

Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Stadt Flensburg 2013-2017



Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Stadt Flensburg 2013-2017

Impressum:

Auftraggeber und Projektleitung:

Stadt Flensburg - Der Oberbürgermeister
Fachbereich Entwicklung und Innovation
Am Pferdewasser 14
24937 Flensburg

FLENSBURG 

Bearbeiter:

urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Heike Drücker
Stefan Luft
Christoph Lüth



Anmerkung: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei geschlechterspezifischen Begriffen eine einheitliche, i. d. R. die männliche Form (z.B. „Nutzer“ anstatt „Nutzerinnen und Nutzer“) verwendet. Diese Begriffe schließen die jeweils andere geschlechtsspezifische Form wertfrei mit ein.

Fotoquellen soweit nicht anders vermerkt: urbanus GbR

© Januar 2013 Stadt Flensburg - Der Oberbürgermeister

Vorwort des Oberbürgermeisters



Simon Faber

Oberbürgermeister
der Stadt Flensburg

Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) als Daseinsvorsorge sichert nicht nur die Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner unserer Stadt und der Region, sondern wird immer mehr auch zu einem wichtigen Standortfaktor. Zusätzlich bewirkt er eine Entlastung vom Kfz-Verkehr und leistet damit einen wichtigen Beitrag zu einer hohen Lebens- und Umweltqualität. Eine hohe ÖPNV-Akzeptanz fördert im Übrigen auch dessen hohe Wirtschaftlichkeit.

Durch die gestiegenen Energiekosten und ein zunehmendes Umweltbewusstsein lassen sich zurzeit erste Veränderungen im Verkehrsverhalten und ein noch zaghafter Trend zur Nutzung alternativer Mobilitätsangebote erkennen. Selten waren die Chancen so gut, neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen und damit seine Position im Verkehrssystem zu stärken. Die vorhandenen Potenziale lassen sich aber nur ausschöpfen, wenn wir die Qualität kontinuierlich weiter verbessern.

Mit dem Mobilitätsprogramm, dem Klimaschutzkonzept und dem jetzt vorliegenden dritten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) unterstreicht die Stadt Flensburg ihre hohen Ambitionen bei der Gestaltung eines zukunftsorientierten Verkehrssystems. In den nächsten Jahren sollen diese drei wichtigen Bausteine in ein integriertes Gesamtverkehrskonzept münden.

Zu den übergeordneten Projekten, die den ÖPNV ein großes Stück voranbringen werden, gehören unter anderem:

- eine ÖPNV-Angebotsoptimierung in Kooperation mit den benachbarten Gemeinden,
- eine bessere Vernetzung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und
- die Ausgestaltung eines hochwertigen Tarif- und Informationssystems.

Die ambitionierten Ziele lassen sich nur mit einer engen Kooperation aller ÖPNV-Akteure sowie einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung erreichen. Das mit dem RNVP begonnene Beteiligungsverfahren hat gezeigt, wie groß Interesse und Engagement für eine Weiterentwicklung unseres ÖPNV-Systems sind und wie erfolgreich eine kooperative Planung sein kann. Diese Motivation werden wir weiter nutzen und ausbauen.

Mein Dank gilt all denen, die sich aktiv an der Erstellung des RNVP beteiligt haben, sowie den Verkehrsunternehmen für eine langjährige vertrauensvolle Zusammenarbeit.



Simon Faber, Oberbürgermeister

Inhaltsverzeichnis

Seite

VORWORT DES OBERBÜRGERMEISTERS	3
INHALTSVERZEICHNIS	4
BILDERVERZEICHNIS	6
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	8
1 KURZFASSUNG	9
2 EINLEITUNG	13
3 RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE KÜNFTIGE ÖPNV-GESTALTUNG	17
3.1 STRUKTURELLER RAHMEN	17
3.1.1 <i>Stadtstruktur und Stadtentwicklung</i>	17
3.1.2 <i>Übergeordnete Verkehrsziele im Alltagsverkehr</i>	25
3.1.3 <i>Verkehrsstrukturen und Verkehrsverhalten</i>	27
3.1.4 <i>Städtisches Verkehrssystem</i>	37
3.1.5 <i>Regionale Einbindung</i>	39
3.1.6 <i>Rahmenpläne für die Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung</i>	42
3.2 RECHTLICHER UND ORGANISATORISCHER RAHMEN	45
3.2.1 <i>Rechtlicher Rahmen</i>	45
3.2.2 <i>ÖPNV-Organisation</i>	49
3.2.3 <i>Wirtschaftlicher Rahmen</i>	50
4 ZIELSETZUNGEN UND QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG	52
4.1 ÜBERGEORDNETE VERKEHRSPOLITISCHE ZIELSETZUNGEN	52
4.2 LEITBILD ZUR WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV-SYSTEMS	55
4.3 STRATEGISCHE VORGABEN UND QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DEN ÖPNV	57
4.3.1 <i>Erschließungsqualität</i>	59
4.3.2 <i>Netz- und Angebotsqualität</i>	61
4.3.3 <i>Vernetzungsqualität</i>	67
4.3.4 <i>Bedienungsqualität</i>	68
4.3.5 <i>Tarifqualität</i>	71
4.3.6 <i>Marketingqualität</i>	72
4.4 BARRIEREFREIER ÖPNV	74
4.4.1 <i>Allgemeine Grundsätze</i>	74
4.4.2 <i>Fahrzeuge</i>	75
4.4.3 <i>Haltstellen</i>	75
4.4.4 <i>Fahrgastinformationen</i>	78

5	STANDORTBESTIMMUNG	79
5.1	BILANZ DES 2. RNVP	79
5.2	ÖPNV-MARKTPosition	81
5.3	BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG DES FLENSBURGER ÖPNV-SYSTEMS	87
5.3.1	<i>Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen</i>	87
5.3.2	<i>Erschließung des Stadtgebietes</i>	88
5.3.3	<i>Liniennetz und Verkehrsangebot</i>	91
5.3.4	<i>Vernetzung des ÖPNV-Systems</i>	98
5.3.5	<i>Bedienung</i>	101
5.3.6	<i>Tarif</i>	105
5.3.7	<i>Marketing und Service</i>	107
6	ENTWICKLUNGSKONZEPT	112
6.1	DAS „PERSPEKTIV-KONZEPT“	112
6.1.1	<i>Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung und Entwicklungsgrundlagen</i>	112
6.1.2	<i>Funktion und Weiterentwicklung der Eisenbahnanbindung für die Stadt Flensburg</i>	113
6.1.3	<i>Übergreifende Projekte und Maßnahmen</i>	116
6.1.4	<i>Erschließung</i>	121
6.1.5	<i>Liniennetz und Angebot</i>	122
6.1.6	<i>Vernetzung</i>	133
6.1.7	<i>Bedienung</i>	135
6.1.8	<i>Tarif</i>	139
6.1.9	<i>Marketing und Service</i>	140
6.2	DAS „ÜBERGANGS-KONZEPT“ (PROJEKTE UND MAßNAHMEN FÜR DEN 3. RNVP)	146
6.2.1	<i>Übersicht der Projekte und Maßnahmen</i>	146
6.2.2	<i>Leuchtturmprojekte</i>	149
6.2.3	<i>Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage</i>	150
7	ÖPNV-MANAGEMENT	152
7.1	ORGANISATION DES ÖPNV	152
7.2	KÜNFTIGE VERGABE VON ÖPNV-LEISTUNGEN	156
7.3	QUALITÄTS-MANAGEMENT	160
7.4	FINANZIERUNG UND FINANZIERUNGSRAHMEN	162
8	UMGANG MIT DEN STADTGRENZEN-ÜBERSCHREITENDEN BUSLINIEN	164
8.1	ANLASS UND ZIELSETZUNG DES KOOPERATIONSVERTRAGES	164
8.2	EINBEZOGENE LINIEN UND KENNGRÖßEN	164
8.3	ENTWICKLUNGSRAHMEN	166
	QUELLEN UND LITERATURVERZEICHNIS	171

Bilderverzeichnis

BILD 2-1: ÜBERSICHT ZUR PROJEKTSTRUKTUR FÜR DEN 3. RNVP DER STADT FLENSBURG	16
BILD 3-1: ADMINISTRATIVE STRUKTUR DER STADT FLENSBURG.....	19
BILD 3-2: ÜBERSICHT AUSGEWÄHLTER STRUKTURDATEN AUF STADTTEILEBENE.....	20
BILD 3-3: STÄDTEBAULICHE NUTZUNGSSTRUKTUREN UND ENTWICKLUNG VON WOHNGBIETEN SEIT 1990	21
BILD 3-4: EINWOHNERENTWICKLUNG MIT PROGNOSE	23
BILD 3-5: PROGNOSE ZUR VERÄNDERUNG DER ALTERSSTRUKTUR	24
BILD 3-6: ÜBERSICHT DER GRÖßTEN SCHULEN IN FLENSBURG	25
BILD 3-7: ÜBERGEORDNETE VERKEHRSZIELE IM ALLTAGSVERKEHR.....	26
BILD 3-8: MOTORISIERUNG NACH STADTTEILEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER EINWOHNERENTWICKLUNG.....	28
BILD 3-9: VERKEHRVERFLECHTUNGEN INNERHALB DER STADT FLENSBURG.....	29
BILD 3-10: AUSPENDLERSTRUKTUR IN AUSGEWÄHLTEN KOMMUNEN DER REGION FLENSBURG	30
BILD 3-11: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER EINPENDLER.....	31
BILD 3-12: RÄUMLICHE VERTEILUNG DER AUSPENDLER	32
BILD 3-13: VERKEHRSMITTELNUTZUNG DER FLENSBURGER EINWOHNER.....	34
BILD 3-14: AUSGEWÄHLTE MERKMALE DER ÖPNV-NACHFRAGE	35
BILD 3-15: ÖPNV-NACHFRAGEVERFLECHTUNGEN.....	36
BILD 3-16: ÜBERGEORDNETES VERKEHRNETZ DER STADT FLENSBURG	38
BILD 3-17: RÄUMLICHE ABGRENZUNG DES „ENGEREN VERFLECHTUNGSRAUMES FLENSBURG“	40
BILD 3-18: REGIONALE VERKEHRANBINDUNG DER STADT FLENSBURG	41
BILD 3-19: ÜBERSICHT ZUM EUROPÄISCHEN RECHTSRAHMEN	46
BILD 3-20: FINANZIERUNG DES FLENSBURGER ÖPNV.....	51
BILD 4-1: ENTWICKLUNG DER EMISSIONEN IM INTEGRIERTEN KLIMASCHUTZKONZEPT BIS 2050.....	54
BILD 4-2: ZIELWERTE FÜR DIE ERHÖHUNG DES ÖPNV-ANTEILS BEI DER VERKEHRSMITTELWAHL.....	56
BILD 4-3: ANFORDERUNGSPROFIL – STRUKTURIERUNG DER ÖPNV-QUALITÄTSSTANDARDS	58
BILD 4-4: STANDARD FÜR DIE ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	59
BILD 4-5: PRODUKTDIFFERENZIERUNG IM FLENSBURGER ÖPNV	61
BILD 4-6: STRATEGISCHE NETZBILDUNG AUF BASIS DER GESAMTVERKEHRNACHFRAGE	64
BILD 4-7: BASISSTANDARDS FÜR BETRIEBSZEITEN UND BEDIENUNGSHÄUFIGKEITEN IM STADTVERKEHR	65
BILD 4-8: STANDARDS DER VERBINDUNGSQUALITÄT.....	66
BILD 4-9: FAHRZEUG-STANDARDS	69
BILD 4-10: STANDARDS FÜR DIE HALTESTELLEN-AUSSTATTUNG.....	71
BILD 4-11: BEISPIEL FÜR DIE BARRIEREFREIER GESTALTUNG EINER HALTESTELLE AM FAHRBAHNRAND	77
BILD 5-1: ÜBERSICHT DES UMSETZUNGSSTANDES DES 2. RNVP BIS 2011	80
BILD 5-2: STADTTEILBEZOGENE ÖPNV-ANTEILE IM MARKTSEGMENT DER WAHLFREIEN VERKEHRSTEILNEHMER	83
BILD 5-3: ÖPNV-STELLUNG IM BERUFSVERKEHR	84
BILD 5-4: ZUGANGSHEMMNISSE ZUM ÖPNV.....	85
BILD 5-5: ZUFRIEDENHEIT MIT DEM ÖPNV-ANGEBOT	86
BILD 5-6: ÜBERSICHT IN FLENSBURG TÄTIGER VERKEHRUNTERNEHMEN (STAND 2012)	87
BILD 5-7: ÖPNV-ERSCHLIEßUNG DES STADTGBIETES IN DER WOCHE (MO – FR).....	90
BILD 5-8: LINIENNETZPLAN DER STADT FLENSBURG (STAND FAHRPLAN 2011/2012).....	92
BILD 5-9: BUSLINIEN UND ZUGEORDNETE KENNGRÖßEN (FAHRPLAN 2011/2012, OHNE NACHTBUSLINIEN)	93
BILD 5-10: STRECKENBEZOGENE FAHRTENHÄUFIGKEIT IM STADTVERKEHR	94
BILD 5-11: ERREICHBARKEIT WICHTIGER VERKEHRSZIELE IM STADTVERKEHR.....	96
BILD 5-12: FAHRZEITEN ZWISCHEN AUSGEWÄHLTEN WOHNGBIETEN UND WICHTIGEN VERKEHRSZIELEN.....	97
BILD 5-13: ANSCHLÜSSE BUS – BAHN AM BAHNHOF FÜR EXEMPLARISCHE ZEITBEREICHE	99

BILD 5-14: BEISPIEL WILLY-BRANDT-PLATZ	100
BILD 5-15: AUSBAUSTUFEN 1 UND 2 DER LSA-BEEINFLUSSUNG	101
BILD 5-16: MODERNE FAHRZEUGE PRÄGEN DEN FLENSBURGER STADTVERKEHR	102
BILD 5-17: FLENSBURGER HALTESTELLEN DER „NEUEN GENERATION“	103
BILD 5-18: AUSSTATTUNG DES FLENSBURGER BAHNHOF (QUELLE: DB AG 2012)	104
BILD 5-19: ÜBERSICHT ZUR GREENKART-TARIFSTRUKTUR IN DER REGION FLENSBURG.....	106
BILD 5-20: AUSZÜGE AUS DEM FAHRPLANBUCH 2011/2012.....	109
BILD 5-21: ÖPNV-INFORMATIONEN IM INTERNET	110
BILD 5-22: DAS „INFOQUARTETT“ ZUR FAHRGASTINFORMATION AN HALTESTELLEN	111
BILD 6-1: VORÜBERLEGUNGEN ZU EINER MÖGLICHEN NEUKONZEPTION IM FLENSBURGER BAHNNETZ (2003).....	115
BILD 6-2: ÜBERGREIFENDE BETRACHTUNGEN AUF DEN EBENEN GESAMTVERKEHR UND ÖPNV	116
BILD 6-3: EINORDNUNG DES RNVP IN BESTEHENDE RAHMENPLANUNGEN	117
BILD 6-4: BEISPIEL FÜR DIE STRUKTURIERUNG EINES PROFESSIONELLEN MOBILITÄTSMANAGEMENTS.....	118
BILD 6-5: MAßNAHMEN ZUM UMGANG MIT DEN ERSCHLIEßUNGSDEFIZITEN.....	121
BILD 6-6: VORÜBERLEGUNGEN ZUR NEUSTRUKTURIERUNG DES BEREICHES RATHAUS / NEUMARKT	123
BILD 6-7: ENTWURFSANSICHTEN DES AUßEN- UND INNENZUGANGS DER GEPLANTEN RADSTATION IM BAHNHOF ...	124
BILD 6-8: VORÜBERLEGUNGEN ZUR NEUSTRUKTURIERUNG DER VERKNÜPFUNG AM BAHNHOF	125
BILD 6-9: ÖPNV-PLANUNGSRÄUME IM SCHLESWIG-FLENSBURGER RNVP	127
BILD 6-10: ÜBERGEORDNETE REGIONALBUSVERKEHRE FÜR EINE KOORDINATION MIT DEM STADTVERKEHR	128
BILD 6-11: ANSÄTZE FÜR DIREKTVERBINDUNGEN UND EINSATZRÄUME ALTERNATIVER BEDIENTUNGSFORMEN	132
BILD 6-12: POTENZIELLE STANDORTE UND AUSSTATTUNG VON MOBILSTATIONEN	134
BILD 6-13: HAUPTKOMPONENTEN DER INTEGRIERTEN ÖPNV-BESCHLEUNIGUNG IN FLENSBURG	135
BILD 6-14: KOMPLETTIERUNG DER LSA-BEEINFLUSSUNG MIT DER 3. UMSETZUNGSSTUFE	136
BILD 6-15: DYNAMISCHE FAHRGASTINFORMATION IN LINIENBUSSES DER AKTIV BUS FLENSBURG	138
BILD 6-16: DER ANSATZ EINER INTEGRIERTEN MOBILITÄTSKARTE ALS LANGFRISTIGE PERSPEKTIVE	139
BILD 6-17: BAUSTEINE UND AKTIVITÄTENSCHWERPUNKTE DES FLENSBURGER ÖPNV-MARKETING	140
BILD 6-18: BEDEUTUNG DES INTERNET ALS QUELLE FÜR ÖPNV-INFORMATIONEN.....	141
BILD 6-19: ZENTRALE BAUSTEINE FÜR DIE KUNDENINFORMATION UND ÖPNV-WERBUNG	144
BILD 6-20: BEISPIELE FÜR CORPORATE-DESIGN-ELEMENTE EINES STADTVERKEHRS	145
BILD 6-21: PROJEKTE UND MAßNAHMEN DES ÜBERGANGS-KONZEPTES (TEIL 1)	147
BILD 6-22: PROJEKTE UND MAßNAHMEN DES ÜBERGANGS-KONZEPTES (TEIL 2)	148
BILD 6-23: ABSCHÄTZUNG DER ÖPNV-NACHFRAGEENTWICKLUNG (ZIELWERTE)	151
BILD 7-1: ZUORDNUNG VON AUFGABEN FÜR DIE GESTALTUNG DES STADTVERKEHRS FLENSBURG	152
BILD 7-2: INSTRUMENTE FÜR DAS ÖPNV-QUALITÄTSMANAGEMENT	160
BILD 7-3: BAUSTEINE FÜR DAS QUALITÄTS-MANAGEMENT ZUM STADTVERKEHR FLENSBURG.....	161
BILD 8-1: KREISGRENZEN ÜBERSCHREITENDE BUSLINIEN IM PROFIL (STAND FAHRPLAN 2011/2012)	165
BILD 8-2: RÄUMLICHE ÜBERSICHT DER IN DIE KOOPERATION EINBEZOGENEN BUSLINIEN	170

1 Kurzfassung

Rahmenbedingungen:

Stabile Strukturdaten und zunehmende Nachfrage nach alternativen Mobilitätsangeboten

Die Stadt Flensburg gehört zu den wenigen Kommunen in Schleswig-Holstein, die bis 2025 mit steigenden Einwohnerzahlen rechnen können. Auch der demografische Wandel wird Flensburg nicht so stark treffen wie viele andere Kommunen, da die Zunahme der älteren Einwohner bei der Altersstruktur teilweise kompensiert wird durch den Zuzug junger Leute und Familien. Gleichzeitig werden sich auch die Schülerzahlen deutlich moderater entwickeln als beispielsweise in den benachbarten Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg. Dieser Ausblick wirkt auch positiv auf die Perspektiven der städtischen Infrastruktur aus, die nicht abgebaut bzw. einer schrumpfenden Bevölkerung angepasst werden muss.

Mit einer guten Mischung der Angebote im Wohnungsmarkt von Einfamilienhausgebieten bis hin zu kleinen Wohnungen im Geschosswohnungsbau und einer hohen Standortqualität im gewerblichen Bereich wird Flensburg seine Stellung als attraktives Oberzentrum weiter festigen können. Dies bedeutet aber auch, dass die regionalen Pendlerströme auf einem hohen Niveau verharren. Ein Überschuss von rund 12.000 Einpendlern, die hauptsächlich mit dem Pkw nach Flensburg fahren, führt zu einer Erhöhung des Aufkommens im Kfz-Verkehr und vor allem zu starken Belastungen der Haupteinfallsstraßen. Hier ist vor allem der regionale ÖPNV gefordert, ausreichend attraktive Angebote bereitzustellen, um den Kfz-Verkehr zu reduzieren.

Im Verkehrsbereich wurden in den letzten Jahren positive Weichen gestellt, die perspektivisch sogar rückläufige Kfz-Verkehrsleistungen erwarten lassen, wobei die Rückgänge auch durch die steigenden Kraftstoffkosten begünstigt werden. Mit dem Mobilitätsprogramm, dem Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung und dem Klimaschutzkonzept sowie diversen Aktivitäten zur ÖPNV-Verbesserung liegt der Fokus der Flensburger Verkehrsentwicklungsplanung verstärkt auf alternativen Mobilitätsangeboten. Bereits heute zeichnet sich die Stadt Flensburg durch eine relativ niedrige Motorisierung und eine im Vergleich der Städte und Kreise in Schleswig-Holstein hohe ÖPNV-Akzeptanz auf. Mit rund 11% Anteil bei der Verkehrsmittelwahl rangiert der ÖPNV allerdings immer noch deutlich hinter dem Pkw mit über 50% und auch hinter dem Fahrrad mit inzwischen fast 20%.

Die Entwicklungen in der Stadtstruktur haben den ÖPNV in den letzten Jahren tendenziell benachteiligt. Neben der Ausweisung gering verdichteter Wohngebiete am Stadtrand, die für den ÖPNV nur mit verhältnismäßig hohem Aufwand zu erschließen sind, hat sich auch die Konzentration von Arbeitsplätzen, aber auch die Entwicklung von Einzelhandels-Verkaufsflächen (v.a. CITTI-Park und Fördepark) zunehmend in die beiden großen Gewerbegebiete am westlichen und südlichen Stadtrand verschoben. Das Stadtzentrum, wo der ÖPNV durch seine Liniennetzstruktur mit einem hohen Anteil an Direktverbindungen einen überdurchschnittlichen Marktanteil realisieren kann, ist zwar weiterhin das bedeutendste Verkehrsziel der Region Flensburg, hat aber in verkehrlicher Hinsicht an Bedeutung abgenommen.

Ungeachtet der positiven Ansätze im Flensburger Verkehrssystem dominiert weiterhin eindeutig der Kfz-Verkehr. Zwar konnte ein großer Teil mittlerweile auf die beiden Stadttangenten verlagert werden, im Umfeld des Stadtzentrums rangieren die Hauptverkehrsstraßen mit zum Teil über 30.000 Kfz / Tag immer noch in einem verkehrlich und städtebaulich kritischen Bereich. Hier sind auch im Hinblick auf die Standortqualität weitere Verlagerungen auf alternative Verkehrsmittel anzustreben.

Verkehrspolitische Zielsetzungen und ÖPNV-Qualitätsstandards: Eine Offensive für ein nachhaltiges Verkehrssystem mit einem attraktiven Stadtverkehr

Mit dem Mobilitätsprogramm 2003 und dem Integrierten Klimaschutzkonzept 2011 wird für Flensburg der Weg hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem vorgegeben. Insbesondere die Zielsetzung zur Erreichung der CO₂-Neutralität bis 2050 ist nur mit einem signifikanten Beitrag aus dem Verkehrssystem im Hinblick auf eine umweltfreundlichere Verkehrsabwicklung realistisch. Neben einem verstärkten Einsatz der Elektromobilität ist auch eine deutliche Verlagerung von Kfz-Verkehren auf alternative, umweltfreundliche Verkehrsmittel gefordert. Langfristig sollen rund 2/3 aller Wege / Fahrten, die von der Flensburger Bevölkerung durchgeführt werden, auf den „Umweltverbund“ (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) entfallen. Dies bedeutet, dass die zugeordneten Mobilitätsangebote nicht nur entsprechend attraktiv sind und offensiv beworben werden, sondern auch die notwendigen Kapazitätsanforderungen erfüllen müssen. Für den ÖPNV wird bis 2050 eine Verdoppelung des Anteils bei der Verkehrsmittelwahl („modal split“) angestrebt. Um die gesetzten Ziele durch eine systematische und integrierte Vorgehensweise erreichen zu können, ist ein neuer Gesamtverkehrsplan erforderlich, der die Ansprüche einer modernen Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung erfüllt und auch Aspekte wie straßenräumliche Verträglichkeiten, Verkehrssicherheit und Lärminderung einbindet.

Für den ÖPNV bedeuten diese übergeordneten Zielsetzungen, dass eine kleinteilige Optimierung einzelner Angebotsparameter nicht mehr ausreicht, sondern eine strategische Angebotsoffensive erfolgen muss, damit der ÖPNV einen maßgeblichen Beitrag zu einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität leisten kann. Im Leitbild für die ÖPNV-Entwicklung sind dazu die Weiterentwicklung der ÖPNV-Qualität insgesamt, der weitere Abbau von ÖPNV-Nutzungsbarrieren und die multimodale Vernetzung des ÖPNV-Systems als zentrale Aktivitätenfelder definiert. Dazu kommen die Mobilitätssicherung für alle Bevölkerungsgruppen und der Einsatz umweltfreundlicher Technologien, mit denen der ÖPNV auch eine Vorbildfunktion übernehmen soll. Nicht zuletzt soll aber auch die Wirtschaftlichkeit auf einem hohen Niveau stabilisiert werden.

Mit einem differenzierten Anforderungsprofil für den Stadtverkehr, das alle für die ÖPNV-Akzeptanz relevanten Aspekte enthält, werden die künftigen Qualitätsstandards festgelegt, die auch in den vertraglichen Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen Berücksichtigung finden. In Kurzform lassen sich die Qualitätsstandards wie folgt darstellen:

- Kurze, barrierefreie Zugangswege zu den Bushaltestellen (300m-Einzugsbereich als Regelfall),
- Erweiterung der ÖPNV-Produktpalette, um Kundenanforderungen und Nachfragepotenziale noch besser abzudecken,
- strategische Netzbildung zur Abdeckung der Hauptnachfrageströme im Gesamtverkehr,
- Erreichbarkeit der wichtigen Verkehrsziele im Stadtgebiet mit maximal einmaligem Umstieg,
- gute Vernetzung zwischen allen ÖPNV-Verkehrsträgern und zum Individualverkehr in zeitlicher und räumlicher Hinsicht,
- verstärkte Koordination zwischen Schienenverkehr, Stadt- und Regionalverkehr,
- ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen, um ein hohes Pünktlichkeitsniveau zu sichern,
- sicher und komfortabel gestaltete Fahrzeuge und Haltestellen,
- Übernahme der 3. Stufe des SH-Tarifs mit weiteren Optimierungen („SH-Tarif 2.0“),
- offensive Vermarktung des Stadtverkehrs mit Einsatz neuer Medien und Einbindung der landesweiten Dachmarke „nah.sh“,
- weitgehende Barrierefreiheit bei Fahrzeugen, Haltestellen und in der Fahrgastinformation.

**Standortbestimmung:
Hohes Qualitätsniveau mit partiellen Optimierungsbedarfen,
aber noch keine signifikante Veränderung der ÖPNV-Position im Verkehrsmarkt**

Die Qualität im Flensburger Stadtverkehr wurde in den letzten Jahren sukzessive verbessert. So ist auch die Umsetzungsbilanz des 2. RNVP durchweg positiv, wenngleich sich einige Projekte und Maßnahmen zeitlich verzögert haben oder im Einzelfall auch zurückgestellt werden mussten (z.B. Liniennetzoptimierung und daraus resultierende Angebotsanpassungen). Hervorzuheben sind vor allem die weitgehende Fahrplanharmonisierung auf einen 20-Minuten-Grundtakt, die Aufwertung der stadtgrenzenüberschreitenden Verkehre (sowohl in Bezug auf die beiden Nachbarkreise als auch von/nach Syddanmark), die Umsetzung der ersten beiden Stufen der LSA-Beeinflussung durch Linienbusse sowie die Weiterentwicklung der Fahrgastinformationen insbesondere hinsichtlich der elektronischen Fahrplanauskunft und des Internets als neues Medium.

Der Stadtverkehr Flensburg verfügt in der Bevölkerung und bei seinen Kunden insgesamt über ein gutes Image. Bei der ÖPNV-Akzeptanz steht Flensburg im Landesvergleich mit an der Spitze und kann sich sogar mit den größeren ÖPNV-Systemen in Kiel und Lübeck messen. Dennoch ist es bisher nicht gelungen, maßgebliche Anteile an wahlfreien Verkehrsteilnehmern zu gewinnen und damit spürbare Anteile des Kfz-Verkehrs zu verlagern. Dies gilt im Übrigen aber auch für alle anderen Stadtverkehre in Schleswig-Holstein. Nachteilig für die Akzeptanz ist sicherlich, dass der Stadtverkehr noch nicht als Gesamtsystem vermarktet wird und sich den potenziellen Kunden gegenüber nicht als „einheitliche Marke“ darstellt. Damit wird eine Identifikation der Bevölkerung mit „ihrem Stadtverkehr“ erschwert. Die Marktposition des Flensburger Stadtverkehrs wird insbesondere im Berufs- und Einkaufsverkehr als ausbaufähig angesehen, wobei hierzu auch Ergänzungen in der Angebotsqualität erforderlich sind. Die Ausschöpfung der Marktpotenziale dürfte allerdings nur im Kontext der Entwicklung einer Gesamtverkehrsstrategie gelingen (s.o.), die auch eine Stärkung der „Partnerschaft“ ÖPNV – Fahrrad und steuernde Eingriffe in den Kfz-Verkehr beinhaltet.

Im erreichten Qualitätsniveau rangiert der Flensburger Stadtverkehr wie bereits aus der Akzeptanz ersichtlich im Spitzenfeld der Kommunen in Schleswig-Holstein. Dies betrifft vor allem die für die Verkehrsmittelwahl besonders relevanten Kriterien der Fahrtenhäufigkeit, der Fahrzeit und der Zuverlässigkeit. Es gibt demnach kaum Defizite in der Erschließungs- und Angebotsqualität, die akuten Handlungsbedarf auslösen. Auch bei den Fahrzeugen und Haltestellen wurden deutliche Fortschritte erzielt, zuletzt mit der Installation moderner und einheitlicher Masten an den Haltestellen sowie der Erprobung von TFT-Bildschirmen zur Fahrgastinformationen in den Bussen. Schließlich wurden auch bei der Information positive Akzente gesetzt, wenngleich hier weiterhin auch signifikanter Handlungsbedarf besteht.

Ein struktureller Nachteil gerade im Hinblick auf die Gewinnung von Neukunden ist die weiterhin starke Ausrichtung des Liniennetzes auf das Stadtzentrum und hier vor allem den ZOB. Dies führt nicht nur zu einer spürbaren Minderung der Angebotsqualität in der Erreichbarkeit peripherer Verkehrsziele wie dem Fördepark oder dem Krafftfahrtbundesamt, sondern stellt auch starke Kapazitätsanforderungen an die Haltestellen im Stadtzentrum. Insbesondere der ZOB hat inzwischen die Grenzen der Kapazität, aber auch der Orientierungstransparenz für die Kunden erreicht.

Ebenfalls deutlicher Nachholbedarf ist bei der Vernetzung zu sehen. Sowohl bei der Verknüpfung innerhalb des ÖPNV-System, insbesondere zwischen Bus und Bahn sowie zwischen Stadt- und Regionalverkehr, als auch bei den Schnittstellen zum Individualverkehr fehlt es bisher an einer klaren strategischen Ausrichtung und auch an Qualitäten im Einzelnen. Bezüglich der Barrierefreiheit im ÖPNV-System laufen bereits eine Reihe von Aktivitäten, die Umsetzung ist aber nur im Rahmen eines langfristigen Prozesses realistisch.

Entwicklungskonzept: Offensive Neukunden-Akquisition für den Stadtverkehr durch weitreichende Verbesserungen und planerische Aktivitäten in allen Komponenten des ÖPNV-Systems

Mit dem Entwicklungskonzept im RNVP geht die Stadt Flensburg weit über die im ÖPNV-Gesetz geforderte „ausreichende Bedienung“ hinaus. Das ambitionierte Ziel einer Neukundengewinnung im erheblichen Umfang erfordert weitreichende Projekte und Maßnahmen, die den Stadtverkehr im Verbund mit dem Schienenverkehr und dem Regionalverkehr ein gutes Stück weiterbringen. Im langfristig angelegten „Perspektiv-Konzept“ werden nicht nur bestehende, in der Standortbestimmung gesichtete Defizite abgebaut, sondern vor allem das Angebot und die Infrastruktur deutlich ausgebaut. Das „Übergangs-Konzept“ bildet in etwa den Umsetzungsrahmen für die fünfjährige Laufzeit des 3. RNVP und bereitet verstärkt das Perspektiv-Konzept planerisch vor. Da sich die für den ÖPNV gesteckten Ziele nur koordiniert und systemübergreifend erreichen lassen, enthält der RNVP einige übergeordnete Projekte, die wichtige strukturelle Fragestellungen klären:

- Mobilitätsprogramm / Gesamtverkehrsplan mit einem darauf aufbauenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagement zur Einbindung des ÖPNV in einen übergreifenden Rahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung.
- ÖPNV-Liniennetzoptimierung zur verkehrlichen und wirtschaftlichen Weiterentwicklung und Optimierung der Angebotsqualität unter Einbeziehung der wesentlichen Angebotsparameter Linienverbindungen und -verläufe, Fahrtenfrequenz und Produkt- bzw. Bedienungsform.
- ÖPNV-Qualitätsmanagement zur Steuerung und zum Monitoring der Projekte und Maßnahmen sowie zur Qualitätskontrolle von Leistungsvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen.
- Barrierefreier ÖPNV zur systematischen Erreichung der gesetzlichen Anforderungen und der Anforderungen der neuen landesweiten ÖPNV-Finanzierungsverordnung im Kontext des Gesamt-ÖPNV-Systems.

In der langfristigen Perspektive sind für den Flensburger Stadtverkehr einige Fragestellungen mit großer Tragweite zu beantworten, die zum Teil auch im Kontext mit gesamtverkehrlichen und städtebaulichen Aspekten zu betrachten sind. Hierzu sind zunächst umfassende Voruntersuchungen vorzunehmen:

- Künftige Bahnanbindung Flensburgs mit den zugehörigen Standort(en) der Bahnstation(en) und der Verknüpfung mit dem Busverkehrssystem.
- Busverknüpfung im Stadtzentrum mit Ausbau des ZOB bei gleichzeitiger Entlastung durch eine neue Verknüpfungs- und Schwerpunkthaltestelle am südlichen Altstadtrand.
- Aufbau einer systematischen Vernetzung zwischen ÖPNV und Individualverkehr in Kooperation mit öffentlichen und privaten Verkehrsdienstleistern („Mobilstationen“).

Das Übergangs-Konzept enthält insgesamt rund 30 konkrete Projekte und Maßnahmen, die in den kommenden Jahren angegangen und finanziert werden sollen. Um die anvisierten Ziele erreichen zu können, ist in jedem Fall eine Aufstockung der ÖPNV-Finanzmittel erforderlich, wobei hierzu eventuell Fördermittel und ggf. auch externe Mittel eingeworben werden können.

2 Einleitung

Nach dem „**Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig Holstein (ÖPNVG)**“ von 1996 waren die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände verpflichtet, regionale Nahverkehrspläne (im weiteren RNVP genannt) für den straßengebundenen ÖPNV aufzustellen (§5 (1) ÖPNVG). und alle 5 Jahre fortzuschreiben. Obwohl der RNVP nach der aktuellen Fassung des ÖPNVG nur noch eine freiwillige Aufgabe ist, führt die Stadt Flensburg aufgrund der Bedeutung des RNVP als zentrales Steuerungsinstrument für die ÖPNV-Entwicklung eine Neuaufstellung des 3. RNVP durch.

Ein weiterer Grund für die Aufstellung von RNVPs ist die Sicherung der ÖPNV-Finanzierung in der ab 2013 beginnenden zweiten Kommunalisierungsmittelperiode. So werden ab 2013 im Rahmen einer neuen **Finanzierungsverordnung** Höhe und Verteilung der Mittel als wesentliche ÖPNV-Finanzierungsquelle neu geregelt, wobei das Land die Erfüllung dreier Voraussetzungen an eine unveränderte Beibehaltung von Mittelhöhe und -verteilung knüpfen wird:

- a) Unterstützung des landesweiten Marketings unter der Dachmarke nah.sh;
- b) das Vorliegen eines RNVPs, der den ÖPNV als Gesamtsystem in geeigneter Weise behandelt und
- c) die Gewährleistung einer transparenten ÖPNV-Finanzierung und eine entsprechende Abbildung derselben in den Verwendungsnachweisen der Kommunalisierungsmittel.

Auch vor diesem Hintergrund ist eine im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Zyklen erfolgende Aufstellung von **Regionalen Nahverkehrsplänen** für alle ÖPNV-Aufgabenträger essentiell. Der erste Regionale Nahverkehrsplan für die Stadt Flensburg wurde 1997 für eine Laufzeit von 5 Jahren von der Ratsversammlung der Stadt Flensburg und vom zuständigen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr Schleswig-Holstein genehmigt. Der zweite RNVP folgte dann im Jahr 2003. Jetzt liegt die Neuaufstellung des 3. RNVP für die nächsten 5 Jahre vor, wobei sich die Beschlussfassung wegen eines erweiterten Abstimmungsprozesses zur künftigen ÖPNV-Gestaltung auf das Jahr 2012 verschoben hat. Ziel des 3. RNVP ist es, Rahmenvorgaben für die Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb der Flensburger Stadtgrenzen, aufgrund der Bedeutung Flensburgs als Oberzentrum aber auch für den engeren verkehrlichen Verflechtungsraum zu setzen. Darüber hinaus ist ein konkreter Maßnahmenkatalog mit Prioritäten zu erstellen, der für den Planungshorizont die schrittweise Umsetzung der Rahmenvorgaben aufzeigt. Daraus entstehende finanzielle Konsequenzen werden in einem Investitions- und Finanzierungsplan dargestellt.

Eine wichtige Grundlage für die regionalen Nahverkehrspläne ist der „**Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP)**“, der den Rahmen für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und für eine landesweit koordinierte Verkehrsleistung im gesamten ÖPNV darstellt (§4 ÖPNVG). Seit 1996 unterstützt die LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft das Land bei der Planung und Bestellung des SPNV und ist auch für die Erstellung des Landesweiten Nahverkehrsplans zuständig. Nach der Verabschiedung des ersten Landesweiten Nahverkehrsplans LNVP 1997 liegt seit 2008 der dritte LNVP vor, der vierte LNVP befindet sich derzeit in der Bearbeitung. In den letzten Jahren sind einige **wichtige landesweite Projekte** initiiert worden, die auch auf den ÖPNV im Bereich Flensburg Auswirkungen gehabt haben oder noch haben werden. Dazu gehören insbesondere:

- Die Umsetzung der 3. Stufe des SH-Tarifs mit vollständiger Integration aller Verkehrsträger (bisher in der Stadt Flensburg wie auch im Kreis Schleswig-Flensburg noch nicht umgesetzt),
- die Weiterentwicklung des Integralen Taktfahrplans ITF im SPNV,
- die Ausschreibung der SPNV-Netze „Mitte“ (Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel 2014) und „Nord“ (2012) mit den für den Flensburger Verflechtungsraum relevanten Strecken Hamburg – Neumünster – Schleswig – Flensburg und Kiel – Eckernförde – Flensburg,
- die Entwicklung eines landesweiten ÖPNV-Marketing und ÖPNV-Corporate-Design, das eine räumlich übergreifende „Imagebildung“ aller ÖPNV-Verkehrsträger unterstützen soll.

Neben den laufenden und anstehenden Aktivitäten im Bereich des SPNV stehen in der Region Flensburg auch **Projekte im Busverkehrssystem** an, die die in den letzten Jahren begonnene Attraktivitätssteigerung fortführen bzw. weiterentwickeln. Dazu gehören unter anderem

- die Weiterentwicklung hochwertiger regionaler Busverbindungen,
- eine verbesserte Vernetzung des gesamten ÖPNV-Systems,
- die Weiterführung der ÖPNV-Beschleunigung durch Beeinflussung von LSA.

Eine wesentliche Grundlage für die künftige ÖPNV-Gestaltung bildet das 2011 fertiggestellte integrierte **Klimaschutzkonzept der Stadt Flensburg**, in dem unter anderem eine deutliche Steigerung des ÖPNV-Anteils bei der Verkehrsmittelwahl angestrebt wird. Aufgrund dieser Entwicklungen sowie im Hinblick auf Veränderungen in den verkehrlichen, strukturellen und finanziellen **Rahmenbedingungen** in der Region Flensburg seit Aufstellung des 2. RNVP ist es sinnvoll, über eine einfache Aktualisierung bzw. Fortschreibung hinauszugehen und den 3. RNVP auf Basis neuer Erkenntnisse und Anforderungen teilweise neu zu entwickeln. In Bild 2-1 (S.16) ist die Projektstruktur des 3. RNVP für die Stadt Flensburg im Überblick dargestellt.

Mit der Aufstellung des dritten RNVP verfolgt die Stadt Flensburg im Einzelnen folgende **Zielstellungen**:

- Langfristige Sicherung eines nachfrageorientierten, finanzierbaren ÖPNV;
- Entwicklung und Bewertung von anspruchsvollen Entwicklungsperspektiven („Szenarien“), die über eine Weiterentwicklung des Status Quo hinausgehen und den Anforderungen des Klimaschutzkonzeptes genügen;
- Definition weitreichender Qualitätsstandards für die künftige Gestaltung des ÖPNV-Systems auch als Grundlage für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen;
- Verbesserung und Optimierung der ÖPNV-Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Flensburg und seinem Umland;
- Verbesserung der Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Systems und speziell der Anschlussbeziehungen zum Schienenpersonenverkehr;
- Nutzung von Synergieeffekten zur Effizienzsteigerung im Leistungs- und Organisationsbereich;
- Schaffung von Rechtssicherheit und Finanzierungstransparenz für Aufgabenträger und Leistungserbringer.

Ein wesentlicher inhaltlicher Aspekt ist auch die Behandlung der grenzüberschreitenden Buslinien vor dem Hintergrund des 2008 geschlossenen Kooperationsvertrages mit den Kreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland sowie die Entwicklungen in der deutsch-dänischen Grenzregion.

Der RNVP ist der Rahmenplan für die künftige Angebotsgestaltung im öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Flensburg. Aufgrund der verkehrlichen Verflechtungen ist dabei auch die Vernetzung mit den angrenzenden Kreisen mit planerisch berücksichtigt. Dabei wird dem Charakter des ÖPNVG folgend auf die Festlegung von Detailmaßnahmen (z.B. konkrete Linienführungen oder Fahrpläne) verzichtet, um dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen die nötige Flexibilität bei der konkreten Ausgestaltung des Angebotes zu erhalten.

Die seit dem 2. RNVP vertiefte **Kommunikation** mit den Akteuren rund um den ÖPNV hat sich bewährt und wird auch bei der Erstellung und Umsetzung des 3. RNVP einen zentralen Baustein bilden. Zusätzlich zum förmlichen Beteiligungsverfahren begleitete eine **Arbeitsgruppe „AG RNVP“** die Erstellung des RNVP. In dieser AG RNVP waren neben den Fachbereichen der Stadtverwaltung und den in Flensburg tätigen Verkehrsunternehmen auch Interessengruppen wie u.a. der Seniorenbeirat, der Beauftragte für Menschen mit Behinderungen und die IHK vertreten. In den vier Sitzungen dieser AG RNVP wurden inhaltliche „Meilensteine“ in der RNVP-Bearbeitung diskutiert und abgestimmt:

- Workshop 1 am 13.04.2011: „Rahmenbedingungen und Bestandsbewertung“,
- Workshop 2 am 29.06.2011: „Ziele, Qualitätsstandards, Handlungsoptionen“,
- Workshop 3 am 03.11.2011: „Entwicklungsszenarien“
- Workshop 4 am 29.03.2012: „Projekte und Maßnahmen“.

Darüber hinaus fanden weitere **Abstimmungsrunden** mit den Verkehrsunternehmen und mit den Interessenvertretern von mobilitätseingeschränkten Menschen zum Thema „barrierefreier ÖPNV“ statt.

Im abschließenden, förmlichen **Beteiligungsverfahren** gemäß dem ÖPNVG kann dann eine Vielzahl von Institutionen und Interessengruppen eine schriftliche Stellungnahme zum RNVP abgeben.

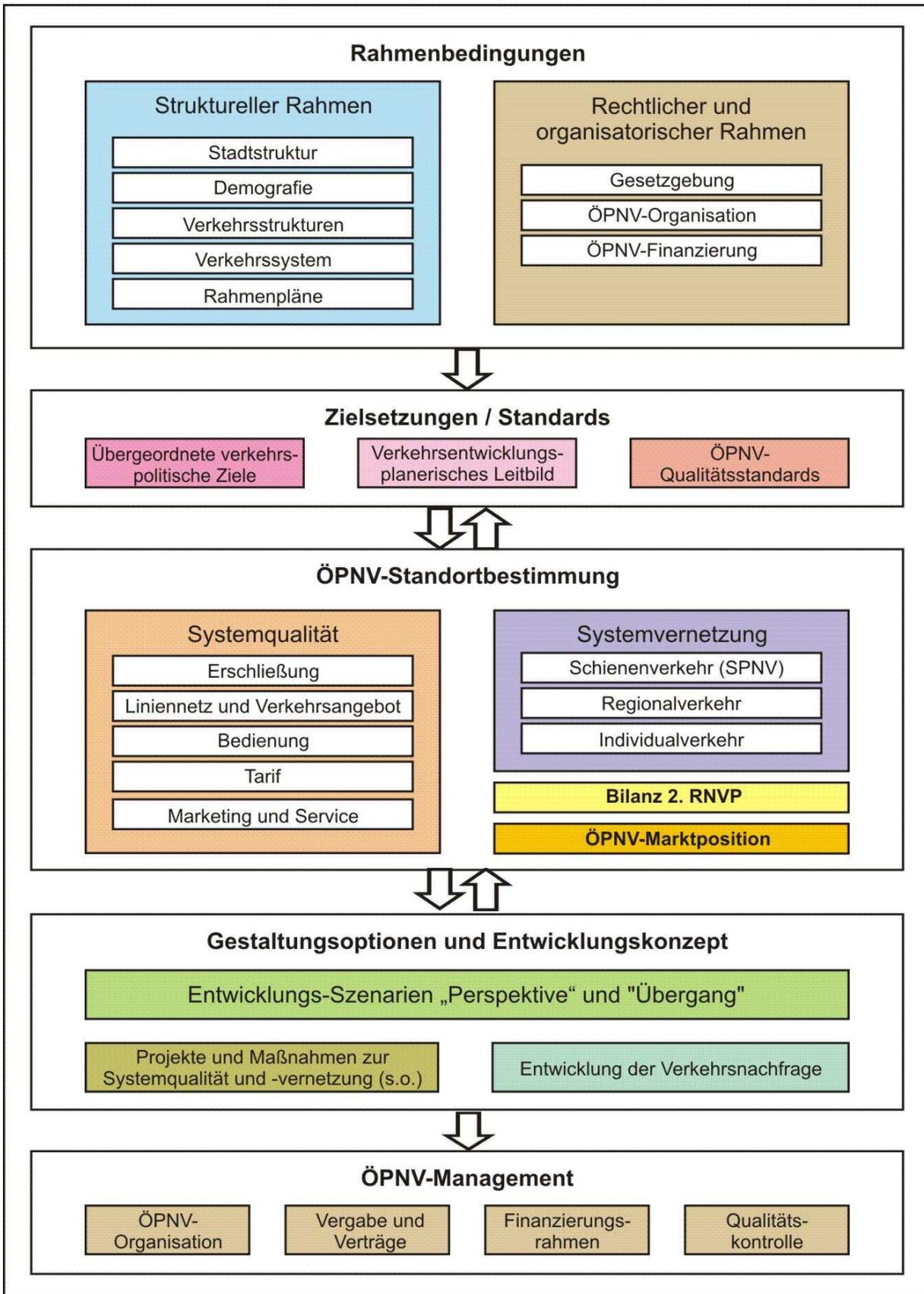


Bild 2-1: Übersicht zur Projektstruktur für den 3. RNVP der Stadt Flensburg

3 Rahmenbedingungen für die künftige ÖPNV-Gestaltung

3.1 Struktureller Rahmen

3.1.1 Stadtstruktur und Stadtentwicklung

Die Stadt Flensburg ist die nördlichste kreisfreie Stadt Deutschlands und grenzt unmittelbar an das Königreich Dänemark. Neben der Landeshauptstadt Kiel, der Hansestadt Lübeck und Neumünster ist Flensburg eines der **Oberzentren** in Schleswig-Holstein und mit fast **90.000 Einwohnern** die drittgrößte Stadt in Schleswig-Holstein.

Die Stadt ist in **13 Stadtteile** und insgesamt 38 statistische Bezirke unterteilt (vgl. Bilder 3-1, S.19 und 3-2, S.20). Die mit Abstand höchste Einwohnerzahl weisen die Stadtteile Nordstadt (ca. 11.000 EW) und Mürwik (ca. 14.000 EW) auf, die in 3 bis 5 Kilometer Entfernung zur Altstadt liegen. Danach folgen die Stadtteile Westliche Höhe, Jürgensby und Engelsby mit jeweils knapp 8.000 Einwohnern. Die geringste Einwohneranzahl weist die Altstadt auf, allerdings bei hoher Dichte.

Die **Stadtstruktur** ist geprägt von der Lage im inneren Winkel der Flensburger Förde, die das nördliche Stadtgebiet in zwei Bereiche aufteilt. Topografisch auffällig sind dabei die deutlichen Höhenunterschiede zwischen dem Fördeufer und den westlich und östlich anschließenden Siedlungsbereichen, die sich auch aus den Namensgebungen ablesen lässt (Friesischer Berg, Marienberg, Blasberg etc.). Diese Höhenunterschiede sind auch für den ÖPNV von Relevanz, da sich dadurch die Betriebskosten spürbar erhöhen (u.a. erhöhter Kraftstoffverbrauch sowie Bremsen- und Reifenabrieb). Aufgrund des geringen Zerstörungsgrades im zweiten Weltkrieg ist noch viel alte Baustruktur erhalten. An die kleinparzellige Altstadt direkt im Winkel der Förde schließen sich vorwiegend dicht bebaute Gebiete mit Geschosswohnungsbau und einem hohen Altbauanteil an, der sich am westlichen Fördeufer bis in die Nordstadt zieht. Außerhalb des Altstadtrandes überwiegen dann Geschosswohnungsbau und Mehrfamilienhäuser überwiegend mit Bausubstanz aus der Nachkriegszeit. Dünn besiedelte Baugebiete mit vorwiegend 1- und 2-Familienhäusern finden sich vor allem am südlichen und östlichen Stadtrand, aber auch in den hochwertigen Wohngebieten am Rande des Stadtteils Mürwik. In Mürwik und Engelsby kommen 1-2 Familienhäuser bereits auf einen Anteil von über 30%, in Stadtteilen Tarup und Weiche mit hohem Neubaubesatz sogar auf über 60%.

Die Stadtteile am westlichen Fördeufer (Altstadt, Neustadt und Nordstadt) weisen einen deutlich über dem Stadtdurchschnitt liegenden **Ausländeranteil** auf, während dieser in den Stadtteilen mit hoher Neubautätigkeit (Weiche und Tarup) besonders gering ist. Da Ausländer vielfach nur mit verstärkten, zielgruppenorientierten Marketingaktivitäten als ÖPNV-Kunden zu gewinnen sind, ergeben sich hieraus erste räumliche Aktivitätenschwerpunkte. Beim **Anteil älterer Menschen** (älter als 65 Jahre) liegen die vorgenannten Stadtteile dagegen spürbar unter dem Stadtdurchschnitt. Signifikante Schwerpunkte bilden bei dieser wichtigen ÖPNV-Zielgruppe die Stadtteile Mürwik und Westliche Höhe.

Aufgrund der hohen Nachfrage nach hochwertigem Wohnraum sowohl in der Stadt Flensburg als auch im Umland fanden seit den 90er Jahren umfangreiche **Neubautätigkeiten** statt (vgl. Bild 3-3, S.21). Größere Kontingente an neuem Wohnraum, insbesondere in offener Bauweise entstanden vor allem an den Stadträndern. Hervorzuheben sind folgende Siedlungserweiterungen und Nachverdichtungen mit mehr als 200 Wohneinheiten (WE), die auch ein für den ÖPNV relevantes Nachfragepotenzial darstellen, aber zum Teil nur durch erhöhten Aufwand zu erschließen sind:

- Engelsby, Merkurstraße und Taruper Weg
(benachbarte Wohngebiete mit insgesamt rund 600 WE, Mehrfamilienhäuser, ab 1993),
- Nordstadt, Am Katharinenhof
(400 WE, Neubau und Umnutzung ehemalige Kaserne, ab 1997),
- Engelsby, Kauslund
(benachbarte Wohngebiete mit insgesamt 200 WE, 1-2 Familienhäuser, ab 1998),
- Mürwik, Sonwik
(200 WE, Mehrfamilienhäuser, ab 2002),
- Weiche, Gartenstadt
(870 WE, 1-2 Familienhäuser, z.T. noch im Bau),
- Sünderup, Dorfkoppel und Tarup, Hochfeld
(benachbarte Wohngebiete mit insgesamt fast 300 WE, 1-2 Familienhäuser, z.T. noch im Bau).

Bei der weiteren **Stadtentwicklung** wird im inneren Stadtbereich vor allem an einer Bestandsaufwertung mit Erhöhung der Wohnqualität sowie einer Neuordnung und Aufwertung städtebaulicher Nutzungen gearbeitet. Mit der Altstadt, der Neustadt und Duburg liegen hier drei Sanierungsgebiete. Mit dem Sanierungsgebiet „Früerlund Süd“ sowie den Programmen „soziale Stadt“ und „Stadtumbau West“ laufen weitere Aktivitäten zur Bestandsaufwertung und Innenverdichtung.

Außer den Wohngebieten mit teilweise integrierten kleingewerblichen Nutzungen gibt es in der Stadt Flensburg einige übergeordnete **Gewerbstandorte**. Neben der Altstadt als Schwerpunkt für Dienstleistung und Einzelhandel und den historisch gewachsenen, in das Stadtgefüge eingebundenen Gewerbe- und Hafentflächen an beiden Fördeuferten sind mit den Gewerbegebieten West und Süd in den letzten Jahren zwei großflächige Areale am Stadtrand entstanden, die sowohl flächenintensives Gewerbe als auch großflächige Einzelhandelseinrichtungen aufnehmen.

Flensburg ist ein starker Wirtschaftsstandort, der in besonderem Maße von der Nachbarschaft zum Königreich Dänemark profitiert, mit dem ein reger Waren- und Dienstleistungsverkehr besteht. Auch im Tourismus gibt es enge Verflechtungen zwischen Flensburg und Dänemark. Mit dem Technologiezentrum und den Hochschulen kann die Stadt auf weitere wichtige „Wirtschaftsmotoren“ bauen.

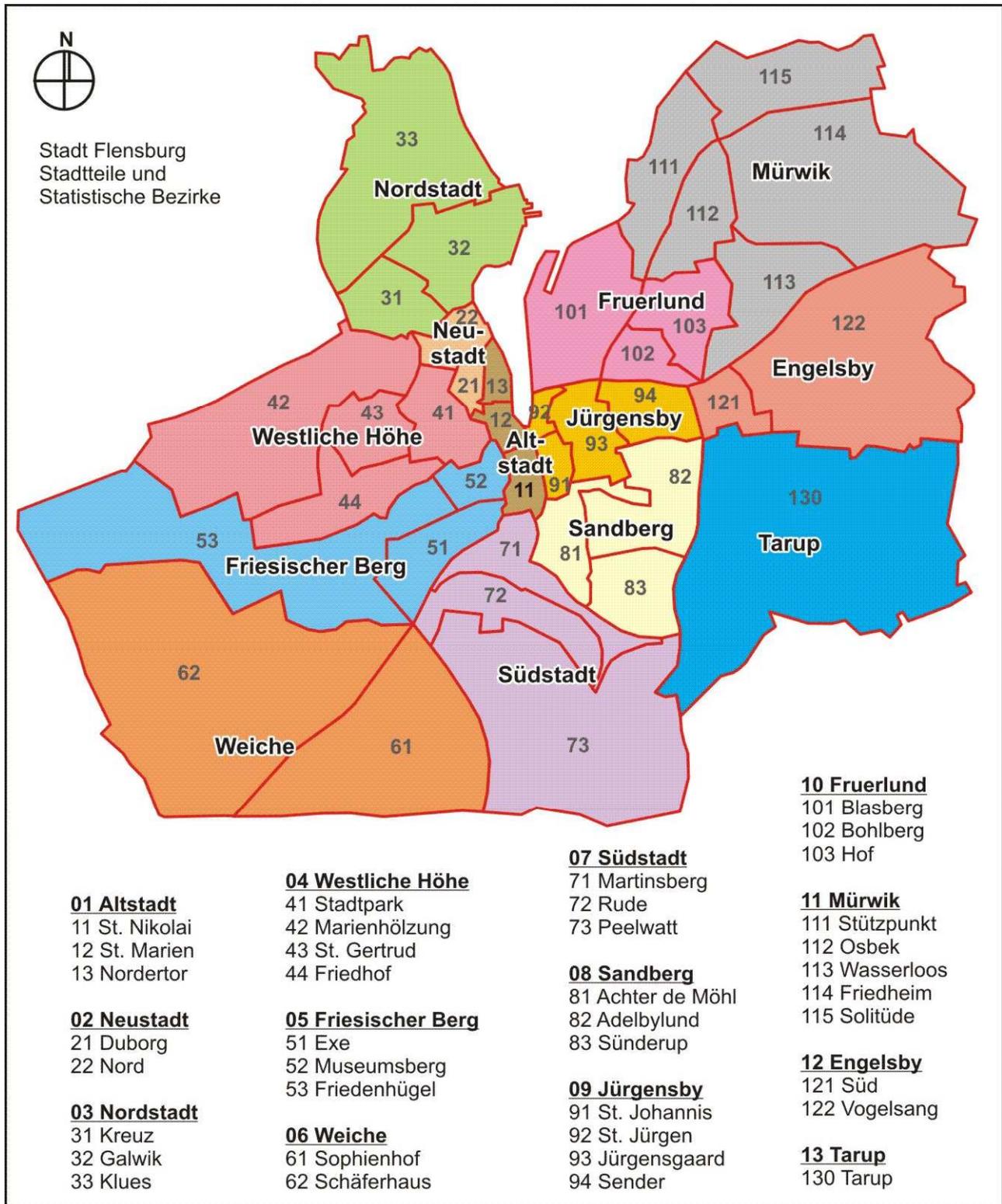


Bild 3-1: Administrative Struktur der Stadt Flensburg

Stadtteil	Einwohner gesamt	weiblich in %	Ausländer in %	> 65 Jahre in %
Altstadt	3.336	45,5%	14,2%	11,3%
Neustadt	3.952	46,7%	13,6%	9,9%
Nordstadt	10.822	48,7%	14,8%	15,7%
Westliche Höhe	7.843	53,6%	7,9%	23,4%
Friesischer Berg	6.474	52,3%	6,6%	19,0%
Weiche	6.504	51,0%	3,8%	16,7%
Südstadt	3.983	50,7%	5,9%	22,4%
Sandberg	6.032	49,1%	6,1%	18,7%
Jürgensby	7.570	51,5%	6,1%	18,6%
Frerlund	6.417	52,0%	4,9%	21,7%
Mürwik	14.150	52,1%	4,7%	27,3%
Engelsby	7.864	52,0%	4,7%	19,1%
Tarup	3.840	50,9%	2,7%	17,0%
Insgesamt	88.787	50,9%	7,2%	19,7%

Quellen: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Stand 2010

Bild 3-2: Übersicht ausgewählter Strukturdaten auf Stadtteilebene



Bild 3-3: Städtebauliche Nutzungsstrukturen und Entwicklung von Wohngebieten seit 1990

Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt Flensburg musste nach einer Spitze von fast 100.000 Einwohnern in den 60er Jahren einen signifikanten Einwohnerrückgang verkraften, der im Wesentlichen auf die räumliche Randlage und die Folgen der Stadt-Umland-Wanderung (Suburbanisierung) zurückzuführen ist. Mit rund 84.000 Einwohnern konnte Ende der 90er Jahre ein Boden ausgebildet werden, von dem aus die Bevölkerung in den letzten 10 Jahren wieder deutlich anstieg (vgl. Bild 3-4, S.23).

Die kreisfreien Städte Flensburg und Kiel und die Kreise Stormarn und Pinneberg sind die einzigen Regionen des Landes Schleswig-Holstein, in denen die **Einwohnerzahlen bis 2025** voraussichtlich noch steigen werden. Flensburg zeichnet sich dabei durch einen nur geringen Überschuss der Sterberate und einen positiven Wanderungssaldo aus und wird von allen kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein am meisten vom einsetzenden Trend einer Rückwanderung in städtische Verdichtungsräume (Reurbanisierung) profitieren. Aufgrund der im Durchschnitt jungen Bevölkerung hat Flensburg voraussichtlich niedrige Geburtendefizite. Insgesamt geht die Bevölkerungsprognose der Landesregierung von 2010 bis 2025 für Flensburg von über 6% Einwohnerzuwachs aus. Dagegen wird der Kreis Schleswig-Flensburg voraussichtlich rund 6% seiner Einwohner verlieren und ist damit der Kreis mit dem vierthöchsten Einwohnerverlust in Schleswig-Holstein, nur übertroffen durch Dithmarschen (- 6,8%), Neumünster (- 8,1%) und Steinburg (-6,8%).

Die angenommenen **Wanderungsgewinne für die Stadt Flensburg** von durchschnittlich 475 Menschen pro Jahr liegen allerdings deutlich unter dem Durchschnitt der letzten acht Jahre. Sie sind auch nur dann realistisch, wenn sich die Attraktivität der Stadt durch nachfragegerechte Wohnungsangebote und die Schaffung neuer Arbeitsplätze auch zukünftig weiter verbessert. So liegt der Wohnungsneubaubedarf in Flensburg bezogen auf den derzeitigen Wohnungsbestand bei etwa 12% und damit zusammen mit dem Kreis Stormarn an der Landesspitze, wobei es nicht nur um die quantitative Seite geht, sondern auch um bedarfsgerechten Wohnraum beispielsweise im Hinblick auf altersgerechtes Wohnen. Zudem wird die Anzahl der Haushalte zunehmen bei gleichzeitig abnehmender Haushaltsgröße.

Positive Prognosen gibt es für Flensburg auch bei den Erwerbstätigen. Neben den Hamburger Randkreisen Stormarn und Pinneberg wird nur für die Städte Flensburg und Kiel noch eine **Zunahme der Erwerbspersonen** bis 2025 erwartet, wobei es hierbei zu einer Verknappung von jungen und ausreichend qualifizierten Fachkräften kommen kann. Diese Entwicklung ist jedoch auch im Zusammenhang mit dem Arbeitsmarkt und der Wirtschaftsentwicklung zu sehen. Für Flensburg ergibt sich zusätzlich die Frage, inwieweit Erwerbstätige nach Dänemark „abwandern“ und den in der Stadt ansässigen Unternehmen verloren gehen.

Die **demografische Entwicklung** in Schleswig-Holstein ist von einem zunehmenden Alter bei insgesamt rückläufigen Bevölkerungszahlen geprägt. In allen Teilräumen des Landes wird es 2025 weniger junge und mehr alte Menschen geben als heute. Die Veränderungen werden aber nicht überall gleich sein, denn die Altersstruktur in den Kreisen und kreisfreien Städten ist heute sehr unterschiedlich. Am jüngsten ist die Bevölkerung derzeit in Flensburg und Kiel mit im Durchschnitt 42 Jahren. In Flensburg wird es aufgrund der im Durchschnitt jüngeren Bevölkerung und dem Zuzug junger Menschen sogar noch zu einem leichten Anstieg bei den unter 16-Jährigen kommen, auch weil die Geburtenzahl weiter leicht steigt. Stark rückläufig ist nur die Altersgruppe 19 bis 25 Jahre (vgl. Bild 3-5, S.23).

Die demographischen Veränderungen in Flensburg sind bis 2025 weniger stark ausgeprägt als in anderen Landesteilen und insbesondere auch in den benachbarten Kreisen. Gegenüber dem Bundes- und Landestrend wird der Anteil der Altersgruppe über 65 Jahre nur leicht zunehmen. Unabhängig davon bilden die Senioren aber auch zukünftig eine wichtige Zielgruppe für den ÖPNV, auch wenn die Motorisierung gerade bei dieser Bevölkerungsgruppe gegen den allgemeinen Trend noch deutlich ansteigt.

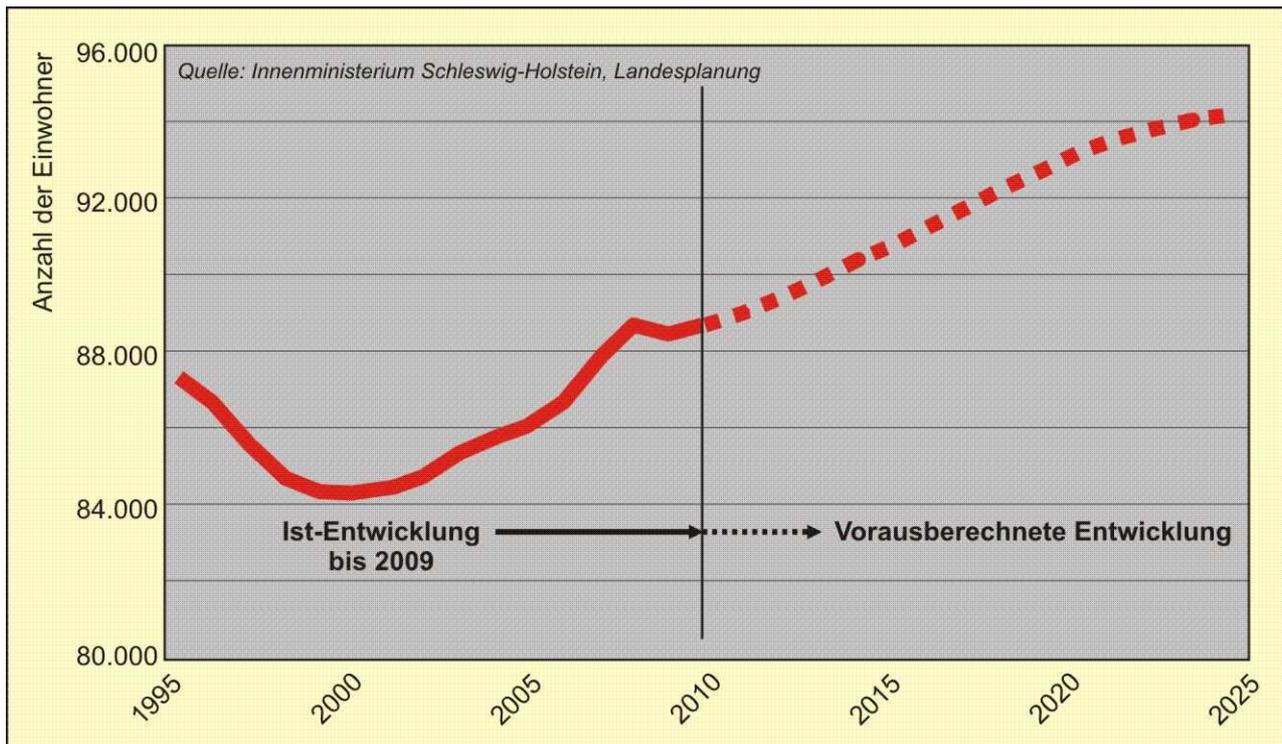


Bild 3-4: Einwohnerentwicklung mit Prognose

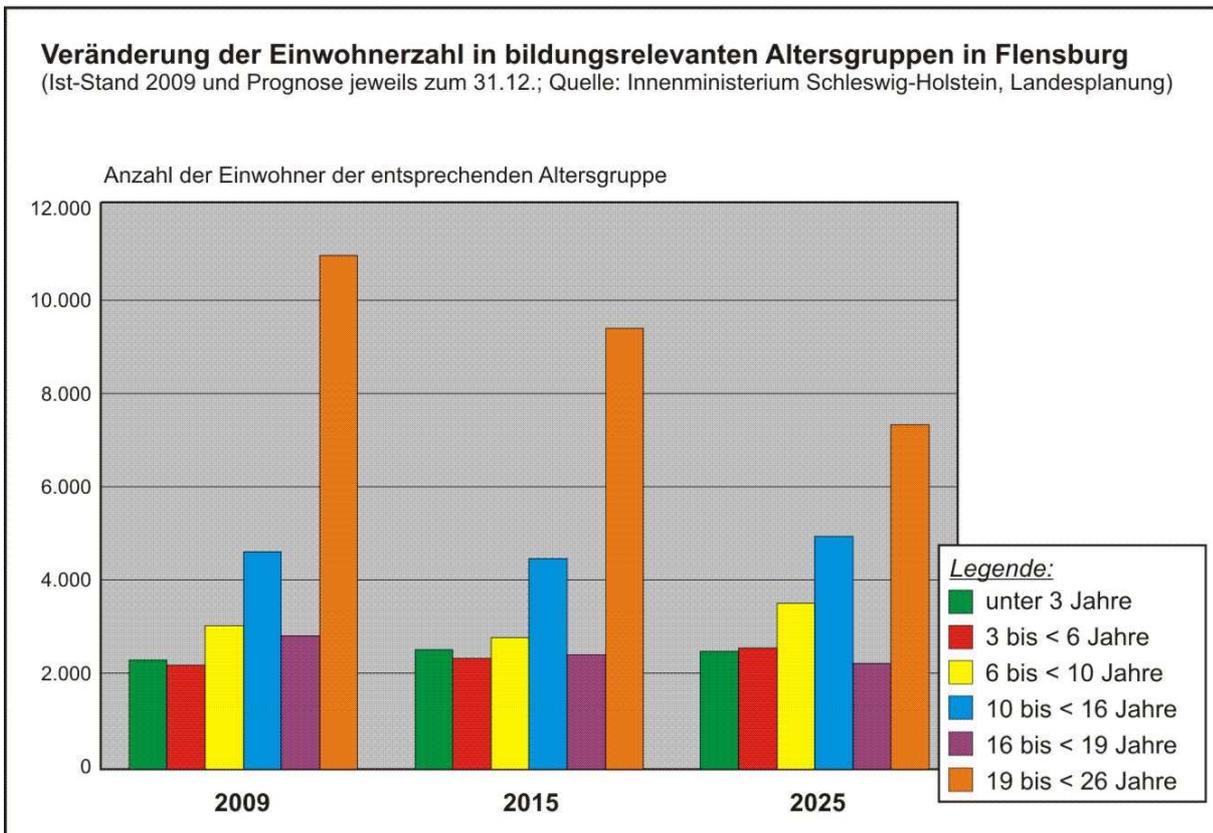
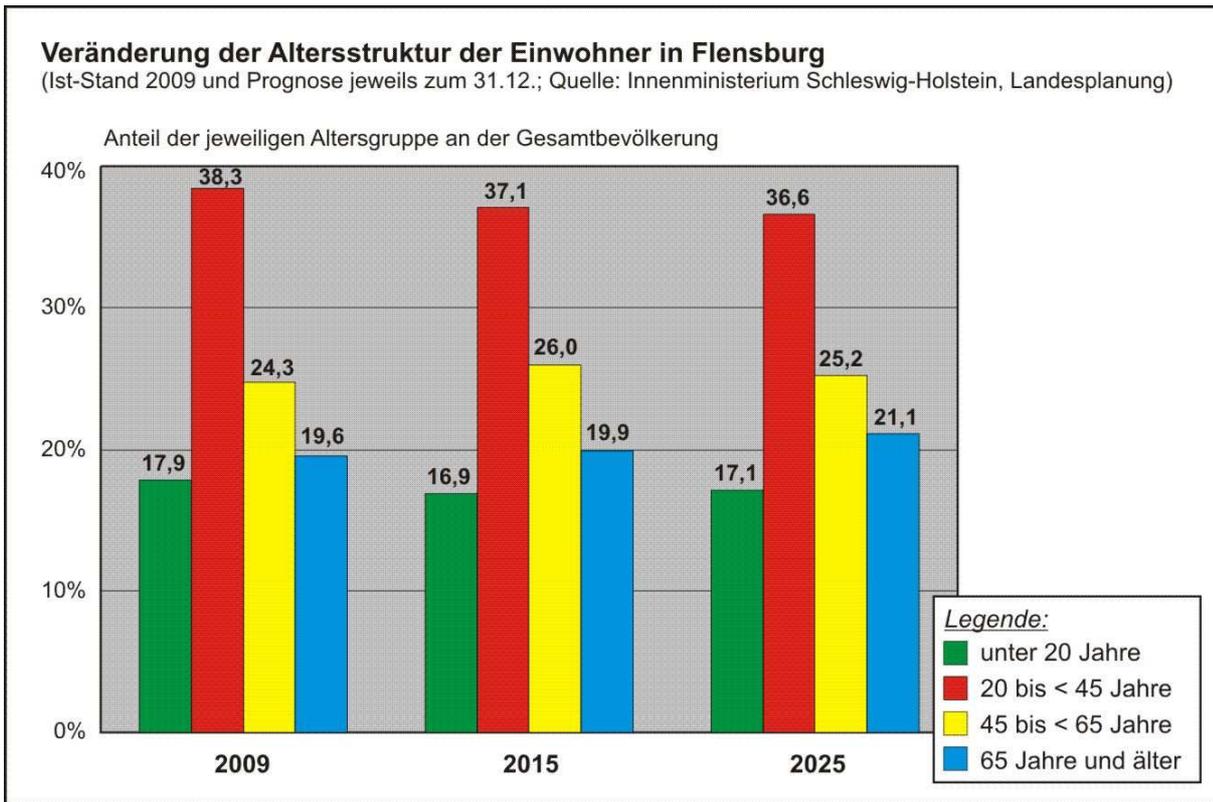


Bild 3-5: Prognose zur Veränderung der Altersstruktur

3.1.2 Übergeordnete Verkehrsziele im Alltagsverkehr

Für den ÖPNV ist die Anbindung übergeordneter Verkehrsziele von hoher Bedeutung, um bei allen Fahrzwecken möglichst hohe Anteile der Verkehrsnachfrage abzugreifen. Aufgrund der ÖPNV-Nutzungspräferenz für mittlere und längere Fahrstrecken sind dabei vor allem Ziele mit gesamtstädtischer oder sogar regionaler Bedeutung von Relevanz. Neben zusammenhängenden Gebieten mit Gewerbe- und Handelseinrichtungen können auch Einzelziele bedeutsam sein, wenn sie ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen erzeugen, um eine ÖPNV-Anbindung auch aus wirtschaftlicher Sicht tragbar zu machen. Besonders gut als Marktsegment für den ÖPNV zu erschließen sind generell Ausbildungseinrichtungen sowie Verkehrsziele, für die die Pkw-Erreichbarkeit eingeschränkt ist (z.B. auch durch Parkraumbewirtschaftung).

Im Flensburger Stadtgebiet sind für den ÖPNV zunächst diejenigen Siedlungsbereiche bzw. Standorte von Interesse, in denen mehrere **übergeordnete Verkehrsziele** konzentriert sind und die mit vertretbarem Aufwand vom ÖPNV erschlossen werden können. Dazu zählen im Wesentlichen

- die Altstadt (Hauptstandort für Verwaltung, Dienstleistung und Einzelhandel),
- der „Campus“ mit der Universität und der Fachhochschule (über 7.000 Studenten),
- die Gewerbegebiete West (u.a. mit dem CITTI-Park) und Süd (u.a. mit dem Fördepark),
- die Gewerbefläche am inneren Fördeufer.

Bei den Schulen sind vor allem die weiterführenden Schulen mit mehr als 500 Schülern und einem deutlich über das jeweilige Stadtquartier hinausgehenden Einzugsbereich von Bedeutung, da der ÖPNV bei den kleineren und quartiersbezogenen Standorten meist in starker Konkurrenz zum Fuß- und Radverkehr steht. Als ÖPNV-Potenzial hervorzuheben sind hier vor allem folgende Schulen:

Bezeichnung	Standort	Anzahl Schüler
Berufsschulzentrum (mit Fördehalle)	Friesische Lücke	ca. 4.600
Städtische Handelslehranstalt (HLA),	Friesischer Berg, Marienallee	ca. 2.300
Fridtjof-Nansen-Schule (GMS) und Fördegymnasium	Frøerlund, Elbestraße	ca. 1.500
Kurt-Tucholsky-Schule (GMS)	Engelsby, Richard-Wagner-Str.	ca. 1.300
Auguste-Viktoria-Schule (Gymnasium)	Altstadt, Südergraben	ca. 1.000
Altes Gymnasium	Altstadt, Selckstraße	ca. 900
Goetheschule	Jürgensby, Bismarckstraße	ca. 700
Käte-Lassen-Schule (GMS)	Jürgensby, Mommsenstraße	ca. 520

Bild 3-6: Übersicht der größten Schulen in Flensburg

Hinzu kommen die vor allem für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr relevanten Stadtteilversorgungszentren, wobei auch hier eher kurze Wegelängen überwiegen, die eine Konkurrenzsituation zwischen den Verkehrsmitteln forcieren.

Als nicht integrierte Einzelstandorte von Verkehrserzeugern im Berufsverkehr sind außerdem das Kraftfahrtbundesamt (KBA) und die Marineschule Mürwik mit jeweils mehr als 500 Beschäftigten als ÖPNV-Potenzial zu benennen.

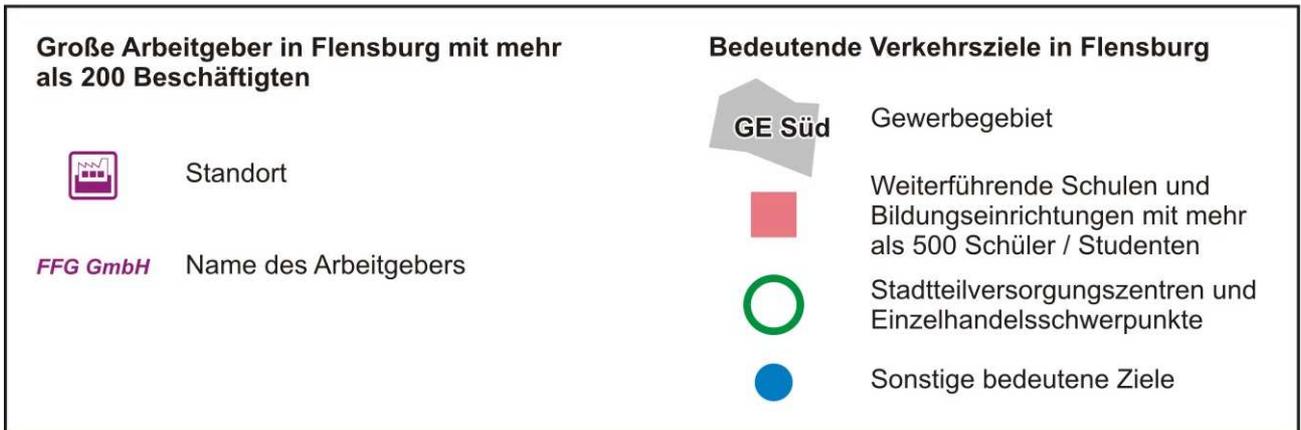
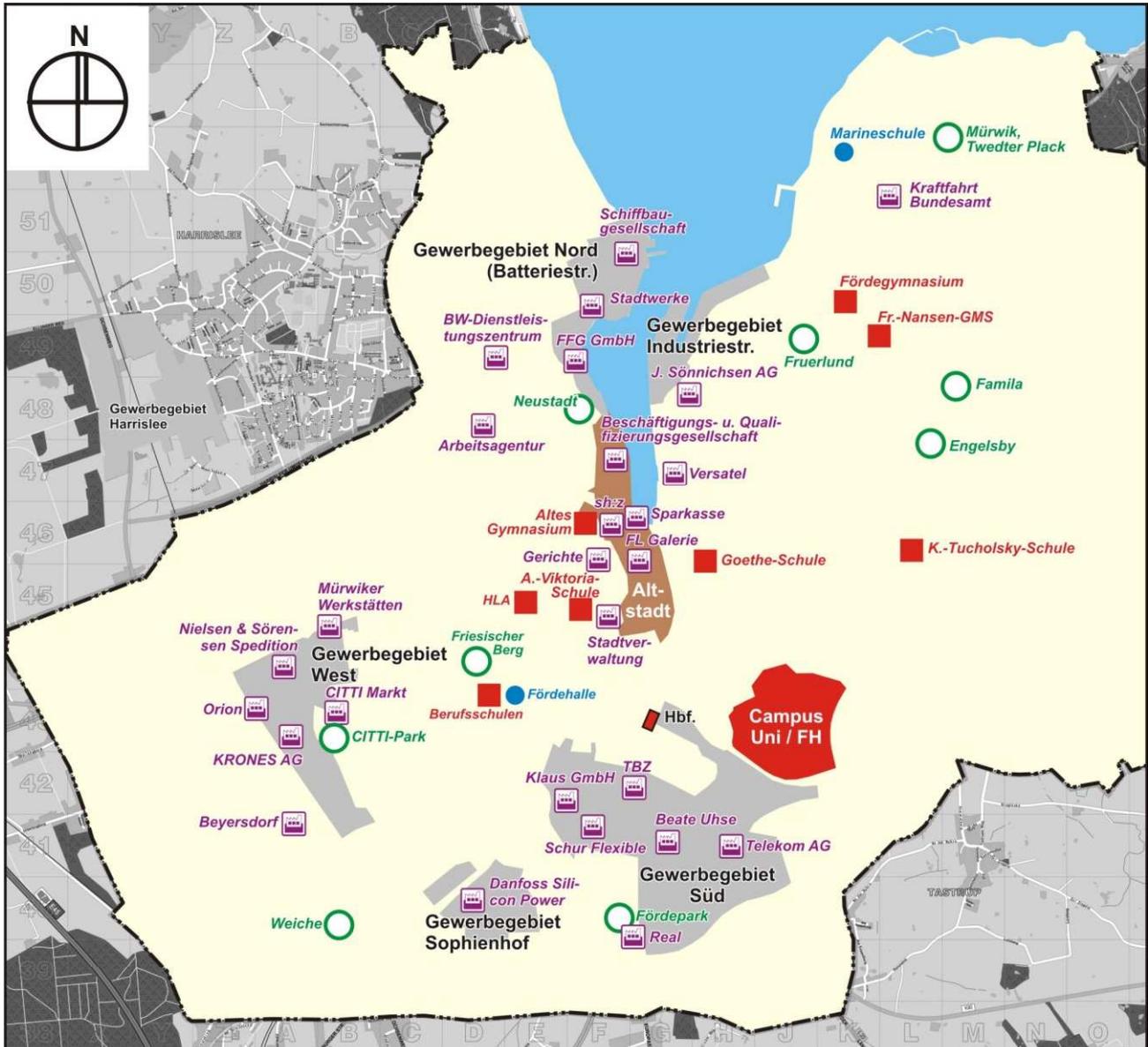


Bild 3-7: Übergeordnete Verkehrsziele im Alltagsverkehr

3.1.3 Verkehrsstrukturen und Verkehrsverhalten

Motorisierung

Der Kfz-Bestand ist ebenso wie die Pkw-Dichte in den vergangenen Jahrzehnten in der Stadt Flensburg ebenso wie in allen deutschen Städten und Regionen kontinuierlich gestiegen. In den letzten Jahren haben sich die Zuwachsraten allerdings spürbar abgeschwächt. Derzeit sind sogar lokal erste Rückgänge in der Motorisierung festzustellen. In der Stadt Flensburg liegt die Motorisierung zurzeit bei rund **380 Pkw pro 1000 Einwohner** und damit deutlich niedriger als in den anderen Oberzentren Schleswig-Holsteins (z.B. Neumünster 420 Pkw/1000 EW) als auch erheblich unter dem Wert des Kreises Schleswig-Flensburg (550 Pkw / 1000 EW). Damit bestehen gute Voraussetzungen für eine weitere Stärkung des „Umweltverbundes“ (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV).

Die geringste Motorisierung mit unter 300 Pkw / 1000 EW weisen die Stadtteile Altstadt und Neustadt auf, knapp gefolgt von der Nordstadt und vom Sandberg. Über 440 Pkw / 1000 EW und damit deutlich über dem Stadtdurchschnitt liegt die Motorisierung in den Stadtteilen Tarup, Weiche und Mürwik. Auffällig hoch ist die Motorisierung generell in den Einfamilienhausgebieten am Stadtrand, wo die Haushalte vielfach auch über Zweitwagen verfügen. Die Chancen des ÖPNV sind hier spürbar abgestuft zu sehen (vgl. Bild 3-8, S.28).

In der Prognose werden in den nächsten Jahren auch unter Berücksichtigung der Aspekte Klimaschutzdebatte und steigende Energiekosten nur noch **geringe Steigerungsraten**, gebietsweise sogar Rückgänge in der Pkw-Dichte erwartet. Während bei den männlichen Erwerbstätigen sich bereits jetzt Sättigungstendenzen bemerkbar machen, zeichnen sich bei den Frauen und den Senioren noch weitere Zuwächse in der Motorisierung ab. Insgesamt dürfte aber die Pkw-Nutzung „bewusster“ werden und damit die Verkehrsleistung stagnieren oder abnehmen. Im Zusammenhang mit deutlichen Steigerungsraten im gewerblichen Verkehr werden aber die Kfz-Belegungen im übergeordneten Straßennetz mittelfristig noch zunehmen.

Verkehrsverflechtungen im städtischen Einwohnerverkehr

Aus der 2011 durchgeführten Mobilitätsbefragung konnten die aktuellen **Verkehrsbeziehungen der Flensburger Bevölkerung** ermittelt werden (vgl. Bild 3-9, S.29). Wie zu erwarten, bildet die Altstadt auch in der Verkehrsnachfrage weiterhin das mit Abstand wichtigste Verkehrsziel, dessen Einzugsbereich sogar weit über die Stadtgrenzen hinausgeht. Besonders stark sind die Verkehrsverflechtungen mit den benachbarten Stadtteilen Sandberg, Jürgensby und Westliche Höhe, für die die Altstadt auch zur Nahversorgung dient sowie den Stadtteilen mit hoher Einwohnerzahl (Mürwik und Nordstadt). Hinzu kommen noch die Binnenverkehre innerhalb der Stadtteile, die aber aufgrund der Einwohnerzahl eher nachgeordnet und zudem vorwiegend zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Ausgeprägte und auch für den ÖPNV relevante Binnenverkehrsströme finden sich vor allem im Stadtteil Mürwik.

Zunehmend an Bedeutung gewinnen **Verkehrsströme ohne Bezug zur Altstadt**. Viele Unternehmen, die nicht auf den zentralen Standort der Altstadt angewiesen sind, eine besonders gute Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr benötigen und/oder einen hohen Flächenbedarf aufweisen, haben sich in den letzten Jahren bevorzugt in den Gewerbestandorten an der West- und Osttangente angesiedelt, wo eine besonders gute regionale und überregionale Erreichbarkeit gegeben ist. Damit einhergehend haben sich starke Verkehrsverflechtungen zwischen den äußeren Stadtteilen ausgebildet, die zudem besonders niedrige ÖPNV-Anteile aufweisen.

Auffallend **starke Kfz-Verkehrsrelationen** bestehen zwischen dem einwohnerstärksten Stadtteil Mürwik und den Gewerbegebieten Süd und West (zusammen mit dem Berufsschulzentrum) sowie den Nachbarstadtteilen Engelsby und Fruerlund. Weitere starke Kfz-Ströme gibt es zwischen dem Gewerbegebiet Süd und den Wohngebieten in Engelsby und in der Nordstadt. Dies deutet auf eine geringe ÖPNV-Präsenz im Berufsverkehr, aber auch im Einkaufsverkehr für Fahrten mit Ziel außerhalb der Altstadt hin.

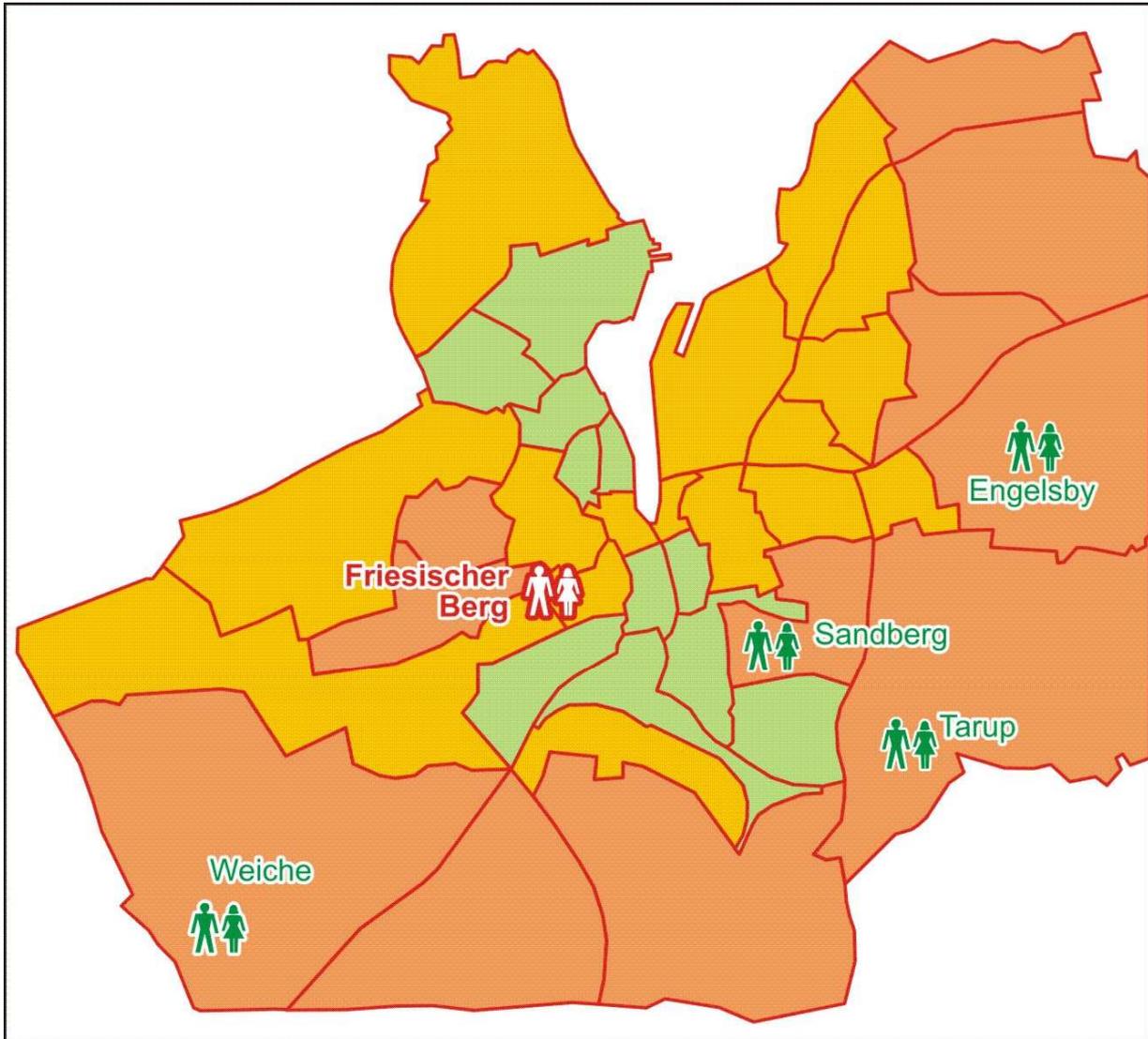


Bild 3-8: Motorisierung nach Stadtteilen im Zusammenhang mit der Einwohnerentwicklung

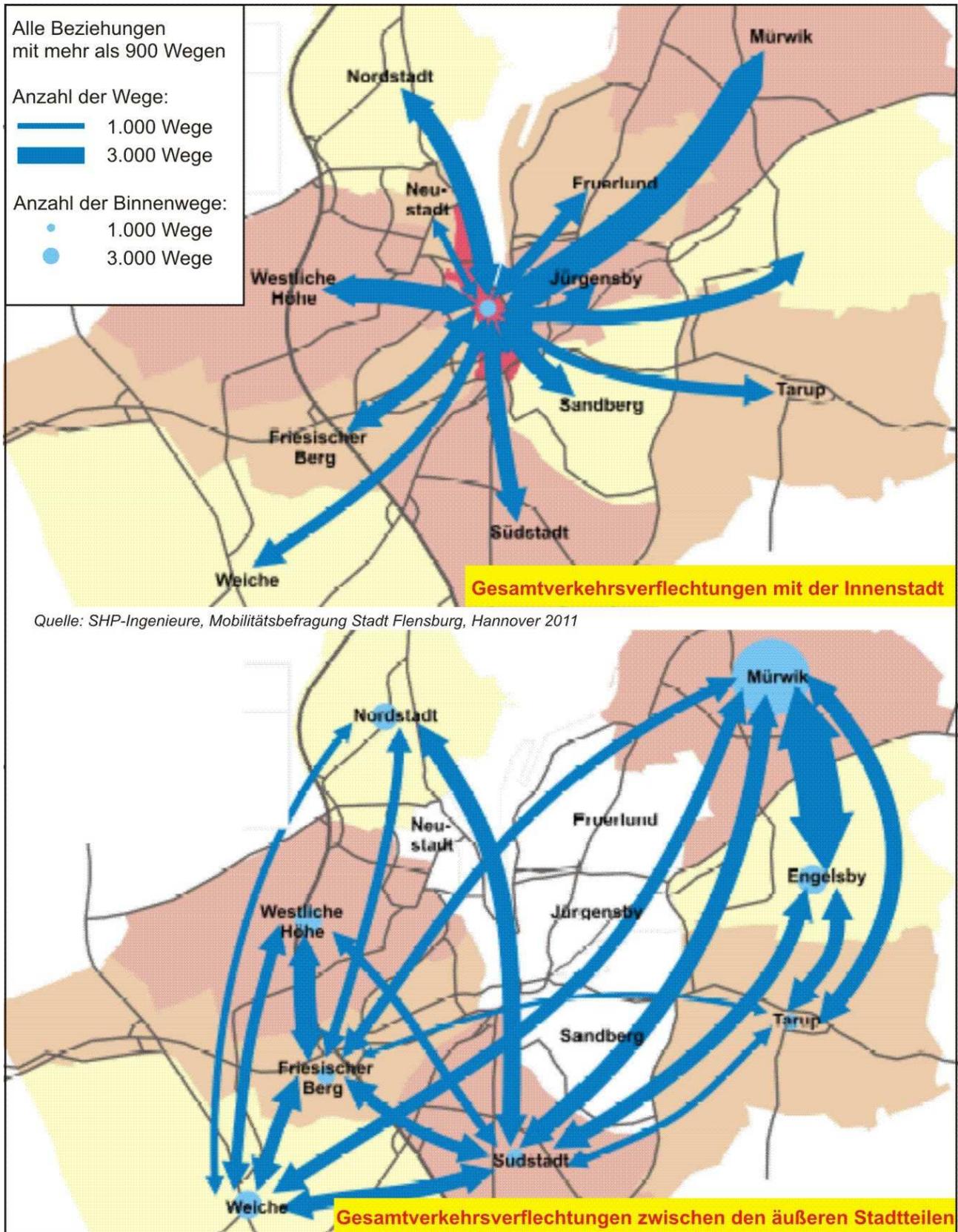


Bild 3-9: Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt Flensburg

Regionale Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendlerströme)

Anhand der Pendlerstatistik 2010 wurden die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsstätte in der Stadt Flensburg untersucht. Die Gesamtzahl der Beschäftigten und der Pendler in Flensburg ist in den letzten Jahren gestiegen. Die Pendlerbilanz zeigt das typische Bild eines Oberzentrums mit einem **stark positiven Pendlersaldo** und einer Tendenz zu hoher räumlicher Mobilität unter den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten insgesamt. Gut 7.000 Auspendlern stehen knapp 20.000 Einpendlern gegenüber. Dazu kommen rund 17.000 Binnenpendler, also Beschäftigte mit Wohn- und Arbeitsort in Flensburg.

Somit werden im Berufsverkehr immer mehr und längere Wege zurückgelegt. Dieses Verkehrsmarktsegment wächst und kann bei entsprechender Potenzialausschöpfung die ÖPNV-Marktposition signifikant verbessern und speziell in der Region einen Beitrag dazu leisten, durch den demographischen Wandel bedingte rückläufige ÖPNV-Nachfrage im Bereich des Schülerverkehrs zumindest teilweise auszugleichen (vgl. auch Kapitel 5.2). Chancen bestehen hier vor allem in der Anbindung der benachbarten Kommunen, da hier für den ÖPNV nur geringe (Mehr-) Wege zurückzulegen sind.

Bei den **Einpendlern** (vgl. Bild 3-11, S.31) bestehen die mit Abstand stärksten Verflechtungen mit den benachbarten Gemeinden Harrislee und Handewitt (jeweils fast 2.000 Einpendler). Mit deutlichem Abstand folgen in etwa gleichauf die Stadt Glücksburg sowie die Gemeinden Tarp und Oeversee (je um 600 Einpendler). Auch die nächstgrößeren Einpendlerströme kommen alle aus dem Kreis Schleswig-Flensburg. In allen Kommunen im Flensburger Verflechtungsraum verlassen die größten Anteile sozialversicherungspflichtig Beschäftigter die Heimatgemeinde hauptsächlich mit dem Ziel Flensburg (vgl. Bild 3-10, s.u.). Dies unterstreicht die herausragende Bedeutung der Stadt Flensburg als zentraler Bezugsort insbesondere für den Kreis Schleswig-Flensburg.

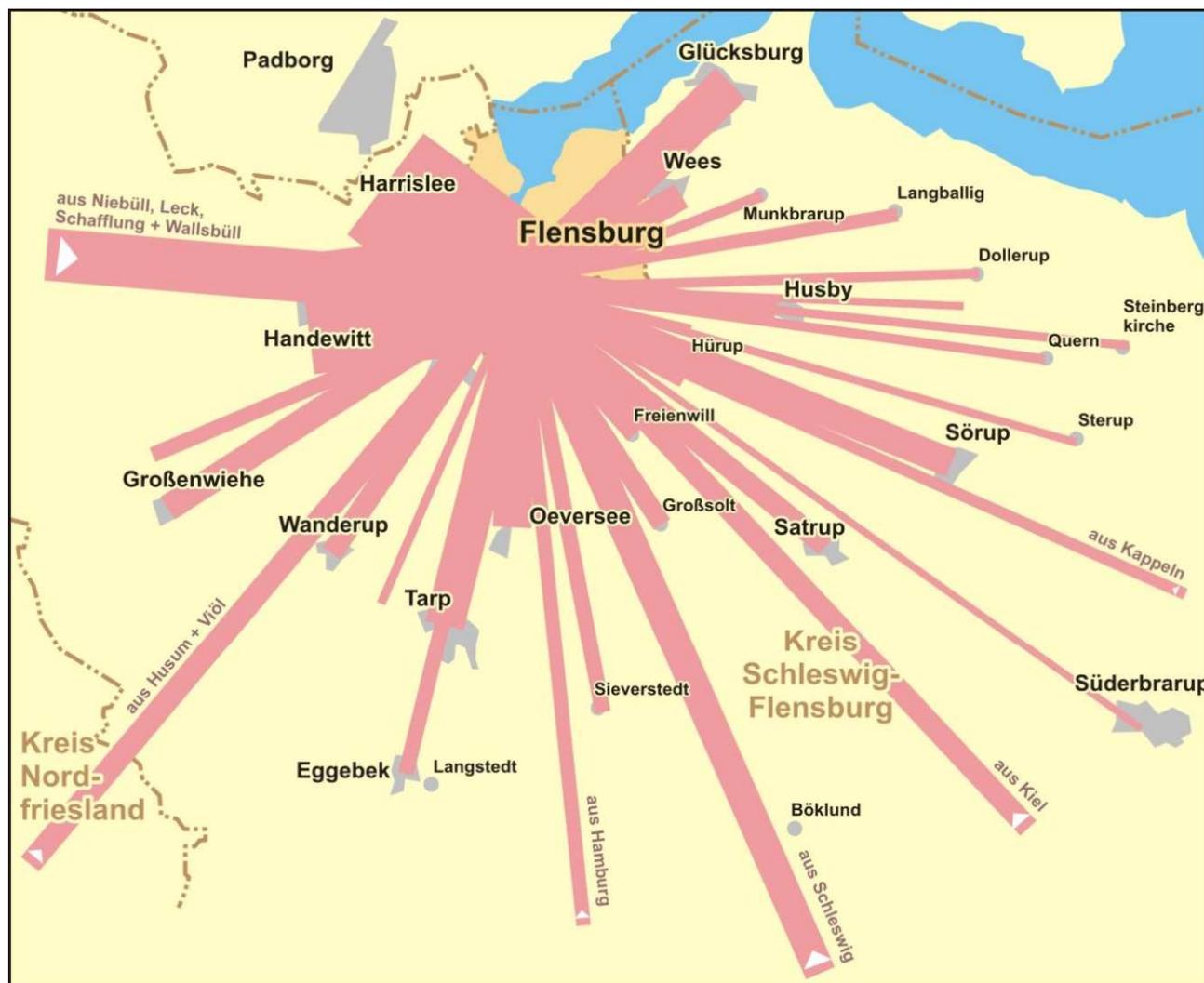
Stadt / Gemeinde	soz.vers.pfl. Beschäftigte	Auspendler		Auspendler nach Flensburg	
		Absolut	Anteil an soz.vers.pfl. Beschäftigten	Absolut	Anteil an soz.vers.pfl. Beschäftigten
Harrislee	3.006	2.347	78,1%	1.874	62,3%
Handewitt	3.361	2.775	82,6%	1.721	51,2%
Glücksburg	1.293	1.001	77,4%	619	47,9%
Tarp	1.456	1.125	77,3%	556	38,2%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2010

Bild 3-10: Auspendlerstruktur in ausgewählten Kommunen der Region Flensburg

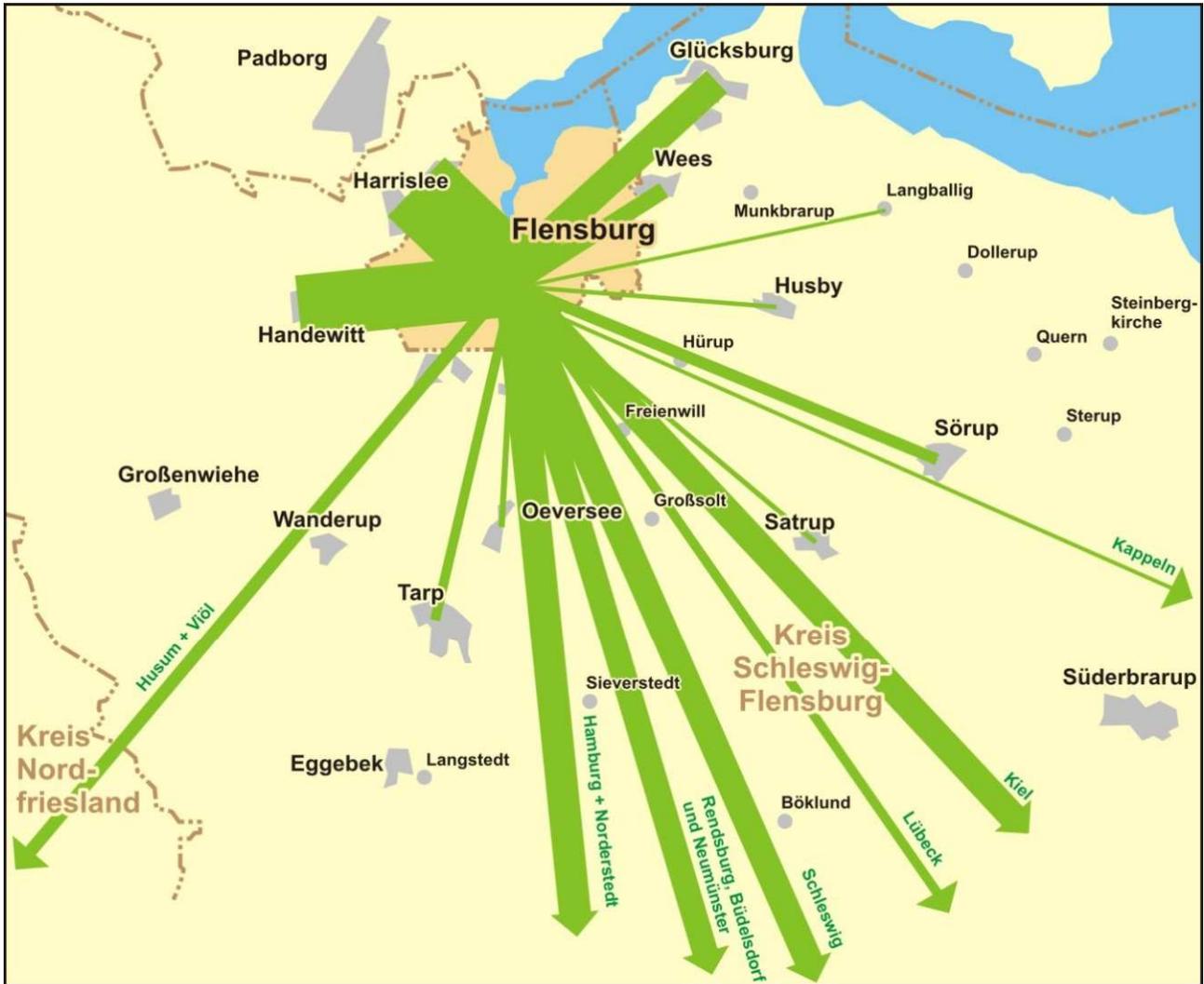
Bei den **Auspendlern** stehen wiederum die Nachbargemeinden Harrislee und Handewitt eindeutig im Vordergrund. Damit bestehen hier besonders intensive Verflechtungen in „beiden Richtungen“, woraus sich für den ÖPNV gute Voraussetzungen für eine Potenzialerschließung ergeben. Mit deutlichem Abstand, aber untereinander in etwa gleichauf folgen die Auspendlerströme nach Glücksburg, Schleswig, Kiel und Hamburg (vgl. Bild 3-12, S.32).

Keine verlässlichen statistischen Daten gibt es derzeit zu den **Grenzpendlern von/nach Dänemark**. Nach Studien der Universität Kiel (2005) und der Bundesagentur für Arbeit (2007) ist davon auszugehen, dass etwa 3.000 Berufstätige in der Region Sønderjylland / Schleswig über die Staatsgrenze pendeln, wobei das Pendleraufkommen in den letzten Jahren zugenommen hat. Zusätzlich sind für Flensburg die dänischen Einkaufs pendler und Touristen von Bedeutung, die weitere Verkehrsströme erzeugen. In der Summe entsteht hier ein auch für den ÖPNV relevantes Verkehrspotenzial.



Top 10 der Einpendler: Gesamtsumme = 19.900 Einpendler	Handewitt	1.874	Schleswig	440
	Harrislee	1.721	Sörup	412
	Glücksburg	619	Wees	387
	Tarp	556	Großenwiehe	379
	Oeversee	543	Husby	350

Bild 3-11: Räumliche Verteilung der Einpendler



Top 10 der Auspendler: Gesamtsumme = 7.400 Auspendler	Harrislee	1172	Schleswig	375
	Handewitt	905	Wees	240
	Glücksburg	436	Husum und Viöl	186
	Kiel	402	Rendsburg	183
	Hamburg	387	Sörup	169

Bild 3-12: Räumliche Verteilung der Auspendler

Verkehrsverhalten der Flensburger Bevölkerung

Mit der 2011 durchgeführten **Mobilitätsbefragung** liegt ein aktuelles und differenziertes Bild des Verkehrsverhaltens der Flensburger Einwohner vor.

In Flensburg verfügen 81 % der Einwohner ständig oder gelegentlich über ein Fahrrad und 72% über ein Auto oder Motorrad. Der **Führerscheinbesitz** liegt in der Altersgruppe 18 bis 80 Jahre sogar bei 90%. Die Verfügbarkeit eines Fahrrads entspricht in etwa dem Bundesdurchschnitt, die Kfz-Verfügbarkeit ist in Flensburg geringer als im Bundesdurchschnitt. Dies korrespondiert mit der allgemein unterdurchschnittlichen Kfz-Verfügbarkeit in städtischen Verdichtungsräumen und der relativ geringen Motorisierung in Flensburg selber.

Wie in anderen Städten dominiert auch in Flensburg die **private Kfz-Nutzung** das Verkehrsgeschehen. Insgesamt werden über die Hälfte aller Wege / Fahrten mit dem Pkw oder dem Motorrad zurückgelegt (vgl. Bild 3-13, S.33). Dennoch zeigen sich in letzter Zeit durchaus Verhaltensänderungen, die u.a. durch stark steigende Kraftstoffkosten die Position des Pkw abschwächen. Am stärksten profitiert davon bisher der Radverkehr, der in vielen Städten wie auch in Flensburg unterstützt durch eine intensive Förderung erheblich zulegen konnte und aktuell Anteile erreicht, die früher nur in klassischen Fahrradstädten wie Münster und Erlangen anzutreffen waren. Der ÖPNV konnte in letzter Zeit nur geringfügig zulegen, hat allerdings in Flensburg auch schon eine verhältnismäßig hohe Akzeptanz erreicht, wobei sich die ÖPNV-Nachfrage fast vollständig auf den Busverkehr fokussiert (vgl. dazu auch Kapitel 5.2).

Wird die Verkehrsmittelwahl mit bundesweiten Durchschnittswerten verglichen (Befragung „Mobilität in Deutschland“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS), so zeigt sich, dass der MIV-Anteil in Flensburg leicht unter dem Durchschnitt liegt (54 % in Flensburg gegenüber 58 % bundesweit). Der **ÖPNV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl** liegt hingegen geringfügig über dem Durchschnitt (11 % in Flensburg gegenüber 9 % bundesweit). Deutliche Unterschiede gibt es beim Rad- und Fußgängerverkehr. Der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, liegt in Flensburg nur bei 16 %, während er bundesweit bei 24 % liegt. Der Radverkehrsanteil ist aber in Flensburg wiederum mit 19 % vergleichsweise hoch, bundesweit liegt der Anteil nur bei 10 %, in Städten aber auch schon deutlich höher. Betrachtet man Fuß- und Radverkehr zusammen, so ergibt sich mit 34% bzw. 35% ein vergleichbarer Summenwert.

Eine gewichtige Rolle spielt der ÖPNV lediglich im Ausbildungsverkehr, wo er auf einen Anteil von fast 30% kommt, die Pkw-Verfügbarkeit und damit die Pkw-Konkurrenzsituation aber generell auch gering ist. Bei allen anderen Fahrzwecken ist er deutlich unterrepräsentiert. Der Radverkehr liegt bei allen Fahrtzwecken auf gleichmäßig hohem Niveau, bei leichten Akzeptanzeinbußen im Einkaufsverkehr. Eine besonders starke Pkw-Bindung besteht bei der Gruppe der Erwerbstätigen (Altersgruppe 30 bis 65 Jahre), hier kommt der Pkw auf Anteile von über 70%.

Der **hohe Anteil des Ausbildungsverkehrs** spiegelt sich auch in der zeitlichen Verteilung der ÖPNV-Nachfrage wieder (vgl. Bild 3-14, S.35). Auffällig und typisch ist hier die sehr ausgeprägte Verkehrsspitze zwischen 7 und 8 Uhr und die zweite Spitze zwischen 13 und 14 Uhr. Sowohl im Vormittagsbereich als auch am Abend ist die Nachfrage deutlich abgestuft. Bei den Fahrtweiten im ÖPNV überwiegt der Mittelstreckenbereich, mehr als die Hälfte der ÖPNV-Fahrten liegen im Entfernungsbereich zwischen 3 und 6 km. Damit wird der Stadtbereich aber weitgehend abgedeckt. Die **mittlere Wegelänge** liegt im ÖPNV bei 3,9 km und damit über allen anderen Verkehrsmitteln (Pkw 3,6 km, Fahrrad 2,4 km). Bezüglich der Entfernung tritt der ÖPNV somit eher in Konkurrenz zum Pkw als zum Fahrrad.

Ein Großteil der im ÖPNV nachgefragten bzw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Verkehrsrelationen ist **auf das Stadtzentrum ausgerichtet**. Hervorzuheben sind hierbei die Verkehrsachsen Mürwik-Fruerlund-Jürgensby-Altstadt, Mürwik-Engelsby-Altstadt und Nordstadt-Neustadt-Altstadt. Auffällig ist, dass vorwiegend längere Wegebeziehungen nachgefragt werden (s.o.), während für kurze Wege innerhalb des gleichen Stadtteils oder in den benachbarten Stadtteil der Stadtverkehr nur selten genutzt wird. Ebenfalls kaum genutzt wird der Stadtverkehr bei den Verkehrsrelationen zwischen äußeren Stadtteilen („Tangentialverbindungen“, vgl. Bild 3-15, S.36). Eine nennenswerte Akzeptanz besteht zumindest bei Direktverbindungen im Busliniennetz, bei denen die Führung über die Altstadt keinen zu großen Umweg erzeugt (z.B. Mürwik – Friesischer Berg / Gewerbegebiet West mit den Linien 10 und 11).

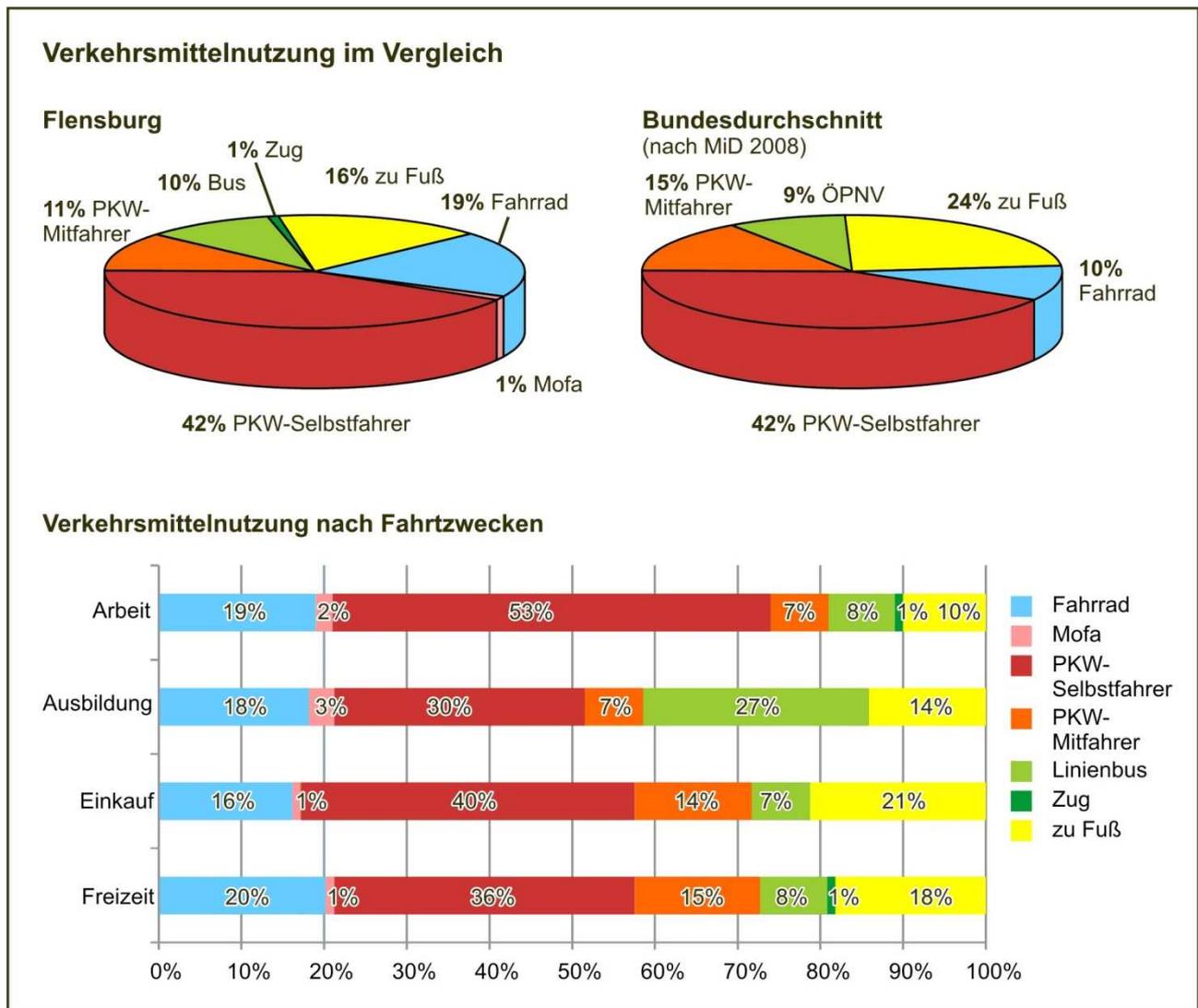


Bild 3-13: Verkehrsmittelnutzung der Flensburger Einwohner

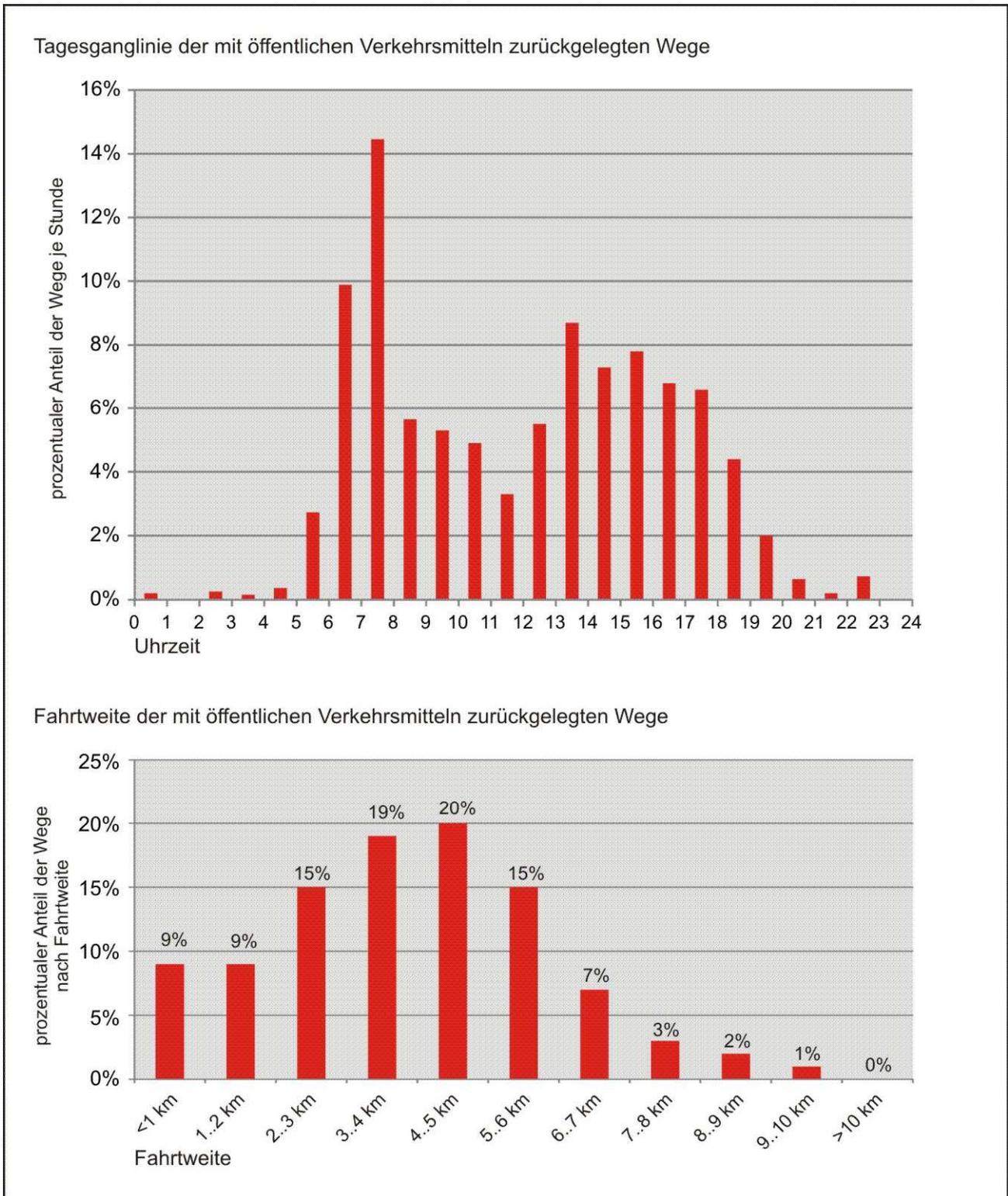


Bild 3-14: Ausgewählte Merkmale der ÖPNV-Nachfrage

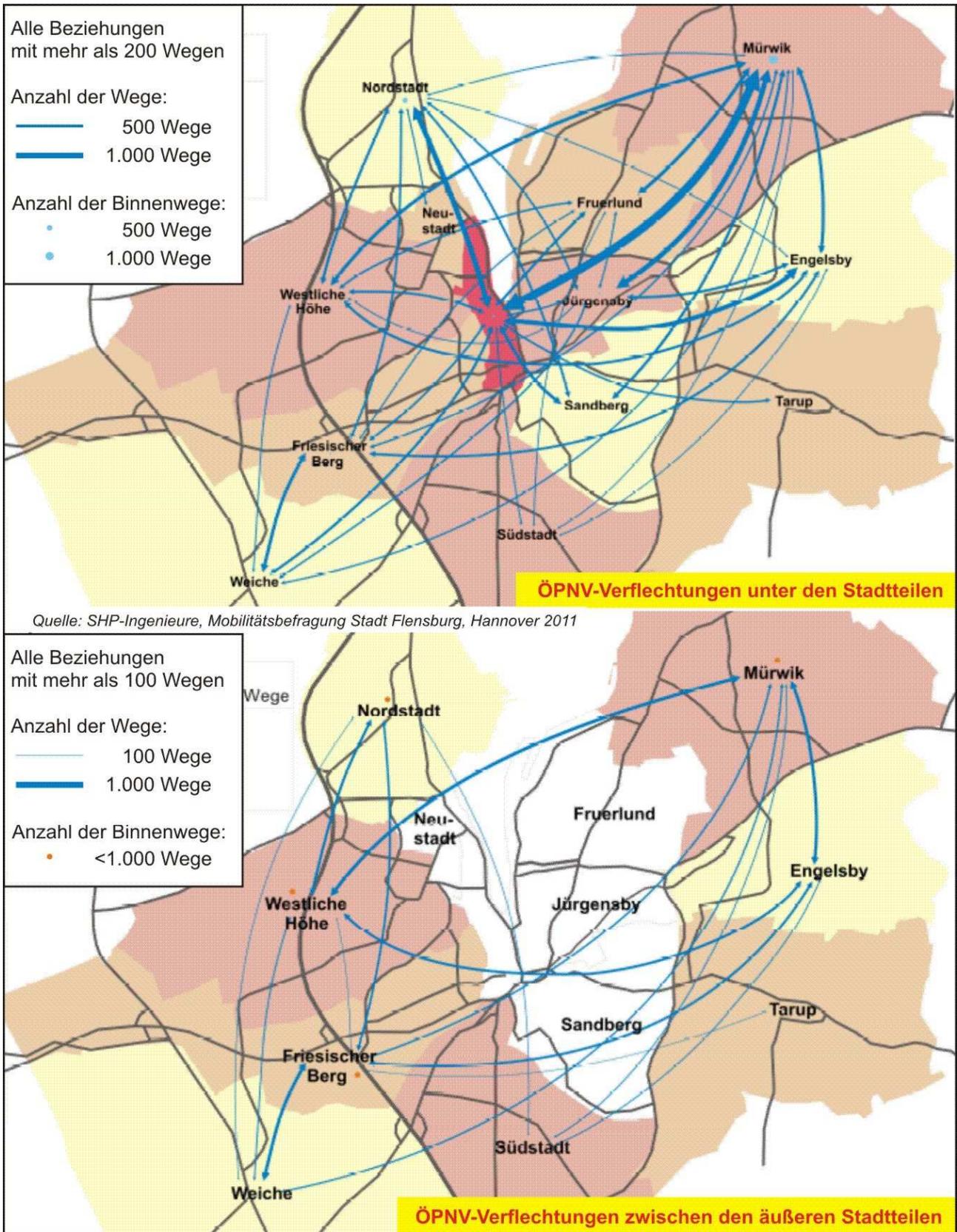


Bild 3-15: ÖPNV-Nachfrageverflechtungen

3.1.4 Städtisches Verkehrssystem

Das Rückgrat des städtischen Straßenverkehrssystems der Stadt Flensburg wird durch ein Netz klassifizierter Straßen gebildet, das durch städtische Hauptverkehrsstraßen ergänzt wird (vgl. Bild 3-16, S.38). Da die BAB A7 etwas vom Stadtgebiet abgesetzt verläuft, hat sie für das städtische Straßenverkehrssystem nur untergeordnete Bedeutung und fungiert hauptsächlich als überregionaler Zubringer. Von besonders **hoher verkehrsstrategischer Bedeutung** sind dagegen

- die Westtangente (B200), die das gesamte Flensburger Stadtgebiet westlich umfährt, im Norden nach Dänemark (Kruså) und im Süden nach Husum führt sowie
- die 2001 eröffnete und als „neue“ B199 gewidmete Osttangente, die das südöstliche Stadtgebiet umfährt, im Norden in die bestehende B199 Richtung Kappeln übergeht und im Süden an die Westtangente anschließt.

Beide **Stadt tangenten** sind als 4-spurige Straßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen ausgebaut. Die Westtangente verfügt sogar ausschließlich über planfreie Knoten, während die Osttangente über LSA an die kreuzenden Hauptverkehrsstraßen angeschlossen ist. Mit der im Westen vollständigen, im Osten teilweisen Stadtumgehung wird ein maßgeblicher Teil des regionalen und großräumigen Durchgangsverkehrs aus dem Stadtzentrum herausgehalten. Zum anderen nehmen die Tangenten aber auch nennenswerte Teile der Zielverkehre zu den Gewerbegebieten West und Süd und zum Hochschul-Campus auf und entlasten damit das innerstädtische Straßennetz. Damit erhöhen sich hier die Handlungsspielräume für Straßenraumumgestaltungen im Kontext mit einer Förderung des Umweltverbundes beispielsweise durch Radstreifen, Busspuren und LSA-Beeinflussungen durch den ÖPNV.

Von ebenfalls übergeordneter Bedeutung für das Straßenverkehrssystem ist der **Straßenzug der „alten“ B199** (heute L249 und K28), der das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung über das Stadtzentrum durchquert und gleichzeitig die West- und Osttangente miteinander verbindet. Dieser nimmt den Großteil der von Osten und Westen einstrahlenden Zielverkehre ins innere Stadtgebiet auf, erfüllt eine wichtige Zubringerfunktion zur BAB A7 und deckt zudem die touristisch bedeutsame Verkehrsachse Kappeln – Flensburg – Niebüll ab.

Für die Abwicklung der **Verkehre innerhalb des Stadtgebietes** dienen dann vor allem Landesstraßen, Kreisstraßen und städtische Hauptverkehrsstraßen, wobei hier hervorzuheben sind:

- die L16 (Werftstraße – Schiffbrücke) für die Anbindung des nördlichen Stadtgebietes,
- die L249 (Mürwiker Straße) für die Anbindung des östlichen Stadtgebietes und
- die K25 (Husumer Straße) für die Anbindung des Stadtteils Weiche.

Die **Kfz-Belegungen der Hauptverkehrsstraßen** spiegeln im Wesentlichen die verkehrliche Funktion und Attraktivität wieder. Die mit über 20.000 Kfz pro Tag höchsten Straßenbelegungen im Stadtgebiet finden sich auf den beiden Tangenten und den daran anschließenden Abschnitten der B199 sowie im Stadtzentrum. Aufgrund der hohen Leistungsfähigkeit der Tangenten treten Verkehrsbehinderungen und damit verbundene Stauerscheinungen aber unter normalen Verkehrsbedingungen allenfalls in den Verkehrsspitzen und dann auch nur auf einzelnen Abschnitten auf. Verkehrlich kritisch sind hingegen die Belastungen im Bereich der Altstadt auf dem Straßenzug Süderhofenden – Friedrich-Ebert-Straße – Neumarkt und den zuführenden Straßenzügen Norderhofenden, Hafendamm und Heinrichstraße / Angelburger Straße. Hier sind die Grenzen der verkehrs-städtebaulichen Verträglichkeit überschritten.

Da gerade diese Straßen auch für den regionalen und städtischen ÖPNV eine herausragende Bedeutung haben und von fast allen Buslinien in der Zuführung zur Altstadt und zum ZOB genutzt werden, entstehen hier trotz abschnittsweise vorhandener Busspuren zwangsläufig **Behinderungen für den ÖPNV** und Konflikte zwischen den Verkehrsarten, aber auch städtebauliche Defizite. In der künftigen Gestaltung des Verkehrssystems im Bereich der Altstadt liegt also ein Schlüssel zur offensiven Förderung des ÖPNV.

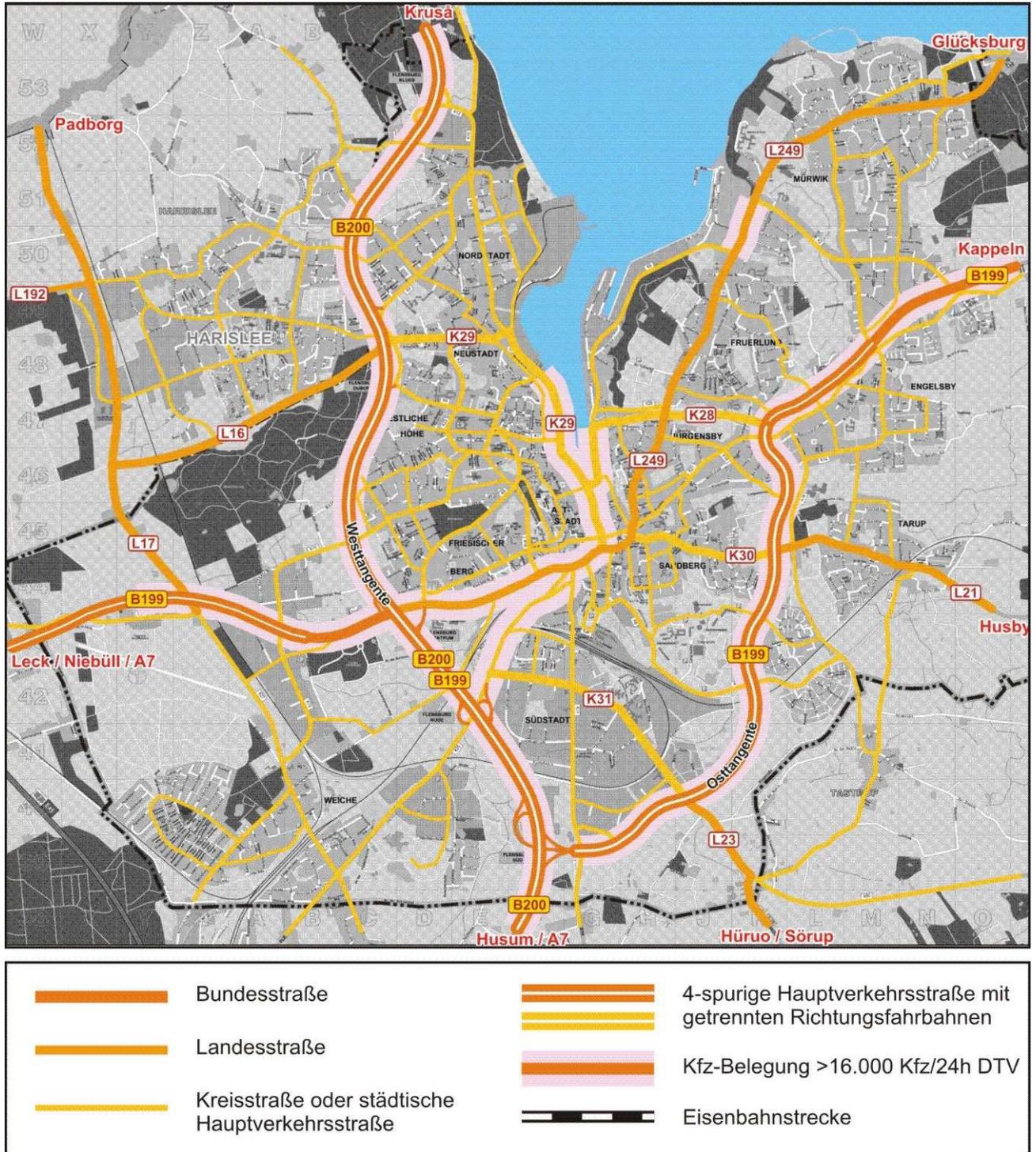


Bild 3-16: Übergeordnetes Verkehrsnetz der Stadt Flensburg

3.1.5 Regionale Einbindung

Bereits die Auswertung der Pendlerströme hat verdeutlicht, dass die **Stadt-Umland-Verflechtungen** und hier vor allem die regionalen Zielverkehre die Verkehrssituation in der Stadt Flensburg maßgeblich beeinflussen. Zu den starken Berufspendlerströmen kommen dabei noch ebenso starke Ströme im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Dieser Stadt-Umland-Verkehr ist letztlich der Schlüssel zu einem nachhaltigen Verkehrssystem in Flensburg. Allein aufgrund des Gesamtverkehrsaufkommens besteht hier ein wichtiges Marktsegment für den ÖPNV. Die ÖPNV-Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Flensburg und den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg ist ein wichtiger Schritt dazu, dieses Potenzial zu erschließen.

Da die Stadt Flensburg aufgrund ihrer Standortqualität über einen großen **Einzugsbereich** verfügt, der nicht scharf abgrenzbar ist, wird für planerische Zwecke empfohlen, einen „engeren Verflechtungsraum“ zu definieren, mit dem ein Großteil der Verkehrsverflechtungen abgedeckt ist. Um klare Zuständigkeiten festlegen zu können, sollten dabei die administrativen Grenzen beachtet werden. Demnach sollten dem engeren Verflechtungsraum die an Flensburg angrenzenden Gemeinden Harrislee, Handewitt und die Stadt Glücksburg sowie die benachbarten Ämter des Kreises Schleswig-Flensburg und die Gemeinde Padborg zugeordnet werden (vgl. Bild 3-17, S.40).

Bei der großräumigen und **regionalen Verkehrsanbindung** spielt die Bundesautobahn A7 eine zentrale Rolle, da sie nicht nur die Metropolregion Hamburg und die Landeshauptstadt Kiel, sondern auch zentrale Orte im Kreis Schleswig-Flensburg (v.a. Tarp, Schleswig) und auf dänischer Seite mit Flensburg verbindet. Darüber hinaus sind die Verkehrsachsen der Bundesstraßen B199 (auch mit hoher touristischer Bedeutung!) und B200 sowie der Landesstraßen 21 und 23 hervorzuheben, die vor allem die zentralen Orte in den benachbarten Kreisen anbinden. Die regionalen Verkehrsanbindungen sind grafisch in Bild 3-18, S.40 aufbereitet.

Im **Bahnnetz** bilden die beiden Strecken Flensburg – Tarp – Schleswig – Neumünster – Hamburg und Flensburg – Sörup – Süderbrarup – Eckernförde – Kiel die Anbindung vor allem zu den Oberzentren Hamburg und Kiel sowie einigen zentralen Orten im Kreis Schleswig-Flensburg. Nach Dänemark gibt es derzeit eine Regionalverkehrsverbindung Richtung Padborg – Kolding – Kopenhagen. Aufgrund der teilweise ungünstigen Lage der Bahnhöfe (z.B. in Schleswig, aber auch in Flensburg) und der wenig attraktiven Fahrtenhäufigkeiten ist die Eisenbahn in der verkehrlichen Bedeutung für Flensburg deutlich abgestuft. Wesentliche Teile der regionalen ÖPNV-Nachfrage von/nach Flensburg entfallen derzeit auf den Busverkehr.

Unter Berücksichtigung der räumlichen Randlage in Schleswig-Holstein kann die **Verkehrsanbindung des Oberzentrums** Flensburg insgesamt als befriedigend bis gut bezeichnet werden. Im Umfeld der Stadt haben Ausbaumaßnahmen im Straßennetz zu einer Entspannung der dortigen Verkehrssituation und damit auch zu einer verbesserten äußeren Erreichbarkeit geführt (vgl. Kapitel 3.1.4). Weitere nennenswerte Ausbaumaßnahmen sind mittelfristig nur für die B199 westlich von Flensburg zu erwarten („Ortsumgehung Handewitt“). Zudem wird die K8 von der Osttangente zur L21 durchgebunden. Durch die gute Qualität im Straßenverkehrssystem ist das Verlagerungspotenzial von Kfz-Fahrten auf den ÖPNV ohne steuernde Eingriffe und eine nochmals deutliche Qualitätssteigerung im ÖPNV-System als eher gering einzuschätzen.

Verkehrlich nachteilig zu bewerten sind in diesem Zusammenhang auch die geringen Erweiterungsspielräume für das Verkehrsangebot auf den vorhandenen Schienenstrecken, die auch die Verlagerungspotenziale von der Straße auf die Schiene stark einschränken.



Bild 3-17: Räumliche Abgrenzung des „engeren Verflechtungsraumes Flensburg“



Bild 3-18: Regionale Verkehrsanbindung der Stadt Flensburg

3.1.6 Rahmenpläne für die Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung

Landesentwicklungsplan (LEP)

Der Landesentwicklungsplan 2010 (LEP) trat am 13.07.2010 in Kraft und ersetzte den Landesraumordnungsplan 1998. Dieser LEP ist damit die Grundlage für die räumliche Entwicklung des Landes bis ins Jahr 2025; vor dem Hintergrund der geplanten Kommunalisierung der Regionalplanung ist er auch Basis für die künftige Fortschreibung der Regionalpläne. Die für den ÖPNV in der Region Flensburg relevanten **Kernaussagen des LEP** sind hier zusammengefasst:

- Verkehre sollen nach Möglichkeit vermieden werden und/oder auf öffentliche, insbesondere schienengebundene Verkehrsträger verlagert werden. Daher erhalten, besonders in den Ordnungsräumen, Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung grundsätzlich Vorrang vor dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.
- Der ÖPNV und seine Infrastruktur soll dem durch den demographischen Wandel veränderten Bedarf entsprechend angepasst werden.
- Das Netz des ÖPNV soll in den ländlichen Räumen (hier: Kreis Schleswig-Flensburg außerhalb des engeren Verflechtungsraumes Flensburg) erhalten bleiben und die Verkehrsbedienung auch unter Nutzung neuer Angebotsformen gesichert werden. Besonders die zentralen Orte sollen aufgrund ihrer überörtlichen Versorgungsfunktion gut über den ÖPNV angebunden sein.
- Versorgungseinrichtungen in den Stadt- und Umlandbereichen und insbesondere in deren Kernstädten sollen aufgrund der steigenden Zahl der alten und weniger mobilen Menschen gut über den ÖPNV angebunden sein.
- Flächen für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung (nur möglich entlang der Landesentwicklungsachse A7) sollen von der Regionalplanung an Orten festgelegt werden, an denen eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung sichergestellt werden kann.
- Großflächige Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungszentren sollen in örtliche und regionale ÖPNV-Netze eingebunden werden.
- Die An- und Abreise von Urlaubs- und Erholungsverkehr soll über die Schiene und andere umweltfreundliche Verkehrsmittel angestrebt werden.
- Der Schienenverkehr soll hinsichtlich der Struktur und der Bedienung darauf ausgerichtet werden, dass ein erheblicher Teil des zu erwartenden Verkehrszuwachses über ihn abgewickelt wird.
- Die auf der Basis des Schleswig-Holstein-Tarifs geschaffene verkehrliche und tarifliche Kooperation soll weiter ausgebaut werden.

Zusammenfassend wird im ländlichen Raum eher auf eine Stabilisierung der ÖPNV-Versorgung mit einer Sicherung der Schienenanbindung und im städtischen Verflechtungsraum auf eine Offensivstrategie mit einer Steigerung der ÖPNV-Nachfrage gesetzt.

Regionalplan für den Planungsraum V

Die Stadt Flensburg nimmt als nördlichste Stadt in Schleswig-Holstein und wichtige Schnittstelle nach Dänemark in der Landesplanung eine besondere Stellung ein. Im Regionalplan für den Planungsraum V von 2002 heißt es hierzu (Zitat, S.40): *„Die Fördestadt Flensburg ist das bedeutendste Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Versorgungszentrum im gesamten „Landesteil Schleswig“ (Verflechtungsbereich mit 170.000 Menschen). Die Stadt hat zusätzlich eine starke Ausprägung durch ihre Verbindung zum skandinavischen Raum, namentlich zu Dänemark. Ihre Funktion als Einkaufsstadt reicht weit nach Jütland hinein. Als einziges Oberzentrum in einem strukturschwachen ländlichen Raum des Landes Schleswig-Holstein und als Konversionsstandort bedarf sie einer besonderen Aufmerksamkeit und Förderung. ... Die zunehmenden wirtschaftlichen und kulturellen Verflechtungen mit dem gesamten Ostseeraum sind als Chancen zu nutzen.“*

Die für den ÖPNV der Region Flensburg relevanten Kernaussagen des Regionalplans für den Landesteil Schleswig-Holstein Nord (Planungsraum V) stimmen in wesentlichen Zügen mit dem LEP überein, in Teilen findet eine Konkretisierung statt. Grundsätzlich steht auch hier eine Förderung des ÖPNV-Systems mit besonderem Fokus auf den Schienenverkehr und den Abbau von Zugangsbarrieren sowie eine stärkere Funktionsteilung und Vernetzung zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln im Vordergrund. Aufgrund der höheren Aktualität werden als landesplanerische Vorgaben für den RNVP vor allem die Aussagen des LEP und des LNVP (s.u.) herangezogen.

Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP)

Der dritte LNVP 2008 – 2012 enthält Vorgaben und Perspektiven für die Entwicklung des landesweiten ÖPNV-Gesamtsystems. Zurzeit befindet sich der vierte LNVP in der Bearbeitung, der voraussichtlich neue Schwerpunkte in den Bereichen ÖPNV-Vernetzung, SH-Tarif einschließlich Fahrgeldmanagement und Marketing / Information setzen wird. Konkrete Aussagen können aber hier noch nicht übernommen werden. Folgende **Kernaussagen des dritten LNVP** sind landesweit relevant, während die für die Region Flensburg spezifischen Ziele und Vorgaben in Kapitel 4 „Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems“ erläutert sind:

- **Barrierefreier Zugang zum ÖPNV:** Als Schwerpunkt der landesweiten Maßnahmen ist die Schaffung eines barrierefreien SPNV zu fördern. Verschiedene Maßnahmen (Bahnhofsmodernisierungen, Einsatz barrierefreier Fahrzeuge, Verbesserung der Fahrgastinformationen v.a. im Störfall) sollen zum Erreichen dieses Zieles führen.
- **SH-Tarif:** Einführung neuer, zielgruppenspezifischer Fahrkartenangebote (z.B. 9-Uhr-Monatskarten und –Abos, Jobticket).
- **Vertrieb:** Einführung eines landesweit einheitlichen elektronischen Fahrgeldmanagements mit den Komponenten bargeldloses Zahlen, E-Ticket und automatischer Fahrpreisfindung.
- **Verbesserung der Kommunikation** zwischen den Nahverkehrsakteuren und den Kunden u.a. durch die Einrichtung einer SH-Tarif-Schulberatung, eines Mobilitätsberaters für den Tourismus, Einrichtung von Streckenbeiräten für alle Strecken und Ausweitung von heute 6 auf insgesamt 15 Beiräte (in SL sind zwei für die Strecken Kiel – Eckernförde - Flensburg und Neumünster – Schleswig - Flensburg bereits vorhanden; eine Ausweitung beträfe die Strecke Schleswig - Husum).
- **Stärkung von Fahrgastrechten** durch eine einheitliche SPNV-Kundengarantie im Rahmen des Qualitätsmanagements.

- Organisation und Zusammenarbeit: Land, Kreise und kreisfreie Städte sollten einen (Verkehrs)Verbund der Aufgabenträger gründen.
- Buslinien-Grundnetz: Im LNVP wird – außerhalb der Zuständigkeit des Landes – ein landesweites Buslinien-Grundnetz angeregt. Zusammen mit dem SPNV soll dies zu einem abgestimmten, am integralen Taktfahrplan (ITF) des SPNV orientierten Gesamtkonzept mit einheitlichem Taktgefüge und optimaler Netzwirkung ausgebaut werden. Ziel ist die Einbindung aller zentralen Orte.

Rahmenpläne und Entwicklungskonzepte der Stadt Flensburg

Die Stadt Flensburg hat in den letzten Jahren diverse Untersuchungen im Umfeld der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung durchgeführt und daraus einige Rahmenpläne entwickelt. Für den ÖPNV sind dabei gerade auch städtebaulich ausgerichtete Vorgaben von Interesse, da durch die Stadtentwicklungsplanung in besonderem Maße Verkehrsstrukturen und Verkehrsverhalten beeinflusst werden. Der Aspekt einer integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung soll an dieser Stelle aber nicht weiter ausgeführt werden. Im Wesentlichen sind folgende **städtische Rahmenpläne und Untersuchungen** in die Bearbeitung des RNVPs eingeflossen:

- Teilaspekte eines Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK, 2005),
- Mobilitätsprogramm (2003),
- Regionales Wohnraumentwicklungskonzept Region Flensburg (2008),
- Ergebnisse der Mobilitätsbefragung (2011),
- Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept (2011),
- Rahmenkonzept für die Radverkehrsförderung (2011),
- Klimaschutzkonzept (2011).

Die meisten dieser Rahmenpläne und Entwicklungskonzepte beziehen sich allerdings auf die Stadtentwicklung und enthalten nur wenige und eher globale Aussagen zur künftigen **Verkehrsentwicklung**. Einen integrierten Rahmenplan zum Verkehrssystem mit einer umfassenden Berücksichtigung aller Verkehrsträger wie einen „Verkehrsentwicklungsplan“ gibt es derzeit nicht. Konkret auf die einzelnen Verkehrsmittel und auch den ÖPNV bezogene Aussagen enthält vor allem das Mobilitätsprogramm. Dieses ist eine wesentliche Basis für die verkehrsentwicklungsplanerischen Zielsetzungen (vgl. Kapitel 4.1). Aufgrund der zeitlich parallelen Bearbeitung konnten Klimaschutzkonzept und der neue RNVP bereits untereinander abgeglichen werden.

Die städtebaulichen Konzeptionen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die ÖPNV-Planung sind in der Auswertung der Stadtstruktur und Stadtentwicklung bereits enthalten (vgl. Kapitel 3.1.1). Die Stadt Flensburg wird sich künftig verstärkt der Bestands- und Innenentwicklung (u.a. im Rahmen der Programme Stadtumbau West, Sanierung und soziale Stadt) sowie der Stärkung vorhandener Versorgungs-, Ausbildungs- und Gewerbestandorte als Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung widmen. Dies unterstützt auch den ÖPNV, da er auf bestehenden Netz- und Angebotsstrukturen aufbauen und Bündelungseffekte noch besser ausnutzen kann. Gleichzeitig werden größere Netzerweiterungen über den bestehenden Siedlungsraum hinaus vermieden.

Als ergänzender Rahmenplan für die **ÖPNV-Entwicklung in der dänischen Grenzregion** und die künftige Gestaltung von Verbindungen zwischen Flensburg und Dänemark wurde zudem der „Trafikplan for kollektiv trafik i Sydtrafikens område 2009-2012“ einbezogen.

3.2 Rechtlicher und organisatorischer Rahmen

3.2.1 Rechtlicher Rahmen

Europäischer Rechtsrahmen

Grundgedanke des EU-Rechtsrahmens ist der **Gemeinsame Markt**, auf dem die Hindernisse für den freien Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr beseitigt sind. Aufbauend auf diesen Grundprinzipien der Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit soll ein System entstehen, das den Wettbewerb innerhalb des Binnenmarktes vor Verfälschungen schützt. Vor diesem Hintergrund sind staatliche Beihilfen, die den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, allen Marktteilnehmern muss ein diskriminierungsfreier Marktzugang ermöglicht werden.

Mit der Veröffentlichung der **Verordnung (EG) 1370/2007** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates am 03.12.2007 im EU-Amtsblatt ist der Prozess EU-weiten rechtlichen Harmonisierung abgeschlossen worden. Diese neue VO (EG) 1370/2007 trat am 03.12.2009 in Kraft. Ausgenommen hiervon sind nur die Vergaberegeln. Bezüglich dieser greift eine 10-jährige Übergangsfrist, wobei in diesem Zeitraum eine schrittweise Anwendung der Regeln vorgesehen ist. Da es sich um eine Verordnung handelt, wirken ihre Regelungsinhalte ab Inkrafttreten unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten. Vor dem 03.12.2009 nach altem Recht geschlossene Verträge bleiben jedoch grundsätzlich gültig (Bestandsschutz). Die VO (EG) 1370/2007 schafft tatsächlich einen klareren ÖPNV-Rechtsrahmen als bisher. So entfällt künftig die in der VO (EWG) 1191/69 F91 noch vorgesehene Möglichkeit der Herausnahme des ÖPNV aus dem Anwendungsbereich der Verordnung. Darüber hinaus werden Finanzierungs- und Vergabefragen geregelt. Dabei sieht die neue VO grundsätzlich wettbewerbliche Vergaben vor, erlaubt aber auch Direktvergaben (vgl. auch Bild 3-19, S.46).

Gleichzeitig ist der **Anwendungsbereich** der neuen VO weit gefasst. Sie ist immer dann einschlägig, wenn ein Aufgabenträger einem Verkehrsunternehmen finanzielle Ausgleichs- und/oder ausschließliche Rechte als Kompensation für die mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher ÖPNV-Dienste verbundenen Kosten gewährt. Dabei wird unabhängig von der Rechtsform der einheitliche Begriff „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ verwendet. Verkürzt gesagt eröffnet damit jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über vom Aufgabenträger im öffentlichen Interesse gewünschte Maßnahmen und dem Verkehrsunternehmen dafür gewährte Kompensationen den Anwendungsbereich der neuen VO.

Die VO (EG) 1370/2007 enthält Regeln über **Mindestinhalte öffentlicher Dienstleistungsaufträge**. Diese Mindestinhalte wurden zum größten Teil nicht neu entwickelt, sondern aus der schon bestehenden Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes in der Rechtssache „Altmark Trans“ übernommen. Erforderlich sind u.a.:

- eine klare Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und des betroffenen geographischen Gebiets;
- eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird sowie Darstellung der Art und des Umfangs der gewährten Ausschließlichkeit;

- übermäßige Ausgleichsleistungen sind zu vermeiden (keine Überkompensation);
- 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 über den Verbleib, Anrechnung und/oder die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen;
- eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.

Die **Laufzeit** öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist im Busbereich auf höchstens 10 Jahre beschränkt.

Ebenfalls in der VO enthalten sind Regeln für die **Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge**. Fällt die Übereinkunft zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen unter das Europäische Vergaberecht, so ist dieses anzuwenden. Ist dies nicht der Fall, greift das Vergaberegime der VO. Es sieht als Regelfall die wettbewerbliche Vergabe unter Einhaltung der Grundsätze von Fairness, Transparenz und Nichtdiskriminierung vor, erlaubt aber unter bestimmten Voraussetzungen (u.a. jährliche Überkompensationskontrolle) auch die Direktvergabe an interne Betreiber oder kleine bzw. mittlere Unternehmen.

Zur Erhöhung der **Transparenz** im ÖPNV enthält die VO (EG) 1370/2007 **Berichtspflichten** (betrifft auch Altverträge). Ab Inkrafttreten muss jeder Aufgabenträger einmal jährlich einen Gesamtbericht veröffentlichen, aus dem sich die im Zuständigkeitsbereich bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die für deren Erfüllung ausgewählten Betreiber 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 und ggf. Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Zudem sind beabsichtigte Vergaben, egal ob direkt oder wettbewerblich, ein Jahr im Voraus im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen. Bei Direktvergaben ist jeder Interessierte auf Antrag über die Gründe zu informieren.

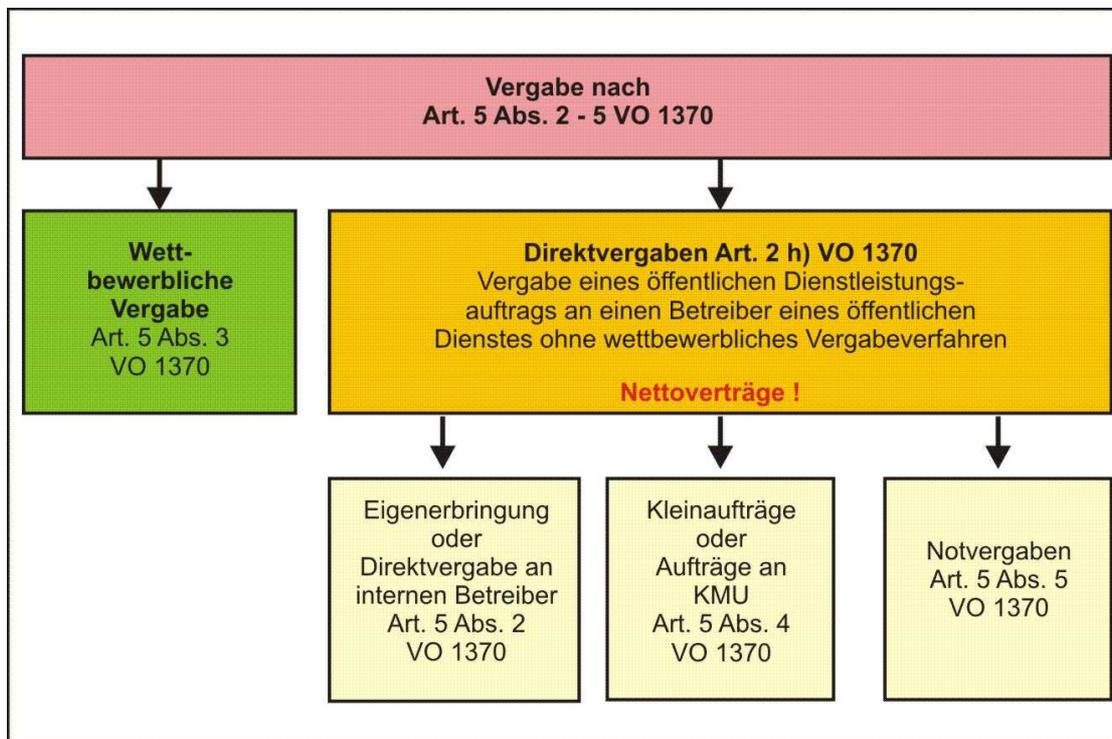


Bild 3-19: Übersicht zum europäischen Rechtsrahmen

Bundesdeutscher Rechtsrahmen

Die **Überführung des alten EU-Rechtsrahmens** in das deutsche Recht geschah in Form des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) und des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Das **RegG** vom 27.12.1993 definiert den Begriff ÖPNV erstmals inhaltlich. Darüber hinaus erklärt es die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV zu einer Aufgabe der Daseinsvorsorge, überlässt es aber den Ländern, die Stellen zur Wahrnehmung und inhaltlicher Ausgestaltung dieser Aufgabe zu bestimmen, woraus sich Begriff und Funktion des Aufgabenträgers (AT) ableiten. Unter dem Titel „Regionalisierung“ wird die Zusammenführung der Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV in der Zuständigkeit der ATs angestrebt und diesen das Recht eingeräumt, zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen mit Verkehrsunternehmen (VU) vertraglich zu vereinbaren oder diesen aufzuerlegen.

Mit Wirkung ab dem 01.01.1996 trat das **novellierte PBefG** in Kraft. Wesentliche Neuerungen darin sind die gegenüber dem RegG erweiterte inhaltliche Definition des Begriffs ÖPNV sowie die in §8 enthaltene Differenzierung zwischen eigenwirtschaftlichen (Genehmigung nach §13 PBefG) und gemeinwirtschaftlichen (Genehmigung nach §13a PBefG) Verkehrsleistungen im ÖPNV.

Eigenwirtschaftlich sind ÖPNV-Leistungen dann, wenn deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Erträge im handelsrechtlichen Sinn gedeckt wird. Ist die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung mit eigenwirtschaftlichen ÖPNV-Leistungen allein nicht möglich, so können die ATs auch dementsprechend notwendige gemeinwirtschaftliche ÖPNV-Leistungen erbringen lassen.

Gemeinwirtschaftlich sind ÖPNV-Leistungen dann, wenn sie nicht eigenwirtschaftlich produziert werden können. In diesem Fall ist die Lösung zu wählen, welche die geringsten Kosten für die Allgemeinheit, d.h. die geringste Haushaltsbelastung des AT mit sich bringt.

Das PBefG ermöglicht einen **Genehmigungswettbewerb** um eigenwirtschaftliche ÖPNV-Leistungen und schützt dabei die Genehmigungsinhaber vor Konkurrenz (Besitzstandsschutz), solange diese kein besseres Angebot vorlegt. Regeln dafür, wie ein Genehmigungswettbewerb transparent und diskriminierungsfrei zu gestalten ist, enthält es allerdings nicht.

Die Genehmigungsbehörde hat gemäß §9 PBefG die Möglichkeit, **Liniengenehmigungen** nicht nur einzeln, sondern v.a. auch gebündelt zu erteilen. Dies kann unter der Prämisse wirtschaftlicher Verkehrsgestaltung, des Vorranges eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und geringster Kosten für die Allgemeinheit sinnvoll sein, da so ein synergetischer Ausgleich zwischen profitablen (eigenwirtschaftlichen) und defizitären (gemeinwirtschaftlichen) Linien ermöglicht wird. Für die Bildung von Linienbündeln sind hinreichend präzise Aussagen der Nahverkehrspläne zu treffen, welche die Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen hat.

Mit Wirkung ab dem 01.01.2007 wurde das PBefG außerdem um den neuen §64a ergänzt. Dieser Paragraph ermöglicht u.a. das Ersetzen des §45a (Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr) durch Landesrecht („**45a-Öffnungsklausel**“), wovon Schleswig-Holstein Gebrauch macht (pauschalierte Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel). Nicht nur in diesem Zusammenhang kommt den im novellierten PBefG erstmals auftauchenden **Nahverkehrsplänen** (NVP) eine hohe Bedeutung zu. So hat die Genehmigungsbehörde einen vom AT beschlossenen NVP zu berücksichtigen und kann die Genehmigung versagen, wenn der beantragte Verkehr mit einem NVP nicht im Einklang steht.

Darüber hinaus erfuhr das PBefG durch das Inkrafttreten des **Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)** 2002 wesentliche Ergänzungen. Um behinderten Menschen eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen (§1 BGG), sollen u.a. bauliche Anlagen und Verkehrsmittel **barrierefrei** gestaltet werden (§4 BGG). Als einschlägige Rechtsvorschrift des Bundes ist in diesem Fall das PBefG aufzufassen, welches dementsprechend angepasst wurde. So wurde §8 (3) ergänzt, wonach der NVP die Belange behinderter Menschen zu berücksichtigen und eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit anzustreben hat. Ferner werden im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen sowie Interessenvertreter von Menschen mit Behinderung eingebunden. In diesem Zusammenhang haben die VU gemäß §12 (1) bei Genehmigungsanträgen die Maßnahmen zum Erreichen der möglichst weitreichenden Barrierefreiheit darzustellen. Eine Genehmigung kann nach §13 (2a) versagt werden, wenn sie mit einem NVP im Sinne der o.g. Ergänzungen des §8 nicht in Einklang steht.

Als Reaktion auf die neue VO (EG) 1370/2007 wird das PBefG erneut angepasst werden, wobei konkreter Inhalt, Umfang und Zeitpunkt derzeit noch nicht endgültig feststehen.

Schleswig-Holsteinischer Rechtsrahmen

Mit Inkrafttreten des **Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)** am 01.01.1996, zuletzt novelliert am 24.05.2007, wurde das Land zum AT für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände (die ausschließlich aus kommunalen Körperschaften bestehen) zu ATs für den übrigen (straßengebundenen) ÖPNV erklärt. Damit verbunden ist die Sicherstellung einer „ausreichenden Verkehrsbedienungs“ als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe sowie die zur Erfüllung dieser Aufgabe notwendige Verantwortung für Planung, Organisation und Finanzierung des übrigen ÖPNV. Dementsprechend haben die Aufgabenträger die Möglichkeit, als Rahmen für die Entwicklung des übrigen ÖPNV einen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufzustellen und diesen in Abständen von 5 Jahren neu aufzustellen oder fortzuschreiben¹.

Der **RNVP** hat die im ÖPNVG genannten Anforderungen an den Inhalt und das Aufstellungsverfahren (Abstimmung, Mitwirkung, Beschlussfassung) zu erfüllen, wodurch die Grundstruktur im Wesentlichen vorgegeben ist. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Konzeption für die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienungs als Ausdruck des öffentlichen Verkehrsinteresses. Diese Aufgabe erfährt auch im ÖPNVG keine inhaltliche Ausgestaltung, wird aber dort als inhaltliche Anforderung an den RNVP explizit benannt. Darüber hinaus ist das schleswig-holsteinische Konstrukt RNVP die landesseitige Konkretisierung des Begriffs NVP aus dem PBefG mit dessen Funktionen hinsichtlich ÖPNV-Gestaltung und –Steuerung sowie Wettbewerb. Diese Funktionen unterstreichen die herausragende Rolle, die dem RNVP im regionalisierten ÖPNV Schleswig-Holsteins zukommt.

Das ÖPNVG zeichnet sich seit seiner Novellierung 2007 überdies v.a. durch deutliche Veränderungen der Finanzierungslandschaft aus. So werden Teile der bisherigen **ÖPNV-Landesmittel** auf die Ebene der regionalen ATs „kommunalisiert“, dabei pauschaliert und beinhalten nunmehr auch die bisherigen Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr.

¹ Die am 24.05.2007 in Kraft getretene ÖPNVG-Novelle verändert die RNVP-Aufstellung von einer Muss- in eine Kann-Bestimmung, mit der neuen Finanzierungsverordnung sind die AT ab 2013 aber wieder zur RNVP-Erstellung aufgefordert.

Analog zum BGG wurde in Schleswig-Holstein am 16.12.2002 das **Landesbehinderten-Gleichstellungsgesetz (LBGG)** erlassen. Dieses bestimmt in §11 (2), dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und „neue Beförderungsmittel für den ÖPNV unter Berücksichtigung der Belange behinderter und älterer Menschen sowie anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung“ barrierefrei zu gestalten sind und schafft damit eine der bundesgesetzlichen weitestgehend entsprechende landesgesetzliche Regelung. Darüber hinaus bewirkte das LBGG auch eine entsprechende Ergänzung des ÖPNVG in §5 (2), nachdem RNVPs auch Aussagen zu den zukünftigen Anforderungen an die Barrierefreiheit enthalten müssen. Zudem wurde von der EU die Behindertenrechtskonvention (BRK) der Vereinten Nationen (UN) ratifiziert und ist damit auch in Deutschland anzuwendendes Recht.

Mit der novellierten am 1.1.2013 vollumfänglich in Kraft getretenen „**Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und Bahnen**“ gibt es weitreichende Anforderungen an die ÖPNV-Aufgabenträger. Die Auszahlung der ÖPNV-Mittel wird demnach nur noch erfolgen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Landeseinheitliche Kommunikation des Nahverkehrsangebotes (gemäß § 4 der Finanzierungsverordnung),
2. Vorlage eines regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) durch Beschluss der zuständigen Gremien des Aufgabenträgers (§ 5 ÖPNVG) und
3. transparente Darstellung der Verwendung der Mittel unter Berücksichtigung auch der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1).

3.2.2 ÖPNV-Organisation

Die Stadt Flensburg hat bereits vor Regionalisierung und Zuweisung der Aufgabenträgerschaft nach ÖPNVG freiwillig die Verantwortung für den ÖPNV übernommen und dabei eine enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen entwickelt.

Der ÖPNV in der Stadt Flensburg ist in Form eines **2-Ebenen Modells** organisiert, wobei die Stadtverwaltung die Aufgabenträgerschaft wahrnimmt, während die Verkehrsunternehmen auf der **operativen Ebene** die konkreten ÖPNV-Leistungen produzieren und den Kundenservice leisten. Hauptpartner auf der Seite der Verkehrsunternehmen ist die Verkehrsgemeinschaft Flensburg (VGFL) mit den für den Stadtverkehr zuständigen Unternehmen AktivBus und AFAG.

Ebene	Akteure	
	im SPNV	im übrigen ÖPNV Stadt FL
Politische Ebene (Aufgabenträger)	Land Schleswig-Holstein	Stadtverwaltung Flensburg
Regieebene (Verkehrsservice- und -verbundgesellschaften)	LVS GmbH	
Operative Ebene (Verkehrsunternehmen)	SPNV-Betreiberunternehmen (z.B. DB Regio)	ÖPNV-Betreiberunternehmen (VGFL)

3.2.3 Wirtschaftlicher Rahmen

Die Unternehmen im Nahverkehr der Stadt Flensburg arbeiten bei einem hohen Kostendeckungsgrad wirtschaftlich sehr erfolgreich. Um die neuen rechtlichen Vorgaben der VO 1370/2007 umzusetzen und die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV in Flensburg vor dem Hintergrund des veränderten Finanzierungsmodells (vgl. Kapitel 1.2.1) auch zukünftig sicherzustellen, wurde für das Gebiet der Stadt Flensburg im Wege einer Satzung die Vorgabe eines Höchsttarifs eingeführt („Höchsttarifsatzung“). Diese zum 1.1.2010 in Kraft getretene Satzung über die Festsetzung eines Höchsttarifs für den liniengebundenen öffentlichen Straßenpersonennahverkehr auf dem Gebiet der Stadt Flensburg 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.2 der neuen Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und Bahnen.

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 Höchsttarifsatzung 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 Haushaltsatzungsgemäß 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 zurückzuerstatten. Eine Verrechnung mit zukünftigen Ausgleichsansprüchen ist dabei möglich.

Somit stehen den Verkehrsunternehmen des Stadtverkehrs Flensburg folgende **Finanzierungsquellen** zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen und sonstige Erträge,
- Ausgleichsgelder für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX).),
- Ausgleichzahlungen gemäß der Flensburger Höchsttarifsatzung.

Der Stadt Flensburg stehen für die ÖPNV-Finanzierung

- Mittel nach § 6 ÖPNVG (Kommunalisierungsmittel) sowie
- Eigenmittel

zur Verfügung. Die **Kommunalisierungsmittel** bündeln dabei die ehemaligen Ausgleichs für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr, die ehemaligen GVFG-Haltestellenfördermittel und die Mittel zur Finanzierung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwands. Die ÖPNV-Finanzierung in der Stadt Flensburg ist in Bild 3-20 (s.u.) dargestellt. Die jährlichen Kosten für den ÖPNV werden fast zu 3/4 durch Erlöse gedeckt, gut 20% werden derzeit durch öffentliche Mittel ausgeglichen. Prinzipiell ist der wirtschaftliche Rahmen durch ein finanzielles Engagement von Dritten, z.B. Unternehmen noch erweiterbar.

Neben den dargestellten ÖPNV-Mitteln können für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur zusätzlich **Fördermittel** eingeworben werden. Grundsätzlich betrachtet das Land Maßnahmen, welche die Verhältnisse im ÖPNV verbessern, als förderfähig. So können verkehrswichtige Infrastrukturmaßnahmen (z.B. ZOB-Anlagen) und dynamische Verkehrsleitsysteme (z.B. elektronische Echtzeitinformation, LSA-Beeinflussung durch den ÖPNV) nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-SH) mit bis zu 75% vom Land gefördert werden. Daneben können auch andere ÖPNV-Vorhaben von landespolitischer Bedeutung gefördert werden.

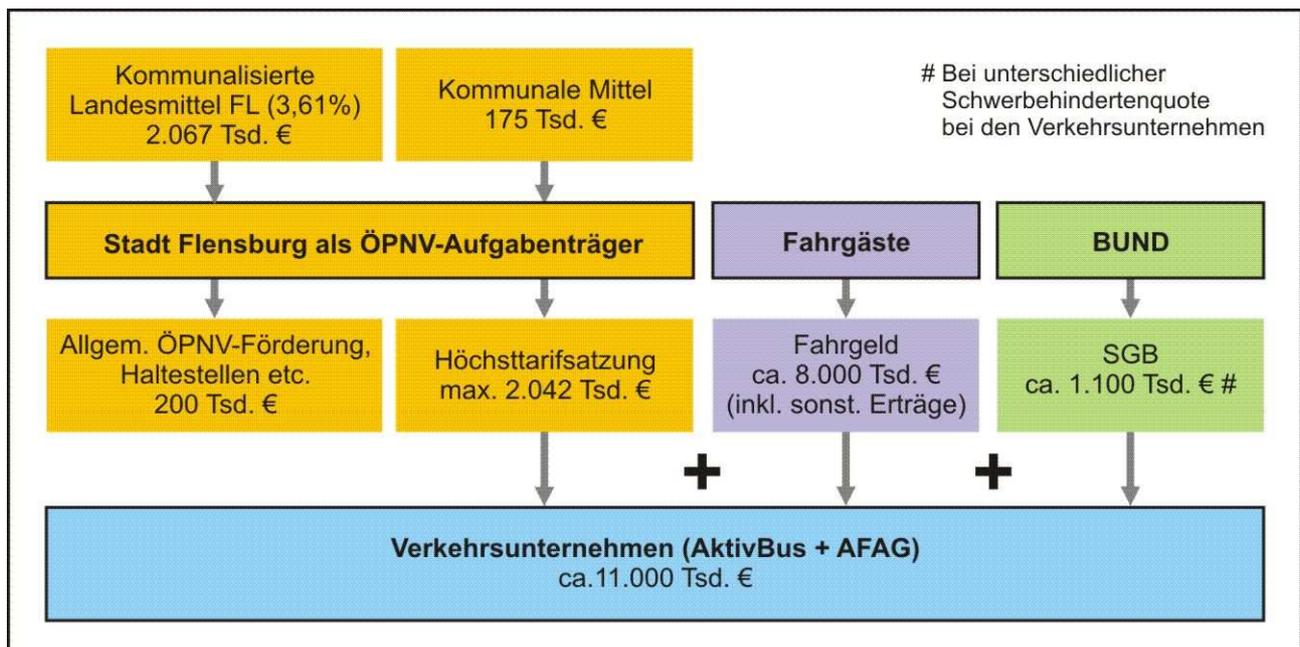


Bild 3-20: Finanzierung des Flensburger ÖPNV

4 Zielsetzungen und Qualitätsstandards für die ÖPNV-Gestaltung

4.1 Übergeordnete verkehrspolitische Zielsetzungen

Bis heute gibt es für die Weiterentwicklung des städtischen Verkehrssystems und des Stadtverkehrs keine konkreten und verbindlichen verkehrsentwicklungsplanerischen oder verkehrspolitischen Vorgaben.

Im zweiten Regionalen Nahverkehrsplan wurden erstmals **Zielsetzungen für die ÖPNV-Entwicklung** in Flensburg im Sinne von Qualitätsstandards definiert. Wenngleich es für Flensburg kein gesamtstädtisches Verkehrsentwicklungskonzept (im Sinne eines verkehrlichen Masterplans) gibt, lassen sich im Wesentlichen aus folgenden Konzepten verkehrspolitische Zielsetzungen ableiten:

- Mobilitätsprogramm 2003,
- Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung und
- Integriertes Klimaschutzkonzept 2011.

In gemeinsamer Sitzung von Planungs- und Stadtentwicklungsausschuss wurde 2001 die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes „VK 90“ zu einem **Mobilitätsprogramm** beschlossen. Grundlage dieser Entscheidung war eine kritische Auseinandersetzung mit den Zielen des VK 90 und den daraus resultierenden Konflikten. Als Konsequenz wurde eine neue Herangehensweise gewählt. Das Mobilitätsprogramm verfolgt nachfrageorientiert das Oberziel einer gleichberechtigten Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer. Verkehrsnetze und Verkehrsangebote in Flensburg sollen so gestaltet werden, dass sie den Anforderungen der Nutzer möglichst weitgehend entsprechen. Mit dem Mobilitätsprogramm wird der Handlungsrahmen, an dem sich die Verkehrsplanung und die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur in Flensburg zukünftig orientieren, vorgegeben. Dazu werden folgende **übergeordnete Zielsetzungen** aufgestellt.

1. Mit dem Mobilitätsprogramm soll eine auf die Bedürfnisse der Flensburger Bevölkerung abgestimmte systematische, zielgruppenorientierte und transparente Planung erfolgen.
2. Die Gestaltung des Verkehrsnetzes / der Verkehrsinfrastruktur orientiert sich an dem durch das Mobilitätsprogramm vorgegebenen Rahmen.
3. Als Oberziel wird die ausgewogene Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen verfolgt. Dabei sollen alle Verkehrsteilnehmer bzw. alle unterschiedlichen Mobilitätsformen gleichberechtigt betrachtet werden.
4. Auf Grundlage der strategischen Handlungsfelder der Stadt Flensburg soll eine nachhaltige stadt-, sozial- und umweltverträgliche Mobilität gefördert werden, die die Wirtschaftskraft der Stadt und ihre Funktion als Arbeitsplatzzentrum, Einkaufs-, Ausbildungs- und Freizeitziel stärkt.
5. Mobilität soll verkehrsmittelübergreifend gesichert und nicht verhindert werden.
6. Das Mobilitätsprogramm leistet einen Beitrag zur „Stadt der kurzen Wege“.
7. Durch die Etablierung eines Mobilitätsmanagement sollen Qualitätssicherung / Controlling, ein transparentes Vorgehen und eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit gewährleistet werden.

Für die planerische Arbeit enthält das Mobilitätsprogramm einen **strategischen Handlungsrahmen**, der folgende, für den RNVP teilweise aktualisierten Schwerpunkte umfasst:

- Das im VK 90 entwickelte **Hauptstraßennetz** wird bestätigt und dient weiterhin als Planungsgrundlage. Die Grenzen einer Bündelung von Kfz-Verkehren auf wenigen Hauptachsen müssen in Bezug auf Lärm- und Schadstoffbelastungen der angrenzenden Siedlungsgebiete künftig stärker Beachtung finden.
- Maßnahmen der **Verkehrsberuhigung** bilden auch weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Wohnqualität in der Stadt. Die Minderung von Lärmkonflikten erfordert aber auch eine Erweiterung der Betrachtungen auf Hauptverkehrs- und Sammelstraßen. Für innenstadtnahe Wohngebiete sind Nachfolgeregelungen zum Anwohnerparken erforderlich.
- Die oberzentralen Funktionen der Innenstadt sollen weiterhin gesichert und gestärkt werden. Flächendeckende **Parkraumbewirtschaftung** und das Parkleitsystem bleiben hierfür maßgebliche verkehrliche Instrumente.
- Unter Berücksichtigung der hohen Bedeutung des **ÖPNV** für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und unter Beachtung des großen Einzugsbereiches sowie der touristischen Funktionen kommt zukünftig einem differenzierten Verkehrsmarketing mit guter Informationsführung zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel eine steigende Bedeutung zu.
- Die **Vernetzung** öffentlicher und individueller Verkehrsmittel ist unter Einbeziehung nachhaltiger Mobilitätsalternativen wie CarSharing und Fahrradverleihsysteme („Stadtrad“) weiter auszubauen und zu optimieren. Dabei sind P+R-Angebote nur im Hinblick auf besondere Veranstaltungen zielführend.
- Die Attraktivität des **Umweltverbundes** (ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger) soll gesteigert werden. Hierbei gilt es auch die Vernetzung zwischen Stadt- und Regionalverkehr und zwischen Bus und Bahn zu optimieren. Konflikte zwischen ÖPNV und MIV sind auf einer einheitlichen und transparenten Abwägungsgrundlage zu regeln. Die Flexibilisierung des Verkehrsverhaltens durch einen guten Angebotsmix und aktives Verkehrsmarketing sind weitere Elemente der Förderung.
- Neben der Betrachtung des gesamtstädtischen Verkehrssystems soll zukünftig **Stadtteilkonzepten** besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Durch Konkretisierung des Mobilitätsprogramms auf Stadtteilebene kann nicht nur eine gezielte Beteiligung der Bevölkerung an der Verkehrsplanung erreicht werden, sondern auch eine sinnvolle Verknüpfung mit dem Verkehrsmarketing erfolgen.

Neben dem verkehrlich ausgerichteten Mobilitätsprogramm enthält auch das 2011 fertiggestellte **integrierte Klimaschutzkonzept**, das den Gremien 2012 zur Beschlussfassung vorgelegt wird, Ziele und Maßnahmen zum Verkehrssystem. Die Stadt Flensburg ist Gründungsmitglied des „Klimapaktes Flensburg e.V.“, in dem sich derzeit 17 Institutionen und Unternehmen zusammengeschlossen haben. Die Stadt und der Klimapakt haben sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 die CO₂-Neutralität und als Zwischenetappe bis 2020 eine CO₂-Reduzierung um 30% zu erreichen (vgl. umseitiges Bild 4-1). Der Verkehrssektor spielt dabei eine zentrale Rolle und weist prozentual sogar das größte Energieeinsparungspotenzial auf. Zur Erreichung dieser Ziele sind folgende übergeordnete Maßnahmen im Verkehrssektor vorgesehen:

- Umsetzung des Rahmenkonzeptes zur Radverkehrsförderung,
- umfassende Verbreitung von Elektroautos mit Strom aus erneuerbaren Energien,
- Betrieb eines Car-Sharing-Angebotes,
- Umsetzung des ÖPNV-Offensivszenarios mit Verdopplung des ÖPNV-Anteils im Modal Split,
- Einführung von Elektroantrieben, ggf. auch Oberleitungen im Busverkehr.

Die vorgenannten Zielsetzungen werden im Folgenden durch ein **ÖPNV-Leitbild** konkretisiert und mit Qualitätsstandards sowie Projekten und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems hinterlegt.

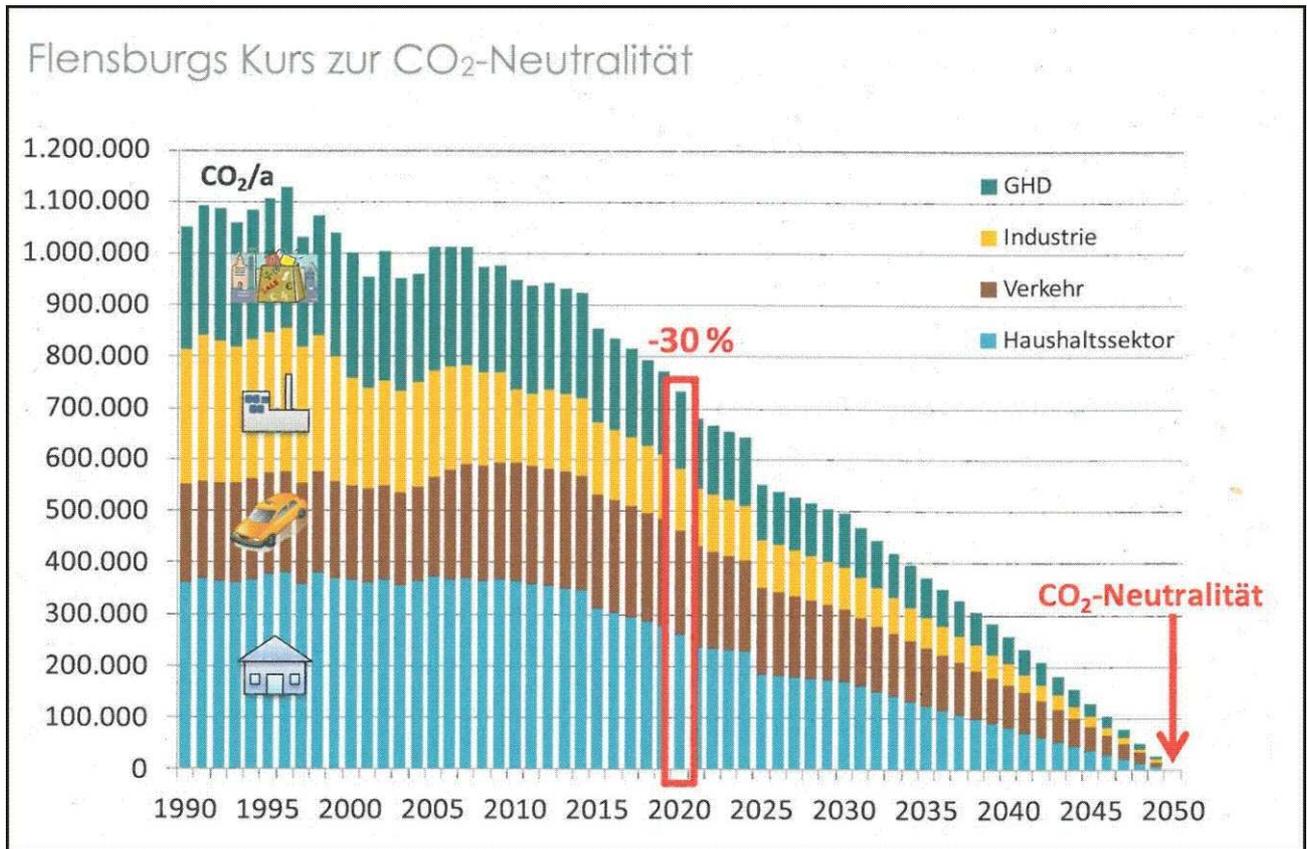


Bild 4-1: Entwicklung der Emissionen im integrierten Klimaschutzkonzept bis 2050

4.2 Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems

Um den verkehrspolitischen Zielsetzungen und vor allem die Klimaschutzziele zu erreichen, strebt die Stadt Flensburg eine signifikante Erhöhung der generellen ÖPNV-Akzeptanz und der Nutzungshäufigkeit des Stadtverkehrs mit besonderem Fokus auf die bisherigen Nicht- und Seltennutzern an. Vor allem die **Gewinnung von Neukunden für den ÖPNV** erfordert Angebotsqualitäten, die über die ausreichende Bedienung im Sinne des ÖPNVG bzw. eine Daseinsvorsorge deutlich hinausgehen. Die künftige ÖPNV-Gestaltung in Flensburg verfolgt daher das Leitbild einer „Vorwärtsstrategie“ als Grundlage eines strukturierten Handelns, das sich verstärkt am Verkehrsmarkt und den potenziellen ÖPNV-Kunden orientiert. Die **übergeordneten Inhalte dieses Leitbildes** lassen sich in folgenden Stichworten zusammenfassen, die im Folgenden weiter konkretisiert werden:

- ✓ Erhöhung des ÖPNV-Anteils bei der Verkehrsmittelwahl als Beitrag zu einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität,
- ✓ Weiterentwicklung der ÖPNV-Qualität,
- ✓ weiterer Abbau von Nutzungsbarrieren,
- ✓ Mobilitätssicherung für alle Bevölkerungsgruppen,
- ✓ multimodale Vernetzung des ÖPNV-Systems,
- ✓ Förderung umweltfreundlicher Technologien,
- ✓ Erhaltung einer möglichst hohen Wirtschaftlichkeit.

Der ÖPNV leistet durch einen Ausbau der Angebotsqualität und eine Förderung umweltfreundlicher und nachhaltiger Technologien einen aktiven Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele. Dies bedeutet in der langfristigen Perspektive in etwa eine Verdoppelung des ÖPNV-Anteils im Verkehrsmarkt. Bei der Erschließung neuer Kundenpotenziale stehen die **Marktsegmente des Berufs- und Einkaufsverkehrs** im Vordergrund, während im Ausbildungsverkehr die ÖPNV-Potenziale bereits weitgehend ausgeschöpft sind (vgl. umseitiges Bild 4-2).

Der ÖPNV sichert allen Bevölkerungsgruppen speziell auch Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit eine **Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse** zu einem angemessenen Preis-Leistungsverhältnis. Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems sind den Belangen der Schüler, der Senioren, der Frauen, der Menschen mit Behinderungen und der Migranten besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Eine deutliche Stärkung der ÖPNV-Akzeptanz ist nur durch eine **Vernetzung des städtischen ÖPNV-Systems** erreichbar. Neben der Einbindung in eine auf den regionalen Verflechtungsraum ausgerichtete verkehrs-städtebauliche Gesamtstrategie ("Masterplan Mobilität") gehören dazu vor allem die Koordination mit dem Regionalverkehr (Bahn und Bus) und eine verbesserte Vernetzung mit einem klimafreundlichen Individualverkehr (z.B. über CarSharing).

Eventuell noch bestehende "Barrieren" der ÖPNV-Nutzung beispielsweise bei Haltestellen oder im Bereich der Fahrgastinformationen sind sukzessive abzubauen. Dabei sind die Chancen neuer Technologien wie E-Ticketing, dynamische Fahrgastinformation mit Echtzeiten und mobile Auskunftssysteme konsequent in Koordination bzw. im Verbund mit den landesweiten Aktivitäten zu nutzen.

Das Leistungsangebot im Stadtverkehr ist **wirtschaftlich optimiert** zu erbringen, so dass die Belastung des städtischen Haushaltes möglichst gering gehalten wird. Dazu gehört auch die Option für den Aufgabenträger, ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb zu vergeben.

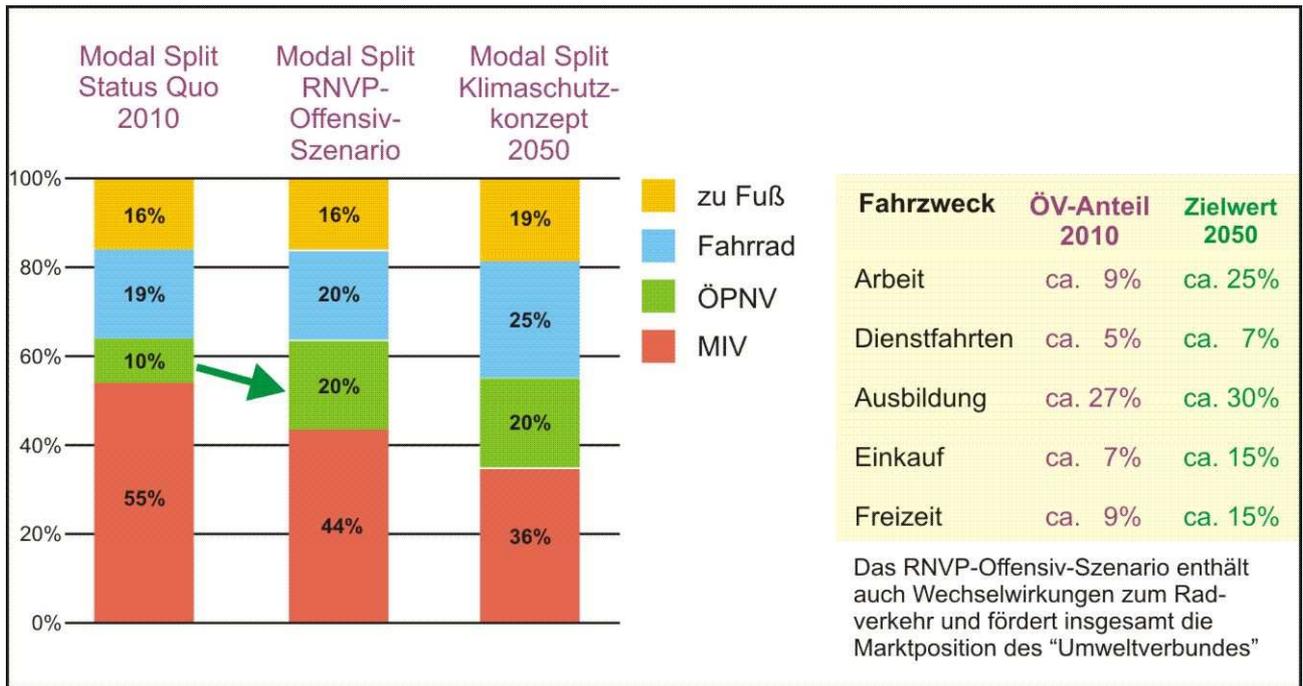


Bild 4-2: Zielwerte für die Erhöhung des ÖPNV-Anteils bei der Verkehrsmittelwahl

4.3 Strategische Vorgaben und Qualitätsstandards für den ÖPNV

Das nachfolgend erläuterte Anforderungsprofil setzt den Rahmen für die **Standards für die künftige ÖPNV-Gestaltung** und dient gleichzeitig als Grundlage für die Bewertung des ÖPNV-Angebotes und der daraus abzuleitenden Handlungsbedarfe. Es definiert in diesem Sinne eine Zielsetzung für die Weiterentwicklung des vorhandenen und als ausreichend bewerteten ÖPNV-Angebotes hin zu einem gemäß dem o.g. Leitbild auf die Erhöhung des ÖPNV-Anteils bei der Verkehrsmittelwahl ausgerichteten ÖPNV-Angebotes. Gleichzeitig bildet das Anforderungsprofil eine wichtige Grundlage für Vertragsgestaltungen und die Vergabe von ÖPNV-Leistungen. Folgende Elemente sind **Bestandteil des Anforderungsprofils** (vgl. Bild 4-3, S.58):

- Bei der **Erschließungsqualität** wird neben der räumlichen Anbindung der Siedlungsbereiche (Haltestellen-Einzugsbereiche) auch der Haltestellenzugang bzw. deren Erreichbarkeit betrachtet. Die Aufnahme der Haltestellen-Zugänglichkeit besonders im Hinblick auf die „Barrierefreiheit“ ist auch aus der neuen Gesetzgebung heraus notwendig.
- Bei der **Netz- und Angebotsqualität** werden neben der strategischen Ausrichtung der Netzstruktur in übergeordnete Korridore und Verknüpfungsknoten für die ÖPNV-Bedienung als Grundlage der Linienetzplanung und dem Verkehrsangebot (v.a. der Bedienungshäufigkeit in einzelnen Zeitbereichen) auch Vorgaben für die Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele gesetzt. Diese Faktoren beeinflussen zusammen maßgeblich die Verkehrsmittelwahl.
- Die **Vernetzungsqualität** des ÖPNV-Systems steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Netz- und Angebotsqualität. Der ÖPNV hat gegenüber dem Pkw einen systembedingten Nachteil, da er nicht alle Nachfragerelationen auf direktem und kürzestem Wege anbieten kann. Diesen Nachteil kann er durch eine attraktive Vernetzung sowohl innerhalb des ÖPNV-Systems als auch mit dem Individualverkehr zumindest teilweise kompensieren. Neben einer Koordination der ÖPNV-Verkehrsträger zählen auch Standards zur zeitlichen und räumlichen Gestaltung der Verknüpfungssituation zu diesem Qualitätsbaustein.
- Die mehr operativen Komponenten des ÖPNV-Systems sind dem Element **Bedienungsqualität** zugeordnet. Dazu gehören neben den Fahrzeugen und Haltestellen auch die Themen „subjektive Sicherheit“ und „Sauberkeit“, die in der Beurteilung der ÖPNV-Qualität durch die potentiellen Nutzer einen deutlichen Bedeutungszuwachs in den letzten Jahren erhalten haben. Schließlich sind auch die Vorgaben der „Barrierefreiheit“ zu erfüllen.
- Im Rahmen des Bausteins **Tarifqualität** geht es vorrangig um die Weiterentwicklung der vorhandenen Tarifstruktur und Tarifangebote. Darüber hinaus ist auch der Aspekt des Vertriebsmanagements von Bedeutung.
- Ähnlich wie das Thema „subjektive Sicherheit“ beeinflussen auch „weiche Maßnahmen“ das Verkehrsverhalten, so dass die **Marketingqualität** als gesonderte Bewertungskategorie aufgenommen ist. Neben den klassischen Elementen im Marketing-Mix spielt hierbei auch das Thema der Personalqualifikation eine Rolle.

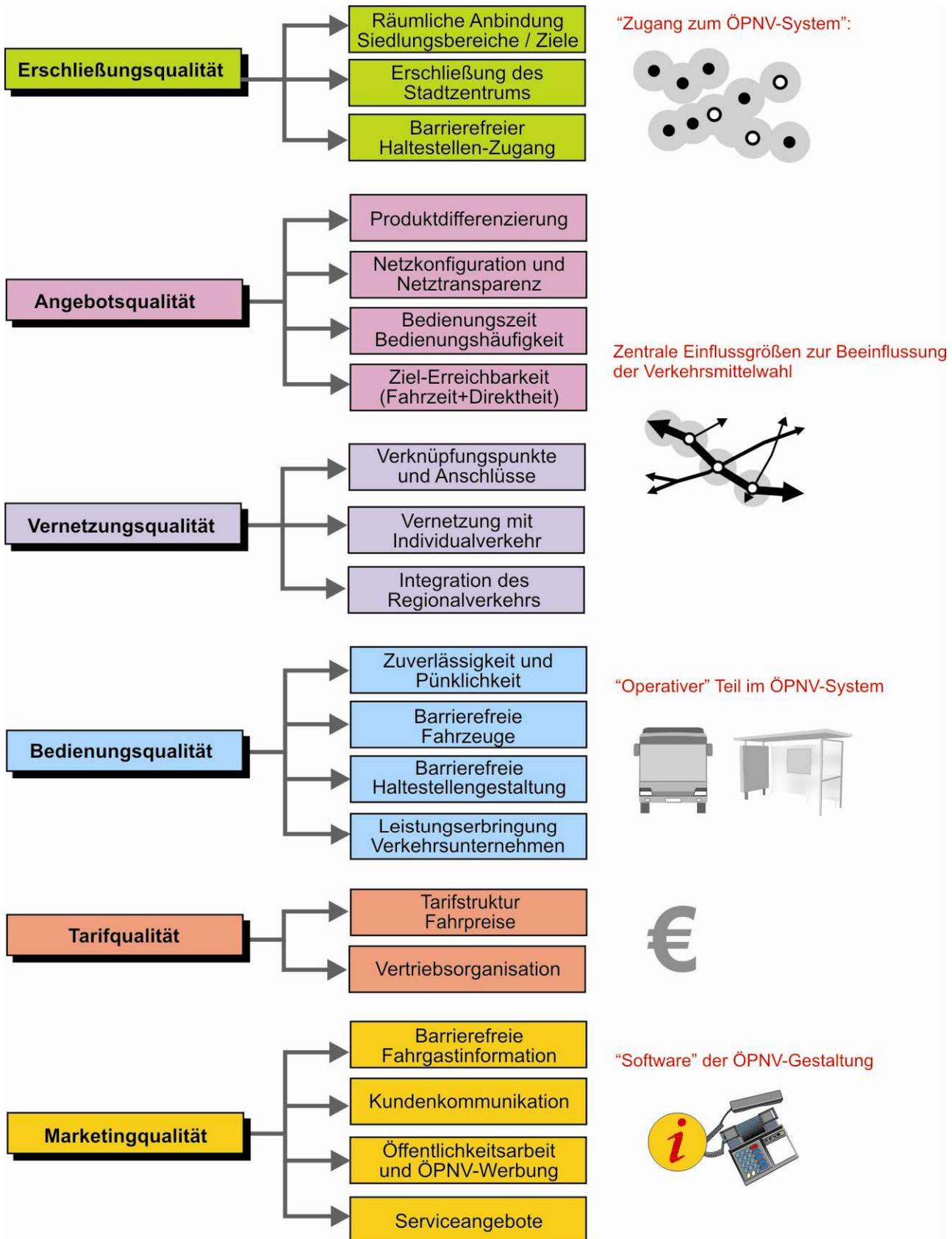


Bild 4-3: Anforderungsprofil – Strukturierung der ÖPNV-Qualitätsstandards für die Stadt Flensburg

4.3.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität ist das maßgebende Kriterium für den Zugang zum ÖPNV. Sie wird im Wesentlichen bestimmt durch die räumliche Anbindung der Siedlungsbereiche und Verkehrsziele an die ÖPNV-Haltestellen und wird mit dem Haltestellen-Einzugsbereich sowie durch die Zugänglichkeit bzw. Erreichbarkeit der Haltestellen beschrieben.

Räumliche Anbindung der Siedlungsbereiche

Die Anbindung der Siedlungsbereiche und Verkehrsziele wird durch das ÖPNV-Streckennetz und die Anordnung der Haltestellen mit ihren Einzugsbereichen (Radius der Luftlinienentfernung) bestimmt. Die Abstufung der Standards für die Haltestellen-Einzugsbereiche orientiert sich an der Nutzungsdichte und den städtebaulichen Nutzungsarten. In städtischen Busnetzen sind Fußweglängen von mehr als 10 Minuten (ca. 600m-Einzugsbereich) generell zu vermeiden, da dann keine ausreichend attraktive Anbindung mehr gegeben ist und der ÖPNV von wahlfreien Verkehrsteilnehmern nicht mehr genutzt wird. Diese Grenze für einen gerade noch zumutbaren Einzugsbereich soll für alle Bevölkerungsschichten ein Mindestmaß an Mobilitätschancen sichern. Für das Flensburger Stadtgebiet werden dagegen erhöhte Erschließungsstandards festgelegt, um möglichst kurze Zugänge zum ÖPNV-System zu gewährleisten. Den ÖPNV-Haltestellen werden in Abhängigkeit von ihrer räumlichen Lage bzw. der umgebenden Nutzungsdichte folgende **Radien für den Einzugsbereich** zugeordnet.

Gebietskategorie		Haltestellen-Einzugsbereich [m]	
Stadtzentrum	Bereich mit hoher Dichte und Zentralität	300	300m ~5 Min. Fußweg 
Verdichtete Wohngebiete	Bereich mit hoher bis mittlerer Siedlungsdichte	300	
Sonstige Wohngebiete	Bereich mit geringer Siedlungsdichte	300	
Gewerbegebiete	Bereich mit Gewerbe und großflächigem Einzelhandel	400	400m ~ 7 Min. Fußweg 
Zentrale Verkehrsziele außerhalb des Zentrums	Stadtteilzentren, Ausbildungsstätten, Freizeit-Sportanlagen	300-400	

Bild 4-4: Standard für die Erschließungsqualität

Diese Differenzierung berücksichtigt, dass gerade in Wohngebieten und im Stadtzentrum durch eine hohe Erschließungsqualität die Zugangsbedingungen für den ÖPNV verbessert und damit die ÖPNV-Verkehrspotentiale ausgeschöpft werden können. In eher gering verdichteten Gewerbegebieten ist allein aus wirtschaftlichen Gründen ein abgestufter Standard erforderlich. Die aufgeführten Erschließungsstandards gelten für alle Siedlungsgebiete mit zusammenhängender Bebauung.

Erschließungsdefizite sind durch neue oder verlegte Haltestellen abzubauen oder besonders zu begründen (z.B. keine Befahrungsmöglichkeit für Linienbusse, sehr geringes ÖPNV-Potenzial).

Erschließung des Stadtzentrums

Der Erschließung des Stadtzentrums als wichtigstes städtisches und regionales Verkehrsziel kommt eine herausragende Bedeutung zu. Daher ist generell neben der räumlichen Abdeckung durch die 300m-Haltestellen-Einzugsbereiche eine attraktive fußläufige Verbindung zwischen den Haltestellen und der Fußgängerzone als zentrales Zielgebiet herzustellen. Dazu gehören auch fußgängerfreundlich gestaltete **Überquerungsanlagen an den Haltestellen**. Aufgrund der starken Frequentierung und der übergeordneten Funktion auch für die Imagebildung des Stadtverkehrs sind an die Zentrums-Haltestellen zudem besondere verkehrsstädtebauliche Ansprüche zu stellen, insbesondere hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.

Barrierefreier Haltestellen-Zugang

Für den Zugang zum ÖPNV-System ist außer der Fußweglänge bzw. Fußwegzeit auch die generelle Erreichbarkeit bzw. **Zugänglichkeit der Haltestellen** von Bedeutung. Die Erschließungsqualität kann sich trotz kurzer Fußwege erheblich verschlechtern, wenn Barrieren wie Hauptverkehrsstraßen oder Bahntrassen zu queren sind oder keine ausreichende Barrierefreiheit und Sicherheit beim unmittelbaren Haltestellenzugang gegeben ist (z.B. durch fehlende Fußgängerüberwege und Beleuchtung, bauliche Hindernisse etc.). Insbesondere für mobilitätsbeeinträchtigte aber auch ältere Menschen und für Personen mit Kinderwagen spielen diese Aspekte eine zentrale Rolle.

Bei der Neuanlage und dem Umbau von Haltestellen ist aber generell ein barrierefreier Zugang gemäß den aktuellen Planungsrichtlinien verbindlich. Im Rahmen eines einzuführenden **Haltestellen-Management** wird in den kommenden Jahren die Zugänglichkeit der Haltestellen überprüft. Hierbei wird eine enge Zusammenarbeit mit den Senioren- und Behindertenverbänden sowie dem Behindertenbeauftragten angestrebt und auch schon praktiziert.

Weitere Vorgaben zur barrierefreien Haltestellengestaltung sind in Kapitel 4.4 zum barrierefreien ÖPNV enthalten. Die Umsetzung kann aufgrund des Aufwandes nur stufenweise erfolgen und muss mit den örtlichen Rahmenbedingungen abgeglichen werden.

4.3.2 Netz- und Angebotsqualität

Die Angebotsqualität ist mit der **wichtigste Einflussfaktor für die Verkehrsmittelwahl**. Sie steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erschließungsqualität, denn auch eine gut erreichbare Haltestelle hat für den ÖPNV-Kunden nur einen Nutzen, wenn sie ausreichend oft bedient wird. Gleichzeitig bestimmen die Angebotsstandards maßgeblich den Betriebs- und Kostenaufwand. Daher ist die Umsetzung der angestrebten Qualitäten generell unter **Finanzierungsvorbehalt** zu stellen und ggf. nur in längeren Zeiträumen umsetzbar. Die Angebotsqualität setzt sich im Wesentlichen aus den Betriebszeiten, der Bedienungshäufigkeit und der Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele zusammen. Sie definiert, zu welchen Zeiten, in welcher Form und Häufigkeit Siedlungsbereiche und Verkehrsziele vom ÖPNV bedient werden und in welcher Zeit und Direktheit diese erreichbar sind. Außerdem ist die Angebotsdiversifizierung, das heißt die dem potentiellen ÖPNV-Kunden zur Verfügung gestellte Produktpalette, Bestandteil der Angebotsqualität.

Produktdifferenzierung

Eine Diversifizierung des ÖPNV-Angebotes im Sinne einer marktkonformen Produktgestaltung ist sinnvoll, um eine **systematische Angebotsausrichtung und Vermarktung des ÖPNV-Systems** vornehmen und damit auch neue Kunden gewinnen zu können. Darüber hinaus ist auch eine verbesserte Einbindung der Siedlungs- und Nachfragestruktur in die Angebotsgestaltung und eine Optimierung des Betriebsaufwandes möglich. Es ist aber zu beachten, dass zur Erhaltung der Transparenz des ÖPNV-Systems eine Begrenzung der Produktvielfalt erforderlich ist und bei der Produktgestaltung auch wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen sind.

Aufgrund der oberzentralen Funktion Flensburgs und der hohen Bedeutung der Stadt-Umland-Verflechtungen wird bei der Produktdifferenzierung die Region Flensburg betrachtet. Dies trägt auch der Zielsetzung einer verstärkten Vernetzung und Koordination zwischen dem Stadt- und Regionalverkehr Rechnung. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen werden für die Region Flensburg folgende ÖPNV-Produkte der Angebotsgestaltung zugrunde gelegt:

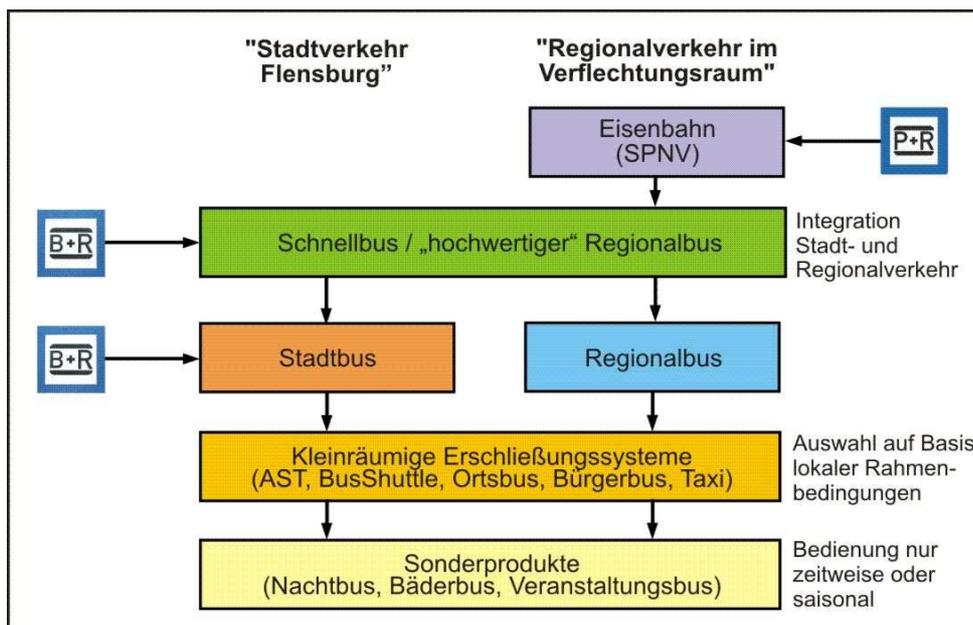


Bild 4-5: Produktdifferenzierung im Flensburger ÖPNV

Das von Bahnen und Bussen befahrene Streckennetz in der Region Flensburg hat sich über Jahre unter Berücksichtigung der Siedlungs- und Verkehrsstrukturen entwickelt und sich grundsätzlich für die Erschließung des städtischen und regionalen Siedlungsgebietes bewährt.

Das **Bahnnetz** hat aufgrund der räumlichen Lage der beiden Bahnstationen und deren Einbindung ins Busnetz sowie der im Vergleich zum Stadtverkehr abgestuften Bedienungshäufigkeit für den innerstädtischen ÖPNV in Flensburg keine nennenswerte Bedeutung. Der SPNV bildet aber für die Anbindung regionaler Siedlungsschwerpunkte entlang von Hauptverkehrsachsen einen wichtigen Baustein, der sich durch eine durchgehende Bedienung, vertaktete Fahrpläne und eigenständige Fahrwege auszeichnet.

Die ÖPNV-Hauptbedienung in der Region Flensburg erfolgt durch die Produkte „Stadtbus“ innerhalb des Stadtgebietes und „Regionalbus“ im Stadt-Umland-Verflechtungsbereich, wobei der Regionalbus derzeit stark an den Bedarfen des Schülerverkehrs ausgerichtet ist.

Als Bindeglied zwischen dem SPNV und den flächenerschließenden Busprodukten wird zusätzlich ein **„höherwertiges“ Busprodukt** angeboten, das sich durch die Ausrichtung auf eine direkte Abdeckung starker Verkehrsströme mit verkürzten Fahrzeiten und vertakteten Fahrplänen mit angebotsorientierter Fahrtenhäufigkeit auszeichnet. In den benachbarten Kreisen wurden bereits solche „starken Linien“ aufgebaut, die die nicht von der Bahn erschlossenen Hauptsiedlungs- und -verkehrsachsen überwiegend im Stunden- oder Zweitstundentakt bedienen. In Bezug auf Flensburg ist zu überprüfen, ob diese hochwertigen Regionalverkehre eine „Schnellbusfunktion“ im Stadtgebiet übernehmen können oder ob eine Ergänzung städtischer Schnellbuslinien sinnvoll ist. Dabei sind allerdings die unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen im Stadt- und Regionalverkehr zu berücksichtigen.

Für Zeiten und Siedlungsbereiche mit geringer Verkehrsnachfrage, für die eine Linienbusanbindung unwirtschaftlich oder aufgrund der Rahmenbedingungen nicht möglich ist, werden kleinräumige Erschließungssysteme mit **„alternativen Bedienungsformen“** geprüft. Diese decken Binnenverkehrsströme innerhalb von Stadtteilen und Quartieren ab und übernehmen eine Zubringerfunktion zu den übergeordneten Produkten. Welche Bedienungsform am besten geeignet ist, wird nach den lokalen Rahmenbedingungen entschieden. Aus Transparenzgründen wird die Beschränkung auf eine Produktform mit einer einheitlichen Bezeichnung angestrebt.

Abgerundet wird die Produktpalette durch **Sonderverkehre** wie den Flensburger Nachtbus sowie spezielle Produkte für den Freizeit- und Tourismusverkehr mit bedarfsorientierten Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten.

Die Produkte werden untereinander und mit dem Individualverkehr vorzugsweise über Park+Ride und Bike+Ride verknüpft. Nähere Ausführungen zur Vernetzung enthält Kapitel 4.3.3.

Netzkonfiguration und Netztransparenz

Ein hoher Anteil direkter Verbindungen mit kurzen Fahrzeiten bietet die besten Voraussetzungen, um zusätzliche Kundenpotenziale und einen signifikanten Anteil im Verkehrsmarkt für den ÖPNV zu erschließen. Auf der anderen Seite beeinträchtigt eine zu hohe Anzahl von Linien, die sich aus den Verbindungen ableiten, die Netztransparenz. Unübersichtliche Liniennetze erzeugen eine zusätzliche ÖPNV-Zugangsbarriere. Daher sind die beiden Aspekte im Rahmen der Liniennetzplanung gegeneinander abzuwägen.

Als Grundlage für die konkrete Liniennetz- und Fahrplangestaltung, die nicht zum Gegenstand des RNVP als Rahmenplan gehören, werden im RNVP grobe **Nachfragekorridore** gebildet, die

- vorhandene ÖPNV-Verbindungen mit hohem Direktfahreranteil erhalten,
- Nachfragerelationen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen im ÖPNV zusätzlich abdecken und
- alle bedeutenden Verkehrsziele in das ÖPNV-Netz einbinden.

Das Ergebnis der strategischen Netzbildung ist im umseitigen Bild 4-6 dargestellt. Die definierten Korridore sind im Rahmen einer Liniennetzplanung datentechnisch zu verfeinern und in konkrete Linienvläufe zu übertragen sowie mit betrieblichen und weiteren verkehrsplanerischen Aspekten abzugleichen. Darüber hinaus ist mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern und Kommunen abzustimmen, ob eine nachfrageorientierte Erweiterung des Stadtverkehrs über die Stadtgrenzen hinaus in den engeren Verflechtungsraum erfolgt.

In der Netzkonfiguration werden zudem die zentralen strategischen Verknüpfungsknoten für das ÖPNV-System festgelegt, die den Hauptteil der Umsteigebeziehungen sowohl innerhalb des Stadtverkehrs als auch zwischen Stadt- und Regionalverkehr abdecken, zugleich aber auch wichtige Bezugspunkte für den Quell- und Zielverkehr darstellen. Für die Stadt Flensburg gehören zu diesen **zentralen ÖPNV-Umsteigeknoten** bzw. Umsteigehaltestellen der 1. Kategorie:

- Der ZOB als wichtigster Verknüpfungs- und Endpunkt im städtischen und regionalen Liniennetz und potenzieller ITF-Knoten im Busverkehrssystem,
- eine Zentralhaltestelle „südliche Altstadt“, deren Standort durch Untersuchungen noch zu konkretisieren ist und die perspektivisch die bestehenden Umsteigehaltestellen Südermarkt / Dr.-Todsens-Str., Neumarkt, evtl. Deutsches Haus ersetzt.
- der Bahnhof als Hauptumsteigeknoten zwischen Bus und Bahn mit den beiden noch zu prüfenden Optionen eines Erhaltes des jetzigen Standortes oder eines Neubaus am ZOB („City-/Hafenbahnhof“) sowie
- der Twedter Plack als Hauptbezugspunkt im Nordosten des Stadtgebietes.

Dazu kommen **weitere Verknüpfungsknoten** mit einer überdurchschnittlich hohen Anzahl von Umsteigern im bestehenden Liniennetz, die aber von abgestufter strategischer Bedeutung sind. Zu diesen Umsteigehaltestellen der 2. Kategorie gehören die Haltestellen am östlichen Zugang des Stadtzentrums (Angelburger Str. und Deutsches Haus) sowie die Haltestellen Fördebrücke, Marrensberg, St.-Jürgen-Platz und Gartenstadt Weiche. Es ist aber zu erwarten, dass sich durch eine Liniennetzüberplanung Umsteigebeziehungen gerade an diesen Haltestellen reduzieren und auch auf andere Umsteigehaltestellen verlagern.

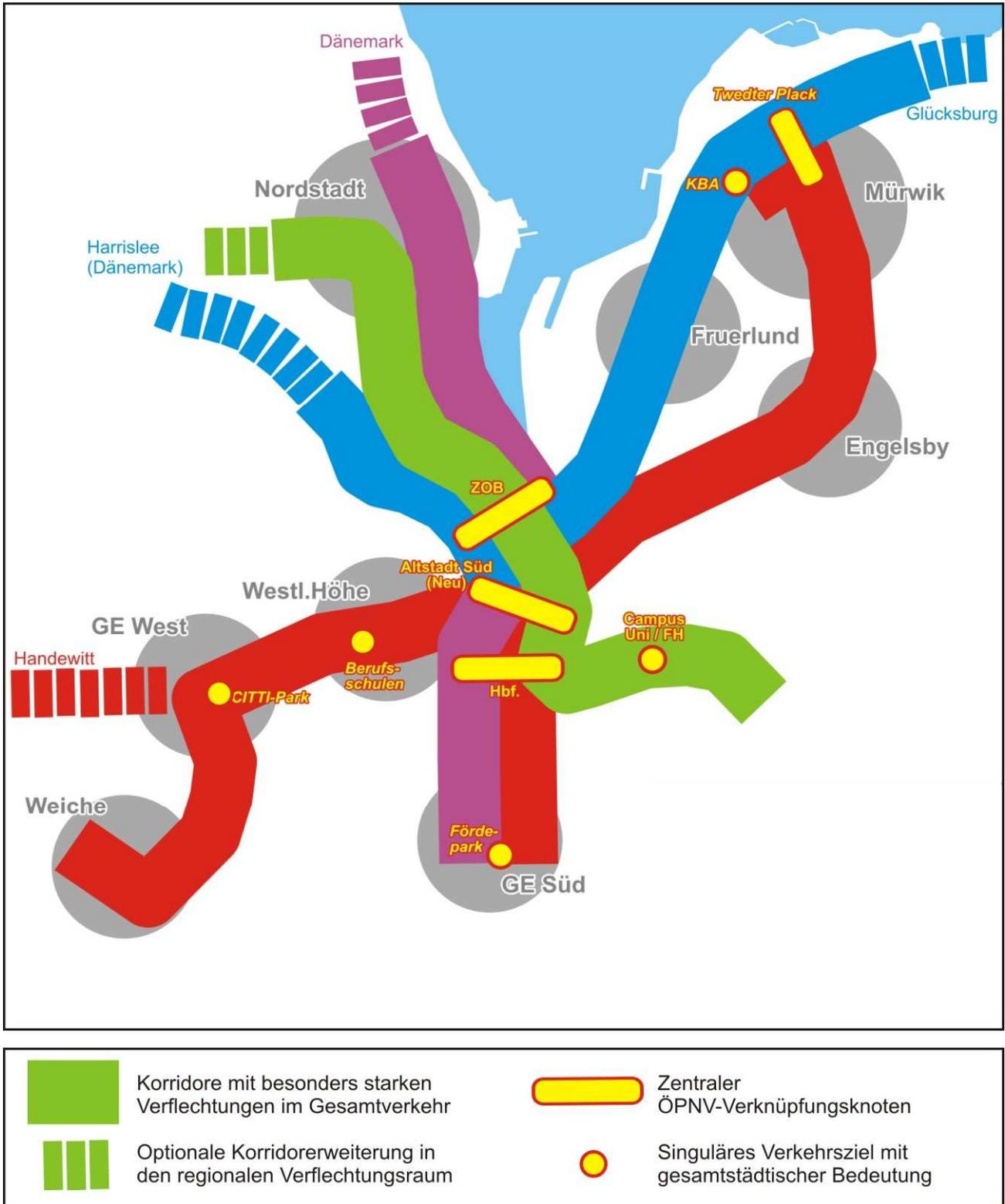


Bild 4-6: Strategische Netzbildung auf Basis der Gesamtverkehrsnachfrage

Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten

Grundsätzlich bemisst sich die zeitliche Abstufung der Bedienung nach den Gebietstypen bzw. den vorhandenen städtebaulichen Nutzungen. So sind Wohngebiete möglichst „durchgehend“ zu bedienen, während in Gewerbegebieten eine zeitliche Einschränkung der Bedienung vertretbar ist. Für eine nachfrage- und zielgruppenorientierte, gleichzeitig aber auch betrieblich sinnvolle Abstufung der Bedienungshäufigkeit werden folgende **Verkehrszeiten** unterschieden:

- Hauptverkehrszeiten (HVZ):
Mo-Fr 6 – 9 Uhr und 15 – 18 Uhr
- Normalverkehrszeiten (NVZ):
Mo-Fr 10 – 15 Uhr und 18 – 20:30 Uhr, Sa 6 – 18 Uhr, So 7 – 18 Uhr
- Schwachverkehrszeiten (SVZ):
Mo-Fr 4 – 6 Uhr und 20:30 – 24 Uhr, Sa 4 – 6 Uhr und 18 – 24 Uhr sowie So 18 – 24 Uhr

Die **Bedienungshäufigkeit** wird nach den Verkehrszeiten - wie in Bild 4-7 (s.u.) dargestellt – abgestuft. Aus Gründen der Angebotstransparenz und zur Abdeckung der mittäglichen Schülerverkehrsspitze wird montags bis freitags den Hauptverkehrszeiten und den Normalverkehrszeiten ein einheitlicher Grundtakt zugewiesen.

Alle Linien des Stadtverkehrs erhalten in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen einen durchgehenden **Taktfahrplan** mit einem 20-Minuten-Grundtakt in den Haupt- und Normalverkehrszeiten in der Woche, der perspektivisch eventuell auf einen 15- oder 10-Minuten-Grundtakt verdichtet wird, um neue Kunden zu gewinnen und eine bessere Koordination mit dem SPNV und Regionalverkehr vornehmen zu können. Am Sonntag wird das Grundangebot auf einen 30-Minuten-Takt abgestuft. In Siedlungsbereichen mit ausschließlicher Gewerbenutzung kann die Bedienung am Sonntag ganztägig sowie an den übrigen Tagen in den Schwachverkehrszeiten ausgesetzt oder durch alternative Bedienungsformen ersetzt werden.

In den Hauptverkehrszeiten wird das Grundangebot bei entsprechendem Nachfragepotenzial auf ausgewählten Verbindungen bedarfsorientiert verdichtet. Diese zusätzlichen Angebote können auch als Schnellbus betrieben werden.

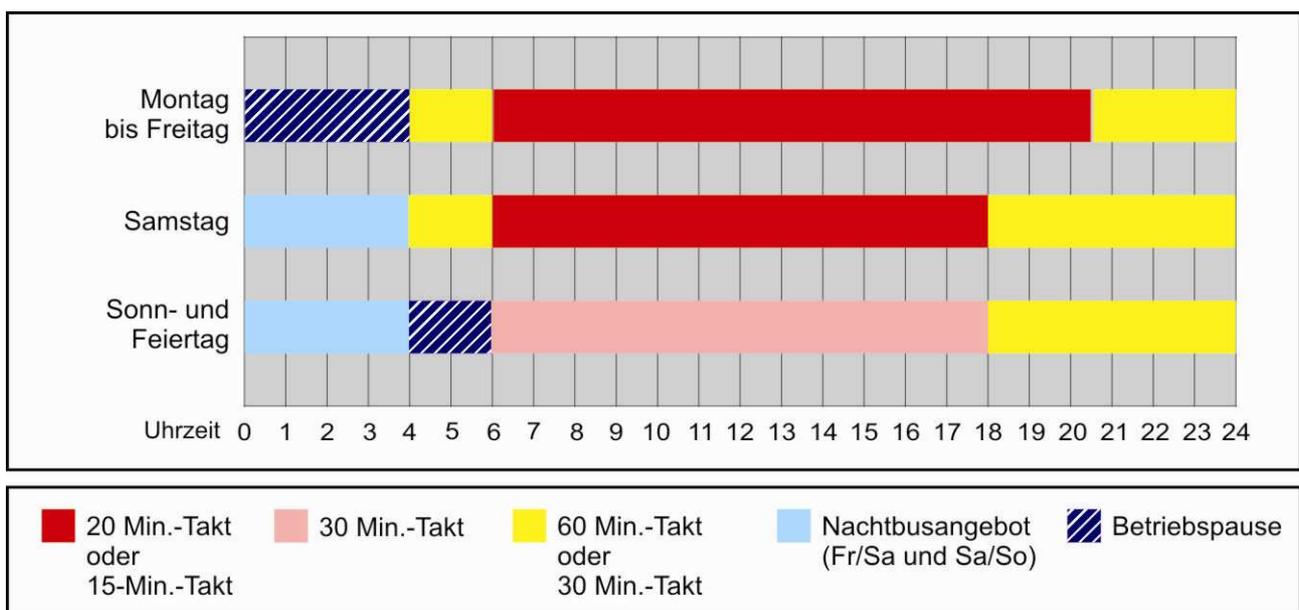


Bild 4-7: Basisstandards für Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten im Stadtverkehr

Zielerreichbarkeit (Verbindungsqualität)

Zusammen mit der Bedienungshäufigkeit bilden die Fahrzeit und die Direktheit die wichtigsten Einflussgrößen bei der Verkehrsmittelwahl.

Bei einer Ausdehnung des städtischen Siedlungsgebietes von rund 6 Kilometer und angesichts des gut ausgebauten Hauptstraßennetzes ist jedes Ziel in der Stadt mit dem Pkw bei normalen Verkehrsverhältnissen in maximal 20 Minuten Fahrzeit zu erreichen. Um mit dem ÖPNV eine möglichst attraktive Fahralternative bieten zu können, wird im ÖPNV-System eine **Fahrzeit von unter 30 Minuten** (inklusive Umsteigezeit) zu den in Bild 4-8 (s.u.) aufgeführten Verkehrszielen angestrebt, so dass sich zusammen mit dem An- und Abmarschweg bei der angesetzten Erschließungsqualität eine maximale ÖPNV-Gesamtreisezeit („Tür-zu-Tür“) von 40 Minuten ergibt.

Umsteigenotwendigkeiten stellen selbst bei guten Anschlüssen und Übergangsbedingungen eine Barriere bei der ÖPNV-Nutzung dar, insbesondere für mobilitätsMenschen mit Behinderungen. Zudem erfordert die Fahrtvorbereitung einen erhöhten Aufwand, um geeignete Anschlussverbindungen zu recherchieren. Daher ist generell ein **hoher Anteil von Direktverbindungen** zwischen den Wohngebieten und den Hauptverkehrszielen anzustreben. Besondere Priorität gilt dabei Relationen mit hoher Gesamtverkehrsnachfrage.

Vor dem Hintergrund der engen finanziellen Handlungsspielräume beschränken sich die nachfolgend dargestellten Standards der Verbindungsqualität auf ausgewählte Verkehrsziele mit übergeordneter stadtteilbezogener oder gesamtstädtischer Bedeutung. Die Zweckmäßigkeit dieser Vorgaben ist im Rahmen des Qualitätsmanagements durch regelmäßige Verkehrserhebungen zu überprüfen. Die Verbindungsqualitäten für die Regionalverkehre im Flensburger Verflechtungsraum sind in den RNVPs der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg festgelegt.

Verbindungsqualität	Verkehrsquelle	Verkehrsziel
Direktverbindung	Verdichtete und hoch verdichtete Wohngebiete	ZOB / Stadtzentrum
Maximal 1x Umsteigen mit guter Anschlussqualität	Gering verdichtete Wohngebiete	ZOB / Stadtzentrum
	Verdichtete und hoch verdichtete Wohngebiete	Stadtzentrum Süd (Rathaus/Neumarkt)
		Universität / FH (Campus)
		Bahnhof
		GE Süd / Fördepark
		GE West / CITTl-Park
		GE Nord (Werftstr. / Batteriestraße)
Mürwik (Marinestützpunkt und KBA)		
Maximal 2x Umsteigen	Alle übrigen Verkehrsrelationen	

Bild 4-8: Standards der Verbindungsqualität

4.3.3 Vernetzungsqualität

Allein aus wirtschaftlichen Gründen ist es nicht realistisch, selbst alle wichtigen Verkehrsrelationen als ÖPNV-Direktverbindungen anzubieten. Daher ist besonderer Wert auf **gute Umsteigequalitäten** bei nachgefragten Umsteigerelationen zu legen. Die Umsteigeströme im Flensburger ÖPNV-System verteilen sich derzeit auf viele Haltestellen, die aber nicht alle eine netzstrategische Bedeutung aufweisen. So finden beispielsweise nennenswerte Umsteigeströme an den benachbarten Haltestellen des ZOB statt, die eigentlich dem ZOB zugewiesen sind. Offenbar führen hier die bessere Orientierung und die kürzeren Umsteigewege zu einem vorgezogenen Umstieg.

Mobilstationen als Hauptverknüpfungspunkte im ÖPNV und zum Individualverkehr

Die Stadt Flensburg beabsichtigt insbesondere die Vernetzung zum „Individualverkehr“ deutlich auszubauen und eine Reihe wichtiger ÖPNV-Umsteigeknoten und zentraler Haltestellen zu **Mobilstationen** aufzuwerten. An den Mobilstationen, die neben der über das ÖPNV-System hinausgehenden Vernetzungsfunktion auch städtebauliche Bezugspunkte bilden sollen, wird eine umfassende Vernetzung zwischen öffentlichen und privaten Mobilitätsangeboten und Mobilitätsdienstleistungen hergestellt. Daher ist hier eine hochwertige Gestaltung und Ausstattung sowie eine ansprechende städtebauliche Integration gefordert. Langfristig soll in jedem Stadtteil mindestens eine Mobilstation eingerichtet werden, potenzielle Standorte werden im Entwicklungskonzept konkretisiert.

Die Konzentration auf wenige Mobilstationen bzw. Umsteigeknoten bietet gute Voraussetzungen, mit überschaubarem Aufwand für den Großteil der Umsteiger günstige Umsteigebedingungen zu schaffen und damit auch zusätzliche Kundenpotenziale zu erschließen.

Anschlussoptimierung

Neben der Bereitstellung guter räumlicher Umsteigebedingungen sind auf ausgewählten Verbindungen bzw. zwischen ausgewählten Linien kurze Umsteigezeiten einzurichten. Für aufkommensstarke Verkehrsrelationen und Verbindungen mit hohem Umsteigerpotenzial sowie Zubringerverkehre insbesondere mit Anbindung an den SPNV ist eine **systematische Anschlussplanung** und Anschlusssicherung vorzunehmen. Besondere Anforderungen sind an die Anschlüsse in den verkehrlichen Randzeiten zu stellen.

Die LVS untersucht die Machbarkeit einer landesweiten Datenplattform für die Bereitstellung von **Echtzeit-Fahrplaninformationen**. Sollte sich ein solches Angebot etablieren, wird sich auch die Stadt Flensburg einbinden und speziell an den Hauptverknüpfungspunkten im Busnetz sowie am Bahnhof DFI-Abfahrtsanzeigen installieren.

Integration des SPNV und des Regionalverkehrs

Bei einem Verbleib des Flensburger Bahnhofs am jetzigen Standort ist eine gute Anbindung zwischen dem Schienenverkehr und dem Busverkehr (Stadt- und Regionalverkehr) herzustellen, die sowohl in räumlicher wie in zeitlicher Hinsicht möglichst kundenfreundliche Umsteigebedingungen aufweist

Der Vernetzung zwischen den Stadt- und Regionalverkehren kommt in Flensburg eine besondere Bedeutung zu, da die Linien des Regionalverkehrs vorrangig auf den ZOB ausgerichtet sind und nur wenige weitere Verkehrsziele im Stadtgebiet direkt bedienen. Viele Verkehrsziele sind daher aus der Region nur über einen Umstieg in den Stadtverkehr erreichbar. Um möglichst gute Umsteigebedingungen anzubieten,

wird für die höherwertigen, vertakteten Regionalverkehre ein **ITF-Knoten am ZOB** in Verbindung mit einer systematischen Anschlussplanung bei strategisch wichtigen Übergängen zum Stadtverkehr angestrebt.

Gleichzeitig sollen die **höherwertigen Regionalverkehrslinien** auf Basis bestehender Ansätze weitere ausgewählte Haltestellen am Stadtrand und Verkehrsziele mit gesamtstädtischer und regionaler Bedeutung bedienen und damit auch eine Schnellbusfunktion für das Stadtgebiet übernehmen soweit keine Nachteile für die Fahrgäste aus der Region entstehen. Noch zu prüfen ist, ob Regionalverkehre auch die Bedienung kompletter Siedlungsgebiete in städtischer Randlage mit geringer Verdichtung bzw. geringem Verkehrsaufkommen übernehmen können, wenn dort entsprechende Angebotsqualitäten gefordert sind.

4.3.4 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität bildet im Gegensatz zu den vorgenannten „harten“ Angebotsmerkmalen eher ein Komfortkriterium, das vor allem das Image des ÖPNV mit beeinflusst. Sie ist insofern als nachrangig zu bewerten, als dass sie -mit Ausnahme der Pünktlichkeit- im Vergleich zur Erschließungs- und Angebotsqualität nur einen untergeordneten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl ausübt. Hinzu kommt, dass häufig subjektive Faktoren in die Beurteilung einfließen. Gerade bei den ÖPNV-Häufignutzern kommt der Beförderungsqualität eine durchaus wichtige Rolle zu. Die Bedienungsqualität ist zudem ein zentraler Aspekt der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen („operativer Aspekt“), der in die Verkehrsverträge einfließt.

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Häufige Abweichungen von den planmäßigen Abfahrtszeiten führen nicht nur zu Nachteilen für die Fahrgäste, weil Reisezeiten nicht mehr zuverlässig kalkulierbar sind. Sie können auch zu einem erhöhten Betriebsaufwand führen, wenn Mindestwende- und -pausenzeiten unterschritten werden und ggf. zusätzliche Personal- und Fahrzeugreserven vorgehalten werden müssen.

Die Stadt Flensburg setzt auf ein Portfolio von Maßnahmen, um die Pünktlichkeit auf einem hohen Niveau zu stabilisieren. Im Vordergrund steht die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch die Linienbusse, die perspektivisch im gesamten ÖPNV-Netz umzusetzen ist und ggf. auch den Regionalverkehr mit einbinden soll. Ergänzt wird die LSA-Beeinflussung durch weitere Maßnahmen, die im Rahmen eines ÖPNV-Beschleunigungsprogramms unter Einbeziehung von Fahrzeitmessungen und Verkehrsbeobachtungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten entwickelt werden.

Sitzplatzangebot

Die Verfügbarkeit von Sitzplätzen in den Fahrzeugen ist ein wichtiges Kriterium für den Fahrkomfort. Sie ist vor allem auf längeren Fahrten bzw. Fahrzeiten für den Fahrgast relevant. Eine ausreichende Bereitstellung von Sitzplätzen bedeutet für das Verkehrsunternehmen eine entsprechende Planung der Kapazitäten, die sich sowohl über die Fahrtenhäufigkeit als auch über die Fahrzeugkapazitäten beeinflussen lässt.

Generell ist anzustreben, außerhalb der Hauptverkehrszeiten unter normalen Betriebsbedingungen für alle Fahrgäste Sitzplätze bereitzustellen. Fahrzeugkapazitäten sind außerdem so zu planen, dass mit den regulär zu erwartenden Fahrgastzahlen die zulässige Fahrzeugkapazität zu höchstens 90% ausgeschöpft wird.

Fahrzeuge

Das allgemeine Erscheinungsbild und Image des ÖPNV wird entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die Fahrzeuge müssen generell einen zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstand aufweisen, der den gesetzlichen Vorschriften entspricht und regelmäßig anzupassen ist. Durch den flächendeckenden Einsatz der Niederflertechnik soll die ÖPNV-Benutzung insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie für Kunden mit sperrigen Transportgegenständen erleichtert werden.

Die Stadt Flensburg favorisiert zudem den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge angepasst an den Stand der technischen Entwicklung und unterstützt innovative Ansätze und Untersuchungen seitens der Verkehrsunternehmen.

Technische Merkmale	Einstiegsverhältnisse	Ausstattungsmerkmale	Äußere Gestaltung
<ul style="list-style-type: none"> • Lärm- und abgasarme Antriebstechnik • Ausstattung mit RBL „light“ oder RBL 	<ul style="list-style-type: none"> • Generell Niederflur (auch „Low entry“) mit Ausnahmen bei Einzelfahrten („Verstärker“) • Mindestens eine doppelbreite Tür bei über 10m Fahrzeuglänge 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Abstellmöglichkeiten z.B. für Kinderwagen • Ausstattung mit elektronischer Fahrgastinformation • Liniengerechte Bestuhlung mit Festhaltungsmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Optional: Anpassung an ein Corporate Design bzw. Übernahme von CD-Grundelementen für den Stadtverkehr unter Einbindung der landesweiten Vorgaben.

Bild 4-9: Fahrzeug-Standards

Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Fahrzeuge sich außen und innen in einem ansprechenden Zustand befinden. Dazu hat nach jeder Fahrt eine Grobreinigung und in angemessenen Intervallen eine **Grundreinigung** zu erfolgen.

Zur Erhöhung der Sicherheit und zur Reduzierung der Schwarzfahrerquote erfolgt ganztäglich ein **kontrollierter Einstieg**.

Haltestellen

Haltestellen bilden das **Entree zum öffentlichen Personennahverkehr** und Bezugspunkte im öffentlichen Raum. Eine ansprechende Gestaltung und Ausstattung erzeugt in der Bevölkerung ein positives Bild und trägt zu einer Imageaufwertung und Identifikation mit dem örtlichen ÖPNV bei. Erhöhte Aufmerksamkeit ist bei der Anlage von Haltestellen den Aspekten der Barrierefreiheit und subjektiven Sicherheit zu widmen, damit die Haltestellen auch von besonders sensiblen Personengruppen wie mobilitätsbeeinträchtigten Menschen, Frauen oder Senioren gut zu nutzen sind.

Die wesentlichen Standards für die Anlage von ÖPNV-Haltestellen in der Stadt Flensburg sind im „**Haltestellenkonzept Flensburg – Gestaltung und Ausstattung von Bushaltestellen**“ enthalten. Das Haltestellenkonzept wurde in Zusammenarbeit mit dem Technischen Betriebszentrum (TBZ), den Busunternehmen des Stadtverkehrs und den unterschiedlichen Interessengruppen (Seniorenbeirat, Behindertenbeauftragter der Stadt Flensburg, Blindenverein etc.) erarbeitet und kommt insbesondere beim Neubau von Haltestellen zur Anwendung. Bei Umbauten gilt es zu prüfen, inwieweit die Vorgaben bei den örtlichen Rahmenbedingungen umgesetzt werden können. Im Haltestellenkonzept sind **Anforderungen** zu folgenden Aspekten definiert, wobei zur Barrierefreiheit auf die weitergehenden Ausführungen in Kapitel 4.4 verwiesen wird:

- Bauliche Anlage (Länge, Bordhöhe, Halte- und Warteflächen etc.),
- Gestaltung (Mast mit Fahne, Unterstand, Fahrradabstellmöglichkeit),
- Ausstattung, behindertengerechte Gestaltung und Komfort,
- Sicherheit und
- Erreichbarkeit / Zugänglichkeit.

Bei der baulichen Anlage wird **Haltestellenkaps und Haltestellen am Fahrbahnrand** der Vorzug gegeben. Busbuchten werden nur noch in begründeten Ausnahmefällen eingerichtet. Wegen der überwiegenden Vorteile sollen an Hauptverkehrsstraßen mit angrenzender Bebauung Haltestellenkaps den Regelfall bilden. Auch der Rückbau von Busbuchten zu Haltestellenkaps oder Haltestellen am Fahrbahnrand dient vielfach zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Zum Einsatz kommt überwiegend ein standardisiertes Haltestellen-Baukastensystem, wobei sich die Ausstattung im Wesentlichen an der Funktion der jeweiligen Haltestelle, an ihrer Bedeutung im öffentlichen Verkehrsnetz und am Fahrgastaufkommen orientiert. Es werden drei **Haltestellenkategorien** unterschieden:

1. Einfachhaltestelle (weniger als 50 Ein- und Aussteiger am Tag)
2. Normalhaltestelle (zwischen 50 und 200 Ein- und Aussteiger am Tag)
3. Schwerpunkthaltestelle (mit über 200 Ein- und Aussteigern am Tag).

In Bild 4-10 (umseitig) sind ausgewählte Ausstattungsstandards dargestellt.

„Einfachhaltestelle“	„Normalhaltestelle“	„Schwerpunkthaltestelle“
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Befestigte ebene Wartefläche ◆ Haltestellenmast mit Hst.-Name und Liniennummer(n) mit Endhaltestelle ◆ Basis-Fahrgastinformation (Fahrplan) ◆ Papierkorb ◆ Beleuchtung ◆ Behindertengerechte Ausstattung ◆ Corporate-Design-Elemente 	Wie Einfachhaltestelle, zusätzlich: <ul style="list-style-type: none"> ◆ Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit ◆ Erweiterte Fahrgastinformation („Infoquartett“ aus Fahrplan, Liniennetzplan, Umgebungsplan und Tarifinformation) 	Wie Normalhaltestelle, zusätzlich: <ul style="list-style-type: none"> ◆ Fahrradabstellanlage mit Überdachung (B+R) ◆ Briefkasten ◆ DFI-Anzeige (optional an ausgewählten Haltestellen) ◆ Notrufeinrichtung oder öffentliches Telefon

Der Neu-, Aus- und Umbau von Haltestellen sowie die Unterhaltung und Instandhaltung ist durch ein **Haltestellen-Management** zu organisieren mit einheitlichen Zuständigkeiten zu hinterlegen.



Bild 4-10: Standards für die Haltestellen-Ausstattung (Auswahl)

4.3.5 Tarifqualität

Tarifstruktur, Tarifangebote, Tarifkooperationen

Die Stadt Flensburg verfolgt gemeinsam mit dem Kreis Schleswig-Flensburg seit Jahren die Zielsetzung, durch einen einfachen und Verkehrsträger-übergreifenden ÖPNV-Tarif die ÖPNV-Nutzungsbarrieren zu minimieren. Mit der Einführung des GreenKart-Tarifs ist die Zielerreichung für die Verkehre innerhalb des Kreisgebietes sowie von/zur Stadt Flensburg und von/zum SPNV grundsätzlich erfüllt. Um eine vollständige Tarifintegration und damit für die ÖPNV-Kunden die höchste Transparenz zu erreichen, strebt die Stadt Flensburg ebenso wie der Kreis Schleswig-Flensburg mittelfristig die **Übernahme der 3. Stufe des landesweiten SH-Tarifs** an („SH-Tarif 2.0“). Diese Übernahme ist auch Voraussetzung zur Umsetzung der landesweiten ÖPNV-Dachmarke „nah.sh“ im Marketingbereich.

Das Tarifsystem soll Anreize für die ÖPNV-Nutzung unterstützen. Dazu ist das Fahrscheinsortiment zielorientiert zu erweitern und in der **Nutzungsmöglichkeit zu flexibilisieren**. Außerdem sind in Kooperation mit dem Einzelhandel sowie mit Kultur- und Freizeiteinrichtungen „Kombitarife“ zu entwickeln.

Zu einem erfolgreichen Tarifsystem gehört außerdem eine kundenfreundliche und **effiziente Vertriebsorganisation**. Zielsetzung ist es, den ÖPNV-Kunden einen bequemen Fahrkartenerwerb zu ermöglichen. Der Anteil von Zeitfahrkarten ist weiter zu erhöhen, um eine verstärkte Kundenbindung zu erreichen.

Ein Netz von Fahrkarten-**Vorverkaufsstellen** erleichtert zudem den Zugang zum ÖPNV-System und fördert die Präsenz des ÖPNV in der Region. Perspektivisch sollte mindestens in jedem Stadtteil eine Vorverkaufsstelle vorhanden sein, wo auch ÖPNV-Informationen erhältlich sind.

Zur Entlastung des Fahrpersonals und zur Vereinfachung des Fahrkartenerwerbs ist der Vorverkauf mit **bargeldlosem Zahlungsverkehr** zu fördern. Dabei ist auch der Einsatz moderner Vertriebsmittel wie das E-Ticketing zu prüfen.

4.3.6 Marketingqualität

Das ÖPNV-Marketing ist mittlerweile ein fester Bestandteil der ÖPNV-Gestaltung in der Stadt Flensburg und in diesem Sinne weiterzuentwickeln. Das ÖPNV-Marketing ist als „ganzheitlicher Marketingansatz“ mit Einbeziehung der Produkt- und Tarifgestaltung zu betrachten. Es wird angestrebt, das ÖPNV-Marketing verstärkt unternehmensübergreifend und langfristig zu einem verkehrsmittelunabhängigen Mobilitäts-Marketing hin zu entwickeln und damit auch den Bestand der Mobilitätszentrale zu sichern. Grundlegende Zielsetzungen sind dabei

- ein verantwortungsbewusstes Verkehrsverhalten und eine „intelligente“ Verkehrsmittelnutzung zu fördern sowie
- die ÖPNV-Nutzung zu vereinfachen bzw. möglichst benutzerfreundlich zu gestalten.

Fahrgastinformation und Kundenkommunikation

Die Fahrgastinformation soll der Bevölkerung ein objektives Bild vom ÖPNV-Angebot vermitteln und Informationsdefizite abbauen. Der **Leitsatz „die richtige Information am richtigen Ort“** beschreibt die von der Stadt Flensburg verfolgte Strategie. Ein direkter und dialogorientierter Kontakt mit den ÖPNV-Kunden bietet für den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen eine effiziente Möglichkeit, schnell auf Defizite aufmerksam zu werden sowie das ÖPNV-System an den Anforderungen und Wünschen der ÖPNV-Kunden auszurichten. Für die Stadt Flensburg sind die bestehenden Ansätze der Fahrgastinformation gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen weiter zu entwickeln und zu vertreiben.

Das **Fahrplanbuch** wird auch in Zeiten „neuer Medien“ (s.u.) ein bedeutendes Informationsangebot bleiben. Das gemeinsame Fahrplanbuch der Stadt Flensburg und des Kreises Schleswig-Flensburg (VGFL und VGSF) ist im Hinblick auf ein modernes Erscheinungsbild / Layout und eine einfache Handhabung und Aspekte der Barrierefreiheit anzupassen. Darüber hinaus sind ein handlicheres **Fahrplanheft für den Stadtverkehr** Flensburg zu prüfen sowie weiterhin linienbezogene Einzelfahrpläne („Pocketfahrpläne“) anzubieten.

Neben dem Fahrplanbuch informieren sich viele ÖPNV-Kunden weiterhin an der **Haltestelle**. Diesem Verhalten ist durch ein gut handhabbares Informationsangebot Rechnung zu tragen. Das „**Infoquartett**“ aus Fahrplan, Liniennetzplan, Umgebungsplan und Tarifplan hat vor allem den Ansprüchen der Barrierefreiheit und Transparenz zu genügen.

„**Neue Medien**“ gewinnen in der Informationsvermittlung weiter an Bedeutung. Die sich ergebenden Chancen sollen konsequent genutzt werden. Dazu gehören vor allem die Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft über mobile Endgeräte sowie der Ausbau der Internetpräsenz des ÖPNV. Mit dem Aufbau einer landesweiten Echtzeit-Fahrplanauskunft ergeben sich auch Möglichkeiten, Informationen über Verspätungen und Anschlüsse einzuholen.

An zentralen Anlaufstellen sind **ÖPNV-Servicestellen** in Verbindung mit Vorverkaufsstellen (s.o.) vorzusehen, bei denen der Erwerb von Fahrkarten möglich sowie ÖPNV-Informations- und Serviceangebote unter der landsweiten Dachmarke „nah.sh“ und perspektivisch ggf. auch ergänzende Mobilitätsdienstleistungen verfügbar sind. Langfristig soll in jedem Stadtteil eine Servicestelle verfügbar sein, ggf. auch in Form von Kooperationsmodellen mit privaten Dienstleistern. Als zentrale Anlaufstelle für Information, Beratung und Fahrscheinerwerb ist die Stellung der **Mobilitätszentrale** im Stadtzentrum insbesondere in Bezug auf die Vielfalt und Qualität der Dienstleistungen sowie die Wahrnehmung zu stärken.

Personalqualifikation und Sozialstandards

Das Fahr- und Servicepersonal bildet die zentrale Schnittstelle zwischen den ÖPNV-Anbietern (Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) und den ÖPNV-Kunden und sind damit ein wichtiges Instrument für die Kundenkommunikation und die Außendarstellung des ÖPNV. Zudem sind sie auch ein „Aushängeschild“ für die Verkehrsunternehmen selber. Die Verkehrsunternehmen sind auch im eigenen Interesse angehalten, ausreichend qualifiziertes und kundenfreundliches Personal zu beschäftigen und kontinuierlich zu schulen. Neben dem Fahrtraining sind auch Schulungen für den Umgang mit den ÖPNV-Kunden und bei Konfliktsituationen durchzuführen.

Um eine ausreichende Qualifikation und Motivation mit ihren positiven Auswirkungen auf die Dienstleistungsqualität sicherzustellen, sind entsprechende soziale Mindeststandards bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen zu definieren und vertraglich zu vereinbaren.

Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV-Werbung

Fahrgastinformationen sind in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen durch Öffentlichkeitsarbeit und ÖPNV-Werbung zu begleiten. Neben lokalen Aktivitäten steht hier die Koordination mit der landesweiten Dachmarke „nah.sh“ im Mittelpunkt, um die ÖPNV-Integration zu verdeutlichen und ein grenzüberschreitendes ÖPNV-Image aufzubauen. Dazu gehört unter anderem die Verankerung der Dachmarke in der Fahrgastinformation, den regionalen und lokalen ÖPNV-Publikationen und an den Fahrzeugen.

4.4 Barrierefreier ÖPNV

4.4.1 Allgemeine Grundsätze

Neben dem PBefG sind die **Nahverkehrspläne** das wichtigste Instrumentarium, um Maßnahmen zum barrierefreien ÖPNV festzulegen. Neben der erforderlichen Thematisierung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan müssen Anträge auf Erteilung der Genehmigung gemäß §12 PBefG „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung einer möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten.

Nach der UN-Behindertenrechtskonvention (BRK) sind für Menschen mit Behinderungen geeignete Maßnahmen zu treffen, die ihnen eine volle Teilhabe in allen Lebensbereichen und damit auch einen gleichberechtigten Zugang zu Transportmitteln und Informationen ermöglichen. Im Bereich des ÖPNV-Systems ist für Menschen mit Behinderungen eine verlässliche Planung der gesamten Reisekette von zentraler Bedeutung. Dies umfasst vor allem folgende Komponenten des ÖPNV-Systems:

- Haltestellen,
- Fahrzeuge,
- Fahrgastinformation.

Besondere Beachtung gilt bei der Umsetzung der Barrierefreiheit dem „Zwei-Sinne-Prinzip“, nach dem Informationen immer über mindestens zwei der drei Sinne - Hören, Sehen, Tasten - zugänglich sind. So kann bei Ausfall eines Reizes die Information immer noch wahrgenommen werden.

Vor dem Hintergrund der rechtlichen Regelungen werden folgende **grundsätzliche Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV** in Flensburg festgelegt. Ausführungen zu einzelnen Standards enthalten die folgenden Abschnitte:

- Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und DIN-Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung,
- Ausweitung des Einsatzes von Niederflurbussen mit entsprechender Kennzeichnung der Fahrzeuge und Abfahrten im Fahrplan,
- Berücksichtigung des Einsatzes von Niederflurbussen in der Straßenplanung u.a. mit Vermeidung von Aufpflasterungen in Straßen mit ÖPNV-Bedienung,
- Bereitstellung alternativer Beförderungsangebote für Menschen mit Behinderungen in Räumen und Zeiten, in denen ausnahmsweise keine Niederflurbusse zum Einsatz kommen,
- Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Behinderungen bei der Personal-Schulung,
- sukzessive Verbesserung der Haltestellen-Zugänglichkeit, der Haltestellen-Gestaltung und der Haltestellen-Ausstattung im Hinblick auf die Barrierefreiheit,
- verbesserte Fahrgastinformationen, die den Informationszugang im Sinne der Barrierefreiheit erleichtern.

Zum Thema Barrierefreiheit gibt es eine **landesweit einheitliche Regelung** in Form einer Checkliste, die planerische, gestalterische und organisatorische Kriterien beinhaltet und weitere Hinweise zum barrierefreien Reisen in der Broschüre „Barrierefrei unterwegs“. Für die Bahnstationen sind zudem Informationen zur Barrierefreiheit über eine von der LVS und dem HVV gemeinsam erstellte Internetplattform abrufbar.

4.4.2 Fahrzeuge

Im Busbereich ergibt sich für den Stadtverkehr Flensburg derzeit eine **Niederflurbusquote von 100%**. Damit ist die entsprechende Grundanforderung der Barrierefreiheit zunächst erfüllt.

Auch bei der Gestaltung des Fahrzeug-Innenraumes und den Fahrgastinformationen am und in den Fahrzeugen sind wesentliche **Anforderungen der Barrierefreiheit** zu beachten, die zum Teil auch in den unter Kapitel 2.3.4 benannten Fahrzeugstandards enthalten sind:

- (1) Gut auffindbarer Anforderungstaster für Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite,
- (2) ausreichend breiter Einstieg für den Zugang mit Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern,
- (3) stufenloser Zugang zur Multifunktionsfläche bzw. Aufstellfläche von Rollstühlen sowie zu den Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Menschen,
- (4) ebene und rutschfeste Bodenbeläge,
- (5) lückenlose Kette von Festhaltungsmöglichkeiten und Halтанforderungstasten im gesamten Fahrzeug,
- (6) gute Kennzeichnung aller Bedienelemente und der Türen sowie der Sitz- und Aufstellmöglichkeiten,
- (7) optische und akustische Signale bei der Türöffnung und –schließung,
- (8) kontrastreiche Innenraumgestaltung mit heller und blendfreier Beleuchtung,
- (9) Kombination von Haltestellenansage und Haltestellenanzeige im Fahrzeug,
- (10) Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel als Frontanzeige und an der Außenseite,
- (11) kontrastreiche Gestaltung aller elektronischen Anzeigen und Kennzeichnungen mit geeigneten Schriften.

4.4.3 Haltestellen

Die wesentlichen Anforderungen für barrierefreie Haltestellen sind im Haltestellenkonzept der Stadt Flensburg enthalten (vgl. auch Bild 4-10, S.71), das als Grundlage für alle Neu- und Umbauten gilt. Gemeinsam mit dem Beauftragten für Menschen mit Behinderungen und dem Seniorenbeirat wurden Vorgaben für die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen in Flensburg entwickelt und im vorliegenden RNVP weiter ergänzt:

- (1) **Längsneigungen** im Einstiegsbereich von über 5% sind zu vermeiden.
- (2) Durch entsprechend profilierte **Bordsteine** ist ein direktes Anfahren der Bordsteinkante zu erleichtern.
- (3) Zur Minimierung von Einstiegsstufen im Haltestellenbereich ist eine **Bordsteinhöhe von 16 cm** erforderlich. Um dem Fahrgast den Höhenunterschied zwischen dem höheren niederflurtauglichen Bordstein (16 cm) zur Regelbordsteinhöhe (12 cm) zu verdeutlichen und von vorneherein vor einer möglichen Stolperfalle zu warnen, ist der Bordstein an Bushaltestellen durch taktile Elemente zu markieren.

- (4) Die **Einstiegsstelle** an der ersten Bustür ist taktil und visuell gut erkennbar zu markieren, im Regelfall durch einen rechteckigen Mast und durch ein Aufmerksamkeitsfeld (Noppenplatten 90 x 90 cm). Bei Gehwegbreiten von weniger als 1,50 m soll der Streifen über die gesamte Gehwegbreite verlaufen, mindestens jedoch bis über die Hauptgehlinie. Durch die Markierung des Buseinstieges kann der Busfahrer genau seinen Standplatz erkennen und der Fahrgast erkennt, wo der vordere Einstieg in den Bus sein wird. Um den Ein- und Ausstieg visuell zu kennzeichnen, müssen bei hellem Belag dunkle Bodenindikatoren und bei dunklem Belag helle Bodenindikatoren (möglichst starker hell-dunkel-Kontrast) eingebaut werden.
- (5) **Fahrgastunterstände** sind für blinde und sehMenschen mit Behinderungen eine große Hilfe beim Finden der Haltestelle. Sowohl durch Schalldämmung als auch durch veränderte Schallreflexionen schaffen sie ein markantes Schallereignis, das von vielen Blinden problemlos bei der Annäherung an die Haltestelle erkannt wird. Seheingeschränkte Menschen können sich an der kontrastreichen Farbgebung und der Beleuchtung der Wartehalle sowie an den beleuchteten Werbeflächen der Seitenwände gut orientieren.
- (6) Einbauten und Möblierungen müssen übersichtlich angeordnet sowie kontrastreich und sicher gestaltet werden.
- (7) Visuelle und taktile **Orientierungshilfen** sollten systematisch konzipiert und konsequent umgesetzt werden, damit „geschlossene Ketten“ entstehen. Ein Leitstreifen verbindet zwei Aufmerksamkeitsfelder (Anfang und Ende in einem Leitsystem), er kann nicht im Gehweg anfangen. Wünschenswert ist die Leitung der sehbehinderten oder blinden Personen von einem Fußgängerüberweg zum vorderen Buseinstieg. Die Mindestbreite eines Leitstreifens beträgt 30 cm, beidseitiger Mindestabstand von Hindernissen 60 cm. Ist kein Überweg vorhanden, muss auf einen Leitstreifen verzichtet werden, in diesem Fall wird das Aufmerksamkeitsfeld über die ganze Gehwegbreite eingebaut.
- (8) Eine Bushaltestelle muss genügend **Bewegungsraum** und Durchgangsbreiten für Rollstuhlfahrer bieten, mind. 1,50 m. Bordsteine müssen so hoch sein, dass in Kombination mit dem Fahrzeug eine Minimierung von Einstiegsstufe und –spalt erreicht wird. Damit wird Personen im Rollstuhl der Ein- und Ausstieg erleichtert und die Stolpergefahr für blinde und sehMenschen mit Behinderungen reduziert.
- (9) Nach DIN 18024-1 und DIN 18030 (Entwurf) sollten Ausstattungen möglichst ohne Unterschneidungen bis zum Boden herunterreichen, damit sie problemlos mit dem Langstock erfasst werden können. Wo das nicht möglich ist (z.B. Sitzbänke), ist entweder ein 3 cm hoher Sockel oder eine Herabführung ohne Unterschneidungen bis 10 cm über den Boden vorzusehen. Wo auch das nicht möglich ist, sollte eine 15 cm breite Tastleiste mit der Oberkante in 25 cm Höhe angebracht werden. Eine Sitzbank in der Wartehalle sollte möglichst nicht als Kragkonstruktion sondern auf eigenen Stützen stehen. Die Höhe muss zwischen 50 und 55 cm betragen, um ein bequemes Aufstehen zu ermöglichen.
- (10) Unvermeidliche **Hindernisse** müssen blinden- und sehbehindertengerecht markiert werden, Möblierungen kontrastreich und sicher gestaltet sein.

Für eine gute Zugänglichkeit sind in unmittelbarer Nähe zu den Bushaltestellen **Überquerungsmöglichkeiten** im Straßenraum einzurichten.

Bis Ende 2012 werden die Haltestellen des Stadtverkehrs weitgehend mit neuen Haltestellenmasten im neuen stadtweiten Corporate Design ausgerüstet. Eine weitere Anpassung an die Gestaltungs- und Ausstattungsstandards auch unter Berücksichtigung der landesweiten Dachmarke „nah.sh“ erfolgt dann sukzessive in den nächsten Jahren.

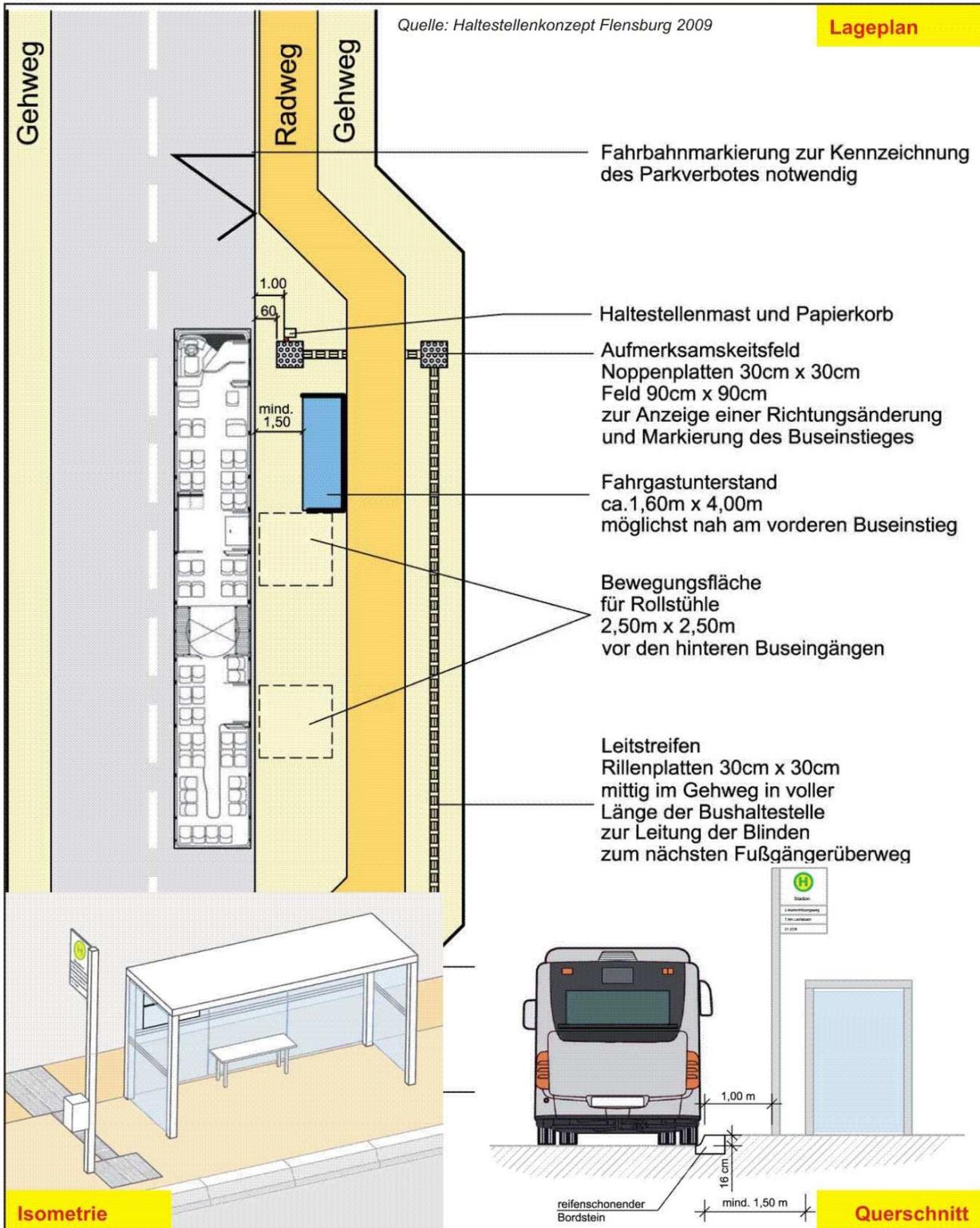


Bild 4-11: Beispiel für die barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle am Fahrbahnrand in Flensburg

4.4.4 Fahrgastinformationen

Auch die einzelnen Elemente der Fahrgastinformation sind den Anforderungen der Barrierefreiheit anzupassen. Im Vordergrund steht zunächst eine **transparente und umfassende Information** über das ÖPNV-System. Dazu gehören auch speziell auf die Kundengruppe Menschen mit Behinderungen zugeschnittene Informationen. Darüber hinaus sind folgende wesentliche Standards zu beachten:

- (1) Erhöhung der Verständlichkeit und Transparenz durch einfache Sprache und Verwendung von Bildern und standardisierten Piktogrammen.
- (2) Blinden- und sehbehindertenfreundliche Gestaltung von Fahrgastinformationen, z.B. durch ausreichend große Schrift ohne Serifen, kontrastreiche Zeichengestaltung, sparsame Verwendung von Farben und Verzicht auf glänzende Informationsträger.
- (3) Barrierefreie Gestaltung von ÖPNV-Internetseiten nach den WAI-Richtlinien (Web Accessibility Initiative).
- (4) Vorhalten einer persönlichen Beratung und einer Telefonauskunft.
- (5) Platzierung von Informationen im Haltestellenbereich in einer mittleren Sichthöhe von ca. 1,40 m, vertikale Aushänge zwischen 1,00 (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante). Anordnung der wichtigsten Informationen, d.h. die Linieninformationen und Fahrzeiten möglichst direkt in mittlerer Augenhöhe. Freihaltung eines direkten Zugangs zu den Aushängen, damit Sehbehinderte möglichst dicht herantreten und ggf. Sehhilfen nutzen können.
- (6) Barrierefreie Gestaltung der Mobilitätszentrale in der Zugänglichkeit und im Innenraum.
- (7) Langfristig: Bereitstellung besonders wichtiger Informationen an ausgewählten Haltestellen in Mehrsprachigkeit, ggf. auch in Brailleschrift und in elektronischer Form.

5 Standortbestimmung

Die Stadt Flensburg hat in den letzten Jahren gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen an einer Verbesserung der ÖPNV-Qualität unter schwierigen Rahmenbedingungen gearbeitet. Die gute Kooperation der Beteiligten hat den ÖPNV in der Stadt und Region Flensburg vorangebracht und zu einem insgesamt hohen Qualitätsniveau speziell im Stadtverkehr geführt. Dies stimmt auch für die Zukunft zuversichtlich, dass Stammkunden langfristig gebunden, aber auch neue Kunden gewonnen werden können.

5.1 Bilanz des 2. RNVP

Der zweite regionale Nahverkehrsplan mit Beschluss vom November 2003 und Teilfortschreibung vom September 2010 entstand bereits unter der Randbedingung einer schwierigen öffentlichen Haushaltslage, so dass größere Neuinvestitionen und eine deutliche Ausweitung der Zuschussleistungen von vornherein als problematisch einzustufen waren. Vor diesem Hintergrund waren Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren vor allem bemüht, das bestehende ÖPNV-Angebot zu stabilisieren sowie in verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht weiter zu optimieren.

Im Vordergrund standen dabei vor allem die **Vereinheitlichung des Taktgefüges**, sodass heute bis auf die Linien 2 und 13 tagsüber ein durchgehender 20-Minuten-Grundtakt realisiert ist sowie die Anbindung von bisher nicht durch den Stadtverkehr bedienten Neubaugebieten. Fortschritte gab es auch bei den Stadt-Umland-Verkehren mit der Einführung und Optimierung von „hochwertigen“ Regionalbuslinien mit verkürzten Fahrzeiten und überwiegend vertakteten Fahrplänen (z.B. Schnellbus Husum – Flensburg – Sønderborg).

Im Tarifbereich wurde der GreenKart-Tarif weiter ausgebaut und vereinheitlicht. Hervorzuheben ist die Einführung der übertragbaren Monatskarte „**Tummelticket**“, die bei den Fahrgästen auf sehr positive Resonanz gestoßen ist und durchaus als Vorstufe einer „Mobilitätskarte“ betrachtet werden kann. Die in den Nachbarkreisen eingeführte dritte Stufe des SH-Tarifs wurde von der Stadt Flensburg wie auch vom Kreis Schleswig-Flensburg nicht übernommen. Es bleibt hier zunächst bei dem eigenständigen GreenKart-Tarif, wobei die erste und zweite Stufe des SH-Tarifs auch in Flensburg gelten.

Schließlich gab es auch im Marketingbereich Aktivitäten, schwerpunktmäßig bei der **Fahrgastinformation**. Mit der Aufstellung von Informationsterminals an zentralen Haltestellen und der Einführung der landesweiten elektronischen Fahrplanauskunft wurde die Fahrtvorbereitung für die ÖPNV-Kunden deutlich erleichtert.

Viele weitere **Projekte und Maßnahmen** wurden in den letzten Jahren angestoßen und befinden sich aktuell in der Umsetzungsphase, zumindest aber in der Vorbereitungsphase. Hervorzuheben sind hier

- die Aktualisierung von Daten zur Mobilität mit einer 2008 durchgeführten Mobilitätsbefragung von Unternehmen in der Region Sønderjylland / Schleswig und einer 2010 durchgeführten Mobilitätsbefragung der Flensburger Bevölkerung als Bausteine für ein umfassendes ÖPNV-Datengerüst,
- die Vereinheitlichung der Fahrgastinformation (gemeinsames Fahrplanbuch VGFL+VGSF, Liniennetzpläne auf maßstäblicher Kartengrundlage für Stadt und Umland usw.),
- Einführung einer elektronischer Fahrgastinformation in Linienbussen,
- die Fortsetzung der ÖPNV-Beschleunigung insbesondere die Vorbereitung der 3. Stufe der LSA-Beeinflussung sowie
- die Erneuerung bzw. Modernisierung der Bushaltestellen nach einem einheitlichen Gestaltungsmuster auf Basis des 2009 aufgestellten Haltestellenkonzeptes.

Weiter auf der Agenda als potenzielles Projekt für den 3. RNVP steht eine umfassende Überprüfung des Liniennetzes unter Berücksichtigung aktueller Nachfragedaten. Bestandteil dieser „Liniennetzoptimierung“ sind auch die weitergehende Integration von Stadt- und Regionalverkehren, eine verbesserte Anbindung des Bahnhofs und Überlegungen für ein eigenständiges Netz im Abendverkehr.

Kategorie	Projekt / Maßnahme	Status	Bemerkungen
Netz und Angebot	Abbau Erschließungsdefizit Tarup "Struve Lücke"	✓	über Hst. Rüllschauer Weg
	Linienverbindung Engelsby - Fruerlundholz	○	
	Anbindung Neubaugebiet Sünderup (Dorfkoppel)	✓	über Verlängerung Linie 5
	Liniennetzoptimierung mit Umsteigeminimierung	○	
	Aufbau Datengrüst ÖPNV-Nachfrage		Verkehrsmodell und Mobilitäts-erhebung liegen vor
	Einführung einheitlicher 20'-Min.-Grundtakt	✓	bis auf Linien 2 und 13 erfüllt
	Eigenes Netz für Spät- und Wochenendverkehr		Nachtbus besteht, Prüfung 3.RNVP
	Einführung bedarfsgesteuerter Angebote (AST)	○	Probetrieb hat stattgefunden
	Einführung Saison- und Sonderverkehre (z.B. Bäderbus)	○	
	Ausbau grenzüberschreitender Verkehr ("Schnellbusse")	✓	u.a. Husum - FL - Sønderborg
Vernetzung	Verbesserte Anbindung des Bahnhofs	○	SPNV-Taktharmonisierung ab 2013
	Aufgabenteilung Stadt- und Regionalverkehr	○	
Bedienung	Durchführen einer Fahrzeit- und Störungsanalyse		
	Einführung LSA-Beeinflussung durch Linienbusse		3. Stufe wird vorbereitet
	Ausbau von Busspuren		
	Optimierung des Fahrkarten-Vertriebssystems		
Haltestellen	Vereinheitlichung der Hst.-Ausstattung und -Gestaltung		Umbauprogramm läuft
	Aufbau eines einheitlichen Haltestellen-Management		
Tarif	Weitere Vereinheitlichung der GreenKart-Tarife	✓	
	Erweiterung des Fahrkartensortiments	✓	v.a. übertragbares "Tummelticket"
Marketing	Ausbau Informationssäulen an Zentralhaltestellen	✓	nur ausgewählte Standorte
	Vereinheitlichung der Fahrgastinformation		Fpl.-Buch, Liniennetzplan
	Unternehmens-übergreifende elektronische Fpl.-Auskunft	✓	abrufbar über www.nah.sh
	bis 2011 umgesetzt	✓	
	in Umsetzung / in Vorbereitung / teilweise umgesetzt		
	zurückgestellt / ggf. Umsetzung 3. RNVP	○	

Bild 5-1: Übersicht des Umsetzungsstandes des 2. RNVP bis 2011

5.2 ÖPNV-Marktposition

Die Datenlage zum Flensburger ÖPNV hat sich seit dem letzten RNVP deutlich verbessert. Hervorzuheben ist hier vor allem die 2010 durchgeführte Mobilitätsbefragung, die ein aktuelles und differenziertes Bild zum Verkehrsverhalten der Flensburger Bevölkerung liefert. Die Verkehrsunternehmen führen zudem regelmäßige **Verkehrszählungen** auf den Buslinien durch, zum Einen systematische Einsteigerzählungen über das System Planfahrt 3.0 (seit September 2010), zum Anderen im Rahmen der Erstattungsnachweise für die Schwerbehindertenbeförderung. Da es derzeit aber keine umfassende Erhebung der ÖPNV-Nachfrage und des ÖPNV-Nutzungsverhaltens für verkehrsplanerische Zwecke gibt, lassen sich derzeit nur selektierte Fragestellungen beantworten. Als weitere **Datenquellen** zur Einschätzung der ÖPNV-Marktposition stehen Fahrgasterhebungen der Bahnunternehmen und der LVS im SPNV sowie eine von der LVS regelmäßig beauftragte landesweite Marktforschung zur Nachfrage- und Kundenstruktur (aktuell: omniphon 2011) zur Verfügung,

Für die Bewertung und Weiterentwicklung des Flensburger ÖPNV-Systems sind folgende **wichtige Erkenntnisse zur ÖPNV-Marktposition** und zur ÖPNV-Nachfrage festzuhalten:

- (1) In der **Verkehrsmittelwahl** zeigt sich, dass der ÖPNV trotz aller Bemühungen zur Verbesserung der Angebotsqualität bisher noch keine signifikanten Verlagerungen vom Kfz-Verkehr erreichen konnte und bei einem Anteil von rund 11% verharrt. Der PKW dominiert bei der Verkehrsmittelwahl unverändert. Wenngleich hier zunächst auch noch keine Trendumkehr zu erwarten ist, sind die Chancen für den ÖPNV, zusätzliche Marktanteile zu gewinnen, vor dem Hintergrund anhaltend hoher Kraftstoffkosten und der Klimaschutzdebatte derzeit als hoch einzustufen.
- (2) Im **landesweiten Vergleich** weist der ÖPNV in der Stadt Flensburg allerdings eine deutlich über dem Landesdurchschnitt in Schleswig-Holstein liegende **Akzeptanz** auf. Zusammen mit den Oberzentren Kiel und Lübeck liegt Flensburg hier an der Spitze, deutlich vor Neumünster und vor allem erheblich über den benachbarten Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg (aktuell unter 5% ÖPNV-Anteil).
- (3) **Regionalräumlich** betrachtet hat der ÖPNV die stärkste Marktposition im engeren Verflechtungsraum bzw. im Nahbereich der Stadt Flensburg und hier vor allem auf Verkehrsbeziehungen ins Flensburger Stadtzentrum, wo die vergleichsweise hohe ÖPNV-Angebotsqualität in Verbindung mit Kfz-Restriktionen im Flensburger Stadtzentrum (z.B. durch Parkraumbewirtschaftung) den ÖPNV offenbar stützt.
- (4) Nur rund 1/3 der Flensburger Bevölkerung können zu den **regelmäßigen Nutzern des Busverkehrs** (mindestens 1mal pro Woche) gerechnet werden. Immerhin fast 40% meiden aber den Busverkehr grundsätzlich. Bei den Stammkunden liegt Flensburg etwa auf dem Niveau der Hansestadt Lübeck.
- (5) Auch aus dem Marktsegment der „wahlfreien Verkehrsteilnehmer“, die ständig über einen Pkw verfügen können, kann der ÖPNV Kunden akquirieren. Im Stadtdurchschnitt liegt der ÖPNV-Anteil hier bei 20%. Eine besonders starke Marktposition hat der ÖPNV im Stadtteil Südstadt, aber auch in der Nordstadt, eine besonders schlechte im Stadtteil Fruerlund (vgl. Bild 5-2, S.83).

- (6) Eher schlecht aufgestellt ist der ÖPNV im **Marktsegment des Berufsverkehrs**. Wie eine Marktforschung zur Mobilität von Beschäftigten in der Region Sønderjylland-Schleswig (urbanus 2009) zeigt, spielt der ÖPNV nur eine untergeordnete Rolle im Berufsverkehr, wobei die Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte durchaus ein Potenzial für den ÖPNV darstellen (vgl. Bild 5-3, S.84). Im Berufsverkehr schöpft selbst das Fahrrad ein größeres Marktpotenzial aus und kommt für Fahrten innerhalb Flensburgs sogar auf 23% Anteil bei der Verkehrsmittelwahl. Allerdings steht der Stadtverkehr hier immer noch deutlich besser dar, als der Regionalverkehr, der im Berufsverkehr kaum genutzt wird. Dennoch wird im Berufsverkehr ein wichtiges ÖPNV-Kundenpotenzial gesehen.
- (7) In der **räumlichen Betrachtung** punktet der Stadtverkehr vor allem bei Fahrtbeziehungen ins Flensburger Stadtzentrum, wo er auch im Bezug auf die Fahrzeit und Verbindungsqualität seine Stärken ausspielen kann (vgl. dazu auch Kapitel 5.3.3). Nur gering ist die ÖPNV-Akzeptanz bei Fahrten zwischen den Stadtteilen (ohne Altstadt) und auch bei den Binnenverkehr innerhalb der Stadtteile.
- (8) Die **Gründe für die Meidung des ÖPNV** sind vielfältig, im Berufsverkehr dominieren aber neben der Konkurrenz zum Auto und zum Fahrrad vor allem Defizite im Angebot (vgl. Bild 5-4, S.85). Im Vordergrund stehen hier die fehlende oder ungünstige Anbindung der Arbeitsstätten (besonders ausgeprägt im Regionalverkehr mit seinen ausgedünnten Fahrplänen außerhalb des Schülerverkehrs), zu lange Fahrzeiten und eine unzureichende Flexibilität des ÖPNV. Vor allem mit attraktiven Direktverbindungen in Verbindung mit kurzen Fahrzeiten müsste der ÖPNV zusätzliche Kundenpotenziale erschließen können.
- (9) In der **Zufriedenheit der Kunden** ergibt sich für den Flensburger Stadtverkehr ein sehr positives Bild. Mit einer Gesamtnote von 2,4 liegt er an der Spitze im Landesvergleich und sogar noch besser als die Stadtverkehre in Kiel und Lübeck (vgl. Bild 5-5, S.86). Die Zufriedenheit hat sich in den letzten Jahren auf einem hohen Niveau stabilisiert. Die besten Noten erhalten die Dichte des Haltestellennetzes und damit die Erschließungsqualität. Ebenfalls gute Noten gibt es bei den Kunden für die Aspekte Sicherheit, Pünktlichkeit und Sauberkeit der Busse.

Fazit

Der Stadtverkehr Flensburg verfügt in der Bevölkerung und bei seinen Kunden insgesamt über ein gutes Image. Bei der ÖPNV-Akzeptanz steht Flensburg im Landesvergleich mit an der Spitze und kann sich sogar mit den größten ÖPNV-Systemen in Kiel und Lübeck messen. Dennoch ist es ihm bisher nicht gelungen, maßgebliche Anteile an wahlfreien Verkehrsteilnehmern zu gewinnen und damit spürbare Anteile des Kfz-Verkehrs zu verlagern. Dies gilt im Übrigen aber auch für alle anderen Stadtverkehre in Schleswig-Holstein. Die Marktposition des Flensburger Stadtverkehrs wird insbesondere im Berufsverkehr als ausbaufähig angesehen, wobei hier auch Ergänzungen in der Angebotsqualität erforderlich sind (Stichwort „schnelle Direktverbindungen“). Die Ausschöpfung der Marktpotenziale dürfte allerdings nur im Kontext der Entwicklung einer Gesamtverkehrsstrategie gelingen, die auch eine Stärkung der „Partnerschaft“ ÖPNV – Fahrrad und steuernde Eingriffe in den Kfz-Verkehr enthält. Insofern kommt den Projekten „Liniennetzoptimierung“ und „Gesamtverkehrskonzept“ eine wichtige Rolle zu (vgl. dazu auch Kapitel 6).

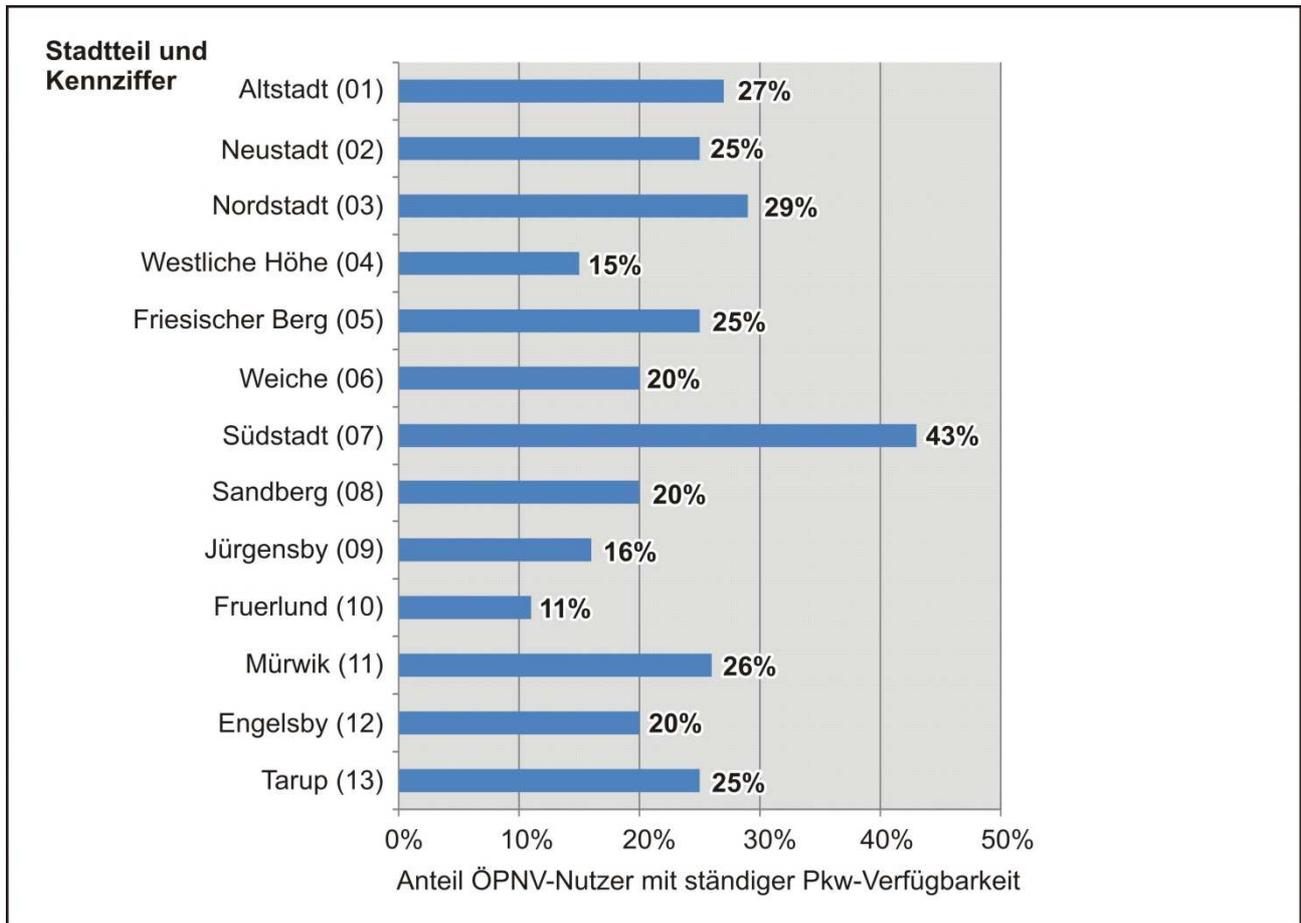


Bild 5-2: Stadtteilbezogene ÖPNV-Anteile im Marktsegment der wahlfreien Verkehrsteilnehmer

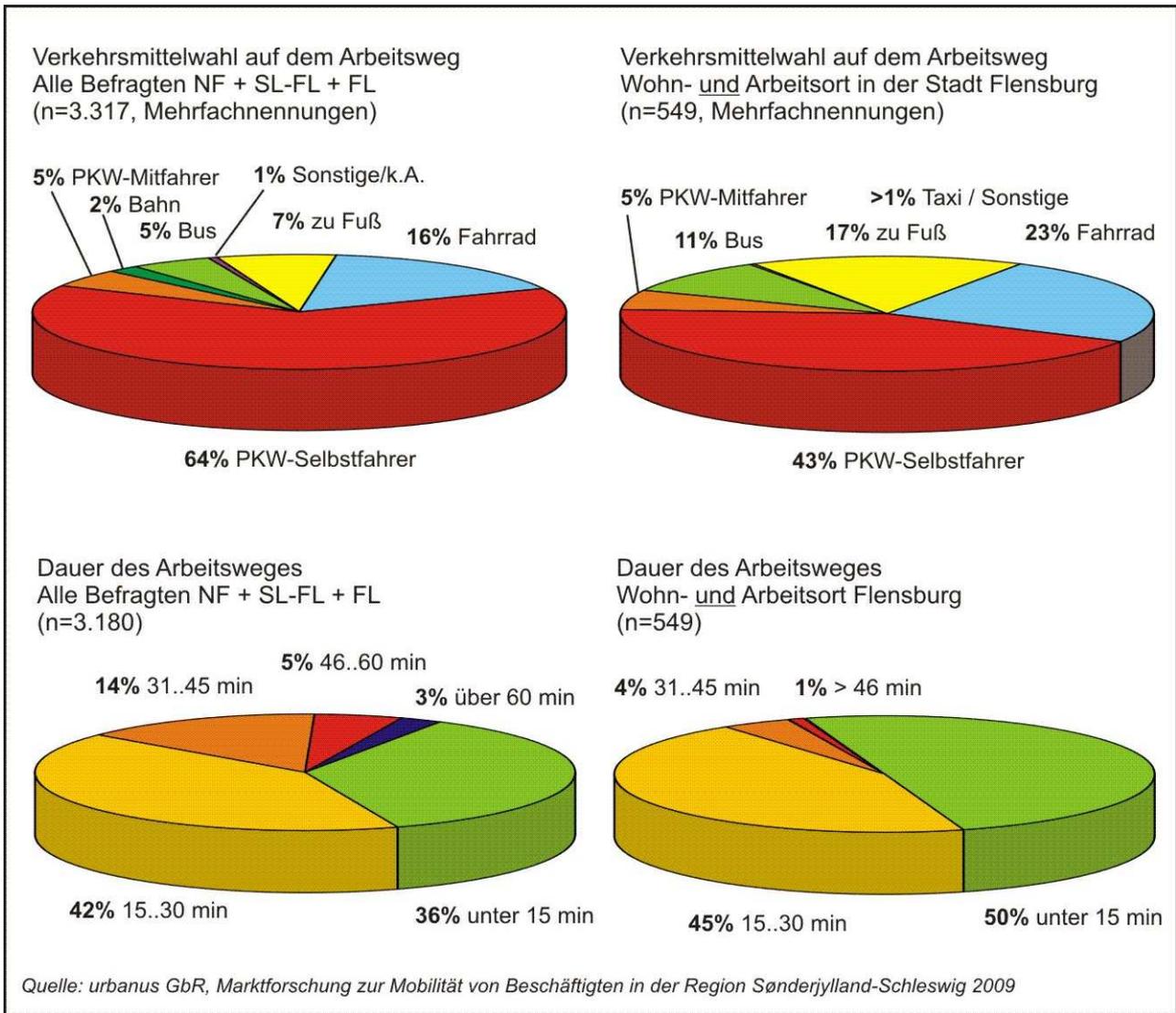


Bild 5-3: ÖPNV-Stellung im Berufsverkehr

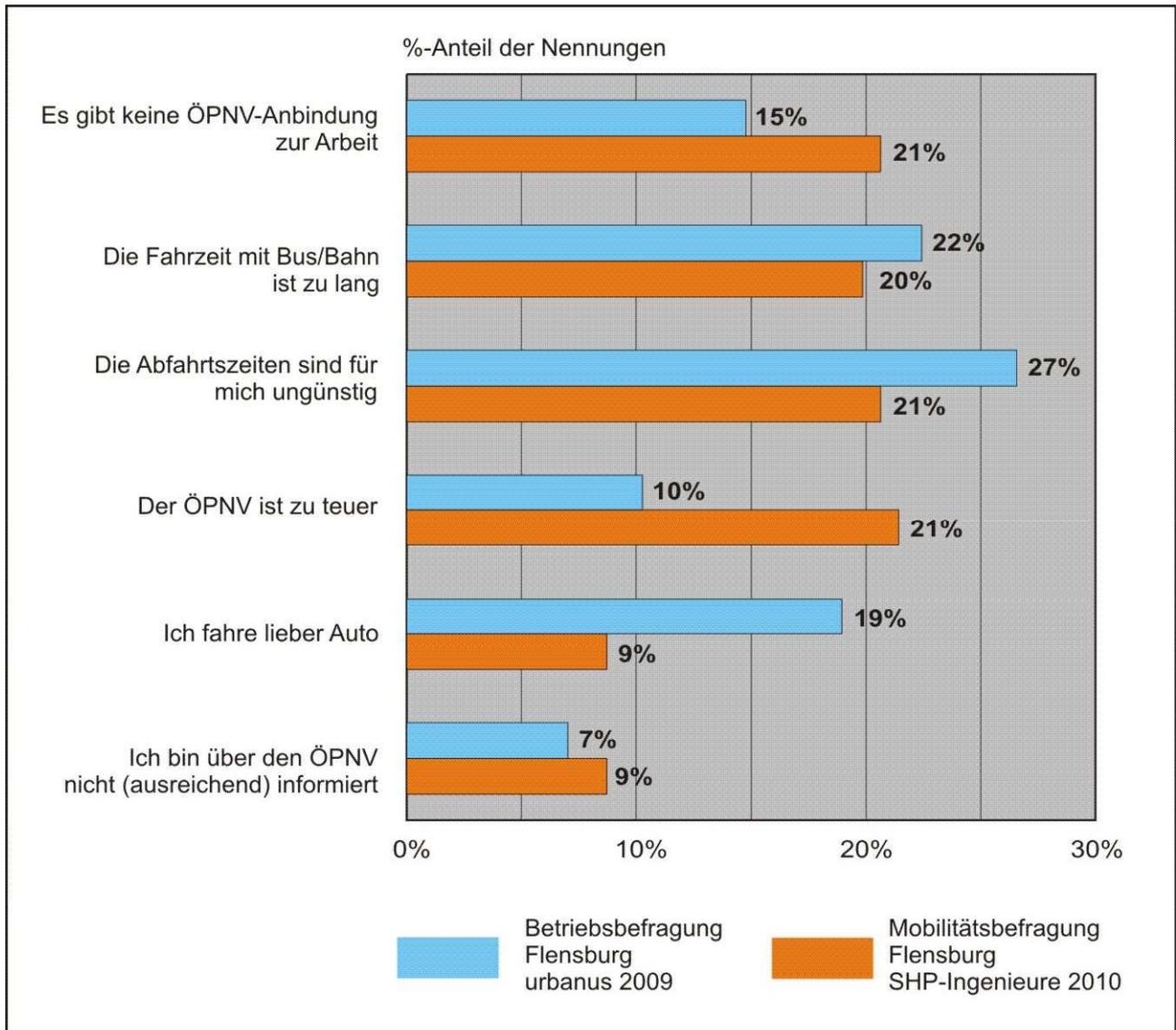


Bild 5-4: Zugangshemmnisse zum ÖPNV

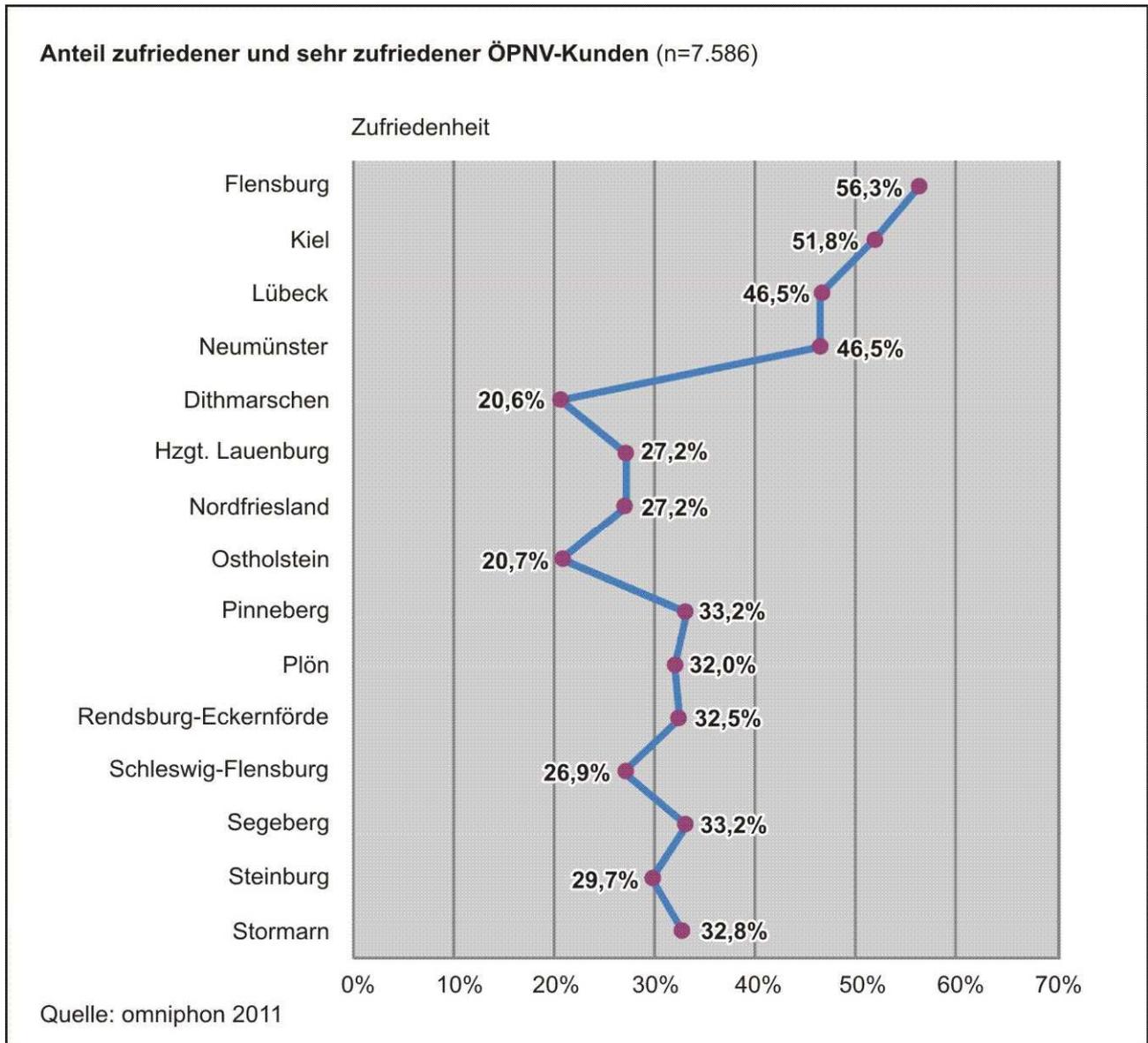


Bild 5-5: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot

5.3 Bestandsaufnahme und Bewertung des Flensburger ÖPNV-Systems

5.3.1 Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen

Der ÖPNV in der Stadt Flensburg wird von **3 ÖPNV-Produkten** bestimmt (Reihenfolge entspricht in etwa der verkehrlichen Bedeutung für den städtischen ÖPNV):

- Dem Stadtverkehr,
- dem Regionalbusverkehr und
- dem SPNV.

In der Stadt Flensburg sind insgesamt **7 Verkehrsunternehmen** tätig, von denen 6 ausschließlich Linienbusverkehr betreiben. Der größte Anteil der Betriebsleistung im Stadtgebiet wird von den beiden Unternehmen Aktiv Bus Flensburg und AFAG erbracht, die derzeit fast ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes verkehren (Ausnahme Linie 1 nach Krusau/DK). Die Förde Bus GmbH betreibt nur die Linie Flensburg – Glücksburg / Holnis (Linie 21), die aus historischen Gründen oft dem Stadtverkehr zugeordnet wird (ehemalige Straßenbahnlinie). Aufgrund des hauptsächlich regionalen Bezuges und der bestehenden Nachfrageverflechtungen wird die Linie 21 aber künftig dem Kreis Schleswig-Flensburg als Regionalverkehr zugeordnet (siehe dortiger 3. RNVP).

Verkehrszweig	Betriebssitz	Name des Verkehrsunternehmens
SPNV	Kiel	DB Regio AG (Region Nord)
Stadtverkehr	Flensburg	Aktiv Bus Flensburg GmbH
Stadtverkehr	Flensburg	AFAG Allgemeine Flensburger Autobusgesellschaft mbH & Co. KG
Stadt- / Regionalverkehr	Flensburg	Autokraft GmbH Betriebsstätte Flensburg
Regionalverkehr	Flensburg	Förde Bus GmbH & Co KG
Regionalverkehr	Flensburg	Omnibusbetrieb Gorzelniaski GmbH
Regionalverkehr	Handewitt	Omnibusbetrieb Hansen-Borg GmbH & Co. KG

Bild 5-6: Übersicht in Flensburg tätiger Verkehrsunternehmen (Stand 2012)

Bei den **Konzessionen** im Stadtverkehr laufen die Linien 1 bis 7 über Aktiv Bus Flensburg, die Linien 10 bis 15 über die AFAG und die Linie 13 über eine Kooperation von AFAG und Autokraft. Die Konzessionslaufzeit aller Stadtverkehrslinien ist auf den 31.05.2015 harmonisiert.

5.3.2 Erschließung des Stadtgebietes

Abdeckung des Stadtgebietes durch das Bushaltestellennetz

Die von den ÖPNV-Kunden als sehr positiv eingestufte Erschließungsqualität entspricht auch den objektiven Gegebenheiten. Bei Ansatz des definierten Qualitätsstandards mit einem 300m-Einzugsbereich der Haltestellen wird fast das komplette städtische Siedlungsgebiet abgedeckt (vgl. Bild 5-7, S.90). Über die Woche, wenn alle Linien in Betrieb sind, ergeben sich sehr kurze Zugangswege zum ÖPNV-System.

Erschließungsdefizite auf Basis dieser Standards bestehen vor allem am Stadtrand und hier speziell bei den Neubaugebieten der letzten Jahre, wobei die ÖPNV-Potenziale eher gering sind und keinen nennenswerten Einfluss auf die ÖPNV-Marktposition haben. Zu nennen sind folgende Defizitbereiche (vgl. Nummerierung in Bild 5-7, S.90):

- (1) Nordstadt, Querstraße:
Kleine Fläche, aber mit verdichteter Bebauung. Erschließung mit Verlängerung einer Linie von der Haltestelle Am Lachsbach möglich.
- (2) Nordstadt, Batteriestraße:
Überwiegend Gewerbeflächen (Schiffbaugesellschaft, Stadtwerke) mit eher geringem ÖPNV-Potenzial. Derzeit 3 Fahrten am Morgen über die Haltestelle „Werft“ (Linie 7). Erweiterung der Anbindung als Zusatzangebot oder durch Linienverlagerung zu Lasten der Apenrader Straße. Eventuell Ausrichtung der Bedienung auf die Arbeitszeiten der ansässigen Betriebe.
- (3) Westl. Höhe, Heinrich-Voß-Str.:
Kleine Fläche mit geringer Bebauungsdichte und schlechter Befahrbarkeit durch Linienbusse. Möglichkeit der Linienverschwenkung oder Anbindung über B+R überprüfen (derzeit Linie 2).
- (4) Weiche, Geestbogen:
Randlage der Neubaugebietes Gartenstadt mit eingeschränkter Befahrbarkeit für Linienbusse. Angesichts des geringen ÖPNV-Potenzials tolerierbar. Möglichkeit der Anbindung über B+R prüfen.
- (5) Weiche, Graf-Zeppelinstraße / Am Sophienhof:
Gering verdichtete Wohn- und Gewerbeflächen, die kein zusätzliches Angebot rechtfertigen. Möglichkeit der Anbindung über B+R und zusätzliche Haltestelle in der Husumer Straße prüfen.
- (6) Südstadt, Liebigstraße:
Gewerbe- und Kleingartenflächen. Anbindung Gewerbe im Rahmen eines verbesserten Angebotes im Berufsverkehr und ggf. über das betriebliche Mobilitätsmanagement prüfen.
- (7) Sünderup, Neubaugebiet Hochfeld:
EFH-Neubaugebiet mit abgestuftem ÖPNV-Potenzial. Aufgrund der Flächenausdehnung ÖPNV-Anbindung anstreben, eventuell durch Linienverlängerung vom Campus (aktuell Linie 4).
- (8) Tarup, Rüllschauer Weg:
Wohngebiet mit geringem ÖPNV-Potenzial. Angemessene Bedienung erfolgt durch den Regionalverkehr (Linie 1604).

- (9) Tarup, Kreuzkoppel:
Kleine Fläche mit geringem ÖPNV-Potenzial, die kein zusätzliches Angebot im Linienverkehr rechtfertigt. Anbindung erfolgt derzeit über die Haltestelle „Sünderup, Ringstr.“, die auch mit B+R-Stellplätzen ausgestattet ist, wobei ggf. die Fuß- und Radwegeanbindung zu verbessern wäre.
- (10) Engelsby, Vogelsanger Straße:
Kleines Neubaugebiet mit geringem ÖPNV-Potenzial, das kein zusätzliches Angebot oder eine Linienverschwenkung rechtfertigt. Anbindung über B+R prüfen.
- (11) Engelsby, Anna-Hansen-Str. und Kauslundlücke:
EFH-Neubaugebiete mit angrenzenden Gewerbeflächen im Bereich Nordstraße. Anbindung derzeit nur über Regionalverkehr mit einer Haltestelle in der Nordstraße (v.a. Linie 1605 im Stundentakt). Integration in den Stadtverkehr mit Anbindung zu Famila und/oder Twedter Plack prüfen, ggf. auch durch B+R und/oder alternative Bedienungsformen / Quartiersbus.
- (12) Fruerlund, Ostlandstraße:
Kleine Fläche mit mittlerer Baudichte, die aber kein Zusatzangebot rechtfertigt. Linienverschwenkung zu Lasten Mürwiker Straße und Anbindung über B+R prüfen.
- (13) Mürwik, Twedter Mark und Schöne Aussicht:
Kleine Fläche in Randlage mit geringem ÖPNV-Potenzial, die kein zusätzliches Linienbusangebot rechtfertigt. Alternative Anbindungen über B+R und/oder alternative Bedienungsformen / Quartiersbus prüfen.

Bewertung der Erschließungsqualität

Mit der Abdeckung des Siedlungsgebietes durch 300m-Metern Einzugsbereiche der bestehenden Bushaltestellen ist das Flensburger Siedlungsgebiet gut bis sehr gut erschlossen. Diese hohe Erschließungsqualität sollte erhalten und auch bei Siedlungserweiterungen konsequent und zügig umgesetzt werden.

Der Handlungsbedarf bei der Erschließungsqualität wird insgesamt als untergeordnet eingestuft. Bei den wenigen Erschließungsdefiziten (s.o.) mit zumeist geringem Verkehrsaufkommen ist zu prüfen, ob eine Linienbusanbindung notwendig und machbar ist oder ob flexible Bedienungsformen, Zubringerverkehre oder eine Anbindung im Regionalverkehr eine vertretbare Alternativlösung bieten. Vorrangig zu prüfen sind im Stadtgebiet die Anbindungen

- des Neubaugebietes Hochfeld (7),
- der Wohnsiedlung Am Lachsbach (1),
- der Neubauf Flächen Wasserloos / Kauslund (Wohnen und Gewerbe) (11),
- des Gewerbegebietes Sophienhof (5) und
- der Wohnsiedlung Am Falkenberg an Sonntagen (Mo-Fr, derzeit Linie 10).

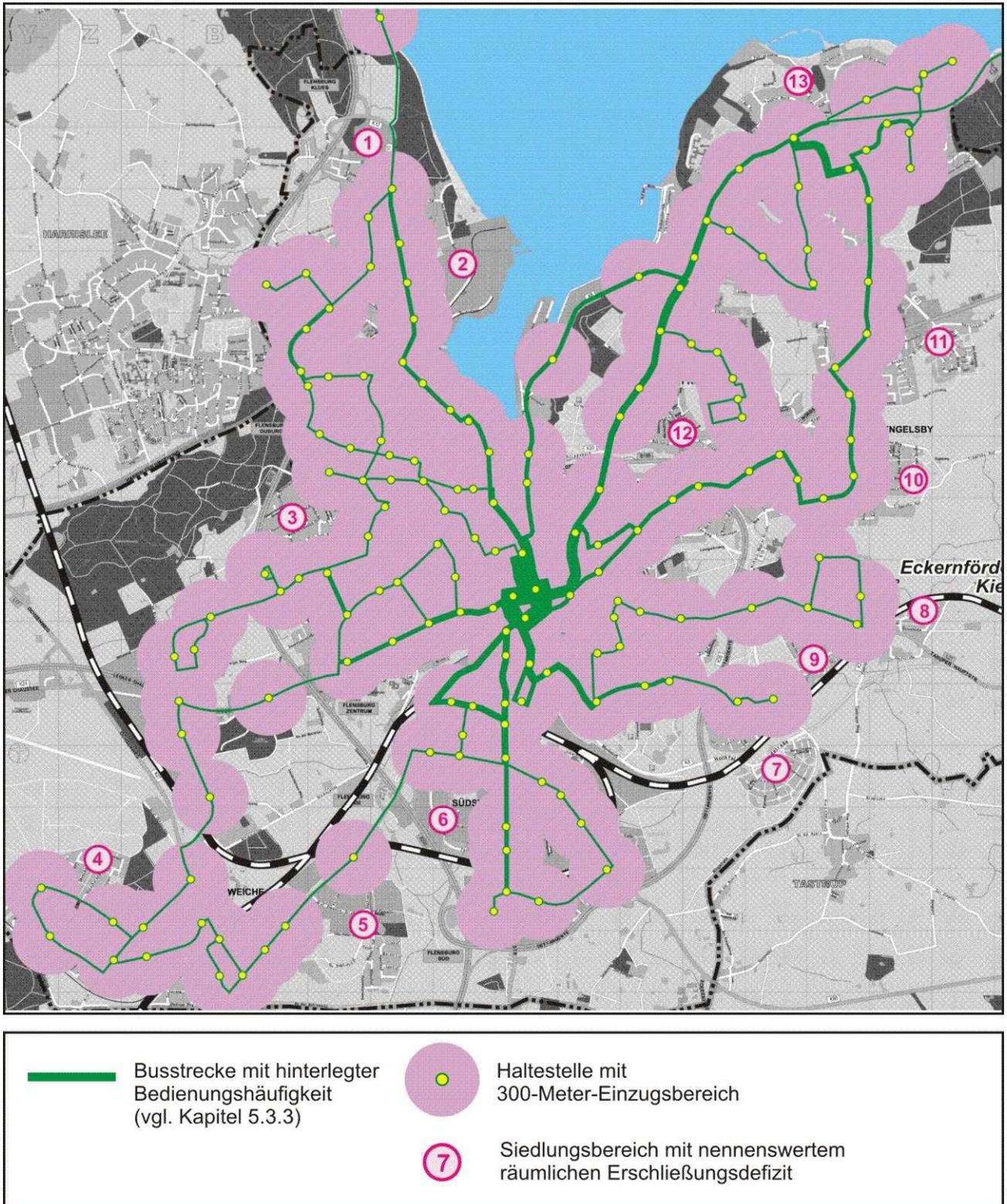


Bild 5-7: ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes in der Woche (Mo – Fr)

5.3.3 Liniennetz und Verkehrsangebot

Liniennetz und Verkehrsangebot im Flensburger Stadtverkehr

Der Flensburger Stadtverkehr umfasst insgesamt 12 Buslinien, von denen nur die Linie 1 nach Wassersleben (Kreis Schleswig-Flensburg) und Krusau (Dänemark) die Stadtgrenze überschreitet. Eine Übersicht der Linienverläufe ist dem Liniennetzplan in Bild 5-8 (S.92), Kenngrößen zu den einzelnen Buslinien Bild 5-9 (S.93), zu entnehmen.

Das **Liniennetz** ist von seiner Struktur her hauptsächlich radial auf das Stadtzentrum mit dem ZOB als Hauptbezugspunkt ausgerichtet. 6 Linien enden als Halbmesserlinien am ZOB, die anderen 6 Linien werden als Durchmesserlinien betrieben. Die Linien 10 und 11 bedienen als einzige Linien nicht den ZOB, so dass von zwei verdichteten Wohngebieten der ZOB nicht direkt erreichbar ist (vgl. auch folgender Abschnitt „Ziel-Erreichbarkeit und Fahrzeiten“). Die Halbmesserlinien bieten zwar betriebliche Vorteile, in dem u.a. ein besserer Abgleich mit der Nachfrage möglich ist, andererseits benötigen diese Linien Überliegerplätze am kapazitätstechnisch ohnehin „ausgereizten“ ZOB und erhöhen die Umsteigenotwendigkeit im Liniennetz. Auch die starre Ausrichtung des Stadtverkehrs auf das Stadtgebiet erschwert die Erschließung neuer Kundenpotenziale, insbesondere da einige regionale Siedlungsbereiche bereits bis an die Stadtgrenze „herangewachsen“ sind.

Die **Linienwege** sind über alle Wochentage nahezu identisch, allerdings gibt es in den verkehrlichen Randzeiten (Schwachverkehrszeiten) zum Teil Linienverkürzungen, vereinzelt werden auch Abschnitte einer anderen Linie übernommen (z.B. Linie 1 ersetzt abends Linie 4 zum Campus). Die Linien 11 und 12 sind in Weiche verkehrlich und betrieblich miteinander verknüpft, um den gesamten Stadtteil effektiv zu erschließen.

In den Nächten von Freitag auf Sonnabend und von Sonnabend auf Sonntag wird für die Stadt Flensburg außerdem ein **Nachtverkehr** mit zwei Buslinien angeboten, der etwa zwischen 1 Uhr und 3 Uhr nachts verkehrt. Beide Linien werden als Ringlinien mit Anfangs- und Endpunkt am ZOB betrieben, wobei Linie N1 im Stundentakt das südwestliche Stadtgebiet bedient, Linie N2 im Halbstundentakt das nördliche Stadtgebiet beiderseits der Förde.

Die **Betriebszeiten** des Stadtverkehrs liegen ohne die Nachtbusse zwischen etwa 5 Uhr und 24 Uhr, wobei die Hälfte der Linien bereits zwischen 18 Uhr und 20 Uhr den Betrieb einstellt. Der **Fahrplan** ist mit Ausnahme der Linie 2 und 13 in den Haupt- und Normalverkehrszeiten auf einen **20-Minuten-Grundtakt**, in den Schwachverkehrszeiten auf einen 60-Minuten-Grundtakt ausgerichtet. Bei entsprechender Nachfrage werden die Fahrtenangebote bedarfsorientiert verdichtet oder durch einzelne Verstärkerfahrten ergänzt. Durch die **Überlagerung von Linien** entstehen auf vielen Busstrecken **10-Minuten-Takte**, um das Stadtzentrum herum sogar noch dichtere Fahrtenfolgen (vgl. Bild 5-10, S.94). Auf der Linie 13 gibt es durch die Überlagerung von Stadt- und Regionalverkehren auch innerhalb der Verkehrszeiten zum Teil wechselnde Taktfolgen und zusätzliche Fahrtenverdichtungen in der jeweiligen Verkehrsrichtung.

Mit mehr als 4.000 Fahrgästen liegen die Durchmesserlinien 3, 7 und 11 an der Spitze der **Nachfrage**, bei den Linien 3 und 11 sicherlich auch bedingt durch die durchgehende Bedienung in allen Verkehrszeiten. Mit unter 1.000 Fahrgästen im unteren Nachfragebereich liegen die Linien 13, 14 und 15, wobei bei der Linie 13 noch die Nachfrage des Regionalverkehrs (Linien 1601 bis 1604) hinzuzurechnen wäre.

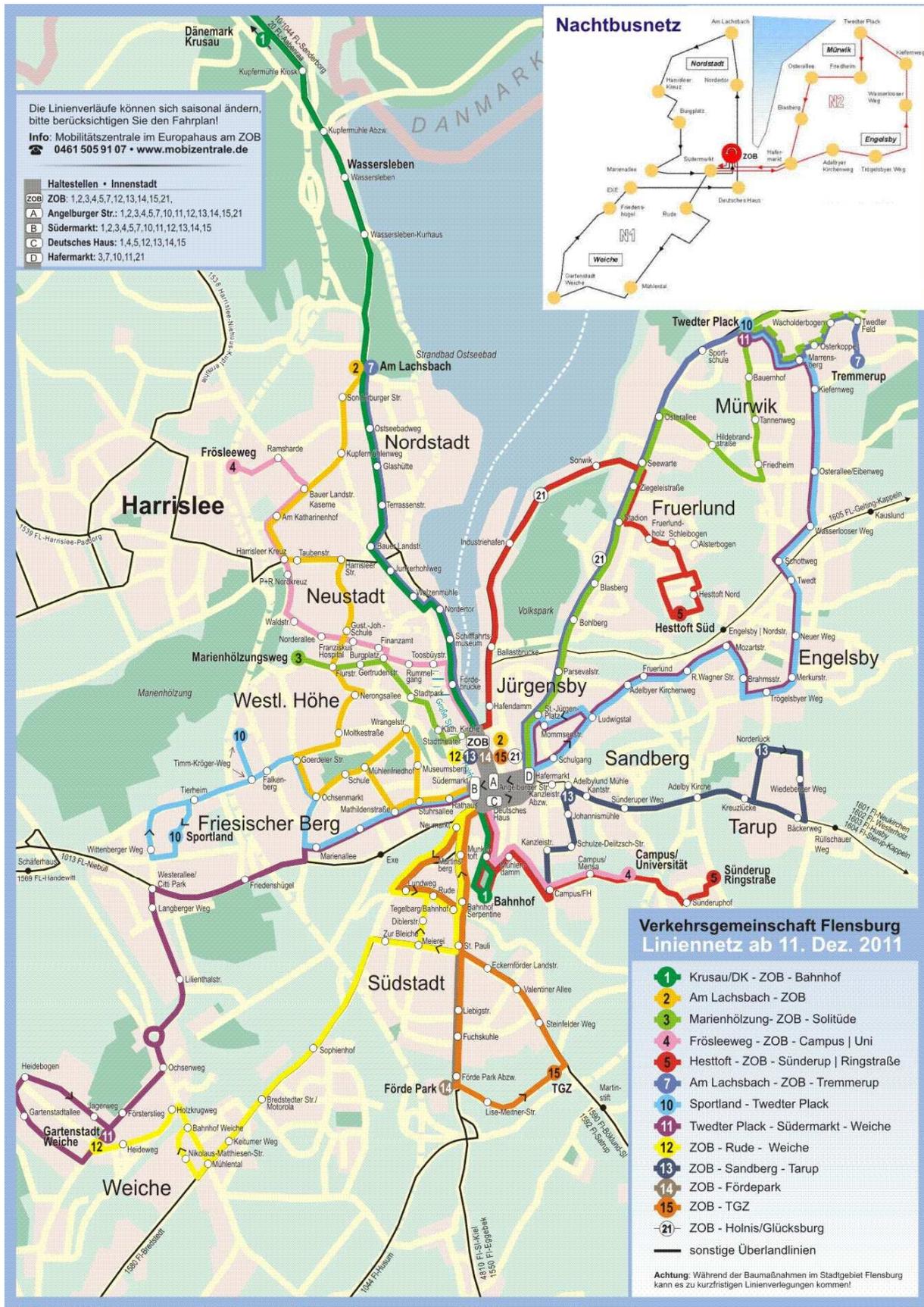


Bild 5-8: Liniennetzplan der Stadt Flensburg (Stand Fahrplan 2011/2012)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Unternehmen	Konzessionslaufzeit	Fahrzeug-einsatz	Anzahl Fahrgäste pro Tag (Mo-Fr)	Betriebsleistung [km / Jahr]	Betriebsbeginn (Mo-Fr)	Betriebsabschluss (Mo-Fr)
1	Krusau/DK - Am Lachsbach - ZOB - Bahnhof	Aktiv Bus	31.05.2015	NF	1.000-4.000	> 250.000	05:17	00:14
2	Am Lachsbach - Ochsenmarkt - ZOB	Aktiv Bus	31.05.2015	NF	1.000-4.000	bis 250.000	05:30	23:38
3	Marienhölungsweg - ZOB - Tw edter Plack - Solitude	Aktiv Bus	31.05.2015	NF	> 4000	> 250.000	05:50	23:25
4	Frösleeweg - Burgplatz - ZOB - Campus/Uni	Aktiv Bus	31.05.2015	NF	1.000-4.000	bis 250.000	05:33	20:02
5	Hesttoft - ZOB - Bahnhof - Campus/Uni - Sünderup	Aktiv Bus	31.05.2015	NF	1.000-4.000	bis 250.000	05:40	20:00
7	Am Lachsbach - ZOB - Tw edter Plack - Tremmerup	Aktiv Bus	31.05.2015	NF	> 4000	> 250.000	05:02	23:54
10	Tw edter Plack - Südermarkt - Wittenberger Weg	AFAG	31.05.2015	NF	1.000-4.000	bis 250.000	06:27	19:19
11	Tw edter Plack - Südermarkt - Gartenstadt Weiche	AFAG	31.05.2015	NF	> 4000	> 250.000	05:11	00:14
12	ZOB - Rude - Gartenstadt Weiche	AFAG	31.05.2015	NF	1.000-4.000	bis 250.000	05:15	23:07
13	ZOB - Sandberg - Tarup	Autokraft	31.05.2015	NF	< 1000	< 50.000	06:00	20:51
14	ZOB - Rude - Förde Park - ZOB	AFAG	31.05.2015	NF	< 1000	< 50.000	09:16	20:36
15	ZOB - Rude - Förde Park - TGZ - ZOB	AFAG	31.05.2015	NF	< 1000	< 50.000	06:20	18:23
N1	ZOB - Gartenstadt Weiche - Westerallee - ZOB	Aktiv Bus	31.05.2015	NF	k.A.	k.A.	01:00	03:30
N2	ZOB - Tw edter Plack - Stadion - ZOB	Aktiv Bus	31.05.2015	NF	k.A.	k.A.	01:00	03:29

Linien-Nr.	Linienverlauf	Durchschnittliches Fahrtenangebot (Fahrplankontakt)									
		Mo - Fr					Sa		So		
		HVZ1 6-9h	NVZ 9-12h	HVZ2 12-15h	HVZ3 15-20h	SVZ 20-24h	NVZ 7..18h	SVZ 18-24h	NVZ 7..18h	SVZ 18-24h	
1	Krusau/DK - Am Lachsbach - ZOB - Bahnhof	20"	20"	20"	20"	60"	20"	60"	30"	60"	
2	Am Lachsbach - Ochsenmarkt - ZOB	30"	30"	30"	30"	60"	30"	60"	60"	60"	
3	Marienhölungsweg - ZOB - Tw edter Plack - Solitude	20"	20"	20"	20"	60"	20"	60"	30"	60"	
4	Frösleeweg - Burgplatz - ZOB - Campus/Uni	20"	20"	20"	20"	-	30"	-	-	-	
5	Hesttoft - ZOB - Bahnhof - Campus/Uni - Sünderup	20"	20"	20"	20"	-	20"	-	60"	-	
7	Am Lachsbach - ZOB - Tw edter Plack - Tremmerup	20"	20"	20"	20"	60"	20"	60"	-	60"	
10	Tw edter Plack - Südermarkt - Wittenberger Weg	20"	20"	20"	20"	-	20"	-	-	-	
11	Tw edter Plack - Südermarkt - Gartenstadt Weiche	20"	20"	20"	20"	30"	20"	60"	30"	60"	
12	ZOB - Rude - Gartenstadt Weiche	20"	20"	20"	20"	60"	20"	60"	60"	-	
13	ZOB - Sandberg - Tarup	20"	30"	20"	30"	-	30"	-	60"	-	
14	ZOB - Rude - Förde Park - ZOB	20"	20"	20"	20"	-	20"	-	-	-	
15	ZOB - Rude - Förde Park - TGZ - ZOB	20"	20"	20"	20"	-	20"	-	-	-	
N1	ZOB - Gartenstadt Weiche - Westerallee - ZOB	-	-	-	-	-	-	60"	-	60"	
N2	ZOB - Tw edter Plack - Stadion - ZOB	-	-	-	-	-	-	30"	-	30"	

Bild 5-9: Buslinien und zugeordnete Kenngrößen (Fahrplan 2011/2012, ohne Nachtbuslinien)

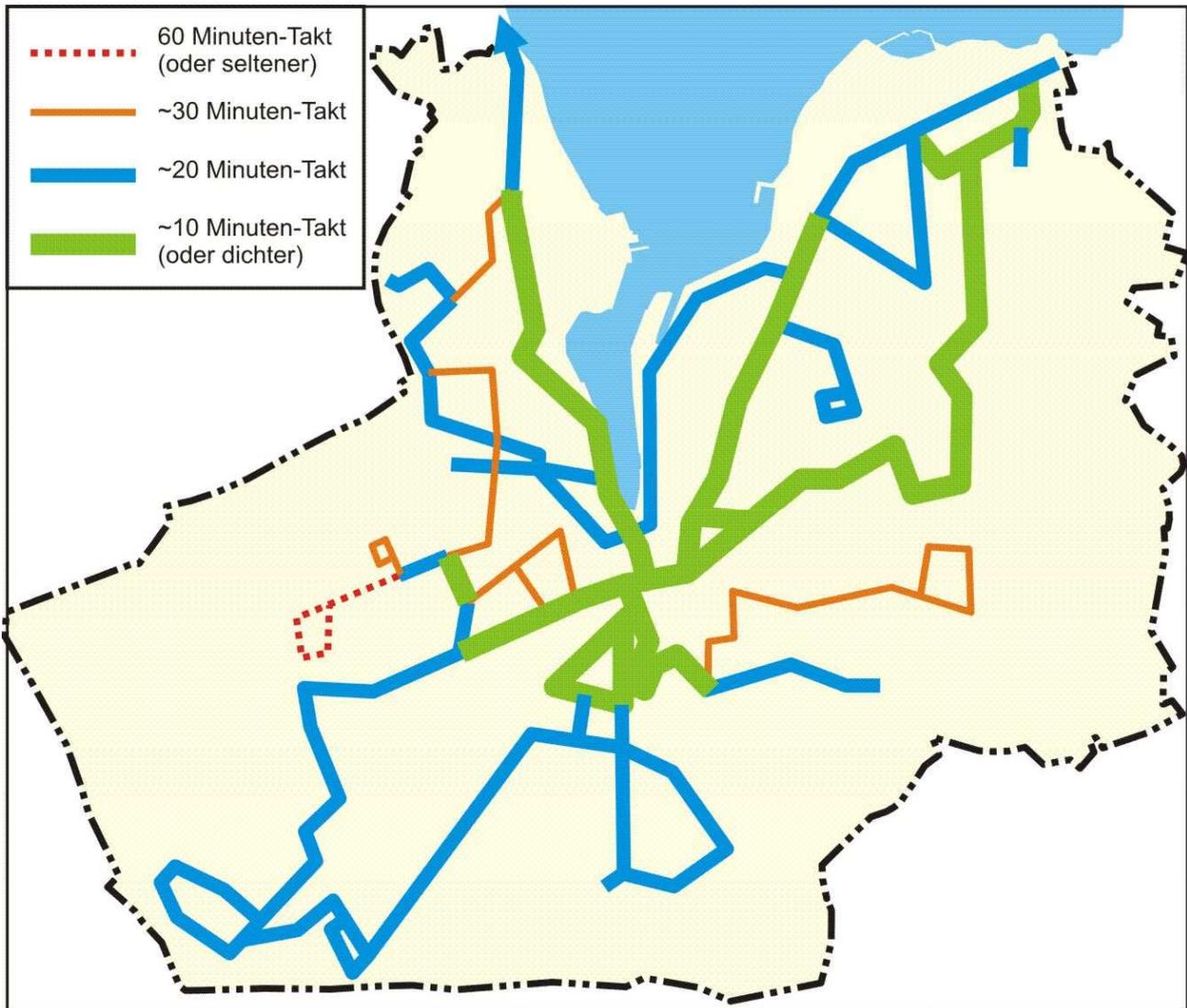


Bild 5-10: Streckenbezogene Fahrtenhäufigkeit im Stadtverkehr (Mo-Fr, außerhalb der Hauptverkehrszeiten)

Ziel-Erreichbarkeit und Fahrzeiten

Neben der Bedienungshäufigkeit bilden die Direktheit der Verbindungen und die Fahrzeit die maßgeblichen Faktoren der ÖPNV-Angebotsqualität und gleichzeitig entscheidende Argumente bei der Verkehrsmittelwahl. Mit geringen Umsteigenotwendigkeiten und kurzen Fahrzeiten kann die Konkurrenzsituation zum Pkw verbessert werden.

Insgesamt sind alle bedeutenden Verkehrsziele bzw. Zielbereiche im Flensburger Stadtgebiet direkt oder mit einem einmaligen Umstieg innerhalb des Stadtverkehrsnetzes erreichbar. In der Erreichbarkeit liegt die Altstadt bzw. das **Stadtzentrum** deutlich an erster Stelle. Die zugehörigen Haltestellen (im Wesentlichen die Schwerpunkthaltestellen ZOB und Südermarkt) sind an alle Wohngebiete direkt angebunden (vgl. Bild 5-11, S.96). Das hauptsächlich auf das Stadtzentrum ausgerichtete Liniennetz ist im Übrigen auch für andere städtische ÖPNV-Systeme typisch. Der ZOB als zentraler Verknüpfungsknoten und Schwerpunkthaltestelle der nördlichen Altstadt wird allerdings von Engelsby, dem östlichen Mürwik und vom Südteil des Stadtteils Friesischer Berg nicht direkt angefahren.

Eine bereits spürbar abgestufte Erreichbarkeit weisen der **Bahnhof und der Campus** (Universität und Fachhochschule) auf. Nachteilig wirkt sich hier die räumliche Lage abseits der Hauptverkehrsachsen aus. Durch die Anbindung über jeweils 2 Linien bestehen aber noch einige Direktverbindungen und meist gute Übergangszeiten für die Umsteigeverbindungen.

Nur wenige Direktverbindungen gibt es in die städtischen **Gewerbegebiete** und zu einigen Verkehrszielen außerhalb des Stadtzentrums wie dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) in Mürwik. Besonders ungünstig schneidet die Erreichbarkeit ins Gewerbegebiet Süd einschließlich des Fördeparks ab. Am schlechtesten ist allerdings die Erreichbarkeit von Verkehrszielen im engeren regionalen Verflechtungsraum, die überwiegend nur von den wenigen städtischen Haltestellen des Regionalverkehrs direkt erreichbar sind (in Bild 5-11, S.96 beispielhaft dargestellt für das Gewerbegebiet Harrislee).

Die Linienführungen haben auch unmittelbaren Einfluss auf die **Fahrzeiten** zwischen Quell- und Zielort. Allgemein lässt sich feststellen, dass Direktverbindungen insbesondere auf kurzen Wegen gegenüber Umsteigeverbindungen deutlich im Vorteil sind, da angesichts der eher kurzen Fahrzeiten im Stadtgebiet die Umsteigezeiten überproportional zu Buche schlagen (vgl. Bild 5-12, S.97). So ist der überwiegend direkt angebundene ZOB von allen Stadtteilen in weniger als 20 Minuten erreichbar. Gleiches gilt für die Relation Bahnhof von/zu denen über die Linien 1 und 5 direkt angebundene Siedlungsbereichen. Mit diesen Fahrzeiten kann der ÖPNV durchaus in Konkurrenz zum Pkw treten.

Größere Spannen in den Fahrzeiten mit tendenziell längeren Wegen ergeben sich für Zielbereiche außerhalb des Stadtzentrums. So betragen die Fahrzeiten zum Campus und in die Gewerbegebiete meist über 25 Minuten. Da diese Zielbereiche überwiegend in städtischer Randlage und an den Straßentangenten (Ost- und West-Tangente) liegen, befindet sich der ÖPNV hier in einem erheblichen Konkurrenznachteil gegenüber dem Pkw, mit dem die Fahrten um teilweise über 10 Minuten kürzer sind. Einschließlich der Fußwege entstehen sogar noch größere Reisezeitdifferenzen. Zu den regionalen Zielbereichen (in Bild 5-12, S.97 wiederum exemplarisch für das GE Harrislee dargestellt) ergeben sich Fahrzeiten, die wahlfreie Verkehrsteilnehmer vom ÖPNV fernhalten. Die Reisezeitvorteile für den Pkw-Nutzer liegen hier überwiegend bei über 30 Minuten (!). Für den ÖPNV kommt hier erschwerend hinzu, dass es bisher noch keine systematische Fahrplankoordination zwischen dem Stadt- und Regionalverkehr gibt.

Stadtteil	Buslinie(n)	ZOB	Stadtzentrum Süd	Hauptbahnhof	Universität / FH	GE Süd / Fördepark	GE West / Cittipark	GE Nord / Batteriestr.	KBA / Mürwik Marine	GE Harrislee
Altstadt	alle	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Neustadt	1, 2, 7	+	+	+	○	○	○	+	+	+
Nordstadt	1, 2, 4, 7	+	+	+	+	○	○	+	+	○
Westliche Höhe	2, 3	+	+	○	+	○	○	○	○	○
Friesischer Berg	10, 11	○	+	○	○	○	○	○	○	○
Weiche	11, 12	+	+	○	○	○	+	○	○	○
Südstadt	14, 15	+	+	○	○	+	○	○	○	○
Sandberg	4, 5, 13	+	+	+	+	○	○	○	○	○
Jürgensby	3, 7, 10, 11	+	+	○	○	○	○	+	+	○
Frøerlund	3, 5, 7	+	+	+	+	○	○	+	+	○
Mürwik	3, 7, 10, 11	+	+	○	○	○	+	+	+	○
Engelsby	10, 11	○	+	○	○	○	+	○	○	○
Tarup	13 (Regionalbus)	+	+	○	+	○	○	○	○	○
+	Direktverbindung					Bezugspunkt "Stadtzentrum Süd" =				
○	Verbindung mit einmaligem Umstieg					Hst. Angelburger Str.+ Südermarkt				
Achtung: Die Verbindungsqualität gilt teilweise nur für bestimmte Linien oder Teilgebiete des Stadtteils !										

Bild 5-11: Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele im Stadtverkehr

Bewertung der Angebotsqualität

Die Angebotsqualität im Stadtverkehr Flensburg liegt auf einem hohen Niveau und kann sich in der Gesamtschau durchaus mit größeren Stadtverkehrssystemen wie Kiel oder Lübeck messen. Dies gilt insbesondere für die Fahrtenhäufigkeit in der Woche. Unter Berücksichtigung der gesetzten Ziele insbesondere hinsichtlich der Erhöhung des ÖPNV-Marktanteils sind aber weitere Verbesserungen notwendig. Die Angebotsqualität spielt aufgrund ihres starken Einflusses auf die Verkehrsmittelwahl eine tragende Rolle bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems (vgl. Kapitel 6).

In Abgleich mit den definierten Qualitätsstandards (vgl. Kapitel 4.3.2) ergeben sich folgende Prüf- und Handlungsbedarfe:

- Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen zum ZOB (v.a. von Mürwik (Ost) und Engelsby),
- Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen in die Gewerbegebiete und zu den außerhalb des Stadtzentrums gelegenen Verkehrszielen (v.a. Campus, KBA) mit dem Hauptziel der Fahrzeitverkürzung.

Aufgrund der Komplexität sowie der verkehrlichen und betrieblichen Verflechtungen bietet sich bei dieser Aufgabenstellung eine Liniennetzoptimierung für den Stadtverkehr an, in deren Rahmen auch die Auswirkungen einer Verdichtung des Grundtaktes in der Woche auf 15 Minuten sowie eine verstärkte Koordination zwischen Regional- und Stadtverkehr mit geprüft werden sollte.

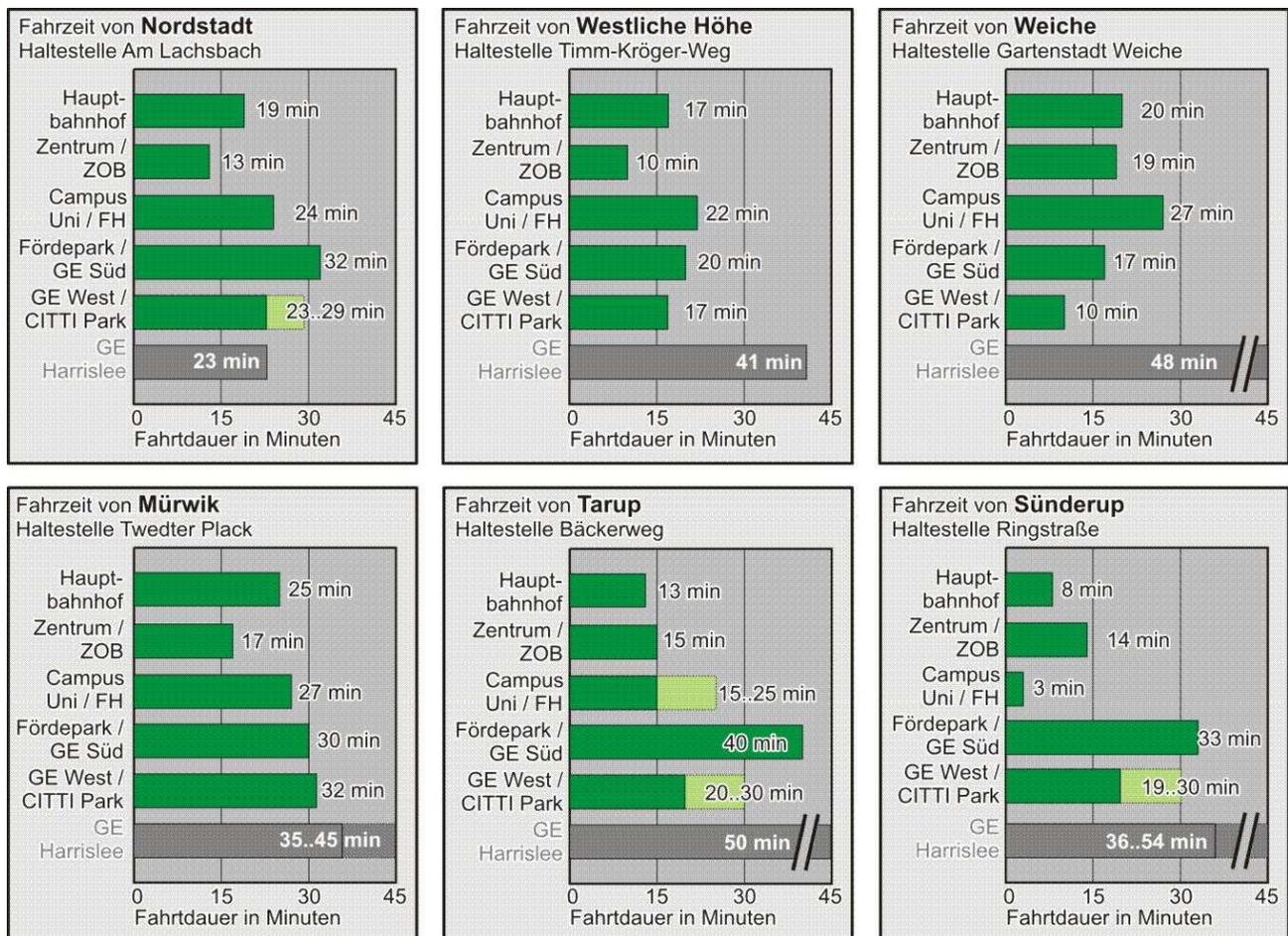


Bild 5-12: Fahrzeiten zwischen ausgewählten Wohngebieten und wichtigen Verkehrszielen

5.3.4 Vernetzung des ÖPNV-Systems

Bei der Zielsetzung den ÖPNV weiter zu stärken und vermehrt „wahlfreie“ Verkehrsteilnehmer als ÖPNV-Kunden zu gewinnen, spielt die Vernetzung sowohl innerhalb des ÖPNV-Systems als auch zwischen dem ÖPNV und dem Individualverkehr eine wichtige Rolle.

Der Umsteigeanteil im Stadtverkehr liegt bei knapp 25% (ÖPNV-Statistik 2006), so dass die Optimierung der Umsteigevorgänge einer signifikanten Anzahl von Kunden zu Gute kommt. Im Flensburger ÖPNV-Netz gibt es eine Reihe von **Verknüpfungspunkten** Bus-Bus, Bus-Bahn und teilweise zu weiteren Verkehrsträgern. Hervorzuheben in ihrer netzstrategischen Bedeutung sind hier die Haltestellen ZOB, Bahnhof, Südermarkt, Angelburger Straße und Twedter Plack.

Eine planmäßige **Fahrplankoordination und Anschlussbildung** innerhalb des ÖPNV-Systems konzentriert sich derzeit auf ausgewählte Linien bzw. Fahrtrelationen an den zentralen Umsteigeknoten insbesondere am ZOB. Wegen des relativ dichten Taktfahrplans bestehen aber selbst bei nicht planmäßigen oder verpassten Anschlüssen weitgehend noch akzeptable Umsteigezeiten von meist unter 15 Minuten. Angesichts der eher kurzen ÖPNV-Fahrzeiten im Stadtgebiet sind allerdings Umsteigezeiten von mehr als 5 Minuten bereits als nennenswerter Fahrzeitverlust anzusehen. In den verkehrlichen Randzeiten mit ausgedünnten Takten nimmt die Bedeutung der Anschlussbildung und -sicherung zudem deutlich zu.

Von besonderer Bedeutung für die Anschlussplanung sind die Linien 14 und 15, da es nur vom ZOB über die Südstadt eine direkte **Linienverbindung ins Gewerbegebiet Süd** und zum Fördepark gibt. Besonders problematisch sind hier die Übergänge zu den Linien 10 und 11 von/nach Mürwik / Engelsby, die beide nicht den ZOB anfahren. Aber auch zu den Linien von/zur Nordstadt sind die Übergänge verbesserungsbedürftig.

Zu beachten gilt es, dass durch die räumlichen Rahmenbedingungen bei größeren Verknüpfungsknoten vielfach die Orientierung leidet und auch längere Umsteigewege, zum Teil mit zusätzlicher Querung von Hauptverkehrsstraßen entstehen. Auch der ZOB hat inzwischen die Grenzen der Übersichtlichkeit erreicht.

Ein wichtiger strategischer Verknüpfungspunkt ist der Flensburger **Bahnhof** als zentrale Schnittstelle zwischen Bahn und Bus in Flensburg. Die Auswertung der **Anschlusszeiten zum Stadtverkehr** (exemplarisch in Bild 5-13, S.99 dargestellt), zeigt hier ein differenziertes Bild mit günstigen und ungünstigen Zeitlagen und starken Schwankungen zwischen den Wochentagen und dem Wochenende. Mit der Neuordnung bzw. Harmonisierung des Bahnfahrplans zum Fahrplanwechsel 2014/2015 (Betriebsübergang Netz „Mitte“) werden sich die bahnseitigen Voraussetzungen für eine Anschlussoptimierung verbessern (durchgehender Stundentakt auf der Verbindung Flensburg - Neumünster). Noch ungünstiger ist die Anbindung des Regionalverkehrs, der den Bahnhof entweder nur zeitweilig (z.B. Schnellbus-Linie 1013) oder nur peripher anbindet (z.B. Schnellbus-Linie 1044). Zum Erreichen des Bahnhofs sind hier überwiegend ein Umsteigen oder längere Fußwege in Kauf zu nehmen.

Verknüpfungen zwischen dem Individualverkehr und dem ÖPNV in Form von **Park and Ride (P+R)** und **Bike and Ride (B+R)** sind in Flensburg grundsätzlich vorhanden. Die P+R-Angebote und auch B+R-Anlagen an Bushaltestellen am Stadtrand (z.B. Sünderup, Ringstraße oder Frösleeweg) werden derzeit aber nur wenig angenommen. **Kiss and Ride (PKW-Zubringerdienst)** ist derzeit kaum entwickelt.

Als weitere Verknüpfungskomponente ist die **Fahrradmitnahme** im ÖPNV zu sehen. Im SPNV können Fahrräder kostenpflichtig mitgeführt werden. Im Flensburger Stadt- und Regionalverkehr ist die Mitnahme von Fahrrädern ebenso kostenpflichtig und auch nur möglich, wenn es der Besetzungsgrad der Busse zulässt und keine Kinderwagen oder Rollstühle befördert werden müssen. Daher scheidet hier eine Fahrradmit-

nahme zumindest in den Hauptverkehrszeiten nahezu aus. In diesem Kontext gilt es allerdings auch zu bedenken, dass die Mitnahme von Fahrrädern, Rollatoren etc. durchaus mit betrieblichen Nachteilen verbunden sein kann (z.B. längerer Haltestellenaufenthalt, geringeres Sitzplatzangebot in den Bussen).

Umstieg Bus => Bahn, Zeitbereich ca. 16:00 bis 18:00 Uhr (Fahrplan Stand 2011/2012)						
Montag - Freitag						
Bus- linie	aus Richtung	Ankunft am Bahnhof	Zugabfahrt Ri. Kiel	Umsteige- zeit [Min.]	Zugabfahrt Ri. NMS	Umsteige- zeit [Min.]
1	ZOB	15:56	16:03	7	16:09	13
		16:56	17:03	7	17:09	13
		17:56	18:03	7	18:09	13
5	ZOB	15:46	16:03	17	16:09	23
		16:46	17:03	17	17:09	23
		17:46	18:03	17	18:09	23
5	Uni / FH	15:44	16:03	19		
		16:04			16:09	5
		16:44	17:03	19		
		17:04			17:09	5
		17:44	18:03	19		
		18:04			18:09	5

Umstieg Bus => Bahn, Zeitbereich ca. 10:00 bis 12:00 Uhr (Fahrplan Stand 2011/2012)						
Sonntag						
Bus- linie	aus Richtung	Ankunft am Bahnhof	Zugabfahrt Ri. Kiel	Umsteige- zeit [Min.]	Zugabfahrt Ri. NMS	Umsteige- zeit [Min.]
1	ZOB	09:44	10:03	19	10:09	25
		10:44	11:03	19	11:09	25
		11:44	12:03	19	12:09	25
5	ZOB	09:56	10:03	7	10:09	13
		10:56	11:03	7	11:09	13
		11:56	12:03	7	12:09	13
5	Uni / FH	10:14	11:03	49	11:09	55
		11:14	12:03	49	12:09	55
		12:14	13:03	49	13:09	55
11	Akzeptable Übergangszeit 5 bis 15 Minuten				ohne EC / IC / ICE-Züge	

Bild 5-13: Anschlüsse Bus – Bahn am Bahnhof für exemplarische Zeitbereiche

Bewertung der Vernetzungsqualität

Durch die durchgehende Vertaktung aller Stadtverkehrslinien bestehen generell gute Voraussetzungen für eine planmäßige Koordination von Umsteigevorgängen. Diese werden aber derzeit noch nicht konsequent genug umgesetzt. Neben ungünstigen bzw. nicht ausreichend attraktiven Fahrplananschlüssen auf einigen wichtigen Verkehrsrelationen werden bei größeren Verknüpfungspunkten auch die räumlichen Umsteigeverbindungen einschließlich Orientierungshilfen als verbesserungsbedürftig angesehen, insbesondere wenn auch noch zusätzlich Straßenquerungen erforderlich sind. Zudem sind Umsteigeeerfordernisse durch einen Ausbau von Direktverbindungen weiter zu reduzieren (vgl. dazu auch Kapitel 5.3.3).

Die potenziellen Vernetzungsschnittstellen zum Individualverkehr sind im Flensburger ÖPNV mit Ausnahme von Carsharing prinzipiell besetzt. Dennoch bestehen in der konkreten Ausgestaltung deutliche Handlungsbedarfe. Dies gilt insbesondere hinsichtlich eines systematischen Ausbaus der "Partnerschaft" ÖPNV – Radverkehr mit den Hauptkomponenten B+R, Nextbike und Fahrradmitnahme. Selbst dort, wo Vernetzungsangebote wie beispielsweise Nextbike oder Taxenstellplätze vorhanden sind, fehlt es häufig an einer räumlich-funktionalen Integration sowie an ausreichenden Leitsystemen und Informationsangeboten (vgl. Bild 5-14). Die vorhandenen P+R-Angebote werden dagegen nur wenig in Anspruch genommen, haben aber für besondere Veranstaltungen insbesondere mit eingeschränkter Kfz-Erreichbarkeit durchaus noch strategische Bedeutung. Eine signifikante Ausweitung der Standorte und Kapazitäten ist aber nicht mehr sinnvoll.



Bild 5-14: Beispiel Willy-Brandt-Platz – Vernetzungskomponenten ohne nutzerfreundliche Integration

5.3.5 Bedienung

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Die Stadt Flensburg hat in den letzten Jahren gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zur Beschleunigung des Busverkehrs entwickelt und weitgehend umgesetzt. Zielsetzungen sind hierbei

- allgemeine Verbesserung der Pünktlichkeit,
- Verkürzung der Fahrzeiten insbesondere im inneren Stadtbereich,
- Optimierung der Zuverlässigkeit von Anschlüssen insbesondere Sicherung von kurzen Übergangszeiten,
- Verbesserung der Betriebsdurchführung insbesondere durch Einhaltung von Pausen- und Wendezeiten und ggf. Reduzierung des Fahrzeugeinsatzes.

Im Vordergrund der Maßnahmen steht die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA) durch Linienbusse. Mit dem Einbau spezieller Induktionsschleifen, der Aufrüstung der Steuergeräte, der Installation von Funkempfangseinheiten und der Anpassung der Signalprogramme wurden ausgewählte LSA an Busstrecken für die Busbeeinflussung vorbereitet. Die technische Ausstattung der Fahrzeugseite erfolgt durch die Verkehrsunternehmen.

In einem umfangreichen Planungsprozess wurden die Planungen für die LSA-Beeinflussung bis 2005 weitgehend abgeschlossen. Die Umsetzung wurde in 3 Ausbaustufen unterteilt, von denen die ersten beiden mit über 20 LSA bereits realisiert sind. Damit sind die beiden Verkehrskorridore Altstadt – Westliche Höhe – Neustadt (Linien 1 und 2) und Altstadt – Fruerlund – Mürwik (Linien 5 und 7) abgedeckt.

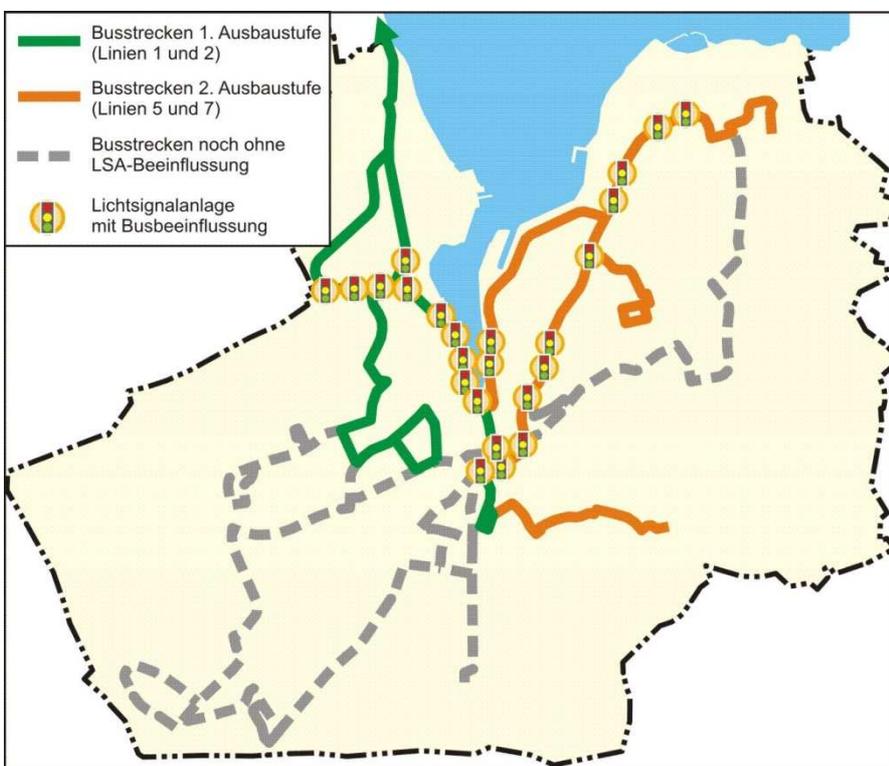


Bild 5-15: Ausbaustufen 1 und 2 der LSA-Beeinflussung

Fahrzeuge

Ein hohes Qualitätsniveau haben mittlerweile die **Fahrzeuge im Stadtverkehr** erreicht. Hier haben die von den Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren konsequent durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen sowohl in der technischen Reife als auch im Fahrkomfort zu deutlichen Qualitätssteigerungen beigetragen. Zum **technischen Standard** gehören u.a.:

- Fahrzeug-Ortungssysteme,
- asbestfreie Bremsbeläge,
- schwefelarmer oder schwefelfreier Dieselmotorkraftstoff,
- Anti-Blockier-System (ABS),
- Niveauregulierung,
- Türschließsicherung und Wegfahrsperrung bei geöffneter Tür.

Besonders für den Fahrgast spürbare Fortschritte hat es in Bezug auf den Fahrkomfort und die Ausstattung der Busse gegeben. Hervorzuheben sind hier vor allem der flächendeckende Einsatz von **Niederflurbussen** und die Ausstattung mit elektronischer Fahrgastinformation.

Das **Fahrzeugalter** der im Linienbetrieb eingesetzten Fahrzeuge liegt zurzeit überwiegend unter 5 Jahren. Ältere Fahrzeuge befinden sich vorwiegend noch als Reserve- und Verstärkerfahrzeuge im Einsatz.



Bild 5-16: Moderne Fahrzeuge prägen den Flensburger Stadtverkehr

In den Hauptverkehrszeiten insbesondere im morgendlichen Spitzenverkehr treten auf einigen Linien abschnittsweise Kapazitätsengpässe bzw. kritische Einbußen in der Beförderungsqualität auf. Allerdings liegt keine systematische Erfassung der Beförderungsqualität vor, so dass dahingehende Aussagen sich auf stichprobenartige Beobachtungen stützen. Zum Teil werden auch Verstärkerbusse eingesetzt, um die Verkehrsspitze am Morgen mit abzudecken. Generell sind die Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten auf den meisten Linien aber so ausgeschöpft, dass größere Fahrgastzuwächse nicht mehr aufgenommen werden können. Im Hinblick auf die angestrebten Fahrgastzuwächse sind daher Lösungen für Kapazitätserweiterungen, ggf. auch über Modellprojekte im Rahmen des Klimapaktes zu entwickeln.

Bushaltestellen und Bahnstationen

Bei den **Bushaltestellen** und **Bahnstationen** wurden in den vergangenen Jahren ebenfalls weitreichende Anstrengungen unternommen, die Standards bei der Ausstattung und Gestaltung zu verbessern.

Mit der „**neuen Generation von Bushaltestellen**“ werden die im Haltestellenkonzept definierten Vorgaben erfüllt. Das Umbauprogramm läuft und wird sukzessive vorbehaltlich der Finanzierbarkeit weitergeführt, die Umrüstung der Haltestellenmasten auf das neue Corporate Design wird bereits bis Ende 2012 weitgehend abgeschlossen sein.

Zurzeit wird für die Bushaltestellen im Stadtgebiet im Rahmen des Programms „Flensburg mobil“ ein **Haltestellenkataster** erstellt, das auch die Aspekte der Barrierefreiheit beinhaltet. Noch 2012 werden dann umfassende Haltestellendaten zur Verfügung stehen, um die Qualität und Barrierefreiheit der Haltestellen systematisch überprüfen zu können.



Bild 5-17: Flensburger Haltestellen der „neuen Generation“

Am Flensburger **Bahnhof** erfolgten in den letzten Jahren umfangreiche Modernisierungs- und Instandhaltungsarbeiten, die Ende 2010 abgeschlossen wurden. Hervorzuheben ist die Herstellung der Barrierefreiheit insbesondere durch den Einbau von Aufzügen und die Installation von Abfahrts- und Ankunftsmonitoren in der Eingangshalle. Zudem wurden der Personentunnel und die Bahnsteige saniert sowie eine neue Beleuchtung, eine Lautsprecheranlage und ein Wegeleitsystem nach dem neuen Standard der DB AG installiert. Bisher unverändert zeigt sich der Bahnhofsvorplatz, wobei auch hier bereits Planungsüberlegungen vorliegen. Zudem verkehren auf den SPNV-Strecken nach Hamburg und Kiel künftig auch entsprechende Fahrzeuge mit Niederflureinstieg.

	Service	Mobiler Service Präsenzzeit 8:00 - 20:00
	3-S-Zentrale*	0431-2479-304
	Parkplätze	Ja
	Fahrrad-Stellplätze	Ja
	ÖPNV-Anbindung	Ja
	Taxi am Bahnhof	Ja
	Fahrradverleih	Nein
	Toiletten	Ja
	Gepäckaufbewahrung	Ja
	Reisebedarf	Ja
	Stufenfreier Zugang*	Ja
	Hilfeleistung für mobilitätseingeschränkte Reisende*	Ja



Bild 5-18: Ausstattung des Flensburger Bahnhofs (Quelle: DB AG 2012)

Bewertung der Bedienungsqualität

Haltstellen und Fahrzeuge bilden quasi das Entree zum ÖPNV-System und wirken durch ihre ständige Präsenz besonders imageprägend für den ÖPNV. Insbesondere Haltstellen und Bahnstationen können als ortsfeste, eventuell auch städtebaulich markante Einrichtungen zu einer Identifikation mit dem ÖPNV-System beitragen, die das Vorhandensein eines ÖPNV-Angebotes „sichtbar“ machen.

Die Aktivitäten der Stadt Flensburg und der Verkehrsunternehmen (mit finanzieller Unterstützung des Landes Schleswig-Holstein) haben dazu beigetragen, dass die Qualität der Fahrzeuge und Haltstellen im Flensburger ÖPNV ein hohes Niveau erreicht hat. So prägen moderne Fahrzeuge und hochwertige Haltstellen schon heute das Bild des Stadtverkehrs. Bis Ende 2012 werden mit der Haltestellenumrüstung und dem Haltestellenkataster weitere Meilensteine abgeschlossen sein. Dann kann auch die Barrierefreiheit der Bushaltstellen systematisch überprüft und schrittweise optimiert werden. Auch mit der LSA-Beeinflussung hat Flensburg einen wichtigen Beitrag zur ÖPNV-Förderung geleistet.

Handlungsbedarfe werden derzeit schwerpunktmäßig im „operativen Teil“ der Bedienungsqualität gesehen. Mit einer systematischen Kontrolle speziell der Aspekte Pünktlichkeit und Fahrzeugauslastung sowie Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltstellen auch in Kommunikation mit den ÖPNV-Kunden („Qualitätsmanagement“) könnten hier fundierte Anhaltspunkte für eventuelle Handlungsbedarfe ermittelt werden.

5.3.6 Tarif

GreenKart-Tarifsystem

Seit dem Jahr 2000 gilt in der Stadt Flensburg und im Kreis Schleswig-Flensburg der GreenKart-Tarif. Dieser kommt sowohl für alle Busverkehre innerhalb des Stadt- und Kreisgebietes als auch für die Busverkehre zwischen dem Kreis und der Stadt Flensburg zur Anwendung. Dadurch konnte die Transparenz des Tarifsystems gegenüber dem vorherigen Nebeneinander der Verkehrsgemeinschaftstarife deutlich verbessert werden. Die GreenKart-Tarifstruktur besteht aus Tarifzonen, die sich ringförmig um die Kernzonen bzw. Stadtbereiche Flensburg, Schleswig und Kappeln gruppieren (vgl. Bild 5-19, S.106).

Das Fahrscheinsortiment orientiert sich am SH-Tarif (s.u.). Neben den üblichen Fahrscheinen bietet der GreenKart-Tarif eine Streifenkarte für 5 ermäßigte Einzelfahrten und das Tummelticket als übertragbare Monatskarte mit der Mitnahmemöglichkeit an Sonn- und Feiertagen. Seit 2004 ist ein Chipkartensystem („GreenKart“) im Einsatz, von dem der (ermäßigte) Fahrpreis vom Busfahrer abgebucht wird und das in den Bussen und in der Mobilitätszentrale in 5-Euro-Schritten aufladbar ist.

Tarifsystem im Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif)

Seit dem 15.12.2002 gilt innerhalb des SPNV-Netzes in Schleswig-Holstein ein einheitlicher Tarif (SH-Tarif). Der Schleswig-Holstein-Tarif für Bahn und Bus gilt grundsätzlich für alle Fahrten mit Bahn und Bus in Schleswig-Holstein und bis in den HVV. Bei Fahrten mit Start oder Ziel im HVV-Gebiet gilt die SH-Tarif-Fahrkarte auch für die Verkehrsmittel des HVV. Seit 2005 sind in der 2. Stufe des SH-Tarifs, die auch von der Stadt Flensburg übernommen wurde, auch die stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien und die Übergänge Bus <> Bahn in den SH-Tarif einbezogen. Im Endzustand der 3. Stufe erfüllt der SH-Tarif die Zielsetzung eines einheitlichen Tarifs für alle ÖPNV-Verkehrsträger in Schleswig-Holstein und damit eine der langjährigen zentralen verkehrspolitischen Zielsetzungen der Landesregierung. In der Stadt Flensburg gilt ebenso wie im Kreis Schleswig-Flensburg die 3. Stufe des SH-Tarifs bisher nicht.

Das Fahrscheinsortiment im SH-Tarif gliedert sich in ein Kernsortiment von Fahrkarten, die flächendeckend angeboten werden und ein Ergänzungssortiment, das je nach Gebietskörperschaft besondere Fahrkartenangebote (z.B. Mehrfahrtenkarte) enthalten kann. Das **Kernsortiment** umfasst folgende Fahrkarten:

- Einzelkarte Erwachsene und Kind (für eine einfache Fahrt zum aufgedruckten Fahrtziel),
- Tageskarte (für beliebig viele Fahrten einer Person innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches),
- Kleingruppenkarte (wie die Tageskarte, aber für bis zu 5 Personen, Gültigkeit ab 9 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen ganztägig),
- Wochenkarte (beliebig viele Fahrten innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches an 7 Tagen),
- Monatskarte (für beliebig viele Fahrten im Geltungsbereich in einem Monat ab Kaufdatum),
- Schülerzeitkarte als Wochen- oder Monatskarte mit Nachweis der Berechtigung durch die Schule.

Außerdem gibt es im SH-Tarif für bestimmte Fahrkarten **Rabattierungen** (Ermäßigungen), u.a. für Inhaber der SH-Card und der BahnCard und bei Zeitkarten im Abonnement.

Tarife für grenzüberschreitende Verkehre von/nach Dänemark

Für die Buslinienverkehre zwischen Flensburg und Dänemark gilt ab Flensburg ZOB das dänische Tarifsyst- em (Tarifgebiet Sydtrafik).

Bewertung der Tarifqualität

Mit dem GreenKart-Tarif sind die grundlegenden Anforderungen an einen transparenten und einheitlichen Tarif im Kreisgebiet weitgehend erfüllt. Konkrete Handlungsbedarfe bestehen derzeit vor allem in der syste- matischen Vermarktung des GreenKart-Tarifs. Darüber hinaus sind moderne Vertriebsmöglichkeiten und „Nutzungsanreize“ (z.B. Kombiticket) auszubauen. Perspektivisch steht die Übernahme der 3. Stufe des SH- Tarifs zur Debatte auch als Voraussetzung für die Einbindung der landesweiten Dachmarke „nah.sh“. Aller- dings werden sich dadurch für die ÖPNV-Kunden kaum nennenswerte Veränderungen bzw. Vorteile in der ÖPNV-Nutzung ergeben.

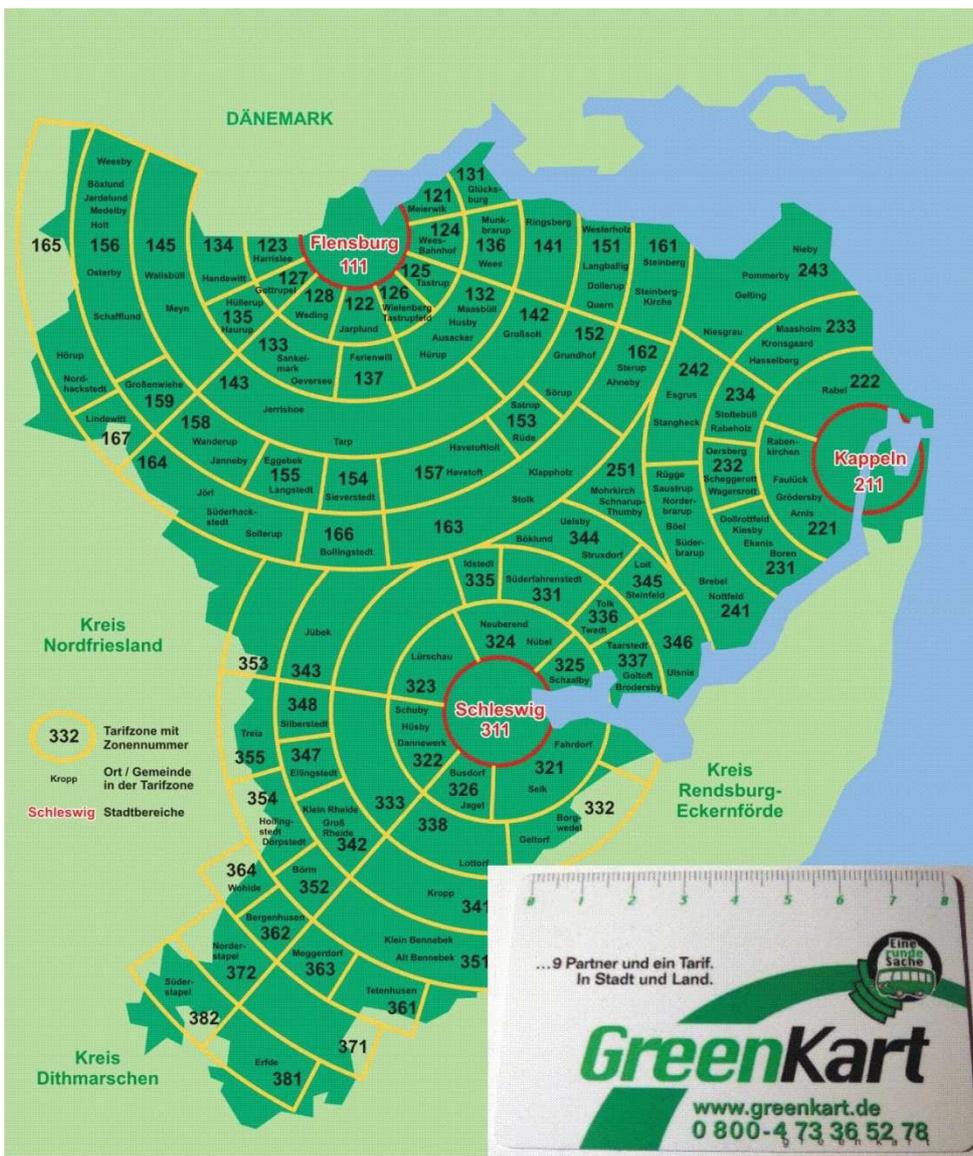


Bild 5-19: Übersicht zur GreenKart-Tarifstruktur in der Region Flensburg

5.3.7 Marketing und Service

Kundeninformationen und -service

Der Bereich Service und Marketing ist seit langer Zeit ein fester Bestandteil des Flensburger ÖPNV-Systems. Parallel zur Durchführung der ersten landesweiten Marketingkampagne „Mein Weg, der Nahverkehr in Schleswig-Holstein“ wurde in Flensburg das ÖPNV-Marketing nochmals intensiviert. Im Wesentlichen wird heute auf die **klassischen Komponenten und Medien der Fahrgastinformation** gesetzt, wobei hier das Fahrplanbuch und der Liniennetzplan im Vordergrund stehen (vgl. Bild 5-20, S.109). Im gemeinsamen Fahrplanbuch für die Stadt Flensburg (VGFL) und den Kreis Schleswig-Flensburg (VGSF) finden sich vor allem die Linienfahrpläne im „Standardlayout“ der bei den Verkehrsunternehmen eingesetzten Fahr- und Dienstplan-Software. Seit 2006 gibt es auch für den Gesamtkreis Schleswig-Flensburg und den Stadtverkehr Schleswig farbige Liniennetzpläne auf maßstäblicher Kartengrundlage, wobei das Layout des städtischen und kreisweiten Liniennetzplans noch nicht angepasst ist.

Positiv im Sinne der Transparenz hervorzuheben ist die weit vorangeschrittene Vereinheitlichung der 4-stelligen **Liniennummerierung** im Regionalverkehr, die dem Fahrgast eine bessere Orientierung im Liniennetz verschafft. Der Stadtverkehr setzt sich mit seinen 2-stelligen Liniennummern vom Regionalverkehr ab.

Die von der Stadt Flensburg, dem Kreis Schleswig-Flensburg und den Verkehrsunternehmen initiierte und finanzierte **Mobilitätszentrale** am ZOB fungiert derzeit als zentrale Informationsstelle für den ÖPNV im Verflechtungsraum Flensburg und der Region Sønderjylland-Schleswig, wo neben der persönlichen Beratung auch Informationen über Telefon, Fax und elektronische Medien abrufbar sind. Genutzt werden derzeit vor allem der Service zur Fahrplanauskunft und der Fahrscheinerwerb.

Der ÖPNV-Auftritt im **Internet** ist derzeit in Flensburg noch stark zersplittert. Neben den Internetauftritten der beiden Verkehrsunternehmen im Stadtverkehr gibt es ÖPNV-Informationen auch auf der Stadtseite Flensburgs und über den eigenständigen Internetauftritt der Mobilitätszentrale (vgl. Bild 5-21, S.110).

An den **Haltestellen** kommen standardisierte Module der Fahrgastinformation zum Einsatz. Mit dem sogenannten „Infoquartett“, das neben dem Fahrplanaushang für die jeweiligen Linien eine Tariffinformation, Liniennetzplan und einen Haltestellen-Umgebungsplan enthält (vgl. Bild 5-22, S.111) ist hier ein kundenfreundlicher Standard gesetzt, der allerdings noch nicht flächendeckend umgesetzt ist.

Als besonderes Serviceangebot gibt es im Abendverkehr den „**Taxiruf zur Haltestelle**“, mit denen ÖPNV-Kunden über das Fahrpersonal ein Taxi an ihre Ausstiegshaltestelle bestellen können. Dieser Service wird aber nicht gesondert vermarktet und dürfte so auch bei den ÖPNV-Kunden weitgehend unbekannt sein.

Bewertung der Marketingqualität

Das Marketing des Flensburger ÖPNV-Systems weist ein für die größeren Stadtverkehre in Schleswig-Holstein durchaus übliches Niveau auf. Es gibt zwar viele positive Ansätze und Angebote, aber noch strukturelle sowie inhaltlich-gestalterische Defizite. Dennoch konnte mit der Entwicklung der **Basisinformationen** wie Liniennetzplan und Haltestellenumgebungsplan sowie einer ersten „Modernisierung“ des Fahrplanbuches in Flensburg und im Kreis Schleswig-Flensburg in den letzten Jahren eine Qualitätsverbesserung in der Fahrgastinformation und Außendarstellung erreicht werden.

Ein grundlegendes Problem im Flensburger ÖPNV-Marketing ist aber, dass sich das ÖPNV-System den potenziellen Kunden nicht über klare Strukturen und einen einheitlichen „Auftritt“ erschließt. Insbesondere das Nebeneinander verschiedener, mit unterschiedlicher Intention agierender Marketingakteure und das Fehlen einer übergeordneten Marketingstrategie erschweren eine positive Imagebildung des städtischen ÖPNV-Systems. Es ist davon auszugehen, dass dem Stadtverkehr durch das „zersplitterte“ Marketing auch Kundenpotenziale verloren gehen.

Es fehlt weiterhin ein gesamtstädtisches, ggf. sogar regionales und vor allem **unternehmensübergreifendes Marketingkonzept** für den gesamten Flensburger ÖPNV, das die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes nach einheitlichen Standards vermittelt und den Informationsstand zum ÖPNV weiter verbessert. Für eine wirksame Außendarstellung bedarf es einer prägnanten „Klammer“ als Wiedererkennungsmerkmal des Flensburger ÖPNV.

Starke Schwächen offenbaren sich im **Internet**, die aufgrund der Bedeutung dieses Mediums einer besonderen Beachtung bedürfen. Selbst der Auftritt der Mobilitätszentrale als perspektivisch zentrale Plattform für das Gesamtverkehrssystem entspricht weder inhaltlich noch gestalterisch zeitgemäßen Anforderungen. Hinzu kommt, dass es bei den bestehenden Internet-Informationsangeboten keine transparenten und nutzerfreundlichen Strukturen gibt. Für den Internetauftritt der Mobilitätszentrale erfolgt aktuell bereits eine komplette Überarbeitung, deren Ergebnisse noch 2012 umgesetzt werden sollen.

Auch bei den **Printinformationen** gibt es Defizite, die sich aber im Wesentlichen auf gestalterische Aspekte beziehen. Generell fehlt es aber auch hier an übergreifenden Standards im Sinne eines Informations-Corporate-Designs mit systematischer Einbeziehung von Anforderungen der Nutzerfreundlichkeit und Barrierefreiheit. Dies gilt auch für die Fahrgastinformationen an Haltestellen. Das „**Infoquartett**“ biete hier einen guten Ansatz, der allerdings gestalterisch noch optimierbar ist.

Mit der 2011 neu aufgestellten **landesweiten ÖPNV-Marketing-Kampagne** wurde der Stellenwert des ÖPNV-Marketing landesweit nochmals erhöht und verstärkt in den Fokus der ÖPNV-Akteure und der Bevölkerung als potenzielle ÖPNV-Nutzer gerückt. Es ist vorgesehen, die lokalen und landesweiten Aktivitäten deutlich enger zu vernetzen und so den ÖPNV als „System aus einem Guss“ darzustellen. Wie sich lokale Identitäten in die landesweite Dachmarke einbinden lassen, ist noch zu konkretisieren bzw. abschließend festzulegen.

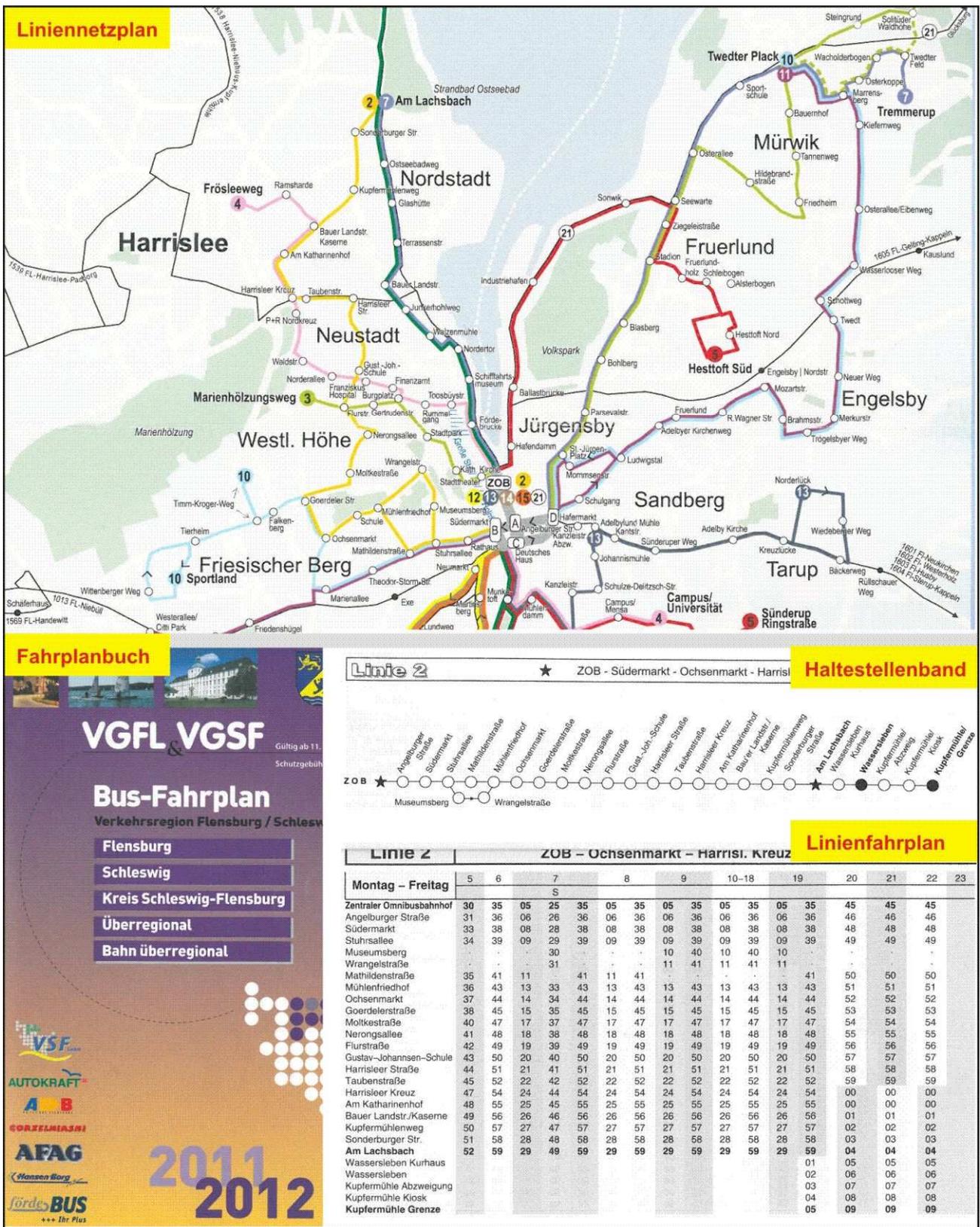


Bild 5-20: Auszüge aus dem Fahrplanbuch 2011/2012

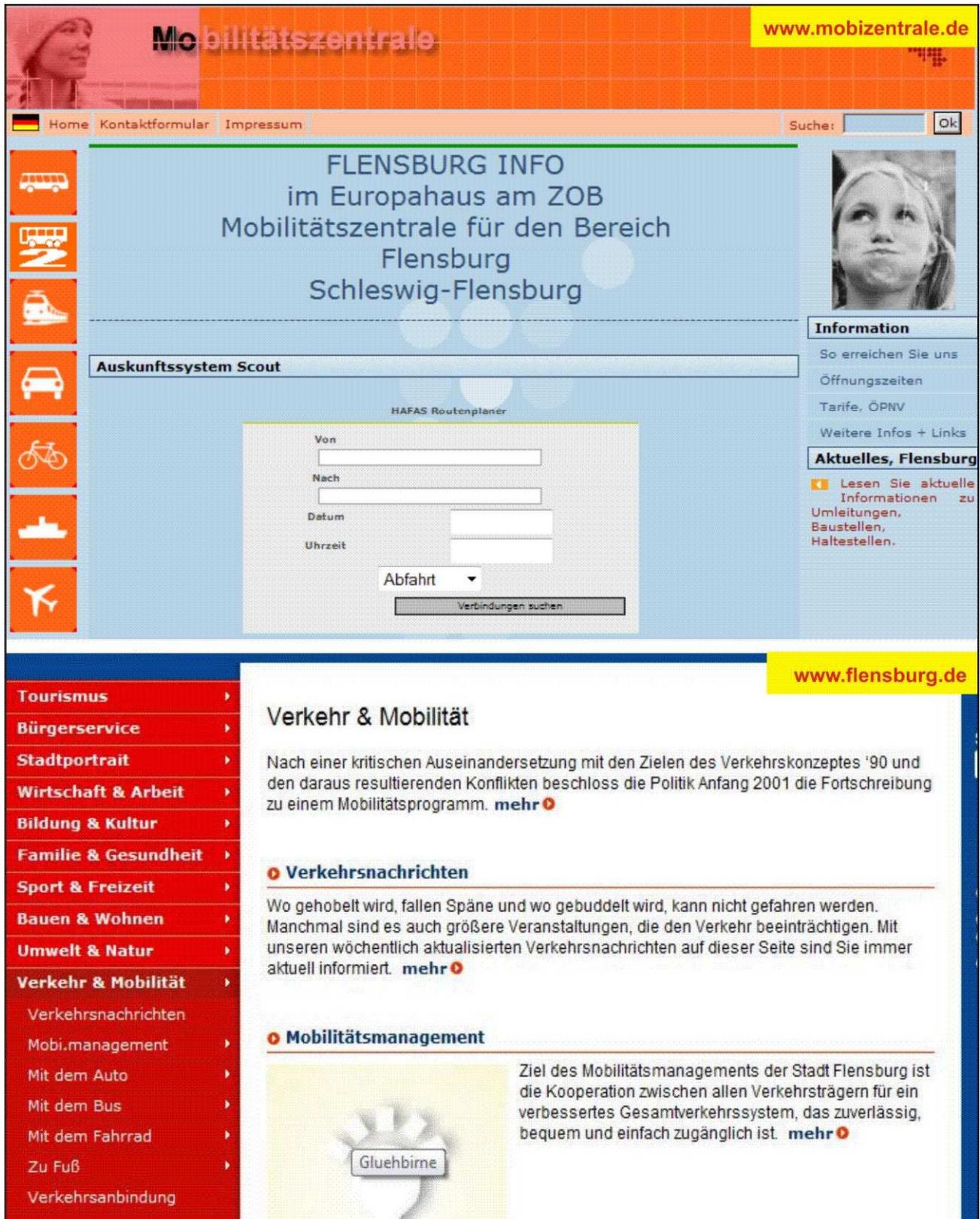


Bild 5-21: ÖPNV-Informationen im Internet

Umgebungsplan

Linienetzplan

Tarifinformation

Verkehrsgemeinschaft Flensburg
AKTIV BUS | AFAG

Fahrpreistafel
gültig ab 1. August 2008

In Bus zu erwerben

Einzelfahrschein	jähr	Wichtig oder Fahrdienstverlängerung	5,90
Einzelfahrschein Kind / Jugend	jähr	Wichtig oder Fahrdienstverlängerung	5,90
24-St. Ticket	jähr	Wichtig oder Fahrdienstverlängerung	4,90

In den Vorverkaufsstellen zu erwerben

Allgemeine Stoßfahrschein	jähr	5 Fahrdienstverlängerungen	6,70
Jugendstoßfahrschein / Hand	jähr	5 Fahrdienstverlängerungen	4,80
Sparfahrschein	jähr	Ab 10:00 bis 18:00 oder ab 18:00 bis 20:00	6,80

GreenKart

Monatskarten (in den Vorverkaufsstellen und im Bus zu erwerben)

M1 TURMEL - TICKET	Wichtig	Wichtig oder Fahrdienstverlängerung	41,90
M2 SONNEN	Wichtig	Wichtig oder Fahrdienstverlängerung	37,90
M3 FINE ANNE	Wichtig	Wichtig oder Fahrdienstverlängerung	31,90

Linienfahrplan

ADB AFAG **LINE 7** gültig ab 20.08.2007

Linie	Haltestelle		Haltestelle		Sonstige Haltestellen
	Mo-Fr	Sa-So	Mo-Fr	Sa-So	
1	20	20	20	20	20
2	21	21	21	21	21
3	22	22	22	22	22
4	23	23	23	23	23
5	24	24	24	24	24
6	25	25	25	25	25
7	26	26	26	26	26
8	27	27	27	27	27
9	28	28	28	28	28
10	29	29	29	29	29
11	30	30	30	30	30
12	31	31	31	31	31
13	32	32	32	32	32
14	33	33	33	33	33
15	34	34	34	34	34
16	35	35	35	35	35
17	36	36	36	36	36
18	37	37	37	37	37
19	38	38	38	38	38
20	39	39	39	39	39
21	40	40	40	40	40
22	41	41	41	41	41
23	42	42	42	42	42
24	43	43	43	43	43
25	44	44	44	44	44
26	45	45	45	45	45
27	46	46	46	46	46
28	47	47	47	47	47
29	48	48	48	48	48
30	49	49	49	49	49

Bild 5-22: Das „Infoquartett“ zur Fahrgastinformation an Haltestellen



6 Entwicklungskonzept

6.1 Das „Perspektiv-Konzept“

Das langfristig angelegte Perspektiv-Konzept führt zu einem „Quantensprung“ im Flensburger ÖPNV-System, der die ÖPNV-Akzeptanz in allen Bevölkerungsgruppen und bei allen Fahrzwecken deutlich steigern soll. Ungeachtet der zeitlichen Ausrichtung, müssen die für die Umsetzung der Projekte und Maßnahmen erforderlichen Grundsatzentscheidungen bereits in der Laufzeit des 3. RNVP getroffen oder zumindest vorbereitet werden. Aufgrund der teilweise komplexen Vernetzungen sind externe Schnittstellen zur Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung zu beachten. Außerdem ist durch Komplementärmaßnahmen außerhalb des ÖPNV-Systems die angestrebte ÖPNV-Förderung zu unterstützen.

Von vorrangiger Bedeutung ist es zu diesem Zeitpunkt bereits, dass es künftig keine Planungen und Umsetzungen mehr gibt, die dem Perspektiv-Konzept widersprechen oder seine Umsetzung signifikant behindern. Dies erfordert nicht nur ein professionelles Projekt- und Schnittstellenmanagement, sondern auch weitsichtige und konsequente politische Beschlüsse.

6.1.1 Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung und Entwicklungsgrundlagen

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Flensburg erfüllt den **Standard einer „ausreichenden Bedienung“** im Sinne des ÖPNV-Gesetzes in jeder Hinsicht. Mit einem Betrieb in allen nachfragerrelevanten Zeiten, einem flächendeckenden Taktfahrplan mit relativ hoher Fahrtendichte und einer guten Erreichbarkeit aller bedeutenden Verkehrsziele steht der Stadtverkehr Flensburg auf einem für kleine und mittlere Stadtverkehre hohen Qualitätsniveau, das auch von vielen „wahlfreien“ Verkehrsteilnehmern genutzt wird.

Aufbauend auf den verkehrspolitischen Zielsetzungen strebt die Stadt darüber hinaus an, die mit dem 2. RNVP begonnene **Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems** konsequent weiterzuführen und sogar noch zusätzlich zu forcieren. Die im Anforderungsprofil beschriebenen ÖPNV-Qualitätsstandards und das im Folgenden vorgestellte Entwicklungskonzept werden sich aber aufgrund der angespannten Finanzlage der öffentlichen Haushalte möglicherweise nur schrittweise realisieren lassen. Um den aktuellen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen sowie den Finanzierungsbedarf zu optimieren, soll eine **Maßnahmen-Konzentration** dort stattfinden, wo

- die siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen gute Voraussetzungen für eine hohe ÖPNV-Nutzungshäufigkeit bieten,
- größere bisher unerschlossene ÖPNV-Nachfragepotenziale vorhanden sind oder aufgrund der Siedlungs- und Verkehrsstrukturen vermutet werden sowie
- Bedienungslücken die Mobilitätschancen der auf den ÖPNV angewiesenen Bevölkerung stark einschränken (z.B. fehlende Bedienung am Abend oder am Wochenende).

Die überwiegend positive Beurteilung durch die ÖPNV-Kunden und das positive Image des Flensburger Stadtverkehrs in der Bevölkerung sind Motivation dafür, Einwohnern, Beschäftigten und Besuchern auch künftig ein **attraktives ÖPNV-Angebot** bereitzustellen, das auch zum Umstieg vom Pkw animiert.

Aufgrund der ambitionierten Zielsetzungen für den künftigen Marktanteil des ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl, die sich im Wesentlichen aus dem Klimaschutzkonzept ergeben, muss der Stadtverkehr seine Akzeptanz erheblich steigern. Dies lässt sich mit einer kleinteiligen Angebotsoptimierung oder einer einfachen Fortschreibung bisheriger Entwicklungsstrategien nicht erreichen. Es muss vielmehr eine langfristig angelegte

„ÖPNV-Offensive“ geben, die in allen Qualitätsbausteinen nochmals deutliche Verbesserungen mit sich bringt. Auf der anderen Seite müssen natürlich auch Ressourcenzwänge bei den beteiligten Akteuren beachtet werden, die vor allem die Zeitschiene der Umsetzung beeinflussen. Um diesem Aktivitätenrahmen Rechnung zu tragen, wird in Anlehnung an die Methodik der „Szenarienbetrachtung“ ein **zweistufiges Entwicklungskonzept** erarbeitet:

- ⇒ Das „**Perspektiv-Konzept**“ umfasst ein langfristig ausgerichtetes Portfolio von Projekten und Maßnahmen, mit denen die gesetzten Ziele zur Stärkung des ÖPNV erreicht werden können. Hierin sind aber auch Maßnahmen enthalten, für die noch umfangreiche Voruntersuchungen und Abstimmungen erforderlich sind, um eine abschließende Umsetzungsentscheidung treffen zu können und für die es noch keine detaillierten Kostenschätzungen und Finanzierungssicherungen gibt.
- ⇒ Das „**Übergangs-Konzept**“ (vgl. Kapitel 6.2) beinhaltet solche Projekte und Maßnahmen, die innerhalb der Laufzeit des 3. RNVP planerisch konkretisiert und in die Umsetzung überführt werden können und für die eine Finanzierungssicherung bereits vorhanden oder kurz- bis mittelfristig möglich ist.

Die nachfolgende Benennung und Erläuterung der Projekte und Maßnahmen wird nach den bereits bei der Standortbestimmung verwendeten Qualitätsbausteinen strukturiert. Damit wird eine höhere Transparenz hergestellt sowie eine Zuordnung der Zuständigkeit(en) und eine Prioritätenbildung erleichtert.

6.1.2 Funktion und Weiterentwicklung der Eisenbahnanbindung für die Stadt Flensburg

Die Eisenbahn spielt für den **städtischen Binnenverkehr** keine nennenswerte Rolle. Selbst die Relation zwischen den Bahnstationen Weiche und Bahnhof ist nur für Verkehrsteilnehmer interessant, die Quelle und Ziel ihrer Fahrt im unmittelbaren, fußläufigen Einzugsbereich der Bahnstationen haben. Ansonsten ist der Stadtverkehr attraktiver.

Für den **regionalen Verflechtungsraum** und speziell für den Kreis Schleswig-Flensburg bildet der SPNV aber eine sehr wichtige Komponente für die ÖPNV-Erschließung. Mit den beiden in der Verkehrsfunktion nahezu gleichrangigen Strecken Schleswig – Flensburg und Süderbrarup – Flensburg wird ein gewichtiger Anteil der aufkommensstarken Verkehrsströme innerhalb des Kreisgebietes und ins Oberzentrum Flensburg, vor allem der Pendlerverkehre im Berufs- und Einkaufsverkehr, direkt vom SPNV abgedeckt. Nachteilig auf die Potenzialausschöpfung durch den SPNV wirkt sich allerdings die Randlage einiger Bahnstationen, vor allem des Bahnhofs in Schleswig aber auch des Flensburger Bahnhofs aus, da hier die Nachfrage zum Teil nur durch Zubringerverkehre bedient werden kann. Insofern kommt der **Anschlusskoordination** zwischen Bus und Bahn eine besondere Bedeutung zu.

Ein attraktives und leistungsfähiges Bahnsystem ist für die Entwicklung des Kreises Schleswig-Flensburg als peripher gelegene, ländlich geprägte Region aber auch für die Stadt Flensburg ein wichtiger Standortfaktor. Dem Abbau von Defiziten und der **Sicherung der Infrastruktur sowie einer hohen Angebotsqualität im SPNV** kommt daher eine hohe verkehrspolitische und strategische Bedeutung zu. Die aktuellen Entwicklungsvorgaben für den SPNV sind im landesweiten Nahverkehrsplan LNVP 2008-2012 dokumentiert, der gerade fortgeschrieben wird.

Zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems werden für den Zeitraum bis 2025 zwei attraktivitätsorientierte Szenarien skizziert. Das behutsam-offensive Szenario „Fortschreibung“ beschäftigt sich mit Maßnahmen, für welche Finanzierung und Umsetzung bis 2012 weitestgehend sichergestellt sind. Das deutlich-offensive Szenario „Perspektive“ beinhaltet Maßnahmen, welche aufgrund der prognostizierten Nachfrageentwicklung notwendig und sinnvoll sind, deren Finanzierung aber nicht sichergestellt ist. Dabei wird auf den auf Flensburg bezogenen Strecken mit deutlichen Nachfragezuwachsen gerechnet (Fortschreibung 2005-2025: Jübek - Flensburg +26%, Eckernförde - Flensburg +10%; Perspektive 2005-2025: Jübek - Flensburg + 31%, Eckernförde - Flensburg +10%).

Im Folgenden werden die für die Stadt Flensburg relevanten Maßnahmen vorgestellt.

Szenario „Fortschreibung“:

- Keine Maßnahmen mit unmittelbarer Auswirkung auf Flensburg, zum Fahrplanwechsel 2014 wird es allerdings eine Verbesserung des Fahrplans auf der Linie Hamburg – Flensburg geben.

Szenario „Perspektive“:

- Reaktivierung der Strecke Flensburg - Niebüll im Stundentakt,

Mit dem **Betriebsübergang im „Netz Mitte“** zum Fahrplanwechsel 2014/2015 werden sich bereits spürbare Verbesserungen für Flensburg ergeben, da dann ein durchgehender Stundentakt auf der Strecke von/nach Neumünster und Hamburg umgesetzt wird. Somit wird dann auch eine systematische Anschlussplanung zum Busverkehr (Stadt- und Regionalverkehr) möglich.

Über den LNVP hinaus plädiert die Stadt Flensburg weiterhin nachdrücklich für eine Erhaltung und **Aufwertung der Station Flensburg-Weiche**, die für alle Fahrten aus dem Stadtteil Weiche Richtung Süden (Schleswig, Neumünster, Hamburg) erhebliche ÖPNV-Fahrzeitvorteile und zugleich auch für die Bevölkerung aus dem nordwestlichen Siedlungsgebiet des Kreises Schleswig-Flensburg deutliche Vorteile in der Erreichbarkeit Flensburgs bedeutet. Derzeit ist aufgrund der geringen Nachfrage (ca. 40 Einsteiger pro Tag) für 2014 eine Stilllegung der Bahnstation vorgesehen, da ein notwendiger Um- und Ausbau nach Untersuchungen der LVS einen zu hohen Aufwand erzeugt, der in keinem vertretbaren Verhältnis zum potenziellen Nutzen gesehen wird ~~steht~~. Vor dem Hintergrund der

- verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Flensburg,
- der städtebaulichen Entwicklung im Stadtteil Weiche mit einem deutlichen Einwohnerzuwachs,
- der Bedeutung der Bahnstation als strategischer ÖPNV-Netzknäuel sowie
- den Vorüberlegungen zur Neuordnung des Bahnnetzes in Flensburg (siehe nächste Seite)

sollten die vorhandenen Untersuchungen überprüft und ggf. angepasst sowie mit den Ergebnissen der vorgesehenen Liniennetzoptimierung (vgl. Kapitel 6.1.3) abgeglichen werden. Um den Erhalt zu sichern, wird die Umsetzung folgendes Stufenkonzeptes vorgeschlagen:

1. Verbesserung der Zugangs- und Aufenthaltsqualität u.a. durch Aufstellung von Fahrgastunterständen auf dem Bahnsteig, die Installation dynamischer Zugziel- und Abfahrtsanzeigen und Beseitigung akuter Schäden und Verschmutzungen,
2. Anbindung der Station zum Fahrplanwechsel 2014 durch Halte des neuen RE Flensburg – Hamburg,
3. Neuordnung der Einbindung von FL-Weiche in den Stadt- und Regionalverkehr im Rahmen der geplanten Liniennetzoptimierung sowie

4. Offensive Bewerbung des verbesserten Angebotes gemeinsam durch LVS, DB AG und die Stadt Flensburg und Überprüfung der Maßnahmen-Auswirkungen nach einer 3-jährigen Probezeit als Grundlage für eine finale Entscheidung zum Erhalt der Station.

Weiter gibt es bereits seit vielen Jahren Überlegungen zur **Zukunft des Flensburger Bahnhofs**, wobei sich hier neben einer Aufwertung des jetzigen Bahnhofsumfeldes einschließlich der Verknüpfungssituation zwischen Bus und Bahn auch eine Verlegung des zentralen Flensburger Bahnhofs ins Stadtzentrum (Stichwort „City-/Hafenbahnhof“) noch in der Diskussion befindet. Zielsetzung der Überlegungen für einen neuen Standort des Bahnhofs ist eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums im Bahnverkehr mit einem Verzicht auf aufwändige Zubringerverkehre.

Da sich hieraus nachhaltige Auswirkungen auf das Flensburger ÖPNV-Netz ergeben, ist ein Untersuchungsprojekt definiert, das in Verbindung mit der künftigen ÖPNV-Verknüpfungssituation und der Erreichbarkeit des Stadtzentrums zu betrachten ist (vgl. dazu Kapitel 6.2.4). Grundlage bildet eine im Auftrag der LVS erstellte Studie zur ÖPNV-Anbindung der Innenstadt (DE-Consult 2003, vgl. Bild 6-1), in der vier Planungsvarianten für das Bahnnetz untersucht und bewertet wurden, die alle einen neuen Zentralbahnhof am jetzigen ZOB unter Nutzung der ehemaligen Hafenanlagen beinhalten. Den unbestrittenen Vorteilen für die Bahnkunden stehen dabei hohe Investitionskosten in die Infrastruktur sowie eine Reihe offener Fragen unter anderem zur verkehrs-städtebaulichen Integration des neuen Bahnhofs, zu den Betriebsabläufen und den rechtlich Konsequenzen gegenüber. Diese sind im weiteren Verfahren aufzubereiten und abschließend zu bewerten.

Ausgehend von zwei Experten-Workshops im Herbst 2012 wird eine abschließende Entscheidung kurzfristig vorbereitet. Diese Grundsatzentscheidung ist dringend notwendig, um entsprechende Investitionsmittel beispielsweise für eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes freizugeben und eventuell erforderliche Komplementärplanungen voranzutreiben.

Unabhängig von den genannten Eingaben und Projekten wird die Stadt Flensburg auch weiterhin die Entwicklung der Bahnstrecken und -stationen offensiv begleiten und ihre städtischen Interessen einbringen.

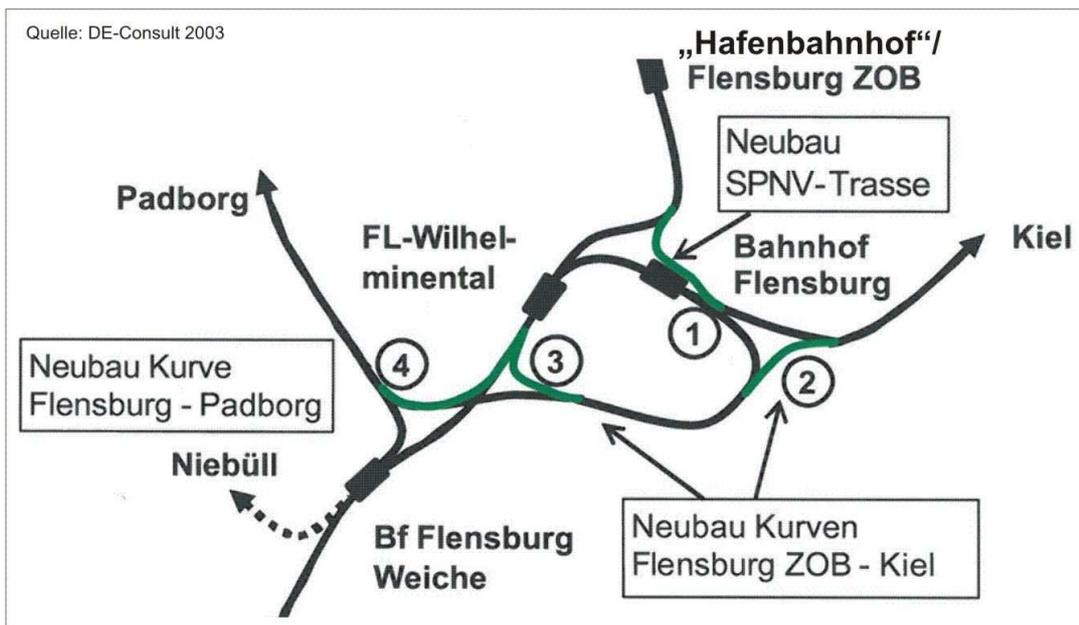


Bild 6-1: Vorüberlegungen zu einer möglichen Neukonzeption im Flensburger Bahnnetz (2003)

6.1.3 Übergreifende Projekte und Maßnahmen

Die sich vor allem aus der Funktion des ÖPNV im Klimaschutzkonzept ergebenden Zielsetzungen im Hinblick auf die künftige ÖPNV-Marktposition können nicht allein durch Aktivitäten innerhalb des ÖPNV-Systems erreicht werden. Zum Einen bestehen selbst bei zunächst systeminternen Maßnahmen häufig externe Schnittstellen (z.B. beim Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten), zum Anderen erfordert eine offensive ÖPNV-Förderung zum Teil auch Eingriffe in den motorisierten Individualverkehr (z.B. bei Beschleunigungsmaßnahmen). Aber auch innerhalb des ÖPNV-Systems ist aufgrund der komplexen verkehrlichen und betrieblichen Verflechtungen und Rahmenbedingungen eine Betrachtung des Gesamtsystems erforderlich. Daher werden folgende inhaltlich und räumlich übergreifende und in ihrer Bedeutung auch übergeordnete Projekte definiert (vgl. Bild 6-2).

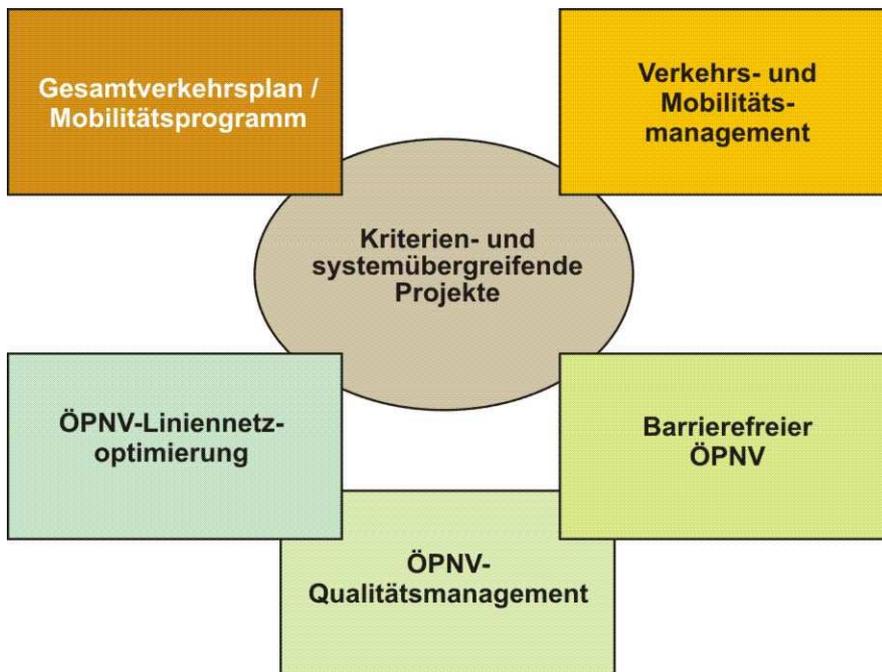


Bild 6-2: Übergreifende Betrachtungen auf den Ebenen Gesamtverkehr und ÖPNV

Mobilitätsprogramm / Gesamtverkehrsplan

Die Flensburger Verkehrsentwicklungsplanung basiert im Wesentlichen auf der durch das integrierte Mobilitätsprogramm 2003 erfolgten (Teil-) Fortschreibung des Verkehrskonzeptes VK90. Das derzeitige Mobilitätsprogramm erfüllt derzeit hauptsächlich den Anspruch eines „Leitbildes“ und enthält daher nur ansatzweise quantitative Betrachtungen zum Verkehrssystem in Verbindung mit Wirksamkeitsanalysen von Finanzierungsfragen. Mit der 2011 durchgeführten Mobilitätsbefragung liegen jetzt entsprechend aktuelle Daten zum Verkehrsverhalten vor, die eine fundierte Grundlage für eine nachfrage- und verhaltensorientierte Verkehrsplanung liefern.

Diese Basis sollte dazu genutzt werden, ein neues integriertes, qualitativ und quantitativ hinterlegtes **Gesamtverkehrskonzept** bzw. ein entsprechend inhaltlich erweitertes Mobilitätsprogramm aufzustellen, das moderne Aspekte der Verkehrsentwicklungsplanung einbezieht:

- Demographie und Lebenswandel,
- Lärm- und Schadstoffbelastungen,
- Ressourcen- und Klimaschutz,
- Verkehrssicherheit,
- Förderung alternativer, umweltfreundlicher Mobilitätsangebote (v.a. Fahrrad und ÖPNV),
- regionale und großräumige Verkehrsverflechtungen und Verkehrsprojekte sowie
- straßenräumliche Verträglichkeiten.

Dabei sind Interaktionen und Konflikte zwischen den Verkehrsträgern darzulegen und zu bewerten sowie eine nachhaltige Aktivitäten- und Ressourcenplanung zu erarbeiten. Dieser Gesamtverkehrsplan ist mit der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes und bestehenden Rahmenplanungen abzustimmen (vgl. Bild 6-3). Nur durch eine integrierte Betrachtung der Verkehrsträger sowohl im Hinblick auf Verkehrsströme und Verkehrsbelegungen als auch bei der Infrastrukturplanung und Straßenraumgestaltung kann ein Verkehrsszenario entsprechend dem Klimaschutzkonzept mit einer entsprechend offensiven Positionierung des ÖPNV realisiert und den Verkehrsteilnehmern vermittelt werden.

Im Kontext erweiterter Aktivitätenräume der Bevölkerung und der großen Bedeutung stadtgrenzen-überschreitender Verkehrsströme ist es sinnvoll, den Gesamtverkehrsplan auf den regionalen Flensburger Verflechtungsraum einschließlich des dänischen Grenzgebietes zu erweitern.

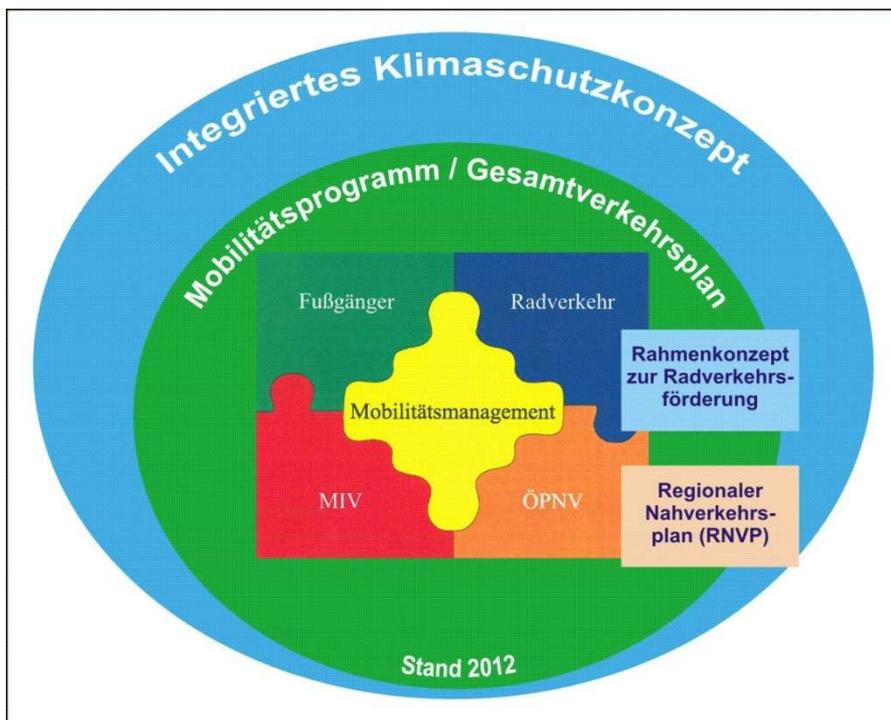


Bild 6-3: Einordnung des RNVP in bestehende Rahmenplanungen

Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Zur Umsetzung eines integrierten Gesamtverkehrsplans (s.o.) gehört ein ebenfalls verkehrsträger-übergreifendes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, das eine Beeinflussung der Verhaltensweisen über „weiche Maßnahmen“ wie Informations- und Serviceangebote ebenso enthält wie den Einsatz moderner Technologien zur Verkehrssteuerung und Verkehrsleitung. Das Mobilitätsmanagement bildet quasi den „operativen Part“ des Gesamtverkehrsplans.

Für die Entwicklung des ÖPNV-Systems ist vor allem das **Mobilitätsmanagement** von zentraler Bedeutung, da hiermit Informationsdefizite abgebaut und klimafreundliche Verkehrsmittel gezielt beworben werden können. Die **Aktivitätenschwerpunkte** sollten zunächst auf dem Mobilitätsmarketing und der Mobilitätsberatung liegen und hier auf bereits bestehenden Ansätzen aufbauen (vgl. Bild 6-4, rot umrandete Felder). So wurde mit der Betriebsbefragung 2008 der mögliche Grundstein für ein betriebliches Mobilitätsmanagement gelegt, mit dessen Hilfe vor allem das Marktsegment des Berufsverkehrs besser für den „Umweltverbund“ erschlossen werden soll. Mit einem Ausbau des Mobilitätsmarketing sind zunächst vorrangig Informationsdefizite bezüglich der ÖPNV-Qualität abzubauen.

Die bestehende Mobilitätszentrale und das Internet bieten eine gute Basis als Kommunikationsschnittstelle, wobei sowohl die Funktion als auch die konkreten Angebote über das ÖPNV-System hinaus erweitert werden müssten. Dies bedeutet aber auch eine Aufstockung der Ressourcen und eine systematische Pflege der Schnittstellen zum ÖPNV-Marketing. Ein erster Einstieg ist der „Relaunch“ des Internet-Auftrittes www.mobizentrale.de, der noch 2012 fertiggestellt werden soll.

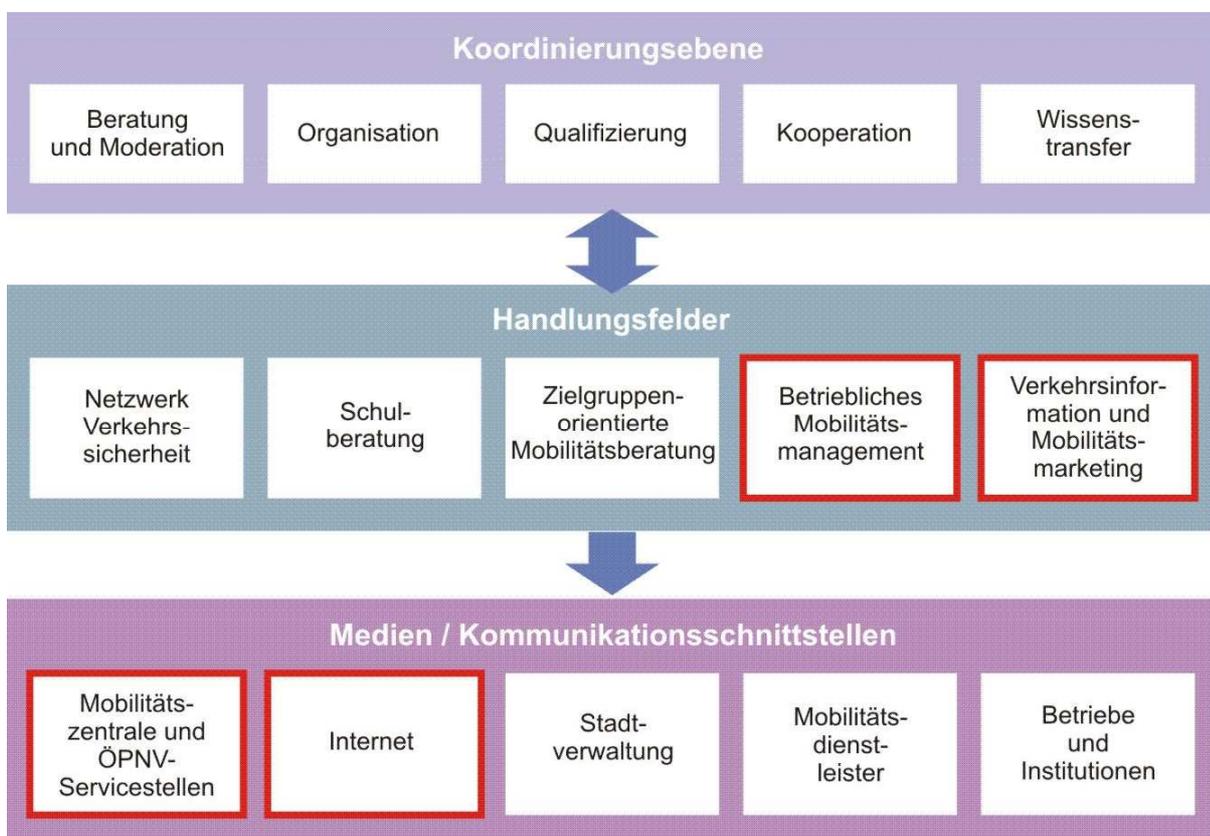


Bild 6-4: Beispiel für die Strukturierung eines professionellen Mobilitätsmanagements

Liniennetzoptimierung

Im Rahmen der Standortbestimmung (vgl. insbesondere Kapitel 5.3.3) haben sich eine Reihe von Fragestellungen und Handlungsbedarfen für eine weitere Verbesserung des Flensburger ÖPNV-Systems ergeben, die im Rahmen des RNVP aus Zeit- und Ressourcengründen hinsichtlich ihrer verkehrlichen, betrieblichen und finanziellen Konsequenzen nicht ausreichend fundiert abgearbeitet bzw. entscheidungsreif aufbereitet werden konnten. Im Wesentlichen sind folgende **Aspekte der ÖPNV-Systemoptimierung** im Rahmen der Liniennetzoptimierung abzuarbeiten und einer Entscheidung zuzuführen, wobei erste planerische Ansatzpunkte in den folgenden Kapiteln 6.1.4 bis 6.1.6 bereits enthalten sind:

- Abbau von Erschließungs- und Anbindungsdefiziten durch Anpassungen im Liniennetz und im Fahrplan,
- Harmonisierung des gesamten Taktgefüges auf einen einheitlichen Grundtakt,
- optionale Verdichtung der Fahrtenhäufigkeit bzw. des Grundtaktes (auf 15-Min. oder 10-Min.),
- Einführung neuer Direktverbindungen und ggf. Schnellbusverkehre,
- Funktions- und Leistungsteilung zwischen Stadt- und Regionalverkehr (insbesondere auch Erschließung benachbarter Gemeinden durch den Stadtverkehr),
- Prüfung und Konkretisierung des Einsatzes alternativer Bedienungsformen,
- Überprüfung und evt. Anpassung des Liniennetzes im Abendverkehr mit den ergänzenden Fragestellungen eines eigenständigen Abendverkehrsnetzes und von „Sternfahrten“ vom ZOB.
- Anpassungen im Liniennetz infolge des Ausbaus von Verknüpfungspunkten,
- Optimierung der Anschlusssituation Bus <> Bahn am Flensburger Bahnhof.

Aufgrund der komplexen Zusammenhänge und Vernetzungen kann eine Liniennetzüberplanung nur auf gesamtstädtischer, unternehmensübergreifender Ebene und zumindest mit partieller regionaler Erweiterung einen fundierten Abgleich zwischen verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen leisten und zur besten wirtschaftlichen Effizienz aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers führen. Für die Liniennetzoptimierung ist der Einsatz des Verkehrsmodells der Stadt Flensburg sinnvoll, das mit entsprechenden Nachfrage- und Strukturdaten hinterlegt ist. Eventuell sind hierzu die vorhandenen Datenbestände noch zu aktualisieren und zu ergänzen.

Die Ergebnisse der Liniennetzoptimierung werden voraussichtlich Veränderungen im Liniennetz nach sich ziehen, so dass hier auch entsprechende konzessionsrechtliche Anpassungen zu erwarten sind. Da die derzeitigen Linienkonzessionen 2015 auslaufen, sollte zu diesem Zeitpunkt auch eine Umstellung des Liniennetzes erfolgen. Unter Berücksichtigung der Vorlaufzeit für die Betriebsplanung müsste die Liniennetzoptimierung dann bis 2014 abgeschlossen sein.

Qualitätsmanagement

Die Umsetzung des umfangreichen Kataloges von Zielsetzungen und Qualitätsstandards (vgl. Kapitel 4) mit den daraus abgeleiteten Projekten und Maßnahmen erfordert zunächst ein professionelles Projektmanagement, um die komplexen Schnittstellen und Planungsprozesse effizient und zielgerichtet zu gestalten.

Parallel dazu ist ein fundiertes ÖPNV-Qualitätsmanagement einzurichten, mit dem vor allem die Leistungserbringung der Verkehrsunternehmen und ggf. anderer Verkehrsdienstleister umfassend überwacht werden kann. Dabei geht es für den Aufgabenträger aber auch darum, die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit von Angeboten zu überprüfen und ggf. Anpassungen oder Nachbesserungen vornehmen zu können. Weitere Ausführungen zur Konzeption und den Zuständigkeiten des künftigen Qualitätsmanagement sind Kapitel 7-3 zu entnehmen.

Barrierefreier ÖPNV

Die systematische Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen sowie von Frauen, Kindern und Senioren, die ebenfalls von einem barrierefreien ÖPNV besonders profitieren, ist eine Querschnittsaufgabe, die mehrere Komponenten des ÖPNV-Systems betrifft. Auch wenn bei den Qualitätsstandards (vgl. Kapitel 4, insbesondere Kapitel 4.4) bei den entsprechenden Komponenten bereits Anforderungen zur Barrierefreiheit formuliert sind, soll auch ein ganzheitlicher Anspruch eines barrierefreien Flensburger ÖPNV-Systems systematisch umgesetzt und an die potenziellen ÖPNV-Kunden vermittelt werden. Als zentrale Kommunikationsplattform kann dabei neben dem Auftritt der Mobilitätszentrale die Internetseite www.flensburg-mobil.de dienen, die bereits umfangreiche Informationen über die Nutzung öffentlicher Räume und Sehenswürdigkeiten durch Menschen mit Handicap enthält und um die Rubrik ÖPNV erweitert werden könnte.

Im Einzelnen sind vorrangig folgende **Projekte und Maßnahmen im Sinne der Barrierefreiheit** abzuarbeiten:

- Erstellen eines Haltestellenkatasters und darauf aufbauende systematische Bewertung der Barrierefreiheit von Haltestellen im Flensburger Stadtgebiet (Kataster ist bereits in Arbeit).
- Sukzessive Herrichtung der Barrierefreiheit an Haltestellen zunächst in Phase 1 an allen Schwerpunkthaltestellen und in Phase 2 an Normalhaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen.
- Überprüfung der barrierefreien Zugänglichkeit von Haltestellen unter Einbeziehung zugeordneter Überquerungsanlagen im Straßennetz.
- Anpassung der Fahrgastinformation hinsichtlich der Anforderungen der Barrierefreiheit, wobei hier auch Abwägungen zu anderen Aspekten wie u.a. der Informationsqualität, der praktischen Handhabbarkeit und dem Kostenaufwand erforderlich sind.
- Einrichten barrierefreier Internetauftritte der Mobilitätszentrale (bereits in Arbeit) und der Verkehrsunternehmen.

6.1.4 Erschließung

Um die gesetzten Erschließungsstandards zu erfüllen, sind die in Kapitel 5 ermittelten Erschließungsdefizite abzubauen oder Alternativlösungen zu prüfen. Allerdings gebietet der sorgsame Umgang mit den ÖPNV-Mitteln eine Abwägung der Aufwendungen zur erreichbaren Wirksamkeit. Daher ist nicht in jedem Falle eine Einbindung in das Busliniennetz sinnvoll bzw. vertretbar. In Bild 6-5 ist die Vorgehensweise zum Umgang mit den Erschließungsdefiziten dargestellt.

Erschließungsdefizit	Maßnahme(n)
Nordstadt, Querstraße	Ins Liniennetz einbinden (z.B. Verlängerung Linie 7)
Nordstadt, Batteriestraße	Zusätzl. Fahrten im Rahmen der Liniennetzoptimierung prüfen
Westl. Höhe, Heinrich-Voß-Str.	Eingeschränkte Busbefahrbarkeit, ggf. Anbindung über B+R
Weiche, Geestbogen	Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle im Jägerweg
Weiche, Graf-Zeppelinstraße	Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Husumer Str.
Südstadt, Liebigstraße	Optionen im Rahmen der Liniennetzoptimierung prüfen
Sünderup, Neubaugebiet Hochfeld	Ins Liniennetz einbinden (z.B. Verlängerung Linie 4)
Tarup, Kreuzkoppel	Anbindung über B+R, Fuß-Rad-Zuwegung überprüfen
Engelsby, Vogelsanger Straße	Eingeschränkte Busbefahrbarkeit, ggf. Anbindung über B+R
Engelsby, Anna-Hansen-Str. u. Kauslundlücke	Optionen im Rahmen der Liniennetzoptimierung prüfen
Früerlund, Ostlandstraße	Optionen im Rahmen der Liniennetzoptimierung prüfen
Mürwik, Twedter Mark und Schöne Aussicht	Eingeschränkte Busbefahrbarkeit, Anpassung Linie 3 prüfen

Bild 6-5: Maßnahmen zum Umgang mit den Erschließungsdefiziten

Zusätzlich zu den permanent vorhandenen, aus Lücken im Haltestellennetz resultierenden Erschließungsdefiziten sind auch **zeitlich begrenzte Anbindungslücken** zu schließen, die sich aus der Angebotsausdünnung bzw. Einstellung einzelner Linien oder Linienabschnitte in den verkehrlichen Randzeiten ergeben. Generell ist eine Bedienung zumindest aller Wohngebiete über alle Wochentage und von Gewerbegebieten mit großflächigem Einzelhandel während der Öffnungszeiten sicherzustellen. Hier bietet sich auch die Prüfung alternative Bedienungsformen an. Weitere Ausführungen hierzu enthält das folgende Kapitel 6.1.5 und Bild 6-10 (S. 128).

6.1.5 Liniennetz und Angebot

Überprüfung und Neuordnung der ÖPNV-Verknüpfung im Stadtzentrum

Die Erschließungs- und Verknüpfungssituation im Stadtzentrum gehört zu den wichtigsten Qualitätsmerkmalen des Flensburger ÖPNV-Systems und beeinflusst über die Erreichbarkeit des wichtigsten Verkehrsziels bzw. Zielgebietes und die Umsteigemodalitäten maßgeblich die ÖPNV-Attraktivität, aber auch die betriebllich-wirtschaftlichen Parameter des Flensburger ÖPNV-Systems.

Der ZOB als derzeitiger zentraler Verknüpfungsknoten für den Stadt- und Regionalverkehr befindet sich nach der Aufwertung des städtischen und regionalen ÖPNV am Rande seiner betrieblichen Kapazitäten. Die Anordnung der Haltepunkte hat zudem auch in Bezug auf die Orientierung und die räumliche Umsteigequalität Grenzen erreicht. Dies drückt sich auch darin aus, dass viele Umsteigevorgänge bereits an den benachbarten Haltestellen des ZOB wie Fördebrücke oder Angelburger Straße stattfinden. Mit einer weiteren Angebotsverbesserung im Regionalverkehr in Verbindung mit der Entwicklung eines regionalen ITF-Knotens sowie der Durchbindung weiterer Linien aus dem dänischen Grenzgebiet werden zusätzliche Kapazitätsbedarfe entstehen. Die daraus resultierenden Probleme lassen sich nur mit einem **Ausbau des ZOB** lösen bzw. mildern. Aufgrund der bereits bestehenden Defizite ist der Ausbau kurzfristig anzugehen

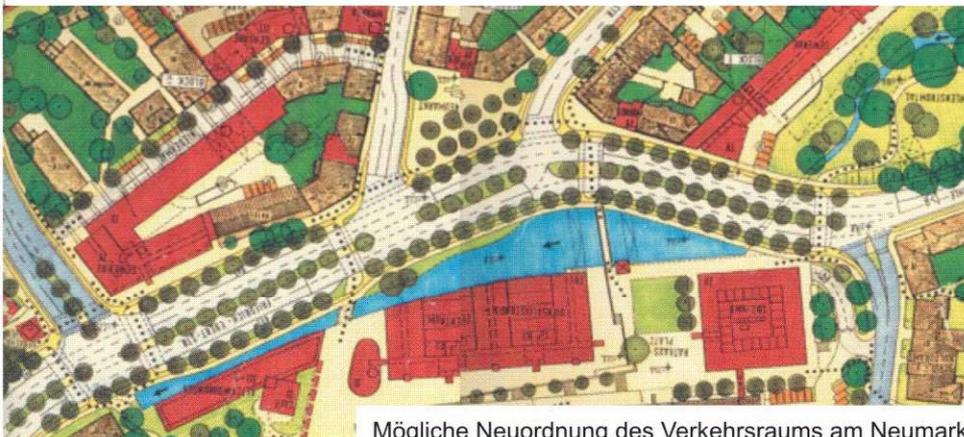
Sowohl aus den vorgesehenen weiteren Angebotsverbesserungen im Stadt- im Regionalverkehr als auch aus einer Optimierung der Anschlüsse werden sich zusätzliche Kapazitätsbedarfe auch an anderen Schwerpunkt-Haltestellen ergeben. Da sich am ZOB nur noch geringe Kapazitätserweiterungen etwa durch eine Inanspruchnahme angrenzender Straßen- und Stellplatzflächen realisieren lassen, ist hier nach Alternativlösungen zu suchen.

Mit der beabsichtigten Einrichtung neuer Linienverbindungen und einer Erhöhung des Direktfahreranteils ergeben sich neue Konstellationen im Liniennetz und neue Optionen für eine Gestaltung der ÖPNV-Verknüpfung im Stadtzentrum. Zielsetzung ist es, im Bereich der südlichen Altstadt einen **zweiten zentralen Verknüpfungsknoten** zu schaffen, der den ZOB entlastet und zugleich das „südliche ÖPNV-Eingangstor“ zum Stadtzentrum bildet. Erste Vorüberlegungen deuten auf einen Vorzugsstandort im Bereich Rathaus / Neumarkt hin. Aufgrund der sensiblen stadträumlichen Situation kann es hier aber nur eine integrierte verkehrs-städtebauliche Lösung geben, wobei vor allem weitreichende verkehrliche Umstrukturierungen erforderlich sein werden. Die Konsequenzen sind im Rahmen des Gesamtverkehrsplans (vgl. Kapitel 6.1.3) zu betrachten. Darüber hinaus bestehen erste Überlegungen, die Achse Bahnhof – Südermarkt städtebaulich aufzuwerten, die ebenfalls auf die ÖPNV-Gestaltung Einfluss nehmen könnten, aber zunächst noch konkretisiert werden müssen. Eine neue „Zentralhaltestelle“ wäre so zu konzipieren, dass ein komfortables Umsteigen mit kurzen Wegen, ohne Querungserfordernis von Hauptverkehrsstraßen sowie ein attraktiver Zugang zum Südermarkt mit der anschließenden Fußgängerzone möglich ist.

Aufgrund der großen verkehrlichen und städtebaulichen Tragweite wird es umfangreiche Untersuchungen geben müssen. Eine Entscheidung für eine Vorzugslösung als Grundlage für die Umsetzungsplanung wird in der Laufzeit des 3. RNVP angestrebt.



Aktuelle Situation



Mögliche Neuordnung des Verkehrsraums am Neumarkt



Ideenskizze einer Haltestelle am Neumarkt

Bild 6-6: Vorüberlegungen zur Neustrukturierung des Bereiches Rathaus / Neumarkt

Optimierung der räumlichen Verknüpfungssituation am Bahnhof

Sollte die Errichtung eines neuen Innenstadt-Bahnhofs aus den Überlegungen ausscheiden (vgl. Kapitel 6.1.2), sind die Planungen für eine Aufwertung der Verknüpfungssituation am jetzigen Bahnhof voranzutreiben. Die Anbindung des Bahnhofs wird auch bei einer Anpassung des Liniennetzes weiterhin über den Bahnhofsvorplatz (Anbindung für die nordwestlichen Stadtgebiete) und über die Schleswiger Straße (Anbindung der Südstadt und der von Süden einstrahlenden Regionalverkehre) erfolgen. Im Netzzusammenhang ist keiner dieser Zugangspunkte ersetzbar. Eine Fokussierung auf einen Zugangs- bzw. Umsteigepunkt würde zu deutlichen Fahrzeitverlusten führen und die Attraktivität der Bus-Bahn-Verknüpfung in jedem Falle schmälern.

Am **Bahnhofsvorplatz** geht es neben einer städtebaulichen Aufwertung im Wesentlichen um eine Kapazitätsoptimierung der Stellplätze (Fahrrad, Bus, Taxi, P+R/K+R) und eine bessere Orientierung beim Umstieg zwischen der Bahn und den einzelnen Zubringerverkehrsmitteln sowie generell eine Optimierung der Umstiegswege. Hierzu liegen bereits Gestaltungsentwürfe vor (vgl. umseitiges Bild 6-8). Ergänzend dazu gibt es auch Planungen für eine Radstation am Bahnhof zu errichten (vgl. Bild 6-7).

Deutlich komplizierter stellt sich Situation an der **Schleswiger Straße** dar. Derzeit gibt es aufgrund des eingeschränkten Querschnitts der Eisenbahnüberführung eine Einbahnstraßenregelung, so dass die Buslinien der Südstadt die dem Bahnhof zugeordnete Haltestelle „Bahnhofs-Serpentine“ nur stadteinwärts bedienen. Die Zuwegung zum Bahnhof erfolgt dann über einen steilen serpentinenartigen Fußweg zum Haupteingang des Bahnhofs. Die Optimierungslösung sieht dagegen ein Beidrichtungsbediening mit einem direkten Zugang zu den Bahnsteigen vor (vgl. umseitiges Bild 6-8). Eine ähnliche Verknüpfungsanlage mit Gleiszugang gibt es beispielsweise am Freiburger Bahnhof. Eine solche aus ÖPNV-Sicht sehr attraktive Lösung, die die Bus-Bahn-Vernetzung deutlich aufwerten würde, erfordert jedoch eine komplexe verkehrliche und bauliche Umgestaltung. Aufgrund der verkehrlichen Funktion der Schleswiger Straße und der Kfz-Belegung wären hier zudem Betrachtungen in einem geräumigeren Kontext erforderlich. Sinnvollerweise sollten diese im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes erfolgen.

Quelle: hkc 2012



Bild 6-7: Entwurfsansichten des Außen- und Innenzugangs der geplanten Radstation im Bahnhof

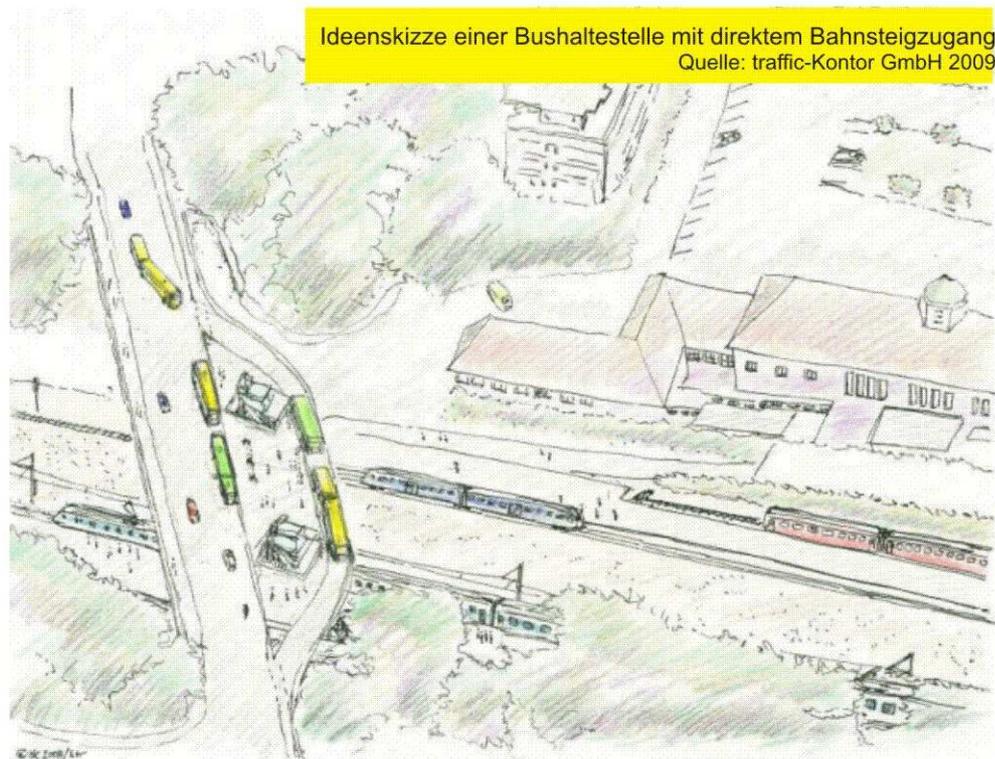
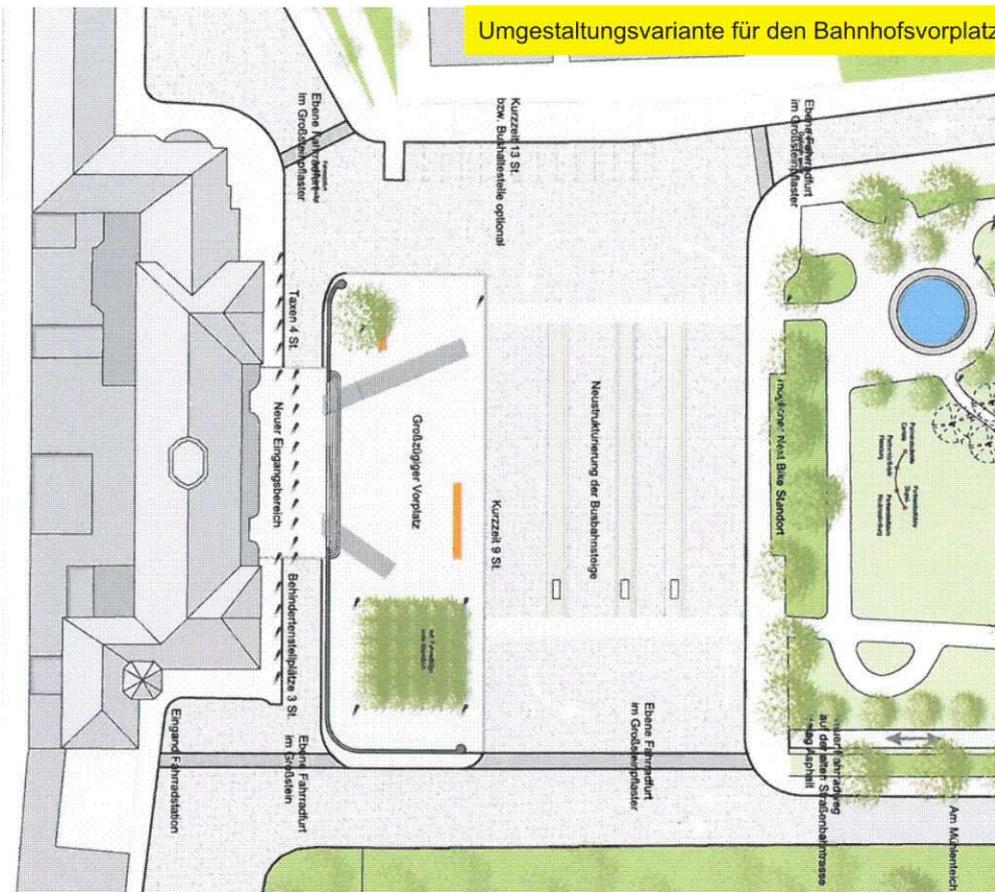


Bild 6-8: Vorüberlegungen zur Neustrukturierung der Verknüpfung am Bahnhof

Integration von Stadt- und Regionalverkehr

Die Klimaschutzziele der Stadt Flensburg und die damit verbundenen Zielsetzungen für den ÖPNV beziehen sich zwar auf das Stadtgebiet bzw. die Flensburger Bevölkerung, allerdings liegen auch im Regionalverkehr signifikante unerschlossene ÖPNV-Potenziale. Da die regionalen Zielverkehre nach Flensburg im Gesamtaufkommen noch über dem Binnenverkehr rangieren und die Marktausschöpfung des regionalen ÖPNV noch unter dem Stadtverkehr liegt, wird die Notwendigkeit einer Einbeziehung der Stadt-Umland-Verflechtungen deutlich. Signifikante Kfz-Entlastungen im städtischen Straßennetz lassen sich ohne Berücksichtigung der regionalen Zielverkehre nicht erreichen.

Neben einer weiteren Stärkung der Bahnanbindung steht vor allem eine Aufwertung des regionalen Bussystems im Vordergrund. Für den Kreis Schleswig-Flensburg, in dem der Hauptanteil der Flensburger Einpendler seinen Wohnort hat, sind im 3. RNVP für den engeren Flensburger Verflechtungsraum bereits Projekte definiert, in denen der ÖPNV überplant und verbessert werden soll (vgl. Bild 6-9, S.127):

- ✓ **Neuordnung des Verkehrsraums Flensburg – Husby / Hürup – Sörup – Langballig:**
In diesem Verkehrsraum verkehren diverse Buslinien, deren Angebot sich zum Teil überdeckt und für den Kunden nur noch schwer nachvollziehbar ist. Hier ist eine Überplanung unter besonderer Berücksichtigung einer hochwertigen Anbindung des Oberzentrums Flensburg, einer sinnvollen Koordination zwischen SPNV und Linienbusverkehr sowie der Buslinien untereinander angebracht. Möglicherweise lassen sich hier auch wirtschaftliche Synergien erschließen.
- ✓ **Aufwertung des ÖPNV-Angebotes im Verflechtungsbereich Flensburg – Harrislee / Handewitt:**
Im westlichen Nahbereich der Stadt Flensburg hat das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren durch die Entwicklung von Wohnungs- und Gewerbeflächen deutlich zugenommen. Dieser Bereich hat inzwischen stadtstrukturelle Züge angenommen und ist aus verkehrlicher Sicht durchaus als Integrationspotenzial für den Stadtverkehr Flensburg zu sehen. Zur Ausschöpfung der bestehenden ÖPNV-Potenziale ist hier zumindest eine stadtverkehrsähnliche ÖPNV-Qualität anzustreben. Allerdings ist Handewitt aufgrund der zersplitterten Siedlungsstruktur nur schwer zu erschließen.
- ✓ **Angebotsüberprüfung im Korridor Flensburg – Tarp – Eggebek –Schleswig mit speziellem Fokus auf den engeren Flensburger Verflechtungsraum Tarp / Oeversee / Eggebek:**
In diesem Verkehrskorridor verlaufen mehrere vertaktete Buslinien und der SPNV, wobei bisher keine systematische Koordination stattfindet. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsverflechtungen gilt es u.a. zu überprüfen, ob das Fahrtenangebot auf der Linie 4810 reduziert, eine bessere planerische Koordination mit dem SPNV realisiert und wie die Verbindungen nach Flensburg optimiert werden können.

Im Rahmen eines ersten **Stadt-Umland-Workshops** für den engeren Flensburger Verflechtungsraum wurden im Januar 2012 mit der Stadt Flensburg, dem Kreis Schleswig-Flensburg sowie den Ämtern und Kommunen im Verflechtungsraum die aktuelle Situation und die künftigen Rahmenbedingungen diskutiert. Es wurde dabei vereinbart, neben den räumlich abgegrenzten Einzelprojekten auch eine übergreifende regionale Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems fortzusetzen und zu vertiefen. Die o.g. Planungsräume wurden bestätigt und sollen zügig bearbeitet werden. Im Weiteren ist auch eine Einbeziehung des Verflechtungsraumes auf dänischer Seite vorgesehen.

Eine Koordination und Integration des Stadt- und Regionalverkehrs im Sinne der potenziellen ÖPNV-Kunden und mit dem Ziel, Kfz-Verkehre auf den ÖPNV zu verlagern, erfordert zunächst eine von administrativen Grenzen und Konzessionen unabhängige Betrachtungsweise. Dabei sind folgende **Planungsansätze** mit den in Bild 6-10 (S.128) dargestellten Linien bzw. Linienkorridoren weiterzuerfolgen bzw. zu berücksichtigen, deren Umsetzung dann stufenweise erfolgen kann:

- Einrichten eines ITF-Knotens für den „höherwertigen“ Regionalverkehr am ZOB Flensburg mit systematischer Anschlusskoordination zum Stadtverkehr (befindet sich bereits im Aufbau),
- Übernahme von Schnellbusfunktionen durch den Regionalverkehr im Stadtrandgebiet bei gleichzeitiger Einbindung wichtiger städtischer Verkehrsziele außerhalb des Stadtzentrums und evtl. Taktverdichtung,
- Übernahme der Bedienung städtischer Siedlungsgebiete am Stadtrand durch den Regionalverkehr ggf. mit abschnittsweiser Verdichtung des Fahrtenangebotes,
- Ausweitung des Stadtverkehrs in den engeren regionalen Verflechtungsraum in Abstimmung mit den bestehenden Regionalverkehrsangeboten.

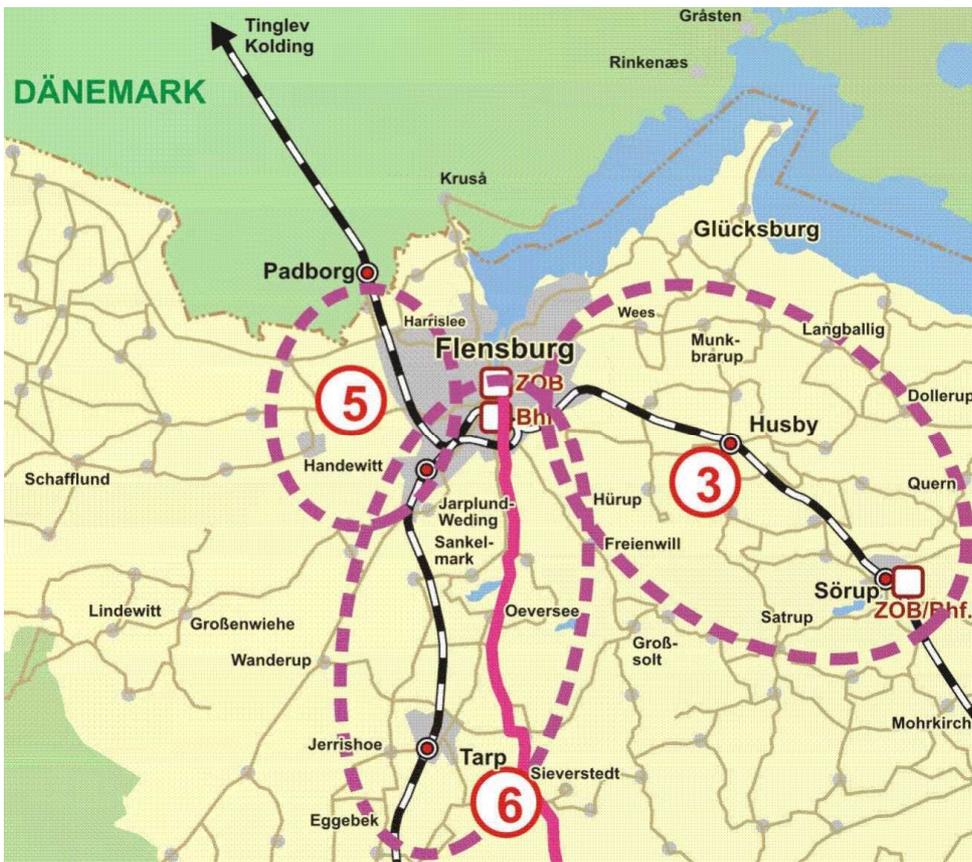


Bild 6-9: ÖPNV-Planungsräume im Schleswig-Flensburger RNVP für den Flensburger Verflechtungsraum

Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Dänemark

Die Nachfrage im grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Dänemark bzw. in die angrenzende Region Syddanmark hat in den letzten Jahren stetig zugenommen, liegt aber im Aufkommen immer noch deutlich hinter den Pendlerverflechtungen mit dem Kreis Schleswig-Flensburg. Dennoch besteht hier ein nennenswertes ÖPNV-Potenzial, das mit einer weitergehenden Kooperation beider Staaten noch zunehmen dürfte. Zudem bildet die Stadt Flensburg für die Region Syddanmark bereits heute im Berufs-, Einkaufs- und Touristenverkehr einen wichtigen Bezugspunkt mit strategischem Ausbaupotenzial.

Mit einem Ausbau der grenzüberschreitenden Angebote im Bahn- und Busverkehr soll die Position des ÖPNV deutlich gestärkt werden. Im Trafikplan 2009-2012 sind von dänischer Seite bereits die strategischen Hauptverbindungen festgelegt:

- Schnell- und Regionalbus Sønderborg – Kruså – Flensburg,
- Schnell- und Regionalbus Kolding – Åbenrå – Flensburg
- Regionalbus Tønder – Flensburg.

Stufenweise sollen die bisher an der Grenze in Padborg endenden Buslinien bis zum Flensburger ZOB verlängert werden:

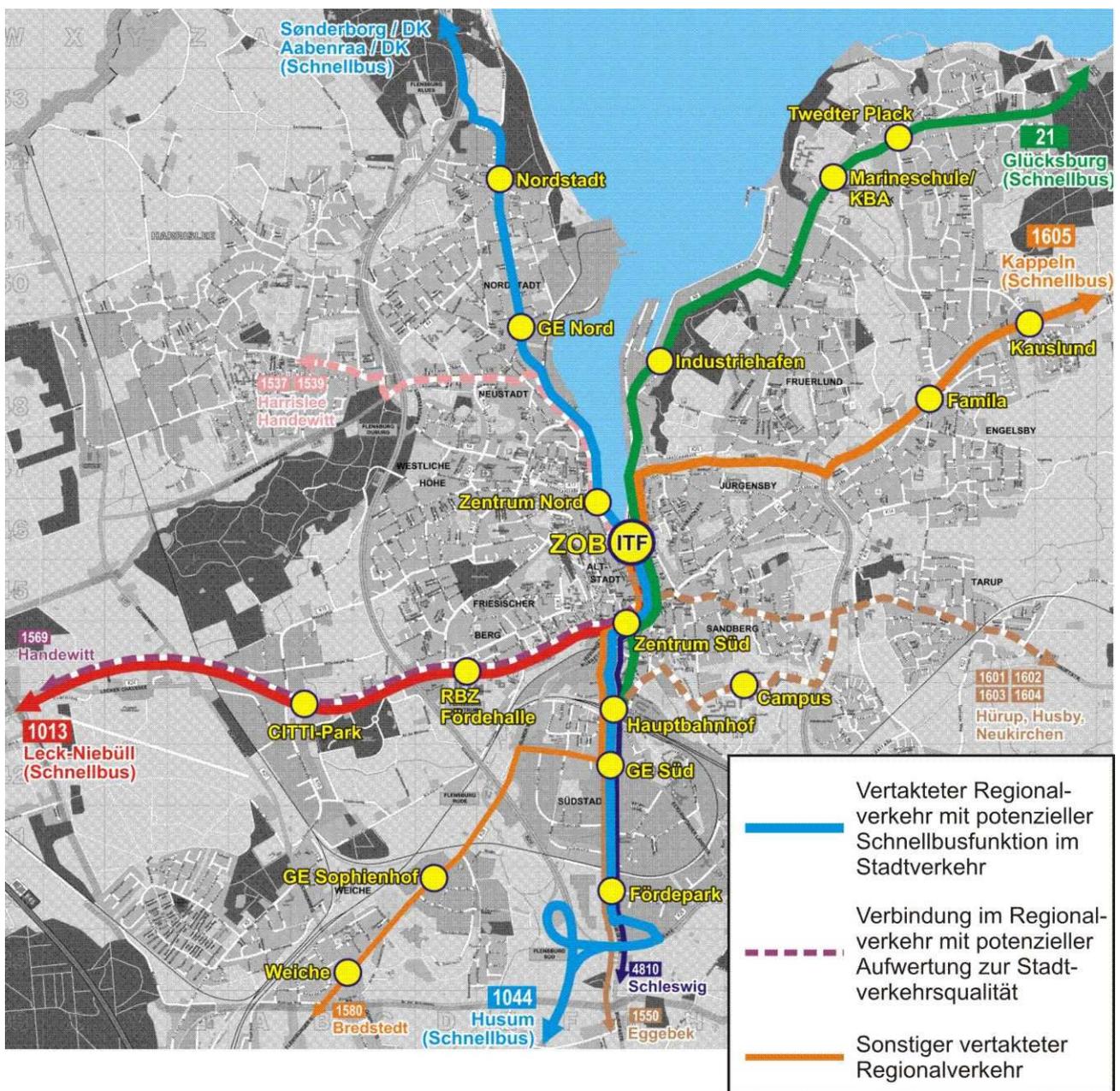


Bild 6-10: Übergeordnete Regionalbusverkehre für eine Koordination mit dem Stadtverkehr

Verbesserung der Angebotsqualität

In der künftigen Gestaltung der ÖPNV-Produktpalette und dem zugeordneten Verkehrsangebot liegt ein wichtiger Schlüssel zur Verbesserung der ÖPNV-Marktposition. Aufgrund der komplexen und sensiblen Abhängigkeiten der einzelnen Qualitätsbausteine bei der Angebotsgestaltung unter Berücksichtigung mehrerer Verkehrsunternehmen ist ein verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich optimiertes Gefüge nur im Rahmen einer umfassenden Liniennetzoptimierung erreichbar. Die folgenden Projekte und Maßnahmen sind daher in eine solche Untersuchung mit einzubinden und im Einzelfall abzuwägen, wobei ein Verzicht oder eine Abschwächung eventuell auch die Erreichung der angestrebten Zielsetzungen beeinträchtigt.

Mit der in Kapitel 4.3.2 entwickelten Angebotsdiversifizierung wird der Grundstein für eine an den Bedürfnissen der potenziellen ÖPNV-Kunden orientierte Angebotsplanung gelegt, die den verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen und der vorhandenen Nachfragestruktur in der Region Flensburg am besten gerecht wird. Im Vordergrund steht dabei eine **Erweiterung der bisherigen Produktpalette** um

- Schnellbusangebote und
- kleinräumige Erschließungssysteme.

Schnellbusangebote dienen vor allem zur Fahrzeitverkürzung auf Verkehrsrelationen mit größeren Entfernungen und zur Attraktivitätssteigerung der Bedienung von Haltestellen mit hohem Verkehrsaufkommen. Sie sind speziell auch für den Berufsverkehr geeignet, um zu den Verkehrsspitzen das Grundangebot zu verstärken und in „Lastrichtung“ der Verkehrsnachfrage gezielt Relationen zwischen Wohn- und Gewerbestandorten abzudecken. Damit wird das ÖPNV-Angebot zusätzlich flexibilisiert und an den Nachfrageschwankungen ausgerichtet. Um die Produktpotenziale auszuschöpfen, sind allerdings auch besondere Rahmenbedingungen erforderlich (z.B. weniger Halte, Busspuren etc.). Zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit ist im Rahmen der planerischen und betrieblichen Konkretisierung zu prüfen, ob die Ansprüche auch durch vertaktete Regionalverkehre ggf. mit abschnittsweiser Fahrplanverdichtung oder durch neue Direktverbindungen im Stadtverkehrs-Grundnetz zu erfüllen sind.

Mit **kleinräumigen Erschließungssystemen** soll in abgrenzbaren Stadtquartieren und peripheren Siedlungsgebieten insbesondere in Zeiten mit geringer und diffuser Verkehrsnachfrage der konventionelle Linienbusverkehr ersetzt werden, wenn sich dadurch ein kostengünstigerer ÖPNV-Betrieb ergibt oder wenn eine Erfüllung der Angebotsstandards durch den Linienverkehr nicht bzw. nicht wirtschaftlich erfolgen kann (z.B. auch bei eingeschränkter Befahrbarkeit von Quartiersstraßen). Von solchen Angeboten profitieren gerade Frauen, Kinder und Senioren, die häufig nicht motorisiert sind und für Einkäufe und Erledigungen auf den ÖPNV angewiesen sind. Eingesetzt werden können dabei auch alternative Bedienungsformen, die alle Formen des ÖPNV umfassen, die nicht dem konventionellen ÖPNV zuzuordnen sind. Unterschiede bestehen insbesondere hinsichtlich des organisatorischen Hintergrunds, der Fahrzeuggröße und der Betriebsflexibilität.

Für die Stadt Flensburg sind im Wesentlichen folgende Produkte bzw. Bedienungsformen grundsätzlich geeignet und in die konkreten Prüfungen einzubeziehen, die zweckmäßigerweise ebenfalls im Rahmen der Liniennetzoptimierung stattfinden sollten :

- Linientaxi,
- Anruf-Sammel-Taxi (AST),
- Quartiersbus (auf der regionalen Ebene als „Ortsbus“ bezeichnet).

Linientaxis verkehren nach einem festen Fahrplan auf dem Verlauf der zugeordneten Stammlinie und schließen Angebotslücken auf den Stadtbuslinien in den verkehrlichen Randzeiten vorwiegend auf Endabschnitten der Linien mit geringer Nachfrage. Sie sind aber in der Regel nur wirtschaftlich tragbar, wenn kleinere Fahrzeugeinheiten herkömmliche Linienbusse ersetzen können.

Anrufsammeltaxis (AST) sichern zum Einen die Bedienung in verkehrlichen Randzeiten mit geringer Nachfrage, wenn ein Linienbusbetrieb nicht mehr wirtschaftlich tragbar ist, können zum Anderen in Quartieren mit offener Bebauung und/oder eingeschränkter Busbefahrbarkeit aber auch den konventionellen Linienverkehr ersetzen. Auch AST verkehren in der Regel nach einem festen Fahrplan, wobei Fahrten nur bei einem konkreten Bedarf nach vorheriger Anmeldung durchgeführt werden. Besteht keine Nachfrage, entfällt - anders als im Linienverkehr- die jeweilige Fahrt und die damit verbundenen Betriebskosten. Für die ÖPNV-Kunden ist von Vorteil, dass die Bedienung nicht zwingend an Haltestellen gebunden ist sondern auch „von-Tür-zu-Tür“ erfolgen kann („Flächenbetrieb“) und damit dem Taxenkomfort recht nahe kommt. In Flensburg könnte das AST vor allem eine Zubringerfunktion aus dünn besiedelten Siedlungsbereichen zu übergeordneten ÖPNV-Verknüpfungsknoten mit dortigem Anschluss an den Linienbus erfüllen. Für die Auswahl von Einsatzgebieten sind eine konkrete Planung vor allem kleinteilige Nachfragedaten in verkehrlichen Randzeiten erforderlich.

Die Nutzung alternativer Bedienungsformen ist gerade in der Anlaufphase mit objektiven und subjektiven Barrieren verbunden (u.a. Notwendigkeit der Voranmeldung). Es ist daher von großer Bedeutung, den potenziellen Nutzern dieser Angebote frühzeitig und ausreichend Informationen bereitzustellen und das Angebot offensiv zu vermarkten. Dies erfordert ein eigenständiges **Informations- und Marketingkonzept** unter Einbindung der landesweiten Dachmarke „nah.sh“ und unter konsequentem Einsatz moderner Informationstechnologien.

Quartiersbusse erschließen vor allem größere zusammenhängende Siedlungsgebiete bis hin zu ganzen Stadtteilen mit einem starken Binnenverkehr. Sie fungieren als Zubringerverkehre zum übergeordneten Liniennetz sowie zu den Stadtteil- und Quartierszentren und sind hauptsächlich auf den Berufs- und Einkaufsverkehr ausgerichtet. Dabei können sie auch dazu genutzt werden, um die Erschließung abseits der Hauptlinienkorridore zu optimieren. Die Bedienung erfolgt wie beim Stadtbus nach einem festen Linienverlauf und Fahrplan überwiegend aber mit kleineren, an die Nachfrage angepassten Fahrzeuggrößen (z.B. Kleinbus). Auch hier gilt es die Wirtschaftlichkeit gegenüber einer Linienbusbedienung abzuwägen.

Die Konkretisierung der Einsatzräume und der für die örtlichen Rahmenbedingungen am besten geeigneten Angebots- bzw. Bedienungsform erfolgt ebenfalls im Rahmen der Liniennetzoptimierung. Es sollte dann jeweils ein zeitlich begrenzter Probebetrieb erfolgen, um die Praxistauglichkeit und die konkrete Nachfrage zu ermitteln und dann eine fundierte abschließende Bewertung vornehmen zu können. In Bild 6-11 (S.132) sind einige potenzielle Einsatzräume ausgewählt, die vertiefend zu untersuchen sind. Mit diesen Einsatzräumen sind auch die Anbindungsdefizite in den Schwachverkehrszeiten berücksichtigt.

Auch wenn sich sowohl die Fahrtendichte als auch die Verbindungsqualität bereits auf einem hohen Niveau bewegen, bestehen hier Entwicklungsbedarfe und -potenziale. Wenn eine deutliche Steigerung der ÖPNV-Nachfrage realisiert werden soll, sind allein aus Kapazitätsgründen Angebotserweiterungen und zusätzliche Fahrzeugressourcen erforderlich. Die Notwendigkeit der Kapazitätserweiterung sollte als Chance für **zusätzliche Direkt- und Schnellverbindungen**, aus denen sich auch eine partielle Verdichtung des Fahrtenangebotes ergibt, genutzt werden. Darüber hinaus ist, im günstigen Fall bereits in Verbindung mit sich einstellenden Nachfragezuwächsen, eine Verdichtung des Grundtaktgefüges zu prüfen.

Eine Aufstufung vom 20-Minuten-Grundtakt auf einen 15-Minuten-Grundtakt bietet den Vorteil einer verbesserten Koordinierungsmöglichkeit mit dem SPNV und dem vertakteten Regionalverkehr, die auf ein 60 – 30 – Minuten-Taktgefüge ausgerichtet sind. Mit einem perspektivischen 10-Minuten-Takt beim Erreichen der Zielnachfrage wird dann das Qualitätsniveau großer Stadtverkehre erreicht, mit dem ein ÖPNV-Zugang auch ohne detaillierte Fahrtvorbereitung bzw. Fahrplankenntnisse möglich wird („just-in-time-Bedienung“).

Bei der Ergänzung des Liniennetzes durch Direkt- und Schnellverbindungen stehen Fahrrelationen zu den Hauptzielgebieten des Berufs- und Einkaufsverkehrs mit zeitlicher Konzentration auf die Hauptverkehrszeiten im Vordergrund. Favorisierte Prüfaufträge beziehen sich auf städtische und regionale Relationen mit hinterlegter hoher Gesamtverkehrsnachfrage und/oder übergeordneter verkehrsstrategischer Bedeutung (vgl. umseitiges Bild 6-11):

- Mürwik – Engelsby – (Bahnhof –) Südstadt / Fördepark,
- Mürwik – Engelsby – ZOB,
- Fruerlund – Engelsby – Campus – Bahnhof (– ZOB),
- Nordstadt – (Bahnhof –) Südstadt / Fördepark,
- Harrislee – Nordstadt / Westliche Höhe – ZOB – Bahnhof – Campus (grenzüberschreitend).

Als langfristige Perspektive wird als gesondertes Produkt außerdem die Einführung einer **Fährverbindung über die Förde** geprüft, die vor allem touristische Funktionen übernehmen soll. Hierzu sind aber grundsätzlich noch Fragen der Infrastruktur und der Betriebsdurchführung sowie der Zuständigkeit zu klären.

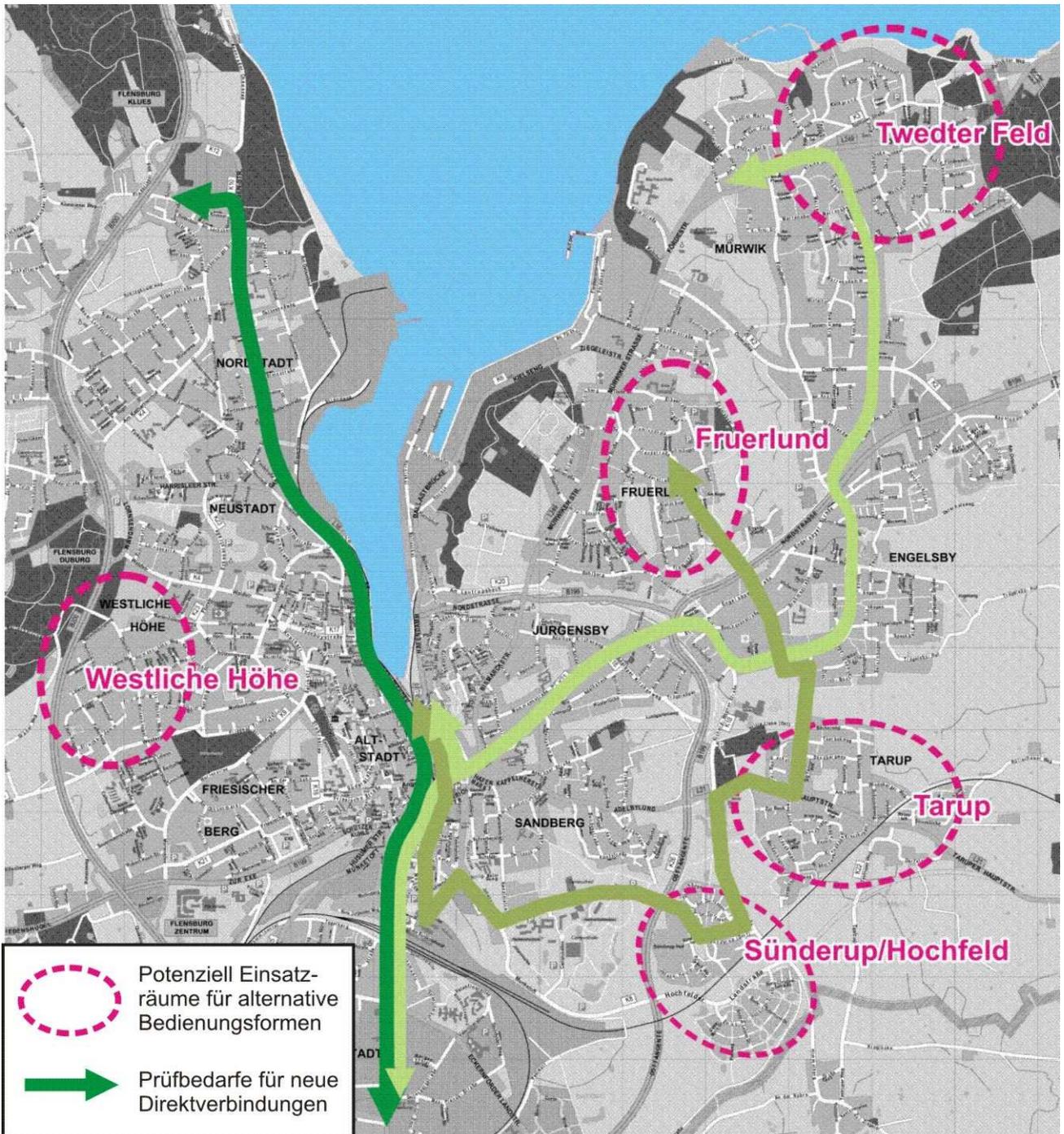


Bild 6-11: Ansätze für neue Direktverbindungen und Einsatzräume alternativer Bedienungsformen

6.1.6 Vernetzung

Um die ÖPNV-Akzeptanz zu steigern, sind zunächst innerhalb des ÖPNV-Systems optimale Fahrtbedingungen zu schaffen. Da es allein aus Gründen der Netz- und Angebotstransparenz nicht sinnvoll ist und auch der ÖPNV-Systemstärke einer Nachfragebündelung widerspricht, alle Fahrtrelationen als Direktverbindung abzudecken, kommt der **Anschlussplanung** eine wichtige Rolle zu. Neben einem dichten Fahrplankontakt, der generell die Umsteigequalität durch reduzierte Anschlusszeiten verbessert, ist vor allem eine systematische Fahrplankoordination auf wichtigen, d.h. mit Nachfrage hinterlegten oder netzstrategisch bedeutenden Umsteigerelationen vorzunehmen. Starke Umsteigerelationen sind aber auch ein Anhaltspunkt zur Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen.

Schwerpunkte der Anschlusskoordination liegen am ZOB, an der „neuen“ Zentralhaltestelle am südlichen Altstadtrand, am Bahnhof sowie an Verknüpfungspunkten, wo Zubringerverkehre an das Hauptliniennetz angeschlossen werden. Die Optimierung der **Bus-Bahn-Verknüpfung am Bahnhof** umfasst sowohl eine Fahrplankoordination auf Umsteigezeiten von etwa 10 Minuten als auch eine Aufwertung der räumlichen Umsteigesituation (vgl. Kapitel 6.2.4). Eine finale Lösung ist hier zum Fahrplanwechsel 2014/2015 nach Abschluss der Liniennetzoptimierung zum Betriebsübergang im SPNV-Netz „Mitte“ (Fahrplan liegt bereits vor) in Verbindung mit weitergehenden Untersuchungen zur Verknüpfungssituation am Bahnhof vorgesehen. Um in beiden Fahrtrichtungen günstige Übergangszeiten zu erreichen, sind die Fahrpläne der den Bahnhof bedienenden Buslinie(n) an den Bahnfahrplänen auszurichten. Dies bestimmt dann auch die Fahrplange- staltung korrespondierender Buslinien bei Linienüberlagerungen.

Im Mittelpunkt der Aktivitäten zur Erhöhung der Vernetzungsqualität steht aber perspektivisch eine erheblich intensivere **Vernetzung mit dem Individualverkehr** und hier vor allem mit alternativen Angeboten zum privaten Verkehrsmittelbesitz. Gerade in der jungen Generation zeigt sich im Zusammenhang mit steigenden Energiekosten und einem ausgeprägteren Umweltbewusstsein eine zunehmend bewusstere Verkehrsmittel- nutzung mit einer Abkehr vom Statussymbol einer unbegrenzten Pkw-Nutzung.

Neben den klassischen und bereits etablierten Komponenten wie B+R und P+R wird in Flensburg in integrierten Vernetzungsangeboten in Form von „**Mobilstationen**“ ein neuer, strategisch bedeutsamer Ansatz verfolgt. Während B+R-Stellplätze an allen Bahnstationen und an allen Schwerpunkthaltestellen im Busver- kehrssystem sowie zusätzlich an Haltestellen, wo der Radverkehr eine wichtige Zubringerfunktion für die Flächenerschließung erfüllt, eingerichtet werden sollten, konzentrieren sich Mobilstationen auf wenige aus- gewählte Standorte überwiegend in integrierter städtebaulicher Lage, wo eine Zusammenführung verschie- dener Mobilitätsangebote sinnvoll sowie verkehrlich und räumlich umsetzbar ist. Fallbeispiele für die Vernet- zungsphilosophie von Mobilstationen sind zwar vereinzelt vorhanden (z.B. in Münster oder Bremen), mit einem systematischen Ansatz in der Zusammenführung aller Mobilitätsangebote wird allerdings von Flens- burg Neuland betreten. Im umseitigen Bild 6-12 ist eine Vorauswahl potenzieller Standorte von Mobilstationen zusammengestellt. Diese sind in vertiefenden Untersuchungen auf ihre konkrete Eignung hin zu überprüfen. Darüber hinaus sind mit den Betreibern alternativer Mobilitätsangebote grundsätzliche Kooperationsmöglichkeiten zu prüfen und Standortanforderungen abzustimmen.

Stadtteil	Favorisierter Standort	Bus- linien	Ausstattung					
			P+R	K+R	B+R	Nextbike	Taxi / AST	CarSharing
Altstadt	ZOB	diverse		X	X	X	X	(X)
Altstadt	Willy-Brandt-Platz	1, 4, 7			X	X	X	(X)
Altstadt	"Zentrum Süd" (neu)	diverse			X	X	X	(X)
Südstadt	Hauptbahnhof	1, 5	X	X	Rad- station	X	X	(X)
Sandberg	Campus / Universität	4, 5			X	X		X
Mürwik	Twedter Plack	diverse	(X)	X	X	X	X	X
Neustadt	Apenrader Str. (Süd)	1, 7			X	X	X	(X)
Weiche	Gartenstadt, (Bhf.)	11, 12			X	(X)	X	(X)
Westliche Höhe	Burgplatz	3, 4			X	X	(X)	(X)
Nordstadt	Am Lachsbach oder Am Katharinenhof	1, 2, 7 2, 4	X	X	X	(X)	(X)	(X)
Friesischer Berg	Friesische Str. / Exe	10, 11	X		X	X		(X)
Engelsby	Trögelsbyer Weg	10, 11		(X)	X	X		(X)
Fruerlund	Mürwiker Str./Stadion oder Travestraße	3, 5, 7, 21		(X)	X	X	(X)	(X)

P+R = Park and Ride, B+R = Bike and Ride, K+R = Kiss and Ride (Bringen u. Abholen mit Pkw)

(X) = Standorteignung ist noch zu prüfen

Bild 6-12: Potenzielle Standorte und Ausstattung von Mobilstationen

6.1.7 Bedienung

Die **Zuverlässigkeit der ÖPNV-Bedienung** ist eine entscheidende Anforderung insbesondere wahlfreier ÖPNV-Kunden an die Systemqualität. Sie hat nicht nur unmittelbare Auswirkungen auf die Planbarkeit einer ÖPNV-Fahrt, sondern auch Einfluss auf die Anschlusssicherung und den Betriebsmitteleinsatz. Häufige Verspätungen verärgern die Fahrgäste und schädigen das ÖPNV-Image, erfordern von den Verkehrsunternehmen aber auch das Vorhalten von Einsatzfahrzeugen, die eine Verschleppung großer Verspätungen über einen längeren Zeitbereich verhindern.

Die Stadt Flensburg hat die Bedeutung dieses Qualitätsmerkmals frühzeitig erkannt und vor allem mit der LSA-Beeinflussung, der Einrichtung von Busspuren und dem flächendeckenden Einsatz von Niederflurbussen wirksame **Maßnahmen zur Verstetigung der ÖPNV-Bedienung** realisiert.

In Bild 6-13 sind die Struktur und die zugehörigen Komponenten der integrierten ÖPNV-Beschleunigung in der Stadt Flensburg dargestellt. Neben der laufenden Umsetzung von Einzelmaßnahmen sind in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen die künftigen Aktivitäten in einem **ÖPNV-Beschleunigungsprogramm** zu strukturieren und zu koordinieren. Dabei geht es auch darum, weitere Komponenten zu ergänzen und zu vertiefen, die mit geringem technischem und baulichem Aufwand umzusetzen aber ebenfalls effizient sind (z.B. Vorfahrts- und Abbiegeregelungen). Dazu sind weitere Fahrzeitmessungen und eine intensive Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen erforderlich.

Die bisherigen Aktivitäten zur ÖPNV-Beschleunigung sind mit der **Komplettierung der LSA-Beeinflussung** (vgl. Bild 6-14, S.136) und einer Erweiterung der Busspuren, ggf. auch auf kurzen Abschnitten in Verbindung mit Busschleusen oder mit Freigabe für ausgewählte Verkehre („Kommunaltrasse“), eventuell auch in Kombination mit dem Radverkehr konsequent fortzusetzen. Einen Schwerpunkt bildet außerdem die systematische Sanierung und Instandhaltung von Straßen, die durch Linienbusse befahren werden, insbesondere von stark frequentierten Streckenabschnitten. Weitere Ansatzpunkte sind der Verzicht auf (ggf. auch der Rückbau von) Busbuchten und ein modernes Fahrgeldmanagement, die beide darauf abzielen, die Standzeiten an Haltestellen minimieren.

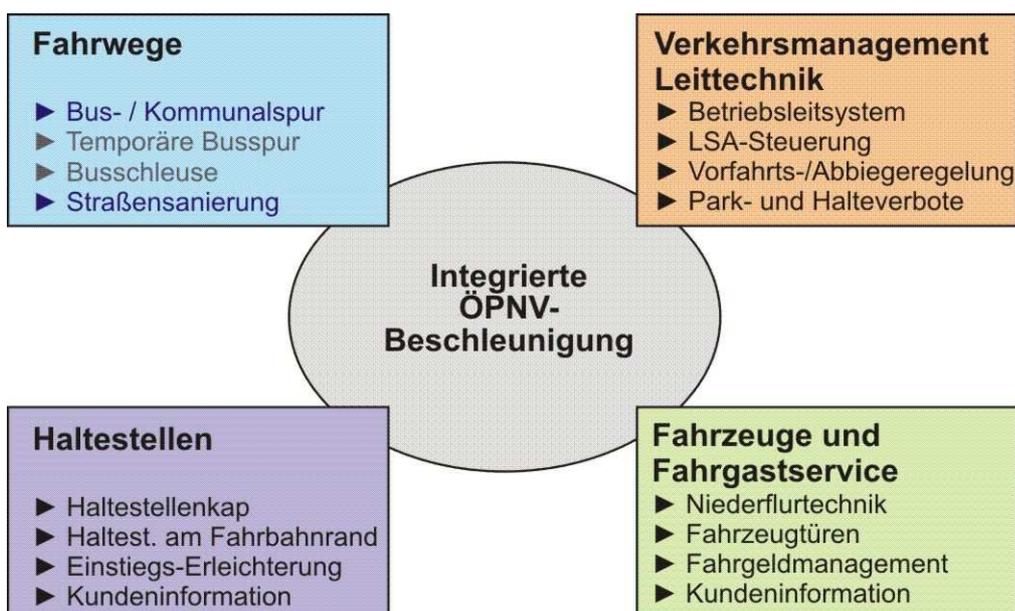


Bild 6-13: Hauptkomponenten der integrierten ÖPNV-Beschleunigung in Flensburg

Grundsätzlich ist eine Erweiterung der ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen in den Gesamtverkehrsplan einzubinden, um einerseits kritische Verlagerungen von Kfz-Verkehren (z.B. bei einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit) zu vermeiden, andererseits aber auch Entlastungen vom Kfz-Verkehr konsequent zugunsten des ÖPNV zu nutzen.

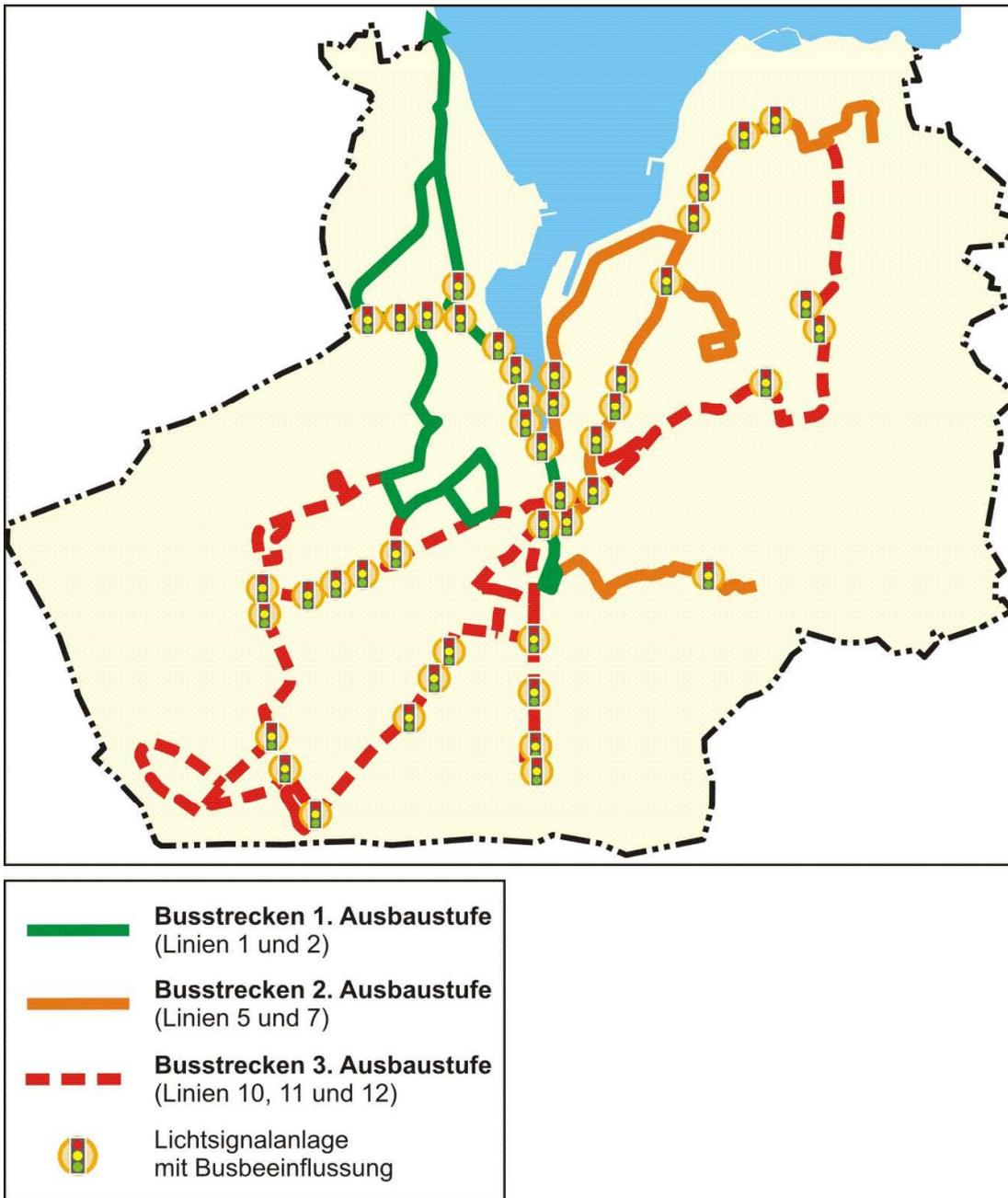


Bild 6-14: Komplettierung der LSA-Beeinflussung mit der 3. Umsetzungsstufe

Signifikante Fortschritte wurden auch bei den **Haltestellen** erzielt. Die weitgehende Umrüstung auf neue Masten bis Ende 2012 und der in den letzten Jahren durchgeführte Umbau von Haltestellen nach den Anforderungen des neuen **Haltestellenkonzeptes** einschließlich der Barrierefreiheit prägen ein neues äußeres Erscheinungsbild des Flensburger ÖPNV. Angelaufen ist außerdem der Aufbau eines Haltestellenkatasters, mit dem in Kürze eine systematische Überprüfung von Gestaltungs- und Ausstattungsstandards einschließlich Barrierefreiheit und subjektive Sicherheit möglich sein wird. Durch das Haltestellenkonzept sind zudem die Vorgaben für künftige Neu- und Umbauten von Haltestellen gesetzt.

In den kommenden Jahren wird das **Haltestellenausbauprogramm** fortgesetzt, um sukzessive die neuen Standards einzuführen und die Anforderungen der Barrierefreiheit zu erfüllen. Perspektivische Optimierungsbedarfe gibt es noch bei der Haltestellen-Fahrgastinformation, insbesondere im Hinblick auf Anforderungen der Barrierefreiheit (vgl. auch Kapitel 6.1.9) und einheitliche Gestaltungsmuster.

In Koordination mit den landesweiten Aktivitäten wird der Aufbau einer **dynamischen Fahrgastinformation** an Schwerpunkthaltestellen angestrebt. Dynamische Anzeigen von Abfahrtszeiten bieten den Kunden einen erheblichen Komfortgewinn, da nicht nur die Anzeige von IST-Abfahrtszeiten (unter Berücksichtigung evtl. Verspätungen) möglich ist, sondern auch die Orientierung erleichtert wird (Auffinden des richtigen Abfahrtsbereichs). Favorisierte **Einsatzorte der ersten Umsetzungsstufe** sind ÖPNV-Verknüpfungsknoten mit einem hohen Fahrgastaufkommen und starken Umsteigeströmen:

- ZOB,
- Bahnhof,
- Südermarkt bzw. neue Haltestelle für das südliche Stadtzentrum
- Twedter Plack.

Durch die laufende Modernisierung der **Fahrzeugflotte** liegt das technische Equipment und der Beförderungskomfort im Flensburger Stadtverkehr ebenfalls auf einem hohen Niveau. Weitere Verbesserungen wird es ähnlich wie bei den Haltestellen vor allem noch bei der elektronischen Fahrgastinformation geben. Hier wird derzeit die Ausrüstung mit TFT-Monitoren erprobt, in die dann umfassende Informationen auch über Betriebszustände eingespeist werden können (vgl. umseitiges Bild 6-15). Als zentrales Zukunftsprojekt steht auch als Beitrag zum Klimaschutzkonzept die Beschaffung umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe im Mittelpunkt. Die favorisierte Lösung sind hier **Hybrid- oder Elektrobusse**, für deren Einsatz derzeit von den Verkehrsunternehmen Pilotprojekte umgesetzt bzw. vorbereitet werden ~~wird~~. Denkbar sind in Abhängigkeit von der technologischen Entwicklung aber auch kombinierte Antriebstechniken bis hin zu einem O-Bus-System, für dessen Umsetzung aber auch städtebauliche Aspekte zu beachten bzw. zu bewerten sind.

Mit ergänzenden **Serviceangeboten** im Fahrbetrieb kann die Attraktivität und auch die Flexibilität des Flensburger Stadtverkehrs zusätzlich erhöht und generell das Image des Stadtverkehrs positiv beeinflusst werden. Neben dem bereits realisierten, aber noch unzureichend vermarkteten „Taxiruf zur Haltestelle“ wird zur Flexibilisierung eine **Erprobung des „Ausstiegs zwischen den Haltestellen“** in den verkehrlichen Randzeiten, insbesondere im Abendverkehr angestrebt. Hierzu sind die betrieblichen Rahmenbedingungen mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen und Testläufe auf ausgewählten Linien durchzuführen.



Bild 6-15: Dynamische Fahrgastinformation in Linienbussen der Aktiv Bus Flensburg

Neue Nutzer für den Umweltverbund und speziell den ÖPNV sollen auch mit **Kooperations-Netzwerken** erschlossen werden. Dazu zählen schwerpunktmäßig

- CarSharing-Betreiber/-Vereine,
- Mitfahrzentralen,
- Fahrradverleihsysteme und
- der Einzelhandel.

Der **Einkaufsverkehr** bildet hierbei einen wichtigen Ansatzpunkt für die ÖPNV-Neukundengewinnung, wobei neben dem auf Einkaufsziele ausgerichteten ÖPNV-Angebot auch besondere Servicedienste wie Paketbusse (v.a. an verkaufsoffenen Sonntagen und in der Weihnachtszeit) und ein Einkaufslieferservice die ÖPNV-Akzeptanz fördern. An verkaufsoffenen Sonntagen und besonderen Veranstaltungen an Wochenenden bildet allerdings eine entsprechende Fahrplan-Anpassung bzw. -verdichtung im Stadtverkehr die Voraussetzung aber auch eine große Chance für eine intensivere ÖPNV-Nutzung.

Weitere Entwicklungspotenziale werden in einer vertieften „Partnerschaft“ Fahrrad – ÖPNV gesehen, die neben B+R-Angeboten auch mit einer Ausweitung und Vereinfachung der **Fahrradmitnahme** ausgestaltet werden sollte. In einer ersten Stufe soll die Fahrradmitnahme im Abendverkehr und am Sonntag im Rahmen eines Pilotprojektes erprobt werden.

6.1.8 Tarif

Auch wenn mit dem GreenKart-Tarif eine wesentliche Verbesserung gegenüber den ursprünglichen VG-Tarifmodellen erreicht und auch innovative Angebote wie das „Tummelticket“ (übertragbare Monatskarte) entwickelt wurden, ist aus strategischen Gründen perspektivisch in Abstimmung mit dem Kreis Schleswig-Flensburg die **Einführung der 3. Stufe des SH-Tarifs** anzustreben, um die letzten Tarifbarrieren abzubauen und auch eine landesweite Tarifvermarktung zu ermöglichen. Dazu ist im Vorwege die Bewertung der finanziellen Auswirkungen zu aktualisieren. Weitere Aktivitäten im Tarifbereich sollen sich verstärkt auf die noch ausstehende **Optimierung der Vertriebsstrukturen** konzentrieren. Vorrangig zu nennen sind hier:

- Aufbau eines Netzes von Servicestellen in Ergänzung zur Mobilitätszentrale zum Vertrieb von Fahrkarten und Informationsangeboten sowie
- Kooperation mit Unternehmen und zentralen Einrichtungen zur Erschließung weiterer ÖPNV-Kundenpotenziale (siehe „betriebliches Mobilitätsmanagement“ Kapitel 6.1.3).

Derzeit wird vom Land eine Weiterentwicklung des SH-Tarifs vorbereitet. Zielsetzung ist dabei die Schaffung eines leistungsfähigeren „Hintergrundsystems“, das Weiterentwicklungen u.a. im Hinblick auf die Entkopplung von Zeitkarten und Bartarifen, die Einführung von Kombitarifen und die Einführung des E-Ticketing und Handy-Ticketing ermöglicht („SH-Tarif 2.0“).

In der langfristigen Perspektive wird weiterhin eine integrierte „**MobilCard**“ angestrebt, mit der ein erweitertes Angebot von Mobilitätsdienstleistungen verfügbar ist, womit auch Barrieren zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln weiter abgebaut werden. Inwieweit hier Kompatibilitäten zum ÖPNV-Tarifsystem gegeben und welche finanziellen Auswirkungen zu erwarten sind, ist im Weiteren noch zu untersuchen und zu konkretisieren (vgl. Bild 6-16).

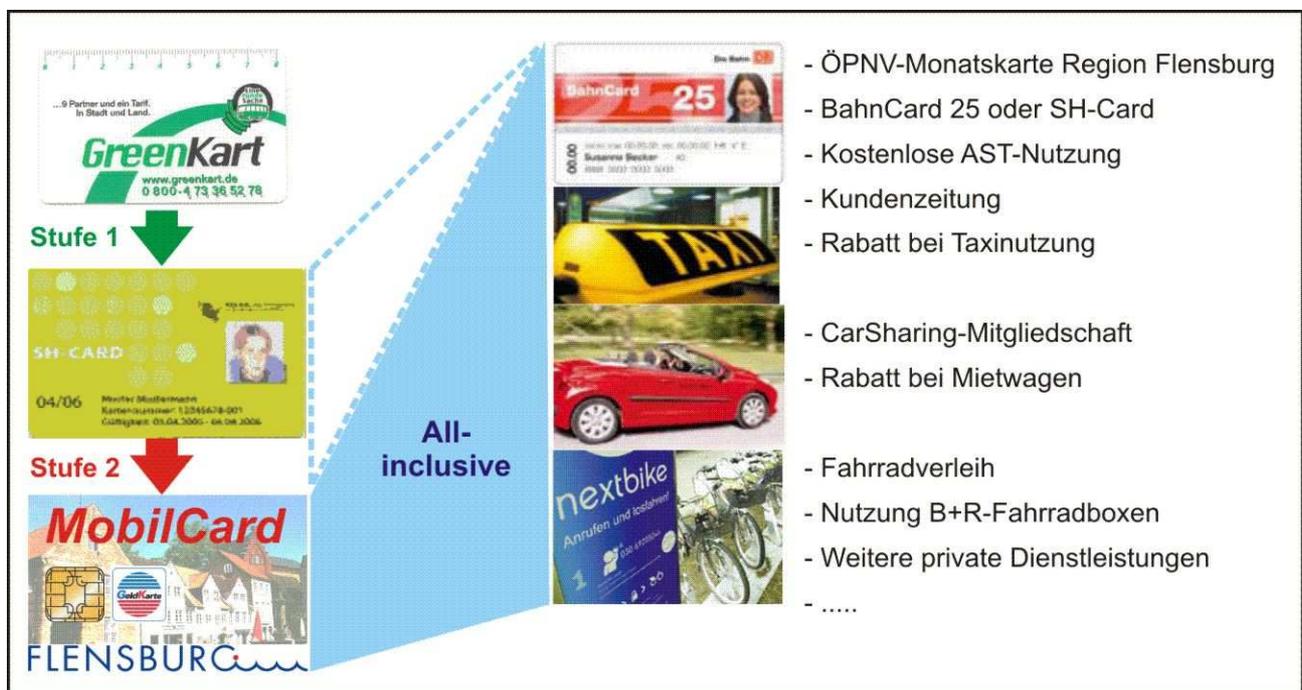


Bild 6-16: Der Ansatz einer integrierten Mobilitätskarte als langfristige Perspektive

6.1.9 Marketing und Service

Integriertes ÖPNV-Marketing für den Flensburger Stadtverkehr

Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist es erforderlich, das ÖPNV-Verkehrsangebot so wirtschaftlich wie möglich zu gestalten. Eine möglichst hohe ÖPNV-Akzeptanz und Nutzungsintensität tragen zu einer hohen Auslastung der Fahrzeuge bei und fördern damit auch die Wirtschaftlichkeit. Um die Kunden- und Nutzungspotenziale für den Flensburger Stadtverkehr konsequent auszuschöpfen, ist das ÖPNV-Angebot und hier vor allem bestehende Qualitäten und innovative Angebote offensiv zu vermarkten. Zudem ist ein wichtiges Ziel für den ÖPNV-Aufgabenträger, die Bekanntheit des Stadtverkehrs flächendeckend und unternehmensübergreifend zu erhöhen. Aufbauend auf den bestehenden Informationsangeboten werden die Schwerpunkte im ÖPNV-Marketing in den kommenden Jahren auf den in Bild 6-17 dargestellten und im Folgenden erläuterten Aktivitäten liegen:

Grundlage und Voraussetzung für ein erfolgreiches ÖPNV-Marketing ist eine attraktive Produkt- und Tarifgestaltung sowie ein dichtes und transparentes Verkehrsangebot, die somit auch als Marketing-Baustein zu betrachten sind. Das Marketing sollte sich grundsätzlich auf bereits umgesetzte Qualitäten oder anstehende Qualitätsverbesserungen konzentrieren, um gegenüber den potenziellen Kunden „glaubwürdig“ zu sein. Im Vordergrund der Marketing-Bausteine und – Aktivitäten steht zunächst eine umfassende, qualitativ hochwertige und kundenfreundliche ÖPNV-Information, mit der vor allem bestehende Informationsdefizite und Informationsbarrieren abgebaut werden, die eine ÖPNV-Nutzung beeinträchtigen. Mit Service- und Vertriebsaktivitäten, bei denen die Mobilitätszentrale eine tragende Rolle spielt, soll vor allem eine langfristig ausgerichtete „Stammkundenbindung“ gefördert werden, die auch die Neukundengewinnung erleichtert. Ein über die Stadtgrenzen hinausreichendes Kommunikationskonzept soll schließlich die Identifikation mit dem ÖPNV im Allgemeinen und dem Flensburger Stadtverkehr im Speziellen sowie ein positives ÖPNV-Image fördern.

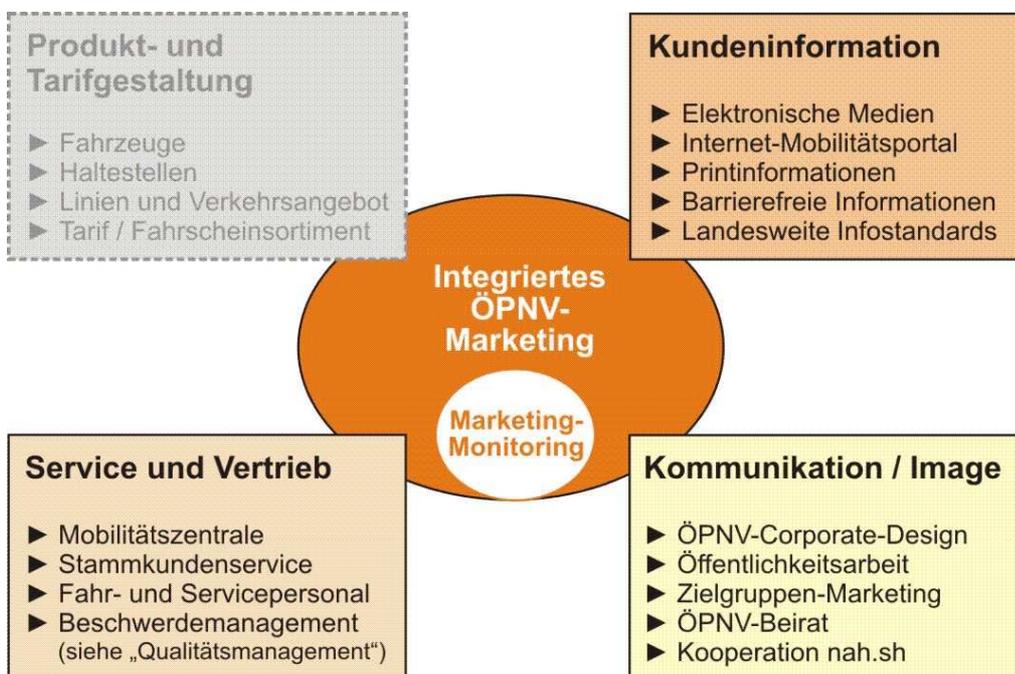


Bild 6-17: Bausteine und Aktivitätenschwerpunkte des Flensburger ÖPNV-Marketing

Kundeninformation

- **Konsequente Ausschöpfung „neuer Medien“ als Informations- und Vertriebskanäle:**

Das Internet vor allem in Form des mobilen Internets ist die derzeit aussichtsreichste Plattform für alle Arten von Informationsangeboten mit den höchsten Zuwachsraten in der Nutzung (vgl. Bild 6-18). Daher ist auch der ÖPNV in den neuen Medien (Internet, mobiles Internet etc.) strategisch zu positionieren und zu vernetzen. Das landesweite Internetportal „www.nah.sh“ ist hier ebenso von Bedeutung wie die Internet-Auftritte der Stadt, der Mobilitätszentrale sowie der Verkehrsunternehmen, um dem potenziellen ÖPNV-Kunden ein umfassendes, einheitliches und attraktives Informations- und Kommunikationsangebot bereitzustellen. Bestehende Ansätze sind möglichst in einem übergreifenden Ansatz von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen aufzuwerten und an die technischen Fortschritte anzupassen, um eine hohe Nutzerfreundlichkeit zu erreichen.

- **Internet-Mobilitätsportal:**

Um den ÖPNV auch integriert bzw. im Kontext mit anderen Verkehrsangeboten zu präsentieren und damit auch die Verkehrsmittelwahl mit beeinflussen zu können, ist ein hochwertiges, verkehrsmittelübergreifendes und barrierefreies Mobilitätsportal einzurichten. Die Basis bildet das bestehende Portal der Mobilitätszentrale, das allerdings sowohl hinsichtlich der Informationsqualität als auch in der Nutzungsfreundlichkeit erheblich aufzuwerten ist. Hier sollten perspektivisch möglichst alle verkehrsrelevanten Informationen direkt verfügbar oder über entsprechende Links auf kurzem Wege zugänglich sein. Um eine entsprechende Informationsqualität zu erreichen und langfristig zu sichern, ist für die Gestaltung und Pflege des Mobilitätsportals die Stadt Flensburg in die unmittelbare Zuständigkeit einzubinden oder ein kompetentes externes „Management“ zu beauftragen und mit den notwendigen Ressourcen auszustatten.

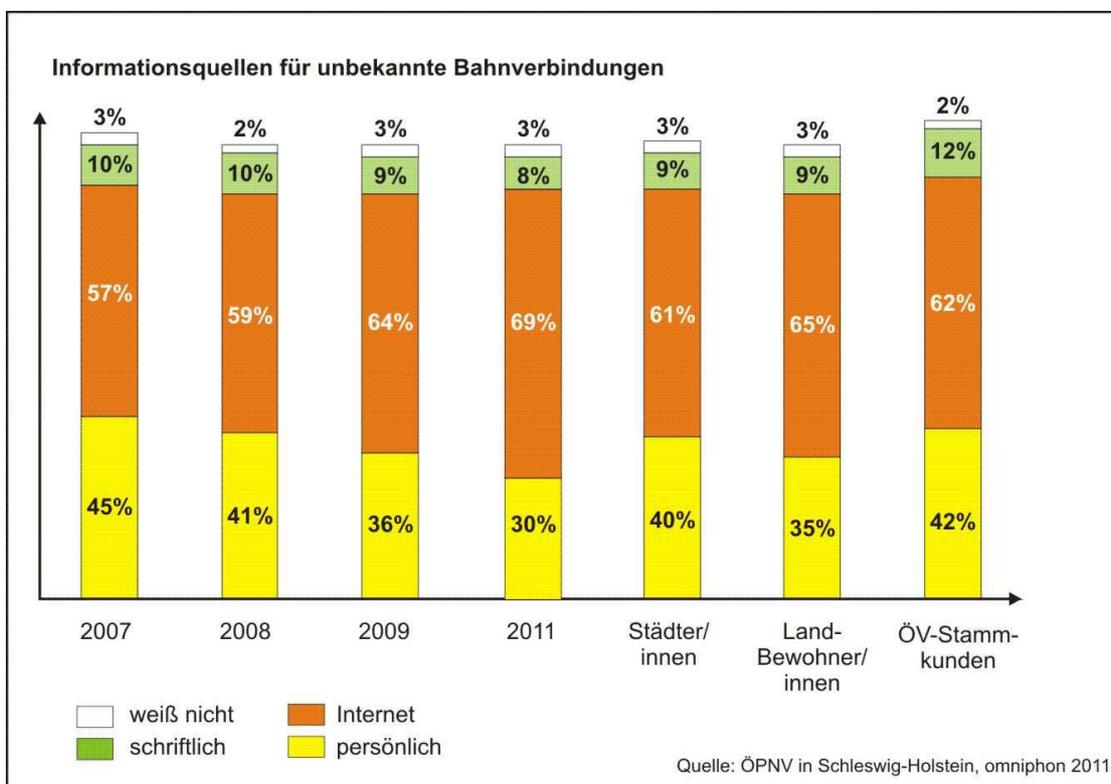


Bild 6-18: Bedeutung des Internet als Quelle für ÖPNV-Informationen

- Optimierung der Informationsangebote insbesondere der Printinformationen:**
 Ausgehend von den bereits durchgeführten Verbesserungen bei den ÖPNV-Informations-Angeboten sollen vor allem Informationen zur Angebotsqualität (Betriebszeiten, Fahrtenhäufigkeit, Direktverbindungen, Fahrzeiten) den potenziellen ÖPNV-Nutzern noch transparenter und ansprechender vermittelt und mit Anforderungen der Barrierefreiheit abgeglichen werden. Neben der inhaltlichen und gestalterischen Optimierung des Fahrplanbuches steht hier die Optimierung der räumlichen Informationen (v.a. Liniennetzplan, Linienvlaufspläne) und der Fahrplanaushänge an Haltestellen („Infoquartett“) im Vordergrund.
- Barrierefreie ÖPNV-Informationen:**
 Im Rahmen der Weiterentwicklung der ÖPNV-Informationen sind die Anforderungen alter Menschen und von Menschen mit Behinderungen besonders zu berücksichtigen. Dazu sind die bestehenden ÖPNV-Informationsangebote unter Beachtung der unter Kapitel 4.4 definierten Anforderungen zu überprüfen und soweit möglich und in Abgleich mit anderen Anforderungen zweckmäßig anzupassen.
- Integration landesweiter Informationsstandards:**
 Neben allgemeinen Marketingaktivitäten und der bereits praktizierten Platzierung des Logis nah.sh in städtischen ÖPNV-Publikation sollen künftig auch bei der Fahrgastinformation landesweite Standards und ein zugehöriges Corporate Design (CD) zur Anwendung kommen. Auf Basis des bestehenden CD-Manuals ist hier noch eine Konkretisierung im Hinblick auf die Einbindung lokaler Anforderungen hinsichtlich der Ausgestaltung konkreter CD-Elemente sowie die finanziellen Auswirkungen (u.a. auch Kompensation evtl. entfallender Werbeeinnahmen) erforderlich.

Service und Vertrieb

- Mobilitätszentrale:**
 Die Mobilitätszentrale nimmt eine zentrale Funktion im Flensburger Mobilitäts- und ÖPNV-Marketing wahr und bildet primär die zentrale Schnittstelle zwischen Verkehrsteilnehmern und Verkehrsdienstleistern. Dabei ist auch eine Kooperation mit anderen städtischen Marketingbereichen (i.W. Stadtmarketing und Tourismusmarketing) anzustreben. Um ihre Funktion auszufüllen, sind auf Basis der 2007 durchgeführten „Marktforschung zur Mobilitätszentrale“ (urbanus GbR 2008) attraktivitätssteigernde Maßnahmen umzusetzen, bei denen neben dem o.g. Internetauftritt eine barrierefreie Zugänglichkeit, verlängerte Öffnungszeiten, eine Erweiterung der Dienstleistungen und eine wirksamere Vermarktung der Mobilitätszentrale im Vordergrund stehen. Entsprechende Aktivitäten sind bereits angelaufen.
- Stammkundenservice:**
 Stammkunden bilden eine besonders wichtige, aber auch gut erreichbare bzw. anprechbare Marketing-Zielgruppe. Zufriedene Stammkunden sind eine gute Basis für die Gewinnung von Neukunden. Daher sollte für Stammkunden ein individualisiertes Marketing eingeführt und gepflegt werden, um hier eine langfristige ÖPNV-Bindung und eine positive „Mundpropaganda“ zu erreichen.
- Fahr- und Servicepersonal:**
 Die Personale der Verkehrsunternehmen eine wichtige Komponente der künftigen „Marke Stadtverkehr“. Sie erfüllen eine wichtige Funktion in der Außendarstellung des ÖPNV und bilden die wichtigste Schnittstelle zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen. Dementsprechend sollte eine gezielte Einbindung in das ÖPNV-Marketing im Sinne eines „Dienstleisters am Kunden“ erfolgen

Kommunikation / Image

- **Corporate-Design-Elemente für den Stadtverkehr:**

Um den Flensburger Stadtverkehr als „System aus einem Guss“ präsentieren und vermarkten zu können sowie perspektivisch zu einer lokalen und regionalen „Marke“ zu entwickeln, ist die Entwicklung eines einheitlichen Corporate Designs (CD) oder zumindest von „Identifikationselementen“ erforderlich (vgl. Bild 6-20, S.145). Die Basis bilden dabei die Vorgaben der landesweiten Dachmarke „nah.sh“, so dass die Konkretisierung in enger Abstimmung mit der LVS erfolgt (s.u.).

- **Öffentlichkeitsarbeit:**

Die „Marke Stadtverkehr Flensburg“ ist gegenüber der Bevölkerung und den Touristen künftig deutlich offensiver zu bewerben, insbesondere wenn weitere Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Zu den potenziellen Kunden ist eine kontinuierliche Kommunikationsschiene aufzubauen. Dazu ist eine übergeordnete Vermarktungsstrategie zu entwickeln sowie ein enger Kontakt zur Presse und den Medien zu pflegen.

- **Produkt- und Zielgruppen-Marketing:**

Durch die Einbeziehung neuer Produkte / Bedienungsformen sowie die Weiterentwicklung des Angebotes und der Vernetzung des ÖPNV-Systems entstehen neue Nutzungsqualitäten, die es gezielt zu vermarkten gilt. Insbesondere Schnellbusangebote und eine verbesserte ÖPNV-Vernetzung bieten hier Ansatzpunkte, neue Kunden zu gewinnen und vorhandenen Kunden die ÖPNV-Nutzung zu erleichtern. Wichtige Zielgruppen für ein individualisiertes Marketing sind Touristen/Besucher, Neubürger, Senioren und Schüler sowie im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement auch Beschäftigte in Flensburger Unternehmen.

- **ÖPNV-Beirat und ÖPNV-Beauftragter:**

Die Kommunikation mit den vorhandenen und potenziellen ÖPNV-Kunden ist ein wichtiges Instrument, um konkrete Bedarfe für Angebote und Serviceleistungen zu ermitteln und eine effiziente ÖPNV-Planung durchführen zu können. Die positiven Erfahrungen mit AG RNVP, die die Bearbeitung des 3. RNVP konstruktiv begleitet hat, sollen in einem dauerhaften und kontinuierlichen Beteiligungsverfahren münden. Im Weiteren ist abzustimmen, ob dabei die Einbindung in das bereits bestehende Verkehrsforum oder Einrichtung eines eigenständigen „ÖPNV-Beirates“ sinnvoll und zielführend ist. Im Kontext der Verfahrenskonkretisierung sollte auch die Benennung eines „ÖPNV-Beauftragten“ als Vermittler bzw. Schnittstelle zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Kunden diskutiert werden.

- **Verstärkte Kooperation / Abstimmung mit dem landesweiten ÖPNV-Dachmarke „nah.sh“:**

Die Marketingaktivitäten zum Stadtverkehr Flensburg sollen künftig noch stärker mit der landesweiten ÖPNV-Marketing-Dachmarke vernetzt werden, um den ÖPNV noch umfassender und offensiver als ganzheitliches System vermarkten zu können. Dazu gehört neben den bereits erwähnten übergreifenden Informationsstandards auch die Entwicklung und Durchführung gemeinsamer Aktivitäten sowie die konsequente Positionierung der landesweiten Dachmarke im städtischen ÖPNV-Marketing.

Fahrplanbuch

Städtischer und regionaler Liniennetzplan

Haltestellen

Landesweite ÖPNV-Dachmarke "nah.sh"

Bild 6-19: Zentrale Bausteine für die Kundeninformation und ÖPNV-Werbung



Bild 6-20: Beispiele für Corporate-Design-Elemente eines Stadtverkehrs

6.2 Das „Übergangs-Konzept“ (Projekte und Maßnahmen für den 3. RNVP)

6.2.1 Übersicht der Projekte und Maßnahmen

Aufgrund der ambitionierten Zielsetzungen zur nachhaltigen Verbesserung der ÖPNV-Marktposition und der damit verbundenen Vielzahl von teilweise komplexen und systemübergreifenden Projekten und Einzelmaßnahmen ist ein langfristig ausgerichteter Realisierungszeithorizont erforderlich. Daher wird das Perspektiv-Konzept in ein Übergangs-Konzept überführt, das diejenigen Projekte und Maßnahmen enthält, die im Rahmen des 3. RNVP bereits komplett umgesetzt oder zumindest auf Basis entsprechender Planungen in die Umsetzung überführt werden. In der Laufzeit des 3. RNVP wird es zunächst schwerpunktmäßig um die Planung und Konkretisierung der künftigen ÖPNV-Ausrichtung sowie um die Weiterführung und Fertigstellung bereits begonnener oder beschlossener Projekte gehen.

In den Bildern 6-21 und 6-22 (S.147 und 148) sind die dem Übergangskonzept zugeordneten Projekte und Maßnahmen zusammengestellt und mit zusätzlichen Angaben hinterlegt. Zusätzlich wurden diese von der AG RNVP, die den Erstellungsprozess des RNVP begleitet hat, in Prioritäten eingestuft:

- Als „Leuchtturmprojekte“ sind Projekte / Maßnahmen definiert, die zeitnah und mit besonderer Intensität angegangen werden sollen, da sie eine herausragende Bedeutung für das ÖPNV-System und die angestrebte Zielerreichung haben.
- Von „übergeordneter“ Priorität sind Projekte / Maßnahmen mit ebenfalls hoher Bedeutung und hoher erwarteter Wirksamkeit, die gegenüber den Leuchtturmprojekten aber abgestuft sind.
- In „nachgeordneter“ Priorität werden schließlich Projekte / Maßnahmen gesehen, die für sich allein keinen signifikanten Nachfrageeffekt auslösen bzw. Beitrag zur Zielerreichung leisten und/oder die sich aufgrund inhaltlicher Vernetzungen bzw. erforderlicher Vorarbeiten erst zu einem späteren Zeitpunkt umsetzen lassen. Zum Teil kann sich aber ein zeitliches „Vorziehen“ ergeben, wenn nur geringer Aufwand anfällt und/oder eine gemeinsame Umsetzung mit anderen höher eingestuftten Projekten / Maßnahmen sinnvoll ist.

Die Projekte und Maßnahmen sind zur besseren Orientierung der Struktur des in Kapitel 4 definierten Anforderungsprofils mit der entsprechenden farblichen Kennzeichnung angepasst:

	Übergreifend (ohne Themenzuordnung)
	Erschließung
	Angebot – Netz
	Angebot – sonstige
	Vernetzung
	Bedienung
	Tarif
	Marketing und Service

Maßnahme / Projekt	Einstufung durch AG ÖPNV	Kostenschätzung	Umsetzungszeitraum	Finanzierung
Erstellung eines Gesamtverkehrsplans	Übergeordnet	100.000 – 120.000 €	ab 2013	Stadt FL
Aufbau eines Mobilitätsmanagement	Übergeordnet	< 25.000 € /Jahr	ab 2013	Stadt FL, VU
Durchführen einer Liniennetzoptimierung	Leuchtturmprojekt	80.000 – 100.000 €	2013 - 2014	Stadt FL, VU, (Kreis SL-FL)
Aufbau eines Qualitätsmanagement	Nachgeordnet	< 25.000 € /Jahr	2013 – 2014	Stadt FL, VU
Umsetzung barrierefreier ÖPNV	Nachgeordnet	50.000 – 100.000 € / Jahr	Fortlaufend	Stadt FL, VU
Prüfung und Abbau von Erschließungsdefiziten	Nachgeordnet	Offen	2013 – 2015	Stadt FL, VU
Integration Stadt- und Regionalverkehr	Nachgeordnet	< 20.000 € (Planungsanteil)	s. Liniennetzoptimierung	Stadt FL, VU, Kreis SL-FL
Ausbau ZOB	Leuchtturmprojekt	Offen	2013 – 2014	Stadt FL, VU
Überprüfung und Neuordnung Verknüpfung Stadtzentrum		40.000–50.000 € (nur Planung)	2013 – 2015	Stadt FL, VU
Schließung von Bedienungslücken im Wochenendverkehr	Nachgeordnet	25.000 – 50.000 € / Jahr	2013	Stadt FL, VU
Einsatzprüfung Produkt „Schnellbus“	Nachgeordnet	im Rahmen der Liniennetzoptimierung		Stadt FL, VU (Kreis SL-FL)
Neue Direkt- und Schnellverbindungen	Leuchtturmprojekt im Kontext der Qualitätsverbesserung	> 100.000 € / Jahr	ab 2015 evtl. stufenweise	Stadt FL
Angebotsverdichtung (partiell und Grundtaktgefüge)		> 100.000 € / Jahr		
Prüfung eines Einsatzes alternativer Bedienungsformen	Nachgeordnet	im Rahmen der Liniennetzoptimierung		Stadt FL
Aufbau „Mobilstationen“ und Ausbau B+R-Angebot	Nachgeordnet	20.000 – 50.000 € / Jahr	ab 2013 fortlaufend	Stadt FL, externe Partner
Verbesserte Übergänge Bus-Bahn am Bahnhof Flensburg	Übergeordnet	offen, evtl. kostenneutral	Fahrplanwechsel 2014	Stadt FL, VU, ggf. Land

Anmerkung: Auch die nachgeordneten Maßnahmen und Untersuchungen aus dem Bereich der Netz- und Angebotsgestaltung werden im Rahmen des Leuchtturmprojektes „Liniennetzoptimierung“ mit behandelt.

Bild 6-21: Projekte und Maßnahmen des Übergangs-Konzeptes (Teil 1)

Maßnahme / Projekt	Priorität aus AG ÖPNV	Kostenschätzung	Umsetzungszeitraum	Finanzierung
Umsetzung 3. Stufe LSA-Beeinflussung	Übergeordnet	> 150.000 €	2013 – 2014	Stadt FL, VU, GVFG-SH
Umsetzung weiterer ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen	Nachgeordnet	< 20.000 € / Jahr	ab 2014 fortlaufend	Stadt FL, Land SH
Aufwertung und Instandhaltung Straßennetz bei Busstrecken	Übergeordnet	noch offen	ab 2013 fortlaufend	Stadt FL, TBZ
Aufbau einer dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen	Übergeordnet	50.000 – 100.000 € / Jahr	2013 – 2016	Stadt FL, Land SH
Prüfung eines Einsatzes von klimafreundlichen Bussen	Leuchtturmprojekt	noch offen	2013 – 2015	Stadt FL, VU, evtl. Förderung
Ausstieg zwischen den Haltestellen in Randzeiten	Nachgeordnet	< 20.000 € / Jahr	2014 (Pilotprojekt)	Stadt FL
Aufbau einer Kooperation ÖPNV-Rad-CarSharing	Leuchtturmprojekt	< 20.000 € / Jahr	ab 2013	Stadt FL
Übernahme SH-Tarifs 3. Stufe mit weiterer Optimierung	Übergeordnet	offen	ab 2015	Stadt FL, Land SH
Entwicklung von CD-Elementen für den Stadtverkehr	Nachgeordnet	< 20.000 €	2013 – 2014	Stadt FL, VU
Optimierung der Print-Kundeninformationen	Nachgeordnet	< 20.000 €	2013	VU, (Stadt FL)
Überarbeitung des ÖPNV-Internetauftrittes	Nachgeordnet	< 20.000 €	2013	VU, (Stadt FL)
Verstärkte Koordination mit landesweiten Aktivitäten	Nachgeordnet	< 20.000 € / Jahr	ab 2013 fortlaufend	Stadt FL, (Land-SH)
Individualisiertes Marketing für Stammkunden	Nachgeordnet	< 20.000 € / Jahr	ab 2013 fortlaufend	VU
Entwicklung einer Strategie für ein offensives ÖPNV-Marketing	Übergeordnet	< 20.000 €	2014	Stadt FL, VU
„AG ÖPNV“	Nachgeordnet	< 20.000 € / Jahr	ab 2013 fortlaufend	Stadt FL

Bild 6-22: Projekte und Maßnahmen des Übergangskonzeptes (Teil 2)

Leuchtturmprojekte

Aus der Prioritätenbildung der AG RNVP und der Einschätzung des Gutachters ergeben sich insgesamt fünf Leuchtturmprojekte, wobei die beiden erstgenannten vom Gutachter mit der deutlich höchsten Priorität bewertet werden.

- Mit der **Liniennetzoptimierung**, die eine Überprüfung und Überplanung des kompletten Liniennetzes und Verkehrsangebotes beinhaltet, wird die wesentliche planerische Grundlage zur Verbesserung der ÖPNV-Qualität gelegt. Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes bzw. im Kontext mit der vorgesehenen engeren Verzahnung des Stadt- und Regionalverkehrs ist es sinnvoll, hier den engeren Verflechtungsraum in die Betrachtungen mit einzubeziehen. Der Projektstart sollte noch 2012 erfolgen, das erforderliche Budget ist mit bis zu 100.000 € zu veranschlagen, wobei eine gemeinsame Finanzierung von Stadt, Kreis und Verkehrsunternehmen angestrebt wird. In diesem Zusammenhang ist es auch bereits sinnvoll, den geplanten „ÖPNV-Beirat“ mit einzubinden und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen.
- Die **Neuordnung der Erschließungs- und Verknüpfungssituation im Stadtzentrum** in Verbindung mit einer Optimierung des bestehenden ZOB ist in enger Rückkoppelung mit der Liniennetzoptimierung zu bearbeiten (daher mit geringem zeitlichen Versatz), da die Liniennetzoptimierung entscheidenden Einfluss auf die Anordnung und Dimensionierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte haben wird. Aus diesem Projekt werden sich dann wahrscheinlich größere Investitionen, eventuell auch die Durchführung planungsrechtlicher Verfahren ergeben, die zum Hauptteil aber erst im nächsten RNVP wirksam werden. Eine seriöse Investitionskostenschätzung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch noch nicht möglich.
- Als „Vorzeigeprojekt“ für das Klimaschutzkonzept ist der **Einsatz von Elektrobussen** zu sehen. Aktiv Bus Flensburg bereitet derzeit die Durchführung eines Pilotprojektes mit einem Antrag auf Förderung durch den Bund vor, in dessen Rahmen eine fundierte Bewertung aller entscheidungsrelevanten Aspekte stattfinden soll. Eine detaillierte Finanzplanung ist erst nach Klärung der Fördermodalitäten sinnvoll.
- In der Vernetzung und Kooperation werden wichtige Ansätze gesehen, den ÖPNV generell zu fördern und das ÖPNV-Image zu verbessern. Ein systematischer Aufbau einer **Kooperation von ÖPNV, Radverkehr und CarSharing** würde auch dem Gesamtverkehrssystem zugute kommen und sollte daher bevorzugt und zeitnah angegangen werden. Je nach konkreter Ausgestaltung der Kooperation ist hier mit laufenden Finanzierungsbeiträgen, allerdings in geringer Höhe zu rechnen.
- Eine nachhaltige ÖPNV-Qualitätsverbesserung als Basis für signifikante Nachfragesteigerungen ist nur mit einer **Ausweitung des Verkehrsangebotes** und zusätzlichen **Direktverbindungen** realistisch. Hier ist dann auch mit spürbaren Zusatzkosten zu rechnen, die zur Zeit noch nicht beziffert werden können. In welcher Form und in welchem Umfang und mit welchen finanziellen Auswirkungen eine solche Angebotsaufwertung stattfindet, wird sich aus der Liniennetzoptimierung ergeben, so dass eine Maßnahmenumsetzung erst ab 2015 sinnvoll ist. Je nach Finanzierungsaufwand ist dann auch eine stufenweise Umsetzung denkbar, auch um die Auswirkungen auf die Erlössituation mit einbeziehen zu können.

6.2.2 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage wird zunächst wesentlich beeinflusst durch die Entwicklung der **Strukturdaten** (Einwohner, Demografie, Pendler etc.). Aus den aktuell verfügbaren Prognosen des Landes Schleswig-Holstein lässt sich ableiten, dass die **Bevölkerung** in Flensburg in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter ansteigen wird (vgl. Kapitel 3.1). Die Bevölkerungsentwicklung wird zudem maßgeblich von der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung abhängen, die für Flensburg ebenfalls einen positiven Ausblick erhält. Unter dem Aspekt steigender Mobilitätskosten werden die Stadtteile mit guter Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur begünstigt.

In der **Altersstruktur** wird sich sowohl die im Bundestrend als auch im Landestrend abzeichnende Verschiebung der Alterspyramide in Richtung der älteren Jahrgänge weiter fortsetzen, während bei den jüngeren Jahrgängen negative Trends erkennbar sind. Eine auch für den ÖPNV schwierige Entwicklung ist der sich abzeichnende **Rückgang der Schülerzahlen**, der Flensburg im Gegensatz zu den benachbarten Kreisen allerdings nur stark abgeschwächt trifft (vgl. ausführliche Darstellungen im Kapitel 3.1) und kaum Einfluss auf die ÖPNV-Nachfrage nehmen wird.

Neben den Entwicklungen in der Stadt selber wird durch die Stärkung der oberzentralen Funktion und die Siedlungsentwicklung speziell im engeren Flensburger Verflechtungsraum auch eine weitere Zunahme der **Pendlerströme** sowohl im Berufsverkehr als auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr erwartet.

Die **Motorisierung** in der Stadt Flensburg ist zwar in den letzten Jahren weiter gestiegen, die jährliche Zuwachsrate gegenüber den 80er und 90er Jahren hat sich aber deutlich abgeschwächt. Insgesamt ist festzustellen, dass sich der PKW-Besitz über eine immer breitere Bevölkerungsschicht verteilt, der Umgang mit der Pkw-Nutzung aber bewusster wird. Weitere Anstiege in der Motorisierung sind noch bei den Frauen und den Senioren zu erwarten, die auch zu den wichtigen Kundengruppen des ÖPNV gehören, während bei der Gruppe der männlichen Erwerbstätigen Sättigungstendenzen erkennbar sind. In der Gesamtschau liegt die Motorisierung in Flensburg zudem auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau.

Unter Einbeziehung der demografischen, siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Entwicklungsperspektiven ist im Hinblick auf das **Gesamtaufkommen im Personenverkehr** für die Stadt Flensburg allein aus dem Bevölkerungszuwachs mit einer noch leicht steigenden Verkehrsleistung zu rechnen. Vor den Hintergrund weiter steigender oder auf einem hohen Niveau stabiler Energiekosten sowie der Aktivitäten zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes ergeben sich gute **Chancen für den ÖPNV**. Es wird erwartet, dass sich die Motorisierung in Flensburg auf dem bereits erreichten niedrigen Niveau zunächst stabilisiert, mittelfristig aber noch weiter zurückgeht.

Auf Basis der Datenlage werden die **Perspektiven für die ÖPNV-Nachfrageentwicklung** wie folgt umrissen:

- Im **SPNV** werden nach den Berechnungen im LNVP in beiden dortigen Prognoseszenarien auch in Verbindung mit der Neuvergabe der Netze Mitte und Nord weitere Nachfragezuwächse auf den SPNV-Strecken rund um Flensburg erwartet.
- Im Flensburger **Stadtverkehr** sind durch Akquisition neuer Kunden in Folge weiterer Qualitätsverbesserungen insbesondere aus den Marktsegmenten des Berufs- und Einkaufsverkehrs deutliche Nachfragezuwächse zu erwarten.

- Entlang der **übergeordneten regionalen „Busachsen“** und im engeren Flensburger Verflechtungsraum sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Angebotsverbesserungen (evtl. auch mit Schnellbussen) und einer verbesserten „Ansprache“ der Zielgruppen Berufs- und Einkaufspendler ebenfalls spürbare Nachfragezuwächse zu erzielen, die über Anschlussfahrten auch dem Stadtverkehr zugute kommen.

In der Gesamtschau aller Einzelentwicklungen ergibt sich für den Flensburger Stadtverkehr die in Bild 6-23 dargestellte Nachfrageprognose für die Laufzeit des 3. RNVP. Da die Jahre 2012 und 2013 noch wesentlich im Zeichen der Planung, Erprobung und Maßnahmenkonsolidierung stehen werden, ist hier nur mit moderaten Zuwächsen der ÖPNV-Nachfrage zu rechnen. Der „große“ Schub zugunsten des ÖPNV wird den Zeitraum ab 2014 / 2015 betreffen. Insgesamt ergibt sich eine Nachfragesteigerung von 2011 bis 2016 von rund 20%, die auch als Zielwert für die ÖPNV-Aktivitäten im Rahmen des 3. RNVP zu betrachten ist.

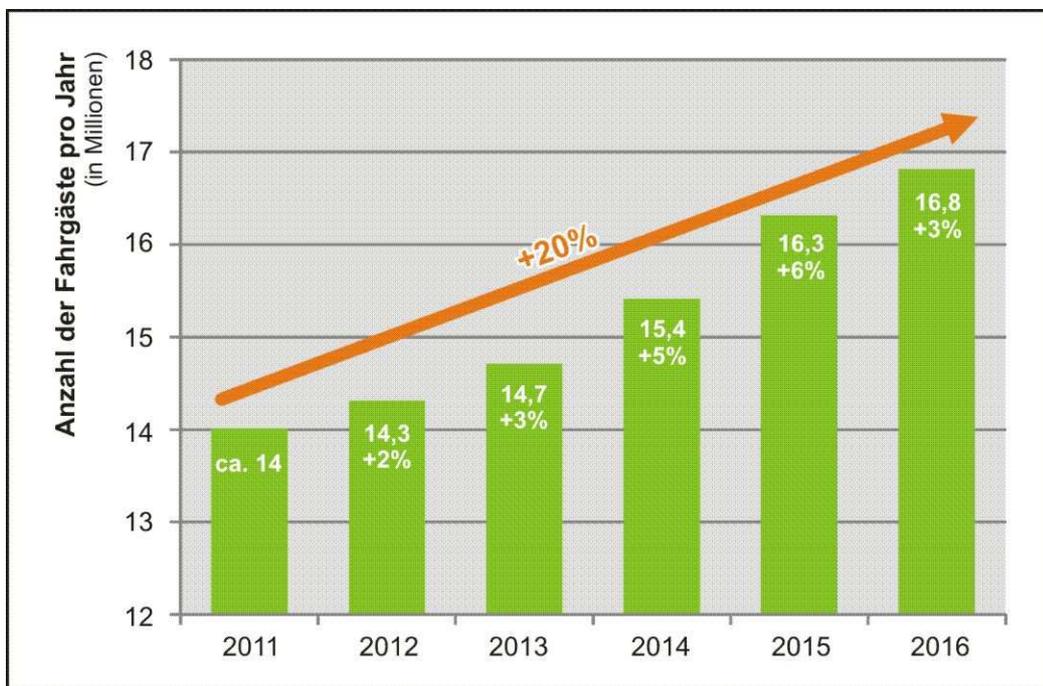


Bild 6-23: Abschätzung der ÖPNV-Nachfrageentwicklung (Zielwerte)

7 ÖPNV-Management

7.1 Organisation des ÖPNV

Eine effektive ÖPNV-Organisation mit sachgerechter Kompetenzbündelung beim Aufgabenträger und einer vertraglich klar geregelten, sinnvollen, praxisorientierten Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist eine wichtige Säule für einen effizienten öffentlichen Personennahverkehr.

Organisationsstruktur

Der ÖPNV-Organisation wird insbesondere vor dem Hintergrund eines möglichen Wettbewerbs um ÖPNV-Leistungen und einer angestrebten weiteren Effizienzsteigerung eine größere Bedeutung zukommen als bisher. Für den Flensburger Stadtverkehr hat sich über Jahre die zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen festgelegte **Aufgabenteilung** bewährt und die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems sowohl in verkehrlicher Hinsicht als auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten positiv beeinflusst. Beide Seiten sind bereit, im Einzelfall auftretende Reibungsverluste im Dialog miteinander abzubauen. Die bestehende Aufgabenteilung trägt dazu bei, dass Kompetenzen gebündelt werden und die Stadt Flensburg im Wesentlichen nur die Ressourcen für die Wahrnehmung der ihr zugewiesenen hoheitlichen Aufgaben bereitstellen muss. Zudem bestehen über die Beteiligung der Stadt bzw. deren 100%-iger Tochter Stadtwerke Flensburg an der Aktiv Bus Flensburg intensive Verflechtungen und Einflussmöglichkeiten.

Aufgrund der insgesamt guten Erfahrungen mit dem bestehenden Organisationsmodell favorisiert die Stadt Flensburg eine weitere Optimierung der Zusammenarbeit in Hinblick auf die künftigen Anforderungen an das ÖPNV-System und verzichtet auf die Einrichtung einer Regieebene. Bild 7-1 zeigt das vorgesehene Organisationsmodell mit der zugehörigen Aufgabenzuordnung.

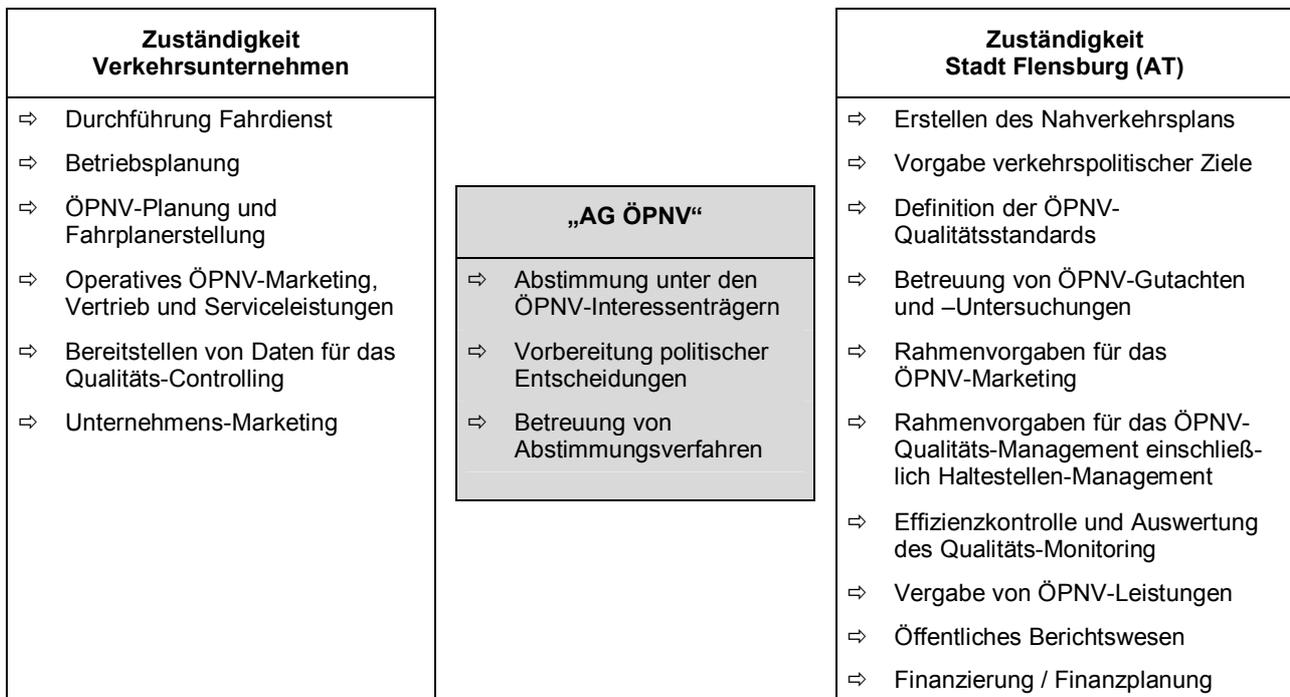


Bild 7-1: Zuordnung von Aufgaben für die Gestaltung des Stadtverkehrs Flensburg

Stadt Flensburg als ÖPNV-Aufgabenträger

Die Stadt Flensburg als regionaler Aufgabenträger (AT) ist nach dem ÖPNVG verpflichtet, für das Stadtgebiet eine ausreichende ÖPNV-Verkehrsbedienug sicherzustellen und mit dem Nahverkehrsplan den Rahmen für die ÖPNV-Entwicklung festzulegen. Um diesen gesetzlichen Verpflichtungen nachzukommen, sind vor allem verkehrspolitische Zielsetzungen und ein Anforderungsprofil für die ÖPNV-Gestaltung festzulegen, an denen die Qualität des ÖPNV-Angebotes gemessen und ausgerichtet werden kann. Darüber hinaus ist die Stadt unmittelbar zuständig für die Finanzierung des ÖPNV, sofern öffentliche Mittel für die Bereitstellung des ÖPNV-Angebotes erforderlich sind.

Um eine fundierte Grundlage für die Bewertung der ÖPNV-Qualität und der Einhaltung von Verkehrsverträgen sowie für die Effizienz des Finanzmitteleinsatzes zu erhalten, wird die Stadt gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen ein Qualitäts-Management aufbauen und den Rahmen für ein Qualitäts-Monitoring vorgeben (vgl. auch Kapitel 7.3).

Ein weiterer Zukunftsbaustein für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems ist die Fortführung der Aktivitäten im Bereich des ÖPNV-Marketing. Auch hierfür wird der AT einen entsprechenden Rahmen setzen, der dann von den Verkehrsunternehmen ausgefüllt bzw. operativ gestaltet wird.

Schließlich werden auch die Kompetenz und die Handlungsspielräume des AT in den nächsten Jahren nochmals erweitert, in dem er die Aufgaben der **Genehmigungsbehörde für die Erteilung von Linienkonzessionen** übernimmt.

Um den für die ÖPNV-Organisation notwendigen Ressourcenbedarf möglichst gering zu halten, wird der Aufgabenträger bei sporadisch oder in längeren Zeitintervallen anfallenden Arbeiten teilweise externe Unterstützung in Anspruch nehmen. Damit sichert sich die Stadt Flensburg auch ein an die jeweilige Aufgabenstellung angepasstes, fachlich kompetentes Know-How. Zu den Aufgaben, bei denen eine **externe Unterstützung** zweckmäßig ist, gehören insbesondere

- die Erstellung des regionalen Nahverkehrsplans RNVP (alle 5 Jahre),
- Beratungs- und Planungsleistungen zur Umsetzung der Projekte und Maßnahmen im ÖPNV-System (z.B. Liniennetzoptimierung),
- der Aufbau und die Implementierung eines Qualitäts-Management,
- die Begleitung zur künftigen Vergabe von ÖPNV-Leistungen,
- komplexe Einzelprojekte (z.B. Umbau / Erweiterung ZOB).

Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen sollen auch künftig alle Aufgaben übernehmen, die zur Bereitstellung des ÖPNV-Angebotes erforderlich sind sowie unmittelbar die Zufriedenheit und Nutzungsakzeptanz der Fahrgäste beeinflussen. Dazu gehören neben der Betriebsplanung und -durchführung auch die Umsetzung von Service- und Marketingangeboten sowie die Durchführung von Kundenerhebungen innerhalb des vom AT definierten Rahmens. Die Verkehrsunternehmen werden damit aktiv in die Gestaltung des ÖPNV-Systems einbezogen.

ÖPNV-Beirat (vgl. auch Kapitel 6.1.9)

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Beteiligung einer Arbeitsgruppe ÖPNV an der Erstellung dieses RNVP soll eine vergleichbare Beteiligungsform langfristig etabliert werden. Dies ist auch vor dem Hintergrund der in den kommenden Jahren anstehenden komplexen Projekte zur Aufwertung des ÖPNV-Systems sinnvoll. Ob es eine eigenständige AG in Form eines Beirates geben wird, oder ob eine Einbindung in das bestehende **Flensburger Verkehrsforum** erfolgt, ist unter Berücksichtigung der anstehenden Aufgaben und Themenstellungen und der notwendigen Betreuungsressourcen noch abschließend zu klären.

Aufgaben mit besonderem Abstimmungsbedarf

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes und Chancen für eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems werden maßgeblich geprägt durch eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Nur wenn die Hauptakteure im ÖPNV konsequent und gemeinsam die vereinbarten Ziele verfolgen, lassen sich die vorhandenen Potenziale ausschöpfen und die ÖPNV-Akzeptanz nachhaltig erhöhen. Daher erfordern folgende Aufgaben unabhängig von der Zuständigkeit im Organisationsmodell eine besonders **intensive Abstimmung und Zusammenarbeit**:

- die Erstellung des Nahverkehrsplans,
- die Planung des ÖPNV-Angebotes einschließlich der Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen und Projekte,
- die Durchführung des ÖPNV-Qualitäts-Managements inklusive der Ermittlung von Kennzahlen zum ÖPNV-Angebot sowie
- die laufende Überprüfung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Marketings.

Mögliche Perspektive: Verbundorganisation von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

Auf Basis des im LNVP genannten Ziels, zur Intensivierung der Zusammenarbeit einen Verkehrsverbund der Aufgabenträger zu gründen, hat das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein Anfang 2009 ein Gutachten zur Organisation des ÖPNV in Schleswig-Holstein in Auftrag gegeben. Im Ergebnis kritisiert das Gutachten für Schleswig-Holstein außerhalb des HVV insbesondere

- eine zu hohe Heterogenität in der ÖPNV-Organisation mit daraus resultierenden effizienz- und qualitätshemmenden Schnittstellenproblemen,
- eine vielfach ungenügende Vorbereitung kommunaler Aufgabenträger in den Bereichen (der angestrebten) Genehmigungskompetenz und Vergabe,
- die nicht eindeutige Verantwortlichkeit für Angebotsabstimmung und Marktkommunikation und daraus resultierend nicht optimale Ergebnisse,
- die ungenügende Datenverfügbarkeit bei den Aufgabenträgern und damit Nachteile in den Bereichen Markt-, Verkehrsforschung und Berichtspflichten nach VO (EG) 1370/2007,
- die trotz Kommunalisierung außerhalb der (wenigen) Verkehrsverträge noch immer nicht transparenten, ohne Anreize gestalteten Finanzierungsstrukturen.

Vor diesem Hintergrund werden umfangreiche Weiterentwicklungsbedarfe festgestellt. Um diesen Anforderungen gerecht werden zu können, wird die Weiterentwicklung des Status Quo mit der LVS als Aufgabenträgergesellschaft und der NSH als Gesellschaft der Verkehrsunternehmen zu einem „Partnermodell“ mit einheitlicher Organisationsstruktur für beide Verkehrsträger (ÖPNV, SPNV) vorgeschlagen, die Zusammenarbeit der Partner entlang klarer Leitlinien somit systematisch zu ordnen, zu stärken und auf alle Verbundfunktionen auszudehnen. Die LVS würde in diesem Ansatz in eine Aufgabenträgergesellschaft Verkehrsverbund Schleswig-Holstein (VSH) und die NSH in eine Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Schleswig-Holstein (UVSH) überführt werden. Zur Etablierung der koordinierten Zusammenarbeit würde eine einheitliche Gremienstruktur im Verbund entwickelt und etabliert.

Auf der Basis der Nutzung etablierter Strukturen erlaubt das Modell damit die gesamthafte Optimierung des ÖPNV mittels einer einheitlichen, homogenen, koordinierten, effizienten und zukunftsfähigen Organisationsstruktur ohne Reibungsverluste an den Schnittstellen.

Die Stadt Flensburg steht diesem die Aufgabenträger stärkenden Ansatz grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber, stellt ihre endgültige Zustimmung aber unter den Vorbehalt der Detailausgestaltung und der sich daraus ergebenden organisatorischen und finanziellen Konsequenzen. Ansatzpunkte ggf. auch einer ersten Umsetzungsstufe werden in einer vertieften Zusammenarbeit der benachbarten Aufgabenträger gesehen, die sich in der Region Flensburg über den ÖPNV-Kooperationsvertrag (vgl. Kapitel 8) ergibt.

7.2 Künftige Vergabe von ÖPNV-Leistungen

Der Stadt Flensburg prüft die rechtlichen Möglichkeiten einer Direktvergabe auszuschöpfen und mit den jetzigen Verkehrsunternehmen die Zukunft des Flensburger ÖPNV zu gestalten. Sie sieht darin die besten Voraussetzungen, weitere Effizienzsteigerungs- und Kreativitätspotenziale in der Angebotsgestaltung zu erschließen und eine direkte Einflussmöglichkeit für die verkehrliche wie wirtschaftliche Gestaltung des Flensburger ÖPNV weiter zu festigen. Sollten sich die Zielsetzungen zur deutlichen Erhöhung des ÖPNV-Marktanteils jedoch nicht mit der bisherigen „Konstruktion“ vereinbaren lassen, so behält sich die Stadt auch wettbewerbliche Vergabeverfahren vor.

Handlungsoption für die Zeit nach 2015

Mit der Einführung der Höchsttarifsatzung kommt die VO 1370/2007 im Flensburger Stadtverkehr bereits heute zur Anwendung. Für die Zeit nach dem Auslaufen der Linienkonzessionen im Stadtverkehr und der Höchsttarifsatzung im Jahr 2015 ist auf Basis der dann obligatorischen VO 1370/2007 eine entsprechende Entscheidung über das weitere Verfahren bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen zu treffen.

Anders als heute im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Verkehre nach § 13 PBefG werden Verkehrsunternehmen, die außerhalb der Verordnung operieren wollen, grundsätzlich ohne öffentliche Ausgleichszahlungen auskommen müssen. Da das Land Schleswig-Holstein zudem von der Öffnungsklausel in § 64a PBefG Gebrauch gemacht und § 45a PBefG im Rahmen der Kommunalisierung durch Landesrecht ersetzt hat, kommen auch Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG nicht mehr in Betracht. Insofern stehen den VUs nur die nach § 148 ff. SGB IX gewährten Ausgleichszahlungen außerhalb der VO 1370/2007 zur Verfügung. Diese allein dürften aber auch im Stadtverkehr Flensburg nicht ausreichen, um das bestehende ÖPNV-Angebot komplett „eigenwirtschaftlich“ zu realisieren.

Insofern wird sich ab 2015 in jedem Fall die Frage stellen, wie die ÖPNV-Leistungen und die Mittel zur Finanzierung des ÖPNV-Angebots im Rahmen der VO 1370/2007 vergeben werden können, auch wenn eine Übergangsregelung besteht und die VO 1370/2007 erst ab dem 03.12.2019 zwingend auf die Vergabe von Aufträgen im Bereich des ÖPNV anzuwenden ist. Allerdings empfiehlt sich ab 2015 eine freiwillige Anwendung der VO 1370/2007, denn ohne eine freiwillige Anwendung von Art. 5 VO 1370/2007 gibt es keine Möglichkeit, die Direktvergabeoptionen dieser Norm zu nutzen.

Der Stadt Flensburg stehen grundsätzlich drei Optionen offen:

- Wettbewerbliche Vergabe als Regelfall der VO 1370/2007 nach den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung,
- Direktvergabe des Stadtverkehrs unter bestimmten Voraussetzungen,
- weiterhin Regelung durch allgemeine Vorschrift laut VO 1370/2007 („Höchsttarifsatzung“).

Direktvergabe

Die VO 1370/2007 sieht die Möglichkeit vor, Aufträge im Bereich Bus und Straßenbahn direkt zu vergeben, sofern keine öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Sinn des europäischen Richtlinienvergaberichts sondern Dienstleistungskonzessionen vorliegen. Die beiden einschlägigen Direktvergabemöglichkeiten sind die Vergabe an einen

- sogenannten „internen Betreiber“ nach Art. 5 Abs. 2 der VO 1370 oder
- die direkte Vergabe von Aufträgen unterhalb bestimmte Schwellenwerte an kleine und mittlere Unternehmen (KMU-Unternehmen).

Für den Flensburger Stadtverkehr kommt die erste Möglichkeit für die Aktiv Bus Flensburg GmbH in Betracht, die zweite theoretisch für die AFAG. Beide Möglichkeiten stehen nach der VO 1370/2007 unter dem Vorbehalt, dass es kein entgegenstehendes nationales Recht gibt. Die Stadt Flensburg kann beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die sie eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Aktiv Bus Flensburg als Auftragnehmer dürfte dann nur für die Stadt Flensburg tätig sein (Ausnahme abgehende Linien) und nicht an außerhalb organisierten wettbewerblichen Vergabeverfahren teilnehmen. Das Vorliegen der Voraussetzungen einer Direktvergabe sollte nachgewiesen und dokumentiert werden, um Rechtssicherheit zu erlangen.

Eine Direktvergabe ist mit umfangreichen Kontrollerfordernissen verbunden. Ob die „erforderliche Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“ gegeben ist, ergibt sich aus einer Gesamtbeurteilung aller maßgeblichen Umstände. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Stadt als Eigentümer der Aktiv Bus Flensburg ein Weisungsrecht für alle strategischen und einzelnen Managemententscheidungen hat. Da es bei der direkten Beauftragung des internen Betreibers nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 grundsätzlich um eine Ausnahme von der allgemeinen Ausschreibungspflicht geht, ist die Frage, ob die Stadt Flensburg eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt, eher eng auszulegen, da auch die Beweislast im Falle gerichtlicher Auseinandersetzungen letztlich bei ihr liegt. Mit der Aktiv Bus Flensburg in der Rechtsform einer GmbH als 100%tige Tochter der Stadtwerke Flensburg GmbH, die wiederum zu 100% im Eigentum der Stadt Flensburg steht, sollten die Kriterien für eine ausreichende Kontrolle des internen Betreibers aber erfüllt sein.

Eine weitere Voraussetzung für eine Direktvergabe ist, dass Aktiv Bus Flensburg ihre öffentlichen Personenverkehrsdienste innerhalb der Stadt Flensburg ausführt („Gebietsbezogenheit“). Dabei sind allerdings abgehende Linien in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter Gebietskörperschaften unschädlich soweit deren Schwerpunkt im Hinblick auf die Streckenlänge oder deren verkehrliche Funktion im Zuständigkeitsgebiet der Stadt Flensburg liegen. Das Wettbewerbsverbot ist für die Aktiv Bus Flensburg unproblematisch, da sie weder außerhalb der Stadt Flensburg am Wettbewerb teilnimmt, noch dies für die Zukunft plant.

Im Ergebnis liegen also für Aktiv Bus Flensburg die Voraussetzungen für eine direkte Beauftragung durch die Stadt Flensburg nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 grundsätzlich vor, wobei vor einer Direktvergabe noch eine vertiefte Prüfung der genauen Vertragskonstruktionen zwischen den Partnern Stadt Flensburg, Stadtwerke Flensburg und Aktiv Bus Flensburg vorgenommen werden sollte. Durch die geplante Übertragung der Liniengenehmigungsrechte auf die regionalen Aufgabenträger dürfte sich auch in dieser Hinsicht das Prozedere erleichtern.

Für die AFAG scheidet aber eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 derzeit aus, allein mangels direkter oder indirekter Beherrschungsmöglichkeit durch die Stadt Flensburg. Für eine direkte Beauftragung durch die Stadt Flensburg bleibt daher nur die KMU-Regelung des Art. 5 Abs. 4 VO 1370/2007. Sie erlaubt es, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt zu vergeben, die entweder einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1.000.000 EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 km aufweisen. Betreibt das betreffende Unternehmen nicht mehr als 23 Fahrzeuge, erhöhen sich diese Schwellenwerte auf einen Jahresdurchschnittswert von weniger als 2 Mio EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 600.000 km.

Es ist also im Jahre 2015 zu prüfen, ob die AFAG diese Schwellen einhält, um einen direkten Auftrag von der Stadt Flensburg erhalten zu können. Vor dem Hintergrund der vorgesehenen Liniennetzüberplanung sowie der beabsichtigten Ausweitung des Liniennetzes und Verkehrsangebotes könnte für die AFAG die Einhaltung der Schwellenwerte schwierig werden (derzeit bereits knapp 1 Mio km / Jahr), wobei konkrete Aussagen auch zur künftigen Aufteilung der Linienkonzessionen noch nicht möglich sind.

Weitere Optionen

Für die AFAG besteht noch die Möglichkeit, in die Position des Subunternehmers von Aktiv Bus Flensburg zu wechseln, allerdings nur wenn diese den überwiegenden Teil der Verkehrsleistung selbst erbringt. Zudem müsste die Aktiv Bus Flensburg nach dem europäischen Vergaberecht ihren Subunternehmer im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens auswählen, könnte also nicht ohne Weiteres direkt vergeben.

Generell ist auch denkbar und zulässig, die Finanzierung des ÖPNV in Flensburg für die Zeit nach 2015 weiterhin durch eine allgemeine Vorschrift zu regeln. Dabei besteht dann aber kein Schutz mehr für die derzeit laufenden Liniengenehmigungen. Andere Verkehrsunternehmen könnten sich also im Jahre 2015 um die Neuerteilung der Liniengenehmigungen bewerben und hätten dann Anspruch auf Finanzierung zu denselben Konditionen wie Aktiv Bus Flensburg und AFAG („Genehmigungswettbewerb“). Damit wäre auch für Aktiv Bus Flensburg kein Bestandsschutz der Liniengenehmigungen mehr gegeben.

Schließlich ist auch für den Stadtverkehr Flensburg ein offener Wettbewerb um die Verkehrsleistung möglich, wobei dann je nach Zuschnitt des Auftrages (Dienstleistungskonzession oder nicht) Art. 5 Abs. 3 VO 1370/2007 oder das europäische Richtlinienvergaberecht zur Anwendung kämen.

Beabsichtigte Verfahrensweise

Im gemeinsamen Vorgehen des Aufgabenträgers und der beiden Verkehrsunternehmen des Stadtverkehrs kann ~~wird~~ die im RNVP projektierte Überplanung und Optimierung des Liniennetzes und Verkehrsangebotes („Leuchtturmprojekt“, vgl. Kap. 6.2.2) zu deutlichen Veränderungen im ÖPNV-System mit Auswirkungen auf die Leistungsanteile der Verkehrsunternehmen führen. Möglicherweise wird es im Kontext mit den Planungsprojekten des Kreises Schleswig-Flensburg sogar zu einer Neuordnung zwischen Regional- und Stadtverkehr kommen. Vor diesem Hintergrund kann sich auch eine Anpassung der Linienkonzessionen ergeben.

Aufgrund der etablierten und in der Praxis bewährten Strukturen sowie der wirtschaftlichen Arbeitsweise der beiden Verkehrsunternehmen favorisiert die Stadt Flensburg weiterhin eine Direktvergabe im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten ggf. auch unter Ausschöpfung der Übergangsfrist bis 2019. Dazu sind weitere auch vertragsrechtliche Konkretisierungen sowie die Festlegung der Arbeits- und Leistungsteilung zwischen

Aktiv Bus Flensburg und AFAG im Rahmen ergänzender Beschlüsse erforderlich, auch um die künftigen Transparenzvorgaben des EU-Rechtes zu erfüllen.

7.3 Qualitäts-Management

Ein Kennzahlen-gestütztes Qualitäts- und Effizienz-Monitoring ist für Aufgabenträger wie für Verkehrsunternehmen ein zentrales Instrument, um eine an den Ressourcen und den Marktbedingungen ausgerichtete ÖPNV-Gestaltung vornehmen zu können und den rechtlichen Anforderungen an eine transparente Finanzierung des ÖPNV-Angebotes zu genügen.

Der Stadt Flensburg hat damit begonnen, ein Kennzahlen-gestütztes Qualitäts-Monitoring aufzubauen, das bisher allerdings nur Teilaspekte umfasst. Erste Daten wie beispielsweise die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung und die Ausstattungsmerkmale der Bushaltestellen sind bereits in den 3. RNVP eingeflossen. Ein **systematisiertes Qualitäts-Management** ist ein wichtiges Instrument, die „Marktnähe“ und Wirtschaftlichkeit eines ÖPNV-Angebotes zu überprüfen und eine marktkonforme ÖPNV-Gestaltung vornehmen zu können. Über die vertraglich-rechtlichen Regelungen und die 100%-Beteiligung an der Aktiv Bus Flensburg GmbH bestehen hierfür bereits gute Voraussetzungen.

Neben der Analyse der Kosten- und Erlösstrukturen gilt ein besonderes Augenmerk der Ermittlung von Aussagen zum Verkehrsverhalten und zur Kundenzufriedenheit durch **Fahrgasterhebungen und Marktforschungen**, die auch Aussagen über Kundenstrukturen und Kundenpotenziale ermöglichen. Die durchgeführte Mobilitätsbefragung ist hier durch kontinuierliche ÖPNV-spezifische Erhebungen zu ergänzen.

Die umseitige Anforderungsliste enthält die Bestandteile des Qualitäts-Monitorings und den zugehörigen Erhebungsverfahren. Diese bilden die Basis für das Qualitäts-Management und sollen auch zukünftig in die Verkehrsverträge aufgenommen werden. Wesentlicher Bestandteil ist dabei eine neu einzuführende **Kundenzufriedenheitsanalyse**. Neben der Auswertung für interne Zwecke sollen auf Grundlage der erhobenen Daten **ÖPNV-Berichte** zur Situation und Entwicklung des ÖPNV in Flensburg auch im Hinblick auf Erreichung der angesetzten Zielsetzungen im 2- oder 3-jährigen Turnus erstellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

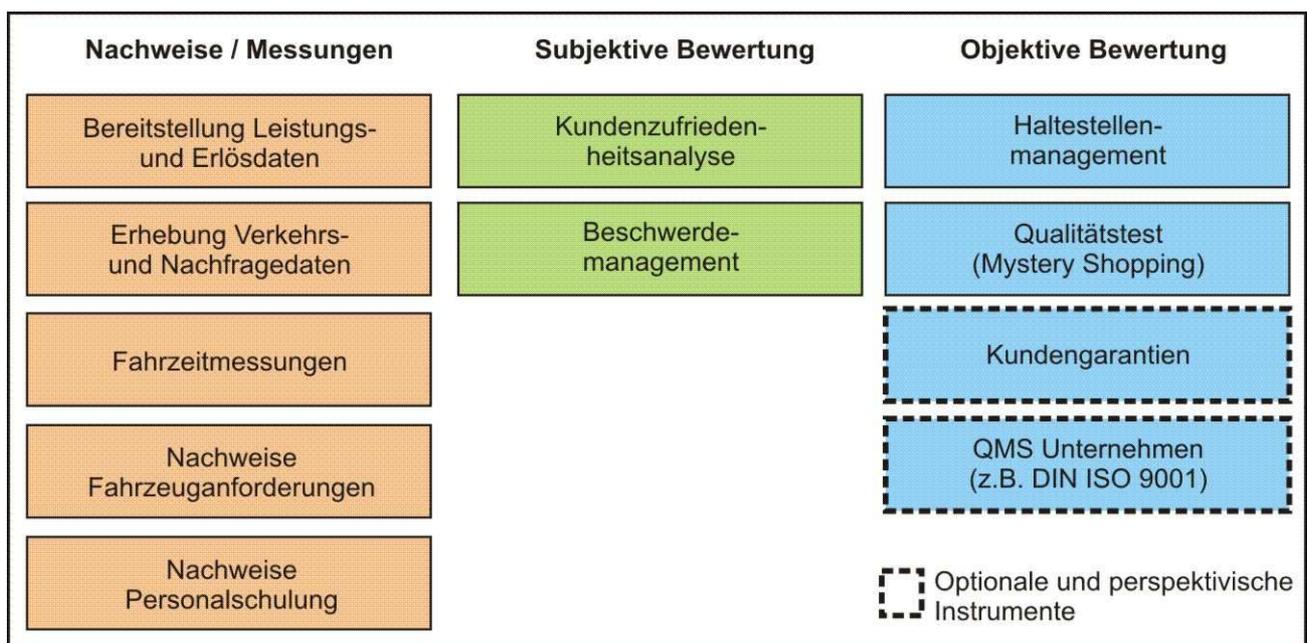


Bild 7-2: Instrumente für das ÖPNV-Qualitätsmanagement

Qualitätskriterium (was wird erhoben ?)	Instrumente / Verfahren (wie wird erhoben ?)	Frequenz (wie oft wird erhoben ?)	Zuständigkeit (wer erhebt ?)
Betriebliche Basisdaten	Bereitstellung Leistungs- und Erlösdaten	jährlich	Verkehrsunternehmen
Fahrscheinnutzung	Bereitstellung Leistungs- und Erlösdaten	jährlich	Verkehrsunternehmen
Fahrgastzahlen / ÖPNV-Nutzung	Erhebung Verkehrs- und Nachfragedaten	alle 2-3 Jahre	Aufgabenträger / Verkehrsunternehmen
Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit	Fahrzeitmessungen	jährliche Synopse	Verkehrsunternehmen
Verkehrsverhalten und Kundenbewertung	Kundenzufriedenheitsanalyse	alle 2-3 Jahre	Aufgabenträger
Bedienungsqualität, Service und Marketing, Sicherheit und Sauberkeit	Kundenzufriedenheitsanalyse und Qualitätstest	alle 2-3 Jahre	Aufgabenträger
Bedienungsqualität, Service und Marketing, Sicherheit und Sauberkeit	Beschwerdemanagement	jährliche Synopse	Verkehrsunternehmen
Barrierefreie Haltestellen-Gestaltung	Haltestellen-Management	kontinuierlich	Aufgabenträger
Unterhaltung und Instandhaltung von Haltestellen	Haltestellen-Management	kontinuierlich	Aufgabenträger
Fahrzeugdaten (Alter, Antriebstechnik, Ausstattung und Barrierefreiheit)	Nachweise Fahrzeuganforderungen	jährlich	Verkehrsunternehmen
Personalschulung	Nachweise Personalschulung	jährlich	Verkehrsunternehmen
Allgemeines Verhalten u. Freundlichkeit Personal	Qualitätstest	unregelmäßig	Aufgabenträger

Bild 7-3: Bausteine für das Qualitäts-Management zum Stadtverkehr Flensburg

7.4 Finanzierung und Finanzierungsrahmen

Die Notwendigkeit zur öffentlichen Finanzierung des ÖPNV ergibt sich aus der Tatsache, dass ein attraktives, flächendeckendes, gleichwertiges und ausreichendes ÖPNV-Angebot unter Wahrung eines angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnisses allein durch Fahrgeldeinnahmen und gesetzliche Ausgleichszahlungen für die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX. nicht kostendeckend zu finanzieren ist („strukturelles Defizit“). Der Stadtverkehr Flensburg deckt sich etwa zu 1/4 durch Ausgleichszahlungen (vgl. Kapitel 3.2.3). Die Finanzierung des Flensburger ÖPNV ist dabei aber schon ausgesprochen homogen strukturiert und durch die vertraglichen Vereinbarungen transparent geregelt.

Wesentliche und jüngste Neuerung in diesem Bereich der ÖPNV-Finanzierung ist die **Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel** seit 2007. Deren Kern ist die Bündelung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung in den Händen der regionalen ATs, die zwar seit 1996 die volle gesetzliche Verantwortung, aber nur einen Teil der Finanzverantwortung haben. Dabei werden alle Mittel, die bisher getrennt an ATs, VUs, bzw. Gemeinden flossen², pauschaliert, gebündelt und nach einem Schlüssel (2007-2009 degressiv, dann bis 2012 stabil) auf die regionalen ATs verteilt. Den Rechtsrahmen bildet das novellierte ÖPNVG, auf dessen Basis per Landes-VO Mittelvolumen und -verwendung noch bis Ende 2012 geregelt wird. Danach sind i.d.R. 90% zur Finanzierung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung einzusetzen, während die übrigen Mittel für Haltestellenförderung, Marketing, Gutachten sowie Regionalisierungsaufwand verwendet werden können. Signifikante neue Spielräume ergeben sich dadurch jedoch nicht, da diese Mittel im Wesentlichen ohnehin gemäß der o.g. Verwendungszwecke, d.h. vor allem zur Sicherung des ÖPNV-Bestandes gebunden sind. Dennoch ist die Kommunalisierung als konsequente Fortsetzung der mit dem ÖPNVG von 1996 geschaffenen AT-Zuständigkeiten zu bewerten, die Planungssicherheit, Transparenz und Logik in der ÖPNV-Finanzierung deutlich erhöht.

Die Gültigkeit der ersten Kommunalisierungsmittelperiode endet 2012, die Regelung der zweiten Kommunalisierungsmittelperiode ab 2013 ist über eine neue Finanzierungsverordnung geregelt. Darin werden Höhe und Verteilung dieser Mittel als wesentliche ÖPNV-Finanzierungsquelle in der Weise neu geregelt werden, als dass das Land die Erfüllung dreier Voraussetzungen an eine unveränderte Beibehaltung von Mittelhöhe und –verteilung knüpfen wird:

1. Unterstützung des landesweiten Marketings unter der Dachmarke nah.sh;
2. das Vorliegen eines RNVPs, der den ÖPNV als Gesamtsystem in geeigneter Weise behandelt und
3. die Gewährleistung einer transparenten ÖPNV-Finanzierung und eine entsprechende Abbildung derselben in den Verwendungsnachweisen der Kommunalisierungsmittel.

Die Aufgabenträger erhalten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gemäß § 6 Abs. 3 ÖPNVG für die Jahre 2013 bis 2017 **jährlich 57,313 Mio. Euro ÖPNV-Mittel**, davon

- 28,006 Mio. Euro aus Landesmitteln und
- 29,307 Mio. Euro aus Regionalisierungsmitteln des Bundes.

² ATs: AT-Pauschale nach § 6 (5) ÖPNVG (alt); VUs: Ausgleichs für rabattierten Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG; Gemeinden: Haltestellenförderung nach GVFG. Lediglich die Ausgleichs für kostenlose Schwerbehindertenbeförderung nach § 148 SGB IX. wurden nicht kommunalisiert und fließen b.a.w. auch zukünftig von Land SH bzw. Bund direkt an die Verkehrsunternehmen.

Die Mittel zur Finanzierung des ÖPNV werden nach einem Verteilungsschlüssel nach § 2 auf die Aufgabenträger verteilt, wobei die Stadt Flensburg auf einen Anteil von 3,61% kommt. Insgesamt stehen der Stadt Flensburg damit aus Kommunalisierungsmitteln jährlich rund 2 Mio. EUR für die ÖPNV-Finanzierung zur Verfügung, bei denen es sich hauptsächlich um Mittel für strukturell notwendige Finanzierungsbeiträge im Rahmen der Höchsttarifsatzung handelt.

Im Hinblick auf die Zielsetzungen zur Verbesserung der ÖPNV-Marktposition und der damit verbundenen Projekte und Maßnahmen zur Aufwertung der ÖPNV-Qualität im Rahmen des Übergangskonzeptes wird der **Finanzierungsbeitrag der Stadt Flensburg** (Eigenanteil) in jedem Fall erhöht werden müssen. Zudem ist auch noch ungewiss, wie sich die Kostenseite insbesondere beeinflusst durch Kraftstoffkosten langfristig weiter entwickelt. Für die nächsten 5 Jahre ist hauptsächlich wegen der Durchführung diverser Planungsprojekte von einem **Mehrbedarf an Eigenmitteln von rund 100.000 EUR pro Jahr** zusätzlich zu den bereits eingestellten 175.000 EUR pro Jahr (vgl. Bild 3-20, S.52) auszugehen, mit der Umsetzung weitreichender Maßnahmen zur Angebotsverbesserungen etwa ab 2015 (z.B. eventuelle zusätzliche Direktverbindungen, Taktverdichtung etc.) wird der Finanzierungsbedarf voraussichtlich noch weiter ansteigen, wobei hierzu die Höhe der Fahrgelderlöse und der Kommunalisierungsmittel noch offen ist.

Für den Neu- und Ausbau von Verknüpfungsanlagen und B+R-Anlagen stehen bis auf Weiteres noch GVFG-Mittel zur Verfügung. Mit dem Klimapakt und der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes eröffnen sich zudem Chancen, Verbesserungen im ÖPNV-System über Modellvorhaben und Schnittstellen zum Klimaschutzkonzept mit zusätzlichen finanziellen und personellen Ressourcen zu unterstützen.

Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Bedienung

Die Verkehrsunternehmen haben gemeinsam mit der Stadt Flensburg als Aufgabenträger in den vergangenen Jahren Rationalisierungs- und Einsparungsmöglichkeiten im ÖPNV-Angebot identifiziert und umgesetzt. Dies hat auch zu einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit geführt. Die Stadt Flensburg strebt auch weiterhin an, die Effizienz des ÖPNV-Angebots gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen nach Möglichkeit weiter zu verbessern und eventuell noch bestehende Potenziale konsequent auszuschöpfen. Um weitere Spielräume für eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit zu erhalten, kommen im Wesentlichen folgende **Instrumente** in Betracht:

- Gewinnung neuer Fahrgäste für den ÖPNV und Steigerung der ÖPNV-Nutzungshäufigkeit,
- noch konsequentere Vernetzung / Integration von SPNV, Regionalverkehr und Stadtverkehr,
- Ersatz konventioneller Busangebote durch alternative Bedienungsformen in Zeiten und Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage,
- Überprüfung weiterer Rationalisierungs- bzw. Einsparungsmöglichkeiten auf Seite der Verkehrsunternehmen,
- Tarifierungsanpassungen.

Die ersten drei Punkte sind auch Bestandteil der vorgesehenen Überplanung des Liniennetzes und Verkehrsangebotes (Übergeordnetes Projekt „Liniennetzoptimierung“, vgl. Kapitel 6.2.2), so dass hieraus möglicherweise schon Effizienzgewinne freigesetzt werden können. Grundsätzlich sollen Effizienzverbesserungen in die attraktivitätsorientierte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots reinvestiert werden, um so selbst bei gleichbleibendem Mitteleinsatz einen höheren „Output“ zu erwirken.

8 Umgang mit den Stadtgrenzen-überschreitenden Buslinien

Aufgrund der zeitversetzten Bearbeitung der RNVPs bei den Partnern des Kooperationsvertrages ist im RNVP der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg ein vorläufiger Diskussionsstand abgebildet. Die folgenden Ausführungen im RNVP der Stadt Flensburg entsprechen dem aktualisierten Stand der Abstimmung, der nach der Beschlussfassung in den Gremien in eine für alle Kooperationspartner verbindliche Regelung zu überführen ist.

8.1 Anlass und Zielsetzung des Kooperationsvertrages

Ausgehend von den von der Landesregierung 2005 beschlossenen Leitlinien zur künftigen kommunalen Struktur haben sich die benachbarten Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg zusammen mit der Stadt Flensburg auf eine verstärkte Zusammenarbeit auf ausgewählten Kooperationsfeldern verständigt. Als ein Kooperationsfeld wurde der ÖPNV festgelegt, da sich in der verkehrlichen Verflechtung das Selbstverständnis einer „gemeinsamen Region“ besonders gut widerspiegelt und der ÖPNV zudem eine wichtige Rolle als Standortfaktor spielt. Zielsetzung des gemeinsamen Handelns ist es, das Angebot des Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV zu stärken und Synergieeffekte zu erzielen. Eine wichtige Fragestellung ist dabei die Behandlung der ausgewählten Buslinien im künftigen Wettbewerb und hier insbesondere die Zuordnung zu möglichen Vergabeeinheiten. Das vorliegende Kapitel mit der Auswahl der einzubeziehenden Buslinien sowie der zugehörigen Konkretisierung von Qualitätsstandards und der Einbindung in den Wettbewerb soll als „regionaler Teilaspekt“ in alle Regionalen Nahverkehrspläne der Kooperationspartner einfließen. Hiermit soll ein erster Schritt in Richtung einer verstärkten Vernetzung der Nahverkehrspläne bis hin zu einem gemeinsamen Nahverkehrsplan für die gesamte Region erfolgen.

8.2 Einbezogene Linien und Kenngrößen

Die Binnenverkehre im Zuständigkeitsgebiet der einzelnen Kooperationspartner sind nicht Gegenstand der Kooperationsvereinbarung. Dies gilt auch für Linien, die zwar ggf. auf kurzen Abschnitten die Kreisgrenze überschreiten, deren Verkehrsfunktion und Verkehrsnachfrage aber nahezu vollständig dem Binnenverkehr eines Kreises bzw. der Stadt Flensburg zuzuordnen ist.

Demnach verbleiben als Betrachtungsgegenstand die grenzüberschreitenden Linien mit einem regionalen oder sogar großräumigen Verflechtungsbild, die teilweise auch Bestandteil des im LNVP 2008-2012 dargestellten landesweiten Buslinien-Grundnetzes sind. Im umseitigen Bild 8-1 (S.164) sind wichtige Kenngrößen dieser Linien dargestellt, eine räumliche Übersicht enthält Bild 8-2 (S.169). Zu beachten ist, dass die Gesamtbetriebs- und -verkehrsleistung auf den betreffenden Linien sich anders aufteilen als die angegebenen Streckenanteile der durchgehenden Hauptstrecke, da in die Leistungsbetrachtung auch Zubringerverkehre, Teilstreckenbedienungen und Einsatz- bzw. Verstärkerverkehre einfließen.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Bedienungsgebiet	Betreiber	Konzessionslaufzeit	Fahrtenanzahl Hauptstrecke		
					Mo-Fr täglich	Sams-tag	Sonn-tag
21	Flensburg - Glücksburg - Holnis	FL, SL-FL	Förde Bus	30.04.2015	43	33	25
1013	Flensburg - Schafflund - Leck - Niebüll	FL, SL-FL, NF	Autokraft	31.05.2017	46	27	23
1044	Flensburg - Wanderup - Viöl - Husum	FL, SL-FL, NF	Autokraft	31.07.2018	37	19	6
1046	Husum - Treia - Schleswig	NF, SL-FL	Autokraft	31.07.2018	20	7	2
1063	Husum - Mildstedt - Erfde	NF, SL-FL	Autokraft	31.07.2012	13	6	6
1537	Flensburg - Harrislee - Handewitt	FL, SL-FL	Hansen-Borg	30.09.2014	14	10	4
1539	Flensburg - Harrislee - Pattburg	FL, SL-FL, DK	Hansen-Borg	30.06.2016	66	46	14
1550	Flensburg - Barderup - Tarp - Eggebek	FL, SL-FL	Gorzelniaski	30.11.2017	37	19	18
1569	Flensburg - Handewitt	FL, SL-FL	Autokraft FL	31.05.2017	21	14	8
1580	Flensburg - Lindewitt - Bredstedt	FL, SL-FL, NF	Autokraft FL	31.03.2019	26	8	6
1590	Flensburg - Böklund - Schleswig	FL, SL-FL	Autokraft FL	30.04.2017	5	9	0
1592	Flensburg - Großsolt - Satrup	FL, SL-FL	Autokraft FL	30.11.2012	15	11	4
1601	Flensburg - Sterup - Neukirchen	FL, SL-FL	Autokraft FL	30.09.2016	15	10	0
1602	Flensburg - Husby - Westerholz	FL, SL-FL	Autokraft FL	30.09.2016	5	4	0
1603	Flensburg - Hürup - Husby	FL, SL-FL	Autokraft FL	31.12.2015	31	18	0
1604	Flensburg - Sterup - Kappeln	FL, SL-FL	Autokraft FL	30.11.2017	16	10	0
1605	Flensburg - Gelting - Kappeln	FL, SL-FL	Autokraft FL	30.09.2016	29	17	12
4810	Flensburg-Schleswig-Eckernförde-Kiel	FL, SL-FL, RD	Autokraft Kiel	31.05.2017	30	13	8

FL=Stadt Flensburg, SL-FL=Kreis Schleswig-Flensburg, NF=Kreis Nordfriesland, RD=Kreis Rendsburg, DK=Dänemark

Linien-Nr.	Linienverlauf	Streckenlänge Hauptstrecke [km]				Anteil Betriebsleistung [%]		
		gesamt	NF	SL-FL	FL	NF	SL-FL	FL
21	Flensburg - Glücksburg - Holnis	30	0	24	6	0	80	20
1013	Flensburg - Schafflund - Leck - Niebüll	49	23	20	6	47	41	12
1044	Flensburg - Wanderup - Viöl - Husum	49	15	27	7	42	46	13
1046	Husum - Treia - Schleswig	41	21	20	0	63	37	0
1063	Husum - Mildstedt - Erfde	39	26	13	0	78	22	0
1537	Flensburg - Harrislee - Handewitt	17	0	13	4	0	79	21
1539	Flensburg - Harrislee - Pattburg	11	0	7	4	0	69	31
1550	Flensburg - Barderup - Tarp - Eggebek	31	0	26	5	0	84	16
1569	Flensburg - Handewitt	15	0	8	7	0	47	53
1580	Flensburg - Lindewitt - Bredstedt	52	20	26	6	31	57	12
1590	Flensburg - Böklund - Schleswig	40	0	35	5	0	92	8
1592	Flensburg - Großsolt - Satrup	22	0	17	5	0	79	21
1601	Flensburg - Sterup - Neukirchen	32	0	24	8	0	84	16
1602	Flensburg - Husby - Westerholz	30	0	24	6	0	81	19
1603	Flensburg - Hürup - Husby	14	0	5	9	0	49	51
1604	Flensburg - Sterup - Kappeln	43	0	35	8	0	87	13
1605	Flensburg - Gelting - Kappeln	47	0	41	6	0	88	12
4810	Flensburg-Schleswig-Eckernförde-Kiel	46	0	41	5	0	48	5

Bild 8-1: Kreisgrenzen überschreitende Buslinien im Profil (Stand Fahrplan 2011)

8.3 Entwicklungsrahmen

Abstimmung der kooperierenden Aufgabenträger

Alle möglichen ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen fußen auf der Grundregel, dass jeder Aufgabenträger (AT) für den ÖPNV auf seinem Territorium verantwortlich ist und daher grenzüberschreitende Maßnahmen nur im Einvernehmen aller Betroffenen möglich sind. Dies gilt umso mehr, als dass spätestens die Kommunalisierung der ÖPNV-Landesmittel in 2007 den strukturellen öffentlichen ÖPNV-Finanzierungsbedarf eindeutig und zweifelsfrei klaggestellt hat. Lediglich bei Maßnahmen, die sich auf das Territorium nur eines Aufgabenträgers beschränken, kann ebendieser alleinverantwortlich handeln. So decken Fahrgelderlöse im allgemeinen grob durchschnittlich 50% bis 70% der ÖPNV-Produktionskosten, der Rest kommt aus öffentlichen Quellen – wobei die konkreten Anteile von Fall zu Fall erheblich schwanken können. Entscheidend ist, dass durch neue oder ausgeweitete ÖPNV-Angebote grundsätzlich entsprechend territorialer Zuständigkeit zu tragende Finanzierungsbedarfe entstehen, dessen sich die beteiligten ATs bewusst sein müssen³.

Generell wird vereinbart, alle Veränderungen auf den einbezogenen, Grenzen-überschreitenden Linien unabhängig von der territorialen Zuordnung gemeinsam abzustimmen. Dazu ist eine kontinuierliche Kommunikation zwischen den Kooperationspartnern insbesondere zu den Fahrplanwechseln erforderlich

Gestaltung des Verkehrsangebotes und der Vernetzung

Alle einbezogenen Buslinien sind Bestandteile der „Achsenkonzepte“ bzw. der Grundnetze der dritten RNVPs der Kreise Schleswig-Flensburg und Nordfriesland und bedienen übergeordnete Verkehrskorridore. Durch die Bedienung zentraler Orte und die Ausrichtung auf die wichtigsten Zielgebiete für den Berufs- und Einkaufsverkehr (i.W: Flensburg, Husum, Schleswig und Niebüll) ist das Verkehrspotenzial deutlich höher als bei den übrigen Buslinien im ländlichen Raum. Kundenerhebungen auf den beiden Schnellbuslinien 1013 und 1044 haben ergeben, dass der Anteil des Schülerverkehrs auf diesen Linien signifikant unter den Werten der Regionalbuslinien mit vorwiegender Ausrichtung auf den Schülerverkehr liegt. Dennoch sind die absoluten Beförderungszahlen im Schülerverkehr auf diesen Linien im Vergleich zum Stadtverkehr Flensburg immer noch recht hoch, die Schüler sind weiterhin die Hauptnutzergruppe.

Es ist im Interesse aller Aufgabenträger, dass die Chancen zur Erschließung weiterer Kundenpotenziale für den ÖPNV konsequent genutzt werden, um die zentralen Orte insbesondere das Oberzentrum Flensburg vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Da die Gestaltung des Verkehrsangebotes und der Vernetzung die Verkehrsmittelwahl am nachhaltigsten beeinflusst, sind hier die Aktivitätenschwerpunkte anzusetzen. Als langfristig zu sichernde Eckpunkte der Angebotsgestaltung werden vereinbart (Reihenfolge entspricht der Priorität):

- Vertakteter oder mindestens taktorientierter Fahrplan mit mindestens stündlichen Abfahrten in den Hauptverkehrszeiten,
- ganztägige Bedienung in allen Verkehrszeiten einschließlich Samstag und Sonntag, in verkehrsschwachen Zeiten ggf. mit Einsatz alternativer Bedienungsformen,
- Anschlusskoordination mit dem SPNV an den ITF-Knoten in Husum und Niebüll,

³ Hinsichtlich der Kommunalisierungsmittel ist zu beachten, dass diese nicht konsequent territorialisiert auf die Aufgabenträger verteilt wurden. Vielmehr wurden Stadtverkehrsmittel den kreisfreien Stadtverkehrs-ATs zugeordnet, selbst wenn diese Linien bis in die Territorien der Nachbar-ATs reichen; bei Regionalverkehren hat man umgekehrt die Mittel den Kreisen zugeordnet, selbst wenn die Linien bis auf die Territorien der kreisfreien Stadt-ATs reichen. Zwischen SL-FL und FL ist dieser Zusammenhang grundsätzlich und v.a. im Falle von Leistungsveränderungen zu beachten.

- Anschlusskoordination am künftigen ITF-Knoten im Regionalbusnetz am ZOB Flensburg unter besonderer Berücksichtigung der Verbindungen nach Dänemark,
- weitgehende Angebotstransparenz, aber unter Berücksichtigung des Schülerverkehrs,
- Minimierung der Fahrzeiten zwischen den Zentren der zentralen Orte als Hauptbezugspunkte der Verkehrsnachfrage in Abwägung mit den Belangen des Schülerverkehrs,
- Bedienung aller bedeutenden Verkehrsziele auf dem Linienweg auch innerhalb der zentralen Orte („Zwischenhalte“),
- Vernetzung mit der Fläche beispielsweise vor allem durch Einrichten von ÖPNV-Zubringerverkehren, alternativen Bedienungsformen und B&R-Angeboten.

Flankierende Maßnahmen zur Qualitätssteigerung

Um die Transparenz für die ÖPNV-Kunden und die Marktposition des ÖPNV zu stärken sowie die perspektivische Funktion in einem landesweiten Buslinien-Grundnetz (vgl. LNVP 2008-2012) zu erfüllen, sind weitere Maßnahmen vorzusehen und sowohl bei der Vergabe der ÖPNV-Leistung und den Verkehrsverträgen als auch in der Finanzplanung der Aufgabenträger zu berücksichtigen:

- Eine Vereinheitlichung bei der Haltestellen-Ausstattung gemäß der Haltestellen-Funktion bzw. Haltestellen-Kategorie insbesondere bei der Fahrgastinformation und der Anlage von B&R-Stellplätzen,
- durchgängiger Einsatz von Niederflurbussen, ggf. Vereinbarung weiterer Fahrzeugstandards,
- Vereinbarung einheitlicher Standards für die Bedienungsqualität (Zuverlässigkeit, Personal, Anschlusssicherung, Kundenkommunikation etc.),
- Einführung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen an neuralgischen Streckenabschnitten und Knoten (in Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaft),
- gemeinsame Vermarktung der Buslinien bzw. ÖPNV-Angebote im Rahmen eines koordinierten ÖPNV-Marketingkonzeptes,
- Durchführen eines Qualitätsmanagements (federführend durch den Aufgabenträger, der auch bei der Vergabe federführend ist).

Vergabe der Leistungen

Die Vergabe der ÖPNV-Leistungen ist in den Kreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland künftig auf Basis von Teilnetzen vorgesehen, in denen mehrere Linien zusammengefasst sind, die dann als „Paket“ vergeben werden. Für die hier betroffenen grenzüberschreitenden Linien gibt es im Wesentlichen folgende Verfahrensalternativen:

- (1) Integration jeder Linie in ein zugeordnetes Linienbündel / Teilnetz im größeren räumlichen Zusammenhang,
- (2) Vergabe als eigenständiges Linienbündel (alle betreffenden Linien gemeinsam).

Eine getrennte Vergabe jeder einzelnen Linie widerspricht den Grundsätzen der Linienbündelung insbesondere im Hinblick auf die verkehrlichen Verflechtungen sowie den verkehrlichen und wirtschaftlichen Integrationsgedanken des ÖPNV-Systems und scheidet daher von vornherein aus. Beim Ansatz eines eigenständigen „Linienbündels/Teilnetzes Grenzen-überschreitender Linien“ wäre in den verbleibenden Teilnetzen der angestrebte wirtschaftliche Ausgleich zwischen „guten und schlechten Risiken“ sowie eine ausreichende Integration in den lokalen Verteilerverkehr gefährdet bzw. problematisch.

Durch die räumliche Entfernung der einbezogenen Linien wäre zudem eine betrieblich-wirtschaftliche Optimierung innerhalb des Teilnetzes schwierig. Die Lösung, die den Grundsätzen bzw. Anforderungen der Teilnetzbildung bzw. Linienbündelung am besten entspricht, ist eine Einbindung jeder Linie in das jeweils korrespondierende räumliche Teilnetz. Als hauptsächliche Maßgabe der Zuordnung, zu welcher Gebietskörperschaft bzw. welchem Aufgabenträger die Zuordnung erfolgt, sollten die verkehrlichen Verflechtungen und der Leistungsanteil gelten, wobei ggf. auch Abwägungen erforderlich sein können.

Der folgende **Vorschlag für die Zuordnung der Linien** ist Bestandteil des 3. RNVP der Stadt Flensburg. Er bildet die Grundlage für eine verbindliche Regelung und eine weitere Konkretisierung. Der vorläufige Stand aus dem RNVP der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg ist entsprechend anzupassen.

- Linie 21 > Kreis Schleswig-Flensburg, Teilnetz „Ost“
(zwar größter Leistungsanteil in Flensburg, aber nur geringe Verkehrsfunktion im Stadtgebiet)
- Linie 1013 > Kreis Nordfriesland, Teilnetz „Nord“
(stärkere Verkehrsverflechtungen mit/in Nordfriesland, größerer Leistungsanteil in SL-FL))
- Linie 1044 > Kreis Schleswig-Flensburg, Teilnetz „West“
(stärkere Verkehrsverflechtungen in Nordfriesland, aber höherer Leistungsanteil in Schleswig-Flensburg)
- Linie 1046 > Kreis Nordfriesland, Teilnetz „Süd“
(deutliches Übergewicht von Leistungsanteil und Verkehrsverflechtungen in Nordfriesland)
- Linien 1058 > Kreis Nordfriesland, Teilnetz „Süd“
(stärkere Verkehrsverflechtungen und höchster Leistungsanteil in Nordfriesland)
- Linie 1063 > Kreis Nordfriesland, Teilnetz „Süd“
(deutlich stärkere Verkehrsverflechtungen und höherer Leistungsanteil in Nordfriesland)
- Linie 1537, 1539 und 1569 > Kreis Schleswig-Flensburg, Teilnetz „West“
(starke Verflechtungen im Flensburger Nahbereich, in Liniennetzoptimierung des Stadtverkehrs einbeziehen)
- Linie 1550, 1590 und 1592 > Kreis Schleswig-Flensburg, Teilnetz „West“
- Linien 1590 und 1592 > Kreis Schleswig-Flensburg, Teilnetz „Ost“
- Linie 1580 > Kreis Schleswig-Flensburg, Teilnetz „West“
(stärkere Verkehrsverflechtungen und höherer Leistungsanteil in Schleswig-Flensburg)
- Linien 1601, 1602, 1603 und 1604 > Kreis Schleswig-Flensburg, Teilnetz „Ost“
- Linien 3210 und 4810 > Kreis Rendsburg-Eckernförde
(außerhalb des Kooperationsvertrages, noch ohne Teilnetzzuordnung)

Finanzierung

Auch bei der Finanzierung der in den Kooperationsvertrag einbezogenen Linien gibt es **alternative Verfahrensweisen** bzw. Aufteilungsschlüssel:

- nach den verkehrlichen Verflechtungen und der Verkehrsfunktion,
- nach den Streckenabschnittslängen der Hauptlinie (gemäß Bild 8-1, S. 169),
- nach den betrieblichen Leistungsanteilen (gemäß Bild 8-1).

Eine Aufteilung nach den Verkehrsverflechtungen wäre ein besonders aufwändiges Verfahren, da hierzu kontinuierlich entsprechende Nachfragedaten zu erheben sind. Zudem hätte dieses Verfahren für die Stadt Flensburg erhebliche Nachteile, da zwar starke Verkehrsströme auf das Oberzentrum bezogen sind, die Linien aber für den städtischen Verkehr derzeit nur eine geringe verkehrliche Funktion aufweisen. Insofern würde die Stadt Flensburg Regionalverkehr zu einem nennenswerten Anteil mitfinanzieren.

Daher wird eine Finanzierungsaufteilung nach den betrieblichen Leistungsanteilen als bester Lösungsansatz weiterverfolgt. Der Anteil innerhalb des Flensburger Stadtgebietes entspricht dann – mit Ausnahme der Linie 21 – in etwa auch der bisherigen verkehrlichen Funktion im Stadtgebiet. Dieser Aufteilungsschlüssel gilt allerdings nur für **Mehrleistungen bei Veränderungen der Linienführung und/oder des Fahrplans** bzw. Verkehrsangebotes der einbezogenen Linien.

Um rechtzeitig eine Finanzierung zu sichern und den Aufteilungsschlüssel im Einzelfall zu bestätigen, sind alle Kooperationspartner über vorgesehenen Veränderungen im Liniennetz und im Verkehrsangebot mit ausreichendem Zeitvorlauf zu informieren.

Vor dem Hintergrund der geplanten **Liniennetzoptimierung** für den Stadtverkehr Flensburg unter Einbeziehung des Regionalverkehrs im engeren Verflechtungsraum, könnten sich neue Abwägungserfordernisse ergeben, insbesondere wenn Regionalverkehre eine zusätzliche Verkehrsfunktion im Stadtgebiet übernehmen oder Stadtverkehrslinien ins Flensburger Umland geführt werden. Dann wäre eventuell auch der Umfang der einbezogenen Linien zu modifizieren. Dahingehende Anpassungen werden aber voraussichtlich erst ab 2015 erforderlich sein und könnten dann in die 4. Generation der RNVPs aufgenommen werden.



Bild 8-2: Räumliche Übersicht der in die Kooperation einbezogenen Buslinien

Quellen und Literaturverzeichnis

- Bundesagentur für Arbeit:
Pendlerstatistiken 2010
- BSL Management Consultants:
Kurzgutachten „Organisation des ÖPNV in Schleswig-Holstein“; Berlin 2009
- Buch, T. u.a.:
Grenzpendeln in der deutschdänischen Grenzregion.
Regionaldirektion Nord der Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.), IAB Regional Nr. 04/2008.
- BulwienGesa AG:
Entwurf für ein Zentrenkonzept Flensburg, Hamburg 2006
- BulwienGesa AG:
Gutachten zur Evaluierung des Großflächenmoratoriums Stadt Flensburg, Hamburg 2010
- BulwienGesa AG:
Regionales Einzelhandelskonzept Region Flensburg, 1. Siedlungsring, Hamburg 2005
- CONVENT Planung und Beratung GmbH,
ELBERG Stadt – Planung – Gestaltung Kruse – Schnetter & Rathje:
Regionales Wohnraumentwicklungskonzept Region Flensburg, Hamburg 2008
- Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH:
Variantenuntersuchung zur ÖPNV-Anbindung der Innenstadt Flensburg, Karlsruhe 2003
- F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH:
Städtebauliches Entwicklungskonzept der Stadt Flensburg, Teil 1: Gesamtstädtisches Entwicklungskonzept, Hamburg 2005
- F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH:
Wohnraumversorgungskonzept der Stadt Flensburg, Teil 2: Stadtteilsteckbriefe, Hamburg 2004
- Herrmann, Dr. Hayo, Institut für Regionalforschung der Universität Kiel:
Räumliches Muster der Berufspendlerverflechtung im Raum Schleswig-Holstein/Hamburg, 2005
- hkc:GmbH:
Fahrradstation Bahnhof Flensburg – Konzept, Hamburg 2012
- IFS Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH:
Zielgruppenorientierte Wohnungsmarktanalyse für die Stadt Flensburg, Berlin 2008
- Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein:
Einwohnerentwicklung bis 2025 in der Stadt Flensburg,
Abteilung Landesplanung und Vermessungswesen, Kiel o. Jahr
- Kreis Schleswig-Flensburg:
Entwurf des Dritten Regionaler Nahverkehrsplan 2011-2015
- LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH:
LNVP 2008-2012, Landesweiter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr
in Schleswig-Holstein, Kiel 2008
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein:
Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein LEP 2010, Kiel 2010
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein:
Regionalplan für den Planungsraum V Schleswig-Holstein Nord, Kiel 2010

omniphon GmbH:

Landesweite Marktforschung 2011 in Schleswig-Holstein, Leipzig 2011

PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg:

Verkehrskonzept Flensburg, Anbindung der Flensburger Innenstadt an den Eisenbahnverkehr, Kronshagen o. Jahr

Raum und Mobilität, Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung:

Nahverkehrsplanung für ältere Menschen Handlungsansätze – Akzeptanz – Hemmnisse, Dortmund 2003

SHP Ingenieure:

Stadt Flensburg Mobilitätsbefragung, Hannover 2011

Stadt Flensburg, Fachbereich Umwelt und Planen:

Busbeschleunigung in Flensburg, Flensburg 2008

Stadt Flensburg, Fachbereich Umwelt und Planen:

Mobilitätsprogramm, Flensburg 2005

Stadt Flensburg, Fachbereich Umwelt und Planen:

Neue Wohngebiete ab 1990/91, Flensburg 2009

Stadt Flensburg, Fachbereich Umwelt und Planen:

Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung und Anlagen, Flensburg 2011

Stadt Flensburg, Fachbereich Umwelt und Planen:

Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Stadt Flensburg, Flensburg 2011

traffic-Kontor GmbH:

Marktpotenzialanalyse des ÖPNV-Angebotes in der Region Sønderjylland – Schleswig, Berlin 2009

Universität Flensburg, Zentrum für nachhaltige Energiesysteme:

Integriertes Klimaschutzkonzept Flensburg, Flensburg 2011

urbanus GbR:

Marktforschung zur Mobilität von Beschäftigten in der Region Sønderjylland – Schleswig, Lübeck 2009

urbanus GbR:

Marktforschung zur Mobizentrale in der Stadt Flensburg, Lübeck 2008

Daten und Fotos zum ÖPNV wurden außerdem bereitgestellt von den Verkehrsunternehmen Aktiv Bus Flensburg und AFAG