

2. Regionaler Nahverkehrsplan des Planungsraums I für den Zeitraum 2022 - 2026

Regionaler Teil für die kreisfreie Stadt Flensburg



Stadt
Flensburg



NAH.SH

Der Nahverkehr

2. Regionaler Nahverkehrsplan des Planungsraums I für den Zeitraum 2022 - 2026

Beauftragt durch:

ÖPNV-Betrieb des Kreises Schleswig-Flensburg
Flensburger Straße 7
24837 Schleswig

Kreis Nordfriesland
Marktstraße 6
25813 Husum

Stadt Flensburg
Rathausplatz 1
24937 Flensburg

Auftragnehmerin:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.de

Autoren

Simon Fager
Christoph Gipp
Jennifer Hardt
Mine Henki
Annkatrin Nickels

Dokumentenversion

Beschlussentwurf
Stand: 30.09.2022

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	7
1. Struktur des RNVP	9
2. Struktur- und Bestandsanalyse	10
2.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen	10
2.2 Bevölkerungsstand und Bevölkerungsentwicklung	11
2.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation	13
2.4 Schulstruktur	13
2.5 Pkw-Bestand und Motorisierung	17
2.6 Verkehrsverflechtungen mit der Stadt Flensburg (Berufspendelnde)	17
2.7 ÖPNV-relevante Ziele	19
2.8 Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote	22
2.9 Verkehrsinfrastruktur	24
2.10 Evaluation des 1. Gemeinsamen RNVP	26
3. Derzeitige Nachfrage und zukünftige Mobilitätsentwicklung	28
3.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im übrigen ÖPNV	28
3.2 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im übrigen ÖPNV	28
4. Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg	30
4.1 Vorgaben zur Erschließungsqualität	30
4.2 Vorgaben zur Angebotsqualität	31
4.2.1 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 0	33
4.2.2 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebenen 1, 2 und 3	36
4.2.3 Verbindungsrelationen und Orientierungsrahmen für Mindestbedienstandards der Netzebene 1 SU (Stadt-Umland- Bereich Flensburg)	38
4.3 Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV	39
4.4 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV	40
4.5 Weiterentwicklung des Angebotes im übrigen ÖPNV	40
5. Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg	46
5.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte	46

5.2	Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen (Infrastrukturqualität)	52
5.3	Qualität der Fahrzeuge	53
5.4	Qualität der Fahrgastinformation	54
5.5	Umsetzungskonzept zur Erreichung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV	55
5.6	Beschäftigte im Fahrdienst	57
5.7	Qualität des Betriebsablaufes	57
5.8	Dienstleistungsqualität	57
5.9	Tarif- und Vertriebsqualität	58
5.10	Marketingaktivitäten	59
5.11	Beitrag des übrigen ÖPNV zur Erreichung klimapolitischer Ziele	59
6.	Schnittmengenteil Stadt Flensburg – Kreis Schleswig-Flensburg	60
7.	ÖPNV-Management	66
7.1	Organisation des übrigen ÖPNV	66
7.2	Vergabe von ÖPNV-Leistungen	66
7.3	Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling	66
7.4	Investition und Finanzierung	68
	Quellenverzeichnis	73
Anhang	75	
A1	Allgemeinbildende Schulen in der Stadt Flensburg	75
A2	Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV in der Flensburg (Stadtverkehr)	77

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Stadtteile der kreisfreien Stadt Flensburg	10
Abbildung 2:	Kommunen des 1. und 2. Siedlungsringes	11
Abbildung 3:	Übersicht der Schulstandorte in der Stadt Flensburg	14
Abbildung 4:	Verflechtungen zu den Schulstandorten in der Stadt Flensburg	15
Abbildung 5:	Verflechtungen zu Schulstandorten des dänischen Schulvereins	16
Abbildung 6:	Einpendelnde in die Stadt Flensburg	18
Abbildung 7:	Auspendelnde aus der Stadt Flensburg	19
Abbildung 8:	ÖPNV-relevante Ziele in der Stadt Flensburg	20
Abbildung 9:	Derzeitiges Liniennetz Stadt Flensburg	23
Abbildung 10:	Verkehrsinfrastruktur in der Stadt Flensburg	25
Abbildung 11:	Netzebenen im Planungsraum I	32
Abbildung 12:	Netzhierarchie im Planungsraum I (Übersicht)	33
Abbildung 13:	Zukünftiges Liniennetz der Stadt Flensburg	35
Abbildung 14:	Bereiche zur Prüfung einer ÖPNV-Bevorrechtigung	44
Abbildung 15:	Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen	47
Abbildung 16:	Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen	49
Abbildung 17:	Kommunen im Stadt-Umland-Bereich Flensburg	60

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Entwicklung der Bevölkerung im Alter zwischen 0 bis unter 20 Jahre in der Stadt Flensburg	12
Tabelle 2:	Anzahl Schülerinnen und Schüler an Schulen in öffentlicher Trägerschaft 2019 und 2024	16
Tabelle 3:	Flensburger Unternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten	21
Tabelle 4:	Evaluation Maßnahmen übriger ÖPNV des 1. Gemeinsamen RNVP	26
Tabelle 5:	Verbindungsrelationen der Netzebene 0 Stadtverkehr Flensburg	34
Tabelle 6:	Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Flensburg	35
Tabelle 7:	Verbindungsrelationen der Netzebene 1	36
Tabelle 8:	Verbindungsrelationen der Netzebene 2	37
Tabelle 9:	Mindestbedienvorgaben Netzebenen 1 und 2	37
Tabelle 10:	Orientierungsrahmen für die Mindestbedienvorgaben der Netzebene 1 SU (Stadt-Umland-Bereich Flensburg)	38
Tabelle 11:	Wichtige Verknüpfungspunkte mit übrigem ÖPNV Stadt Flensburg	46
Tabelle 12:	Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen	50
Tabelle 13:	Verbindungskorridore und derzeitige Anbindung über höherwertige Verbindungsrelation im Stadt-Umland-Raum Flensburg	61

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BAG ÖPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände
Bhf.	Bahnhof
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DB	Deutsche Bahn
EFRE	Europäische Fonds für Regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EW	Einwohnende
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein
IC	Inter City
ITCS	Intermodal Transport Control System (= rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
KBA	Kraftfahrtbundesamt
KBV	koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung
LEP	Landesentwicklungsplan
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFV SH	Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RE	Regionalexpress
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SchulG	Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz

SGB	Sozialgesetzbuch
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVIS	Sondervermögeninfrastruktur der Stadt Flensburg
VO	Verordnung
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Struktur des RNVP

Der vorliegende 2. Gemeinsame Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) für den Zeitraum 2022 bis 2026 berücksichtigt den 1. Regionalen Nahverkehrsplan des Planungsraums I für den Zeitraum 2017 bis 2021. Falls sich keine Änderungen zum vorhergehenden RNVP ergeben haben, erfolgt eine sinnentsprechende oder unveränderte Übernahme einzelner Kapitel.

Die Erarbeitung des RNVP berücksichtigt eine Strukturierung in einen Gemeinsamen Teil (GT) sowie drei Regionale Teile (RT). Die Regionalen Teile enthalten dabei jeweils auch Schnittmengenthemen für die Bereiche Kreis Nordfriesland – Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg – Kreis Schleswig-Flensburg.

Im vorliegenden Regionalen Teil für die Stadt Flensburg werden insbesondere gebietskörperschaftsspezifische Aussagen und Regelungen getroffen. Darüber hinaus werden mit den Schnittmengenthemen besondere Aussagen und Anforderungen, die die Gestaltung des übrigen ÖPNV im Schnittbereich zweier Gebietskörperschaften betreffen, definiert.

Diese Aussagen ergänzen den Gemeinsamen Teil, der das Hauptwerk bildet und den einheitlichen Rahmen für den RNVP der gesamten Region aufspannt.

Insgesamt beinhaltet der RNVP folgende Dokumente:

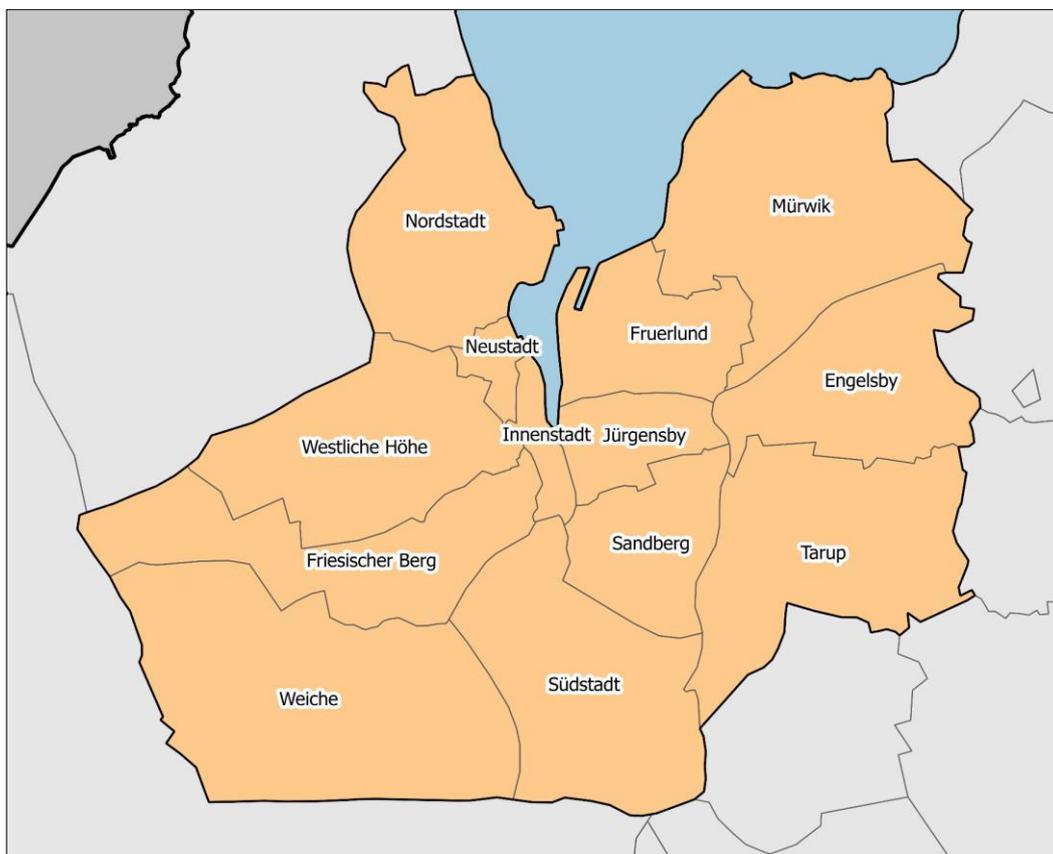
- ◆ Gemeinsamer Teil (GT)
- ◆ Regionaler Teil Kreis Nordfriesland (RT NF)
- ◆ Regionaler Teil Kreis Schleswig-Flensburg (RT SL-FL)
- ◆ Regionaler Teil Stadt Flensburg (RT FL) – hier vorliegend

2. Struktur- und Bestandsanalyse

2.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Die kreisfreie Stadt Flensburg befindet sich im äußersten Norden des Bundeslandes Schleswig-Holstein und besitzt die Funktion eines Oberzentrums. Sie ist nach Kiel und Lübeck die drittgrößte Stadt des Landes Schleswig-Holstein. Mit Ausnahme des nördlichen Abschnitts, der an die Flensburger Förde grenzt, wird die Stadt Flensburg vollständig vom Kreis Schleswig-Flensburg umschlossen.

Abbildung 1: Stadtteile der kreisfreien Stadt Flensburg



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.

Die Stadt Flensburg gliedert sich in 13 Stadtteile (vgl. Abbildung 1), die wiederum insgesamt 38 statistische Bezirke umfassen.

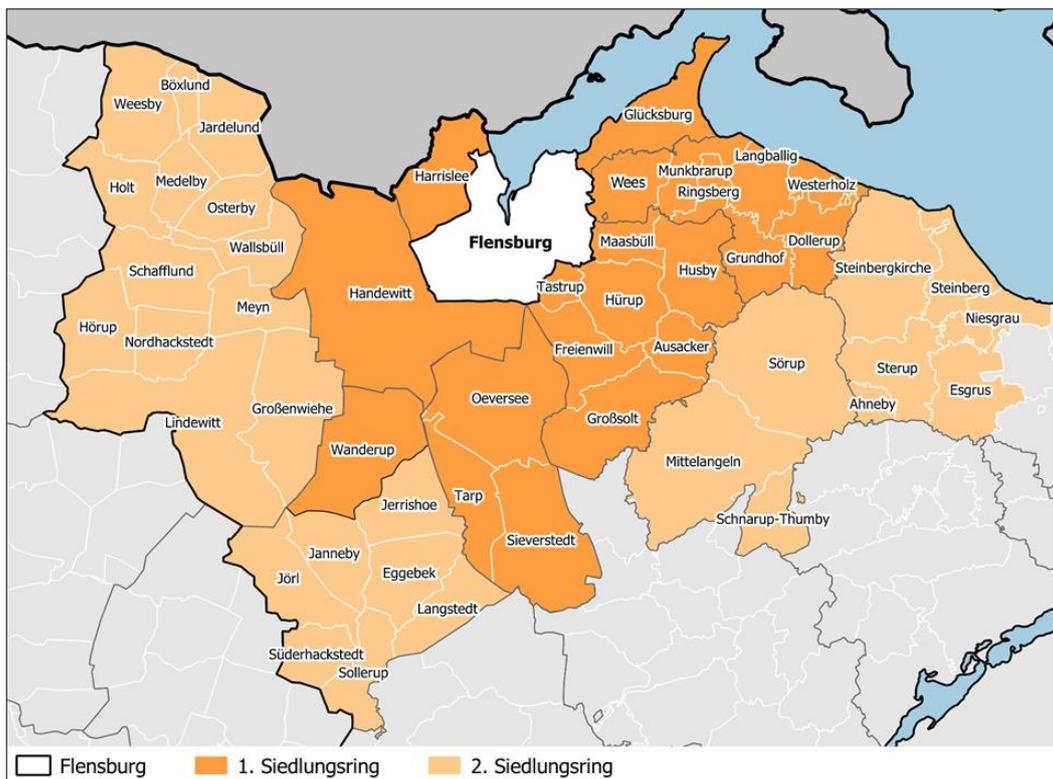
Verwaltungsstruktur des Stadt-Umland-Bereichs

Im Landesentwicklungsplan (LEP) wird der Stadt-Umland-Bereich um das Oberzentrum Flensburg als eigene Raumkategorie ausgewiesen und beinhaltet den

ländlichen geprägten Raum rund um Flensburg. Der Stadt-Umland-Bereich gliedert sich in einen ersten und zweiten Siedlungsring (vgl. Abbildung 2).¹

Der Stadt-Umland-Bereich soll regionale Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte insbesondere auch im ländlichen Raum stärken. Eine gute verkehrliche Anbindung ist dafür Voraussetzung und schließt aus Sicht der Landesentwicklungsplanung auch die Gewährleistung der Erschließung durch den ÖPNV ausdrücklich mit ein.

Abbildung 2: Kommunen des 1. und 2. Siedlungsring



Karte: IGES 2022. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
 Daten: IM SH 2021.

2.2 Bevölkerungsstand und Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungsentwicklung

Zum Stichtag 31.12.2019 lebten 90.164 Einwohnende in der Stadt Flensburg². Am bevölkerungsreichsten waren dabei die Stadtteile Mürwik und Nordstadt. Die Bevölkerungsdichte liegt bei 1.701 EW/km² (Stand 31.12.2019).

¹ Vgl. IM SH 2021.

² Es ist zu beachten, dass die zukünftige Entwicklung der Bevölkerung vom Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein auf Basis der Zensusdaten von 2011 erarbeitet wird.

Die Bevölkerung hat dabei im Betrachtungszeitraum seit 2014 kontinuierlich zugenommen und lag 2019 um 6,5 % höher als im Jahr 2014.

Bevölkerungsprognose

Im Juni 2016 wurden durch das Statistikamt Nord erste Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2015 bis 2030 basierend auf der 13. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland (KBV) für die Kreise und kreisfreien Städte veröffentlicht. Bezogen auf das Basisjahr 2014 ist in der Stadt Flensburg insgesamt mit einem Bevölkerungszuwachs von 6,7 % zu rechnen.³ Eine Übersicht über die Bevölkerungsentwicklung im gesamten Planungsraum I ist in Kapitel 3.2 des Gemeinsamen Teils dargestellt.⁴

Die nachfolgende Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Entwicklung der Altersgruppe der unter 20-Jährigen, welche für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von besonderer Relevanz ist. Im Zeitraum zwischen 2014 und 2019 ist ein Anstieg dieser Altersgruppe um ca. 11,8 % erfolgt. Die Prognose geht davon aus, dass zwischen 2019 und 2030 eine Abnahme um ca. -4,6 % erfolgen wird. Damit liegt der Wert jedoch immer noch über dem Wert von 2014 (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Entwicklung der Bevölkerung im Alter zwischen 0 bis unter 20 Jahre in der Stadt Flensburg

	2014	2019	2030
Gesamtbevölkerung	84.694	90.164	90.400
Bevölkerung 0 bis unter 20	14.600	16.322	15.570

Quelle: Statistik Nord 2020a. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12. Bevölkerungsvorausberechnung basierend auf der 13. KBV. Bevölkerungszahlen von Statistik Nord 2016.

Diese Daten weisen aus Sicht der Stadt Flensburg Plausibilitätsprobleme auf, da diese bereits von der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung zwischen 2014 (91.316 Einwohnende) und 2019 (96.920 Einwohnende) abweichen.

³ Vgl. Statistik Nord 2016.

⁴ Es ist zu beachten, dass die zukünftige Entwicklung der Bevölkerung vom Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein auf Basis der Zensusdaten von 2011 erarbeitet wird. Diese Daten weisen aus Sicht der Stadt Flensburg Plausibilitätsprobleme auf, da diese bereits von der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung zwischen 2014 und 2019 abweichen.

2.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Arbeitsmarktentwicklung

Die Stadt Flensburg weist seit 2014 eine konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigtenzahl auf. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist ausgehend vom Jahr 2014 um ca. 5.100 Personen bis zum Jahr 2019 angestiegen.⁵

Wirtschaftsstruktur

In der Stadt Flensburg sind die wesentlichen Wirtschaftsbereiche Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, das verarbeitende Gewerbe, Heime und Sozialwesen sowie Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung und externe Organisationen. Der Dienstleistungssektor ist mit 84 % der Beschäftigten in der Stadt Flensburg der größte Wirtschaftsbereich.⁶

2.4 Schulstruktur

Mit Stand Schuljahr 2019/2020 umfasst das Schulangebot in der Stadt Flensburg 22 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft. Dies beinhaltet

- ◆ 10 Grundschulen mit 2.599 Schülerinnen und Schülern
- ◆ 5 Gemeinschaftsschulen mit 2.902 Schülerinnen und Schülern
- ◆ 4 Gymnasien mit 3.320 Schülerinnen und Schülern
- ◆ 3 Förderzentren mit 274 Schülerinnen und Schülern.⁷

Zusätzlich verfügt die Stadt Flensburg über 8 Schulen in freier Trägerschaft. Davon befinden sich 6 Schulen - 2 Grundschulen mit 373 Schülerinnen und Schülern sowie 4 Gemeinschaftsschulen mit 1.414 Schülerinnen und Schülern - in Trägerschaft des dänischen Schulvereins.⁸

In Abbildung 3 wird die räumliche Lage der Schulstandorte in der Stadt Flensburg dargestellt. Eine Übersicht aller Schulen mit Zuordnung von Schultypen, Schulträgern sowie die Anzahl von Schülerinnen und Schülern ist in Anhang A1 dargestellt.

Des Weiteren sind in der Stadt verschiedene Hochschulstandorte vorhanden. Die Europa-Universität Flensburg und die Hochschule Flensburg liegen dabei auf einem gemeinsamen Campus im Stadtteil Sandberg (vgl. auch Abbildung 3).

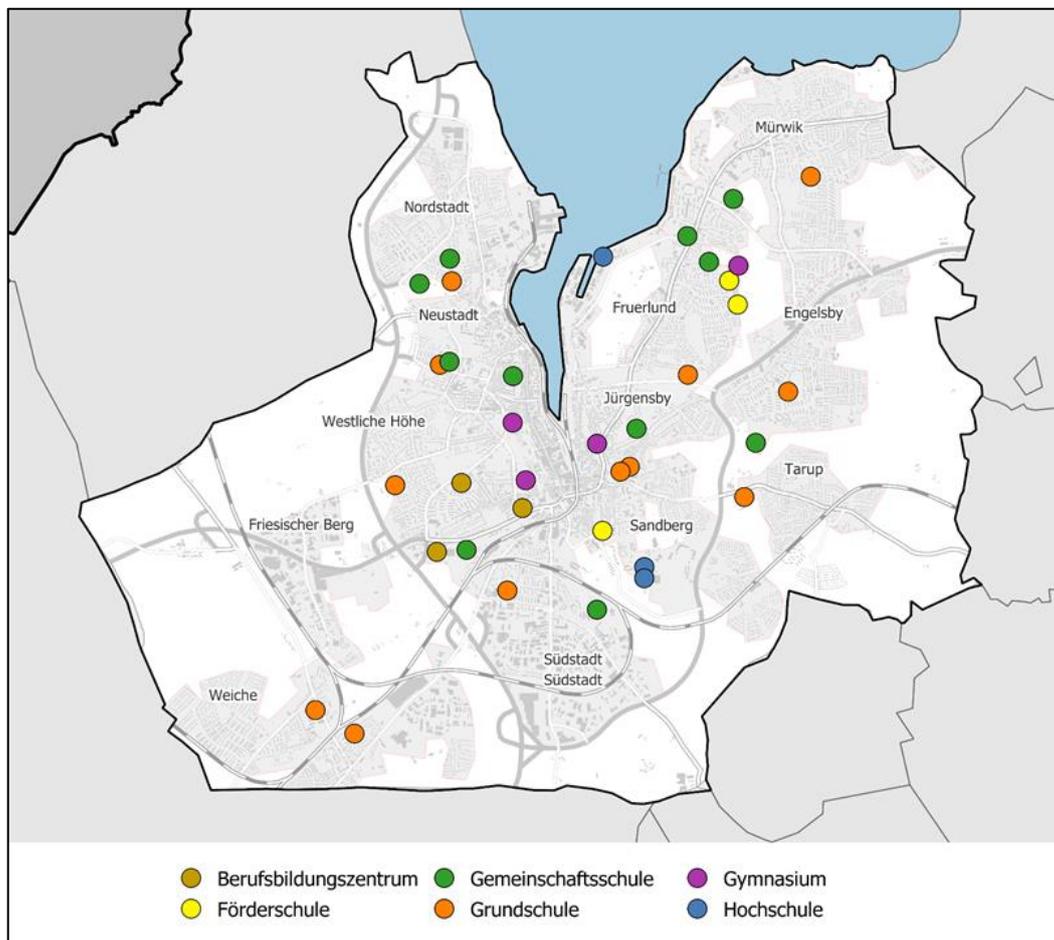
⁵ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020a.

⁶ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020b.

⁷ Definition der Schularten gemäß Statistik Nord 2019.

⁸ Vgl. Statistik Nord 2019.

Abbildung 3: Übersicht der Schulstandorte in der Stadt Flensburg



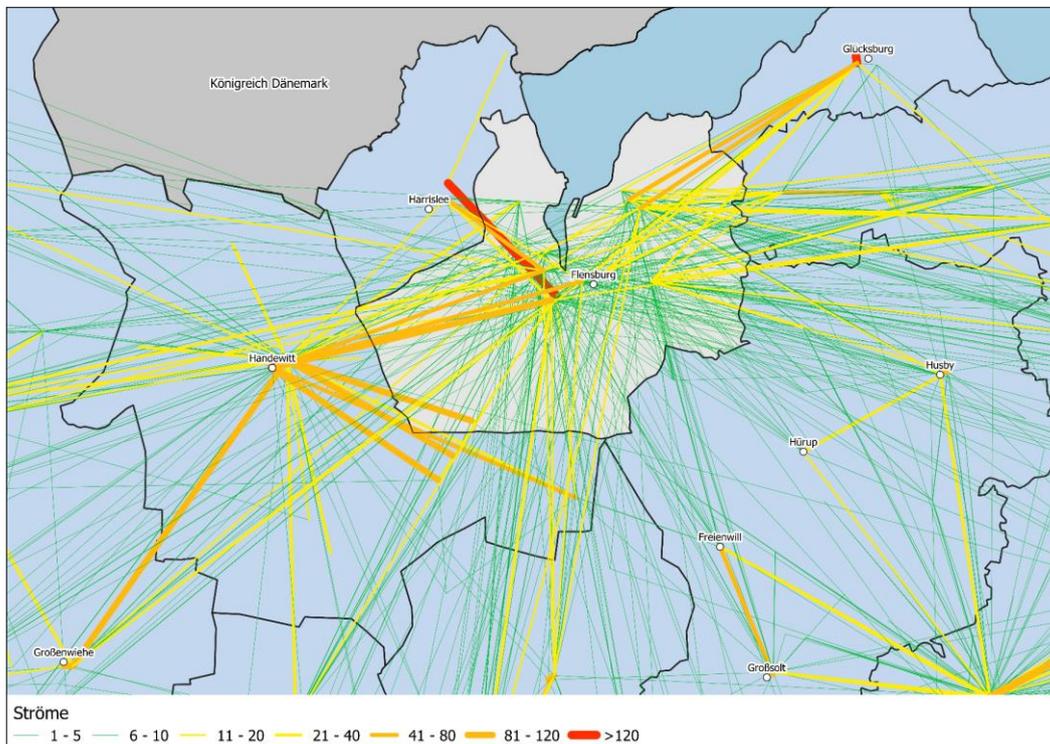
Karte: IGES 2022. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
 Daten: Statistik Nord 2019.

Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler

In der Stadt Flensburg stammt insbesondere bei Schulen im weiterführenden Bereich ein Teil der Schülerinnen und Schülern aus den Umlandgemeinden des 1. Siedlungsringes sowie aus weiteren Kommunen des Kreises Schleswig-Flensburg sowie des Kreises Nordfriesland.

Starke Verflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern in die Stadt Flensburg bestehen u.a. aus den umliegenden Kommunen Handewitt, Glücksburg, Harrislee, Oeversee, Wees und Langballig (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Verflechtungen zu den Schulstandorten in der Stadt Flensburg



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
 Daten: Stadt Flensburg 2020b und Kreis Schleswig-Flensburg 2021.

Kreisübergreifende Quelle-Ziel-Beziehungen der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg

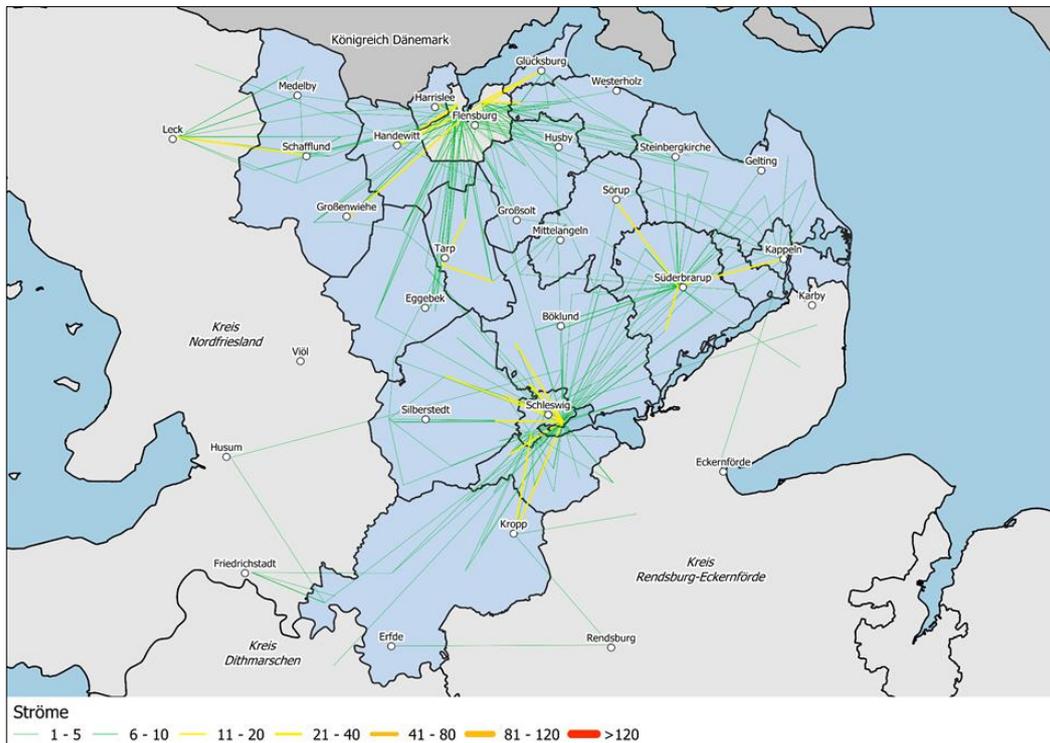
Im Bereich der kreisübergreifenden Quelle-Ziel-Beziehungen in der Beförderung der Schülerinnen und Schüler bestehen insbesondere Verflechtungen zu Schulstandorten in Flensburg u.a. aus den Kommunen Niebüll, Goldebek, Goldelund, Joldelund und Stadum des Kreises Nordfriesland sowie u.a. aus den Kommunen Handewitt, Glücksburg, Harrislee, Oeversee, Wees und Langballig des Kreises Schleswig-Flensburg (vgl. Abbildung 4).

Beförderung von Schülerinnen und Schülern zu den dänischen Schulen

Eine Besonderheit bildet die Beförderung von Schülerinnen und Schülern zu den Schulen des dänischen Schulvereins im Stadtgebiet Flensburg. Kostenträger ist der dänische Schulverein. Die Beförderung erfolgt mit dem übrigen ÖPNV (Linien sind im Fahrplanbuch veröffentlicht) sowie zum Teil als freigestellter Schülerverkehr.

Darüber hinaus bestehen Verflechtungen zu Schulstandorten des dänischen Schulvereins aus dem Kreis Schleswig-Flensburg (vgl. Abbildung 5). Die Beförderung ist in den übrigen ÖPNV integriert.

Abbildung 5: Verflechtungen zu Schulstandorten des dänischen Schulvereins



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
 Daten: Kreis Schleswig-Flensburg 2020.

Zu erwartende Entwicklung der Anzahl an Schülerinnen und Schüler sowie Auswirkungen auf die Schulstandorte in der Stadt Flensburg

Entsprechend dem Schulentwicklungsplan 2019 - 2024 der Stadt Flensburg wird sich die Anzahl der Schülerinnen und Schüler bis zum Schuljahr 2023/2024 sowohl im Grundschulbereich als auch im Bereich der Gymnasien um ca. 7,6 % bzw. 5,1 % erhöhen. Nur bei den Gemeinschaftsschulen wird ein Rückgang der Anzahl von Schülerinnen und Schülern von ca. 3,5 % erwartet (vgl. Tabelle 2). Schulschließungen sind in den nächsten Jahren nicht vorgesehen.

Tabelle 2: Anzahl Schülerinnen und Schüler an Schulen in öffentlicher Trägerschaft 2019 und 2024

Schultyp	2019	2024	Veränderung in %
Grundschulen	2.599	2.797	+7,6
Gemeinschaftsschulen	2.920	2.819	-3,5
Gymnasien	3.320	3.490	+5,1
Förderzentren	274	k.A.	k.A.

Quelle: Stadt Flensburg 2020b.

Auswirkungen der freien Schulwahl

Gemäß § 24 Abs. 1 SchulG wählen Eltern oder die volljährigen Schülerinnen und Schüler im Rahmen der von der Schulaufsichtsbehörde nach Anhörung des Schulträgers festgesetzten Aufnahmemöglichkeiten aus dem vorhandenen Angebot an Grundschulen, weiterführenden allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren aus.

Die Stadt Flensburg weist durch ihre Funktion als Oberzentrum und der damit einhergehenden Vielzahl an Schulen ein hohes Maß an auswärtigen Schülerinnen und Schülern auf. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Wahlfreiheit des Schulstandortes nicht mit einer Übernahme von Beförderungskosten im Sinne der geltenden Schülerverkehrssatzungen der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg einhergeht.

Die Stadt Flensburg bemüht sich, die innerstädtischen Verflechtungen bei der Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Rahmen der ÖPNV-Gesamtplanung zu bedienen und eine Erreichbarkeit aller Schulen mit dem regulären übrigen ÖPNV sicherzustellen. Durch die Wahl einer anderen als der zuständigen Schule können jedoch Verlagerungseffekte, Fahrzeitverlängerungen sowie Kostensteigerungen eintreten.

2.5 Pkw-Bestand und Motorisierung

In der Stadt Flensburg ist der Bestand der zugelassenen Pkw zwischen 2014 (40.869 zugelassene Pkw) und 2019 (44.556 zugelassene Pkw) stetig gestiegen. Während das Wachstum bis 2015 mit 1,4 % unter dem Landesdurchschnitt lag, liegt der Anstieg des Pkw-Bestandes seit 2016 über dem Landesdurchschnitt in Schleswig-Holstein.⁹

Aufbauend auf dem Pkw-Bestand sowie den Bevölkerungszahlen ergibt sich eine stetig steigende Motorisierung (460 Pkw je 1.000 Einwohner in 2019), die aber unter dem Landesdurchschnitt liegt (581 Pkw je 1.000 Einwohner in 2019).¹⁰

2.6 Verkehrsverflechtungen mit der Stadt Flensburg (Berufspendelnde)

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgeleitet werden (Pendelnde). Die Analyse der Daten der Pendelnden für die kreisfreie Stadt Flensburg erfolgt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit zu Anzahl, Wohn- und Arbeitsort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Datenstand 30.06.2019).

⁹ Vgl. KBA 2020.

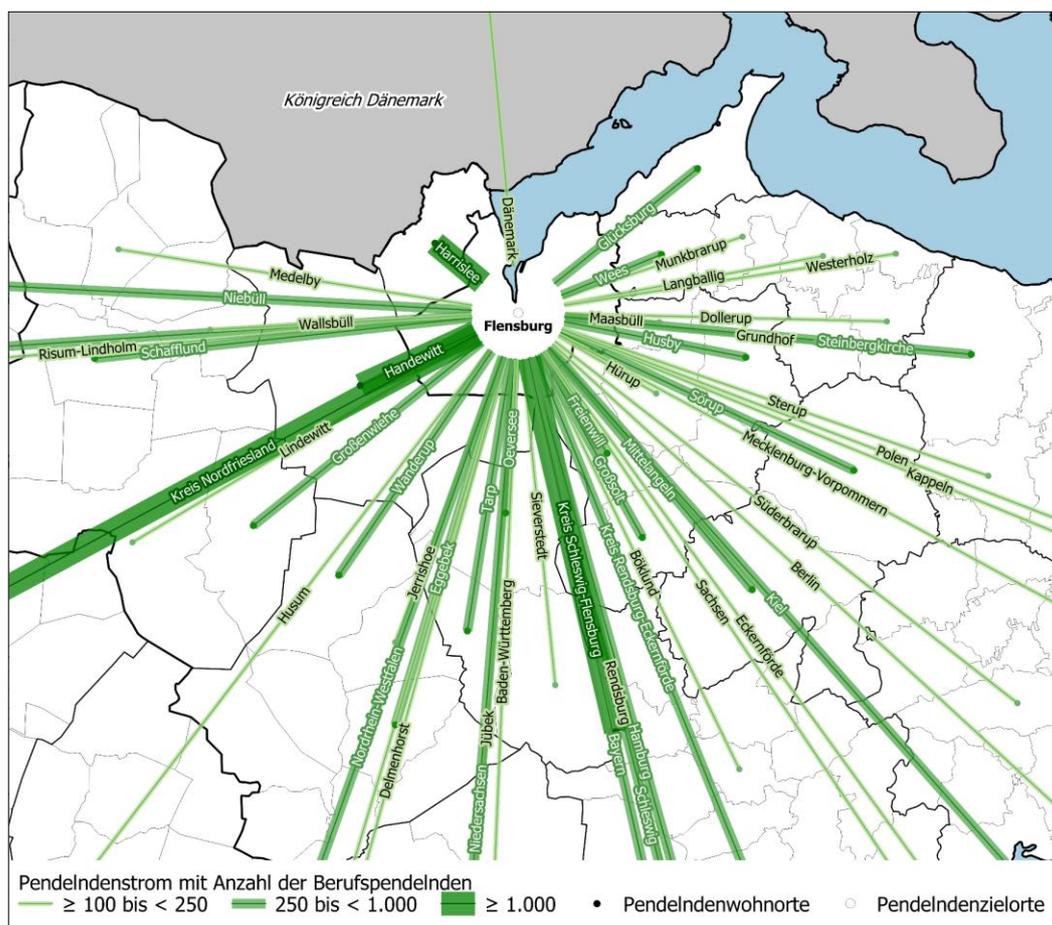
¹⁰ Vgl. KBA 2020. Stadt Flensburg 2015 und Stadt Flensburg 2020a.

Ein- und Auspendelnde

Insgesamt werden in den Daten der Pendelnden ca. 23.363 Einpendelnde sowie ca. 11.096 Auspendelnde ausgewiesen. 34,3 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in der Stadt Flensburg haben ihren Arbeitsort außerhalb der Stadt. Die Stadt weist damit eine niedrige Auspendelndenquote im Vergleich der Kreise und kreisfreien Städte des Landes Schleswig-Holstein auf.¹¹

Die stärksten Ströme der Einpendelnden sind aus dem Kreis Schleswig-Flensburg (insgesamt ca. 16.255 Einpendelnde), insbesondere aus den Umlandgemeinden, sowie den Kreisen Nordfriesland (insgesamt ca. 2.487 Einpendelnde) und Rendsburg-Eckernförde (insgesamt ca. 854 Einpendelnde) zu verzeichnen. Dabei bestehen vor allem Verflechtungen aus den Kommunen Handewitt (ca. 2.159 Einpendelnde), Harrislee (ca. 1.842 Einpendelnde), Glücksburg (ca. 771 Einpendelnde) und Tarp (ca. 648 Einpendelnde) (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Einpendelnde in die Stadt Flensburg



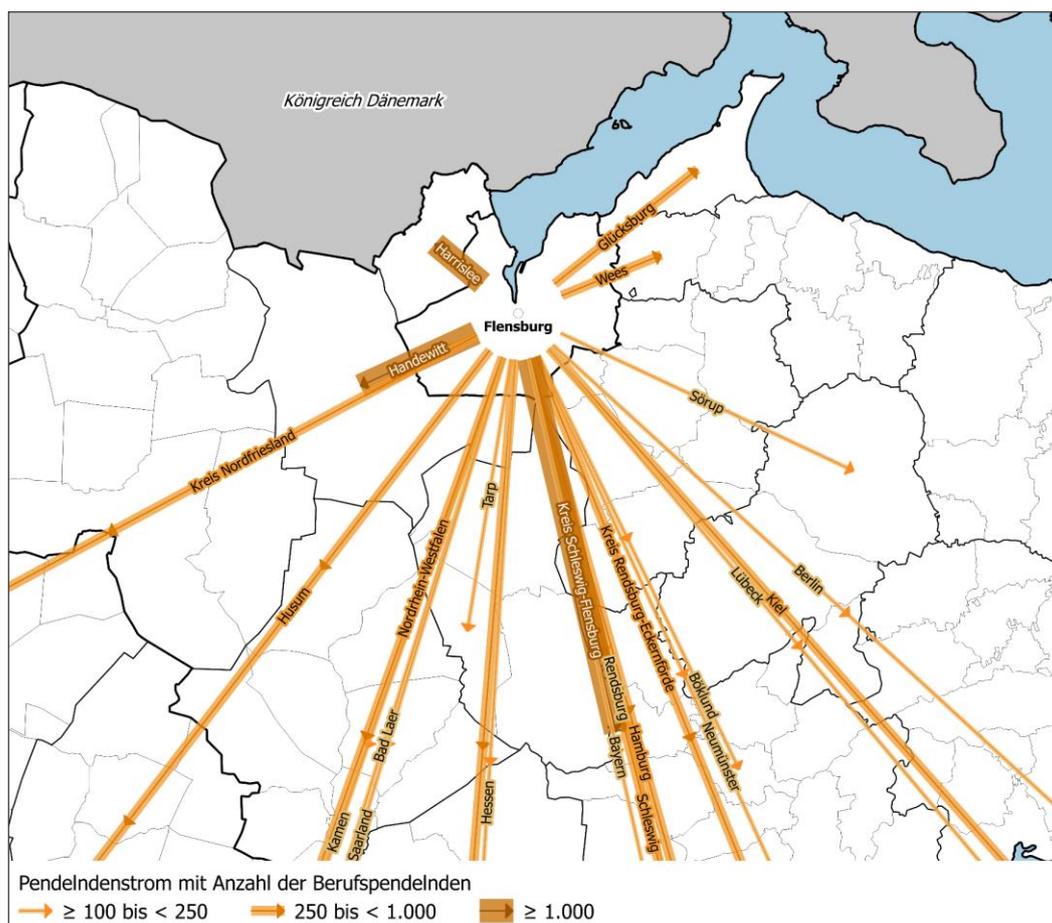
Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020c.
 Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 100 Pendelnde dargestellt.

¹¹ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020a.

Bei den Auspendelnden bestehen die stärksten Verknüpfungen aus der Stadt Flensburg in die Umlandgemeinden nach Handewitt (ca. 1.545 Auspendelnde), Harrislee (ca. 1.371 Auspendelnde), Glücksburg (ca. 551 Auspendelnde) und Wees (ca. 309 Auspendelnde) sowie in die Stadt Schleswig (ca. 514 Auspendelnde) (vgl. Abbildung 7).

Des Weiteren bestehen wichtige Verknüpfungen mit dem Kreis Nordfriesland (insgesamt ca. 748 Auspendelnde), der Landeshauptstadt Kiel (ca. 693 Auspendelnde) sowie der Freien und Hansestadt Hamburg (ca. 707 Auspendelnde).

Abbildung 7: Auspendelnde aus der Stadt Flensburg



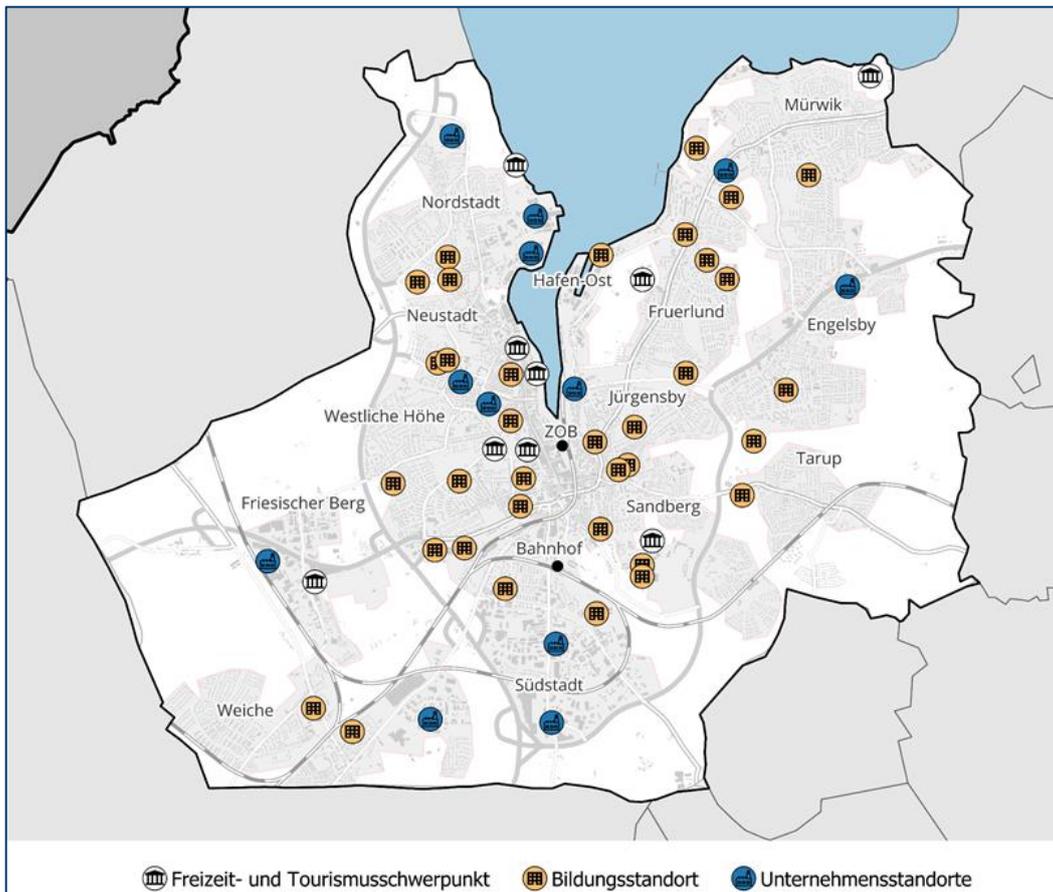
Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020c.
 Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 100 Pendelnden dargestellt.

2.7 ÖPNV-relevante Ziele

ÖPNV-relevante Ziele stellen neben Schulen und anderen Ausbildungseinrichtungen insbesondere Arbeitsstätten, Freizeiteinrichtungen, Behörden, touristische Ziele und Versorgungsschwerpunkte mit einer hohen Anzahl an Beschäftigten, Besuchenden bzw. ÖPNV-Nutzenden dar.

In Abbildung 8 werden ÖPNV-relevante Industrie-, Gewerbe-, Tourismus-, Einzelhandels-, Freizeit- und administrative Standorte sowie wichtige Ziele im Berufsverkehr dargestellt.

Abbildung 8: ÖPNV-relevante Ziele in der Stadt Flensburg



Karte: IGES 2022. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
 Daten: Stadt Flensburg 2020b.

Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

Die Mehrzahl der Unternehmensstandorte konzentriert sich auf die west- und ostseitigen Gewerbeflächen am Fördeufer sowie die die Gewerbegebiet West (inkl. CITTI-Park) und Süd (inkl. Fördepark) (vgl. auch Abbildung 8).

Größere Arbeitgeber in der Stadt Flensburg sind neben der Evangelisch-Lutherischen Diakonissenanstalt Flensburg sowie der Malteser Norddeutschland GmbH mit jeweils über 1.000 Beschäftigten u.a. die in Tabelle 3 dargestellten Unternehmen.

Tabelle 3: Flensburger Unternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten

Unternehmen	Anzahl Beschäftigte
Stadt Flensburg	über 1.000
Kraftfahrt-Bundesamt	über 1.000
Ev. Luth. Diakonissenanstalt Flensburg (Krankenhaus)	über 1.000
Malteser Norddeutschland GmbH (Krankenhaus)	über 1.000
Beyersdorf Dienstleistungen GmbH & Co. KG	500 - 1.000
Mürwiker Werkstätten GmbH	500 - 1.000
Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH	500 - 1.000
Stadtwerke Flensburg	500 - 1.000
Flensburger Fahrzeugbau GmbH	500 - 1.000
Krones AG, Werk Flensburg	500 - 1.000

Quelle: Stadt Flensburg 2020b, KBA 2022.-

Freizeit- und Tourismusschwerpunkte

Die Stadt Flensburg ist zusammen mit ihren Umlandgemeinden Teil der Urlaubsregion Flensburger Förde und verfügt mit dem Ostseebad und dem Strand Solitüde auch über zwei Stadtstrände. Durch die grenznahe Lage zu Dänemark ist die Stadt Flensburg zudem durch den deutsch-dänischen Kulturtourismus geprägt.¹²

Im Innenstadtbereich sind insbesondere die skandinavisch geprägte Altstadt, der Museumsberg, die Phänomenta sowie der Flensburger Hafen mit Schifffahrtsmuseum wesentliche touristische Anziehungspunkte. Weiterhin zählen z.B. das Campusbad Flensburg sowie das Eiszeithaus zu den Freizeit- und Tourismusschwerpunkten der Stadt Flensburg (vgl. Abbildung 8).

In den Umlandgemeinden befinden sich u.a. mit dem Glücksburger Schloss und der Fördelandtherme in Glücksburg, dem Industriemuseum Kupfermühle in Harrislee, dem Landschaftsmuseum Unewatt sowie den Stränden in Holnis, Langballigau, Glücksburg und Wassersleben weitere Freizeit- und Tourismusschwerpunkte mit Bedeutung für die Stadt Flensburg.

Sowohl die Zahl der Gästeankünfte (+46,0 %) als auch die Übernachtungszahlen (+39,9 %) haben sich seit 2014 konstant positiv entwickelt.¹³

¹² Vgl. Tourismusagentur Flensburger Förde GmbH 2021.

¹³ Vgl. Statistik Nord 2020b.

Nah- und Gesundheitsversorgung

Als Oberzentrum ist die Stadt Flensburg nicht nur ein wichtiger Verwaltungs- und Hochschulstandort in der Region sondern besitzt neben der Versorgung mit medizinischen, administrativen und kulturellen Angeboten auch eine wichtige Nahversorgungsfunktion.

Die an der Flensburger Förde gelegene Innenstadt ist der Hauptgeschäftsbereich der Stadt und verfügt über zahlreiche Einzelhandels-, gastronomische sowie Dienstleistungsangebote.

Die kreisfreie Stadt Flensburg übernimmt insbesondere für die Versorgung mit Waren und Dienstleistungen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs für die angrenzenden Gemeinden im Kreis Schleswig-Flensburg eine wichtige Funktion. Gleichzeitig werden z.B. in den Kommunen Harrislee, Handewitt und Glücksburg auch Teile der Nah- und Gesundheitsversorgung selbst abgedeckt.¹⁴

2.8 Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote

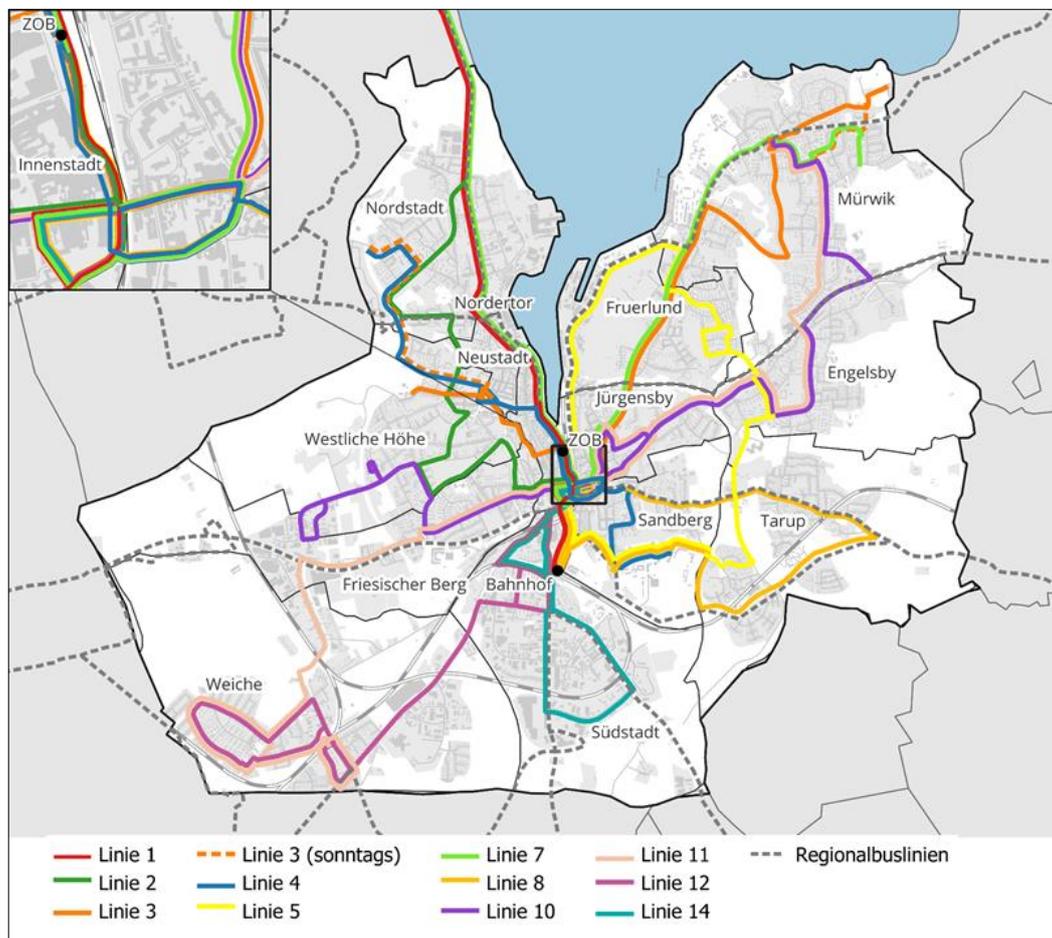
Der Stadtverkehr Flensburg umfasst aktuell insgesamt elf Linien sowie drei Nachtbuslinien (vgl. Abbildung 9). Die Linien verlaufen zumeist sternförmig auf die Innenstadt zu. Zentraler Verknüpfungspunkt im übrigen ÖPNV ist der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB), der mit Ausnahme der Linien 10 und 11 von allen Linien im Stadtverkehr bedient wird.

Die Anbindung des Bahnhofs erfolgt über die Linien 1, 5 und 8. Zusätzlich bestehen Verbindungen zwischen dem Haltestellenbereich Bahnhof/Serpentine und der Innenstadt bzw. dem ZOB durch die Linien 12, 14 sowie den Regionalverkehr. Die Linien 4, 5 und 8 verbinden den ZOB, die Europa-Universität und Hochschule Flensburg auf dem Campus.

Eine detaillierte Darstellung des Angebotes im übrigen ÖPNV nach Linien und zur Angebotshäufigkeit in den Bedienzeiträumen Montag - Freitag (Schultage), Montag - Freitag (Ferientage), Samstag und Sonntag erfolgt in Anhang A2. Weitere Angaben zum derzeitigen Angebot im übrigen ÖPNV der Stadt Flensburg können Kapitel 4.4 sowie Anhang A2 des Gemeinsamen Teils entnommen werden.

¹⁴ Vgl. MLR SH 2002.

Abbildung 9: Derzeitiges Liniennetz Stadt Flensburg



Karte: IGES 2022. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
 Daten: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen Stand Dezember 2020 (Teilnetz Ost Juli 2021).
 Anmerkung: Ohne Nachtbuslinien.

Angebot im Stadt-Umland-Verkehr Flensburg

Das Stadtgebiet wird zusätzlich zu den Stadtverkehrslinien von mehreren Regionalbuslinien erschlossen. Die ein- und ausbrechenden Regionalbuslinien stellen dabei insbesondere die Anbindung der Stadt-Umland-Gemeinden des ersten und zweiten Siedlungsringes an das Stadtgebiet sicher (vgl. auch Abbildung 2). Dies betrifft u.a. die Verbindungsrelationen Handewitt – Flensburg, Harrislee – Flensburg und Glücksburg – Flensburg.

Darüber hinaus besteht, mit den Regionalverkehrslinien sowie den Stadtbuslinien 1 und 7 und der vom dänischen Unternehmen Sydtrafik betriebenen Linie 110 auf mehreren Relationen ein grenzüberschreitendes Angebot zwischen der Stadt Flensburg, dem Kreis Schleswig-Flensburg (Harrisleer Ortsteil Wassersleben) und dem Königreich Dänemark. Im dänischen Kruså besteht zudem ein Anschluss an die von Sydtrafik betriebene Linie 220 nach Aabenraa.

Derzeitiges planungsraumübergreifendes Angebot im übrigen ÖPNV

Das Angebot kreisübergreifender Verbindungen des übrigen ÖPNV wird derzeit im Bereich der höherwertigen Angebote (Netzebenen 1 und 2) insbesondere durch die nachfolgenden Linien realisiert:

- ◆ Linie R1 Niebüll – Leck – Handewitt – Flensburg
- ◆ Linie 150 Husum – Viöl – Wanderup – Flensburg
- ◆ Linie R125 Bredstedt – Lindewitt – Großenwiehe – Flensburg

Alternative Mobilitätsangebote

Aktuell gibt es mit cambio-Carsharing ein stationsbasiertes Carsharing-Angebot in der Stadt Flensburg. Die Stationen befinden sich im näheren Umfeld von ÖPNV-Zugangsstellen wodurch eine Verknüpfung mit dem ÖPNV erfolgt (z.B. am ZOB).

Fahrradverleihmöglichkeiten werden auf lokaler Ebene, z.B. im Umfeld touristischer Ziele bzw. durch Beherbergungsbetriebe, angeboten. Ein flächendeckendes Bikesharing-System ist aktuell jedoch nicht mehr vorhanden.

Der Verleih von E-Scootern bzw. E-Tretrollern wird derzeit durch drei private Anbieter bewirtschaftet.

2.9 Verkehrsinfrastruktur

Straßennetz

Das Straßennetz der Stadt Flensburg ist durch Nord-Süd- und West-Ost-Achsen geprägt (vgl. Abbildung 10). Wichtige Achsen stellen dabei die beiden Bundesstraßen B 199 (Osttangente) und B 200 (Westtangente) dar. Diese fungieren als Umgehungsstraßen und übernehmen die Zubringerfunktion für die Bundesautobahn (BAB) 7.

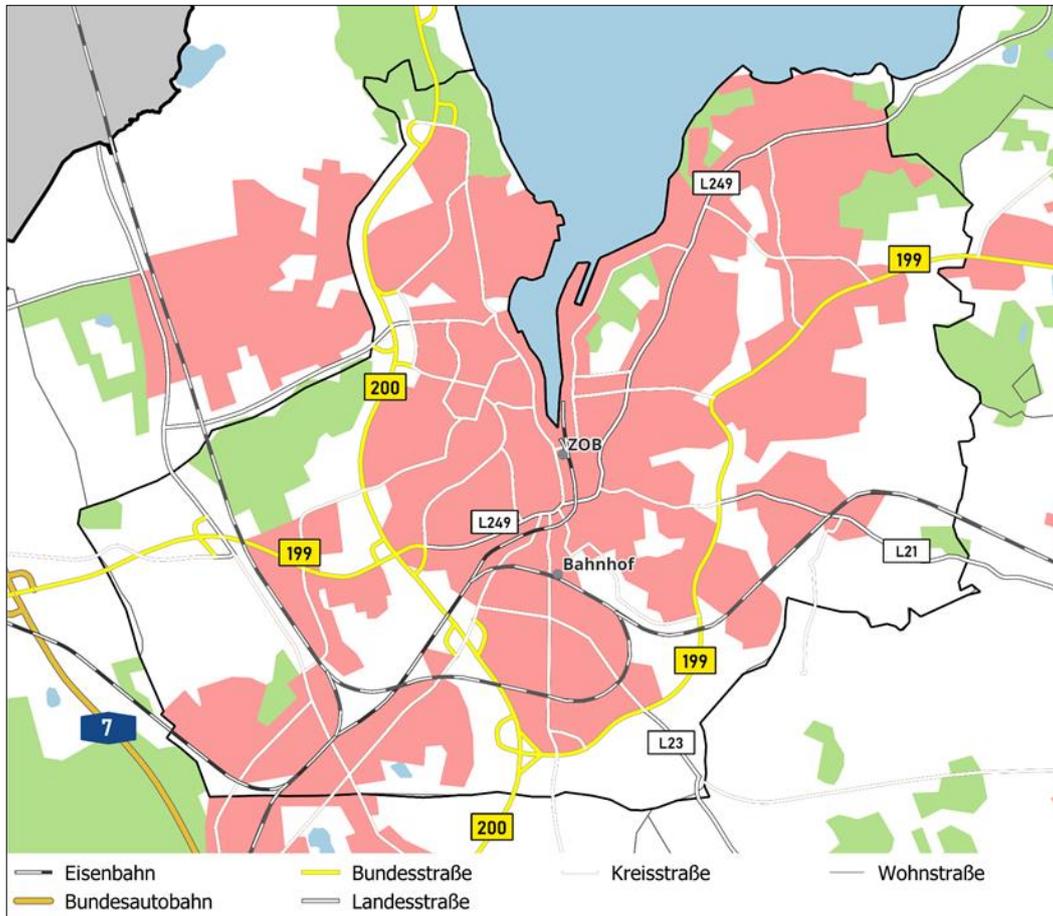
Die Landesstraße 249 und die Kreisstraße 28 verbinden die West- mit der Osttangente und durchqueren dabei das Stadtgebiet. Die beiden Straßen nehmen dabei den Großteil der einbrechenden Zielverkehre in das Stadtzentrum auf.

Schieneninfrastruktur

Die Schieneninfrastruktur der Stadt Flensburg umfasst die folgenden Strecken:

- ◆ Flensburg – Padborg (DK) – Fredericia (DK) – Århus (DK),
- ◆ Flensburg – Tarp – Jübek – Schleswig – Rendsburg – Hamburg,
- ◆ Flensburg – Husby – Sörup – Süderbrarup – Eckernförde – Kiel und
- ◆ Flensburg – Schafflund – Niebüll (derzeit kein SPNV-Betrieb).

Abbildung 10: Verkehrsinfrastruktur in der Stadt Flensburg



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage:© GeoBasis-DE / BKG 2020.

Standorte geplanter DFI-Anlagen

Die Stadt Flensburg plant die Errichtung bzw. Erneuerung von DFI-Anlagen (Dynamische Fahrgastinformations-Anlagen) an den Zugangsstellen ZOB (Erneuerung), Südermarkt, Bahnhof, St.-Jürgen-Platz und Twedter Plack. DFI-Anlagen können, im Gegensatz z.B. zu Fahrplanaushängen, auch Echtzeitinformationen wie etwa Verspätungen oder ähnliches anzeigen und ermöglichen somit eine bessere Fahrplankommunikation gegenüber dem Kunden.

Verkehrsträgerverknüpfung

Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte des übrigen ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern im Stadtgebiet Flensburg sind u.a.

- ◆ ZOB,
- ◆ Bahnhof,
- ◆ Angelburger Straße,
- ◆ Deutsches Haus,
- ◆ St.-Jürgen-Platz,
- ◆ Südermarkt und

- ◆ Twedter Plack.

Weiterhin besteht durch P+R-Anlagen u.a. an den Standorten Förde Park, Citti-Park und Exe eine Verknüpfung mit dem MIV.

2.10 Evaluation des 1. Gemeinsamen RNVP

Der Umsetzungsstand der im 1. Gemeinsamen RNVP 2017 - 2021 definierten Maßnahmen im übrigen ÖPNV zeigt, dass ein Teil der Maßnahmen bereits umgesetzt wurde bzw. sich in Planung befinden (vgl. Tabelle 4). So wurde z.B. die Anbindung von Hochfeld und Tarup durch die Einführung der Ringlinie 8A/8B verbessert. Sofern Maßnahmen noch nicht umgesetzt sind, werden diese im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung des 2. Gemeinsamen RNVP auf Übernahme in die aktualisierten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV geprüft.

Tabelle 4: Evaluation Maßnahmen übriger ÖPNV des 1. Gemeinsamen RNVP

Maßnahme	Status	Bemerkung
Angleichung und Harmonisierung der Angebotsqualität im Stadtverkehr Flensburg: Umsetzung 20-Minuten-Grundtakt auf den Linien 2 und 13	Yellow	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 20-Min-Takt auf Linie 2 bisher noch nicht umgesetzt (vgl. Kapitel 4.5) ◆ Einstellung Linie 13, dafür Umsetzung Ringlinie 8A/8B im 20-Min-Takt
Verbesserung der Anbindung des Einkaufszentrums „Förde Park“ entsprechend den Rahmenöffnungszeiten	Red	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erneute Aufnahme im RNVP (vgl. Kapitel 4.5)
Weitere Verbesserung der Anbindung von Kauslund-Osterfeld durch Stärkung der Regionalbuslinie 1605	Green	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Taktverdichtung auf einen 30-Min-Takt durch Überlagerung der Linien 800, 810 und 22
Sicherstellung der Anbindung von Hochfeld und Tarup (Ringlinienkonzept) inkl. Umsetzung 20-Minuten-Grundtakt auf Linie 13	Green	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einführung Ringlinie 8A/8B
Schaffung einer alternativen Umsteigehaltestelle zur Entlastung des ZOB	Red	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erneute Aufnahme im RNVP (vgl. Kapitel 5.1)
Verbesserung des Angebots im Nachtverkehr an Wochenenden durch Schließen der ein- bis zweistündigen Fahrplanlücke am Übergang vom Tages- zum Nachtverkehr	Red	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erneute Berücksichtigung im RNVP (vgl. Kapitel 4.5)
Machbarkeitsprüfung der Erschließung der Stadtteile Sandberg und Tarup im Nachtverkehr und an Wochenenden	Yellow	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erneute Berücksichtigung im RNVP (vgl. Kapitel 4.5)
Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Flensburg (Ausweitung der Anbindung in den späteren Abendstunden sowie sonntags und Weiterführung von Regionalverkehren aus nördlichen Richtungen bis zum Bahnhof)	Yellow	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Weiterführung von Regionalverkehrslinien teilweise umgesetzt ◆ Prüfung der Weiterführung weiterer Regionalverkehrslinien zum Bahnhof (vgl. Kapitel 5.1) ◆ Erneute Berücksichtigung der Ausweitung der Bedienung in den Abendstunden im RNVP (vgl. Kapitel 4.2 und 4.5)

Fortsetzung des Ausbaus im grenzüberschreitenden Verkehr nach Dänemark (30-Minuten-Takt HVZ zwischen Flensburg und Dänemark)		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 20-Min-Takt in der HVZ u.a. auf den Linien 1 und 7
Verbesserung der Mindesterschließung durch ein erweitertes Angebot (Schließung der vorhandenen Bedienlücken an Sonntagen)		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Teilweise durch Taktverdichtungen und Verlängerung HVZ umgesetzt ◆ Erneute Berücksichtigung im RNVP (vgl. Kapitel 4.5)
Verbesserte Verknüpfung des ÖPNV mit alternativen Mobilitätsangeboten		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Teilweise umgesetzt (E-Tretroller/E-Scooter) ◆ Erneute Berücksichtigung im neuen RNVP (vgl. Kapitel 5.1)
Ausbau der wichtigsten Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen bzw. Installation einer Mobilitätsstation in jedem Stadtteil		<ul style="list-style-type: none"> ◆ An ersten Standorten (u.a. Mühlental, ZOB, Twedter Plack) bereits umgesetzt ◆ Erneute Berücksichtigung im RNVP (vgl. Kapitel 5.1)
Vollständige Integration des Tarifsystems in Flensburg in den künftigen SH-Tarif 2.0 sowie Umsetzung einer einheitlichen Tarifgestaltung im Rahmen des SH-Tarifs 2.0		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Sukzessive Einführung SH-Tarif ◆ Vollständige Integration zum 01.08.2022
Einführung von E-Tickets zum Ausdrucken und als Handyticket		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einführung Fairtiq
Prüfung von Optionen für intermodal nutzbare Tarifierungs-, Zugangs-, Abrechnungsmöglichkeiten (z.B. in Form einer MobilCard zur kombinierten Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote von Bus & Bahn sowie aus dem Bereich Sharing), ggf. auch in Verbindung mit SH-Card		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Umsetzung nicht erfolgt, da eine Prüfung ergeben hat, dass aus Sicht der Stadt eine ausschließliche Umsetzung für das Stadtgebiet Flensburg nicht als sinnvoll angesehen wird. ◆ Das Thema wird perspektivisch zunehmend auf landesweiter Ebene bespielt.

Daten: 1. Gemeinsamer RNVP Planungsraum I - Regionalteil Flensburg.
Anmerkung: Umgesetzt, teilweise umgesetzt, noch nicht umgesetzt.

3. Derzeitige Nachfrage und zukünftige Mobilitätsentwicklung

3.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im übrigen ÖPNV

Insgesamt wurden in der Stadt Flensburg im Jahr 2019 im übrigen ÖPNV nach Angaben der Verkehrsunternehmen insgesamt ca. 16,7 Mio. ÖPNV-Nutzende befördert. Im Vergleich der Jahre 2017 und 2019 erfolgte dabei ein Anstieg der Zahl der beförderten Fahrgäste um ca. 3,4 %.

3.2 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im übrigen ÖPNV

Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im übrigen ÖPNV unterliegen vielfältigen Einflüssen. Gleichzeitig bestehen jedoch Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Datengrundlagen für eine Prognose, so dass nur grobe Trends abgeschätzt werden können.

Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastentwicklung erfolgt dabei auf Basis einer qualitativen Prognose, die sich auf den übrigen ÖPNV bezieht und dabei ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt. Die qualitative Prognose ermöglicht das Aufzeigen der zu erwartenden Trends, nicht jedoch die exakte Vorhersage von Entwicklungen.

Es wird einerseits ein potenzieller Handlungsbedarf aufgezeigt; andererseits wird die Bedeutung von Einflussfaktoren herausgearbeitet, auf die der RNVP typischerweise kaum Einfluss hat (externe Einflussfaktoren wie z.B. die Bevölkerungsentwicklung). Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV werden im Rahmen der qualitativen Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann.

Eine Modellierung von pandemiebedingten Effekten erfolgt nicht, da hierfür keine belastbaren Prognoseparameter vorliegen (etwa aus Erhebungen etc.).

Weitergehende Erläuterungen zu den Einflussfaktoren auf die Nachfrage werden in Kapitel 5.5 des Gemeinsamen Teils des RNVP dargestellt.

Insgesamt wird in der Bevölkerungsprognose für die Stadt Flensburg von einem Bevölkerungsanstieg zwischen 2019 und 2030 um ca. 6,7 % ausgegangen (vgl. auch Kapitel 2.2). Bei der prognostizierten Entwicklung der einzelnen Altersgruppen wird der Anteil der Altersgruppe der bis unter 20-Jährigen, die für den Schüler- und

Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, bis zum Jahr 2030 zurückgehen (-4,6 %).^{15,16}

Aufgrund der Zunahme der Gesamtbevölkerung bei gleichzeitiger Abnahme der für den übrigen ÖPNV besonders relevanten Altersgruppe der bis unter 20-Jährigen ist mittel- bis langfristig von einer relativ konstanten Fahrgastnachfrage auszugehen.

¹⁵ Vgl. Statistik Nord 2016.

¹⁶ Es ist zu beachten, dass die zukünftige Entwicklung der Bevölkerung vom Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein auf Basis der Zensusdaten von 2011 erarbeitet wird. Diese Daten weisen aus Sicht der Stadt Flensburg Plausibilitätsprobleme auf, da diese bereits von der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung zwischen 2014 und 2019 abweichen.

4. Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg

Im Sinne eines gemeinsamen Ansatzes zur Entwicklung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I definieren die Gebietskörperschaften das im Gemeinsamen Teil dargestellten Angebotskonzept (vgl. Kapitel 6 des Gemeinsamen Teils). Nachfolgend werden ergänzend dazu spezifische Konkretisierungen aus Sicht der Aufgabenträgerin kreisfreie Stadt Flensburg dargestellt.

Verkehrspolitische Zielstellungen und kontinuierliche Fortsetzung der bisherigen ÖPNV-Konzeption

Unter Berücksichtigung der Förderung von Nahmobilität und von Verkehrsmitteln im sogenannten „Umweltverbund“ soll der Modal Split zugunsten des Umweltverbundes verändert werden.

In Fortsetzung der bisherigen Aktivitäten verpflichtet sich die Stadt Flensburg daher auch mit vorliegendem 2. RNVP für die Planungsregion I zur Sicherung und Förderung einer nachhaltigen, stadt- und klimaverträglichen Mobilität in einem stärkeren Zusammenspiel von Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Dabei werden die Zielstellungen des 1. Gemeinsamen RNVP fortgeführt, die einen ambitionierten Handlungsrahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV zum verkehrspolitischen Leitbild aufgestellt haben:

- ◆ Erhöhung des Modal-Split-Anteils des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Flensburg von 11 % im Jahr 2011 auf 18 % im Jahr 2030 (Stand 2018 - Masterplan Mobilität)
- ◆ Erreichung der Zielwerte für den Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelwahl in den einzelnen Verkehrszwecken
 - Arbeit: von ca. 9 % im Jahr 2010 auf ca. 25 % im Jahr 2050
 - Dienstfahrten: von ca. 5 % im Jahr 2010 auf ca. 7 % im Jahr 2050
 - Ausbildung: von ca. 27 % im Jahr 2010 auf ca. 30 % im Jahr 2050
 - Einkauf: von ca. 7 % im Jahr 2010 auf ca. 15 % im Jahr 2050
 - Freizeit: von ca. 9 % im Jahr 2010 auf ca. 15 % im Jahr 2050

4.1 Vorgaben zur Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Ortsteile und Verkehrsziele bestimmt. Sie bildet im Sinne der Erstellung des 2. Gemeinsamen RNVP weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum übrigen ÖPNV.

Die Erschließungsstandards des vorangegangenen 1. Gemeinsamen RNVP werden unter Berücksichtigung der genannten Faktoren sowie im Sinne eines gemeinsamen Ansatzes für die Planungsregion I weiterentwickelt.

Sicherung der Mindesterschließung

Für die kreisfreie Stadt Flensburg resultieren folgende Mindestanforderungen für die Erschließung durch den ÖPNV:

- ◆ Alle Stadtteile müssen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.
- ◆ Alle Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 100 Arbeitsplätzen sollen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.
- ◆ Ein Stadtteil bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohnenden bzw. Beschäftigten in einem zumutbaren fußläufigen Haltestelleneinzugsbereich gemeldet sind bzw. ihren Arbeitsplatz haben.
- ◆ Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des übrigen ÖPNV erfolgen. Im übrigen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible bzw. Bedarfsverkehre eingesetzt werden.
- ◆ Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen ist durch den zuständigen Baulastträger vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den übrigen ÖPNV zu berücksichtigen.

Haltestelleneinzugsbereiche

Für Wohngebiete, den Hauptgeschäftsbereich der Altstadt und ÖPNV-relevante Ziele mit hohem Beschäftigten-, Nutzenden- bzw. Besuchendenverkehr wird ein Haltestelleneinzugsbereich von maximal 300 m (ungefähre Wegezeit¹⁷ von 5 Min) definiert. Für alle weiteren ÖPNV-relevanten Ziele wird der fußläufige Einzugsbereich mit 400 m (ungefähre Wegezeit¹³ von 7 Min) festgelegt.

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in definierten Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern lokale Gegebenheiten, wie z.B. die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur, eine Erfüllung der Vorgabe verhindern.

4.2 Vorgaben zur Angebotsqualität

Überblick über die Netzebenen und die Netzkonzeption

Im vorliegenden RNVP wird die bestehende Netzhierarchie im Planungsraum I hinsichtlich aktueller und zukünftiger Anforderungen weiterentwickelt (vgl. Abbildung 11).

¹⁷ Zugrunde gelegt ist eine Gehgeschwindigkeit von 1m/s (entspricht langsamen Gehen, z.B. mit Rollator oder Kinderwagen).

Abbildung 11: Netzebenen im Planungsraum I

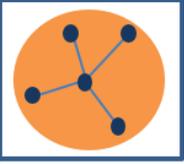
	Netzebene 0	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen im Stadtverkehr des Oberzentrums Flensburg und der Mittelzentren Husum und Schleswig • Eigenständige Ortsverkehre in Bad St. Peter-Ording und Westerland (Sylt) • Grundtakt je nach Stadt-/Ortsverkehr unterschiedlich
	Netzebene 1	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen des SPNV¹ und des übrigen ÖPNV zwischen Zentralen Orten der Kategorien Ober-, Mittel- und Unterzentrum • Grundtakt Mo-Fr 60-Min
	Netzebene 2	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung weiterer Zentraler Orte, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte untereinander + an Netzebene 1 • Verbindungen des übrigen ÖPNV mit erhöhter Fahrgastnachfrage • Grundtakt Mo-Fr 120-Min
	Netzebene 3	<ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckende Bedienung von Ortsteilen über 200 EW • Anbindung an Netzebenen 0, 1 und 2; Sicherung der Leistungen in Beförderung von Schülerinnen + Schülern • Ggf. Durchführung als flexible Bedienung
	Tourismus- netz / -bereich²	<ul style="list-style-type: none"> • Saisonale Bedienung • Verbindungen mit hoher Bedeutung im Bereich der touristischen Nachfrage • Grundtakt je nach Verbindung Mo-So 60- bis 120-Min

Abbildung: IGES 2021.

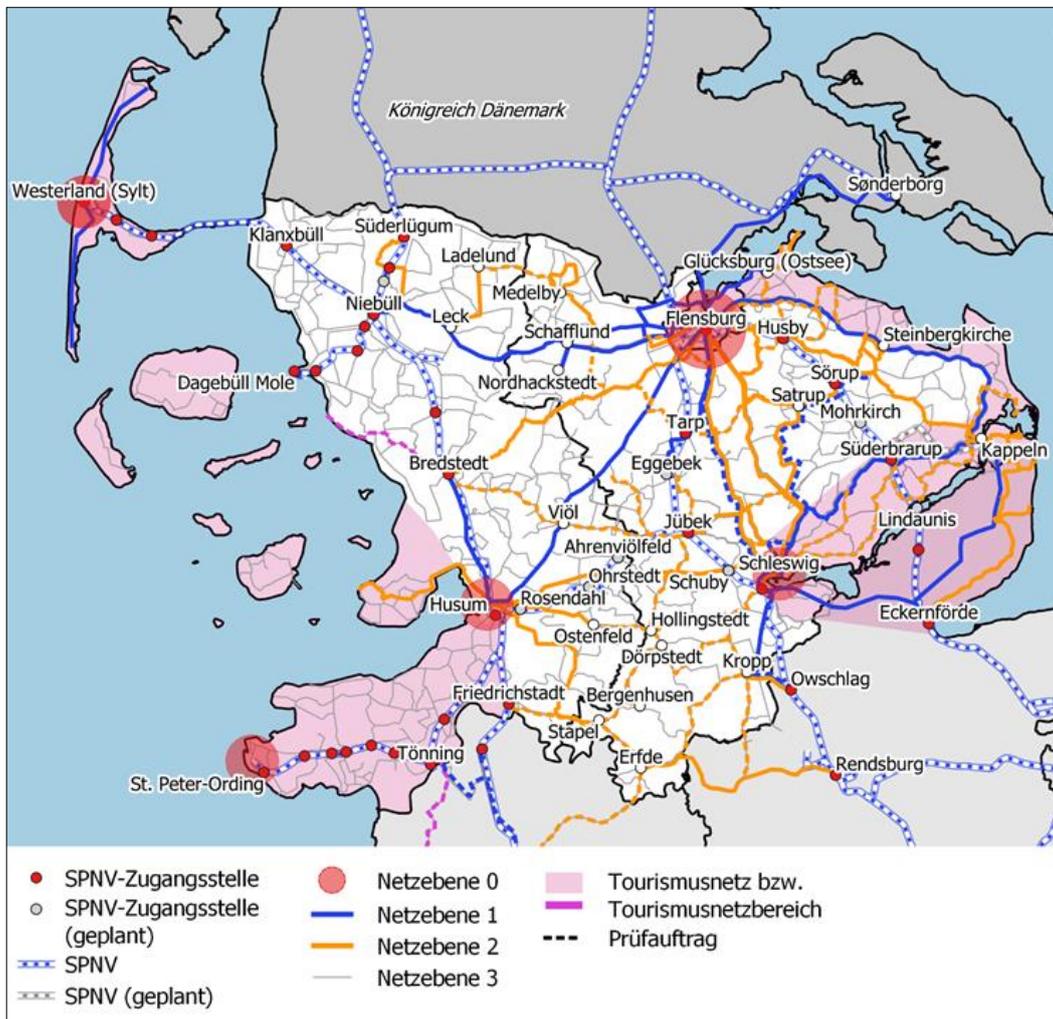
Anmerkung: ¹ Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Schleswig-Holstein. Hinweise zum SPNV sind daher als Wunsch der Gebietskörperschaften an das Land zu verstehen.

² Die Netzebene hat einen empfehlenden Charakter, die Umsetzung soll unter Einbeziehung von Finanzierungsinstrumenten der Drittnutzerfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erfolgen.

Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 12 dargestellt. Basis für die Netzebenenanzuordnung sind die bisherigen und geplanten Linien- bzw. Fahrtwege des übrigen ÖPNV im Planungsraum I.

Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Planungsraums I ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen 1 und 2 werden als höherwertige Verbindungen durch die Netzebene 3 erweitert, welche die Feinerschließung und Zubringerfunktion zu den übergeordneten Netzebenen sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern übernimmt. Die Netzebenen werden durch die Netzebene 0 (Stadt- und Ortsverkehre) ergänzt. Im Bereich des Stadt-Umland-Raums Flensburg erfolgt durch die ergänzende Netzebene 1 SU ein verdichtetes Angebot auf einigen Verbindungsrelationen der Netzebene 1.

Abbildung 12: Netzhierarchie im Planungsraum I (Übersicht)



Karte: IGES 2022. Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2020.

4.2.1 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 0

Die Stadt Flensburg ist das einzige Oberzentrum im Planungsraum I und als solches ein wichtiger Versorgungs-, Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitstandort. Der übrige ÖPNV im Stadtverkehr Flensburg stellt die Anbindung der innerstädtischen Siedlungsschwerpunkte an

- ◆ den Hauptgeschäftsbereich und Verkehrsknoten der Innenstadt,
- ◆ die Stadtteilzentren,
- ◆ die Gewerbe- und Sonderstandorte,
- ◆ die Bildungseinrichtungen sowie
- ◆ wichtige Freizeit- und Erholungsstandorte

sicher.

Dementsprechend umfasst die Netzebene 0 im Stadtverkehr Flensburg Verbindungen auf den in der folgenden Tabelle 5 dargestellten Verbindungsrelationen.

Tabelle 5: Verbindungsrelationen der Netzebene 0 Stadtverkehr Flensburg

Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV	Entspricht den heutigen Linien
Bahnhof – ZOB — Nordertor – Am Lachsbach	1
Am Lachsbach - Kruså (DK)	1,7
ZOB – Am Ochsenmarkt – Harrisleer Kreuz – Am Lachsbach	2
Solitüde – Twedter Plack – Hafermarkt – ZOB – Marienhölungsweg	3
Campus – Sandberg – Konventgarten – ZOB – Burgplatz – Frösleeweg	4
ZOB – Bahnhof – Campus – Sünderup – Engelsby – Hesttoft – Sonwik – ZOB	5A
ZOB – Sonwik – Hesttoft – Engelsby – Sünderup – Campus – Bahnhof – ZOB	5B
Am Lachsbach – Nordertor – ZOB – Twedter Plack – Tremmerup	7
ZOB – Bahnhof – Campus – Tastruper Weg – Tarup – Adelbylund – ZOB	8A
ZOB – Adelbylund – Tarup – Tastruper Weg – Campus – Bahnhof – ZOB	8B
Twedter Plack – Kauslund – Engelsby – Südermarkt – Timm-Kröger-Weg – Raiffeisenstraße	10
Twedter Plack – Engelsby – Südermarkt – Citti-Park – Gartenstadt Wei- che – Nikolaus-Matthiesen-Str.	11
ZOB – Rude – Bahnhof/Tegelberg – Weiche – Gartenstadt	12
ZOB – Südermarkt – Rude – Förde Park (- Technologiezentrum)	14 ¹

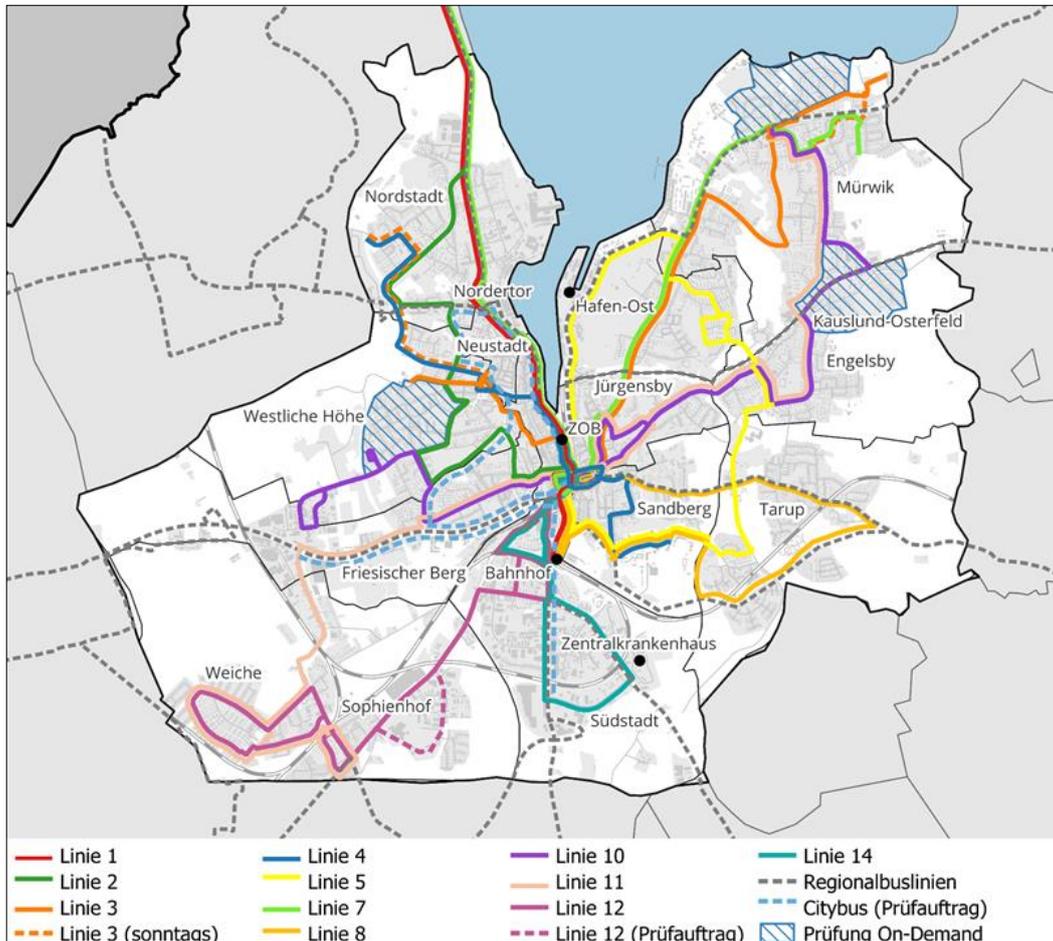
Anmerkung: Zusätzlich werden drei Nachtbuslinien (N1 - N3) angeboten, die den vorab genannten Relationen zugeordnet werden können.

¹ Die Bedienung erfolgt Mo-Sa.

Ergänzt wird das Angebot durch einbrechende Verbindungen mit hoher Nachfrage des regionalen Busverkehrs zur Anbindung der Siedlungsschwerpunkte an das Stadtgebiet Flensburg. Diese Verbindungen werden in der Netzkonzeption zunächst der Netzebene 1 zugeordnet. Für einige Verbindungen des Stadt-Umland-Bereichs Flensburg gilt darüber hinaus ein verdichteter Mindestbedienstandard (Netzebene 1 SU, vgl. Kapitel 4.2.3).

In Abbildung 13 wird das zukünftige Liniennetz der Stadt Flensburg dargestellt.

Abbildung 13: Zukünftiges Liniennetz der Stadt Flensburg



Karte: IGES 2022. Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2020.

Die Mindestbedienvorgaben für den Stadtverkehrs Flensburg werden in Tabelle 6 dargestellt.

Tabelle 6: Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Flensburg

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Montag - Samstag	ca. 05:00 - 06:00 Uhr	30-Min-Takt
	ca. 06:00 - 22:00 Uhr	15-Min-Takt
	ca. 22:00 - 00:00 Uhr	60-Min-Takt
	Nachtverkehr Fr/Sa ca. 00:00 - 04:00 Uhr	60-Min-Takt
Sonn-/Feiertag	ca. 06:00 - 10:00 Uhr	60-Min-Takt
	ca. 10:00 - 18:00 Uhr	30-Min-Takt
	ca. 18:00 - 00:00 Uhr	60-Min-Takt
	Nachtverkehr Sa/So ca. 00:00 - 04:00 Uhr	60-Min-Takt

Vereinzelte Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttaktten sind zu begründen (Taktlücken oder Taktverschiebungen, z.B. unter Berücksichtigung der Nachfrage im übrigen ÖPNV).

4.2.2 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebenen 1, 2 und 3

Das Angebot der Netzebene 0 wird ergänzt durch

- ◆ Verbindungen aus den Umlandgemeinden zur Anbindung der Siedlungsschwerpunkte an das Stadtgebiet Flensburg sowie durch
- ◆ Verbindungen aus den Zentralen Orten anderer Gebietskörperschaften zur Anbindung an das Oberzentrum Flensburg.

Die einbrechenden Verbindungen des Regionalbusverkehrs in Aufgabenträgerschaft der Gebietskörperschaften Kreis Nordfriesland und Kreis Schleswig-Flensburg werden entsprechend der gemeinsamen Netzkonzeption für den Planungsraum I den Netzebenen 1, 2 bzw. 3 zugeordnet.

Nachfolgend werden in Tabelle 7 und Tabelle 8 die für die Stadt Flensburg relevanten Verbindungsrelationen der Netzebenen 1 und 2 dargestellt.

Tabelle 7: Verbindungsrelationen der Netzebene 1

Verbindungsrelationen im SPNV ¹	Entspricht ca. den heutigen Linien
Flensburg – Jübek – Schleswig – Neumünster – Hamburg	RE 7
Flensburg – Sörup – Süderbrarup – Eckernförde – Kiel	RE 72
Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Flensburg – Glücksburg	21 ²
Flensburg – Handewitt	33 ²
Flensburg – Harrislee – Ellund (– Handewitt)	37 ²
Flensburg – Harrislee – Padborg, Grenze	39 ²
Flensburg – Sønderborg	110 ³
Flensburg – Viöl – Husum	150
Flensburg – Steinbergkirche – Gelting – Kappeln	800 ⁴
Flensburg – Oeversee – Tarp – Eggebek	860
Flensburg – Schafflund – Leck – Niebüll	R1
Prüfauftrag der Zuordnung zu Netzebene 1	
(Flensburg –) Padborg, Grenze – Padborg, Bahnhof	– ⁵
Flensburg – Jarplund – Idstedt – Schleswig	640

- Anmerkung: ¹ Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Schleswig-Holstein. Hinweise zum SPNV sind daher als Wunsch der Gebietskörperschaften an das Land zu verstehen.
- ² Wird ergänzend auch der Netzebene 1 SU zugeordnet.
- ³ Nachrichtliche Übernahme, nicht in Aufgabenträgerschaft der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg oder der kreisfreien Stadt Flensburg.
- ⁴ Wird für die enthaltene Verbindungsrelation Flensburg – Wees durch die Überlagerung mit weiteren Linien ergänzend auch der Netzebene 1 SU zugeordnet.
- ⁵ Neues Angebot, wird derzeit in dieser Form nicht angeboten.

Tabelle 8: Verbindungsrelationen der Netzebene 2

Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV	Entspricht ca. heutigen Linien
Glücksburg – Bockholm – Holnis/Schausende	21
Flensburg – Jarplund – Idstedt – Schleswig	640
Flensburg – Husby – Quern – Sterup – Sörup	830
Flensburg – Hürup – Freienwill – Satrup – Sörup	840
Flensburg – Freienwill – Böklund – Schleswig	855
Flensburg – Großenwiehe – Joldelund – Bredstedt	125
Prüfauftrag der Zuordnung zur Netzebene 2	
Glücksburg – Wees – Flensburg	22 ¹
Handewitt – Weding – Jarplund	35
Flensburg – Wees – Langballigau – Streichmühle	810 ¹
Flensburg – Hürup – Husby – Langballig	820
Flensburg – Freienwill – Satrup – Sörup	850

- Anmerkung: ¹ Wird für die enthaltene Verbindungsrelation Flensburg – Wees durch die Überlagerung mit weiteren Linien ergänzend auch der Netzebene 1 SU zugeordnet.

In Tabelle 9 sind die Mindestbedienvorgaben der Netzebenen 1 und 2 dargestellt. Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttakt sind zu begründen (z.B. Fahrgastaufkommen, Anschlüsse zum/vom Schienenverkehr oder Schulanfangs- und -endzeiten).

Tabelle 9: Mindestbedienvorgaben Netzebenen 1 und 2

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Netzebene 1		
Montag bis Freitag	ca. 06:00 - 19:00 Uhr	60-Min-Takt ¹
Samstag	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Sonn- und Feiertag	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	

Netzebene 2		
Montag bis Freitag	ca. 06:00 - 19:00 Uhr	120-Min-Takt ¹
Samstag	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	mindestens 3 Fahrtenpaare (nach Möglichkeit im taktähnlichen Verkehr)
Sonn- und Feiertag	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	

Anmerkung: ¹ Ggf. Mo-Fr S zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen. Es gelten darüber hinaus die definierten „Mindestanforderungen an die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern“.

Auf Verbindungen zur Anbindung von touristischen Schwerpunkten ist in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage das Angebot saisonal bedarfsgerecht zu verdichten und der Bedienzeitraum, z.B. in den Abendstunden, zu erweitern. Dies kann ggf. auch im Rahmen der Netzkategorie Tourismusnetz bzw. Tourismusnetzbereich erfolgen (vgl. Kapitel 6.2.6 im Gemeinsamen Teil).

4.2.3 Verbindungsrelationen und Orientierungsrahmen für Mindestbedienstandards der Netzebene 1 SU (Stadt-Umland-Bereich Flensburg)

Grundsätzlich gelten im Sinne des vorliegenden RNVP die in der Netzkonzeption definierten Vorgaben und Mindestbedienstandards. Im Stadt-Umland-Bereich der Stadt Flensburg (Bereich des 1. Siedlungsringes) besteht für einige im Stadt-Umland-Raum verkehrende Linien des übrigen ÖPNV ein Orientierungsrahmen für verdichtende Mindestbedienstandards. Dies gilt für folgende Verbindungsrelationen (vgl. auch Tabelle 7):

- ◆ Flensburg – Glücksburg
- ◆ Flensburg – Handewitt
- ◆ Flensburg – Harrislee – Ellund
- ◆ Flensburg – Harrislee – Padborg, Grenze
- ◆ Flensburg – Wees

Der in Tabelle 10 definierte Orientierungsrahmen für die Mindestbedienvorgaben bildet einen Übergangsbereich zwischen den Mindestbedienstandards der Netzebenen 0 und 1 und greift die bestehenden Bedienunterschiede zwischen dem verdichteten Stadt-Umland-Bereich und der Stadt Flensburg auf.

Tabelle 10: Orientierungsrahmen für die Mindestbedienvorgaben der Netzebene 1 SU (Stadt-Umland-Bereich Flensburg)

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
	ca. 05:00 - 06:00 Uhr	60-Min-Takt ¹
Montag - Freitag	ca. 06:00 - 20:00 Uhr	30-Min-Takt ¹ Verdichtungen auf 20-Min-Takt ¹ in Harrislee
	ca. 20:00 - 22:00 Uhr	60-Min-Takt

Samstag	ca. 05:00 - 22:00 Uhr	60-Min-Takt
Sonn-/Feiertag	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt

Anmerkung: ¹ Ggf. Mo-Fr S zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen. Es gelten darüber hinaus die definierten „Mindestanforderungen an die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern“.

4.3 Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV

Die Angebote des übrigen ÖPNV werden **gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch durch flexible Bedienformen** erbracht. Flexible Bedienformen sollen dabei vorrangig im Bereich zeitlich und örtlich geringer Nachfragepotentiale bzw. bei nicht durch den konventionellen Linienverkehr erschließbaren Räumen, angewendet werden. Die Stadt Flensburg strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 bzw. § 44 PBefG an. Dabei wird i.d.R. Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen. Es soll grundsätzlich der SH-Tarif angewendet werden.

Die Umsetzung flexibler Bedienformen soll dabei **stadtweit einheitlichen Standards** entsprechen:

- ◆ Aus Perspektive der Nutzungsfreundlichkeit ist die **Beförderung** grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen innerhalb eines **Zeitfensters von 10 bis 30 Minuten nach Anmeldung des Fahrtwunsches** zu ermöglichen.
- ◆ Die Anmeldung bzw. Buchung von Fahrtwünschen soll primär **internet- und app-basiert**, nachrangig auch **telefonisch** möglich sein.
- ◆ Die Bezahlung sollte primär online und/oder app-basiert erfolgen können, nachrangig auch beim Fahrpersonal.
- ◆ Es ist für alle flexiblen Angebote eine **einheitliche Buchungsmöglichkeit** für die Bestellung bzw. Anmeldung von Fahrtwünschen anzustreben.
- ◆ Es soll eine einheitliche **Produktbezeichnung** für Angebotsformen des flexiblen ÖPNV genutzt werden. Ebenso sollte ein **eigenes Branding** angewendet werden.

Die technische und organisatorische Umsetzung aller erforderlichen Prozesse im Betrieb flexibler Bedienformen soll nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden. Dies umfasst u.a.

- ◆ die Annahme und Weiterleitung von Fahrtwünschen der Kunden,
- ◆ den Betrieb einer technischen Plattform durch Disposition von Fahraufträgen und Fahrzeugen,
- ◆ die Abrechnung von Fahraufträgen,
- ◆ etc.

Es wird empfohlen, die **Disposition** der Fahraufträge der flexiblen Bedienformen einheitlich, zu organisieren. Ggf. könnte hier eine Kooperation mit dem Verbund NAH.SH oder den benachbarten Gebietskörperschaften geprüft werden.

Im Sinne der Weiterentwicklung soll daher geprüft werden, ob **ein einheitliches Buchungs- und Dispositionssystem**, u.a. auch zur Verbesserung des Monitorings in Zusammenarbeit der Aufgabenträger des Planungsraum I eingeführt werden kann.

Weitere Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Angebote im übrigen ÖPNV mit flexibler Bedienung werden in Kapitel 4.5 dargestellt.

4.4 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV

Neben den klassischen und flexiblen Bedienformen des übrigen ÖPNV wird dieser auch zunehmend durch alternative Angebotsformen ergänzt. Hierbei spielen unterschiedlichste Mobilitätsangebote eine Rolle, die sowohl kommunal unterstützt aber auch privatwirtschaftlich oder ausgehend vom bürgerschaftlichen Engagement entstehen und umgesetzt werden können.

Beispiele von alternativen Mobilitätsformen sind verschiedene Formen der Mitnahme (unterschiedliche Ansätze für Mitfahrbänke, Pendelnden-Netzwerke etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharing-Konzepte wie Carsharing, Bikesharing, E-Roller und E-Scooter), aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum übrigen ÖPNV (z.B. Bürgerbus, Pooling-Dienste¹⁸).

4.5 Weiterentwicklung des Angebotes im übrigen ÖPNV

Zusätzlich zu den in Kapitel 6.6 des Gemeinsamen Teils wird die kreisfreie Stadt Flensburg die nachfolgenden Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Angebots im übrigen ÖPNV prüfen und ggf. umsetzen.

Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit

Soweit nicht bereits erfüllt, sind die Angebotshäufigkeiten des übrigen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des RNVP im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Stadt Flensburg so weiterzuentwickeln, dass mindestens die in Kapitel 4.2.1 genannten Mindestbedienhäufigkeiten für die Netzebene 0 erreicht werden. Die Stadt Flensburg plant sukzessive die vorgesehenen Weiterentwicklungen der Angebotshäufigkeiten und Taktverdichtungen auf den einzelnen Stadtverkehrslinien umzusetzen.

Die Stadt Flensburg wird die entsprechend den neuen Mindestbedienvorgaben entwickelten Verkehrsleistungen regelmäßig evaluieren. Dabei soll u.a. erfasst

¹⁸ Mit der seit August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ (als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV, § 44 PBefG) und „gebündelte Bedarfsverkehre“ (als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV, § 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert.

werden, ob und in welchem Umfang das Angebot durch die Nutzenden angenommen wird. Geeignete Kennzahlen dazu sind u.a. die Fahrgastzahlen, ggf. in Verbindung mit Erhebung der Entwicklungen der Fahrgelderlöse. Sofern erforderlich, wird die Stadt Anpassungsbedarfe im Bereich einzelner Verbindungsrelationen zu den Mindestbedienvorgaben definieren.

Die Umsetzung des Verkehrsangebotes auf der Netzebene „Tourismusnetz bzw. Tourismusnetzbereich“ hat empfehlenden Charakter, so dass eine Umsetzung die Einbindung von Finanzierungsinstrumenten der Drittnutzerfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erforderlich macht.

Prüfung einer Ausweitung des Mindestbedienzeitraums und des Mindesttaktes

Über die Festlegungen zu den Mindestbedienvorgaben (vgl. Kapitel 4.2.1) hinaus, sollen die nachfolgenden Maßnahmen während der Laufzeit des RNVP auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden:

- ◆ Taktverdichtung der Linie 2 auf einen 20-Min-Takt (perspektivisch 15-Min-Takt),
- ◆ Ausweitung des Bedienzeitraumes auf den Linien 5a/5b nach 21 Uhr,
- ◆ Ausweitung des Bedienzeitraumes auf der Linie 7 am Sonntag (oder alternativ Prüfung einer Angebotsverdichtung auf der Linie 3) sowie
- ◆ Prüfung der Schließung der ein- bis zweistündigen Bedienlücke zwischen dem ÖPNV-Angebot im Abend- und Nachtverkehr am Wochenende.

Prüfung der Möglichkeit zur Einführung von City-Buslinien

Zur Berücksichtigung von bestehenden Pendelndenverflechtungen sowie Verkehrsströmen in den Bereichen Daseinsvorsorge sowie Freizeit und Tourismus soll im Rahmen der Laufzeit des RNVP die Einführung von zwei City-Buslinien auf den folgenden Verbindungsrelationen geprüft werden:

- ◆ P+R CITTI-Park – ZOB – P+R Förde Park und
- ◆ P+R Exe – Museumsberg – Nordertor – Schiffbrücke – Zentrum – P+R Exe.

Die ergänzenden Angebote sollen die P+R-Anlagen CITTI-Park, Förde Park und Exe umsteigefrei mit der Flensburger Innenstadt sowie wesentlichen Verknüpfungspunkten wie dem ZOB oder Südermarkt verbinden. Die Einführung könnte perspektivisch dazu beitragen, die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes zu erhöhen und somit Fahrten vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. Zusätzlich soll das Parkraum-bewirtschaftungskonzept die Attraktivität der City-Buslinien weiter steigern.

Prüfung der Einführung einer neuen Nachtbuslinie

Im Nachtverkehr soll eine Ausweitung der Bedienung auf die südöstlichen Stadtteile Sandberg und Tarup durch die Einführung einer neuen Nachtbuslinie geprüft werden, da diese Stadtteile bisher noch nicht durch das Nachtliniennetz erschlossen werden. Die Linie kann dabei ähnlich dem Verlauf der Linie 8 im Tagesverkehr (vgl. Abbildung 9) vom ZOB über den Campus sowie die Stadtteile Sandberg und

Tarup zurück zum ZOB geführt werden. Alternativ ist eine Neuordnung unter Berücksichtigung der bestehenden Nachtbuslinien zu prüfen.

Verbesserung der Anbindung von Wohngebieten

Zur Sicherstellung der Anbindung bestehender sowie sich in Entwicklung befindlicher bzw. neuer Wohngebiete, sollen im Rahmen der Laufzeit des RNVP folgende Maßnahmen überprüft werden:

- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Westliche Höhe (ggf. On Demand),
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Wohngebiete in Weiche (ggf. On Demand),
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Wohngebiete nördlich und südlich der Taruper Hauptstraße in Tarup (ggf. On Demand),
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Wohngebiete nördlich der Fördestraße in Mürwik (ggf. On Demand),
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Kauslund-Osterfeld (ggf. On Demand, Voraussetzung für eine Erschließung mit klassischem Linienangebot ist eine Ertüchtigung der Kauslunder Straße zur Befahrbarkeit durch den ÖPNV),
- ◆ Einrichtung einer attraktiven und bedarfsgerechten Anbindung des Quartiers Hafen-Ost.

Eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung kann teilweise die Einrichtung ergänzender Haltestellenstandorte erforderlich machen. Des Weiteren sind bei der Neuanlage bzw. Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus sowie ggf. für Aufstellflächen, Wendemöglichkeiten etc. vorzusehen.

Darüber hinaus soll zur Beseitigung bestehender Erschließungsdefizite (vgl. auch Kapitel 4.3 des Gemeinsamen Teils) geprüft werden, inwieweit ggf. anstelle der Errichtung neuer Haltestellen der Einsatz flexibler Bedienformen (On Demand) genutzt werden kann, um die Erschließung einzelner Bereiche zu verbessern.

Prüfung der Einführung von flexiblen Bedienformen im Stadtgebiet

Zur Sicherstellung der Anbindung von Wohngebieten, bei denen eine Erschließung durch den klassischen Linienverkehr u.a. aufgrund von Befahrbarkeitsbeschränkungen nicht möglich ist sowie in Bereichen zeitlich und örtlich geringer Nachfragepotentiale, soll während der Laufzeit des RNVP die Einführung flexibler Bedienformen im Stadtgebiet Flensburgs geprüft werden. Dies betrifft u.a. die folgenden Gebiete

- ◆ Westliche Höhe,
- ◆ Weiche,
- ◆ Kauslund,
- ◆ Tarup (nördlich und südlich der Taruper Hauptstraße) und

- ◆ Mürwik (nördlich der Fördestraße).

Die flexiblen Verkehre sollen dabei auch eine Zubringerfunktion zur Netzebene 0 sowie zum SPNV übernehmen und somit die Erreichbarkeit ÖPNV-relevanter Ziele gewährleisten (vgl. auch Kapitel 6.4 des Gemeinsamen Teil).

Verbesserung der Anbindung von ÖPNV-relevanten Zielen

Innerhalb des Geltungszeitraums des RNVP ist die Anbindung von ÖPNV-relevanten Zielen durch den übrigen ÖPNV auf Verbesserungsmöglichkeiten zu prüfen. Dies umfasst dabei insbesondere folgenden Maßnahmen:

- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebiets Sophienhof,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des neuen Zentralkrankenhauses am Peelwatt sowie
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Bedienzeiten im Gewerbegebiet Süd.

Darüber hinaus soll für den Bereich der Universität und im Zusammenhang mit der Umsetzung einer Mobilitätsstation am Standort „Hochschul-Campus 1: Campus“ (vgl. Kapitel 5.1) geprüft werden, ob eine zusätzliche ÖPNV-Haltestelle (ggf. mit DFI-Anlage)¹⁹ im Bereich des Universitätsgebäudes Oslo zur Entlastung der bisherigen, stark frequentierten Haltestelle „Campus Uni“ eingerichtet werden kann.

Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Verkehre nach Dänemark

Neben der Prüfung einer Weiterführung der Linie 39 bis Padborg Bhf (vgl. Kapitel 4.2.2), sollen während der Laufzeit des RNVP die Möglichkeiten von zusätzlichen Halten im Linienvverlauf der Linie 110 von/nach Dänemark im Bereich des Flensburger Stadtgebiets geprüft werden. Dies könnte neben der Angebotsverbesserung insbesondere auch zu einer Entlastung stark ausgelasteter Streckenabschnitte im Stadtverkehr beitragen. Des Weiteren soll die Durchbindung der Linie 110 über den ZOB hinaus bis zum Bahnhof geprüft werden, was ggf. zu einer zusätzlichen Entlastung des ZOB beitragen könnte (vgl. auch Kapitel 5.1). Die Prüfung soll im Zusammenwirken mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger auf dänischer Seite erfolgen.

Bei den bestehenden und neuen grenzüberschreitenden Busverkehren stellt sich grundsätzlich die Herausforderung der finanziellen Beteiligungen. Daher soll im Rahmen der Prüfaufträge eine besondere Berücksichtigung der verkehrlichen Mehrwerte erfolgen.

Wird angebotsseitig eine tiefere Integration der deutsch-dänischen Verkehre umgesetzt, ist aus Kundensicht auch eine vertriebliche und tarifliche Integration notwendig. Vorzugsweise sollte eine Lösung entwickelt werden, die für den gesamten Planungsraum I und auch landesweit funktioniert.

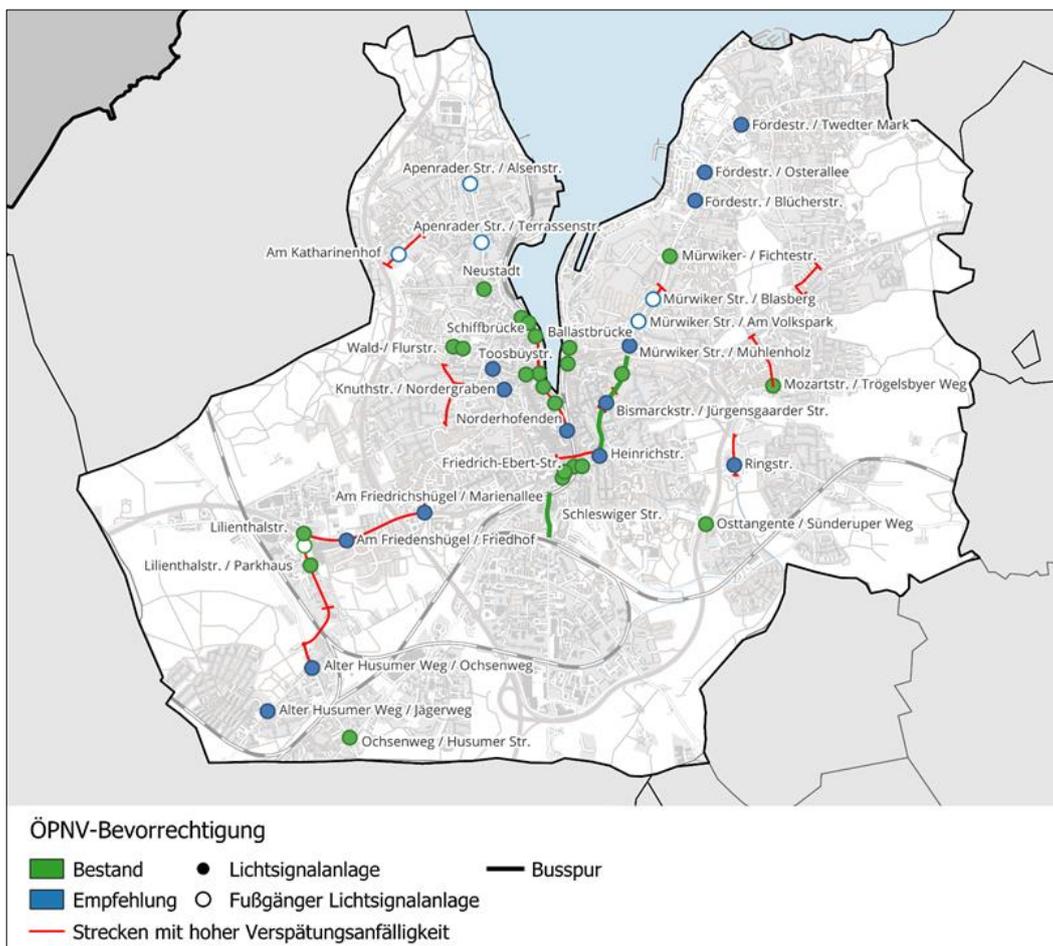
¹⁹ Die Ertüchtigung einer DFI-Anlage sollte im Zusammenwirken mit dem Verkehrsunternehmen und der Europa-Universität Flensburg geprüft werden, ggf. ist auch ein Standort im Eingangsbereich des Hauptgebäudes denkbar.

Verbesserung der ÖPNV-Beschleunigung

Die Stadt Flensburg unterstützt die Zielstellung, den übrigen ÖPNV durch konsequente Beschleunigung zu verbessern. Insbesondere wesentliche Zu- und Abbringerstraßen sind durch ein teilweise sehr hohes Verkehrsaufkommen besonders stauanfällig. Zudem kommt es in Stoßzeiten an einigen Kreuzungen aufgrund nicht optimal geschalteter Lichtsignalanlagen zu Rückstaus (vgl. Abbildung 14).

In Abbildung 14 sind potentielle Standorte zur Prüfung einer ÖPNV-Bevorrechtigung (z.B. durch Beeinflussung von Lichtsignalanlagen auf stör anfälligen Linienabschnitten) dargestellt. Für diese sollen während der Laufzeit des RNVP Verbesserungsmöglichkeiten geprüft werden.

Abbildung 14: Bereiche zur Prüfung einer ÖPNV-Bevorrechtigung



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.

Datengrundlage: Stadt Flensburg 2021, Aktiv Bus 2021.

Neben der ÖPNV-Bevorrechtigung des Stadtverkehrs ist auch die Beschleunigung der Busse des Regionalverkehrs im Bereich des Stadtgebietes von Belang. Einige der dargestellten zu prüfenden Bereiche für eine ÖPNV-Bevorrechtigung bzw. Bereiche, in denen derzeit schon eine Bevorrechtigung erfolgt, werden sowohl durch

den Stadt- als auch den Regionalverkehr bedient, so dass die zu prüfenden Maßnahmen auch auf den Regionalverkehr ausgerichtet sind. Dies betrifft z.B. den Abschnitt Nordstraße – ZOB. Eine Grundvoraussetzung zur Nutzung der ÖPNV-Bevorzugung ist das Vorhandensein der entsprechenden Fahrzeugtechnik. Die Fahrzeuge sollen mit Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der in den einzelnen Gebietskörperschaften eingesetzten Technik ausgestattet sein (vgl. Vorgaben zur Fahrzeugqualität in Kapitel 7.3 des Gemeinsamen Teils). Somit soll sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge des Regionalverkehrs auch die LSA innerhalb der Stadt Flensburg ansteuern können.

Sonstige Maßnahmen zur Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV

Zur Sicherung der Erreichbarkeiten aller Stadtteile sowie zur Verbesserung der Zuwegung zu wesentlichen Verknüpfungspunkten unterstützt die Stadt Flensburg die Einführung bzw. Weiterentwicklung mobilitätsbezogener Sharingsysteme. Dabei soll u.a. der Nutzungszweck geprüft (eher touristische Nutzung auf Basis von z.B. Leihradangeboten oder als stärkende Komponente für P+R-Anlagen bzw. Mobilitätsstationen) werden (vgl. auch Kapitel 5.1).

Durch die geographischen Begebenheiten in der Stadt Flensburg wird empfohlen den Einsatz von elektrisch unterstützten Verkehrsmitteln zu prüfen.

5. Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg

Im Sinne eines gemeinsamen Ansatzes zur Entwicklung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I definieren die Gebietskörperschaften die im Gemeinsamen Teil dargestellten Qualitätsstandards (vgl. Kapitel 7 des Gemeinsamen Teils). Nachfolgend werden ergänzend dazu spezifische Konkretisierungen dieser Qualitätsstandards aus Sicht der Aufgabenträgerin kreisfreie Stadt Flensburg dargestellt.

5.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollten so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der ÖPNV-Nutzenden zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann. Sämtliche Beförderungsleistungen sind anschlussorientiert zu planen.

Aufbauend darauf sollen zukünftig einheitliche Kriterien **zwischen der Aufgabenträgerin und den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der zu erbringenden Anschlussqualität** festgelegt werden. Im Zuge der Erteilung von Linienkonzessionen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der Anforderungen an Anschlussicherung und Anschlussqualität konkrete einheitliche Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

Verknüpfungspunkte

Zur Sicherstellung der Verkehrsträgervernetzung erfolgt die Fortschreibung der bereits im 1. Gemeinsamen RNVP 2017 - 2021 festgelegten Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 2.9). Eine Anschlussicherung ist nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse mindestens für die in Tabelle 11 dargestellten Verknüpfungspunkte vorzusehen.

Tabelle 11: Wichtige Verknüpfungspunkte mit übrigem ÖPNV Stadt Flensburg

Verknüpfung zwischen	Schieneverkehr, übriger ÖPNV	Übriger ÖPNV, übriger ÖPNV
Zugangsstelle in der Stadt Flensburg	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Flensburg Bhf 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Flensburg ZOB ◆ Flensburg Angelburger Straße ◆ Flensburg Deutsches Haus ◆ Flensburg St.-Jürgen-Platz ◆ Flensburg Südermarkt ◆ Flensburg Twedter Plack

<p>Zugangsstelle außerhalb der Stadt Flensburg</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Padborg Bhf¹ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Aabenraa ◆ Husum ZOB ◆ Kappeln ZOB ◆ Kruså Busstation ◆ Niebüll ZOB ◆ Schleswig ZOB
---	---	--

Darstellung: IGES 2021.

Anmerkung: ¹ Bei Umsetzung des Prüfauftrags entsprechend Kapitel 4.2.

Bei der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sollen die Qualitätsvorgaben zu Mindestausstattungsmerkmalen von Haltestellen (vgl. Kapitel 5.2) sowie Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die festgelegten Vorgaben zur Anschlussqualität sowie die in Kapitel 5.5 definierten Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten.

Die Verknüpfungspunkte müssen so ausgelegt sein, dass eine **barrierefreie Nutzung des ÖPNV** sichergestellt wird. Dies soll durch den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV (vgl. Kapitel 5.3) sowie durch geeignete fahrzeugseitige Einstiegshilfen in den Fahrzeugen des SPNV sichergestellt werden.

Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen

Zur Verbesserung der intermodalen Mobilität unterstützt die Stadt Flensburg die Umsetzung von Mobilitätsstationen. Diese sollen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort fördern. Mobilitätsstationen werden grundlegend so konzipiert, dass sie auf die lokalen und sich ggf. weiterentwickelnden Bedürfnisse an den Standorten angepasst werden können. Sie dienen u.a. der Stärkung und Förderung der Nahmobilität (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen



Abbildung: IGES 2021.

An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsmodi (z.B. ÖV, MIV, Radverkehr etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Zentrale Komponenten sind dabei:

- ◆ Bedarfsgerechter Angebotsumfang unterschiedlicher Verkehrsmodi,
- ◆ Kurze, fußläufige und barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsmodi,
- ◆ Umfassendes Informationsangebot an den Mobilitätsstationen sowie vorab über entsprechende Informationsmedien (z.B. Internet),
- ◆ Verkehrsmittelübergreifende einheitliche Vermarktung sowie ggf.
- ◆ Gemeinsame Zugangsmedien und Abrechnungsmöglichkeiten (Mobilitätskarte).

Mobilitätsstationen sollten in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Verkehrsmodi über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen:

- ◆ Hochwertige Haltestellenausstattung,
- ◆ Barrierefreie Zuwegung sowie Übergang zwischen den Verkehrsmodi,
- ◆ Grundangebot an verkehrsmittelübergreifenden und barrierefreien Informationen,
- ◆ Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstation durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen,
- ◆ Gut einsehbare und sichere Fahrradabstellanlagen,
- ◆ Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bike- und E-Scooter- bzw. E-Roller-Sharing-Angebote.

Darüber hinaus werden folgende zusätzliche Ausstattungsmerkmale empfohlen:

- ◆ Überdachte Fahrradabstellanlagen oder Fahrradboxen,
- ◆ DFI für den ÖPNV,
- ◆ Ladeinfrastruktur für Pedelecs,
- ◆ Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
- ◆ Ausweisung von P+R-Stellplätzen,
- ◆ Taxi-Stellplätze an zentralen Verknüpfungspunkten,
- ◆ Kostenfreier Internetzugang über WLAN-Hotspots,
- ◆ Weiterführende Informationsangebote ggf. als mobile Applikation sowie Info-Rufnummer.

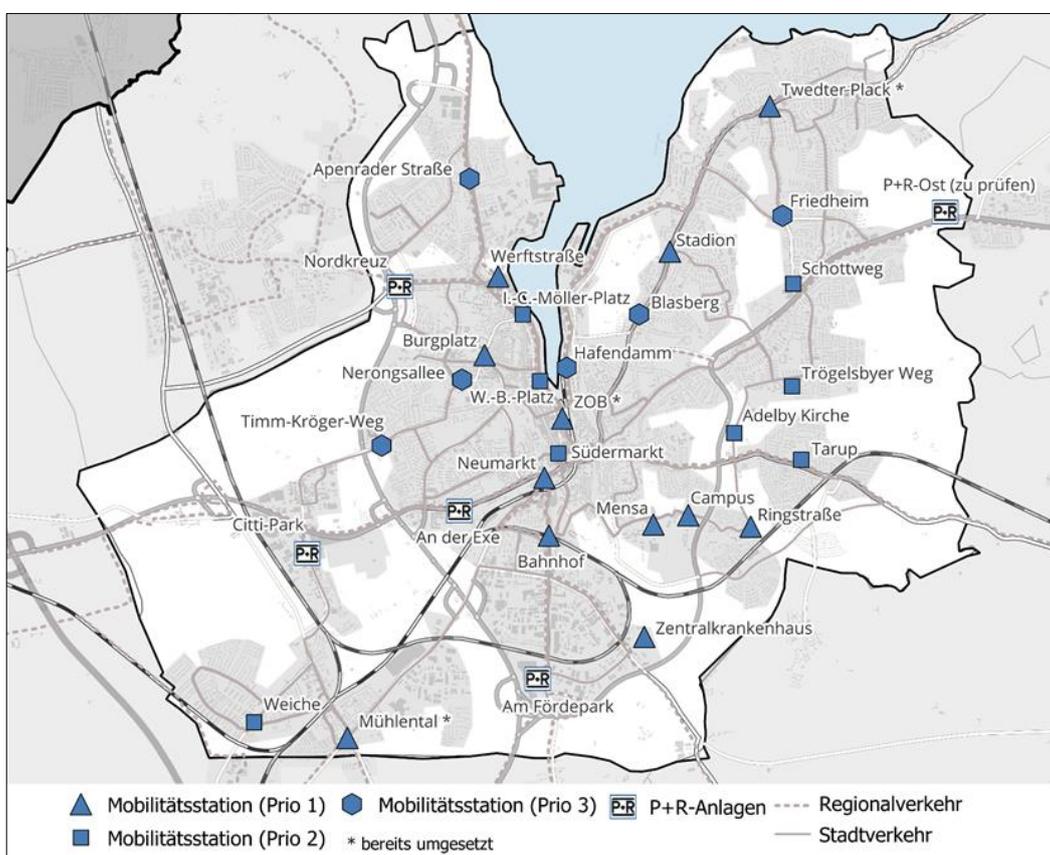
Die Stationen sind je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular und skalierbar zusammengesetzt, um eine flexible, kostengünstige und auf die Nachfrage angepasste Ausstattung zu ermöglichen. Die Einrichtung von Mobilitätsstationen erfolgt dabei in zwei Kategorien. Mobilitätsstationen der Kategorie 2 bilden das Grundmodul an dem mindestens zwei Verkehrsträger miteinander verknüpft werden. Mobilitätsstationen der Kategorie 1 sollen vorrangig an bestehenden, wesentlichen Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrs umgesetzt werden und einen Umstieg auf möglichst alle in der Stadt Flensburg bestehenden Verkehrsangebote zu ermöglichen.

Für die Gestaltung der Mobilitätsstationen wurde ein einheitliches Corporate Design mit Wiedererkennungswert entwickelt, das die regionale Identität der Stadt repräsentiert.

Eine weitergehende Prüfung der konkreten Umsetzungsmöglichkeiten wird unter Einbindung relevanter Akteure (z.B. betroffene Bevölkerung, Stadt bzw. Ortsteile, Verkehrsunternehmen und Sharinganbieter, Aufgabenträger ÖPNV, Integrations- bzw. Behindertenbeauftragte und weitere Interessenvertreter etc.) empfohlen.

Im Stadtgebiet soll eine Einrichtung von Mobilitätsstationen an den in genannten Tabelle 12 bzw. in Abbildung 16 dargestellten Standorten geprüft werden.

Abbildung 16: Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
 Datengrundlage: Stadt Flensburg 2021.

Tabelle 12: Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen

Potentieller Standort	Kategorie	Vorhandene Verkehrsträger	Mögliche Verkehrsträger	Priorisierung
Bahnhof	I	Fernverkehr, ÖPNV, Fahrrad, Taxi	Carsharing, Ausbau Fahrrad überdacht, gesichert	1
ZOB*	I	ÖPNV, Carsharing, Fahrrad überdacht, Taxi	Ausbau Fahrrad gesichert	1
Twedter Plack*	I	ÖPNV, Fahrrad überdacht	Carsharing	1
Burgplatz	I	Carsharing, ÖPNV	Ausbau Fahrrad	1
Mühlental*	II	ÖPNV, Fahrrad überdacht	Carsharing	1
Sünderup: Ringstraße	II	ÖPNV, Fahrrad überdacht		1
An der Exe (P+R)	I	ÖPNV	Fahrrad überdacht, Carsharing	1
Hochschul-Campus 1: Campus	II	ÖPNV, Fahrrad überdacht, Carsharing, E-Lastenrad		1
Hochschul-Campus 2: Mensa	II	ÖPNV, Fahrrad, Carsharing	-	1
Burgplatz	I	Carsharing, ÖPNV	Ausbau Fahrrad	1
Stadion (Mürwiker Str./ Fichtestraße)	II	ÖPNV	Ausbau Fahrrad, Carsharing	1
Neumarkt	II	Carsharing, ÖPNV (regional), Fahrrad	-	1
Werftstraße (Nahversorgungszentrum)	II	ÖPNV	Ausbau Fahrrad, Carsharing	1
Adelby KTS/Kirche*	II	ÖPNV, Fahrrad		2
Tarup (Suchraum), entlang L21	II	ÖPNV	Carsharing, Fahrrad überdacht	2
Alter Husumer Weg/Holzkrugweg	II	ÖPNV	Fahrrad, Carsharing	2
Trögelsbyer Weg/Taruper Weg	II	ÖPNV	Fahrrad	3
Willy-Brandt-Platz	II	ÖPNV, Fahrrad	Ausbau Fahrrad	3
Südermarkt (Friesische Straße)	II	ÖPNV, Taxi, Fahrrad	Ausbau Fahrrad	2
Mommsenstraße		ÖPNV	Fahrrad, Carsharing	2
Schottweg	II	ÖPNV	Fahrrad	3
Am Fördepark (P+R)	II	ÖPNV, Fahrrad (unzureichend)	Fahrrad überdacht	3
Friedheim/Osterallee (Suchraum)	II	ÖPNV	Fahrrad	3
Bohlberg (Bereich Mühlenhof)	II	ÖPNV, Carsharing	-	3
Ballastbrücke	II	ÖPNV	Fahrrad	3
I.-C.-Möller-Platz	II	ÖPNV, Fahrrad (überdacht)	Carsharing	3

Apenrader Straße/ Alsenstraße	II	ÖPNV	Fahrrad	3
Marienhölungsweg/ Neuronsallee	II	ÖPNV	Fahrrad	3
Timm-Kröger-Weg	II	ÖPNV	Fahrrad	3

Quelle: Stadt Flensburg 2021.

Anmerkung: * bereits umgesetzt.

Priorität: 1 = hoch, 2 = mittel, 3 = niedrig.

Kategorie I = Umstieg auf alle Verkehrsträger möglich, mindestens ein hochwertiger Verknüpfungspunkt (z.B. Bahnhof, zentrale Parkieranlage), vielfältiges Informationsangebot sowie entsprechende Außendarstellung.

Kategorie II = Verknüpfung von mindestens zwei Verkehrsträgern sowie entsprechende Außendarstellung.

An allen Mobilitätsstationen sind Flächen für Freefloating-Sharing-Systeme (Bikesharing, E-Scooter, u.a.) zu prüfen und zu markieren.

Schaffung einer weiteren zentralen Verknüpfungsstelle in der Innenstadt

Unter der Berücksichtigung der zunehmenden Nachfrage sowie der bereits hohen Auslastung des ZOB, wird während der Laufzeit des RNVP eine alternative zentrale Verknüpfungshaltestelle im Bereich Angelburger Straße / Südermarkt / Deutsches Haus durch die Stadt Flensburg geprüft.

Eine zusätzliche Entlastung könnte auch durch die Durchbindung von Regionalverkehrslinien über den ZOB hinaus bis zum Bahnhof (z.B. Linie 110 von/nach Dänemark) erreicht werden (vgl. auch Kapitel 4.5), wie bereits für die Linien 21, 22, 800 und 810 aus dem Teilnetz Ost umgesetzt.

Weiterentwicklung des Verknüpfungspunktes Bahnhof Flensburg

Die Stadt Flensburg unterstützt und prüft während der Laufzeit des RNVP folgende Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Verknüpfungsinfrastruktur und Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Flensburg:

- ◆ Optimierung der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes,
- ◆ Barrierefreier und fahrgastfreundlicher Ausbau der Bushaltestelle und des Bahnhofsvorplatzes des heutigen Bahnhofes sowie angemessene Überdachung der stadtauswärts gerichteten Teil-Bushaltestelle
- ◆ Verbesserung der Wegeleitung im gesamten Bereich des Bahnhofes und des Bahnhofsumfeldes durch
 - Verbesserung der Möglichkeiten zum intuitiven Auffinden der jeweils richtigen Haltestelle) und
 - Verbesserung der Wegeverbindung (ggf. Prüfung der Einrichtung eines Aufzuges) zu den Haltestellen an der Schleswiger Straße (Bahnhof/Serpentine sowie Bahnhof/Tegelbarg),
 - Errichtung von Busziel-Anzeigern für die Echtzeit-Information,
- ◆ Verbesserung der Fahrgast-Information über die über den heutigen Bahnhof Flensburg verkehrenden Buslinien 1, 5 und 8 des Stadtverkehrs Flensburg an der Haltestelle ZOB,

- ◆ Ggf. Ausbau der Bahnhofstraße und des Mühlendamms für eine Befahrbarkeit durch den Stadtverkehr Flensburg in beiden Richtungen,
- ◆ Durchbindung weiterer Regionalverkehrslinien zum ZOB sowie
- ◆ Fahrradparkhaus im Bahnhof Flensburg.

Verbesserung der Verknüpfung von ÖPNV und MIV

Während der Laufzeit des RNVP soll insbesondere der Ausbau bzw. die Schaffung neuer P+R-Anlagen an stark belasteten Zufahrtsstraßen geprüft werden. Dazu zählen insbesondere Standorte im Norden und Osten des Stadtgebietes.

Wesentliche Voraussetzung für die Schaffung weiterer Standorte ist die Verfügbarkeit von Flächen.

5.2 Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen (Infrastrukturqualität)

Neben einem einheitlichen Erscheinungsbild zur Markenbildung sind Anforderungen an Haltestellen im Hinblick auf den Komfort, die Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit sowie an die spezifischen Anforderungen an den übrigen ÖPNV zu definieren. Die Qualitätsvorgaben zu Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen können Kapitel 7.2 des Gemeinsamen Teils entnommen werden.

Die Stadt Flensburg ist selbst Baulastträger für Haltestellen und setzt mit einem eigenen Investitionsprogramm das stadt eigene Haltestellenkonzept schrittweise um.

Besonderheiten Stadtverkehr Flensburg

Die in Kapitel 7.2 des Gemeinsamen Teils dargestellte Unterteilung der Haltestellen ist insbesondere auf die Nachfragestruktur der Flächenkreise im Planungsraum I ausgelegt, weshalb unter Berücksichtigung der Anforderungen des Stadtverkehrs folgende abweichende Grenzwerte zur Kategorisierung von Zugangsstellen erfolgt:

- ◆ **Einfachhaltestelle:** weniger als 100 Ein- und Aussteigende pro Tag,
- ◆ **Normalhaltestelle:** zwischen 100 und 400 Ein- und Aussteigende pro Tag,
- ◆ **Schwerpunkthaltestelle:** über 400 Ein- und Aussteigende pro Tag.

Auch einfach ausgestattete Haltestellen sollen mit einem Mindestmaß an Komfort und Informationsmaterial ausgestattet sein. Für den Stadtverkehr Flensburg gelten daher neben den in Kapitel 7.2 des Gemeinsamen Teils aufgeführten Vorgaben zur Haltestellenausstattung folgende zusätzliche Festlegungen:

- ◆ alle Haltestellen sind möglichst mit markenbildenden Elementen (Corporate Design) des Stadtverkehrs auszustatten,

- ♦ an alle Haltestellen sind Sitzgelegenheiten²⁰ sowie Abfallbehälter vorzusehen,
- ♦ an allen Haltestellen²¹ soll eine Fahrgastinformation mit Fahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformationen und Umgebungsplan erfolgen.

Ausgestaltung wichtiger Verknüpfungspunkte

An den zentralen Verknüpfungspunkten (vgl. Kapitel 5.1) soll der Ausbau multimodaler Verkehrsangebote gefördert werden. Entsprechend wird mindestens die Vorhaltung der folgenden Verknüpfungsinfrastrukturen empfohlen:

- ♦ P+R-Anlagen,
- ♦ B+R-Anlagen in Form überdachter Fahrradstellplätze,
- ♦ DFI-Anlagen zur Fahrgastinformation sowie
- ♦ Städtebauliche Integration.

Besonders bedeutende Umsteigepunkte und Verknüpfungspunkte zum Individualverkehr sowie ggf. alternativen Mobilitätsformen sollen zu **Mobilitätsstationen** unter Förderung intermodaler Mobilität ausgebaut werden (vgl. hierzu Ausführungen in Kapitel 5.1).

Haltestellenkataster

Im Rahmen eines Kooperationsprojektes u.a. zwischen der Stadt Flensburg und der NAH.SH wurde ein Haltestellenkataster (Datenstand 2021) erarbeitet, welches den Zustand der Haltestelleninfrastruktur erfasst. Zukünftig wird das Kataster maßgeblich zur Priorisierung zur Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen beitragen.

5.3 Qualität der Fahrzeuge

Die Stadt Flensburg wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im übrigen ÖPNV hin. Es werden die in Kapitel 7.3 des Gemeinsamen Teils definierten **grundsätzlichen Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**²² gestellt.

Die Stadt Flensburg kann bei Förderung von Neu- oder Ersatzbeschaffungen weitere Anforderungen an die Beschaffenheit der Fahrzeuge festlegen. Insbesondere können hierbei Umweltaspekte sowie Kriterien zur Verbesserung der Barrierefreiheit des ÖPNV bestimmt werden.

²⁰ An Einfachhaltestellen kann die Bereitstellung einer Sitzgelegenheit ggf. auch über die vorhandene Stadtmöblierung erfolgen.

²¹ Bei einer Einfachhaltestelle ist das Info-Quartett anzustreben. Es muss aber mindestens ein Fahrplanaushang realisiert werden. Schwerpunkthaltestellen sind zusätzlich mit einem Stadtplan und ergänzenden touristischen Informationen auszustatten.

²² Die Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt.

Klimafreundliche Fahrzeugflotte

Mit dem im „Masterplan 100 % Klimaschutz“ angestrebten Ziel der CO₂-Neutralität bis zum Jahr 2050 hat sich die Stadt Flensburg ein ambitioniertes umweltpolitisches Ziel gesetzt.

Das Ziel verlangt nach einer konsequenten Fokussierung auf Klimafreundlichkeit sowie einer Änderung des Verkehrsverhaltens. Neben einem verbesserten Angebot im Umweltverbund zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, stellt die stetige Modernisierung der Fahrzeugflotte einen wichtigen Schritt dar. Bei Ersatz- oder Neubeschaffung von Fahrzeugen strebt die Stadt Flensburg den bevorzugten Einsatz klimaschonender Antriebstechnologien an.

Langfristiges Ziel ist der Linienbetrieb mit reinen Elektrofahrzeugen. Durch die Vermeidung von CO₂-Emissionen sind diese für den rein innerstädtischen Einsatz gut geeignet. Zusätzlich bietet die geringere Lärmentwicklung dieser Fahrzeuge ideale Einsatzmöglichkeiten z.B. in Wohngebieten in den Abend- und Nachtstunden.

Als ersten konkreten Schritt auf dem Weg zum Ziel des Linienbetriebs mit reinen Elektrofahrzeugen strebt die Stadt Flensburg eine Dekarbonisierung der eingesetzten Fahrzeugflotte in einem Umfang an, durch den hinsichtlich der emissionsfreien Fahrzeuge die Mindestvorgaben aus dem SaubFahrzeugBeschG mindestens erfüllt werden. Zunächst sollen bis 2025 mindestens 20 vollelektrische Batteriegelelenbusse eingesetzt werden. Darüber hinaus sollen vorbehaltlich der Sicherstellung der Finanzierung ab 2026 nach Möglichkeit nur noch batterieelektrische Busse beschafft werden.

Parallel erfolgt die Beschaffung der erforderlichen Ladeinfrastruktur und es werden die weiteren, einen geeigneten Betriebshof betreffenden, infrastrukturellen Voraussetzungen für das verbesserte ÖPNV-Angebot und die elektrifizierte Fahrzeugflotte geschaffen.

5.4 Qualität der Fahrgastinformation

Die optische und inhaltliche Gestaltung von Informationsmaterialien für den ÖPNV-Nutzenden sind zentrale Aspekte, um Zugangshürden abzubauen. Durch eine einheitliche Gestaltung können die Angebote als „Marke ÖPNV“ wahrgenommen werden. Betrieblich aufwändige Konzepte können dem ÖPNV-Nutzenden durch gute Informationsmaterialien klar verständlich und einfach wahrnehmbar vermittelt werden. Dabei bietet eine stärkere Integration beispielsweise in die Dachmarke NAH.SH die Möglichkeit, von den Marketingmaßnahmen anderer Partner der Dachmarke, insbesondere des Landes, mittelbar zu profitieren.

Die Stärkung der Dachmarke NAH.SH soll jedoch Elemente der bisher etablierten ÖPNV-Darstellung in der Stadt Flensburg aufnehmen, um die Identität der Stadt Flensburg als wichtiges Orientierungs- und Marketinginstrument konsequent beizubehalten und behutsam weiterzuentwickeln.

Die in Kapitel 7.4 des Gemeinsamen Teils des RNVP definierten Anforderungen an ÖPNV-Fahrgastinformationen sind anzuwenden.

Intensivierung der Kommunikation bestehender Angebote des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Dänemark

Während der Laufzeit des RNVP sollen die Möglichkeiten der Verbesserung der Kommunikation und des Marketings von grenzüberschreitenden Angeboten des übrigen ÖPNV sowohl auf deutscher als auch auf dänischer Seite gemeinsam geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden. Insbesondere sollte dabei auch die Informationsverfügbarkeit für Touristen verbessert werden (z.B. durch Ausflugs-/Fahrplanflyer, Plakate etc.).

5.5 Umsetzungskonzept zur Erreichung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV

Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV

Unter Berücksichtigung der entsprechenden Rechtsgrundlagen in Kapitel 7.5 des Gemeinsamen Teils werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV getroffen. Diese maßgeblichen Anforderungen beinhalten u.a.

- ◆ Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunftssystemen,
- ◆ Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV,
- ◆ Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen,
- ◆ Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der Infrastruktur sowie
- ◆ Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen.

Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der BAG ÖPNV Ausnahmen anhand folgender Kriterien festgelegt werden²³:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichende Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichen Grunderwerbs nicht erweitert werden können),
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität,
- ◆ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle, die vergleichbare Verkehrsverbindungen bietet,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B. weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),

²³ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

- ◆ Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist sowie
- ◆ Sogenannte virtuelle Haltestellen bzw. Ein- und Ausstiegspunkte im Haustürbetrieb, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im Flächenbetrieb bedient werden.

Ausnahmen sind zu begründen.

Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung erforderlich - Stufenweise Umsetzung zum Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und insbesondere auch bei Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.²⁴

Die Prioritätensetzung bestimmt sich nach den Anforderungen und Bedürfnissen der ÖPNV-Nutzenden und nachfolgend unter Berücksichtigung der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten der jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV in der Stadt Flensburg.

Eine **enge Abstimmung** mit den jeweiligen Baulastträgern, konzessionierten Verkehrsunternehmen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretungen der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste ist dabei **ausdrücklich erforderlich**.

Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit werden folgende wesentliche Maßnahmen als Teil des Maßnahmenplan vorgeschlagen:

- ◆ Pflege des Haltestellenkatasters (kurzfristige Realisierbarkeit bis 2023),
- ◆ Weiterhin Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Neu- und Ersatzinvestitionen (Beschaffung durch kommunales Verkehrsunternehmen),
- ◆ Barrierefreie Gestaltung von Zugangsstellen der Kategorie Schwerpunkt- und Normalhaltestelle (kurz- bis mittelfristige Realisierbarkeit) sowie
- ◆ Barrierefreie Gestaltung wichtiger Zugangsstellen der Kategorie Einfachhaltestelle (mittel- bis langfristige Umsetzung nach 2023).

Für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus werden folgende Kriterien definiert:

- ◆ Anzahl Ein-, Aus- und Umsteigende
- ◆ Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Netz

²⁴ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für mobilitäts-eingeschränkte Menschen (z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten etc.)
- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzenfrequenz (z.B. Schulen/Hochschulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.)
- ◆ Dringlichkeit des Haltestellenausbaus (unsichere Querungsstellen, fehlende Befestigung von Aufstellflächen, fehlende Beleuchtung etc.).²⁵

5.6 Beschäftigte im Fahrdienst

Die Beschäftigten der Verkehrsunternehmen beeinflussen mit ihrem Verhalten die Wahrnehmung des Unternehmens und damit des ÖPNV in der Bevölkerung. In Folge dessen sind die in Kapitel 7.6 des Gemeinsamen Teils definierten Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Servicequalität von hoher Bedeutung.

5.7 Qualität des Betriebsablaufes

In Kapitel 7.8 des Gemeinsamen Teils sind zu folgenden Themenbereichen Anforderungen an die Qualität des Betriebsablaufs formuliert:

- ◆ Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit
- ◆ Digitale Daten und Schnittstellen - Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS), u.a. zur Übermittlung von Echtzeitdaten für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation sowie von Statistikinformationen über erbrachte Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Bedienformen, Anschlusssicherungen und Störungsmeldungen
- ◆ Leitstellen
- ◆ Betriebshöfe
- ◆ Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement

5.8 Dienstleistungsqualität

In Kapitel 7.9 des Gemeinsamen Teils sind Anforderungen an die Dienstleistungsqualität zu den Themenbereichen Beschwerdemanagement, Fahrgastgarantien und Fundsachenmanagement formuliert.

²⁵ Vgl. auch BAG ÖPNV 2014.

5.9 Tarif- und Vertriebsqualität

Weiterentwicklung SH-Tarif

Die Stadt Flensburg unterstützt die Einführung des SH-Tarifs 2.0 zum 01.04.2022, welcher u.a. eine flexiblere Preisfindung durch die Trennung der bisher voneinander abhängigen Sortimente und eine feingliedrigere Preistafel ermöglichen soll. Des Weiteren wird die Berücksichtigung von Fragestellungen wie Multimodalität und e-Tarife ausdrücklich unterstützt.

Bis zur vollständigen Integration der Stadt Flensburg in den SH-Tarif zum 01.08.2022 wurde im Stadtverkehr noch das Stadtverkehrssortiment vorgehalten. Nach der vollständigen Integration wird das Regelsortiment des SH-Tarifs angeboten und durch regionale Angebote ergänzt, soweit diese in der Systematik des SH-Tarifs abbildbar sind. Grenzüberschreitende Tarifangebote bleiben erhalten.

Zur Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe hat die Stadt Flensburg im Januar 2022 ein Sozialticket eingeführt. Berechtigt zum Erwerb des Sozialtickets sind Personen, die einen Sozialpass erhalten können. Das Ticket ist personalisiert und nicht übertragbar. Der Verkauf wird durch eine Umfrage begleitet. Darüber hinaus strebt die Stadt die Einführung weiterer, zielgruppenorientierter Ticketangebote an (z.B. Neubürgerticket, Schnupperticket etc.)

Chancen von ÖPNV-Tarifen für touristische Zielgruppen nutzen

Es sollte geprüft werden, ob die touristische Vermarktung des ÖPNV-Angebots ausgebaut und durch entsprechende ÖPNV-Tarifangebote, z.B. Kombitickets aus ÖPNV-Nutzung und touristischen bzw. Freizeitdienstleistungen, stärker etabliert werden kann.

Tarifkooperationen mit dem Königreich Dänemark

Zur Verbesserung der Nutzbarkeit von ÖPNV-Angeboten im grenzüberschreitenden Verkehr mit dem Königreich Dänemark sollen während der Laufzeit des RNVP die Möglichkeiten einer Umsetzung gemeinsamer Marketingaktivitäten untersucht werden. Darüber hinaus soll die Einrichtung eines „rejsekort“-Terminals an der Haltestelle Flensburg ZOB und/oder der Haltestelle Flensburg Bahnhof geprüft werden.

Vertriebsstrukturen

Der Vertrieb wird derzeit durch die Beschäftigten im Fahrdienst in den Fahrzeugen des ÖPNV, in der Mobilitätszentrale (Holmpassage) sowie an autorisierten Verkaufsstellen (z.B. Edeka Engelsby, Rewe Fichtestraße, Bäckerei Meesenburg in Weihe etc.) organisiert.

Aus Sicht der Stadt sollen folgende Anforderungen an die Entwicklung des Vertriebs der Fahrausweise durch die Verkehrsunternehmen erfüllt werden:

- ◆ Senkung bzw. weitestgehend Abschaffung des Vertriebsanteils bei den Beschäftigten im Fahrdienst zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle,
- ◆ Vorhaltung ausgewählter stationärer Vorverkaufsmöglichkeiten (z.B. durch Agenturen etc.) sowie
- ◆ Anbieten elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebswege (z.B. über Fairtiq (bereits umgesetzt), NAH.SH-App oder App DB Navigator (Umsetzung jeweils ab 01.08.2022)).

Die durch das Land Schleswig-Holstein vorgesehene weitere Digitalisierung des Vertriebs (u.a. Einführung Check-in/Be-out-Systeme) zur Attraktivitätssteigerung gegenüber den Kunden sowie zur Verbesserung von Abrechnungs- und Planungsgrundlagen (inkl. Einnahmenaufteilungsverfahren) wird durch die Stadt ausdrücklich begrüßt.²⁶ Doppelstrukturen im Vertrieb sollen vermieden werden. Die Aufgabenträgerin wird darauf hinarbeiten, dass Einzellösungen einzelner Verkehrsunternehmen auslaufen, wenn funktional und qualitativ gleichwertige, von Seiten des Verbundes bereitgestellte Vertriebsstrukturen existieren.

5.10 Marketingaktivitäten

Die Marketingaktivitäten in der Stadt Flensburg sollen in das landesweite ÖPNV-Marketing der NAH.SH integriert werden. Darüber hinaus soll gezieltes produkt- und zielgruppenorientiertes ÖPNV-Marketing (z.B. Ältere, Jugendliche, touristische Zielgruppen etc.) sowie Online-Marketing erfolgen (vgl. auch Kapitel 7.10 des Gemeinsamen Teils). Weiterhin sind auch der Ausbau der Kooperationen mit anderen Mobilitätsanbietern anzustreben.

5.11 Beitrag des übrigen ÖPNV zur Erreichung klimapolitischer Ziele

Der öffentliche Verkehr und damit auch der übrige ÖPNV im Sinne des vorliegenden RNVP muss aus Sicht der Stadt Flensburg durch die Schaffung von Alternativen, z.B. zum MIV, dazu beitragen, klimapolitische Ziele zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes zu unterstützen. Hierzu werden in Kapitel 7.11 des Gemeinsamen Teil Nachhaltigkeits- und Umweltstandards definiert. Diese gelten zusätzlich bzw. ergänzend zu den in Kapitel 5.3 definierten Anforderungen an eine klimafreundliche Fahrzeugflotte. Um die Zielwerte entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive zu erreichen, unterstützt die Stadt Flensburg das Ziel, den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe weiter zu forcieren mit dem langfristigen Ziel eines Linienbetriebs mit reinen Elektrofahrzeugen (vgl. auch Kapitel 5.3).

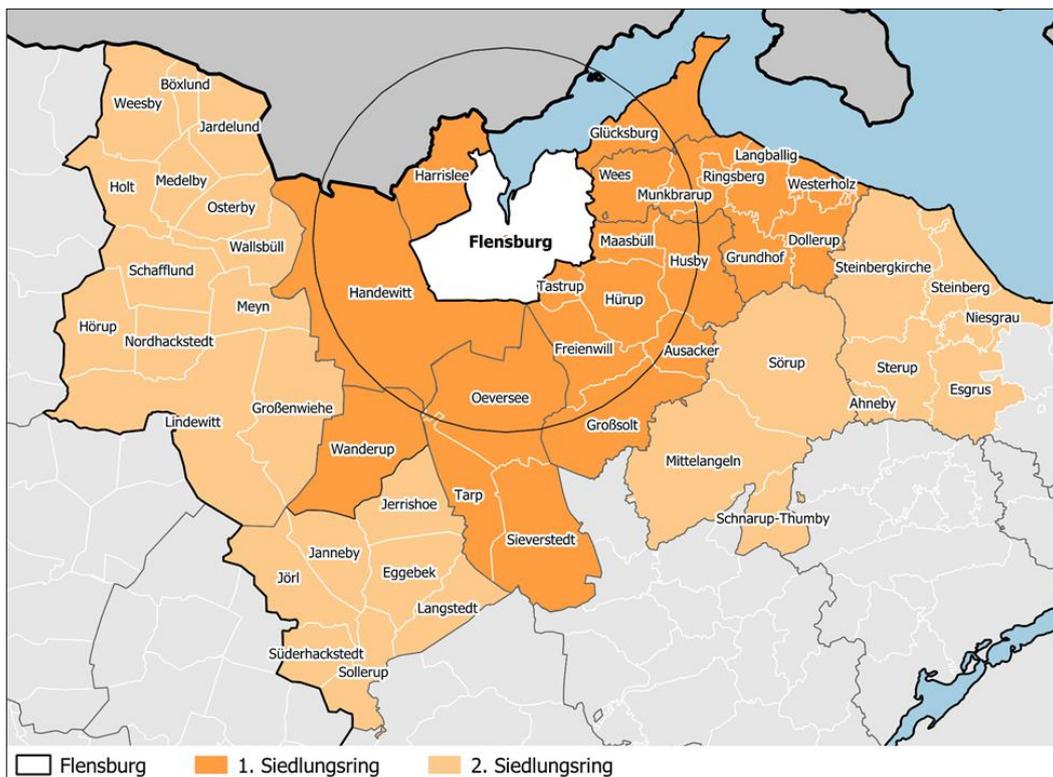
²⁶ Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

6. Schnittmengenteil Stadt Flensburg – Kreis Schleswig-Flensburg

Verwaltungsstruktur des Stadt-Umland-Bereichs

Im Landesentwicklungsplan (LEP) wird der Stadt-Umland-Bereich um das Oberzentrum Flensburg als eigene Raumkategorie ausgewiesen und beinhaltet den ländlichen geprägten Raum rund um Flensburg. Der Stadt-Umland-Bereich gliedert sich in einen ersten und zweiten Siedlungsring (vgl. Abbildung 17).²⁷ Der Stadt-Umland-Bereich soll regionale Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte insbesondere auch im ländlichen Raum stärken. Eine gute verkehrliche Anbindung ist dafür Voraussetzung und schließt aus Sicht der Landesentwicklungsplanung auch die Gewährleistung der Erschließung durch den ÖPNV ausdrücklich mit ein.

Abbildung 17: Kommunen im Stadt-Umland-Bereich Flensburg



Karte: IGES 2022. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020. Datengrundlage: IM SH 2021.

Anmerkung: Dargestellt wird darüber hinaus der 10 km-Radius für Angebotsmaßnahmen im Stadt-Umland-Bereich zwischen der Stadt Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg.

²⁷ Vgl. IM SH 2021.

Verbindungskorridore des Stadt-Umland-Bereichs der Stadt Flensburg

Die Verbindungskorridore im Stadt-Umland-Bereich der Stadt Flensburg sowie das Abgrenzungskriterium des 10 km-Radius aus dem 1. Gemeinsamen RNVP werden fortgeschrieben. In Tabelle 13 sind die einzelnen Verbindungskorridore mit der derzeitigen Anbindung über Verbindungsrelationen der höheren Netzebenen 1, 1 SU und 2 inkl. Prüfaufträgen zur Zuordnung zu diesen Netzebenen (vgl. auch Kapitel 6.2 des Gemeinsamen Teils) zusammenfassend dargestellt.

Der Orientierungsrahmen der Mindestbedienvorgaben der Netzebene 1 SU (vgl. auch Kapitel 4.2.3) kann dabei sowohl durch Linienüberlagerung als auch unter Berücksichtigung des SPNV-Angebotes erzielt werden.

Tabelle 13: Verbindungskorridore und derzeitige Anbindung über höherwertige Verbindungsrelation im Stadt-Umland-Raum Flensburg

Derzeitige Anbindung über folgende, höherwertige Verbindungsrelation	Linie	Netzebene
Im Verbindungskorridor 1: Harrislee		
Flensburg – Harrislee – Ellund (– Handewitt)	37	1 bzw. 1 SU
Flensburg – Harrislee	39	1 bzw. 1 SU
Flensburg – Harrislee – Sønderborg	110 ¹	1
Im Verbindungskorridor 2: Handewitt		
Flensburg – Handewitt	33	1 bzw. 1 SU
Flensburg – Harrislee – Ellund (– Handewitt)	37	1 bzw. 1 SU
Flensburg – Jarplund – Hüllerup – Großenwiehe – Bredstedt	125	2
Flensburg – Jarplund – Oeversee – Stenderupau (Sieverstedt) – Schleswig	640	2, Prüfauftrag 1
Flensburg – Handewitt – Unaften – Wallsbüll – Schafflund – Niebüll	R1 ²	1
Im Verbindungskorridor 3: Oeversee		
Flensburg – Jarplund – Oeversee – Stenderupau (Sieverstedt) – Schleswig	640	2, Prüfauftrag 1
Flensburg – Oeversee – Tarp – Eggebek	860	1
Im Verbindungskorridor 4: Freienwill, Hürup, Husby, Maasbüll, Tastrup		
Flensburg – Maasbüll – Hürup – Husby – Grundhof – Langballig	820	3, Prüfauftrag 2
Flensburg – Maasbüll – Husby – Quern – Sörup	830	2
Flensburg – Maasbüll – Hürup – Freienwill – Großsolt – Sörup	840	2
Flensburg – Tastrup – Freienwill – Großsolt – Sörup	850	3, Prüfauftrag 2
Flensburg – Tastrup – Freienwill – Großsolt – Böklund – Schleswig	855	2

Derzeitige Anbindung über folgende, höherwertige Verbindungsrelation	Linie	Netzebene
Im Verbindungskorridor 5: Munkbrarup, Wees³		
Flensburg – Wees – Munkbrarup – Glücksburg	22	3, Prüfauftrag 2
Flensburg – Wees – Munkbrarup – Ringsberg – Dollerup – Kappeln	800	1
Flensburg – Wees – Munkbrarup – Ringsberg – Westerholz – Langballig – Langballigau	810	3, Prüfauftrag 2
Im Verbindungskorridor 6: Glücksburg (Ostsee)		
Flensburg – Glücksburg	21	1 bzw. 1 SU
Flensburg – Wees – Munkbrarup – Glücksburg	22	3, Prüfauftrag 2

Anmerkung: ¹ Linie nicht in Aufgabenträgerschaft der Gebietskörperschaften des Planungsraums I.
² Linie gehört einem Linienbündel des Kreises Nordfriesland an, welcher auch Vertragspartner der konzessionierten Verkehrsunternehmen ist. Für Linienabschnitte im Kreisgebiet des Kreises Schleswig-Flensburg liegt die Aufgabenträgerschaft beim Kreis Schleswig-Flensburg.
³ Die Verbindungsrelation Flensburg – Wees wird durch die Überlagerung der hier aufgeführten Linien bzw. Verbindungsrelationen ergänzend auch der Netzebene 1 SU zugeordnet.

Grundsätzlich soll während der Laufzeit des RNVP geprüft werden, ob eine verbesserte ÖPNV-Anbindung der nicht in Tabelle 13 aufgeführten Kommunen des 1. Siedlungsringes durch den Kreis Schleswig-Flensburg umgesetzt werden kann.

Es wird empfohlen, sofern möglich, dass die Regionalbuslinien im Rahmen der betrieblich-organisatorischen Möglichkeiten den Stadtverkehr bedarfsgerecht ergänzen. Mögliche Optionen sind beispielsweise

- ◆ die Ergänzung des Stadtverkehrs auf dem Linienverlauf der bestehenden Stadtbuslinien,
- ◆ Angebotsergänzungen zur besseren Anbindung der äußeren Stadtteile an das Stadtzentrum durch Direktverbindungen sowie
- ◆ die Erschließung bislang durch die Stadtbuslinien nicht oder nicht ausreichend erschlossener Bereiche im Stadtgebiet.

Anpassung der Fahrtenhäufigkeiten an die Vorgaben zur Mindestbedienung

Die engen verkehrlichen Verflechtungen im Berufspendel-, Schul-, Versorgungs- und Freizeitverkehr im Stadt-Umland-Gebiet zwischen der Stadt Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg machen eine über die definierten Mindestbedienstandards für Regionalbuslinien der Netzebene 1 hinausgehende Bedienungsqualität erforderlich (vgl. Kapitel 4.2.3). Soweit nicht bereits erfüllt, sollen die Angebotshäufigkeiten des übrigen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des RNVP im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kreises Schleswig-Flensburg so weiterentwickelt werden, dass mindestens die in Kapitel 4.2.3 genannten Orientierungswerte für die Mindestbedienhäufigkeiten für die Netzebene 1 SU erreicht werden.

Der Kreis Schleswig-Flensburg wird die entsprechend den neuen Mindestbedienvorgaben entwickelten Verkehrsleistungen regelmäßig evaluieren. Dabei soll u.a. erfasst werden, ob und in welchem Umfang das Angebot durch die Nutzenden angenommen wird. Geeignete Kennzahlen dazu sind u.a. die Fahrgastzahlen, ggf. in Verbindung mit Erhebung der Entwicklungen der Fahrgelderlöse. Sofern erforderlich, werden Anpassungsbedarfe im Bereich der Zuordnung einzelner Verbindungsrelationen zu den Mindestbedienvorgaben definiert.

Prüfung einer Ausweitung des Mindestbedienzeitraums auf der Netzebene 1 SU

Während der Laufzeit des RNVP soll die Ausweitung des abendlichen Mindestbedienzeitraums der Netzebene 1 SU geprüft werden. Folgende Ausweitung soll geprüft und bei Machbarkeit durch den Kreis Schleswig-Flensburg entsprechend umgesetzt werden:

- ◆ Freitag: von ca. 22:00 Uhr auf 23:00 Uhr
- ◆ Samstag: von ca. 22:00 Uhr auf 23:00 Uhr

Weiterentwicklung des Angebotsumfangs im übrigen ÖPNV

Im Rahmen des Gemeinsamen RNVP wird für die Stadt Flensburg und den Kreis Schleswig-Flensburg das ÖPNV-Netz nach einem einheitlichen Grundansatz fortgeschrieben (vgl. auch Kapitel 4.2).

Als relevante, übergreifende Verbindungsrelationen sollen dabei folgende Relationen der **Netzebene 1** (Mo-Fr 60-Min-Takt, Sa, So/F 120-Min-Takt) geprüft und nach Möglichkeit weiterentwickelt werden:

- ◆ (Flensburg –) Padborg, Grenze – Padborg, Bahnhof
- ◆ Flensburg – Jarplund – Idstedt – Schleswig

Dasselbe gilt für die nachfolgenden Relationen der **Netzebene 2** (Mo-Fr 120-Min-Takt, Sa, So/F mind. 3 Fahrtenpaare nach Möglichkeit im taktähnlichen Verkehr):

- ◆ Glücksburg – Wees – Flensburg
- ◆ Handewitt – Weding – Jarplund
- ◆ Flensburg – Wees – Langballigau – Streichmühle
- ◆ Flensburg – Hürup – Husby – Langballig
- ◆ Flensburg – Freienwill – Satrup – Sörup

Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Stadt-Umland-Gebiet Flensburg

Innerhalb des Geltungszeitraums des RNVP soll die Anbindung von ÖPNV-relevanten Zielen im Stadt-Umland-Gebiet der Stadt Flensburg durch den übrigen ÖPNV auf Verbesserungsmöglichkeiten geprüft werden. Dies umfasst u.a.

- ◆ Prüfung einer Verdichtung des Angebots zwischen Kupfermühle, Wassersleben und dem Harrisleer Zentrum mit Anschluss an den Stadtverkehr sowie den Regionalverkehr in Harrislee,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des zukünftigen Wohngebietes Harrislee Nord,

- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des zukünftigen Wohngebietes Wieshadener Markt in Handewitt,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung zwischen Flensburg und Tastrup (ggf. On Demand) sowie
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten eines Anschlusses des Bedienebietes des Angebotes „Unser DorfSHUTTLE“ (Ämter Hürup, Langballig und Stadt Glücksburg) an den Flensburger Stadtverkehr.

Weiterentwicklung grenzüberschreitender Verkehrsangebote nach Dänemark

Zur Weiterentwicklung eines nutzungsfreundlichen, grenzüberschreitenden Verkehrsangebotes nach Dänemark unterstützen die Stadt Flensburg und der Kreis Schleswig-Flensburg die folgenden Maßnahmen:

- ◆ Prüfung der Verlängerung von Linie 39 über Padborg, Grenze hinaus bis Padborg st (Bahnhof) mit Anschluss an den IC von bzw. nach Kopenhagen²⁸,
- ◆ Prüfung der Einrichtung eines Zugangs zum dänischen Vertriebssystem in Zusammenarbeit mit Sydtrafik,
- ◆ Prüfung der Weiterführung von Linie 110 vom ZOB zum Bahnhof in Flensburg sowie Ermöglichung zur innerörtlichen Bedienung im Stadtgebiet Flensburg,
- ◆ Prüfung der Einrichtung eines rejskort-Terminals am Bahnhof Flensburg sowie ggf. an weiteren Haltestellen mit Bedienung durch Sydtrafik (z.B. ZOB).

Zuständigkeiten und Teilnetzzuordnung der Linien im übergreifenden übrigen ÖPNV

Es sollten zwischen den Aufgabenträgern verbindliche Kriterien aufgestellt werden, nach denen die Zuständigkeit und Teilnetzzugehörigkeit der Linien im übergreifenden Verkehr bestimmt werden. Als geeignete Parameter können z.B. die überwiegende Anzahl der Beförderungsfälle oder die Kilometerleistung je Gebietskörperschaft herangezogen werden.

Prüfung finanzieller, konzessions- und vergaberechtlicher Auswirkungen der Maßnahmenempfehlungen

Die dargestellten Maßnahmenempfehlungen erfordern neben einer betrieblichen Prüfung inkl. einer Fahr- und Umlaufanpassung eine finanzielle, konzessions- bzw. vergaberechtliche Machbarkeitsprüfung.

Etwaige finanzielle Auswirkungen der Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Flensburg und den Kreis Schleswig-Flensburg sind aufbauend auf den jeweiligen Stand der entwickelten betrieblichen Optionen zu ermitteln. Darauf aufbauend ist zur Absicherung der Machbarkeit ein Finanzierungskonzept zu erstellen.

²⁸ Bei der Prüfung einer möglichen Verlängerung der Linie 39 nach Dänemark muss untersucht werden, ob dies vergaberechtlich möglich ist und welche Konsequenzen sich für die allgemeine Vorschrift im Kreis Schleswig-Flensburg und den Ausschreibungswettbewerb in Dänemark daraus ergeben.

Für die Finanzierung von körperschaftsübergreifenden Verkehren verlangt § 6 Abs. 1 ÖPNVG, dass sich die Aufgabenträger bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen der jeweiligen Aufgabenträger hinaus erstrecken, abzustimmen haben. Daher sollen die ermittelten finanziellen Auswirkungen transparent und gemeinschaftlich von allen Beteiligten mitgetragen werden.

Bei einem Umsetzungshorizont innerhalb der Laufzeit des vorliegenden RNVP sind die bestehenden Liniengenehmigungen sowie ggf. die vertraglichen Grundlagen zur Finanzierung der Verkehrsleistungen entsprechend anzupassen.

7. ÖPNV-Management

7.1 Organisation des übrigen ÖPNV

Die Organisation des übrigen ÖPNV wird derzeit in der Stadt Flensburg in Entsprechung des sogenannten Zwei-Ebenen-Modells aus Aufgabenträger und Ersteller durchgeführt. Regieebenen, die das Zwei-Ebenen-Modell zum Drei-Ebenen-Modell ergänzen, gibt es derzeit nicht.

Aufgabenträgerin im Sinne des vorliegenden RNVP ist die Stadt Flensburg. Die Erstellung erfolgt durch das kommunale Verkehrsunternehmen Aktiv Bus Flensburg GmbH, welches sich zum Teil Unterauftragnehmern bedient.

Die derzeitige Organisationsstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die Aufgabenträgerfunktion derzeit eher koordinierenden Charakter im Sinne der verkehrspolitischen und strategischen Zielsetzungen hat, während die Planungsaufgaben sehr stark durch die Ersteller- bzw. Unternehmensebene ausgefüllt wird.

7.2 Vergabe von ÖPNV-Leistungen

Änderungen gegenüber dem im 1. Gemeinsamen RNVP definierten Teilnetz sind nicht vorgesehen. Die Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des Angebots im übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der kreisfreien Stadt Flensburg bleiben unverändert.

Die Stadt Flensburg hat das Verkehrsunternehmen Aktiv Bus als internen Betreiber auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung der durch die Stadt Flensburg als Aufgabenträgerin gewünschten Verkehrsleistung direkt betraut.

Die Stadt Flensburg beabsichtigt für den Zeitraum ab 01.06.2025 eine erneute Vergabe der Leistungen in Form eines öDA gemäß Artikel 5 Abs. 2, Art. 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer Direktvergabe an die Aktiv Bus Flensburg GmbH als internen Betreiber.

7.3 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling

Die Qualitätssteuerung ist Teil der Controllingfunktionen aus Sicht der Aufgabenträgerebene sowie der internen Unternehmensführung auf Betreiberebene. Die Anforderungen sollen den Vorgaben des RNVP entsprechen und werden auf der Basis der Vorabbekanntmachungen spezifiziert. Für ein erfolgreiches Verkehrsangebot ist eine enge Abstimmung zwischen Aufgabenträgerin und Verkehrsunternehmen erforderlich. Die Leitlinien dazu sind in den jeweiligen vertraglichen Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgerin und Verkehrsunternehmen festzulegen.

Nachweis der Betriebsqualität bzw. Berichtspflichten

Die Stadt Flensburg wird gegenüber den Verkehrsunternehmen verbindliche Vorgaben zu Berichtspflichten definieren. Diese werden in den Vorabbekanntmachungen spezifiziert und sollen dazu geeignet sein, die Leistungs- und Betriebsqualität nachzuweisen sowie als Grundlage zur Ermittlung etwaiger Pönalen und/oder Boni herangezogen werden zu können.

Weitere Berichtspflichten können u.a. zur Erfüllung gesetzlicher oder vertraglicher Anforderungen entstehen.

Monitoring der Verkehrsleistungen

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales Datenaustauschformat festgelegt (ggf. zusätzlich zu einem analogen), welches für alle Beteiligte einheitlich und verbindlich ist und sich u.a. an den Anforderungen zum Datenaustausch im Rahmen der Datendrehscheibe der NAH.SH sowie am Verfahren zur Einnahmenaufteilung im SH-Tarif orientiert.

Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Die Verkehrsunternehmen ermöglichen eine laufende Überprüfung, Monitoring und Abrechnung des Verkehrsangebots durch die Aufgabenträgerin (Fahrgastnachfrage, Erlöse aus Fahrausweisen, Daten zum Betriebsablauf z.B. aus ITCS-Systemen etc.).

Um Anreize für die anbieterseitige Qualitätssicherung zu schaffen, können die Vorgaben ggf. durch ein Bonus-Malus-System mittels statischer Vorgaben zur Zielerreichung oder durch ein Benchmark der verschiedenen Teilnetze gegeneinander untersetzt werden. Dabei sollte das System so ausgestaltet werden, dass eine kostenneutrale Durchführung für die Auftraggebende durch gegenseitigen Ausgleich von Bonus- und Maluszahlungen gegeben ist. Bei der Ausgestaltung können klar quantifizierbare als auch qualitative Qualitätsanforderungen bzw. Qualitätsziele unterschieden werden. Es ist dabei durch die Anwendung geeigneter Kriterien und/oder Verfahren die Messbarkeit des Grades der Zielerreichung sicherzustellen.

Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten

Um durch die Stadt Flensburg eine strategische Planung von Mobilitätsangeboten des ÖPNV zu ermöglichen, sollten darüber hinaus im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten folgende Leistungs- und Erlösdaten mindestens jährlich in elektronischer Form bereitgestellt werden:

- ◆ Anzahl der Fahrgäste (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, Jahreswerte etc.),
- ◆ Zahlen zu Ein- und Aussteigenden (je Haltestelle, nach Verkehrstagen, Jahreswerte etc.),

- ◆ Daten über die Auslastung einzelner Linien z.B. als Tagesganglinie,
- ◆ Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen sowie
- ◆ Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, Jahreswerte etc.).

Ergänzende Instrumente der Marktforschung

Als ergänzende Elemente zum Monitoring und zur Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen sollen regelmäßige Zählungen, Befragungen zur Zufriedenheit und allgemeine Marktforschung durchgeführt werden. Diese sollten mit der NAH.SH koordiniert und ggf. gemeinsam durchgeführt werden. Bei Befragungen soll dabei nach Möglichkeit auf die ausgewogene Beteiligung von Nutzengruppen wie Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen etc. geachtet werden.

7.4 Investition und Finanzierung

Finanzierung des übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg

Entsprechend § 6 Abs. 1 ÖPNVG obliegt die Finanzierung des übrigen ÖPNV den Aufgabenträgern (Kreise und kreisfreie Städte). Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV erfolgt dabei im eigenen Wirkungskreis. Das heißt, die kreisfreie Stadt Flensburg ist berechtigt und im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit verpflichtet, die Aufgabe der Gewährleistung des örtlichen ÖPNV in eigener Verantwortung zu regeln. Die jährlich zur Verfügung gestellten kommunalen Mittel sind dem jeweiligen Haushalt der Stadt Flensburg zu entnehmen (2021: 860 TEUR).

Der Finanzierungsbedarf für die Stadt Flensburg als Aufgabenträgerin des übrigen ÖPNV ergibt sich aufbauend auf die beschriebenen gesetzlichen Grundlagen einerseits aus der Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne von Art. 2 Buchstabe d) der VO (EG) 1370/2007, die einen Ausgleichsanspruch der damit beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß Art. 3 Abs. 1 der genannten EU VO begründen, und andererseits aus der Förderung investiver Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur sowie der Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen.

Entsprechend ÖPNVfV SH erhält die Stadt Flensburg zweckgebundene Mittelzuweisungen für den übrigen ÖPNV. Diese setzen sich aus jährlich um 1,8 % dynamisierten Landesmitteln und jährlich um 1,8 % dynamisierten Regionalisierungsmitteln zusammen (§ 1 Abs. 1 ÖPNVfV SH). Die Mittel werden entsprechend den Faktoren Einwohnendenzahl, Fläche, Fahrplankilometer und Anzahl der Fahrgäste gewichtet auf die Aufgabenträger aufgeteilt (§ 2 ÖPNVfV SH). Die Zuweisungen an die Stadt Flensburg liegen dabei für die Jahre 2021 und 2022 bei jeweils insgesamt ca. 2,3 Mio. EUR. Darüber hinaus stehen den Beteiligten im ÖPNV Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Landes (GVFG-SH) zur Verfügung, indem das Land investive Maßnahmen, die zu einer Verbesserung des ÖPNV führen, mit bis zu 75 % fördert.

Die wesentlichen Elemente der Gesamtfinanzierung sind somit zusammengefasst:

- ◆ Einnahmen durch Fahrausweisverkäufe,
- ◆ Mittel des Landes nach § 6 ÖPNVG,
- ◆ Erstattungen von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von Schwerbehinderten (nach § 228 ff. SGB IX),
- ◆ Ausgleichszahlungen der Stadt aus bestehenden Verkehrsverträgen (im Sinne öffentlicher Dienstleistungsaufträge)
- ◆ Investitionszuschüsse des Landes bzw. der Stadt sowie
- ◆ Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen)

Die Stadt Flensburg nimmt im Planungszeitraum ihre Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträgerin wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit.

Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben

Der benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung des Zielniveaus wird für die übergeordnete Netzebene 0 grob abgeschätzt. Bei gesamthafter Umsetzung der Mindestbedienvorgaben entsprechend Kapitel 4.2.1 (insbesondere Umsetzung des 15-Min-Taktes) entsteht ein jährlicher Mehrkostenbedarf von ca. 6.275 TEUR. Der jährlich benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung der Prüfaufträge (z.B. City-Buslinien, neuer Nachtbus) beläuft sich auf ca. 2.096 TEUR.²⁹

Die detaillierte Ermittlung der finanziellen Auswirkungen der Umsetzung des Zielniveaus erfordert betriebliche Untersuchungen, da die Kostenbestandteile wesentlich von Indikatoren wie dem exakten Fahrzeug- und Personalbedarf abhängen. Die vertiefte betriebliche Prüfung im Sinne einer Optimierung der Fahr- und Umlaufplanung ist im Rahmen des RNVP jedoch nicht leistbar, so dass nur die dargestellte, grobe Kostenschätzung erfolgt.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von der Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmittel abhängt und einen Kapazitätsaufbau und -ausbau bei den Verkehrsunternehmen erfordern wird. Daher wird aus Sicht der Stadt Flensburg eine stufenweise Umsetzung angestrebt.

Den Mehrkosten können auch **zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen** gegenüberstehen. Eine **verlässliche Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmeeffekte ist jedoch nicht möglich**, da ein Ansatz derzeitiger kilometerbasierter Erlössätze der einzelnen Verbindungsrelationen keine ausreichende Genauigkeit bietet. Es ist daher zu berücksichtigen, dass mit der Maßnahme verbundene Auswirkungen auf die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen (Erhöhung der Tarifeinnahmen) noch durch eine vertiefte Machbarkeitsprüfung zu ermitteln sind, so dass die jährliche Kostenauswirkung sich de facto verringern wird.

²⁹ Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz je Fahrplankilometer angesetzt.

Investitionsbereich ÖPNV-Haltestelleninfrastruktur

Die den Aufgabenträgern im Rahmen der ÖPNVFV SH zur Verfügung gestellten zweckgebundenen Mittel sollen u.a. auch zur Investition in die ÖPNV-Infrastruktur genutzt werden (§ 3 ÖPNVFV SH).

Mit der im September 2021 in Kraft getretenen Richtlinie über Zuwendungen für die Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sowie des Schienengüterverkehrs des Landes Schleswig-Holsteins können Maßnahmen zur Verbesserung des übrigen ÖPNV und insbesondere auch der Haltestelleninfrastruktur gefördert werden. Im Rahmen der Daseinsvorsorge werden insbesondere solche Investitionsvorhaben gefördert, die der Sicherung und Aufrechterhaltung eines bedarfsgerechten ÖPNV-Angebots dienen und die zu einer Effizienzverbesserung des Verkehrsangebotes im ÖPNV beitragen. Gegenstand der Förderung können dabei für den übrigen ÖPNV insbesondere sein:

- ◆ Bau oder Ausbau von P+R- sowie B+R-Anlagen zur Verringerung des MIV,
- ◆ Einrichtung von Verkehrsleitsystemen, die der Verbesserung des ÖPNV dienen sowie
- ◆ Bau oder Ausbau von zentralen Verknüpfungsanlagen sowie deren fahrgastfreundliche Ausstattung.

Darüber hinaus sind auch Systeme zur Erhöhung der Fahrgastsicherheit sowie Maßnahmen von landespolitischer Bedeutung, insbesondere zur Umsetzung des Landesweiten Nahverkehrsplans sowie zur Digitalisierung im ÖPNV förderfähig.

Im Rahmen der Sondervermögeninfrastruktur (SVIS) der Stadt Flensburg werden jährlich nach Maßgabe der verfügbaren Mittel die Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen festgelegt.

Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur

Zur Modernisierung der Fahrzeugflotte im übrigen ÖPNV ist die regelmäßige Neubeschaffung von Fahrzeugen vorgesehen. Dabei besteht für die Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben die Möglichkeit, mit der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten fördern zu lassen.³⁰

Neben Investitionen in die Fahrzeug- und Haltestelleninfrastruktur werden weitere Investitionsbedarfe im Bereich technische und sonstige ÖPNV-Infrastruktur bestehen. Für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb sind weitere Kosten im Bereich der Netz-, Lade- und Instandhaltungsinfrastrukturen zu erwarten.

³⁰ Vgl. Richtlinie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 07. September 2021.

Das Land Schleswig-Holstein gewährt mit der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zusätzliche Mittel zur Errichtung der für den Betrieb elektrisch betriebener bzw. aufladbarer Busse im ÖPNV erforderlichen Ladeinfrastruktur.³¹

Zur Finanzierung von Maßnahmen zur Neubeschaffung technischer und sonstiger ÖPNV-Infrastruktur können darüber hinaus voraussichtlich Fördermittel aus dem „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) für die Förderperiode 2021 bis 2027 für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr zur Förderung einer umweltfreundlichen Nahverkehrsinfrastruktur beantragt werden.³²

Beiträge aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement

Arbeitgeber könnten sich bei Leistungsveränderungen, die zu einer besseren Mobilität der Mitarbeitenden beitragen (z.B. zusätzliche ÖPNV-Fahrten zu Schichtanfangs-/Schichtendzeiten), z.B. im Rahmen von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, am Finanzierungsmehrbedarf beteiligen. Im Fall von genehmigungspflichtigen Bauvorhaben besteht in Flensburg, anders als in vielen Kommunen, ein Anreiz zur Nutzung entsprechender Instrumente über §12 der Stellplatzsatzung der Stadt Flensburg.

Des Weiteren wurde mit dem NAH.SH-Jobticket eine Tarifmaßnahme umgesetzt, welche ebenfalls als Beitrag des betrieblichen Mobilitätsmanagements der teilnehmenden Unternehmen gesehen werden kann.

Sonstige Elemente der Drittnutzerfinanzierung

Es besteht weiterhin die Möglichkeit, Finanzierungsmehrbedarfe ggf. auch (teilweise) über alternative Finanzierungsmöglichkeiten abzudecken. Ansätze wie z.B. eine anteilige Nutzendenfinanzierung (z.B. als umlagefinanzierter „Mobilitätspass“ für Einwohnende (Bürgerumlage)), Erschließungsbeiträge von Gewerbe- und Industriebetrieben oder Parkraumbewirtschaftung mit Verwendung der Einnahmen für das ÖPNV-Angebot können bei der Umsetzung der Maßnahmen auf Eignung geprüft werden.

Für die diskutierten Modelle der Drittnutzerfinanzierung fehlen aktuell jedoch zu meist die erforderlichen rechtlichen Grundlagen (Ausnahmen sind landesrechtliche Regelungen zu touristischen Gästekarten). Erforderlich ist eine abgabenrechtliche Ermächtigungsnorm, die Kommunen bzw. Kreise und kreisfreie Städte ermächtigt, mittels entsprechender Satzungen Abgaben zur Finanzierung des ÖPNV zu erheben. Die rechtswissenschaftliche Literatur geht derzeit davon aus,

³¹ Vgl. <https://wtsh.de/de/ladeinfrastruktur-fuer-elektrofahrzeuge>, zuletzt abgerufen am 30.11.2021.

³² Vgl. https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/efre2021_2027_Info.html, zuletzt abgerufen am 30.11.2021.

dass die Gesetzgebungszuständigkeit für die meisten Modelle der Drittnutzerfinanzierung bei den Bundesländern liegt (umstritten ist dies z.B. bei der sogenannten Arbeitgeberabgabe).³³

³³ Vgl. hierzu die Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“ des HIR Hamburg Institut Research gGmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg aus dem Jahr 2016.

Quellenverzeichnis

- Aktiv Bus Flensburg GmbH (2021): Verkehrs- und Leistungsdaten der Aktiv Bus Flensburg GmbH. Flensburg.
- BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. URL: <https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf>, zuletzt abgerufen am 07.01.2021.
- Bundesagentur für Arbeit (2020a): Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. URL: <https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/197/2020/employrate/?r=>, zuletzt abgerufen am 19.10.2020.
- Bundesagentur für Arbeit (2020b): Regionalreport über Beschäftigte. Schleswig-Flensburg. Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2020c): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Land Schleswig-Holstein. Nürnberg.
- Stadt Flensburg (2021): Daten der Stadt Flensburg zur Erstellung des 2. Gemeinsamen RNVP. Flensburg.
- Stadt Flensburg (2020a): Statistik. Zahlenspiegel 2020 Kapitel 02 Bevölkerungsbestand und Haushalte. Flensburg. URL: https://www.flensburg.de/PDF/Zahlenspiegel_2020_v5.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=11350&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1601387880, zuletzt abgerufen am 07.01.2021.
- Stadt Flensburg (2020b): Daten der Stadt Flensburg zur Erstellung des 2. Gemeinsamen RNVP. Flensburg.
- Stadt Flensburg (2015): Sozialatlas 2015. Flensburg. URL: https://www.flensburg.de/PDF/Sozialatlas_2015.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=1100&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1451897660, zuletzt abgerufen am 07.01.2021.
- IM SH (Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein) (Hrsg.) (2021): Fortschreibung Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021. Kiel.
- KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) (2022): Beschäftigtenanzahl. Flensburg. URL: https://www.kba.de/DE/DasKBA/Arbeiten_beim_KBA/Die_Beschaeftigten/die_Beschaeftigten_node.html, zuletzt abgerufen am 06.01.2022.
- KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) (2020): Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 1. Januar 2020. Flensburg. URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html, zuletzt abgerufen am 16.10.2020.
- Kreis Schleswig-Flensburg (2020): Daten des Kreises Schleswig-Flensburg zur Erstellung des 2. Gemeinsamen RNVP. Schleswig.
- MLR SH (Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus) (2002): Regionalplan für den Planungsraum V Landesteil Schleswig. Kiel. URL:

- https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/Downloads/regionalplaene/planungsraum5/regionalplan_planungsraum5.pdf?__blob=publicationFile&v=1, zuletzt abgerufen am 07.09.2020.
- MWAVT SH (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein) (Hrsg.) (2021): Landesweiter Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein bis 2027. Kiel. URL: https://unternehmen.nah.sh/assets/2021/Landesweiter-Nahverkehrsplan-2022-bis-2027_final.pdf, zuletzt abgerufen am 06.01.2022.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2020a): Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Schleswig-Holsteins 2014 bis 2019. Hamburg. URL: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung/bevoelkerungsstand-und-entwicklung>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2020b): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein 2014-2019. Hamburg. URL: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/handel-tourismus-dienstleistungen/tourismus/dokumentenansicht/products/6303/presseinformationen-2?cHash=d4904abf106c27ab9b7d792845c0aed9>, zuletzt abgerufen am 19.10.2020.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2019): Verzeichnis der allgemeinbildenden Schulen in Schleswig-Holstein 2019/2020. Hamburg. URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Verzeichnisse/Schulverzeichnis_A_19-20__INTERNET.pdf, zuletzt abgerufen am 19.10.2020.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2016): Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030. Hamburg. URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_8_j_SH/A_I_8_j16_SH.pdf, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.
- Tourismusagentur Flensburger Förde GmbH (2021): Flensburg Hafen, Hygge und ein Hauch Skandinavischer Flair. Flensburg. URL: <https://www.flensburger-foerde.de/flensburger-foerde/flensburg>, zuletzt abgerufen am 07.01.2021.

Anhang

A1 Allgemeinbildende Schulen in der Stadt Flensburg

Allgemeinbildende Schulen	Schulart	Träger	Anzahl Schülerinnen + Schüler
Grundschulen			
Falkenbergsschule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	275
Grundschule Adelby	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	278
Grundschule Engelsby	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	295
Grundschule Friedheim	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	315
Hohlwegsschule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	204
Schule auf der Rude	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	158
Schule Fruerlund	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	233
Schule Ramsharde	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	326
Waldschule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	347
Unesco-Projekt-Schule Weiche	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	260
Jørgensby-Skolen	Kein Ganztagsbetrieb	Dänischer Schulverein	252
Oksevejens Skole	Kein Ganztagsbetrieb	Dänischer Schulverein	121
Förderzentren			
Friholtschule (Schwerpunkt f. geistige Entwicklung)	Ganztagsschule ¹	Schulverband Förderzentrum für geistige Entwicklung in Flensburg & Umgebung	206
Förderzentrum f. körperlich-motorische Entwicklung	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	58
Paulus-Paulsen-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	16
Gymnasien			
Altes Gymnasium	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	809
Auguste-Viktoria-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	898
Fördegymnasium	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	934
Goethe-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	676

Öffentliche allgemeinbildende Schulen	Schulart	Träger	Anzahl Schülerinnen + Schüler
Gemeinschaftsschulen			
Comenius-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	335
Fridtjof-Nansen-Schule	Ganztagsschule ²	Stadt Flensburg	764
Gemeinschaftsschule Flensburg-West	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	416
Käte-Lassen-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	494
Kurt-Tucholsky-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	895
Cornelius Hansen-Skolen	Ganztagsschule ¹	Dänischer SV	247
Duborg-Skolen	Kein Ganztagsbetrieb	Dänischer SV	526
Gustav Johannsen-Skolen	Ganztagsschule ¹	Dänischer SV	365
Jens-Jessen-Skolen	Ganztagsschule ¹	Dänischer SV	276
Ostseeschule Flensburg	Ganztagsschule ²	Ostseeschule Flensburg gGmbH	289
Freie Waldorfschule			
Freie Waldorfschule	Ganztagsschule ¹	Verein zur Förderung der Waldorfpädagogik	438
Regionale Bildungszentren (RBZ)			
Eckener-Schule Flensburg	k.A.	Stadt Flensburg	2.339
Flensburger Wirtschaftsschule	k.A.	Stadt Flensburg	2.189
Hannah-Arendt-Schule	k.A.	Stadt Flensburg	1.853

Quelle: Statistik Nord 2019 sowie Stadt Flensburg 2020b.

Anmerkung: Die Anzahl der Schülerinnen und Schülern bezieht sich auf den Stand des Schuljahres 2019/2020.

¹ Offene Ganztagsschule mit Genehmigung.

² Voll gebundene Ganztagsschule.

A2 Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV in der Flensburg (Stadtverkehr)

Linie	Laufweg	Zugangsstellen ¹	Verkehrstag	Anzahl Fahrten ²	Grundtakt [Min]
1	(Campus Uni) - Bahnhof – ZOB – Nordstadt – Wassersleben – Kruså (DK)	Campus Uni Campusbad Campus Hochschule Mühlendamm Bahnhof Munketoft Deutsches Haus Angelburger Str. ZOB Fördebrücke Schiffahrtsmuseum Nordertor Walzenmühle Junkerholweg Bauer Landstr. Terrassenstr. Glashütte Ostseebadweg Am Lachsbach Wassersleben Kurhaus Wassersleben Kupfermühle Abzweigung Kupfermühle Kiosk Kupfermühle Grenze Krusau (DK)	Mo-Fr	50/51	30/60
			Sa	46/49	20/60
			So	30/31	30/60
2	ZOB – Am Ochsenmarkt – Harrisleer Kreuz – Am Lachsbach	ZOB Angelburger Str. Südermarkt Stuhrsallee Museumsberg Wrangelstraße Mühlenfriedhof Am Ochsenmarkt Goerdelerstraße Moltkestraße Nerongsallee Flurstraße Gustav-Johannsen-Schule Harrisleer Straße Taubenstraße Harrisleer Kreuz Am Katharinenhof Wielandweg Alter Kupfermühlenweg Sonderburger Straße Am Lachsbach	Mo-Fr	32/32	30/60
			Sa	23/24	30/60
			So	17/16	60
3	Solitüde - Twedter Plack - Hafermarkt - ZOB - Marienhölungsweg	Solitüde Solitüde Gaststätte Solitüde Waldhöhe Steingrund Twedter Plack Am Bauernhof Tannenweg Friedheim Hildebrandstraße Klosterholweg Osterallee Seewarte Ziegeleistraße Stadion Blasberg Bohlberg Parsevalstraße St.-Jürgen-Platz Hafermarkt Angelburger Straße ZOB Stadttheater Kath. Kirche Stadtpark Burgplatz Gertrudenstraße Flurstraße Marienhölungsweg	Mo-Fr	47/47	20/60
			Sa	44/33	20/60
			So	29/29	30/60
4	Campus – Sandberg – Hafermarkt – ZOB – Burgplatz – Frösleeweg	Campus Uni Campusbad Campus Hochschule Kanzleistraße Schulze-Delitzsch-Str. Johannismühle Adelbylund/Mühle Hafermarkt Angelburger Str. ZOB Fördebrücke Toosbüystr. Rummelgang Burgplatz Finanzamt St. Franziskus Hospital Norderallee Waldstr. Harrisleer Kreuz Am Katharinenhof Wielandweg Ramsharde Frösleeweg	Mo-Fr	51/48	20
			Sa	50/49	20
			So	16/16	60
5A	ZOB – Bahnhof – Campus – Sünderup - Engelsby – Hesttoft – Sonwik - ZOB	ZOB Angelburger Str. Südermarkt Munketoft Bahnhof Mühlendamm Campus Hochschule Campusbad Campus Uni Süderuphof Süderup Ringelstr. Adelby Schule Adelby KTS/Kirche Franz-Schubert-Hof Brahmstr. Mozartstr. Hesttoft Nord Alsterbogen Schleibogen Fruerlundholz Stadion Sonwik Am Industriehafen Ballastbrücke ZOB	Mo-Fr	47/–	20
			Sa	45/–	20
			So	34/–	60

Linie	Laufweg	Zugangsstellen ¹	Verkehrstag	Anzahl Fahrten ²	Grundtakt [Min]
5B	ZOB – Sonwik – Hestoft – Engelsby – Süderup – Campus – Bahnhof – ZOB	ZOB Hafendamm Ballastbrücke Am Industriehafen Sonwik Ziegeleistr. Stadion Fruerlundholz Schleibogen Alsterbogen Hestoft Süd Mozartstr. Brahmsstr. Franz-Schubert-Hof Adelby KTS/Kirche Adelby Schule Sünderup Ringstr. Sünderuphof Campus Uni Campusbad Campus Hochschule Mühlendamm Bahnhof Munketoft Deutsches Haus Angelburger Str. ZOB	Mo-Fr	47/-	20
			Sa	45/-	20
			So	34/-	60
7	Kruså (DK) – Am Lachsbach – Nordertor – ZOB – Twedter Park – Tremmerup	Krusau DK Kupfermühle Grenze Kupfermühle Kiosk Kupfermühle Abzweigung Wassersleben Wassersleben Kurhaus Am Lachsbach Ostseebadweg Glashütte Terrassenstr. Bauer Landstr. Junkerhohlweg Walzenmühle Nordertor Schiffahrtsmuseum Fördebrücke ZOB Angelburger Str. Südermarkt Hafermarkt St.-Jürgen-Platz Parsevalstraße Bohlberg Blasberg Stadion Seewarte Osterallee Sportschule Twedter Plack Marrensberg Osterkoppel Wacholderbogen Twedter Feld Tremmerup	Mo-Fr	47/47	20/60
			Sa	42/41	20/60
			So	4/4	60
8A	ZOB – Bahnhof – Campus – Tastruper Weg – Tarup – Adelbylund – ZOB	ZOB Angelburger Straße Südermarkt Munketoft Bahnhof Mühlendamm Campus Hochschule Campusbad Campus Uni Pielweg Himmelberg Tastruper Weg Struvelücke Bäckerweg Kreuzlücke Adelby/Kirche Sünderuper Weg Kantstraße Adelbylund/Mühle Hafermarkt Angelburger Straße ZOB	Mo-Fr	50/-	20/35
			Sa	48/-	20/35
			So	16/-	60
8B	ZOB – Adelbylund – Tarup – Tastruper Weg – Campus – Bahnhof – ZOB	ZOB Angelburger Straße Südermarkt Konventgarten Adelbylund/Mühle Kantstraße Sünderuper Weg Adelby/Kirche Kreuzlücke Bäckerweg Struvelücke Tarup Ortsausgang Tastruper Weg Himmelberg Pielweg Campus Uni Campusbad Campus Hochschule Mühlendamm Bahnhof Angelburger Straße Munketoft ZOB	Mo-Fr	51/-	20/35
			Sa	49/-	20/35
			So	16/-	60
10	Twedter Plack – Kauslund – Engelsby – Südermarkt – Timm-Kröger-Weg – Raiffeisenstraße	Twedter Plack Marrensberg Kiefernweg Osterallee Eibenweg Kauslund Nordstraße Twedt Neuer Weg Merkurstr. Trögelsbyer Weg Brahmsstr. Mozartstr. Richard-Wagner-Str. Fruerlundmühle Adelbyer Kirchenweg Ludwigstal Mommsenstr. St.-Jürgen-Platz Hafermarkt Angelburger Str. Südermarkt Stuhrsallee Mathildenstr. Theodor-Storm-Straße Marienallee Am Ochsenmarkt Goerdelerstr. Falkenberg Timm-Kröger-Weg Tierheim Raiffeisenstr.	Mo-Fr	41/38	20/60
			Sa	21/21	20/30
			So	-/-	/

Linie	Laufweg	Zugangsstellen ¹	Verkehrstag	Anzahl Fahrten ²	Grundtakt [Min]
11	Twedter Plack – Engelsby – Südermarkt – Citti Park – Gartenstadt Weiche – Nikolaus-Matthiesen-Str.	Twedter Plack Marrensberg Kiefernweg Osterallee Eibenweg Wasserlooser Weg Schottweg Twedt Neuer Weg Merkurstraße Trögelsbyer Weg Brahmsstr. Mozartstr. Richard-Wagner-Straße Fruerlundmühle Adelbyer Kirchenweg Ludwigstal Mommsenstr. St.-Jürgen-Platz Hafermarkt Angelburger Str. Südermarkt Stuhrsallee Mathildenstraße/Exe Theodor-Storm-Straße Marienallee Friedenshügel Boresmühle Citti-Park Lilienthalstr. Ochsenweg Försterstieg Gartenstadt Weiche Heideweg Holzkrugweg Bahnhof Weiche Mühlental Nikolaus-Matthiesen-Str.	Mo-Fr	51/48	20/30/60
			Sa	45/46	20/30/60
			So	23/21	30/60
12	ZOB – Rude – Bahnhof/Tegelbarg – Weiche – Gartenstadt	ZOB Angelburger Str. Südermarkt Neumarkt Lundweg Rude Bahnhof/Tegelbarg St. Pauli Meierei Zur Bleiche Am Sophienhof Bredstedter Str. Keitumer Weg Mühlental Nikolaus-Matthiesen-Str. Bahnhof Weiche Holzkrugweg Heideweg Gartenstadt Weiche Gartenstadtallee Heidebogen Jägerweg Ochsenweg	Mo-Fr	48/52	20/30/60
			Sa	42/43	20/30/60
			So	15/15	60
14	ZOB – Südermarkt – Rude – Förde Park (– Technologiezentrum)	ZOB Angelburger Str. Südermarkt Neumarkt Lundweg Rude Bahnhof/Tegelbarg St. Pauli Meierei Zur Bleiche Am Sophienhof Bredstedter Str. Keitumer Weg Mühlental Nikolaus-Matthiesen-Str. Bahnhof Weiche Holzkrugweg Heideweg Gartenstadt Weiche Gartenstadtallee Heidebogen Jägerweg Ochsenweg	Mo-Fr	42/43	20/30
			Sa	31/31	20/30
			So	–/–	–
N1	Nachtbus West	ZOB Angelburger Str., Bussteig B1 Südermarkt Neumarkt Lundweg Rude Bahnhof/Tegelbarg St. Pauli Meierei Zur Bleiche Am Sophienhof Bredstedter Str. Mühlental Nikolaus-Matthiesen-Str. Bahnhof Weiche Holzkrugweg Heideweg Gartenstadt Weiche Gartenstadtallee Heidebogen Jägerweg Ochsenweg Lilienthalstr. Citti-Park Friedenshügel Exe / B199 Deutsches Haus ZOB	Mo-Fr	–/–	–
			Sa	5/–	30
			So	5/–	30
N2	Nachtbus Ost	ZOB Angelburger Str. Südermarkt Hafermarkt Ludwigstal Adelbyer Kirchenweg Richard-Wagner-Str. Mozartstr. Brahmsstrasse Trögelsbyer Weg Merkurstrasse Neuer Weg Twedt Schottweg Wasserlooser Weg Kiefernweg Twedter Plack, Bussteig B5 Tannenweg Friedheim Hildebrandtstr. Osterallee Seewarte Stadion Blasberg Parsevalstr. St.-Jürgen-Platz Hafermarkt Angelburger Str. ZOB	Mo-Fr	–/–	–
			Sa	5/–	30
			So	5/–	30
N3	Nachtbus Nord	ZOB Fördebrücke Schifffahrtsmuseum Nordertor Walzenmühle Bauer Landstr. Terrassenstr. Ostseebadweg Am Lachsbad Sonderburger Str. Alter Kupfermühlen-	Mo-Fr	–/–	–
			Sa	2/–	60
			So	2/–	60

Linie	Laufweg	Zugangsstellen ¹	Verkehrstag	Anzahl Fahrten ²	Grundtakt [Min]
		weg Wielandweg HARRISLEER Kreuz Taubenstr. HARRISLEER Str. St. Franziskus Hospital Finanzamt Burgplatz Wrangelstr. Mühlenfriedhof Am Ochsenmarkt Marienallee Theodor-Strom-Str. Mathildenstr. Stuhrsallee Südermarkt Angelburger Str. ZOB			

Quelle: Aktiv Bus 2020.

Anmerkung: Wird keine Fahrt angeboten, wird dies durch das Symbol „-“ kenntlich gemacht.

¹ Es werden nur die Zugangsstellen aufgeführt, an denen ein regelmäßiger Halt durchgeführt wird.

² Es wird die minimale Anzahl an täglichen Fahrten aufgelistet. Fahrten die nur an Schultagen durchgeführt werden, sind nicht mit aufgeführt.

