Zuge der Beteiligung wurde an 93 öffentlichen Institutionen ein Fragebogen verschickt; Hauptaugenmerk lag in der Beurteilung der Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in Flensburg. Hieraus werden Maßnahmenvorschläge entwickelt und aus verkehrlicher und finanzieller Sicht bewertet.

Die Ergebnisse der Analyse und Maßnahmenvorschläge wurden mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen diskutiert und an die Ausschüsse und Träger öffentlicher Belange gegeben. Am 6.11.2003 wurde die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans durch den Rat der Stadt Flensburg beschlossen.

Folgende Darstellung gibt den Ablauf der Fortschreibung des RNVP wieder:

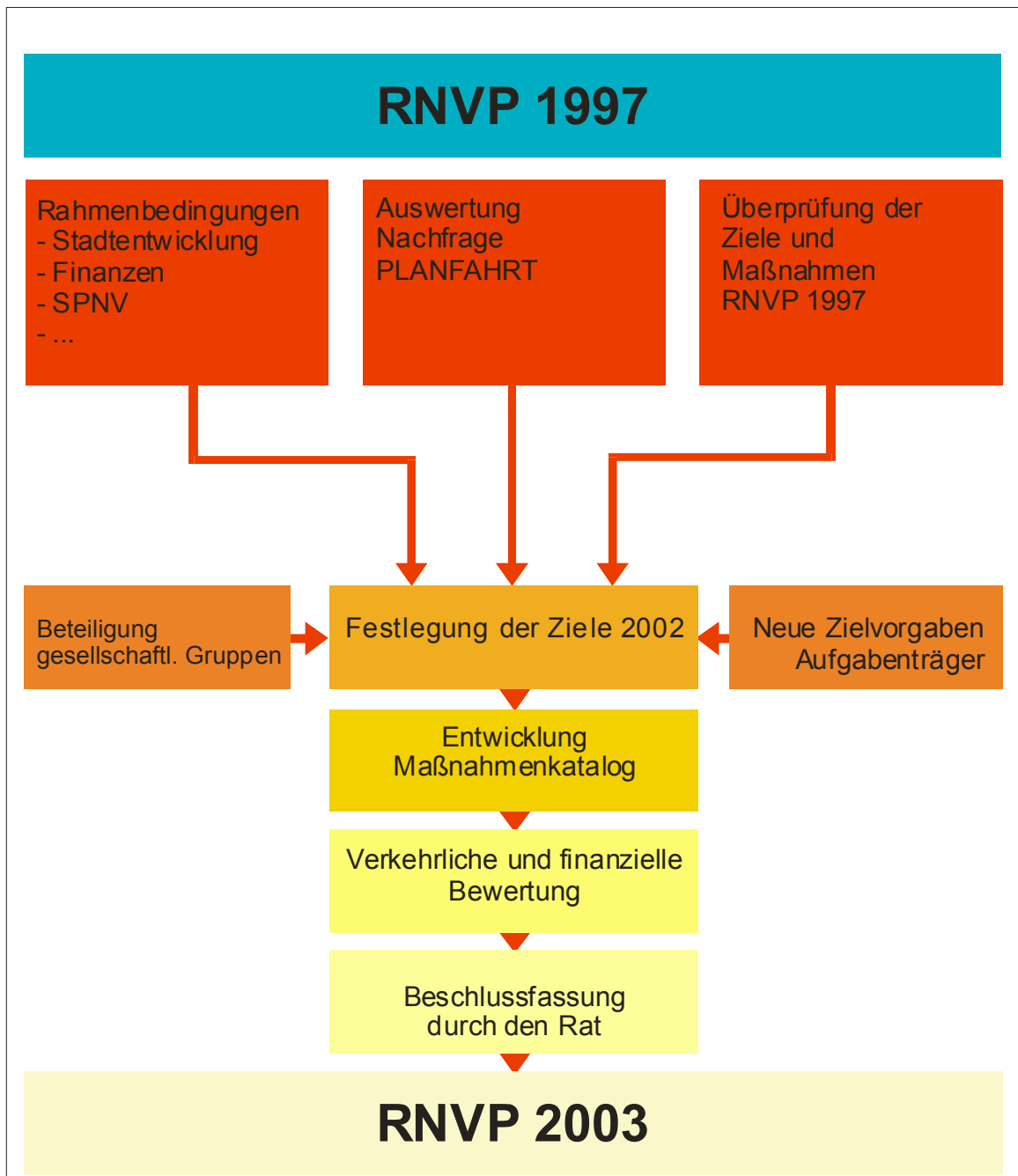


Abbildung 1: Ablauf Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan Flensburg

## 2 Bestandsaufnahme

Bei der Bestandsaufnahme werden die wesentlichen Veränderungen, die sich seit der Aufstellung des ersten Nahverkehrsplans 1997 ergeben haben, betrachtet.

### 2.1 Einwohner und Beschäftigte

Die Bevölkerung innerhalb der Stadt Flensburg hat leicht abgenommen (1995 – 2000 rd. -4%)<sup>1</sup> auf rd. 84.400 Einwohner. Von diesem Rückgang sind insbesondere die Stadtteile Altstadt, Neustadt, Nordstadt und Mürwik betroffen, wohingegen die Stadtteile am Rande Flensburgs, vor allem Weiche, Engelsby und Tarup, durch die Ausweisung von neuen Wohngebieten Einwohner gewinnen konnten (siehe Anlage 1).

Das Umland der Stadt Flensburg verzeichnet durchweg eine positive Bevölkerungsentwicklung. Besonders sind die angrenzenden Gemeinden Handewitt und Jarplund-Weding gewachsen.

Die Zahl der Beschäftigten in der Stadt Flensburg hat in den vergangenen Jahren geringfügig abgenommen. Im folgenden werden kurz wichtige Kenndaten dargestellt; aktuelle Daten zur Beschäftigung liegen hierbei nur für die Gruppe der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vor. Daher sind die Daten nur bedingt mit den Auswertungen aus dem ersten Nahverkehrsplan vergleichbar, die sich auf die Gesamtzahl der Erwerbstätigen aus der Volkszählung 1987 bezogen.

---

<sup>1</sup> Alle Angaben zur Bevölkerungsentwicklung aus: Stadt Flensburg; Flensburger Zahlenspiegel; 2001

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Flensburg	39.006
Einpendler nach Flensburg	19.375
- davon aus dem Kreis Schleswig-Flensburg	14.738
- davon aus dem Kreis Nordfriesland	1.895
- davon aus dem Kreis Rendsburg-Eckernförde	464
- davon aus der Landeshauptstadt Kiel	217
- davon aus Dänemark	304
Auspendler aus Flensburg	6.654
- davon in den Kreis Schleswig-Flensburg	4.040
- davon in die Landeshauptstadt Kiel	475
- davon in den Kreis Nordfriesland	388

**Tabelle 1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2000<sup>2</sup>**

Rund Dreiviertel der Einpendler kommen aus dem Kreis Schleswig-Flensburg; diese hohe Zahl bestätigt die Sinnhaftigkeit der Einführung des Greenkart-Tarifs. Die Zahl der Einpendler aus Dänemark ist gering. Auspendler nach Dänemark werden in der Statistik des Landesarbeitsamtes nicht erfasst.

## 2.2 Stadtentwicklung

Wichtige Projekte der Stadtentwicklung sind die Umnutzungen der Kasernengelände in Weiche („Gartenstadt Weiche“), der Grenzlandkaserne und des Marinestützpunktes. Hier entstehen im größeren Umfang Einzel- und Reihenhäuser, um die Abwanderung von Familien ins Umland zu bremsen. Neben diesen größeren Projekten werden an einer Reihe von Standorten kleinere Baugebiete ausgewiesen.

Das wichtigste Verkehrsprojekt ist die Fertigstellung der Osttangente im Südosten der Stadt, deren letztes Teilstück voraussichtlich Ende 2005 Betrieb genommen wird. Diese Umgehung wird zu einer Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr führen. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist zu prüfen, ob und wie

<sup>2</sup> Quelle: Landesarbeitsamt Kiel

diese neuen Freiräume für den öffentlichen Nahverkehr genutzt werden können (siehe Anlage 2). Desweiteren wird die Verlagerung des Bahnhofes in die Innenstadt und eine Neuordnung der Schienenanbindung mit einem umfangreichen Umbau der Infrastruktur geprüft (siehe Kapitel 6.6.).

## 2.3 ÖPNV-Angebot

### 2.3.1 Buslinien Flensburg

Im folgenden ist das Angebot im Flensburger Stadtverkehr dargestellt (k.A. bedeutet kein Angebot). Das Angebot stellt den Fahrplanstand ab Oktober 2002 mit den Änderungen, die sich durch die Verlegung der Universität auf das neue Campusgelände ergeben haben, dar.

Linie	Verlauf			Takt Montag - Freitag				
				FVZ	HVZ1	NVZ	HVZ2	SVZ
	von	über	nach	- 6:00	6:00 - 9:00	9:00 - 15:00	15:00 - 19:00	19:00 - Ende
1 (a)	Krusau	Nordertor	ZOB	20	20	20	20	
1 (b)	Am Lachsbach	ZOB/ Bahnhof	Campus Uni					60
2 (a)	Wassersleben	Flurstraße	Solitüde	30	30	30	30	
2 (b)	Kupfermühle Grenze	Flurstraße	ZOB					60
3 (a)	Marienhölzungs- weg	ZOB	Twedter Plack	20	20	20	20	
3 (b)	P+R Nordkreuz	ZOB	Twedter Plack					60
4	Bahnhof	Finanzamt	Am Klueshof/ Harr.	20	20	20	20	k.A.
5	Campus Uni	Bahnhof/ ZOB	Hesttoft	20	20	20	20	20 (bis 20h)
7	Am Lachsbach	Nordertor/ ZOB	Tremmerup	20	20	20	20	60 (nur bis Twedter Pl.)
10	Twedter Plack	Engelsby/ Südermarkt	Sportland/ T.- Kröger-W.		20 (ab 7h)	20	20	k.A.
11	Twedter Plack	Engelsby/ Südermarkt	Gartenstadt Weiche	20	20	20	20	60 (nicht bis Weiche)
12	ZOB	Südermarkt/ Südstadt	Gartenstadt Weiche	20	20	20	20	einzelne Fahrten
13	ZOB	Sandberg	ZOB	k.A.	20/40	20/40	20/40	k.A.
14/15	ZOB	Förde Park/ TGZ	ZOB	k.A.	20	20	20	30 (bis 20:30 h)
1599 1602 - 04	ZOB	Adelbylund	Tarup	30	30	30	30	einzelne Fahrten (bis 20:30h)

**Tabelle 2: Angebot Stadtverkehr ab 10/2002**

Die Linien 1 – 7 werden von der Aktiv Bus Flensburg betrieben und die Linien 10 – 15 durch die AFAG. Die Bedienung des Stadtteils Tarup erfolgt durch die Linien der Auto-kraft.

Durch die Überlagerung mehrerer Linien entsteht tagsüber ein 10'-Takt auf den Hauptachsen. Das Angebot wird auch über die Nebenverkehrszeit nicht eingeschränkt, so dass werktags von 6 – 19 Uhr ein gleichmäßiges Angebot besteht. Auf den meisten Linien besteht ein 20'-Takt, so dass hier koordinierte Anschlussbeziehungen möglich sind. Ausnahmen von diesem Taktschema bilden zum einen die Linien 2 und 1599, die von 6 – 19h im 30'-Takt verkehren. Zum anderen die Linien 14 und 15, die den Fördepark und Gewerbegebiete im südlichen Stadtgebiet bedienen. Diese Linien verkehren zwischen Fördepark und ZOB im 20'-Takt; die Bedienung des Industriegebiet Süd erfolgt im 60'-Takt. Das Liniennetz an Werktagen in der Zeit von 6 – 19 h ist in der Anlage 3 dargestellt; die Anlage 4 zeigt die Veränderungen im Abendverkehr.

In den Abendstunden wird das Angebot von der Linienzahl wie auch vom Taktangebot deutlich ausgedünnt; so besteht hier nur noch ein 60'-Grundtakt auf allen Linien.

Alle Linien beginnen und enden bzw. durchfahren die Innenstadt. Zentrale Verknüpfungspunkte sind der Südermarkt und der ZOB. Am ZOB besteht zwischen einer Reihe von Linien ein Rendezvouspunkt, d.h. die Linien treffen sich zeitgleich und warten auf umsteigende Fahrgäste. Im Folgenden sind für die Linien der Aktiv Bus und AFAG wichtige betriebliche Kennwerte dargestellt.

Am Wochenende wird das Angebot um zwei Nachtbuslinien ergänzt. Diese fahren jeweils um 1:00, 2:00 und 3:00 ab ZOB (N2 zusätzlich noch um 1:30 und 2:30) und verkehren auf folgenden Strecken:

- Linie N1: ZOB – Gartenstadt Weiche – ZOB – Harrisleer Kreuz – ZOB und
- Linie N2: ZOB – Twedt - Twedter Plack – Blasberg – ZOB<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Quelle: Internetauftritt Aktiv Bus

Linie	Verlauf			Richtung	Länge in km	Fahrzeit HVZ in min	Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h (lt. Fahrplan)
	von	über	nach				
1	Krusau	Nordertor	ZOB/ Hbf	1	8,8	27	19,6
				2	8,8	25	21,2
2	Wassersleben	Flurstraße	Solitüde	1	15,5	48	19,4
				2	15,4	48	19,2
3	Marienhölungsw.	ZOB	Twedter Plack	1	8,6	31	16,6
				2	8,1	31	15,7
4	Bahnhof	Finanzamt	Am Klueshof/ Harr.	1	6,1	23	15,9
				2	6,1	24	15,4
5	T.-Kröger-Weg	Südermarkt/ ZOB	Alsterbogen	1	8,5	28	18,2
				2	6,9	23	18,0
7	Am Lachsbach	Nordertor/ ZOB/ Uni	Tremmerup	1	10,3	33	18,8
				2	9,8	32	18,4
10	Twedter Plack	Engelsby/ Süderm.	Sportland	1	10,0	33	18,2
				2	10,3	31	20,0
11/12	Twedter Plack	Südermarkt	Gartenst. Weiche	1	12,9	36	21,5
				2	13,7	39	21,0
	ZOB	Südstadt	Gartenst. Weiche	1	8,0	21	22,9
				2	6,4	20	19,2
13	ZOB	Sandberg	ZOB	1	5,7	20	17,0
	Ringlinie						
14	ZOB	Südstadt	Fördepark	1	4,0	13	18,5
				2	3,1	12	15,5
15	ZOB	Meitner-Weg	Fördepark	1	4,0	13	18,7
				2	4,3	14	18,4

**Tabelle 3: Linienkennwerte Fahrplan Sommer 2002<sup>4</sup>**

Die Linie 1599 nach Tarup ist nicht enthalten, da die Fahrzeuge auch auf anderen Linienabschnitten verkehren und daher die Kennwerte nicht vergleichbar sind.

### 2.3.2 Regionalverkehr Bus

Flensburg wird von einer Reihe von Regionalbuslinien bedient, die zum einen der Anbindung des direkten Umlandes an das Oberzentrum Flensburg dienen, zum anderen Flensburg überregional verbinden.

Ein getaktetes Angebot besteht auf den Linien 21 nach Glücksburg und der Schnellbuslinie (1013) nach Niebüll, die zum Winterfahrplan 2000/2001 eingerichtet wurde. Die Be-

<sup>4</sup> Die Linien 11 und 12 wurden zusammengefasst, da sie einen gemeinsamen Umlauf fahren.

dienungszeiten und Fahrplankarte der anderen Linien sind auf den Schüler- und Berufsverkehr ausgerichtet; so endet der Bedienungszeitraum auf den meisten Linien gegen 20h und an Wochenenden wird das Angebot deutlich eingeschränkt.

Neben den Linien des Regionalverkehrs werden auch Fernbusverbindungen, wie eine tägliche Verbindung der Autokraft nach Berlin, angeboten.

### **2.3.3 Regional- und Fernverkehr Schiene**

Die Stadt Flensburg ist über den Bahnhof Flensburg und den Haltepunkt Weiche an den Schienenpersonennahverkehr angebunden. Der Haltepunkt Weiche wurde Ende 2000 als eine Maßnahme des Landesweiten Nahverkehrsplans wiedereröffnet. Regionalverbindungen bestehen auf den Verbindungen nach Schleswig/Neumünster und Eckernförde/Kiel.

Im Fernverkehr hat die DB AG zum Dezember 2002 die InterRegio-Verbindung nach Flensburg eingestellt; als Ersatzangebot erhielt im August 2002 die FLEX AG den Zuschlag für ein entsprechendes Angebot auf der Strecke Hamburg - Flensburg; zusätzlich bietet die DB AG zwei Zugpaare pro Tag an, die zwischen Aarhus - Flensburg - Hamburg bzw. weiter nach Berlin - Dresden - Prag verkehren. Nach Insolvenz der FLEX AG wird das Angebot durch die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) weitergeführt.

Im folgenden wird das Angebot des Schienenpersonenverkehrs zusammenfassend dargestellt:

Zwischen Flensburg Hbf. und ...	Bedienungszeitraum	Bedienungshäufigkeit
Eckernförde/Kiel	5:00 – 24:00 (in Richtung Kiel bis 23:00)	60'-Takt
Schleswig/Neumünster	4:00 – 24:00  6:00 – 20:00	zweistündlich RB mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen bis Neumünster  2-stündlich Züge der FLEX AG (ab 11/2003 NOB) mit Halt in Tarp, Schleswig und Rendsburg
Padborg	6:00 - 20:00	2-stündlich Verlängerung des „Flensburg-Express“ der FLEX AG, ab 11/2003 NOB  2 Zugpaare (IC/EC) mit Weiterfahrt nach Aarhus
Hamburg	6:00 - 20:00	8 Zugpaare der FLEX AG (ab 11/2003 NOB)  120'-Takt plus IC/EC-Verbindung  In NMS besteht Anschluss der RB Fl - NMS an den RE nach HH

**Tabelle 4: Schienenverkehrsangebot werktags<sup>5</sup>**

Der Haltepunkt Weiche wird zweistündlich mit der Regionalbahn nach Neumünster ange-dient.

<sup>5</sup> Dargestellt ist das Angebot ab dem 15.12.2002.

### 2.3.4 Grenzüberschreitender Verkehr Bus und Schiene

Flensburg hat enge Beziehungen zu dem angrenzenden dänischen Umland mit den Städten Padborg, Sonderborg und Aabenraa.

Neben den geplanten Zugverbindungen der NNVG bestehen grenzüberschreitende Verkehre mit Bussen nach Sonderborg und Aabenraa über Krusau. Die Busse der Linie 1 haben hier direkten Anschluss an die Linien 1585 und 1586 der Sydbus. Weitere Verbindungen bestehen über Harrislee mit der Linie 1539 nach Padborg. Die Verbindung nach Padborg wird jedoch nur in eine Richtung und nicht getaktet angeboten.

Im Rahmen des EU-Interreg-Programms wird ein Modellprojekt zum grenzüberschreitenden ÖPNV in der Region untersucht. Eine Maßnahme ist z.B. die Einrichtung eines Schnellbusverkehrs von Husum über Flensburg nach Sonderborg/Sonderborg-Flughafen. Die Planungen sehen einen 2-Stunden-Takt mit Abstimmung auf den Flugverkehr vor.

## 2.4 Tarifstruktur

Die Verkehrsgemeinschaft Flensburg (VGFL) und die Verkehrsgemeinschaft Schleswig-Flensburg (VGSF) haben sich zur Verkehrsregion Flensburg/Schleswig geschlossen und bieten seit dem 1.9.2000 den GreenKart-Tarif an. Fahrgäste aus dem Umland und der Stadt Flensburg können mit einem Fahrschein die Busse in der Region nutzen. Das Modell löste die zuvor gültigen Übergangstarife ab.

Mit der Einführung wurde keine vollständige Vereinheitlichung der Tarife beabsichtigt, sondern eine pragmatische Lösung mit der Schaffung eines einheitlichen Kernsortiments. Bei einzelnen Fahrausweisarten bestehen weiterhin noch unterschiedliche Regelungen für den Stadtverkehr in Flensburg und den Regionalverkehr.

Für die Region Flensburg/Schleswig wurde ein Zonentarif entwickelt, jeweils mit den Städten Flensburg, Schleswig und Kappeln als Mittelpunkt. Zur Aufteilung der Einnahmen wurden zwischen den beteiligten Unternehmen Ausgleichszahlungen vereinbart.

Im folgenden ist das Tarifangebot für die Stadt Flensburg dargestellt.

	Preis in €
<b>Im Bus zu erwerben</b>	
Einzelfahrschein	1,30 (Kinder 0,90)
Flensburger „Bon Bon“ (Anschluss ticket nach Ankunft mit DB)	0,80
24h-Ticket	4,10
Das ASS (Monatskarte Auszubildende, Schüler, Studenten)	23,50
Monatskarte (Jobticket, Seniorenkarte)	28,00
Tummel-Ticket (übertragbare Monatskarte)	35,50
<b>Nur im Vorverkauf</b>	
5-Streifenkarte	5,00
Juniorenstreifenkarte (5 Fahrten)	3,50
Sparzeitstreifenkarte (gültig werktags 9-12h und ab 19h und sonn- und feiertags, 5 Fahrten)	4,10

**Tabelle 5: Fahrkartensortiment Zone Flensburg**

Seit Wintersemester 2002 wird in Flensburg ein Semesterticket angeboten. Durch eine Erhöhung des Semesterbeitrages um 28,50 € wird dieses Angebot durch alle Studierenden finanziert. Es gilt für die Linien der AFAG und Aktiv Bus, den Autokraft-Linien nach Tarup und der Linie 21 nach Glücksburg.

Neben dem regulären Angeboten bestehen Sondertarife wie die „Förde-Card Ostsee“, die zur Nutzung u.a. der VGFS Busse und zum freien bzw. ermäßigten Eintritt in einige Museen auch im dänischen Grenzgebiet berechtigen und während der Sommermonate gelten.

Weitere wichtige Änderungen im Tarifbereich ergeben sich durch die Planungen des Landes Schleswig-Holstein. Mit dem Landesweiten Nahverkehrsplan wird die Einführung eines Schleswig-Holstein-Tarifs verfolgt; zur Zeit befindet sich das Konzept in der Beratung (siehe auch Kapitel 5.1.1).

## 2.5 Infrastruktur

### 2.5.1 Fahrweg und Lichtsignalanlagen

Zur Beschleunigung bzw. Bevorrechtigung des Busverkehrs sind folgende Maßnahmen in der Stadt Flensburg realisiert worden:

- Busspuren:
  - auf der Bismarckstraße von der Teufelsbrücke (Nordstraße) bis Hafermarkt,
  - auf der Schleswiger Straße von der Serpentine (Brücke Bahnhof) bis Munketoft,
  - Süderhofenden vom ZOB bis Angelburger Straße,
  - Schiffbrücke vom Am Nordertor bis Schiffbrückstraße und
  - Befahren der Fußgängerzone Angelburger Straße/Dr.-Todsens-Straße.
- eine gesonderte LSA-Schaltung für Busse bei der Ein- und Ausfahrt zum ZOB.

Zur Zeit werden weitere Maßnahmen zur Beschleunigung an Lichtsignalanlagen geprüft.

### 2.5.2 Haltestellen

Der neu gestaltete ZOB ist der zentrale Verknüpfungspunkt für Stadt- und Regionalverkehr in Flensburg. Kunden finden hier aktuelle Informationen (an jedem Abfahrtpunkt sowie auf einer zentralen Informationstafel werden die planmäßigen Abfahrtszeiten der Linien angezeigt), der Mittelbussteig ist durchgehend überdacht, einen Warteraum ermöglichen einen wettergeschützten Aufenthalt und an einen Kiosk können Fahrkarten, Zeitschriften u.a. erworben werden.



**Abbildung 2: Abfahrtsanzeige ZOB**

Neben dem ZOB ist der Südermarkt die wichtigste Umstiegs- und Einstiegshaltestelle im Stadtgebiet. Für die Busse in Richtung Süden („Deutsches Haus“ bzw. Bahnhof) bestehen mehrere Abfahrtspositionen mit Unterständen an den Kolonnaden bzw. an der Südseite mit einem Wartehäuschen; für die Busse in Richtung Rathaus besteht eine kleinere Haltestellenüberdachung an der Südseite des Südermarktes. Eine Verbesserung der Situation ist nach dem Umbau des Südermarktes zu erwarten; ein Termin hierzu steht jedoch noch nicht fest.

Ein weiterer wichtiger Verknüpfungs- und Endpunkt in der Stadt Flensburg ist der „Twedter Plack“, der zur Zeit umgestaltet und modernisiert wird.

An den anderen Haltestellen ist die Ausstattung und Gestaltung aufgrund der verschiedenen Betreiberschaft (Stadt, Verkehrsunternehmen und ZOB GmbH) sehr unterschiedlich; hieraus resultieren mehrere Wartehallengrundtypen. Die Unterstände mit Leuchtreklame werden von der ZOB GmbH Flensburg unterhalten.

Insgesamt wird die Grundinformationen mit Fahrplan und Linienverlauf nur in einfacher Gestaltung gezeigt; einige Haltestellen machen einen wenig gepflegten Eindruck (Vandalismusschäden oder verschmutzt). Bestrebungen der Stadt, die Haltestellen unter eine einheitliche Betreiberschaft zu stellen, haben noch zu keinem Ergebnis geführt. 2001 waren rund 60% der Haltestellen in Richtung Innenstadt und rund 26% der Haltestellen stadtauswärts mit einem Wetterschutz oder Wartehäuschen ausgestattet.



**Abbildung 3: Haltestelle Südermarkt und Hafermarkt**

Die beiden obigen Bilder zeigen Beispiele für die Gestaltung von Haltestellen in der Innenstadt. Am Südermarkt bestehen ausreichend Unterstell- und Sitzmöglichkeiten; zudem sind in der unmittelbaren Nähe öffentliche Fernsprecher angebracht. Die Fahrpläne sind integriert an einer Infosäule angebracht. Am Hafermarkt ist der Abstand zwischen Bus und Säulen an den Colonnaden gering, was den Einstieg für mobilitätsbehinderte Fahrgäste behindert. Die Fahrpläne der Aktiv Bus und AFAG sind an zwei Säulen angebracht.

Zur Zeit verfolgt die Stadt Flensburg ein Haltestellenprogramm, bei dem pro Jahr zehn weitere Haltestellen (Gesamt rund 200 Haltestellen) mit einem Wetterschutz ausgerüstet werden. Die Prioritäten für das Programm werden aus der Haltestellenbelastung ermittelt.

### 2.5.3 Fahrzeuge

Im folgenden werden Kennwerte der Fahrzeugflotte der Flensburger Verkehrsunternehmen Aktiv Bus und AFAG wiedergegeben. Die Busse der Autokraft, die den Stadtteil Tarpur bedienen, wurden hierbei ausgeklammert, da hier ein wechselnder Fahrzeugeinsatz stattfindet und keine eindeutige Zuordnung möglich ist.

	Aktiv Bus	AFAG
Anzahl Linienbusse	29	20
- davon Niederflur (40 Sitz- und 30 Stehplätze)	24	17
Anteil an der Gesamtflotte	83%	85%
- davon Gelenkbusse (52 Sitz- und 50 Stehplätze)	15	3
Anteil an der Gesamtflotte	52%	15%
Durchschnittsalter [Jahre]	5,8	4,4

**Tabelle 6: Kennwerte Fahrzeugflotte (Stand Mitte 2002)<sup>6</sup>**

<sup>6</sup> Zahl der Steh- und Sitzplätze kann je nach Fahrzeugtyp und –ausstattung geringfügig schwanken.

Besonders hervorzuheben ist der hohe Anteil von Niederflurbussen. In diesen Fahrzeugen steht Platz für Rollstühle und die Abstellung von Kinderwagen bereit.

Etwa die Hälfte der Busse der Aktiv Bus und drei Busse der AFAG sind mit einer Videosicherung ausgestattet. Diese dient neben der Verhinderung von Vandalismus sowie der Beweissicherung bei Vandalismusschäden auch der Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste.

Auf den Regionalbuslinien werden Fahrzeuge mit sehr unterschiedlicher Ausstattung eingesetzt. Auf den Linien nach Glücksburg und Niebüll werden Fahrzeuge der neuesten Generation eingesetzt. Auf anderen Regionallinien, die vornehmlich dem Schülerverkehr dienen, ist das Durchschnittsalter der Fahrzeuge deutlich höher.

## 2.6 Nachfrage im Stadtverkehr

Eine wesentliche Maßnahme des RNVP 1997 war die Einführung automatischer Fahrgastzählensysteme auf den Bussen der Aktiv Bus und der AFAG. Durch diese Zählungen kann die Nachfrage im Stadtverkehr erstmals fundiert eingeschätzt werden.

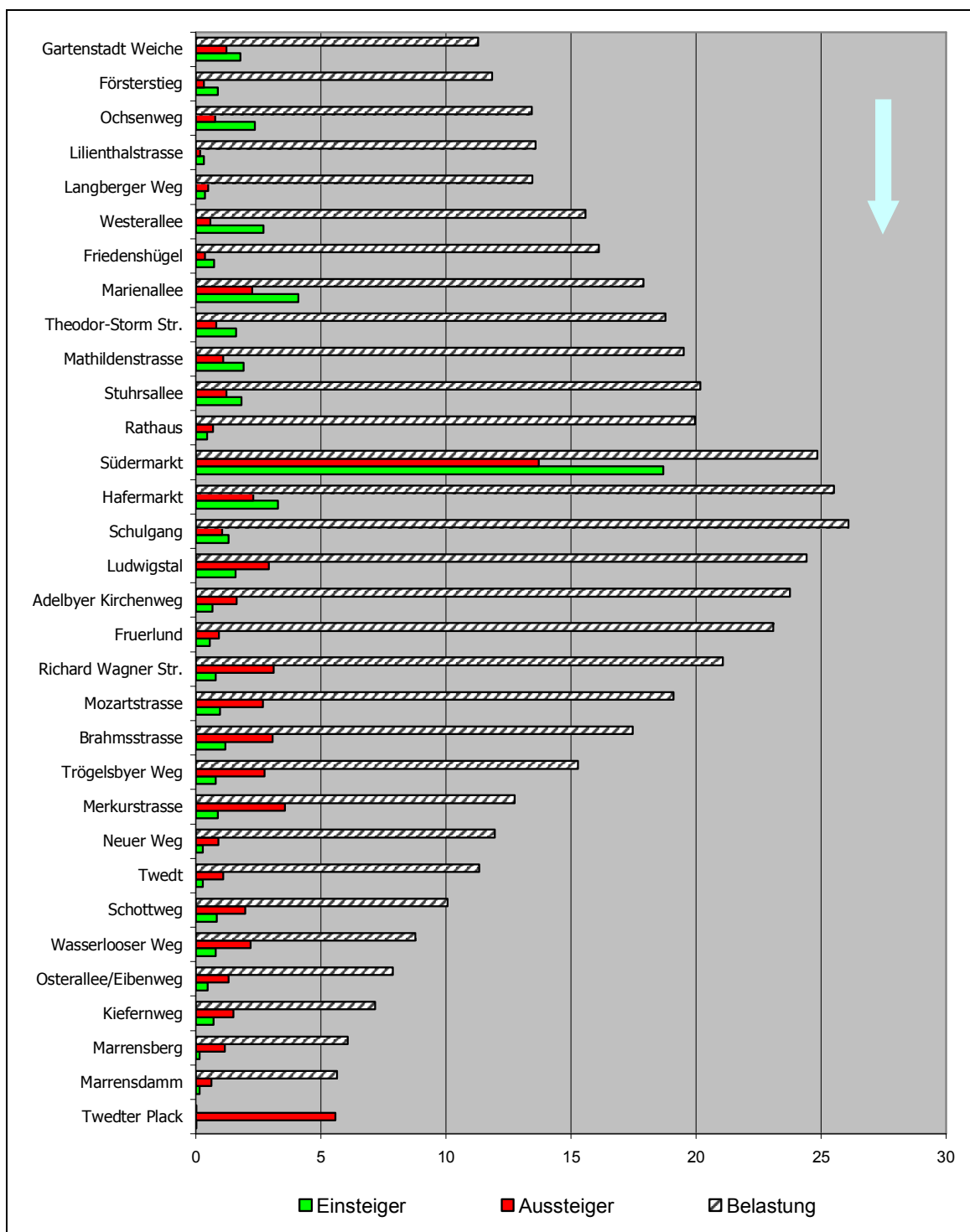
Die automatischen Fahrgastzählensysteme erfassen mittels Infrarotsensoren die Ein- und Aussteiger an jeder Haltestelle. Diese Daten werden mit dem Programm Planfahrt von Hamburg-Consult ausgewertet und analysiert.

Die Auswertung bezieht sich bei den Linien der Aktiv Bus auf den Auswertungszeitraum 1/2002 bis 3/2002, für die Linien der AFAG auf den Mai 2001. Mit Blick auf die Ziele der Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden die durchschnittliche Auslastung und die Besetzung im Tagesverlauf sowie die Nachfrage in den Tagesrandzeiten ausgewertet.

Für die Linien im Stadtverkehr werden aufbereitet:

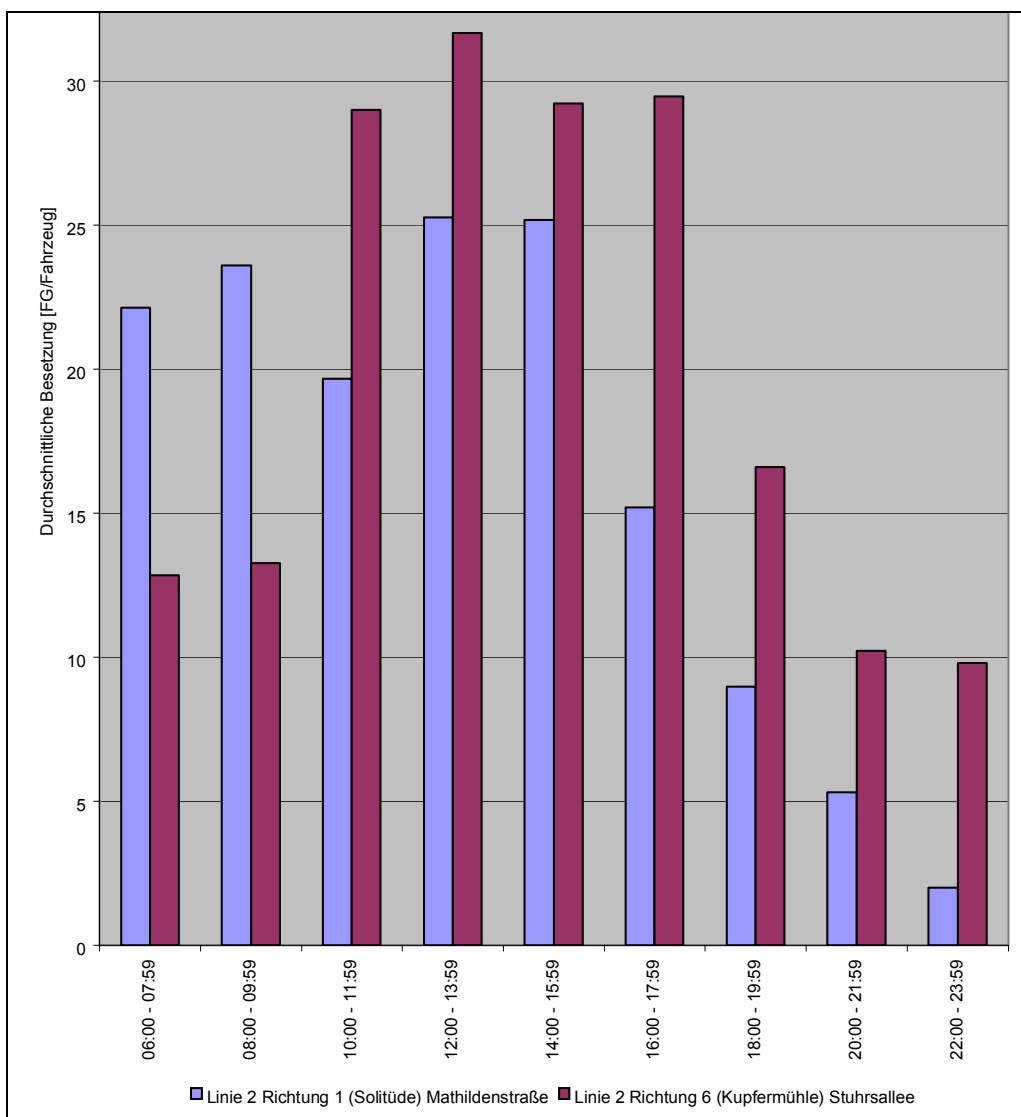
- Ein- und Aussteiger je Haltestelle
- Linienbelastung
- Belastung im Tagesverlauf (Ganglinie).

Nachfolgend sind beispielhaft die Auswertungen für die Linien 11 Gartenstadt Weiche - Twedter Plack und 2 Kupfermühle (Grenze) - Solitude gezeigt; alle Auswertungen finden sich im Anhangband.



**Abbildung 4: Ein- und Aussteiger und durchschnittliche Belegung Linie 11**

Die Linie weist eine charakteristische Zunahme der Belegung in Richtung Stadtzentrum auf. Bemerkenswert ist der hohe Anteil von Aus- und Einsteigern an der zentralen Haltestelle Südermarkt; rund 2/3 der Fahrgäste steigen hier aus. Nur wenige Fahrgäste nutzen die Linie als Verbindung zwischen den westlich und östlich des Zentrums gelegenen Stadtteilen. Die Feststellungen lassen sich generell auch auf die anderen Linien des Stadtverkehrs übertragen; auch hier nutzen wenige Fahrgäste die Linien als Verbindung über das Stadtzentrum hinaus.



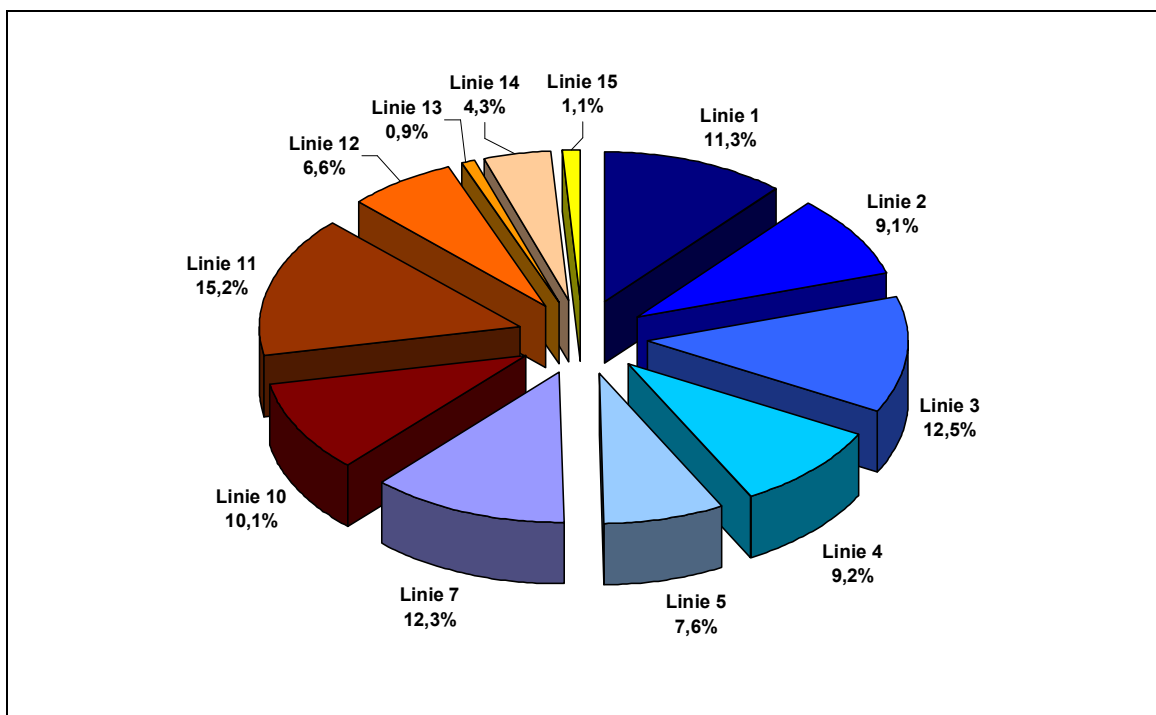
**Abbildung 5: Tagesganglinie (2-h-Intervall) für maßgebliche Querschnitte der Linie 2<sup>7</sup>**

<sup>7</sup> Die Beobachtungen gelten für Linie 2 in Richtung Solitude am Querschnitt in Fahrtrichtung hinter der Haltestelle Mathildenstraße

Aus den automatischen Fahrgastzählungen lassen sich jedoch keine Aussagen darüber gewinnen, wie hoch der Anteil der Umsteiger zwischen den Linien ist, bzw. wie viele Fahrgäste Quelle oder Ziel im Stadtzentrum haben. Insgesamt zeigt sich auf allen Linien ein hoher Anteil von Aussteigern an den zentralen Haltestellen (ZOB und Südermarkt); so steigen auf den Linien 10 und 11, die nicht über den ZOB verkehren, am Südermarkt rund 50% der Fahrgäste aus.

Der Verlauf der Belastung zeigt den hohen Anteil von Fahrgästen die morgens mit dieser Linie ins Zentrum fahren. Gegen Abend nutzen nur wenige Fahrgäste diese Linie in Richtung Innenstadt. Aus der Innenstadt kommend nutzen am Abend noch eine Reihe von Fahrgäste diese Linie um zu ihrem Wohnort zu kommen. Insgesamt zeigt die Auswertung der Linienbelastung die hohe Bedeutung der Innenstadt für das Verkehrsaufkommen.

Die folgende Abbildung zeigt welchen Anteile die Linien im Stadtverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen haben. Die Auswertung bezieht sich hierbei auf einen normalen Werktag entsprechend der gewählten Auswertungszeiträume.



**Abbildung 6: Anteil der Linien am Gesamtverkehrsaufkommen im Stadtverkehr<sup>8</sup>**

<sup>8</sup> Stand 2001/2002

Die nachfragestärksten Linien im Stadtverkehr sind die Linien 1, 3, 7 und 11; sie befördern rund die Hälfte der Fahrgäste im Stadtverkehr. Die Linien 13 und 15, die nur zu besonderen Zeiten verkehren, weisen geringe Fahrgastzahlen auf.

Name	Gesamteinsteiger je Werktag	Anteil an allen Einsteigern
ZOB	5.700	16,3%
Südermarkt	4.760	13,6%
Angelburger Straße	1.400	4,0%
Twedter Plack	1.340	3,8%
Hafermarkt	970	2,8%
Bauer Landstraße	760	2,2%
St.-Jürgen-Platz	580	1,7%
Stadion	500	1,4%
Bundesbahnhof	500	1,4%
Förde Park	490	1,4%
Marienallee	470	1,4%
Stuhrsallee	450	1,3%

**Tabelle 7: Anzahl der Einsteiger (werktags) an nachfragestarken Haltestellen<sup>9</sup>**

Tabelle 7 zeigt die wichtigsten Haltestellen im Stadtgebiet. Enthalten sind in der Auswertung nur die Fahrgäste des Stadtverkehrs; eine Einbeziehung des Regional- und Schienenverkehrs fand aufgrund der Datenverfügbarkeit nicht statt. Die Ergebnisse sind auch in der Anlage 5 graphisch aufbereitet.

<sup>9</sup> Stand 2001/2002

Für die Gesamtnachfrage pro Jahr ergeben sich folgende Werte:

Linie	Zahl der Fahrgäste 2001
1	1.109.000
2	1.016.000
3	1.289.000
4	836.000
5	498.000
7	1.522.000
10	866.000
11/12	2.210.000
13	134.000
14	398.000
15	102.000
<b>Summe</b>	<b>10.202.000</b>

**Tabelle 8: Nachfrage im Flensburger Stadtverkehr 2001<sup>10</sup>**

Die Linien der Autokraft nach Tarup finden hierbei keine Berücksichtigung, da auf diesen Linien die Fahrgäste im Stadtverkehr nicht von denen im Regionalverkehr unterschieden werden können.

## 2.7 Ergebnisse der Beteiligung gesellschaftlicher Gruppen

Im September/Oktober 2002 wurde eine Befragung zur Beteiligung wichtiger gesellschaftlicher Gruppen zu den Schwerpunkten der Fortschreibung durchgeführt. 93 Gruppen aus den Bereichen Wirtschaft, Umwelt, Bildung u.a. wurden befragt. Die Fragen richteten sich im Wesentlichen an die Nutzer des Nahverkehrs, die eine Beurteilung vor allem der Qualität des Nahverkehrs liefern sollten.

<sup>10</sup> Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen

Die Umfrage ist nicht repräsentativ für die Flensburger Bevölkerung, eine quantitative Auswertung der Befragung wäre irreführend. Ziel der Umfrage war es eher, neben einer Beurteilung der Angebotsqualität Hinweise auf besondere Schwachpunkte oder Vorteile des Stadtverkehrs zu erhalten. Hauptbestandteil des Fragebogens war eine Beurteilung verschiedener Aspekte anhand einer Skala von 1 bis 7. Der Fragebogen ist im Anhangband abgedruckt. Die wichtigsten Erkenntnisse sind:

Insgesamt war bei dieser Bewertung eine mittlere Bewertung der Angebotsqualität festzustellen, was aber nicht überrascht, da bei solchen Umfragen selten extreme Positionen bezogen werden - man neigt zur Mitte. Überdurchschnittlich gut schnitten bei der Beurteilung die Qualität der Fahrzeuge und die Pünktlichkeit der Busse ab. Schlechter wurde der Zustand der Haltestellen und die Verknüpfung zwischen Bus und Schiene beurteilt.

Am Ende eines jeden Themenblocks konnten Anmerkungen ergänzt und Kritik geübt werden. Häufig genannte Punkte waren hierbei:

- die Bedienung des Stadtgebietes in den Abendstunden - insbesondere die geringere Taktdichte und die Reduzierung des Bedienungsgebietes,
- die mangelnde Abstimmung der Busse untereinander beim Abwarten von Umsteigern und
- der ungepflegte Zustand der Haltestellen.

### 3 Überprüfung der Maßnahmen RNVP 1997

Die Maßnahmenvorschläge aus dem Regionalen Nahverkehrsplans 1997 werden nachfolgend evaluiert<sup>11</sup>. Hierbei wird unterschieden nach:

- Maßnahmen, die bereits realisiert wurden; hier wird der aktuelle Stand dargestellt,
- Maßnahmen, die sich in der Realisierung befinden oder
- Maßnahmen, die nicht realisiert wurden.

1. Einsatz eines automatischen Systems zur Erhebung von Fahrgastzahlen und Fahrzeitdaten (geplante Realisierung: 1997)

Das System zur automatischen Erhebung von Fahrgastzahlen und Fahrzeitdaten (PLANFAHRT) befindet sich seit 1997 bei Aktiv Bus und der AFAG im Einsatz. Es werden umfangreiche Daten gewonnen, die für die Verbesserung des Betriebsablaufes und zur Gewinnung von Informationen über Fahrgastströme genutzt werden. Eine Auswertung der Fahrgastzahlen findet sich in der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans (siehe auch Kapitel 2.6).

2. Entwicklung eines Konzeptes für die engere Kooperation zwischen der VGFL und der VGSF sowie Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung (geplant: 1997)

In den Jahren 1998/99 wurde ein Gutachten zum „Tarifkonzept und Einnahmeverfahren für den Verkehrsraum Flensburg/Schleswig“ erstellt. Mit der Einführung der GreenKart am 1.9.2000 wurde ein Tarifverbund zwischen den beiden Verkehrsgemeinschaften verwirklicht.

3. Optimierung von Betriebsabläufen und bestmögliche Nutzung von vorhandenen Personal- und Sachressourcen durch Verbesserung der Zusammenarbeit der Verkehrsbetriebe der Stadtwerke und der AFAG (geplant: 1997)

Es findet eine ständige Kooperation der beiden Unternehmen bezüglich der Abstimmung von Fahrplänen etc. statt, so z.B. bei der Ausweitung und Anpassung des Fahrplans im Zuge der Anbindung des neuen Universitätscampus. Beim Tausch von Personal und Sach-

---

<sup>11</sup> Die Nummerierung wurde zur besseren Vergleichbarkeit aus dem RNVP 1997 übernommen.

ressourcen Fragen stößt diese Zusammenarbeit an die Grenzen der betrieblichen Eigenständigkeit der beiden Unternehmen.

4. Entwicklung eines einheitlichen Tarifkonzeptes mit geeignetem Einnahmeaufteilungsverfahren für die Stadt Flensburg und den Kreis Schleswig-Flensburg (geplant: 1997)

Seit dem 1.9.2000 sind die Verkehrsgemeinschaft Flensburg (VGFL) und die Verkehrsgemeinschaft Schleswig-Flensburg (VGFS) in der Verkehrsregion Flensburg/Schleswig zusammengeschlossen. Mit der GreenKart wird ein Zonentarif für das Gebiet angeboten.

Bei der Einnahmenaufteilung zwischen Stadt- und Regionalverkehren kam es zu Abweichungen zwischen der Prognose und der tatsächlich eingetretenen Entwicklung. Die Gründe hierfür liegen vermutlich im geänderten Verhalten der Nutzer aus den direkt an die Stadt Flensburg angrenzenden Gebieten; diese nutzen aufgrund der Tarifänderung vermehrt die Regionalbusse. Da die im Regionalbus erworbenen Fahrscheine nun auch im Stadtverkehr gelten, müssen dafür keine neuen Fahrkarten gekauft werden. Für Unternehmen im Stadtbusverkehr ergeben sich damit Einnahmeausfälle.

5. Durchführung einer Fahrgastbefragung u. a. zur Ermittlung von Quell-Ziel-Beziehungen, Reiseweiten und Fahrtzwecken (geplant: 1997)

Eine umfassende Befragung zu Quell-Ziel-Relationen hat nicht stattgefunden. Im Zuge der Einführung des Greenkart-Tarifs wurden Auswertungen zu den ein- und ausströmenden Verkehren nach Flensburg durchgeführt. Zur Auswertung der Fahrgastzahlen und Reiseweiten wird das System Planfahrt genutzt (s.o.).

6. Inbetriebnahme eines ausbau- und integrationsfähigen Fahrgastinformationssystems am ZOB (geplant: 1997)

Am ZOB werden die planmäßigen Abfahrtszeiten für alle Linien angezeigt. Eine Erweiterung der Darstellung ist im Zuge der Einrichtung der Mobilitätszentrale am ZOB im Frühjahr 2003 geplant. Es soll dann die Möglichkeit bestehen, besondere Ereignisse (wie Sonderfahrpläne an Feiertagen) manuell einzugeben.

7. Liniennetzoptimierung unter Einbeziehung der Umlandlinien auf der Basis der erhobenen Fahrgastzahlen und Fahrzeitdaten sowie der Ergebnisse der Fahrgastbefragung (geplant: 1998)

Die im Jahr 1999 durchgeführte Untersuchung zum Tarifkonzept beinhaltete auch die Betrachtung der Integrationsmöglichkeiten des Regionalverkehrs in den Stadtverkehr. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass der Vorschlag, Linien des Stadtverkehrs durch Umlandlinien zu ersetzen, kein großes Potenzial birgt. Trotzdem verfolgt der Aufgabenträger weiter eine bessere Integration und Aufgabenteilung von Stadt- und Regionalbus, unter anderem durch Reduzierung der Halte der Regionalbusse im Stadtgebiet.

8. Entwicklung und Umsetzung eines Marketingkonzeptes für den ÖPNV im Verkehrsraum Flensburg einschließlich des Entwurfs übersichtlicher und ansprechender Print-Informationen für Fahrgäste und potenzielle Kunden (geplant: 1998)

Mit Einführung der GreenKart wurde erstmals ein Fahrplanbuch für die Gesamtregion erstellt. Zudem wurden für alle Stadtbuslinien Taschenfahrpläne und eine einheitliche, übersichtliche Liniennetzdarstellung gestaltet. Seit der Erstellung des letzten Nahverkehrsplans haben elektronische Medien stark an Bedeutung gewonnen; die Verkehrsunternehmen stellen im Internet Informationen zum Liniennetz, Fahrplan und andere aktuelle Informationen bereit. Ein bemerkenswertes Angebot ist in diesem Bereich die Anzeige der Position der Busse im Liniennetz laut Fahrplan, wie sie von Aktiv Bus auf ihrer Internetseite praktiziert wird. Ein umfassendes, auf Steigerung der Fahrgastnachfrage ausgelegtes Marketingkonzept ist jedoch nicht erarbeitet worden. Zur Zeit befindet sich eine Informationsbroschüre in Bearbeitung, in der wichtige Freizeitziele und deren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV dargestellt werden.

9. Entwicklung und Umsetzung von begleitenden Werbemaßnahmen für die Einführung des optimierten Liniennetzes (geplant: 1998)

Mit Einführung der GreenKart wurde eine Werbekampagne gestartet und die Gestaltung der Medien vereinheitlicht.

10. Einführung des optimierten Liniennetzes und des einheitlichen Tarifsystems (geplant: 1998)

Im Zuge der Tarifuntersuchung wurden auch Vorschläge zur Optimierung des Liniennetzes gemacht. Eine umgesetzte Maßnahme ist z.B. die Führung der Linie 1 statt der Linie 2 nach Krusau. Andere Vorschläge wie die Einrichtung von Quartierbussen im Bereich Solitude oder Weiche wurden bisher nicht umgesetzt. Die Führung einer Linie aus dem Osten

Flensburgs zum Bahnhof ist mit Neuordnung der Linien im Zuge der Einweihung des Universitätscampus im Herbst 2002 erreicht.

## 11. Inbetriebnahme des Dynamischen Fahrgastinformationssystems (D-FIS) (geplant: 1998)

Zur Zeit werden die planmäßigen Abfahrtszeiten am ZOB angezeigt. Mit der Eröffnung der Mobilitätszentrale im Frühjahr 2003 ist die Möglichkeit zur Darstellung besonderer Ereignisse über eine manuelle Eingabe geplant.

## 12. Beschleunigung des Busverkehrs durch signaltechnische Priorisierung und bauliche Maßnahmen (geplant: 1999)

Die Umsetzung befindet sich in der konkreten Planungsphase; zur Zeit werden zusammen mit den Verkehrsunternehmen die technischen Voraussetzungen geklärt und eine Schwachstellenanalyse durchgeführt.

An verschiedenen Lichtsignalanlagen wurden in Vorbereitung des Beschleunigungsprogramms Detektoren eingebaut, welche die Busse zwar registrieren, ihnen jedoch noch keinen Vorrang beim Passieren des Knotens einräumen.

Angestrebt wird weiter eine Vereinheitlichung der Systeme zur Busbeschleunigung in Schleswig-Holstein, um so eine bessere Integration der Regionalbusverkehre, insbesondere der Autokraft, zu erreichen.

## 13. Ausbau und Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten nach dem Haltestellenkonzept Flensburg (geplant: 1999-2001)

Die Verbesserung der Haltestellen bleiben weiterhin ein Handlungsschwerpunkt im Flensburger Nahverkehr. Insbesondere die unterschiedlichen Betreiber erschweren die Durchsetzung eines einheitlichen Designs und Unterhaltungsstandards.

Zur Zeit werden im Rahmen des Haltestellenkonzepts jedes Jahr zehn neue Haltestellen durch die Stadt mit einem Witterungsschutz ausgerüstet. Das Programm läuft bis zum Jahr 2004.

14. Entwicklung und Durchführung von zielgruppenorientierten Werbemaßnahmen (geplant: 1999-2001)

Mit Einführung der GreenKart wurde eine umfangreiche Werbekampagne gestartet (s.o.). Eine Zielgruppensegmentierung hat jedoch noch nicht stattgefunden. Mit der Freizeitbrochure Flensburg (s.o.) sollen in diesem Bereich Verbesserungen erzielt werden.

15. Weitere Optimierung und Beschleunigung des Buslinienverkehrs auf der Basis der kontinuierlich automatisch erhobenen Fahrgastzahlen und Fahrzeitdaten (2000- 2001)

Die Daten der automatischen Fahrgastzählung und Fahrzeitmessung werden von den Unternehmen zur Anpassung des Liniennetzes und zur Vorbereitung des Beschleunigungsprogramms verwendet.

16. Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans Flensburg (geplant: 2001)

Mit der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans wurde im März 2002 verspätet begonnen, weil erst zu diesem Zeitpunkt der landesweite Nahverkehrsplan, welcher die Rahmenbedingungen definiert, als Entwurf vorlag.

Die Bilanz des Regionalen Nahverkehrsplans 1997 zeigt, dass wesentliche Maßnahmen, wie die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen in der Region, verwirklicht wurden. Defizite in der Umsetzung bestehen noch bei infrastrukturellen Maßnahmen, z.B. wie dem Beschleunigungsprogramm und dem Haltestellenausbauprogramm. In der folgenden Tabelle wird der Stand der Umsetzung auf einen Blick zusammenfassend dargestellt:

Nr.	Maßnahme	Zeit- raum	Sta- tus	Hand- lungsbe- darf
1	Automatische Fahrgastzählsysteme	1997	☺	-
2	Kooperation VGFL und VGSF	1997	☺🕒	-
3	Verbesserte Zusammenarbeit der Verkehrsbetriebe	1997	☹	!
4	Einheitliche Tarifkonzept	1997	☺🕒	-
5	Fahrgastbefragung	1997	☹	-
6	Fahrgastinformationssystem ZOB	1997	☺🕒	-
7	Liniennetzoptimierung	1998	☺🕒	-
8	Marketingkonzept	1998	☺🕒	-
9	Werbekampagne Optimiertes Liniennetz	1998	☺🕒	-
10	Einführung optimiertes Liniennetz	1998	☹🕒	-
11	Dynamisches Fahrgastinformationssystem	1998	🕒	!
12	Busbeschleunigung	1999	🕒	!
13	Haltestellenausbau	1999- 2001	☹	!
14	Zielgruppenorientierte Werbemaßnahmen	1999- 2001	☹	!
15	Weitere Optimierung Liniennetz	2000- 2001	☺	!
16	Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan	2001	☺🕒	-
☺	Maßnahme erfolgreich umgesetzt			
☹	Maßnahme nicht vollständig umgesetzt			
⊗	Maßnahme nicht umgesetzt			
🕒	Umsetzung verspätet			
!	weiterer Handlungsbedarf im RNVP 2002			

**Tabelle 9: Maßnahmenbilanz Regionaler Nahverkehrsplan 1997**

## 4 Bewertung des Angebotes

Die Bewertung des Angebotes erfolgt auf Basis des Fahrplans Sommer 2002.

### 4.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität beschreibt die Entfernung zwischen Siedlungsgebietes und Haltestellen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfiehlt bei einer Buser-schließung folgende Einzugsbereiche (Radius Luftlinie):

- in der Kernzone 300 m
- in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte 400 m
- in Gebieten mit geringer Nutzungsdichte 600 m

Bei Anwendung dieser Kriterien zeigt sich, dass selbst bei Anlegen des strengeren Maßstabes von 300 m für die Kernzone fast alle Siedlungsbereiche durch Haltestellen erschlossen sind. Einbezogen in diese Betrachtung sind die Linien der Aktiv Bus und der AFAG sowie die Bedienung von Tarup durch die Linien der Autokraft.

Kleinere Bereiche, wie westliche Teile des Stadtteils Falkenberg (Liliencronweg) oder in Klues (Schulstraße), sind weiter als 300 m, aber weniger als 500 m von einer Haltestelle entfernt. Einige kleinere Ortsteile wie Sünderup oder Kauslund werden durch Regionalbusse bedient. Zudem sind wichtige touristische Ziele wie das Ostseebad nicht in das städtische Netz eingebunden. Die Einzugsbereiche sind in der Anlage 6 dargestellt.

In den Abendstunden und am Wochenende wird das Bedienungsgebiet des Stadtverkehrs eingeschränkt, da Linien verkürzt werden, bzw. nicht mehr verkehren. So werden in diesen Randzeiten einige Haltestellen und Stadtteile nicht mehr angedient. Dies gilt für (siehe auch Anlage 7):

- Solitude: Der Bereich ist vorwiegend eine Gebiet mit dünnerer Bebauung. Eine hohe Nachfrage tritt hier lediglich in den Sommermonaten vom Strandbad aus auf.
- Teile von Fruerlund und dem südlichen Mürwik: Über einen weiteren Fußweg zur Mürwiker Straße sind diese Gebiete auch in den Abendstunden an den Nahverkehr an-

gebunden. Probleme bestehen bei besonders hohem Verkehrsaufkommen, z.B. bei Veranstaltungen am Wochenende in den dortigen Sporthallen.

- Tarup: Der kleinere Stadtteil liegt außerhalb des geschlossenen Stadtgebiets. Fußwege zur nächsten Buslinie (Linie 11) sind mit ca. 1 km unzumutbar lang. Die Ausweisung neuer Wohngebiete in diesem Bereich, wie „Struve Lücke“, führt hier auch künftig zu einer steigenden Nachfrage.
- Gewerbegebiete um die Westerallee und Schleswiger Straße: Hier sind in den Abendstunden keinen bedeutenden Verkehrsströme zu erwarten. Ausnahmen bilden hier Veranstaltungen, u.a. im Sportland, bei denen zeitlich begrenzt eine größere Nachfrage auftritt. Diese werden mit Sonderverkehren bei Veranstaltungen bedient.

## 4.2 Verbindungsqualität

Wesentliche Kriterien für Verbindungsqualität sind:

- *Reisezeit*, d.h. Betrachtung des gesamten Linienweges mit Zu- und Abgangswegen, der Beförderungszeit im Fahrzeug und ggf. Umstiegszeiten
- *Erreichbarkeit*, d.h. die Direktheit der Verbindung mit Zahl der notwendigen Umstiege
- *Fahrtenhäufigkeit*, die Gestaltung des Fahrplans mit den Taktdichten unterschieden nach Tageszeit und Tagesart

### Reisezeit

Die gute Erschließung des Stadtgebietes und die direkte Anbindung der Innenstadt gewährleisten kurze Fußwege von und zu den Haltestellen.

Probleme bestehen bei der Beförderungszeit im Fahrzeug. Bei nur wenigen Linien liegt die durchschnittliche, fahrplanmäßige Beförderungsgeschwindigkeit über 20 km/h. Behinderungen entstehen in Wohngebieten durch den ruhenden Verkehr, wo Begegnungen der Busse mit anderen Fahrzeugen oft zu Wartezeiten führen. Daneben entstehen Verlustzeiten durch Wartezeiten an Lichtsignalanlagen; ein besonderer Störungspunkt ist hier die Ein- und Ausfahrt am ZOB, die nahezu alle Linien betrifft. Eine weitere Ursache für die geringe Durchschnittsgeschwindigkeit ist die geplante Wartezeit der Busse am Rendezvouspunkt ZOB; auf einigen Linien bedingt die Anschlusssicherung längere Standzeiten.

Wegen der dargestellten Behinderungen im Fahrtablauf ist die Reisezeit auf den Hauptstationen nur als ausreichend zu bewerten.

### **Erreichbarkeit**

Die Bewertung erfolgt nach der Erreichbarkeit von Stadtteilen und der Erreichbarkeit von wichtigen Zielen. Meßgröße für die Erreichbarkeit ist die Anzahl von Umstiegsvorgängen, die auf einem Weg notwendig sind.

#### *Erreichbarkeit des Stadtzentrums*

Alle Linien des Stadtverkehrs fahren das Stadtzentrum an, wobei die beiden wichtigsten Verknüpfungspunkte der Südermarkt und der ZOB sind. Das südliche Ende der Fußgängerzone wird direkt über den Südermarkt erschlossen. Vom ZOB ist es nur ein kurzer Fußweg zur Fußgängerzone. Durch die Einbahnstraßenregelung im Innenstadtbereich wird die Haltestelle Südermarkt von einigen Linien nur in eine Richtung angefahren. Dies erschwert für Ortsunkundige die Orientierung.

Wichtige Verwaltungs- und Freizeiteinrichtungen (Rathaus, Deutsches Haus, Bibliothek) sind entweder über die Haltestelle Südermarkt erschlossen (Fußweg rund 300m), oder sie werden direkt angefahren.

Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit den Einkaufs- und Verwaltungseinrichtungen durch die Linien des Stadtverkehrs ist sehr gut.

#### *Verbindung zwischen den Stadtteilen*

Das Busnetz in Flensburg ist radial ausgerichtet. Direkte Verbindungen bestehen daher zwischen Stadtteilen, die auf diesen Achsen liegen. Tangentiale Verbindungen (beispielsweise zwischen Blasberg und Friedheim oder Engelsby und dem südlichen Mürwik) sind nur umwegig und mit einem Umstieg zu erreichen.

Viele Verbindungen zwischen Stadtteilen erfordern einen Umstieg am ZOB oder Südermarkt. Die fahrplanmäßige Abstimmung der Linien am ZOB und der Austausch von Information über Anschlussreisende zwischen den Fahrern schaffen für den Fahrgast eine komfortable Umstiegssituation. Probleme bestehen jedoch bei Linien, die nicht im 20'-Takt verkehren (z.B. Linie 2), und den Linien 11/12, die den ZOB nicht anfahren. Bei die-

sen beiden Linien ist eine Verknüpfung am St.-Jürgen-Platz vorgesehen. Jedoch können hier nicht alle Linien des Stadtverkehrs erreicht werden.

Durch lange Umläufe auf einigen Linien entstehen gelegentlich größere Verspätungen, die sich negativ auf die Verlässlichkeit der Anschlüsse auswirken.

Das Linien- und Anschlusskonzept schafft eine gute Verknüpfung der Stadtteile mit dem Stadtzentrum.

#### *Erreichbarkeit des SPNV (Bahnhöfe)*

Der Bahnhof Flensburg liegt rund einen Kilometer von Stadtzentrum (Südermarkt) entfernt. Die Einbindung in das Busnetz ist aufgrund der Straßenführung nur über eine Stichfahrt möglich.

Flensburg ist nicht als Knoten im Integralen Taktfahrplan (ITF) Schleswig-Holstein festgelegt. Es bestehen im SPNV eine Reihe von verschiedenen An- und Abfahrtszeiten. Zudem entstehen im Fernverkehr häufig Verspätungen; im Jahr 1998 wurden die vorhandenen technischen Grundlagen für die Einführung eines landesweiten Anschlusssystem Bahn/Bus in Schleswig-Holstein analysiert und mögliche Pilotstandorte vorgeschlagen. Eine Realisierung steht noch aus. Diese Randbedingungen erschweren die Optimierung der Anschlussbeziehungen zwischen Bus- und Schienenverkehr.

Die Andienung des Bahnhofs im 10'-Takt tagsüber an Werktagen gewährleistet geringe Wartezeiten; durch einen Umstieg am ZOB kann der Bahnhof von allen Linien des Stadtverkehrs direkt erreicht werden (und umgekehrt). Durch die Neuordnung des Busnetzes im Zuge der Eröffnung des Universitätscampus wird auch eine direkte Verbindung zum Bahnhof aus den östlichen Stadtteilen angeboten.

Probleme bei der Anbindung des Bahnhofes bestehen in erster Linie in den Abendstunden und am Wochenende.

Der Bahnhof Weiche dient der Anbindung des Stadtteils Flensburg-Weiche; die Regionalbahnen verkehren hier im 120'-Takt. Der Weg von der Bushaltestelle zum Bahnhof Weiche ist kurz.

## **Fahrtenhäufigkeit**

Der Großteil der Linien im Flensburger Stadtverkehr verkehrt im 20'-Takt an Werktagen zwischen ca. 6 und 19 Uhr. Durch die Überlagerung von Linien ergibt sich auf den Hauptachsen ein 10'-Takt. Probleme bestehen insbesondere bei den Linien, die nicht in das Taktraster eingebunden sind. Zu den Linien 2, 13, 14 und 15 und den Linien nach Tarup bestehen keine Anschlüsse im 20'-Takt; zu diesen Linien besteht jeweils ein oder zwei Anschlüsse je Stunde.

Die Fahrtenhäufigkeit auf den Hauptachsen werktags tagsüber ist gut. Im Industriegebiet Süd, am Sandberg und in Tarup ist die Fahrtenhäufigkeit geringer getaktet (20 – 60 Min.).

Nach 19 Uhr erfolgt die Umstellung auf einen 60'-Takt; dies bedeutet eine deutliche Einschränkung des Angebotes. Jedoch nimmt auch die Nachfrage deutlich ab, u.a. da die Ladenöffnungszeiten in der Innenstadt nur bis 18:30h bzw. 19:00h andauern. Einige Stadtteile werden in der Spätverkehrszeit ab ca. 20 Uhr und am Wochenende nicht mehr bedient (u.a. die Stadtteile Tarup und Solitude).

Am Sonntag wird das Fahrtenangebot auf einen 30'-Takt umgestellt, wodurch sich veränderte Abfahrtszeiten ergeben.

Das Fahrtenangebot in Flensburg tagsüber während der Woche ist angemessen und attraktiv. Insgesamt gewährleistet die hohe Taktdichte in HVZ und NVZ geringe Wartezeiten. In den Abendstunden und am Wochenende wird dieses Angebot jedoch deutlich eingeschränkt.

## **4.3 Fahrzeuge**

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge (siehe Tabelle 6) der Aktiv Bus liegt mit 5,8 Jahren relativ hoch. Die Flotte der AFAG ist mit durchschnittlich 4,4 Jahren jünger.

Auffallend bei den Fahrzeugen im Linienverkehr ist die verbreitete Außenwerbung und Werbung im Fahrzeug. Dies führt zu einem lebendigen aber uneinheitlichen Erscheinungsbild der Fahrzeuge. Ziel muss es sein, trotz einer werblichen Vermarktung der Busaußenflächen eine „Corporate Identity“ des Stadtverkehrs Flensburg zu definieren.

Die Fahrzeuge im Stadtverkehr sind sehr gut ausgestattet und fast vollständig mit Niederflurtechnik ausgerüstet. Im Zuge der normalen Erneuerung werden in kurzer Zeit alle Fahrzeuge im Stadtverkehr niederflurig sein. Die Kneeling-Einrichtung zur Absenkung des Fahrzeuges in einem Teil der Fahrzeugflotte sorgt für eine Steigerung des Fahrkomforts. Zur Zeit wird auch der Einsatz von Klimaanlage getestet. Daneben verbessert die Videoaufzeichnung in den Bussen der Aktiv Bus und AFAG das subjektive Sicherheitsempfinden und hilft Vandalismusschäden zu reduzieren.

#### **4.4 Service und Information**

##### **4.4.1 Fahrplanbuch**

Wichtigste Informationsquelle für den Fahrgast sind die Taschenfahrpläne (die „Lütten“) und das Fahrplanbuch. Positiv zu bemerken ist die Integration aller Linien aus der Region in ein Fahrplanbuch und der gut lesbare Netzplan für den Stadtverkehr. Trotz der Neugestaltung bleiben in einigen Punkten noch Wünsche bei der Darstellung offen:

- so sind bei den Linien im Stadtverkehr die Takte nicht dargestellt (z.B. in der Form „verkehrt alle 20 Minuten“),
- im Linienverlauf sind nicht alle Haltestellen dargestellt, obwohl dies auch bei einer einseitigen Darstellung möglich wäre,
- die Fußnoten sind für Gelegenheitsnutzer zum Teil schwer zu verstehen und
- im Liniennetzplan sind die Haltestellen, die nur durch den Regionalverkehr befahren werden, nicht dargestellt.

Gegenüber dem Stand bei der Erstellung des ersten Nahverkehrsplans haben sich umfangreiche Verbesserungen ergeben; jedoch bestehen in verschiedenen Details noch Verbesserungsmöglichkeiten.

Fahrplanauskünfte werden telefonisch über die Verkehrsunternehmen und eine kostenfreie Auskunft der GreenKart-Zentrale gegeben.

#### 4.4.2 Darstellung im Internet

Für die Darstellung des Nahverkehrs in Flensburg gibt es zur Zeit kein einheitliches Angebot. Die Seiten der beiden lokalen Flensburger Busunternehmer ([www.afag-bus.de](http://www.afag-bus.de) und [www.aktiv-bus.de](http://www.aktiv-bus.de)) stellen nur den Fahrplan und das Liniennetz des jeweiligen Unternehmens dar. Hinweise auf das andere Unternehmen bzw. Links auf den Regionalverkehr fehlen bzw. sind eher versteckt. Über die zentrale Seite der Verkehrsgemeinschaft ([www.greenkart.de](http://www.greenkart.de)) sind nur wenige Informationen, z.B. zu den beteiligten Unternehmen und Tarifstruktur, zu erhalten. Eine linienübergreifende Fahrplanauskunft über das Internet ist bisher nur für die Aktiv Bus-Linien möglich. Desweiteren ist der Stadtverkehr in das Auskunftssystem der Bahn („Hafas“) integriert.

Der Internetauftritt des Nahverkehrs in Flensburg ist verbesserungsfähig.

#### 4.4.3 Information im Fahrzeug und an Haltestellen

Im Fahrzeug liegen Taschenfahrpläne aus, Informationen zum Tarif und Liniennetz werden ausgehängt. Zudem wird in den Fahrzeugen die nächste Haltestelle angezeigt.

An den meisten Haltestellen finden wir nur die nötigsten Angaben über den Fahrplan; weitergehende Informationen, wie Tarifinformationen oder Umgebungspläne, sind nicht vorhanden. Die Fahrpläne werden nach Unternehmen getrennt aufgestellt, dies erschwert die schnelle Übersicht für den Fahrgast.

Besonders fortschrittlich für eine Stadt der Größe Flensburgs ist die Anzeige aller Abfahrtszeiten auf einer einheitlichen Anzeige am ZOB. Leider berücksichtigt diese Anzeige bisher nur die planmäßigen Abfahrtszeiten, Informationen über Unregelmäßigkeiten im Betrieb werden noch nicht angezeigt.

Die Information im Fahrzeug und an Haltestellen ist an wenigen Stellen vorbildlich, meistens ausreichend, an einigen Stellen verbesserungsbedürftig.

## 4.5 Tarif

Die Gestaltung und Bewertung eines Tarifs richtet sich nach den Gesichtspunkten: Einfachheit, Gerechtigkeit, Ergiebigkeit und Attraktivität für den Fahrgast.

Durch die Zusammenarbeit im Rahmen der GreenKart hat sich eine wesentliche Verbesserung - insbesondere bei Fahrten in die Region Flensburg - ergeben. Das Tarifgefüge innerhalb der Stadt mit einer Zone für die Stadt Flensburg ist einfach und entspricht auch den Hauptfahrtbeziehungen, die im wesentlichen auf das Zentrum ausgerichtet sind.

Innerhalb des GreenKart-Tarifs bestehen bei einzelnen Fahrausweisarten noch Unterschiede zwischen Flensburg und dem Umland (5-Streifenkarte oder Sechserkarte). Daneben bestehen verschiedene attraktive Angebote für Gelegenheitsnutzer, wie Streifen- und Tageskarten. Andere Angebote wie Wochenkarten für Touristen oder Jahresabonnements für regelmäßige Kunden fehlen jedoch.

Verbesserungen im Tarif sind in Teilen möglich, sollten aber im Kontext der Umsetzung des landesweiten Tarifkonzeptes mit Einführung des Schleswig-Holstein-Tarifs und Harmonisierung des Fahrscheinsortiments vorgenommen werden.

## 4.6 Nachfrage

Mit Hilfe der Ergebnisse der automatischen Fahrgastzählung lassen sich erstmals regelmäßig Aussagen über das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage treffen. Die folgende Tabelle zeigt den Vergleich Flensburgs mit anderen Städten ähnlicher Größenordnung:

	Einwohner im Stadtgebiet	Fahrgäste in 1.000	Fahrten pro Einwohner und Jahr
Bremerhaven	119.561	11.743	98,2
Celle	72.258	4.482	62,0
Delmenhorst	79.314	3.371	42,5
Esslingen	92.000	11.211	121,9
Gießen	81.000	10.600	130,9
Gütersloh	95.618	3.689	38,6
Kaiserslautern	99.819	12.576	126,0
Neumünster	80.253	2.896	36,1
Tübingen	82.519	14.332	173,7
Wilhelmshaven	90.347	3.981	44,1
Flensburg	84.449	10.202	120,8

**Tabelle 10: Fahrgastzahlen im Städtevergleich<sup>12</sup>**

Zusammenfassend gilt:

- Die Linien weisen ein gleichmäßiges Besetzungsniveau auf. So liegt die durchschnittliche Belastung am stärksten Querschnitt bei den meisten Linien zwischen 18 und 27 Fahrgästen pro Werktag. Ausnahmen bilden die beiden Linien 13 und 15, die mit 10 -15 Fahrgästen eine deutlich schlechtere Auslastung aufweisen.
- Die Auswertung zeigt, dass das Angebot auch in den Spitzenzeiten ausreichend dimensioniert ist. Nur wenige Kurse in der Schülerspitze sind mit bis zu 100% ausgelastet.
- Die kompakte Stadtstruktur spiegelt sich auch in der Linienbelastung wieder. Fast alle Linien weisen eine gute Auslastung bereits ab Linienbeginn auf (durchschnittlich eine Besetzung mit mehr als 5 Fahrgäste). Ausnahmen sind hier z.B. die Endabschnitte der Linie 2 Kupfermühle bzw. Solitüde, Linie 4 in Harrislee.
- Die Auswertung der Tagesganglinien zeigt auch eine gute Auslastung der Linien in den Abendstunden. An den innenstadtnahen Querschnitten sind die Busse im Zeitraum zwischen 20 und 22 h noch mit 10 oder mehr Fahrgästen besetzt.

<sup>12</sup> Quelle für andere Städte: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen; VDV Statistik 2001; Köln 2002. Bei den Zahlen für Flensburg sind nur die Linien der AFAG und Aktiv Bus berücksichtigt.

- Im Vergleich zu anderen Städten zeigt sich, dass die Stadt Flensburg eine sehr hohe ÖPNV-Nutzung aufweist, was auch zu der guten Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen führt. Auf der anderen Seite deutet diese Nutzung auch auf eine gute Abschöpfung des Marktpotenzials hin; Maßnahmen zur Verbesserung des Nahverkehrs werden voraussichtlich nur in kleinerem Umfang neue Fahrgäste für den Nahverkehr gewinnen.

#### **4.7 Resümee Angebotsbewertung**

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Flensburg weist insgesamt eine gute Qualität auf. Dichte Takte und eine gute Anbindung des Stadtzentrums bieten attraktive Verbindungen.

Weiter verbesserungsfähig, zum Teil auch noch in Fortsetzung der Maßnahmenvorschläge aus dem RNVP 1997, sind:

- die Umstiegssituation bei Linien, die nicht den ZOB anfahren oder nicht in dem 20'-Takt-Raster verkehren,
- die durchschnittliche Reisezeit der Fahrzeuge,
- die Andienung einiger Stadtteile in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende,
- die Ausstattung der Haltestellen und
- das Informationsangebot.

## 5 Zielkonzept

### 5.1 Rahmenbedingungen

#### 5.1.1 Zweiter landesweiter Nahverkehrsplan

Eine wesentliche Rahmenbedingung für die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans ist der zweite landesweite Nahverkehrsplan 2003 - 2007, der im April 2003 durch das Land Schleswig-Holstein beschlossen wurde.

Auf den Raum Flensburg hat die Umsetzung des landesweiten Tarifkonzeptes mit Einführung des Schleswig-Holstein-Tarifs und Harmonisierung des Fahrscheinsortiments wesentlichen Einfluss. Alle Fahrten innerhalb Schleswig-Holsteins im Bus- und Schienenpersonennahverkehr sollen mit einem Fahrschein zurückgelegt werden können. Hierzu soll in allen Verkehrsregionen ein einheitliches Kernsortiment geschaffen und die Tarifbestimmungen vereinheitlicht werden (z.B. Heraufsetzung der Kinderaltersgrenze bis einschl. 14 Jahre). Zudem sollen Übergangsregelungen zum Fernverkehr geschaffen werden. Mit der Einführung geht auch eine Neuregelung bzw. die Einführung einer landesweiten Einnahmeaufteilung einher. Die finanziellen Auswirkungen auf den Aufgabenträger werden zur Zeit quantifiziert.

Im Bereich Angebot und Infrastruktur sind im Entwurf des landesweiten Nahverkehrsplans folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Mittelfristig (bis 2007)
  - Einrichtung eines weiteren Schnellbusses nach Husum, neben der bestehenden Verbindung nach Niebüll, und Integration der Linien in den Integralen Taktfahrplan (ITF) des Landes Schleswig-Holstein in Abstimmung mit den Aufgabenträgern
  - Einrichtung weiterer Schnellbuslinien, z.B. im Korridor Husum - Flensburg in Abhängigkeit vom Schnellbuskonzept Schleswig-Holstein
  - Umbau des Verkehrsknotens Flensburg mit Einrichtung eines Bahnhofes am ZOB. (1. Stufe Einbindung der Züge aus Richtung Hamburg bzw. Dänemark) und Aufwertung der Station Weiche; hierzu wurde Ende 2003 eine Sonderuntersuchung durchgeführt
  - Neuordnung des Bahnverkehrs nach Dänemark mit besserer Verknüpfung der Zugsysteme und Fahrpläne

- Langfristig (ab 2008)
  - Einbindung der Strecke aus Kiel in das neue Bahnhofskonzept mit dem Haltepunkt am ZOB in Abhängigkeit der Ergebnisse der Sonderuntersuchung

## 5.1.2 Stadtentwicklung

Folgende Entwicklungen haben wesentlichen Einfluss auf die Gestaltung des Nahverkehrs in der Stadt Flensburg:

- Eröffnung des Universitätscampus mit Verlegung der Universität an den neuen Standort am Sandberg und dem Bau von Studentenwohnheimen
- Weiterentwicklung wichtiger Wohnungsbauprojekte wie der Grenzlandkaserne, Gartenstadt Weiche oder Struve Lücke in Tarup und
- die Fertigstellung der Osttangente.

Auf die Eröffnung des Universitätscampus wurde bereits mit Umstellung des Liniennetzes zum Oktober reagiert. Im Zuge der Entwicklung der Wohnungsbauprojekte findet eine ständige Anpassung des Angebotes statt; so wird die Linie 11 bereits heute durch die Gartenstadt Weiche geführt. Bei diesen Projekten wird der bestehende Siedlungsbereich erweitert, so dass keine grundsätzliche Neuplanung des Liniennetzes notwendig wird.

Die Fertigstellung der Osttangente soll eine starke Entlastung der Innenstadt vom Individualverkehr mit sich bringen. Es wird zur Zeit geprüft, wie diese Potenziale für den Nahverkehr genutzt werden können. Eine erste Maßnahme ist der Umbau der oberen Angelburger Straße zu einer Anliegerstraße, die auch durch die Busse genutzt werden kann.

## 5.1.3 Barrierefreiheit im ÖPNV

Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen trat am 01.05.2002 in Kraft. Mit diesem Gesetz wird das Benachteiligungsgebot des Grundgesetzes (Art. 3, Abs. 3 GG: „... Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“) für behinderte Menschen umgesetzt. Dabei geht es um Gleichstellung und Barrierefreiheit im öffentlich-rechtlich geregelten Bereich.

Kernstück des Gesetzes ist die Herstellung barrierefrei gestalteter Lebensbereiche. Behinderte Menschen sollen zu allen Lebensbereichen einen umfassenden Zugang und eine uneingeschränkte Nutzung haben. Einen besonderen Schwerpunkt dieses Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen stellt der Verkehrsbereich dar. In Form eines Artikelgesetzes wurden wichtige bestehende Gesetze im Eisenbahnwesen, beim Straßen-, Personen- und Luftverkehr geändert.

Da Mobilitätschancen entscheidend über die gesellschaftliche Teilhabe bestimmen, geht es insbesondere für behinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen um eine Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Verkehrsinfrastruktur. Zu berücksichtigen sind neben den amtlich anerkannten Schwerbehinderten auch Behinderte mit Behinderungsgraden unter 50 % sowie alle anderen Mobilitätseingeschränkten wie ältere Menschen, kleine Kinder, werdende Mütter, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck. Dies zusammengenommen macht einen Bevölkerungsanteil von weit über 20 % aus.

In aller Regel werden mit dem Abbau von Benutzungshemmnissen für Behinderte bzw. mobilitätseingeschränkte Menschen (übersichtliche Informationen, hindernisfreie Zugänge, niveaugleiche Einstiege bei Fahrzeugen) auch Komfort und Sicherheit für alle Nutzerinnen und Nutzer erhöht.

Da für viele Behinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen der öffentliche Personenverkehr mit Eisenbahnen, Omnibussen und Straßenbahnen eine wichtige Mobilitätsform darstellt, wurden abgeleitet aus dem o. g. Bundesgleichstellungsgesetz im Personenbeförderungsgesetz für den ÖPNV besondere Regelungen zur barrierefreien Beförderung getroffen.

Danach hat der Nahverkehrsplan die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Des Weiteren sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden.

Weiterhin wurde geregelt, dass bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte anzuhören sind (§ 8 Abs. 3).

In § 12 wird geregelt, dass der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan enthalten soll.

Obwohl seitens des Landes noch keine Anpassung im entsprechenden Landesgesetz zum ÖPNV vollzogen worden ist, ist davon auszugehen, dass sich hier eine Direktwirkung entfaltet.

Weiterhin wurde die Förderung investiver Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dahingehend an das Behindertengleichstellungsgesetz angepasst, dass die Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen nicht nur berücksichtigt werden (alte Fassung), sondern dass Maßnahmen zusätzlich den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitgehend entsprechen müssen und die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören sind.

Selbstverständlich sind in der Vergangenheit die Belange von Behinderten und mobilitätsbeeinträchtigten Menschen im Bereich des ÖPNV in Flensburg berücksichtigt worden. Zu erwähnen sind an dieser Stelle die kontinuierliche Anschaffung von Niederflurbussen durch die Verkehrsunternehmen, die Berücksichtigung entsprechender Belange bei der Umsetzung des Haltestellenprogramms und die kontinuierliche Verbesserung der Information und Kommunikation.

Gleichwohl fehlt eine systematische Analyse der ÖPNV-Situation unter dem Gesichtspunkt „Mobilitätsbeeinträchtigung“ bzw. „Barrierefreiheit“ als auch daraus abgeleitet eine Mängelanalyse sowie ein formuliertes Zielsystem mit einem entsprechenden Maßnahmenkatalog sowie Priorisierung. Diese Herangehensweise, die sich aus der dargestellten Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (auf Grundlage des Behindertengleichstellungsgesetzes) ergibt, wurde im laufenden RNVP-Verfahren nicht angemessen umgesetzt, weil absehbar war, dass im Laufe des Jahres 2003 ein Behindertenbeauftragter/eine Behindertenbeauftragte gewählt und ein Behindertenbeirat ernannt werden wird.

Da die Bearbeitung des Themenkomplexes „Barrierefreiheit im ÖPNV Flensburg“ in enger Abstimmung mit den neuen Vertretungsstrukturen erfolgen sollte, ist dieser Themenkomplex bis auf einzelne beispielhafte Anmerkungen aus der Bearbeitung des 2. RNVP Flensburg herausgelöst worden.

Nach der Etablierung angemessener Arbeitsstrukturen der Behindertenvertretung bei der Stadt Flensburg wird die Stadt Flensburg als Aufgabenträger in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen dieses Thema entsprechend der genannten Systematik abarbeiten.

#### **5.1.4 Änderung der Finanzierung des ÖPNV durch die EU-VO 1370/2007**

*Seit dem 03.12.2009 gilt für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland und Europa ein neuer Rechtsrahmen. Zu diesem Stichtag ist die zwei Jahre zuvor im Amtsblatt der Europäischen Union verkündete europäische Verordnung (VO) (EG) Nr. 1370/2007 in Kraft getreten. Sie gilt seitdem unmittelbar in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union.*

*Die neue Verordnung schafft einen klareren und einheitlicheren Rechtsrahmen als bisher. Die alte Unterscheidung, wonach das europäische Recht nur dann zur Anwendung kam, wenn es sich um einen sogenannten „gemeinwirtschaftlichen“ Verkehr handelte, entfällt.*

*Der Anwendungsbereich der neuen VO 1370/2007 ist weiter gefasst als der der Vorgängerverordnung. Sie ist immer dann einschlägig, wenn zwischen einem für die Gewährleistung eines ausreichenden ÖPNV-Angebots zuständigen Aufgabenträger und einem Verkehrsunternehmen vereinbart wird, dass das Verkehrsunternehmen gegen die Gewährung eines Ausgleichs Verkehrsleistungen erbringt, die es ohne diesen Ausgleich so nicht der Öffentlichkeit anbieten würde. Auf die Rechtsform der zu Grunde liegenden Vereinbarung oder ihre Bezeichnung im nationalen Recht kommt es nicht an. Für alle Formen der Vereinbarung gilt zukünftig der einheitliche europarechtliche Begriff des „öffentlichen Dienstleistungsauftrages“. Daneben ist für bestimmte Vorgaben der Aufgabenträger auch die Rechtsform der sogenannten „Allgemeine Vorschriften“ zulässig.*

*Die VO 1370/2007 enthält Regeln über bestimmte Mindestinhalte, die jeder öffentliche Dienstleistungsauftrag aufweisen muss. Diese Mindestinhalte wurden zum größten Teil nicht neu entwickelt, sondern aus der schon bekannten Rechtsprechung des EuGH in Folge der Rechtssache C-280/00 „Altmark Trans“ vom 24.07.2003 übernommen. Erforderlich sind unter anderem:*

- *Eine klare Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.*
- *Eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine gewährte Ausgleichsleistung berechnet wird sowie die Darstellung der Art und des Umfangs eines eventuell gewährten Ausschließlichkeitsrechts.*
- *Eine klare Regelung für die Durchführung der Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung und Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite).*
- *Eine klare Regelung der Einnahmenaufteilung bzw. -anrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.*
- *Eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.*

*Bei der Bemessung von gewährten Ausgleichsleistungen ist darauf zu achten, dass nicht mehr Kompensation gewährt wird als zum Ausgleich der entstandenen Kosten und der Ermöglichung eines angemessenen Gewinns erforderlich.*

*Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist für Busverkehrsleistungen nunmehr in der Regel auf höchstens 10 Jahre und Personenverkehrsdienste mit Eisenbahnen oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern auf 15 Jahre beschränkt.*

*Bzgl. der Frage der Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge sieht die VO 1370/2007 einen Vorrang des europäischen Vergaberechts vor. Weist die Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen die Merkmale eines öffentlichen Auftrages im Sinne des Vergaberechts aus, so ist dieses anzuwenden und in der Regel eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen. Ist dies nicht der Fall, greift das Vergaberegime der VO 1370/2007. Es sieht als Regelfall die wettbewerbliche Vergabe unter Einhaltung der Grundsätze von Fairness, Transparenz und Nichtdiskriminierung vor, erlaubt aber unter bestimmten Voraussetzungen auch die direkte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages, insbesondere an ein eigenes Unternehmen. Auch kleine und mittelständi-*

*sche Unternehmen können direkt beauftragt werden, wenn der Umfang des Auftrages bestimmte Schwellenwerte nicht überschreitet.*

*Die Notwendigkeit der Durchführung eines Vergabeverfahrens entfällt, wenn Ausgleichsleistungen im Wege einer sogenannten „Allgemeinen Vorschrift“ gewährt werden. Darunter sind Ausgleichsregelungen zu verstehen, die diskriminierungsfrei für alle Verkehrsunternehmen gelten, die im Zuständigkeitsbereich eines Aufgabenträgers tätig sind. Gegenstand der Allgemeinen Vorschrift ist, genau wie beim öffentlichen Dienstleistungsauftrag, die Gewährung eines Ausgleichs für die Erfüllung einer bestimmten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung. Allerdings kann nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 nicht jede Art von gemeinwirtschaftlicher Verpflichtung Gegenstand einer Allgemeinen Vorschrift sein. Gestattet sind Allgemeine Vorschriften vielmehr nur zur Gewährung von Kompensationen für die Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen. Es sind also nur Tarifvorgaben möglich. Im Übrigen entsprechen die Mindestinhalte einer Allgemeinen Vorschrift den oben für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag bereits genannten. Allgemeine Vorschrift und öffentlicher Dienstleistungsauftrag unterscheiden sich daher im Kern dadurch, dass bei der Allgemeinen Vorschrift keine individuelle Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen getroffen wird. Vielmehr gewährt der Aufgabenträger jedem Verkehrsunternehmen, dass auf seinem Gebiet tätig ist, einen Ausgleich, sofern die von ihm festgesetzte Tarifvorgabe erfüllt wird.*

*Zur Erhöhung der Markt-Transparenz im ÖPNV enthält die neue Verordnung mehrere Berichtspflichten. Zukünftig muss jeder Aufgabenträger für seinen Zuständigkeitsbereich einmal jährlich einen Gesamtbericht veröffentlichen, aus dem sich die bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die für deren Erfüllung ausgewählten Verkehrsunternehmen und die diesen gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte ergeben. Der Bericht muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistung, der Qualität und der Finanzierung des ÖPNV ermöglichen. Zudem sind beabsichtigte Vergaben, egal ob direkt oder wettbewerblich, 1 Jahr im Voraus im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen.*

## 5.2 Ziele

Im Folgenden werden für die verschiedenen Bereiche des Nahverkehrs Ziele aufgestellt. Im Sinne von Qualitätsstandards (siehe 5.2.9) werden diese operationalisiert. *Dies trifft auch nach Teilfortschreibung dieses RNVP für den Bereich der Finanzierung (s. 5.2.8) zu.*

### 5.2.1 Liniennetz

#### Umstiegssituation

Die Zahl der Umstiege innerhalb des Stadtverkehrs soll auf ein Minimum reduziert werden. Hierzu soll das vorhandene Liniennetz auf die Sinnhaftigkeit der Linienverknüpfung überprüft werden. Die verbleibenden Umstiegssituationen sollen für den Fahrgast so angenehm wie möglich gestaltet werden, d.h. kurze Wartezeiten und eine direkte Verknüpfung der Linien. Zudem sollen technische Maßnahmen zur Anschlusssicherung, wie ein Beschleunigungsprogramm oder dynamische Fahrgastinformation, ergriffen werden.

#### Erschließung

Das Liniennetz ist auch zukünftig den Kundenbedürfnissen anzupassen. Neue Entwicklungsgebiete sollen in das Netz integriert werden. Die gute Erschließungs- und Verbindungsqualität des heutigen Netzes soll erhalten und ausgebaut werden. Alle Siedlungsbereiche sollen gemäß des VDV-Standards (s.o.) erschlossen werden. Zu prüfen ist auch, ob wichtige Freizeitziele besser oder neu in das Netz eingebunden werden können.

#### Aufgabenteilung Regional- und Stadtbusverkehr

Die Anbindung an die Region soll u.a. durch die Aufgabenteilung zwischen Regional- und Stadtbussen verbessert werden. Der Regionalverkehr sollte in der Stadt nur noch die Punkte mit einer wichtigen Bedeutung, wie wichtige Verwaltungseinrichtungen und Versorgungsbereiche, bedienen; der Stadtbus übernimmt die Feinverteilung im Stadtgebiet.

#### Verbindung in die Region

Flensburg besitzt wichtige Funktionen für Kultur und Freizeit in der Region. Durch die Schaffung eines Angebotes, das auch in den Abendstunden die Stadt und die Region verbindet, soll diese Funktion gestärkt werden.

**Angebot in Schwachverkehrszeiten**

Das Angebot in den Schwachverkehrszeiten wird überprüft. Durch bedarfsgesteuerte Verkehre sollen Bedienungslücken im Netz in den Abendstunden und am Wochenende geschlossen; die Einrichtung eines eigenen Netzes in diesen Zeiten wird geprüft.

**Einbindung des Bahnhofes in das städtische Netz**

Die Einbindung des Bahnhofes soll in den Tagesrandlagen und am Wochenende verbessert werden. Dies betrifft sowohl die Verknüpfung mit dem städtischen Busverkehr wie auch die räumliche Anbindung.

Wegen der Verspätungsanfälligkeit der Züge und der ungleichmäßigen Ankünfte soll in diesem Zusammenhang insbesondere der Einsatz von flexibleren, bedarfsgesteuerten Systemen betrachtet werden. Es ist zu beobachten, wie sich das neue Bahnangebot auf die Pünktlichkeit auswirkt.

**Grenzüberschreitender Verkehr**

Die Verbindung ins dänische Umland soll verbessert werden. Das Zentrum Flensburgs soll direkter und schneller angebunden werden. Die vorhandenen Verbindungen sollen ausgebaut und die Informationsvermittlung verbessert werden. Zudem soll die Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs für den Tourismus gestärkt werden.

Es wird eine Verbesserung der Umstiegssituation in Krusau mit Führung der Busse zu nachfragestärkeren Punkte als dem historisch gewachsenen Umstiegspunkt an der Grenze und damit verbunden eine verbesserte Führung der Sydbus-Linien diskutiert. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Verbesserung der Anbindung nach Padborg, u.a. um den Anschluss an das dänische Bahnnetz zu verbessern. Ein weiteres Ziel ist die Schaffung einer attraktiven Verbindung nach Sonderburg. Hierzu wird die Einrichtung eines Schnellbusses zwischen Husum, Flensburg und Sonderburg untersucht.

## 5.2.2 Fahrplan

Der Bedienungszeitraum soll an allen Tagen zwischen 5 Uhr und 23 Uhr liegen. An Wochenenden wird dieses Angebot um Nachtverkehre zu wichtigen Zielen ergänzt.

Für alle Linien sollen Grundtakte nach folgendem Konzept angeboten werden:

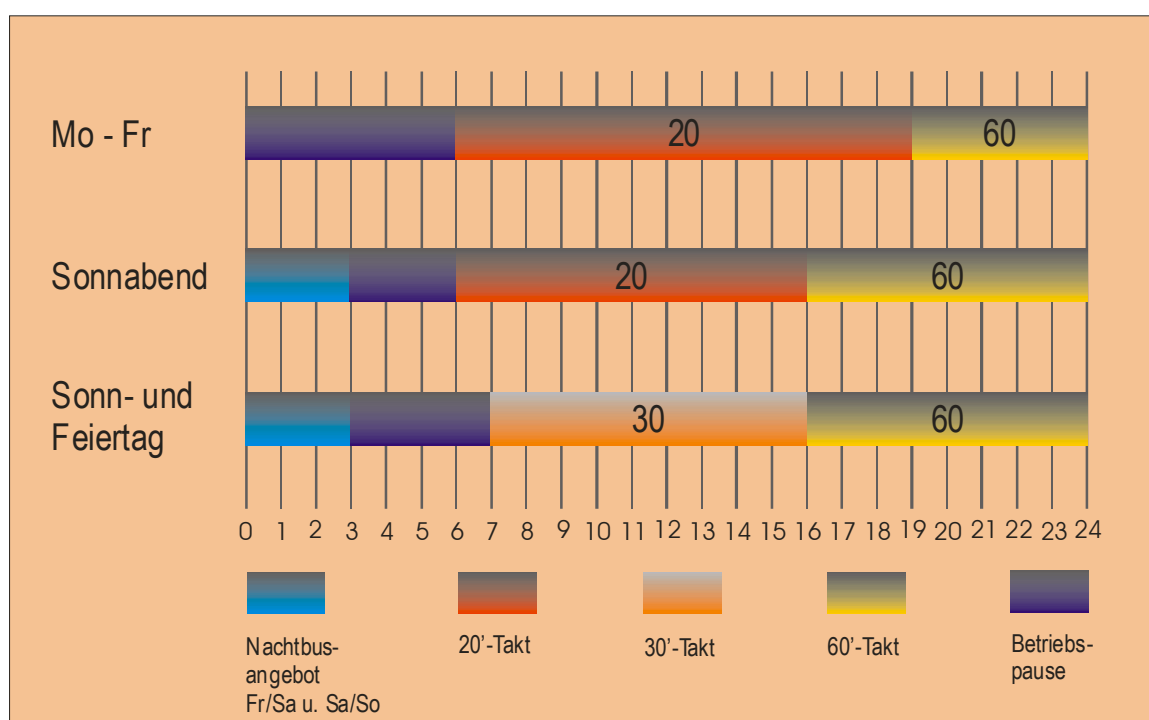


Abbildung 7: Taktkonzept

## 5.2.3 Fahrzeuge

Fahrzeuge sollen dem Fahrgast ein hohes Maß an Komfort bieten. Zudem soll der Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtert werden. Die Fahrzeuge bilden auch das Aushängeschild für den Nahverkehr, daher ist ein einheitliches Erscheinungsbild mit einem hohen Standard der Fahrzeugausstattung anzustreben. Bei den Vorgaben zur Gestaltung ist jedoch immer auch das wirtschaftliche Interesse der Verkehrsunternehmen zu betrachten, die einen bedeutenden Teil ihrer Einnahmen über Werbeeinnahmen decken. Reglementierungen in diesem Bereich sollten die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Unternehmen nicht einschränken.

Für den Fahrgast ist eine einfache und problemlose Nutzung der Busse zu gewährleisten; die Ausstattung soll dem Stand der Technik entsprechen.

So sollen die Fahrzeuge im Stadtverkehr folgende Standards erfüllen<sup>13</sup>:

- Das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte soll nicht über 5 Jahren liegen.
- Die Ausstattung muss den Zugang für mobilitätsbehinderte Personen ermöglichen, d.h. die Fahrzeuge sollen über einen niedrigen Einstieg verfügen und an Haltestellen nach Möglichkeit abgesenkt werden können. Niederflurtechnik ist bei Neuanschaffungen Standard. Bei Regionalbussen soll die Ausstattung mit der Niederflurtechnik ebenfalls angestrebt werden. Aufgrund der längeren Reiseweiten im Regionalverkehr besteht in diesen Bussen jedoch ein höherer Bedarf an Sitzplätzen; dieser kann nach dem heutigen Stand der Technik nicht mit der Niederflurtechnik verwirklicht werden.
- Der Fahrgast soll im Fahrzeug laufend über den aktuellen Fahrtverlauf informiert werden; alle Fahrzeuge sollen über Anzeigen der nächsten Haltestelle verfügen. Auf Displays sollte der Fahrtverlauf dargestellt werden.
- Der Liniennetzplan und Tarifinformationen müssen im Bus ausgehängt werden. Im Fahrzeug sollen Informationen zu den Linien des Stadtverkehrs vorhanden sein (Taschenfahrpläne).
- Die Busse sollen ein markantes, gut sichtbares äußeres Merkmal erhalten, welches das Fahrzeug als Teil des Flensburger Nahverkehrs erkennbar macht. Großflächige Werbung an den Fahrzeugen, die die Sicht nach außen bzw. die Einsicht in den Bus beeinträchtigen, soll vermieden werden.

Weitere detaillierte Aussagen zur Ausstattung finden sich im Kapitel „Qualitätsstandards“.

#### 5.2.4 Fahrzeiten

Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs soll die Beförderungsgeschwindigkeit erhöht werden. Zudem sollen Maßnahmen ergriffen werden, die Pünktlichkeit der Busse zu steigern, so sind verfrühte Abfahrten an Haltestellen zu vermeiden. Verspätungen sind auf ein Minimum zu reduzieren.

---

<sup>13</sup> Bei Fahrzeugen, die sowohl im Stadt- wie auch im Regionalverkehr eingesetzt werden, kann von diesem Standards abgewichen werden.

Der Busverkehr sollte allen Fahrgästen eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit bieten, die nur unwesentlich unterhalb derjenigen des Individualverkehrs liegt.

- Verkehrsentlastungen in der Innenstadt, u.a. durch die Osttangente, sollen dem Nahverkehr z.B. durch die Bevorrechtigung an Knotenpunkten oder eine Lichtsignalbeeinflussung zugute kommen.
- Anzustreben ist eine Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 10%. Das Geschwindigkeitsniveau soll über alle Verkehrszeiten eingehalten werden.
- Störungen im Fahrtverlauf sollen minimiert werden, so sollen die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen nicht mehr als 5% der Fahrzeit betragen.
- Behinderungen an Ein- und Ausfahrten sowie an nicht signalgeregelten Knotenpunkten sollen durch verkehrstechnische und planerische Maßnahmen auf ein Minimum reduziert werden.

### 5.2.5 Haltestellen

Unvermeidliche Wartezeiten an Haltestellen sollen dem Fahrgast möglichst angenehm gemacht werden. Zudem sollen umfangreiche Informationen bereitgestellt werden.

- Alle Haltestellen sollten über Informationen zum Fahrplan verfügen. Diese sollen auch die Fahrzeiten zwischen den Haltestellen auf der betreffenden Linie enthalten.
- An den zentralen Haltestellen soll ein Umgebungsplan verfügbar sein.
- Alle Haltestellen mit mehr als 50 Einsteigern pro Tag und Richtung sollen über einen Wetterschutz mit ausreichenden Sitzgelegenheiten verfügen.
- Im Zuge von Umbaumaßnahmen sollte die Einrichtung von Haltestellenkaps und erhöhter Borde an den Haltestellen geprüft werden, um so die Haltestellenanfahrt zu erleichtern und mobilitätsbehinderten Fahrgästen den Zugang zu erleichtern. Kriterium für den Rückbau von Haltestellenbuchten ist eine meßbare Behinderung bei der Ausfahrt durch den fließenden Verkehr. Durch automatische Fahrzeitmessungen müssen statistisch abgesicherte Daten zu Fahrzeitverlusten vorgelegt werden.

### 5.2.6 Information und Kommunikation

Die Information für den Kunden in den Bussen, an der Haltestelle und an zentralen Stellen soll verbessert und vereinheitlicht werden. Ansätze wie die Einrichtung der Mobilitätszentrale sollen ausgebaut werden. Eine einheitliche Fahrplanauskunft und Dynamisierung der Informationen ist anzustreben.

Der Fahrgast soll umfassend über das Angebot im öffentlichen Nahverkehr informiert werden. Besondere Bedeutung haben die Information über den Fahrer und Ansprechpartner in einer Zentrale, die für die persönliche, individuelle Beratung sorgen. Neben den klassischen Medien (Aushangfahrplan und Fahrplanbuch) hat die Darstellung in elektronischen Medien hohe Bedeutung (Internet, Auskunft per SMS u.a.).

- Die Darstellung soll in Design und Informationsgehalt vereinheitlicht werden, d.h. alle Angebote werden gleichrangig dargestellt. So sollen im Fahrplanbuch die Abfahrten an allen Haltestellen dargestellt und - soweit vorhanden - regelmäßige Takte dargestellt werden, um die Les- und Merkbarkeit für den Fahrgast zu erhöhen.
- Elektronische Medien gewinnen an Bedeutung. Daher soll eine gemeinsame Darstellung des Angebotes auch von unterschiedlichen Busunternehmen im Internet angestrebt werden, zumindest sollen die verschiedenen Angebote deutlich verbunden werden.
- Die Busunternehmen der VGFL und VGSF beteiligen sich an der gemeinsamen Mobilitätszentrale und versorgen diese laufend mit aktuellen Informationen, insbesondere zu Störungen des Verkehrs.
- Beschwerden von Kunden sind nachvollziehbar und zeitnah zu bearbeiten und als Instrument der Kundenbindung zu verwerten.

### 5.2.7 Tarifgestaltung

Das vorhandene Tarifgefüge soll weiterentwickelt werden. Ziel ist neben einer Vereinheitlichung der Tarife im GreenKart-Gebiet die Erweiterung der Tarife im Freizeitbereich. Hierbei soll die einfache und übersichtliche Gestaltung des Tarifgefüges erhalten bleiben.

Bei der Einführung des Schleswig-Holstein-Tarifs ist darauf zu achten, dass es nicht zu einer Verschlechterung für den Fahrgast in Hinblick auf Preis und Übersichtlichkeit des Tarifsystems kommt.

### 5.2.8 Finanzierung

*Die Unternehmen im Nahverkehr der Stadt Flensburg arbeiten bei einem hohen Kostendeckungsgrad wirtschaftlich sehr erfolgreich. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans muss es erlauben, diesen Zustand zu sichern und weiter zu verbessern. Die Maßnahmen und Qualitätsstandards sollen die finanzielle Situation der Verkehrsunternehmen nicht beeinträchtigen.*

*Gleichzeitig ist es erforderlich, die neu hinzugekommenen Vorgaben der VO 1370/2007 umzusetzen. Insbesondere, weil durch die im Jahre 2007 erfolgte sogenannte „Kommunalisierung“ der Ausgleichsmittel für die Beförderung von Schülern mit rabattierten Zeitfahrtausweisen des Ausbildungsverkehrs, sogenannte „45a-Mittel“, das Volumen der direkten Zahlungen der Stadt Flensburg an die Unternehmen deutlich zugenommen hat. Bis Anfang 2007 wurden die 45a-Mittel vom Land Schleswig-Holstein auf der Basis des § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) direkt an die Unternehmen ausgezahlt. Mit der Kommunalisierung hat das Land Schleswig-Holstein diese Aufgabe an die Kreise und kreisfreien Städte abgegeben.*

*Um diesen neuen Aufgaben und Anforderungen zu genügen und die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV in Flensburg auch zukünftig sicherzustellen, wird für das Gebiet der Stadt Flensburg im Wege einer Satzung die Vorgabe eines Höchsttarifs eingeführt. Diese Satzung über die Festsetzung eines Höchsttarifs für den liniengebundenen öffentlichen Straßenpersonennahverkehr auf dem Gebiet der Stadt Flensburg (Höchsttarifsatzung) stellt eine Allgemeine Vorschrift im Sinne des Art. 3 Abs. 2 der VO 1370 dar. Die in ihr für die Gestaltung des Tarifs der Verkehrsgemeinschaft Flensburg auf dem Gebiet der Stadt Flensburg gemachten Vorgaben sind von jedem Unternehmen zwingend einzuhalten.*

*Die Höchsttarifsatzung als Allgemeine Vorschrift ersetzt alle bisherigen Regelungen über Ausgleichsleistungen, insbesondere die Förderung des Nachtbusbetriebs und des Ausgleichs für den Verzicht auf einen Mehrzonentarif.*

*Sie dient gleichzeitig der Umsetzung der Vorgabe aus § 6 Abs. 3 ÖPNVG und § 3 Abs. 1 der Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein. Nach diesen Vorschriften ist die Stadt Flensburg dazu verpflichtet, 90% der sogenannten Kommunalisierungsmittel, die sie jährlich vom Land Schleswig-Holstein zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung und zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr erhält, an die auf ihrem Gebiet tätigen Unternehmen auszusahlen.*

*Die in der Höchsttarifsatzung festgelegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht darin, bei der Gestaltung des auf dem Gebiet der Stadt Flensburg anzuwendenden Tarifs der Verkehrsgemeinschaft Flensburg bestimmte, in der Höchsttarifssatzung detailliert festgelegte, relative Abstände zwischen den Preisen für eine Einzelfahrt mit bestimmten Fahrscheinsorten einzuhalten.*

*Bei Einhaltung dieser Vorgaben wird den Unternehmen der durch diese Vorgaben je Einzelfahrt entstehende Einnahmenverlust erstattet.*

*Die Höhe der nach der Höchsttarifsatzung insgesamt bestehenden Ausgleichsansprüche wird dabei durch die der Stadt Flensburg im jeweiligen Kalenderjahr insgesamt zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel begrenzt. Die Finanzmittel werden im Haushalt der Stadt Flensburg festgesetzt und stehen mit Genehmigung des Haushalts satzungsgemäß zur Verfügung. So kann auf Veränderungen bei den Kommunalisierungsmitteln und die Entwicklung der Einnahmensituation der Unternehmen flexibel und zeitnah reagiert werden.*

*Um die unterjährige Finanzausstattung der Unternehmen zu sichern werden durch die Stadt Flensburg auf der Basis von Verkaufsprognosen der Unternehmen Abschlagszahlungen festgesetzt. 10 Prozent des so für jedes Unternehmen prognostizierten Ausgleichsanspruches werden zunächst einbehalten. Sie werden im Folgejahr an das jeweilige Unternehmen ausgezahlt, sofern der Abgleich der prognostizierten Verkaufszahlen mit den tatsächlichen Verkaufszahlen belegt, dass die prognostizierten Verkaufszahlen tatsächlich erreicht oder übertroffen wurden.*

*Des Weiteren hat jedes der Unternehmen, das in einem Kalenderjahr Ausgleichszahlungen nach der Höchsttarifsatzung erhalten hat, gegenüber der Stadt Flensburg nachzuweisen, dass es durch die gewährte Ausgleichsleistung beim fraglichen Unternehmen zu keiner Überkompensation der negativen Effekte der Höchsttarifsvorgabe gekommen ist. Sollte eine Überkompensation festgestellt werden, so ist der überzahlte Betrag an die Stadt Flensburg zurückzugewähren. Eine Verrechnung mit zukünftigen Ausgleichsansprüchen ist möglich.*

*Näheres regelt die von der Ratsversammlung der Stadt Flensburg dazu beschlossene Satzung über die Festsetzung eines Höchsttarifs für den liniengebundenen öffentlichen Straßenpersonennahverkehr auf dem Gebiet der Stadt Flensburg (Höchsttarifsatzung).*

### **5.2.9 Qualitätsstandards**

Qualitätsstandards erstrecken sich auf alle Leistungen im Stadtverkehr - auch auf Leistungen, die durch Auftragsunternehmen erbracht werden. Qualitätsstandards werden in der Regel vom Aufgabenträger, z.B. im Vorfeld der Ausschreibung von Verkehrsleistungen festgelegt. Die folgenden Qualitätsstandards kommen erst bei einer Ausschreibung von Linien zum Tragen; nach heutigem Stand der Rechtslage ist diese frühestens nach Auslaufen der Konzessionen im Stadtverkehr 2007 zu erwarten. Die folgenden Vorgaben dienen daher als Sicherung gegenüber einer veränderten Rechtslage, die eine Ausschreibung im Geltungszeitraum der Fortschreibung notwendig machen sollte.

Durch die Definition von Standards kann die Qualität auch unter geänderten Bedingungen langfristig gesichert und verbessert werden. Qualitätsstandards operationalisieren die Zielvorgaben und binden sowohl den Aufgabenträger wie auch die Erbringer der Verkehrsleistung - die Verkehrsunternehmen.

Die Aufstellung von Standards im Nahverkehrsplan verfolgt somit nachstehende Ziele<sup>14</sup>:

- Eine aussagekräftige Zustandsbewertung des Nahverkehrs
- Orientierung für die Angebotsplanung

---

<sup>14</sup> Vgl. Derichs, A.; Nahverkehrspläne im Zeichen der Liberalisierung; Dortmund 2002

- Erstellung eines Anforderungsprofils für die Bestellung von Verkehrsleistungen
- Indizfunktion bei der Genehmigung eigenwirtschaftlicher Leistungen
- Erfolgskontrolle bei der Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen

Qualitätsstandards besitzen daher eine hohe Bedeutung in Hinblick auf die Ausschreibung von Verkehrsleistungen und Kontrolle der Ziele des Nahverkehrsplans. Die rechtliche Situation zur Ausschreibung von Verkehrsleistungen ist zur Zeit noch unsicher; verschiedene Urteile auf nationaler und europäischer Ebene stehen noch aus, die den Rahmen näher definieren. Nahverkehrspläne haben in diesem Prozess eine besondere Bedeutung. Sie definieren als Rahmen das Angebot und die Anforderungen an dessen Qualität. Künftige Ausschreibungen können sich an diesen Vorgaben orientieren. Die Qualitätsstandards können wie folgt gegliedert werden:

1. Verfügbarkeit	1.1 Netzgestaltung (Erschließung u.a.)
	1.2 Fahrplan (Takt, Bedienungszeitraum u.a.)
2. Zugänglichkeit	2.1 Schnittstellen nach außen (Zuwegung, Park&Ride, Bike&Ride u.a.)
	2.2 innere Schnittstellen (Haltestellengestaltung, Fahrzeugzugang u.a.)
	2.3 Fahrscheinverkauf
3. Information	3.1 Übergeordnete Information
	3.2 Reiseinformation - Normalbedingung
	3.3 Reiseinformation - Störfälle
4. Zeit	4.1 Reisezeit
	4.2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
5. Fahrgastbetreuung	5.1 Engagement
	5.2 Schnittstellen zum Kunden (Beschwerdemanagement u.a.)
	5.3 Mitarbeiter
	5.4 Physische Hilfestellung
	5.5 Tarifsysteem
6. Komfort	6.1 Umgebungsbedingungen
	6.2 Einrichtungen
	6.3 Ergonomische Gestaltung
	6.4 Fahrkomfort
7. Sicherheit	7.1 Sicherheit vor Kriminalität
	7.2 Unfallsicherheit
	7.3 Sicherheitsempfinden
8. Umweltbeeinflussung	8.1 Emission
	8.2 Ressourcenverbrauch
	8.3 Auswirkung auf die Infrastruktur

**Tabelle 11: Qualitätsgesichtspunkte für den öffentlichen Nahverkehr<sup>15</sup>**

<sup>15</sup> nach: European Commission; QUATTRO – Quality approach in tendering urban public transport operations; Luxemburg 1998

Die Liste stellt hierbei einen umfangreichen Katalog dar, der wesentliche Aspekte des Nahverkehrs behandelt. Im Zuge der Festlegung von Qualitätsstandards müssen auch Vorgaben für die Überprüfung und Einhaltung festgelegt werden. Dies beinhaltet einen Abgleich des Ist-Zustandes mit den Sollvorgaben, z.B. durch Kontrollen durch den Aufgabenträger, durch Meldungen der Verkehrsunternehmen oder die Befragung der Fahrgäste. Die Kontrollmechanismen müssen in den Verkehrsverträgen festgelegt werden.

Die Einhaltung wird durch Bonus-Malus-Regelungen gesichert. D.h. bei Nichteinhaltung der Standards werden die Zahlungen an die Verkehrsunternehmen gemindert, bzw. im Extremfall vollständig einbehalten. Es können auch Bonusse für eine Übererfüllung von Standards vergeben werden, die in anderen Bereichen die Nichteinhaltung ausgleichen. Diese Regelungen werden im Zuge der Vereinbarungen zu Verkehrsverträgen konkretisiert.

Bei der Festlegung von Kontrollmechanismen muss immer auch der finanzielle Aufwand zur Kontrolle - beim Aufgabenträger wie auch den Verkehrsunternehmen - betrachtet werden.

Im folgenden werden für die Bereiche Fahrzeug, Haltestelle und Service Qualitätsstandards festgelegt:

### **Fahrzeug**

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen stets in betriebs- und verkehrssicherem Zustand sein und allen für die Personenbeförderung im Linienverkehr mit Kraftomnibussen geltenden Vorschriften entsprechen. Alle technischen Komponenten müssen stets funktionsfähig sein. Die folgenden Standards gelten für den Stadtverkehr Flensburg; bei Fahrzeugen, die sowohl im Stadt- wie auch im Regionalverkehr eingesetzt werden, kann von diesen Standards abgewichen werden.

Für den regulären Stadtbusbetrieb müssen Solo- und Gelenkbusse (Fahrzeuglänge: 12 bis 18 Meter) in Niederflurtechnik eingesetzt werden. Bei einer Erneuerung der Fahrzeugflotte sollen fabrikneue Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Im Bereich des hinteren bzw. mittleren Einstiegs muss Platz für bis zu zwei Kinderwagen bzw. Rollstühle im Niederflurbe-

reich vorhanden sein. Das Fahrzeug muss so ausgerüstet sein, dass der Einstieg mit Handgreif- und E-Rollstuhl bei entsprechender Bordsteinhöhe möglich wird.

Die eingesetzten Busse müssen außen über Fahrzielanzeigen vorne und rechts sowie Liniennummernanzeigen vorne, rechts und hinten verfügen. Zur Anzeige der Haltestellen muss im vorderen Teil des Fahrzeugs eine LCD-Innenanzeige vorgesehen werden (bei Gelenkbussen auch eine Anzeige im hinteren Teil). Diese ist mit einer "Wagen hält"-Anzeige zu kombinieren, die durch Haltewunschtasten von den Fahrgästen aktiviert werden kann. Im Fahrzeug müssen Informationen für Fahrgäste (u.a. faltbare Taschenfahrpläne) vorhanden sein.

Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen bei der Beschaffung den aktuellen technischen Standards in Abgas- und Lärmemissionen.

Eingesetzte Reservefahrzeuge müssen klar als Stadtbus erkennbar sein.

### **Komfort und Sauberkeit**

Die Busse sind im Winter vorzuheizen und ganzjährig ausreichend zu belüften.

Alle zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen stets in sauberem und gepflegtem Zustand sein. Der künftige Auftragnehmer verpflichtet sich, Vandalismusschäden (inkl. Graffiti) umgehend - d.h. innerhalb von ein bis zwei Werktagen - zu beseitigen.

Unabhängig von den oben definierten Qualitätsanforderungen müssen mindestens folgende Reinigungsintervalle eingehalten werden:

- Grobmüll ist in den Pausen vom Fahrpersonal zu entfernen.
- täglich: Boden und Ein-/Ausstiege saugen bzw. kehren, außergewöhnliche Verschmutzungen beseitigen
- täglich: Außenreinigung (Waschanlage), innen Reinigung des Fahrerarbeitsplatzes
- täglich: Innenreinigung nass (Boden, Seitenwände, Türen, Haltestangen und -griffe, Scheiben, Spiegel)

- monatlich: Innenreinigung nass (Rückenverkleidung der Sitze, Innendecke, Dachklappen, Leuchten) sowie Reinigung der Sitzbezüge

Abhängig von der Wetterlage können z.B. in den Sommermonaten geringere Reinigungsintervalle eingehalten werden.

### **Personal**

Der Auftragnehmer darf nur geeignetes, den Anforderungen der BOKraft entsprechendes Personal einzusetzen, das die Bestimmungen der Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen (DFBus) inkl. der dort genannten Rechtsquellen (vgl. §1 DFBus) einhält.

Der Auftragnehmer versichert darüber hinaus, die einschlägigen arbeitsrechtlichen, sozialversicherungsrechtlichen und für den Auftragnehmer geltenden tarifvertraglichen Bestimmungen einzuhalten (insbesondere das Arbeitszeitgesetz und die Lenk- und Ruhezeitvorschriften nach der Fahrpersonalverordnung in Verbindung mit der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85).

Das eingesetzte Personal muss folgende Anforderungen erfüllen:

- Vorhandensein einer gültigen Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung.
- Sichere Bedienung des Fahrzeugs und der technischen Geräte.
- Den Anforderungen an Fahrpersonal mit direktem Kundenkontakt genügende Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift.
- Zudem sollen rund 20% des Fahrpersonals über Dänischkenntnisse verfügen. Bei zentralen Auskunftsstellen sind Dänischkenntnisse obligatorisch.
- Höfliches, rücksichtsvolles und besonnenes Auftreten.
- Gute Ortskenntnisse, insbesondere hinsichtlich des befahrenen Netzes und touristischer Angebote.
- Gute Tarifkenntnis.

Während der gesamten Einsatzzeit der Stadtbusse muss eine personalbesetzte Zentrale für die Busfahrer erreichbar sein. Diese kann auch über die Mobilitätszentrale gewährleistet werden.

### **Anschlussicherung und Service**

Vom Auftragnehmer ist sicherzustellen, dass die fahrplanmäßigen Anschlüsse innerhalb des Stadtbusnetzes (Haltestellen ZOB und St.-Jürgen-Platz) sowie am Bahnhof zur Schiene erreicht werden.

Fahrgästen mit Gepäck und/oder Fahrzeug (Rollstuhl, Kinderwagen etc.) ist seitens des Fahrpersonals unaufgefordert behilflich zu sein, wenn Ein- und Ausstieg erkennbar nicht problemlos bewältigt werden können.

Persönliche Gegenstände von Fahrgästen, die in den Bussen bzw. an den Haltestellen gefunden werden, werden vom Auftragnehmer gesammelt und mindestens 6 Monate aufbewahrt. Den Fahrgästen muss es ermöglicht werden, die Fundsachen am Aufbewahrungsort abzuholen.

Bei geplanten Betriebsunterbrechungen (z.B. infolge von Straßenbauarbeiten) wird das planmäßige Angebot unter Inanspruchnahme einer entsprechenden Umleitung gefahren. Alle Umleitungen werden dem Aufgabenträger hinsichtlich Dauer und Umfang mitgeteilt. Die Fahrgäste sind mindestens eine Woche vorher durch Aushänge im Netz sowie durch Pressemitteilung über die Betriebsunterbrechung zu informieren.

Fahrtausfälle aus eigenem Verschulden sind zu vermeiden, solche aufgrund fremder Einflüsse (z.B. verkehrslagebedingter Verspätungen) sind durch betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren.

In den Abendstunden besteht für den Fahrgast die Möglichkeit über den Fahrer ein Taxi zu bestellen.

### **Haltestellen**

Der Einstiegsbereich ist soweit zu befestigen, wie es die örtlichen Gegebenheiten zulassen. Die Bordsteinhöhe beträgt in der Regel 18 cm bei Um- und Neubauten. Der befestigte

Einstiegsbereich ist mind. 2,5 m breit und 10 m lang. Im Bereich der 2. Tür ist ein Bewegungsraum von 2,5 \* 2,5 m frei von Einbauten vorzusehen. Der Raum zwischen Einbauten soll mind. 1 m betragen. Weitere Details gemäß Schriftenreihe „direkt“ des BMV Nr. 51/1997. Aufgrund der positiven Erfahrungen kommen bei Neu- und Umbauten an ausgewählten Haltestellen statt der üblichen Bordsteine sog. Formsteine zum Einsatz.

Eine ausreichende Beleuchtung der Haltestelle wird gewährleistet. Einbauten am Straßenrand bzw. auf Gehwegen, die die Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs beeinträchtigen, sind zu beseitigen. Auch Bewuchs ist regelmäßig zurückzuschneiden.

Die Radwegführung im Haltestellenbereich soll Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern vermeiden. Bei Um- und Neubauten sind die Richtlinien der BAST zu berücksichtigen.

Abfallbehälter sind bedarfsgerecht und vandalismusresistent zu installieren.

Ab 50 Einsteigern pro Tag (je Richtungshaltestelle) sollte ein Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten vorgesehen werden (nicht erforderlich bei vorhandener sonstiger Überdachung z.B. an Gebäuden).

Die Installation von öffentlichen Toiletten erfolgt bedarfsorientiert und nur bei ständiger Qualitätssicherung. Verantwortlichkeiten, Bedarfsermittlung und Kostenübernahme sind zwischen den VU und der Stadt zu klären. Bei personal- und kostenintensiven Einrichtung wie öffentlichen Toiletten ist immer die finanzielle Leistungsfähigkeit des Zuschussgebers zu beachten.

Eine bedarfsorientierte Installation von Rohrbügeln zum Anlehnen/Anschließen von Fahrrädern ist an wichtigen Bike+Ride-Punkten vorzunehmen (mögl. mit Überdachung, auf ausreichende Beleuchtung und gute Zuordnung zur Haltestelle achten). Bei besonderem Bedarf bzw. besonderer Anfälligkeit der Haltestelle für Diebstahl und Vandalismus sind Fahrradboxen vorzusehen.

Alle Haltestellen weisen folgende Mindestausstattungsmerkmale hinsichtlich der Information auf:

- Am Abfahrtsbereich Schilder für Abfahrtsbereichsbezeichnung, Tarifzonen, Liniennummer und –verlauf

- Haltestellenschild mit fahrbahnseitig gezeigtem Haltestellennamen
- Fahrplan mit allen Abfahrtszeiten und Fahrzeiten zu den weiteren Haltestellen auf dem Linienweg. Desweiteren, insbesondere bei Regionallinien, detaillierte Informationen zum Tarif.

Zudem werden nach Bedeutung weitere Einrichtungen an den Haltestellen vorgenommen:

Zu den zentralen Haltestellen (ZOB, Südermarkt) sind Hinweisschilder im fußläufigen Einzugsbereich an ausgewählten Punkten anzubringen

An wichtigen Haltestellen, insbesondere in der Nähe zu wichtigen Verwaltungseinrichtungen, ist ein Umgebungsplan anzubringen (Mindestgröße A3). Bei Haltestellen mit mehreren Linien und mehr als zwei Richtungshaltestellen ist ein Knotenplan anzubringen:

An wichtiger Knotenpunkten (ZOB, Südermarkt) sind optische Informationsmedien für Angaben zum aktuellen Betriebszustand zu installieren. Die Anzeigen sind so anzuordnen, dass der Fahrgast die gesamte ortsfeste und dynamische Info möglichst mit einem Blick erfassen kann. Außerdem ist auf eine gute Lesbarkeit zu achten.

An wichtigen Haltestellen ist der Fahrkartenverkauf über Vertriebspartner (Kiosk etc.) zu sichern.

Bedarfsorientiert ist eine Betriebsüberwachung mittels Kamera vorzunehmen.

## 6 Maßnahmen

Aufbauend auf den Zielkatalog werden Maßnahmen im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers formuliert.

### 6.1 Liniennetzerweiterungen

Im Zuge der Erschließung neuer Stadtentwicklungsgebiete ist die Änderung der Linienführung zu prüfen. Ziel ist eine wirtschaftliche Erschließung der Gebiete, d.h. die Ausweitung soll ohne Erhöhung des Fahrzeugbedarfes erfolgen. Die Vorschläge für Engelsby und Sünderup sind mittelfristige Maßnahmen, die zur Fertigstellung der Osttangente in diesem Bereich bzw. zur Ausweisung des Baugebietes in Sünderup konkreter geprüft werden.

Im folgenden werden für einzelne Stadtteile Maßnahmen dargestellt:

#### *Tarup*

Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang die Erschließung des Neubaugebietes „Struve Lücke“ in Tarup durch die Busse der Autokraft. Nach Aussagen der Autokraft ist eine Führung über den bisherigen Linienweg und die Erschließung des Wohngebietes ohne Fahrzeugmehrbedarf nicht möglich.

Eine weitere Variante ist die direkte Führung der Linie zum Neubaugebiet unter Auslassung der Haltestellen Norderlück und Wiedeberger Weg, die mit dem heutigen Fahrzeugeinsatz umgesetzt werden könnte. Diese Maßnahme würde jedoch zu einer deutlich Verschlechterung der Erschließung im nördlichen Teil Tarups führen. So würden sich die Abstände zur nächsten Haltestelle in diesem Bereich auf 400m verlängern.

#### *Engelsby*

Durch die Erweiterung des Straßennetzes ergeben sich Möglichkeiten, das Liniennetz zu erweitern und insbesondere neue Verbindungen zwischen Stadtteilen zu schaffen.

Im Zuge des Baus der Osttangente findet eine Verlängerung der Mozartstraße nach Hestoft statt. Zwischen den Stadtteilen Engelsby und Fruerlundholz bestehen starke Bezie-

hungen im Schülerverkehr. Es bestehen hier verschiedene Möglichkeiten zur Anpassung des Liniennetzes:

- Führung der Linie 10 oder 11 über Hesttoft, Elbestraße nach Mürwik zum Twedter Plack. Diese Maßnahme hätte eine Ausdünnung des Taktes im Abschnitt Engelsby - Twedter Plack zur Folge.
- Verlängerung der Linie 5 über Hesttoft hinaus nach Engelsby

### *Sünderup*

Eine weitere Möglichkeit zur Schaffung einer neuen Verbindung ergibt sich durch den Ausbau der Straßen in Richtung Sünderup, wo in den kommenden Jahren umfangreiche Neubaugebiete entstehen werden. Hier bietet sich eine Verlängerung der Linie 5 an.

## **6.2 Liniennetzoptimierung**

Das Liniennetz ist in Hinblick auf die Anzahl der Umsteiger zu optimieren. Zu prüfen ist, ob die Verknüpfung der Linien den tatsächlichen Verkehrsbeziehungen entspricht. Insbesondere ist zu prüfen, ob die Umstiegsbeziehungen in der Innenstadt verbessert werden können, so z.B. durch eine Führung aller Linien über den ZOB und die Vereinfachung der Linienführung im Innenstadtbereich.

Die Optimierung soll ein Gleichgewicht zwischen den betrieblichen Belangen, d.h. einer möglichst optimalen Gestaltung der Fahrzeugumläufe, und den Ansprüchen des Fahrgastes nach einer Minimierung der Zahl der Umstiegsvorgänge schaffen.

Dazu müssen Daten über die Verkehrsverflechtungen gewonnen werden. Anhaltspunkte liefern hier die Auswertungen der automatischen Fahrgastzählungen; so kann ein nahezu vollständiger Fahrgastwechsel an einem zentralen Umstiegspunkt auf eine für den Fahrgast ungünstige Verknüpfung der Linienäste hindeuten. Diese Informationen müssen durch Befragung der Fahrgäste an zentralen Punkten überprüft werden, um so genauere Kenntnisse über die Verkehrsverflechtungen zu erlangen.

### 6.3 Fahrplan

Die Einführung eines einheitlichen 20'-Takt auf allen Linien in der HVZ und NVZ werktags ist zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist eine weitergehende Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen zu untersuchen, so dass diese Angebotsausweitung mit möglichst geringen Kosten umgesetzt werden kann.

### 6.4 Beschleunigungsprogramm

Das Beschleunigungsprogramm stellt den wichtigsten Maßnahmenbereich zur Verbesserung des Nahverkehrs in der Stadt Flensburg dar. Mit dem Beschleunigungsprogramm soll neben der Verkürzung der Reisezeit auch eine höhere Pünktlichkeit der Fahrzeuge erreicht werden.

Eine Analyse beinhaltet hierbei die Betrachtung aller Aspekte von der Fahrplangestaltung über die Wartezeit an den Haltestellen bis zu den Störungen des Fahrtablaufes. Im ersten Schritt zur Umsetzung werden die besonderen Störungspunkte im Netz bestimmt und Prioritäten für die Umsetzung der Maßnahmen gebildet. Dabei ist nach den Bereichen Haltestellen, Knotenpunkten und der freien Strecke zu unterscheiden.

Neben der Einführung der Lichtsignalbeeinflussung soll zur Beschleunigung des Busverkehrs die Einrichtung weiterer Busspuren bzw. die Optimierung der Führung in stauanfälligen Bereichen geprüft werden. Zu prüfen ist hier insbesondere, wie weit Entlastungen, die sich aus der Fertigstellung der Osttangente ergeben, für die Einrichtung von Busspuren oder eine optimierte Führung an Knotenpunkten genutzt werden können.

Das System Lichtsignalbeeinflussung in Flensburg (LiSA Flensburg) befindet sich zur Zeit in der Umsetzung. Auf der Schleswiger Straße wird Anfang 2003 mit dem Probebetrieb begonnen. In einem nächsten Schritt werden zunächst die Mürwiker und Bismarckstraße in den Betrieb einbezogen, anschließend folgt die Achse Schiffbrücke/Werftstraße. Nach Umsetzung auf diesen Hauptachsen wird die Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet geprüft (siehe Anlage 8).

Ziel von LiSA ist eine Integration des städtischen, regionalen und überregionalen Verkehrs. Das System umfasst neben der Lichtsignalbeeinflussung auch ein dynamisches

Fahrgastinformationssystem, das den Fahrgast über Verspätungen und Störungen informieren kann.

Eine Maßnahme zur Verringerung der Haltestellenaufenthaltszeiten und somit der Wartezeiten ist die Optimierung des Vertriebssystems. Es ist zu prüfen, wie weit das Vorverkaufssystem - insbesondere durch die Einrichtung der Mobilitätszentrale - verbessert werden kann. Beratungsintensive Verkaufsvorgänge im Fahrzeug, wie der Verkauf von Monatsfahrkarten, sollen minimiert werden.

### **6.5 Schaffung eines eigenen Netzes für den Spät- und Wochenendverkehr**

Die Schaffung eines eigenen Netzes kann zu einer besseren Bedienung des Stadtgebietes auch in den Abend- und Nachtstunden bei einer höheren Wirtschaftlichkeit führen. Durch die Einführung von bedarfsgesteuerten Verkehren werden Leerfahrten oder der Einsatz überdimensionierter Fahrzeuge vermieden. Zudem kann auf die Fahrtwünsche der Kunden individueller eingegangen werden (Halten zwischen den Haltestellen, Haustürbedienung).

Die Analyse zeigt im Innenstadtbereich eine gute Auslastung der Fahrzeuge auch in den Abendstunden. In diesem Bereich soll der Linienverkehr aufrechterhalten werden. In den Außenbereichen ist eine Umstellung auf einen bedarfsgesteuerten Verkehr zu prüfen.

Zu unterscheiden ist hierbei nach folgenden Bedienungsformen:

- Erweiterung des Bedienungszeitraums durch Anruflinientaxis
- saisonale Ausweitung des Fahrplans
- Sonderverkehre zu Veranstaltungen

Im folgenden werden die Formen kurz beschrieben und mögliche Anwendungsfelder aufgezeigt.

#### *Anruflinientaxi*

Hierbei wird der Fahrplan einer Linie um bedarfsgesteuerte Fahrten erweitert. Dies betrifft insbesondere den Abendverkehr und die Bedienung am Wochenende. Die Anruflinientaxis fahren die vorhandenen Haltestellen an und enden am ZOB als zentralem Verknüpfungspunkt.

Die Organisation erfolgt über ein lokales Taxiunternehmen, welches auch über Kleinbusse verfügt, um so auch Nachfragespitzen abdecken zu können. Die Fahrgäste müssen ihren Fahrtwunsch 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit anmelden, damit die Fahrt „aktiviert“ wird.

Zunächst soll das Anruflinientaxi im Ortsteil Tarup eingeführt werden. Die Bedienungszeiten werden hier an Wochentagen ausgeweitet, d.h. morgens wird eine zusätzliche Fahrt vor 6 h und abends zwei zusätzliche bis ca. 22:30 Uhr angeboten. Am Wochenende wird der Bedienungszeitraum am Abend ausgeweitet und am Sonntag wird der Takt auf einen reinen Stundentakt verdichtet.

Zur Finanzierung des Angebotes gibt es zwei verschiedene Varianten:

- In dem Anruflinientaxi wird ein Komfortzuschlag zur normalen Fahrkarte von einem Euro erhoben. Eine überschlägige Kalkulation ergibt, dass hier der Zuschussbedarf für das neue Angebot bei rund 3.500 € pro Jahr liegen würde.
- Das Anruflinientaxi kann mit dem normalen Fahrschein ohne Zuschlag genutzt werden. In diesem Fall würde der Zuschussbedarf bei ca. 5.000 € liegen.

#### *Saisonverkehre*

Flensburg verfügt mit den Strandbädern über Erholungsorte, die insbesondere in den Sommermonaten eine hohe Attraktivität für Flensburger Bevölkerung und auch Touristen aufweisen. Zu prüfen ist hier die Einrichtung einer eigenen Bäderlinie u.a. zu den Strandbädern Ostseebad und Solitude - auch unter Einbeziehung des Umlandes - mit der die Bedienungszeiten und die Anbindung verbessert werden kann. Diese könnte verschiedene Sehenswürdigkeiten entlang der Küste verbinden (z.B. Glücksburg - Flensburg - Sonderburg).

#### *Sonderverkehre*

Das heutige Angebot von Veranstaltungsverkehren ist auszuweiten und auf andere Veranstaltungen und Veranstalter zu übertragen. In Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen mit den Veranstaltern sollen hier Zubringer vom ZOB bzw. Exe organisiert werden, bzw. das bestehende heutige Angebot ausgeweitet werden. Zu nennen sind hier insbesondere Veranstaltungen in der neuen Campushalle oder im Sportland.

## 6.6 Verbesserte Anbindung des Bahnhofes

Der Flensburger Bahnhof ist nicht als Taktknoten im ITF-Konzept des Landes Schleswig-Holstein vorgesehen, daher ist die Abstimmung des Busverkehrs auf den Schienenverkehr auch weiterhin problematisch. Insbesondere in der Spätverkehrszeit und am Wochenende ist die Verknüpfung für den Fahrgast ungünstig.

Die Verspätungsanfälligkeit der Züge, die nach Flensburg verkehren, und die unregelmäßigen Ankünfte erschweren die Integration des Bahnhofes in den Linienverkehr. Zu prüfen ist, wie durch eine flexiblere Bedienungsform hier ein attraktives Angebot geschaffen werden kann. Zu nennen ist hier eine Anknüpfung an Taxen- und Mietwagenzentralen.

In Zusammenarbeit der Stadt Flensburg mit der LVS Schleswig-Holstein wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Reaktivierung der Güterverkehrsstrecke zum Hafen für den Personenverkehr und Einrichtung eines Haltepunkts am ZOB untersucht. Diese Studie ermittelt die Nachfragepotenziale und bewertet das Vorhaben aus technischer, betrieblicher, städtebaulicher und finanzieller Sicht. Im Zuge der Verlegung ergäbe sich die Notwendigkeit der Anpassung des Liniennetzes. Der Umfang der Anpassung – bis hin zu einer grundsätzlichen Überplanung des Busnetzes – bleibt einem zukünftigen Planungsauftrag vorbehalten.

## 6.7 Aufgabenteilung Regional- und Stadtverkehr

Regionalbusse dienen der schnellen Anbindung wichtiger Punkte innerhalb der Stadt Flensburg an die Region. Zur Beschleunigung und klaren Aufgabenteilung zwischen Stadt- und Regionalverkehr soll die Zahl der Halte auf aufkommensstarke Ziele beschränkt werden. Diese Haltestellen sollen besonders gekennzeichnet und ausgestattet sein, sofern sie dem Umstieg zwischen Stadt- und Regionalverkehr dienen.

Die Verkehrsunternehmen sollen in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger die Möglichkeiten zur Reduzierung der Halte auf dem Stadtgebiet prüfen.

## 6.8 Grenzüberschreitender Verkehr

Im Zuge des EU-Programms INTERREG III A zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Region Sønderjylland/Schleswig sollen Möglichkeiten zur Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖPNV untersucht werden. Im Zuge des EU-Projektes wird auch die Einrichtung eines Schnellbusses von Husum über Flensburg nach Sonderburg bzw. Flughafen Sonderburg untersucht.

Im Rahmen des Projektes wird eine gemeinsame Arbeitsgruppe der beteiligten Aufgabenträger eingerichtet, welche die Aktivitäten im Rahmen des Programms koordiniert.

## 6.9 Haltestellen

Die unterschiedliche Trägerschaft der Haltestellen behindert die einheitlichen Ausstattung der Haltestellen. Gemessen an der Fahrgastzahl wichtige Haltestellen sind zum Teil nicht entsprechend ihrer Bedeutung ausgestattet.

Geprüft werden soll die Übergabe aller Haltestellen an einen einheitlichen Betreiber. Über eine solche Trägerschaft kann ein einheitlicher Standard in der Ausstattung und Wartung bzw. Reinhaltung gesichert werden. Die Ausstattung der Haltestellen mit einem Wetterschutz im Zuge des Haltestellenprogramms der Stadt Flensburg soll weitergeführt werden.

Die Darstellung der Fahrpläne der verschiedenen Unternehmen an den Haltestellen soll zusammengefasst und in der Gestaltung vereinheitlicht werden.

## 6.10 Fahrgastinformation

Mit der Mobilitätszentrale besteht ab dem 1.5.2003 eine zentrale Anlaufstelle für alle Fahrgäste; diese ist auch über das Internet unter [www.mobizentrale.de](http://www.mobizentrale.de) zu erreichen. Im Zuge der Einrichtung soll auch die Möglichkeit flexibleren Darstellung der Abfahrtsanzeigen am ZOB geschaffen werden; so besteht die Möglichkeit, die Anzeigen bei besonderen Vorkommnissen anzupassen. Hierzu werden neben Daten aus der Betriebsleitstelle auch die Informationen aus dem System LiSA genutzt, welches Daten über den aktuellen Standort der Fahrzeuge liefert.

Über Informationssäulen im Stadtgebiet sollen die Fahrgäste Informationen zum Nahverkehr erhalten. Hierzu wurden ab Ende 2002 an wichtigen Verknüpfungspunkten (ZOB, Bahnhof, Twedter Plack oder Weiche u.a.) mit dem Internet verbundene Rechner aufgestellt, über die neben der Fahrplanauskunft auch die Internetseite der Stadt Flensburg erreicht wird, wo weitergehende Informationen zur Stadt dargestellt werden. Die Aufstellung wird durch GVFG-Mittel und die Stadt Flensburg finanziert. Der laufende Betrieb soll über Werbung auf den Terminals finanziert werden.

Die Information für den Fahrgast im Fahrzeug und an der Haltestelle soll in der Gestaltung verbessert und vereinheitlicht werden. Zusammen mit den Verkehrsunternehmen wird ein Konzept für eine einheitliche Gestaltung aller Medien (Taschenfahrplan, Fahrplanbuch, Haltestellenaushang u.a.) entwickelt.

Im Zuge der Verbesserung der Informationsgestaltung soll auch eine verkehrsunternehmenübergreifende elektronische Fahrplanauskunft geschaffen werden.

## 6.11 Tarifgestaltung

Zur Gewinnung neuer Fahrgäste und Schaffung attraktiver Angebote im Freizeitbereich soll das Fahrkartensortiment erweitert werden. Die Angebote sollen das vorhandene Fahrplangefüge nicht beeinträchtigen, daher ist eine Kopplung mit anderen Angeboten oder die Beschränkung der Geltungsdauer vorzusehen. Im folgenden werden einige Angebote skizziert:

- Ausweitung der Förde-Ostsee-Card auf die Stadt Flensburg mit siebentägiger Geltungsdauer und freiem bzw. ermäßigtem Eintritt in verschiedenen Museen (heute: Museen auf dem Museumsberg und Schifffahrtsmuseum) als Angebot für Kurzzeitbesucher
- Wochenkarte für zwei Personen mit Kindern als Angebot für Familienurlauber in der Region Flensburg (ohne Ermäßigung in Museen)
- Familien-Wochenendkarte für Familien mit Kindern für Veranstaltungs- oder Strandbesuche

Zudem ist eine Ausweitung der Kopplung von Veranstaltungsticket zu prüfen. Zunächst sind hier alle Großveranstaltungen in der Campushalle (Handball, Konzerte) einzubeziehen.

hen. Eine Ausweitung wie in anderen Städten auf kulturelle Veranstaltungen wie Theater etc. ist zu prüfen, bzw. sollte die Information über bestehende Angebote wie den Theater-taxi der Theatergemeinschaft verbessert werden. Informationen zu diesen Angeboten sollen auch im Fahrplanbuch dargestellt werden.

Die Tarife innerhalb des GreenKart-Bereiches sollen weiter vereinheitlicht werden. Dies betrifft vor allem Änderungen im Detail wie eine einheitliche Fahrtenanzahl je Mehrfachkarte.

Die Stadt Flensburg prüft zusammen mit den anderen Aufgabenträgern Möglichkeiten und finanzielle Auswirkungen einer Ausweitung des Angebotes und einer weiteren Vereinheitlichung des Tarifgefüges. Die Angebote sind mit dem Schleswig-Holstein-Tarif abzustimmen; regionale Angebote sind im Schleswig-Holstein Tarif zugelassen, soweit sie schon vorhanden sind und den Tarif nicht unterlaufen.

## 7 Bewertung der Maßnahmen und Investitionsplanung

### 7.1 Bewertung der Maßnahmen

Die Maßnahmen werden im folgenden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen und die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen bewertet. Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei den vorgeschlagenen Maßnahmen in erster Linie um sogenannte „weiche“ Maßnahmen handelt, deren Einfluss auf die Fahrgastnachfrage lediglich in der Tendenz, jedoch nicht in der absoluten Höhe zu bestimmen ist. Die Symbole "+" und "++" bedeuten einen positiven bzw. sehr positiven Einfluss auf die Nachfrage. Entsprechend beschreiben "-" und "- -" einen negativen bzw. sehr negativen Einfluss.

	Fahrgastnachfrage	Wirtschaftlichkeit
Liniennetzerweiterung	++	zu prüfen
Liniennetzoptimierung	++	zu prüfen
Fahrplan	+	zu prüfen
Beschleunigungsprogramm	++	+
Schaffung eines eigenen Netzes für den Spät- und Wochenendverkehr	+	zu prüfen
Verbesserte Anbindung des Bahnhofes	+	zu prüfen
Aufgabenteilung Regional- und Stadtverkehr	+	0
Grenzüberschreitender Verkehr	++	zu prüfen
Haltestellen	+	-
Verbesserung Fahrgastinformation	+	0
Marketing	+	0
Tarifgestaltung	+	zu prüfen

**Tabelle 12: Maßnahmenbewertung**

Der Einfluss der Maßnahmen auf die Wirtschaftlichkeit bei der Verkehrsunternehmen kann erst nach Vorliegen eines konkreten Konzeptes abschließend beurteilt werden.

## 7.2 Investitionsplanung

Im folgenden werden für die verschiedenen Maßnahmen die Kosten abgeschätzt und die Art der Finanzierung angegeben. Die Kosten sind zunächst nur abgeschätzt. Eine genauere Bestimmung erfolgt durch weitergehende Untersuchungen.

	<b>Kosten</b>	<b>Finanzierung</b>	<b>Zeitraum</b>
Linienetzerweiterung	zu prüfen	Stadt Flensburg, VU	Umsetzung Anruflinientaxi Tarup bis 2005
Linienetz	zu prüfen	Stadt Flensburg	kontinuierlich
Fahrplan	zu prüfen	Stadt Flensburg	bis 2004
Beschleunigungsprogramm inkl. Integration dynamische Fahrgastinformation	1 Mio. €	Stadt Flensburg, GVFG-Mittel	ab 2002/2003 bis 2005
Schaffung eines eigenen Netzes für den Spät- und Wochenendverkehr	zu prüfen	Stadt Flensburg, VU	bis 2004
Verbesserte Anbindung des Bahnhofes (Untersuchung)		Land SH, Stadt Flensburg	2003
Integration des Regionalverkehrs	kostenneutral		bis 2004
a) Grenzüberschreitender Verkehr (Untersuchung) b) Einrichtung Schnellbus	500.000 €	EU-Mittel, Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg, Stadt Flensburg, Sydbus, Land Schleswig-Holstein	bis 2006
Haltestellen	306.800 € veranschlagt (2001 - 04)	Stadt Flensburg	kontinuierlich
Verbesserung Fahrgastinformation	ohne Mehrkosten	VU, Stadt Flensburg	kontinuierlich
Tarifgestaltung	zu prüfen	VU, Stadt Flensburg	bis 2004

**Tabelle 13: Investitionsplanung**

Dargestellt wird die Finanzierung nach Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen und ob die Maßnahmen ggf. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderungsfähig sind.

## 8 Ausblick

### Ausschreibung von Verkehrsleistungen

Die nach EU-Richtlinie mögliche Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen kann Einfluss auf die Gestaltung und Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs haben. Bisher sind in Deutschland, mit Schleswig-Holstein als Vorreiter, vorwiegend Linien des SPNV ausgeschrieben worden. Die Ausschreibung von städtischen Busverkehrsleistungen, wie in anderen europäischen Ländern z.B. Dänemark, fand bisher nur in geringem Umfang statt.

In Flensburg sind die Linien der Aktiv Bus und AFAG bis 2007 konzessioniert. Die rechtliche Situation über die Ausschreibung von Verkehrsleistungen zur Zeit noch nicht abschließend geklärt. Insbesondere betrifft dies die Definition der Eigenwirtschaftlichkeit und hier die Frage, welche Zuschüsse hier einzubeziehen sind. Daher kann in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans keine abschließende Aussage oder Empfehlung gegeben werden.

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans setzt hier den Rahmen, auch in Zukunft die Qualität des Nahverkehrs in der Stadt Flensburg zu sichern. Erfahrungen zeigen, dass die Festlegungen im Nahverkehrsplan den Gestaltungsspielraum der Kommunen - auch bei der Genehmigung von eigenwirtschaftlichen Linien - erhöhen.



**ANLAGEN**