

1. Regionaler Nahverkehrsplan des Planungsraums I für den Zeitraum 2017 - 2021

Gemeinsamer Teil



Stadt
Flensburg



Kreis
Schleswig-Flensburg



Kreis
Nordfriesland



NAH.SH
Der Nahverkehr

1. Regionaler Nahverkehrsplan des Planungsraums I für den Zeitraum 2017 – 2021

Beauftragt durch:

Service-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

Thilo Jessai Arakelian-von Freeden
Leonie Arendt
Dr. Andreas Brenck
Christoph Gipp
Thomas Krause
René Kämpfer
Sarah Moschner
Pierre Schade

Dokumentenversion

Entwurf v6
Stand: 18.04.2017

Hinweis zur Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplanes

Der vorliegende Gemeinsame Regionale Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2017 bis 2021 berücksichtigt

- ◆ den dritten Regionalen Nahverkehrsplan Kreis Schleswig-Flensburg 2012 - 2016,
- ◆ den dritten Regionalen Nahverkehrsplan Kreis Nordfriesland 2010 - 2014 sowie
- ◆ den dritten Regionalen Nahverkehrsplan Stadt Flensburg 2013 - 2017.

Falls sich keine Änderungen zur vorhergehenden Fortschreibung ergeben haben, erfolgt eine sinnentsprechende oder unveränderte Übernahme einzelner Kapitel.

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	7
Tabellenverzeichnis	9
Abkürzungsverzeichnis	12
1. Einleitung	14
2. Struktur des RNVP	16
3. Grundlagen	17
3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben	17
3.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen	21
3.3 Landesplanerischer Rahmen	22
3.4 Weitere flankierende Rahmenplanungen	28
4. Struktur- und Bestandsanalyse	30
4.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen	30
4.2 Straßeninfrastruktur	34
4.3 Strukturdaten und Entwicklungsperspektiven	35
4.4 Pkw-Bestand und Motorisierung	41
4.5 Wirtschaftsstrukturelle Situation	43
4.6 Schulstruktur	46
4.7 ÖPNV-relevante Ziele und Verkehrsverflechtungen	48
5. Derzeitiges Angebot im öffentlichen Personenverkehr	57
5.1 Angebot im SPNV	57
5.2 Angebot im Personenfernverkehr	64
5.3 Linienschifffahrt	65
5.4 Angebot im übrigen ÖPNV	65
5.5 Tarifstruktur und Tarifangebot	79
5.6 Service und Marketing	81
5.7 Darstellung und Bewertung bisheriger Qualitätsstandards gemäß drittem RNVP	84
6. Derzeitige Verkehrsnachfrage	88
6.1 Nachfrage im SPNV	88
6.2 Nachfrage im ÖPNV (inkl. Beförderung von Schülerinnen und Schülern)	89
7. Zukünftiger Mobilitätsbedarf	91
7.1 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im MIV	91
7.2 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im SPNV	92
7.3 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im übrigen ÖPNV	92
7.4 Langfristige Entwicklung des Modal-Split	102
8. Rahmenvorgaben zur Weiterentwicklung des Mobilitätssystems im Planungsraum I – verkehrspolitische Zielsetzungen	103

9.	Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I	105
9.1	Mindesterschließung unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl einer Siedlungseinheit	106
9.2	Mindesterschließung durch eine einheitliche Netzkonzeption	107
9.2.1	Netzebene 0	109
9.2.2	Netzebene 1	112
9.2.3	Netzebene 2	114
9.2.4	Netzebene 3	115
9.2.5	Netzebenen und Verbindungen im übrigen ÖPNV im Überblick	115
9.2.6	Bedienungskonzeption und Mindestbedienqualität in den Netzebenen	116
9.3	Mindestanforderungen an die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern	121
9.4	Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV	124
9.5	Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV	127
9.6	Weiterentwicklung des Angebotes im übrigen ÖPNV	128
9.7	Weiterentwicklung des Angebotes im SPNV und Koordinierung mit dem übrigen ÖPNV	131
10.	Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I	135
10.1	Anschlussicherung und Anschlussqualität	135
10.2	Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen	136
10.3	Qualität der Fahrzeuge	141
10.4	Fahrradmitnahme	142
10.5	ÖPNV-Nutzenden-Information und ÖPNV-Marketing	143
10.6	Umsetzungskonzept zur Erreichung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV	146
10.7	Beschäftigte im Fahrdienst	154
10.8	Qualität des Betriebsablaufes (Pünktlichkeit)	155
10.9	Tarifgestaltung und Vertriebsstrukturen	156
10.10	Beitrag des übrigen ÖPNV zur Erreichung klimapolitischer Ziele	157
11.	ÖPNV-Management	159
11.1	Organisation des ÖPNV	159
11.2	Qualitätsmanagement	160
11.3	Leistungscontrolling	160
11.4	Leitlinien der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger	160
11.5	Weiterentwicklung der Finanzierung	161
12.	Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen	163

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Neuzuschnitt der Planungsräume gemäß Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein 2014	23
Abbildung 2:	Verwaltungsstrukturen im Planungsraum I	30
Abbildung 3:	Zentrale Orte im Planungsraum I	32
Abbildung 4:	Straßeninfrastruktur im Planungsraum I	35
Abbildung 5:	Bevölkerungsdichte auf Gemeinde-Ebene	38
Abbildung 6:	Bevölkerungsprognose auf Gemeinde-Ebene bis 2025	39
Abbildung 7:	Entwicklung des Motorisierungsgrades	42
Abbildung 8:	Schulstandorte in den Kreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland	47
Abbildung 9:	Berufseinpendelnde nach Flensburg auf Kreisebene	50
Abbildung 10:	Berufsauspendelnde aus Flensburg auf Kreisebene	51
Abbildung 11:	Berufseinpendelnde nach Schleswig-Flensburg auf Kreisebene	52
Abbildung 12:	Berufsauspendelnde aus Schleswig-Flensburg auf Kreisebene	53
Abbildung 13:	Berufseinpendelnde nach Nordfriesland auf Kreisebene	54
Abbildung 14:	Berufsauspendelnde aus Nordfriesland auf Kreisebene	55
Abbildung 15:	SPNV-Netz im Planungsraum I	57
Abbildung 16:	SPNV-Netz und Zugangsstellen im Planungsraum I	62
Abbildung 17:	Liniennetz der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg (ohne Inselverkehre)	68
Abbildung 18:	Liniennetz Flensburg (ohne Nacht- und Regionalverkehr)	70
Abbildung 19:	Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 2005 – 2012 an einem durchschnittlichen Tag (Montag – Sonntag)	88
Abbildung 20:	Ebenen der Sicherung der Erschließung mit dem übrigen ÖPNV	105
Abbildung 21:	Definition von Netzebenen	109
Abbildung 22:	Netzebenen im Überblick	115
Abbildung 23:	Bedien- und Betriebsformen im übrigen ÖPNV im Überblick	125

Abbildung 24: Korridore als Teil eines landesweiten Buslinien-Grundnetzes

129

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs bis 2017	27
Tabelle 2:	Flankierende Planungen mit Bezug zur Nahverkehrsplanung	29
Tabelle 3:	Zentrale Orte im Planungsraum I	33
Tabelle 4:	Stadt- und Umlandbereiche der Ober- und Mittelzentren	33
Tabelle 5:	Gemeinden mit besonderen Funktionen ohne zentralörtliche Einstufung	34
Tabelle 6:	Bevölkerungsentwicklung in den Gebietskörperschaften	36
Tabelle 7:	Bevölkerungsentwicklung in den Verwaltungseinheiten	37
Tabelle 8:	Bevölkerung im schulfähigen Alter im Planungsraum I	41
Tabelle 9:	Entwicklung Pkw-Bestand	42
Tabelle 10:	Arbeitsmarktentwicklung Gebietskörperschaften	43
Tabelle 11:	Wirtschaftsstruktur in den Gebietskörperschaften (Stand: 2013)	44
Tabelle 12:	Allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft	46
Tabelle 13:	ÖPNV-relevante Ziele im Berufsverkehr (Einpendelnde > 500, 2014)	48
Tabelle 14:	Angebotsumfang im SPNV in der Stadt Flensburg und den Kreisen Nordfriesland sowie Schleswig-Flensburg	58
Tabelle 15:	Seit 2008 durchgeführte Verbesserungen an den SPNV-Zugangsstellen	63
Tabelle 16:	Verkehrsunternehmen im übrigen ÖPNV mit Linienkonzessionen im Planungsraum I	66
Tabelle 17:	Teilnetze, Linien und Laufzeit der Liniengenehmigungen	67
Tabelle 18:	Bedienung der nachfragestärksten Linien* im übrigen ÖPNV in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg gemäß Fahrplan 2016	72
Tabelle 19:	Eingesetzte Verkehrsmittel im übrigen ÖPNV (Festland)	76
Tabelle 20:	Wichtige Verknüpfungspunkte im übrigen ÖPNV	78
Tabelle 21:	Qualitative Anforderungen und Merkmale der Haltestellengestaltung gemäß den dritten Regionalen Nahverkehrsplänen	84

Tabelle 22:	Fahrzeug-Standards gemäß den dritten Regionalen Nahverkehrsplänen	85
Tabelle 23:	Standards zur Barrierefreiheit im ÖPNV in Flensburg und Schleswig-Flensburg entsprechend den dritten Regionalen Nahverkehrsplänen	86
Tabelle 24:	Verkehrsnachfrage im SPNV (Stand 2012)	89
Tabelle 25:	Linien stärkster Nachfrage nach Gebietskörperschaften 2014	90
Tabelle 26:	Prognose der Bevölkerung (absolut und relativ im Vergleich zum Jahr 2014)	94
Tabelle 27:	Altersstruktur, Ist-Werte 2014 und Prognosewerte	96
Tabelle 28:	Prognose der Anzahl der jährlichen Fahrgäste (in Tausend)	97
Tabelle 29:	Entwicklung der Übernachtungszahlen 2005 - 2015	99
Tabelle 30:	Trend-Szenario Übernachtungen (in 1.000) 2005 - 2025	99
Tabelle 31:	Verkehrspolitische Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV	103
Tabelle 32:	Haltestellen-Einzugsbereiche zur Sicherung der Mindesterschließung	107
Tabelle 33:	Elemente der Netzstruktur gemäß 3. RNVP	108
Tabelle 34:	Korridore der Netzebene 0 im Stadtverkehr Flensburg	110
Tabelle 35:	Korridore der Netzebene 0 in den Mittelzentren Husum und Schleswig	111
Tabelle 36:	Korridore in touristischen Ortsverkehren	112
Tabelle 37:	Korridore der Netzebene 1	113
Tabelle 38:	Korridore der Netzebene 2	114
Tabelle 39:	Mindestbedienungsstandards	116
Tabelle 40:	Anzustrebende Mindestbedienungsqualität im Stadtverkehr Flensburg	117
Tabelle 41:	Anzustrebende Mindestbedienung in den Stadtverkehren der Mittelzentren Husum und Schleswig	118
Tabelle 42:	Anzustrebende Mindestbedienung in überwiegend touristisch geprägten Ortsverkehren	119
Tabelle 43:	Anzustrebende Mindestbedienungsqualität auf Korridoren der Netzebene 1	120

Tabelle 44:	Anzustrebende Mindestbedienungsqualität auf Korridoren der Netzebene 2	120
Tabelle 45:	Anzustrebende Mindestbedienungsqualität auf Korridoren der Netzebene 3	121
Tabelle 46:	Zumutbarkeitskriterien zu zulässigen Wartezeiten und Fußwegentfernungen gemäß den Schülerverkehrssatzungen	122
Tabelle 47:	Mindestbedienungsanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	123
Tabelle 48:	Bedienformen im übrigen ÖPNV und alternative Angebotsformen (Begriffsbestimmung)	124
Tabelle 49:	Flexible Bedienformen (Rufbusse)	126
Tabelle 50:	Qualitätskriterien für ein höherwertiges Bus-Angebot (landesweites Bus-Grundnetz)	130
Tabelle 51:	Geplante Maßnahmen im SPNV-Netz gemäß aktuellem LNVP	131
Tabelle 52:	Anforderungen der Gebietskörperschaften an die Weiterentwicklung des SPNV-Netzes und des Bahn-Fernverkehrs	132
Tabelle 53:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Informationssystemen	150
Tabelle 54:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Haltestellen	151
Tabelle 55:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	152
Tabelle 56:	Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit	154
Tabelle 57:	Übersicht über die wesentlichen Handlungsempfehlungen	163

Abkürzungsverzeichnis

AFAG	Allgemeine Flensburger Autobusgesellschaft
BAB	Bundesstraßen und Bundesautobahnen
BAG ÖPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CAGR	durchschnittliche jährliche Wachstumsrate
DFI	dynamische Fahrgastinformation
DB	Deutsche Bahn
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen
ESTW	Elektronisches Stellwerk
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVOBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBV	koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung
LaplaG	Landesplanungsgesetz
LBGG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz
LEP	Landesentwicklungsplan
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LVS	Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
MindGrVO	Landesverordnung über die Bestimmung der Mindestgröße von öffentlichen allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NEG	Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinV SH	Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen
ÖPNVG SH	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen

RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SchulG	Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVG	Sylter Verkehrsgesellschaft
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
WAI	Web Accessibility Initiative
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Einleitung

Den Gebietskörperschaften Kreis Nordfriesland, Kreis Schleswig-Flensburg sowie der kreisfreien Stadt Flensburg obliegt auf Grundlage von § 2 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (übriger ÖPNV) als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe. Die genannten Gebietskörperschaften sind damit Aufgabenträger des übrigen ÖPNV. Gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNVG können die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände jeweils RNVP aufstellen.

Bisher lagen in den drei Gebietskörperschaften RNVP mit unterschiedlichen Laufzeiten vor:

- ◆ Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Nordfriesland 2010 – 2014
- ◆ Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Schleswig-Flensburg 2012 – 2016
- ◆ Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Stadt Flensburg 2013 – 2017

Mit vorliegendem Dokument wird aufbauend auf diese Ausgangslage erstmals im Land Schleswig-Holstein ein gemeinsamer RNVP für einen gesamten Planungsraum vorgelegt. Ziel ist, damit einen integrierten Gesamtnahverkehrsplan zu erhalten, der sowohl den **flächenorientierten Kreisen** als auch den Anforderungen der **innerstädtischen Verkehrsbedienung der Stadt Flensburg** gerecht wird.

Der vorliegende RNVP 2017 bis 2021 berücksichtigt als zentralen neuen Schwerpunkt die Herausforderungen aus der erfolgten Weiterentwicklung des Rechtsrahmens des übrigen ÖPNV auf EU-, Bundes- und Landesebene sowie den aktuellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV in finanz- und strukturpolitischer Hinsicht. Ein weiterer zentraler Punkt ist die Hinterlegung einer Gesamtstrategie, um das gesetzlich vorgegebene Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit umzusetzen. Barrierefrei nutzbare Mobilität stellt auch vor dem Hintergrund der demografischen Herausforderungen eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe dar.

Als weitere Randbedingung fließen die Ergebnisse der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeiteten Studie „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen – Demografische Herausforderungen, interkommunale Kooperationen und Mobilitätsstrategie am Beispiel Nordfriesland“ in vorliegenden RNVP ein. Die Studie schlägt ein Kooperationsraumkonzept vor und entwickelt ein Mobilitätskonzept, so dass ein wirksamer Planungsansatz zur integrierten Betrachtung von interkommunalen Funktionszusammenhängen, Erreichbarkeitsbetrachtungen und Mobilitätsstrategien entsteht.

Vor dem Hintergrund der demografischen Herausforderungen und dem Anspruch, Lebensqualität für alle Menschen zu schaffen, ist es wichtig, alle „Diversitäten“ im Blick zu haben. Die Einbeziehung der Perspektive von Gender Diversity in den Planungsprozess führt zur Attraktivitätssteigerung und einem nachhaltigen Ansatz,

der unterschiedliche Bedarfe, Lebensgewohnheiten und Befindlichkeiten diverser Zielgruppen einbezieht und von daher eine vielfältige Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen ermöglicht.

2. Struktur des RNVP

Die Erarbeitung des RNVP berücksichtigt eine Strukturierung in einen gemeinsamen Teil (GT), drei regionale Teile (RT) sowie Schnittmengenteile für die Bereiche Kreis Nordfriesland – Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg - Kreis Schleswig-Flensburg.

Der Gemeinsame Teil bildet das Hauptwerk, welches in der gesamten Region einheitlich zur Anwendung kommt.

In den Regionalen Teilen werden ausschließlich gebietskörperschaftsspezifische Aussagen und Regelungen getroffen und ergänzen jeweils den Gemeinsamen Teil.

Die Schnittmengenteile definieren besondere Aussagen und Anforderungen, die die Gestaltung des übrigen ÖPNV im Schnittbereich zweier Gebietskörperschaften betreffen.

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)
- ◆ Schnittmengenteil Kreis NF – Kreis SL (ST NF-SL)
- ◆ Schnittmengenteil Stadt FL – Kreis SL (ST FL-SL)

3. Grundlagen

3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans

Die rechtliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der kreisfreien Stadt Flensburg für den Zeitraum 2017 - 2021 bildet das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein (ÖPNVG SH).

Das ÖPNVG SH regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Dies beinhaltet sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (übriger ÖPNV).

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 2 Abs. 1 ÖPNVG SH dem Land Schleswig-Holstein. In Verbindung mit § 2 Abs. 4 ÖPNVG SH ist das Land Schleswig-Holstein damit Aufgabenträger des SPNV. Demgegenüber ist die Sicherstellung einer **ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV** entsprechend § 2 Abs. 2 ÖPNVG SH die **freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände**. In Verbindung mit § 2 Abs. 4 ÖPNVG SH sind die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände also Aufgabenträger des übrigen ÖPNV. Gemäß § 4 Abs. 3 ÖPNVG SH können die Kreise die Planung und die Organisation des örtlichen ÖPNV sowie die Finanzverantwortung für den örtlichen ÖPNV auf kreisangehörige Gemeinden übertragen.

Der übrige ÖPNV in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der kreisfreien Stadt Flensburg wird entsprechend § 1 PBefG bestimmt und umfasst damit die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in flexiblen Bedienformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. In den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der kreisfreien Stadt Flensburg umfasst dies damit alle Buslinienverkehre in Form des konventionellen Linienverkehrs und flexiblen Bedienformen.

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2017 - 2021 nutzen die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie die kreisfreie Stadt Flensburg als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 5 ÖPNVG SH einen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufzustellen.

Es sind darin unter anderem folgende Grundsätze und Angaben zu berücksichtigen:

- ◆ Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
- ◆ Ziele und Grundsätze nach § 1 ÖPNVG SH sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung von Arbeits- und Ausbildungsstätten im Sinne von § 1 Abs. 3 ÖPNVG SH,

- ◆ Angaben zum Bestand des gesamten ÖPNV-Systems und zur zukünftigen Entwicklung des übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte mit allen übrigen Verkehren,
- ◆ Aussagen zu zukünftigen Anforderungen an Fahrzeuge, bauliche Anlagen, Fahrpläne, Linienführungen, Serviceleistungen, Tarifstrukturen und Barrierefreiheit,
- ◆ Angaben zum Bestand und zur erwarteten Entwicklung der Nachfrage,
- ◆ Aussagen zur Konzeption für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie
- ◆ Angaben zur Investitionsplanung und zum Finanzierungsrahmen.

Die Anforderungen an den Regionalen Nahverkehrsplan werden in Ergänzung der Ausführungen des ÖPNVG SH in Anlage 1 der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinV SH) konkretisiert.

Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des übrigen ÖPNV in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der kreisfreien Stadt Flensburg:

- ◆ Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
- ◆ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 482 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
- ◆ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein (ÖPNVG SH) vom 26. Juni 1995 (GVOBl. 1995, [Nr. 11], S.262), zuletzt geändert Ressortbezeichnungen (Art. 68 LVO v. 04.04.2013, GVOBl. 2013, [Nr. 6], S. 143)
- ◆ Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinV SH) vom 11. April 2012 (GVOBl. 2012, [Nr. 8], S. 471), zuletzt geändert durch LVO vom 20.03.2014 (GVOBl. 2014, [Nr. 4], S. 67)
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024)
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz - LBGG) vom 16. Dezember 2002 (GVOBl. 2002, [Nr. 14], S. 264), zuletzt geändert am 18. November 2008 (GVOBl. 2008, [Nr. 19], S. 582)
- ◆ Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143 c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhält-

nisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - Schleswig-Holstein - GVFG-SH -) vom 15. Dezember 2006 (GVOBL. 2006, [Nr. 18], S. 358)

Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des übrigen ÖPNV bestehen mit folgenden Gesetzen:

- ◆ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2598)
- ◆ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722)
- ◆ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. April 2011 (BGBl. I S. 554)

Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern in den Kreisen

Als eine weitere wesentliche rechtliche Grundlage für den Nahverkehrsplan ist das

- ◆ Schleswig-Holsteinische Schulgesetz (Schulgesetz - SchulG) als Artikel 1 des Gesetzes zur Weiterentwicklung des Schulwesens in Schleswig-Holstein vom 24. Januar 2007 (GVOBL. 2007, [Nr. 3], S. 39, berichtigt [Nr. 11], S. 276), zuletzt geändert durch §§ 2 und 30 des Gesetzes vom 20.10.2015 (GVOBL. 2015, [Nr. 14], S. 344)

zu berücksichtigen. Der Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern kommt als integraler Bestandteil des übrigen ÖPNV-Angebots insbesondere in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg eine besondere Bedeutung zu.

Entsprechend § 114 SchulG sind die Schulträger Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern. Davon abweichend sind die Kreise Träger der Beförderung für

- ◆ Schülerinnen und Schüler, die in ihrem Gebiet ihre Wohnung haben und eine öffentliche Schule außerhalb der Kreise besuchen,
- ◆ Schülerinnen und Schüler staatlicher Schulen, die in ihrem Gebiet liegen sowie
- ◆ Fälle, in denen der Kreis die Trägerschaft an sich zieht, weil sonst ein Parallelverkehr von Schulbussen entstehen würde.

Die Kreise haben außerdem durch Satzung zu regeln, welche Kosten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern als notwendig erachtet werden. In den beiden Kreisen des Planungsraums I wird dies durch die

- ◆ Satzung des Kreises Schleswig-Flensburg über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung vom 7. Juli 2008, geändert durch die 1. Nachtragssatzung vom 25.3.2011 sowie
- ◆ Satzung des Kreises Nordfriesland über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung vom 29. Juni 2007, geändert durch die 4. Änderungssatzung vom 20. März 2015 (Schülerbeförderungssatzung)

umgesetzt.

Die Stadt Flensburg als Träger der im Stadtgebiet liegenden öffentlichen Schulen stellt keine Satzung über die Kosten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern auf.

Mindestgrößen von Schulen

Gemäß § 52 SchulG kann das für Bildung zuständige Ministerium durch Verordnung die Mindestgröße von Schulen der jeweiligen Schulart bestimmen.

Entsprechend der Landesverordnung über die Bestimmung der Mindestgröße von öffentlichen allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren (Mindestgrößenverordnung - MindGrVO) vom 11. Juni 2007, zuletzt geändert am 23. Juni 2014, gelten für allgemeinbildende Schulen und Förderzentren folgende Mindestanzahlen von Schülerinnen und Schülern:

- ◆ bei Grundschulen: mindestens 80 Schülerinnen und Schüler (Unterschreitung nur im Rahmen der Teilnahme an einem Schulversuch gemäß § 138 SchulG zulässig),
- ◆ bei Gemeinschaftsschulen: mindestens 240 Schülerinnen und Schüler in der Sekundarstufe I,
- ◆ bei Gymnasien mit achtjährigem Bildungsgang: mindestens 250 Schülerinnen und Schüler in den Jahrgangsstufen 5 bis 9,
- ◆ bei Gymnasien mit neunjährigem Bildungsgang sowie organisatorische Verbindungen von Gymnasien mit Gemeinschaftsschulteil: mindestens 300 Schülerinnen und Schüler in der Sekundarstufe I und
- ◆ bei Förderzentren mit dem Förderschwerpunkt Lernen mindestens 1.000 Grundschülerinnen und Grundschüler in ihrem Einzugsbereich.

Schulen können mehrere Standorte haben. Bei organisatorischen Verbindungen von Grundschulen (Primarbereich) mit Schulen des Sekundarbereichs I müssen die Bereiche getrennt die Mindestgröße überschreiten.

Die Mindestgrößen gelten nicht für Schulen auf Helgoland, Amrum, Pellworm und Nordstrand sowie den Halligen.

Schulentwicklungsplanungen der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der kreisfreien Stadt Flensburg

Gemäß § 48 SchulG haben die Schulträger die Aufgabe, sich unter Berücksichtigung der Planungen umliegender Schulträger Schulentwicklungspläne aufzustellen, regelmäßig fortzuschreiben und sich an der Abstimmung eines Schulentwicklungsplanes auf Kreisebene zu beteiligen.

Die Schulentwicklungsplanung der Kreise stellt eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe dar und schafft gemäß § 51 SchulG eine planerische Grundlage für ein möglichst gleichmäßiges, wohnortnahes und alle Schularten umfassendes Schulangebot.

Die Schulentwicklungspläne wurden auf Basis der von den Ämtern, Gemeinden, Städten sowie den Schulträgern von Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft zur Verfügung gestellten Daten aufgestellt und weisen das bestehende Schulnetz sowie den künftigen Schulbedarf aus.

Folgende Schulentwicklungspläne liegen für die Gebietskörperschaften vor:

- ◆ Schulentwicklungsplan des Kreises Nordfriesland für die allgemeinbildenden staatlichen Schulen, Stand 2014,
- ◆ Schulentwicklungsplan des Kreises Schleswig-Flensburg, Fortschreibung 2012 sowie der
- ◆ Schulentwicklungsplan der Stadt Flensburg für allgemein bildende Schulen 2014-2019, Dezember 2014 (Entwurf)¹.

3.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie die kreisfreie Stadt Flensburg lassen sich als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV bei der Gestaltung des Regionalen Nahverkehrsplanes von folgenden Grundsätzen gemäß § 1 ÖPNVG SH leiten:

- ◆ Eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge sicherzustellen.
- ◆ Der ÖPNV soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen.
- ◆ Der ÖPNV soll eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen und so zu dessen Begrenzung beitragen.

¹ Im Zuge der Stadt-Umland Gespräche wird ein gemeinsamer Schulentwicklungsplan der Gemeinden des ersten Siedlungsringes und der Stadt Flensburg angestrebt (Vgl. Beschluss RV-12/2016).

- ◆ Neue standortbezogene Potenziale aus ÖPNV-relevanten Wohnungsbau-, Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten sowie aus Zielen des Fremdenverkehrs, des Sports oder des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig durch Anbindung der Standorte an das ÖPNV-Netz zu erschließen.
- ◆ Die besonderen Anforderungen der Verkehrsnachfrage im Tourismusbereich sind zu berücksichtigen.
- ◆ Die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätseinschränkungen, Familien mit Kindern, alten Menschen, Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden und Berufstätigen sind zu berücksichtigen (nach § 1 Absatz 4 ÖPNVG SH). Dazu gehören sowohl die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen als auch geeignete Leistungsangebote für die genannten Zielgruppen.
- ◆ Mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung ist der ÖPNV fortlaufend zu modernisieren.

Darüber hinausgehende konkrete verkehrspolitische Ziele für den Planungsraum I werden im Abschnitt 7.1 sowie spezifisch für jede Gebietskörperschaft in den Regionalteilen zusammengefasst.

3.3 Landesplanerischer Rahmen

Beschreibung Planungsraum I

Anfang des Jahres 2014 trat das neue Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein in Kraft. Ausgehend von den zuvor fünf Planungsräumen, deren Regionalpläne bis zur Neuaufstellung weiterhin Gültigkeit behalten, wurde die Zahl der Planungsräume auf drei reduziert.

Der Kreis Nordfriesland, der Kreis Schleswig-Flensburg und die kreisfreie Stadt Flensburg bilden nun zusammen den Planungsraum I. Dieser grenzt im Norden an das Königreich Dänemark, im Osten an die Ostsee, im Südosten an den Kreis Rendsburg-Eckernförde (Planungsraum II), im Süden an den Kreis Dithmarschen (Planungsraum III) sowie im Westen an die Nordsee.

Landesplanungsgesetz

Die Abgrenzung der zentralen Orte erfolgt im Gesetz über die Landesplanung (Landesplanungsgesetz - LaplaG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Februar 1996 (zuletzt geändert am 22.05.2015).

Das LaplaG weist folgende Kategorien von zentralen Orten aus, die in Abschnitt 4.1 für den Planungsraum I konkret benannt werden:

- ◆ Ländliche Zentralorte (Grundversorgung eines Nahbereiches mit mindestens 5.000 Personen)
- ◆ Unterzentren (Grundversorgung eines Nahbereiches mit mindestens 10.000 Personen)

- ◆ Unterzentren mit Teilfunktionen von Mittelzentren (mindestens teilweise Versorgungsfunktionen zur Deckung des gehobenen, längerfristigen Bedarfs)
- ◆ Mittelzentren (über den Nahbereich und über die Grundversorgung hinausgehende Versorgungsfunktionen und Zentralitätsbedeutung)
- ◆ Oberzentren (Einrichtungen zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs für mehrere Mittelbereiche)
- ◆ Stadtrandkerne (zentrale Teilfunktionen im Umkreis von zehn Kilometern um Mittel- und Oberzentren).

Abbildung 1: Neuzuschnitt der Planungsräume gemäß Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein 2014



Darstellung: IGES 2016, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP)

Derzeit fungiert der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) als Grundlage der räumlichen Entwicklung. Der LEP soll jedoch fortgeschrieben werden und neue Perspektiven für das Land bis zum Jahr 2030 aufzeigen.

Gemäß dem LEP soll in verdichteten sowie in ländlichen Räumen die Bedienung im ÖPNV verbessert werden. In ländlichen Räumen stehen die Verknüpfung von Indi-

vidualverkehr und ÖPNV (kombinierte Park+Ride-Anlagen mit Bus- und Schienenangeboten) sowie flexible und multifunktionale Bedienungsformen im Mittelpunkt.

Bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- ♦ eine sich ändernde Nachfragestruktur auf Grund des demographischen Wandels,
- ♦ Veränderungen der regionalen Verflechtungen Pendelnder im Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie im Erholungsverkehr insbesondere in den Einzugsbereichen der kreisfreien Städte,
- ♦ Anforderungen und Bedürfnisse älterer Menschen, von Menschen mit Behinderung, Kindern, Jugendlichen und Familien (Barrierefreiheit und Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeangeboten),
- ♦ Verbindungen zwischen Zentralen Orten sowie den Gemeinden mit überörtlichen Versorgungsfunktionen,
- ♦ der Anschluss neuer größerer Wohn- und Gewerbegebiete sowie Tourismusstandorte an den ÖPNV,
- ♦ eine gute Verknüpfung der Verkehrsnetze (Bahn und Bus) sowie die Verknüpfung zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr,
- ♦ saisonale Nachfrageunterschiede durch Touristen im Erholungs- und Urlaubsverkehr sowie
- ♦ der weitere Ausbau der geschaffenen verkehrlichen und tariflichen Kooperation auf der Basis des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarifs).

Weiterhin sollen

- ♦ Siedlungsschwerpunkte und regional bedeutsame Versorgungseinrichtungen angebunden,
- ♦ großflächige Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungszentren in örtliche und regionale ÖPNV-Netze eingebunden,
- ♦ eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung von Gewerbestandorten sichergestellt und
- ♦ der klassische ÖPNV durch alternative Angebotsformen, wie zum Beispiel Bürgerbusse, Anruf-Sammeltaxis oder Anrufbusse ergänzt werden.

Darüber hinaus definiert der LEP folgende, den Planungsraum betreffende Landesentwicklungsachsen:

- ♦ Von Hamburg entlang der BAB 23 /Bundesstraße 5 Richtung Tondern und Süddänemark,
- ♦ von Hamburg entlang der BAB 7 / BAB 215 über Neumünster Richtung Kiel beziehungsweise Richtung Flensburg und Süddänemark

sowie folgende Hauptverbindungsachsen:

- ♦ zwischen Flensburg und Niebüll entlang der Bundesstraße 199 und
- ♦ zwischen Schleswig und Husum entlang der Bundesstraße 201.

Die Landesentwicklungsachsen dienen der Stärkung der Verflechtungsstrukturen im Land und sollen eine ausreichend leistungsfähige, überregionale Verkehrsverbindung gewährleisten. Bei den Hauptverbindungsachsen steht hingegen die Erreichbarkeit der gewerblichen Schwerpunkte im Vordergrund.

Regionalplan für den Planungsraum V Landesteil Schleswig (Neufassung 2002)

Der derzeitige Regionalplan stammt aus dem Jahr 2002. Eine Neuaufstellung des gesamten Regionalplans soll in den nächsten Jahren erfolgen. Nach dem neuen Landesplanungsgesetz wird dies der Regionalplan für den neuen Planungsraum I.

Im Regionalplan für den Planungsraum Schleswig-Holstein Nord sind Ziele und Grundsätze für die räumliche Entwicklung der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg und der kreisfreien Stadt Flensburg festgelegt. Er ist 2002 in Kraft getreten.

Der Plan sieht eine Stärkung und Weiterentwicklung der Stadt- und Umlandbereiche des Oberzentrums Flensburg sowie der Mittelzentren Schleswig und Husum als die bedeutendsten Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren im Planungsraum sowie als die höherrangigen Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte für den ländlichen Raum vor. Ihre Entwicklungsimpulse sollen in den gesamten umliegenden ländlichen Raum ausstrahlen.

Gemäß dem Regionalplan soll der ÖPNV weiter ausgebaut werden. Dies beinhaltet Attraktivitätssteigerungen u.a. durch folgende Verbesserungen:

- ◆ Ausrichtung vorhandener Stadtbusverkehre, Schnellbusse und überregionale Busverkehre auf den Takt des Bahnverkehrs an sogenannten Taktknoten,
- ◆ Koordination von Bahn- und Busverkehr in Abstimmung mit den jeweiligen Nahverkehrsplänen,
- ◆ Integration anderer Verkehrsträger, insbesondere Schiffsverkehr zu den Inseln und Halligen,
- ◆ Verbesserung der Übersichtlichkeit des Tarifkonzepts,
- ◆ Erhöhung der Zahl der Züge und Stationen im SPNV sowie
- ◆ Verbesserung der Erreichbarkeit und Zugang zu den Einrichtungen des ÖPNV.

Der RNVP muss den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen, insbesondere im Sinne der Konzeption eines den Funktionen des zentralörtlichen Systems angemessenen ÖPNV-Angebots.

Der ÖPNV im Planungsraum soll auf die zentralen Orte ausgerichtet sein. Dies beinhaltet

- ◆ die Schaffung geeigneter Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und Individualverkehr,
- ◆ die Erschließung der Nahbereiche,
- ◆ die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern,
- ◆ eine Ausrichtung auf die Arbeitsplatzschwerpunkte sowie

- ♦ eine angemessene Berücksichtigung der Einrichtungen und Ziele für Freizeit und Erholung.

Vierter Landesweiter Nahverkehrsplan (bis 2017)

Gemäß § 4 ÖPNVG SH hat das Land Schleswig-Holstein den vierten landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) aufgestellt. Entsprechend Absatz 2 bildet der LNVP den Rahmen für die Entwicklung des SPNV und für eine landesweit koordinierte Verkehrsleistung.

Der derzeit geltende LNVP beinhaltet insbesondere die folgenden wichtigsten für den RNVP relevanten Feststellungen:

- ♦ Es besteht keine bequeme fußläufige Verbindung in Schleswig und Flensburg zwischen Bahnhof und zentralem Omnibusbahnhof.²
- ♦ Der Anteil barrierefreier Busse ist außerhalb der Stadtverkehre noch nicht zufriedenstellend.
- ♦ In der Beförderung von Schülerinnen und Schülern im ländlichen Raum sind die Haltestellen nur selten mit Hochbord und taktilem Streifen für Sehbehinderte und Blinde ausgestattet.
- ♦ Es bestehen noch starke Defizite bei der Information und Bewerbung spezieller Zielgruppen wie Touristen oder Schülerinnen und Schüler und bei der Pflege von Zielgruppen.
- ♦ Fahrzeuge und Haltestellen im Busverkehr sind landesweit sehr unterschiedlich gestaltet (NAH.SH-Logo und Farbgestaltung der Marke NAH.SH werden nur vereinzelt verwendet).
- ♦ Die konsequente landesweite Abstimmung mit dem Busverkehr zur Anschlussicherung ist bislang nicht erfolgt (kaum kreisübergreifende Planungsansätze in den Nahverkehrsplänen).
- ♦ Die vertraglichen Beziehungen zu den Verkehrsunternehmen werden von den Aufgabenträgern sehr unterschiedlich gestaltet und es erfolgt nur teilweise eine Abstimmung.³

Der LNVP weist die in Tabelle 1 dargestellten und für den übrigen ÖPNV relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus.

² Fußläufige Entfernung in Schleswig ca. 35 Minuten, in Flensburg ca. 17 Minuten.

³ Vgl. MWAVT SH 2014.

Tabelle 1: Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs bis 2017

Maßnahmen-Kategorie	Maßnahmen
Tarifmaßnahmen	<p>Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif 2.0)</p> <p>Vollumfängliche Anwendung des SH-Tarifs in ganz Schleswig-Holstein</p> <p>Streichung oder Vereinheitlichung regionaler Sortimente in Preis und Tarifbestimmungen</p> <p>Prüfung von Sonderkonditionen zur kostenfreien oder vergünstigten Fahrt für Touristen</p> <p>Stärkere Einflussnahme der Aufgabenträger zur Einführung des SH-Tarifs</p>
Vertriebsmaßnahmen (Prüfung)	<p>Einführung zusätzlicher Kombiangebote (Nahverkehr und Eintrittskarten oder Fährtickets)</p> <p>Einführung eines mobilen Tickets (App) in Zusammenhang mit der mobilen Fahrplanauskunft</p> <p>Elektronische Ticketsysteme (E-Ticketing)</p>
Kommunikationsmaßnahmen	<p>Stärkere Werbung für Nahverkehr und Tarifangebote</p> <p>Informationsveranstaltungen mit Verkehrsunternehmen in Schulen</p> <p>Weiterentwicklung der (nah.)SH-Card zu einer (elektronischen) Mobilitätskarte</p> <p>Konsequente Kennzeichnung der zum SH-Tarif gehörenden Unternehmen im NAH.SH-Corporate Design (Regelungen sind in jeweiligen vertraglichen Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zu treffen)</p> <p>Entwicklung von Vorgaben für die Gestaltung von Stationen und Haltestellen und von Informations- und Vertriebsstellen</p>
Maßnahmen zur Angebotsverbesserung im SPNV	<p>Maßnahmen zur Angebotsverbesserung u.a. auf den Strecken Hamburg – Westerland, Hamburg – Neumünster – Flensburg, Kiel – Rendsburg – Husum und Niebüll – Tondern</p>
Infrastrukturmaßnahmen	<p>Verbesserung der Barrierefreiheit in Garding sowie einige Stationen an der Strecke Kiel – Flensburg</p> <p>Weitere Stationsmaßnahmen sind in Flensburg, Husum und Westerland geplant</p>

Quelle: MWAVT SH 2014.

3.4 Weitere flankierende Rahmenplanungen

Zahlreiche Planungen der Gebietskörperschaften, des Landes Schleswig-Holstein sowie interkommunaler Kooperationen müssen im Rahmen der Nahverkehrsplanung Beachtung finden.

Tabelle 2 gibt eine Übersicht über die wichtigsten für den RNVP relevanten Planungen, auf deren Inhalte und Verbindlichkeit in den Regionalteilen eingegangen wird.

Tabelle 2: Flankierende Planungen mit Bezug zur Nahverkehrsplanung

Gebietsbezug	Planungen mit Bezug zur Nahverkehrsplanung
Flensburg	<p>Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept Stadt Flensburg (2015)</p> <p>Integriertes Klimaschutzkonzept Flensburg (2011)</p> <p>Masterplan 100 Prozent Klimaschutz Flensburg (2013)</p> <p>Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung (2011)</p> <p>Haltestellenkonzept Flensburg (2009)</p> <p>Gutachten zur zukünftigen Bahnstruktur Flensburg (2016)</p> <p>Stadt-Umland-Kooperation Flensburg (derzeit in Überarbeitung)</p> <p>Gesamtverkehrsplan als Masterplan Mobilität sowie ein Elektromobilitätskonzept als Bestandteil des Masterplanes Mobilität (in Vorbereitung)</p>
Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg	<p>Entwicklungsstrategien der AktivRegionen im Planungsraum I</p> <p>Klimaschutz-Teilkonzept AktivRegion Eider-Treene-Sorge (derzeit in Erarbeitung)</p>
Kreis Nordfriesland	<p>Masterplan Daseinsvorsorge (2011)</p> <p>Gemeindeübergreifende Entwicklungsstudie (GES) Haselund-Löwenstedt-Norstedt-Sollwitt (2013)</p> <p>Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland (2013)</p> <p>Gutachten zur Übertragbarkeit ÖPNV-Konzept Altmarkkreis Salzwedel auf den Kreis Nordfriesland (2015)</p> <p>Follegutachten zur Überprüfung und Neuordnung des ÖPNV-Angebotes inklusive einer Flächenerschließung durch Rufbus-Verkehre im Kreis Nordfriesland (derzeit in Bearbeitung)</p> <p>Stadtentwicklungskonzept Husum 2006 (Follegutachten in Bearbeitung)</p>
Kreis Schleswig-Flensburg	<p>Regionalstrategie Daseinsvorsorge (2013)</p> <p>Strategie Schleswig-Flensburg 2030 (2015)</p> <p>Integriertes Stadtentwicklungskonzept Schleswig 2010</p> <p>Integriertes Klimaschutzkonzept Region Flensburg (2015)</p> <p>Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen (derzeit in Bearbeitung)</p>
Landesweit	<p>Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025</p>

Quelle: Recherche IGES 2015/2016

4. Struktur- und Bestandsanalyse

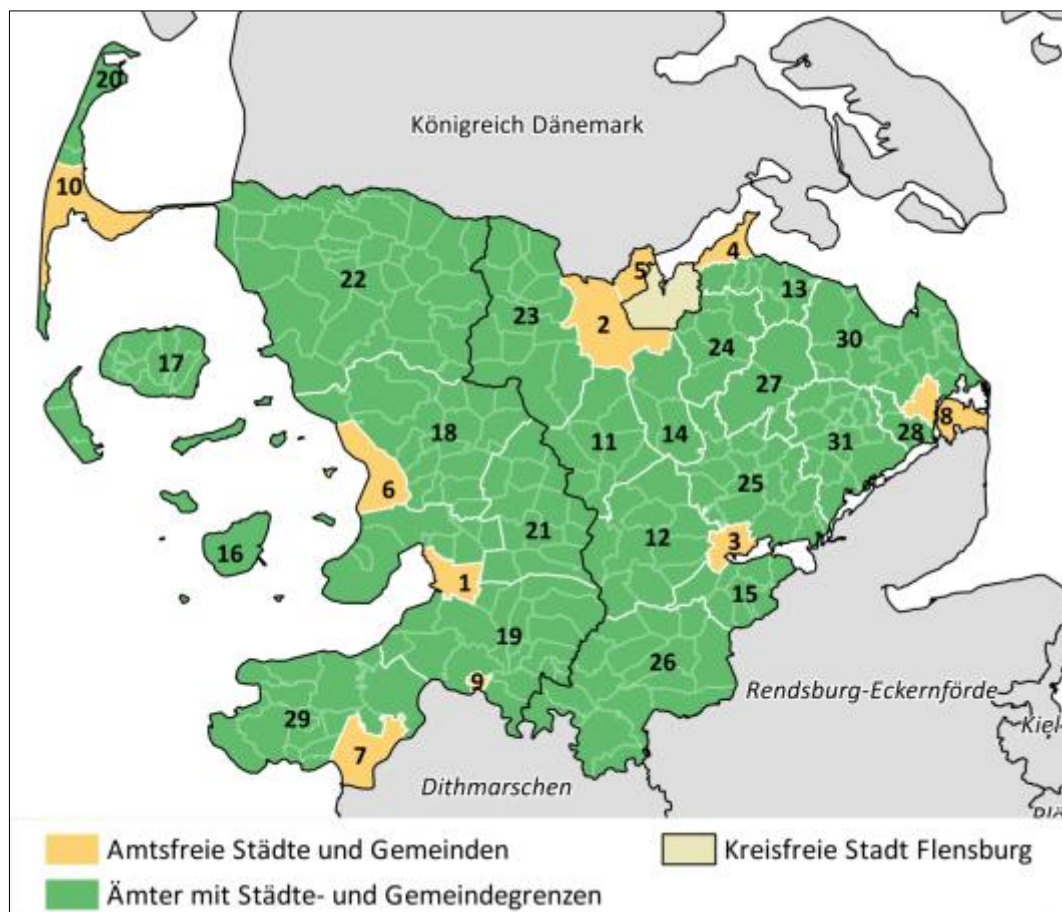
Nachfolgend werden die wichtigsten für den RNVP relevanten Strukturdaten für die Gebietskörperschaften im Planungsraum I dargestellt.

4.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Die Kreisgebiete im Planungsraum I gliedern sich in insgesamt 21 Ämter und zehn amtsfreie Städte bzw. Gemeinden. Davon liegen im Kreis Nordfriesland acht Ämter sowie fünf amtsfreie Städte bzw. Gemeinden, im Kreis Schleswig-Flensburg 13 Ämter und fünf amtsfreie Städte bzw. Gemeinden. Die Stadt Flensburg ist eine kreisfreie Gebietskörperschaft.

Die nachfolgende Abbildung und Tabelle veranschaulichen die Verwaltungsstrukturen im Planungsraum I.

Abbildung 2: Verwaltungsstrukturen im Planungsraum I



Nr.	Name	Nr.	Name
1	Husum	17	Föhr-Amrum
2	Handewitt	18	Mittleres Nordfriesland
3	Schleswig	19	Nordsee-Treene
4	Glücksburg (Ostsee)	20	Landschaft Sylt
5	Harrislee	21	Viöl
6	Reußenköge	22	Südtondern
7	Tönning	23	Schafflund
8	Kappeln	24	Hürup
9	Friedrichstadt	25	Südangeln
10	Sylt	26	Kropp-Stapelholm
11	Eggebek	27	Mittelangeln
12	Arensharde	28	Kappeln-Land
13	Langballig	29	Eiderstedt
14	Oeversee	30	Geltinger Bucht
15	Haddeby	31	Süderbrarup
16	Pellworm		

Karte: IGES 2016, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg 2015.

Die „Landesverordnung zur Festlegung der Zentralen Orte und Stadtrandkerne einschließlich ihrer Nah- und Mittelbereiche sowie ihre Zuordnung zu den verschiedenen Stufen (Verordnung zum Zentralörtlichen System)“ vom 8. September 2009 (zuletzt geändert am 29.08.2014) weist die in der folgenden Abbildung dargestellten zentralen Orte aus.

Abbildung 3: Zentrale Orte im Planungsraum I



Karte: IGES 2016, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Verordnung zum Zentralörtlichen System 2009 (zuletzt geändert am 29.08.2014).

Neben den zentralen Orten weist der LEP um das Oberzentrum Flensburg sowie die Mittelzentren Husum und Schleswig Stadt- und Umlandbereiche in den ländlichen Räumen als Raumkategorie aus. Diese sollen als regionale Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte in den ländlichen Räumen gestärkt werden. Eine gute verkehrliche Anbindung soll auch über den ÖPNV gewährleistet sein.

Tabelle 3: Zentrale Orte im Planungsraum I

Kategorie	Zentrale Orte
Oberzentrum	Flensburg
Mittelzentrum	Husum, Schleswig
Unterzentren mit Teilfunktionen von Mittelzentren	Kappeln, Niebüll, Sylt, Tönning
Unterzentrum	Bredstedt, Friedrichstadt, Kropp, Leck, Süderbrarup, Tarp, Wyk auf Föhr (mit Nebel)
Ländliche Zentralorte	Böklund, Erfde, Garding, Gelting, Neukirchen, Sankt Peter-Ording, Gemeinde Mittelangeln, Schafflund, Silberstedt, Sörup, Steinbergkirche, Süderlügum, Viöl
Stadtrandkerne 2. Ordnung	Glücksburg (Ostsee), Harrislee

Quelle: Verordnung zum Zentralörtlichen System 2014.

Die Stadt- und Umlandbereiche der Ober- und Mittelzentren sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 4: Stadt- und Umlandbereiche der Ober- und Mittelzentren

Zentraler Ort	Gemeinden im Stadt- und Umlandbereich
Flensburg	Ausacker, Dollerup, Freienwill, Glücksburg (Ostsee), Großsolt, Grundhof, Handewitt, Harrislee, Hürup, Husby, Langballig, Maasbüll, Munkbrarup, Oeversee, Ringsberg, Sieverstedt, Tarp, Tastrup, Wees, Westerholz
Husum	Hattstedt, Horstedt, Mildstedt, Rantrum, Schwesing, Simonsberg, Südermarsch, Wobbenbüll
Schleswig	Busdorf, Dannewerk, Fahrdorf, Hüsby, Jagel, Lürschau, Neuberend, Nübel, Schaalby, Selk, Schuby, Tolk

Quelle: IM SH 2010.

Ergänzend zum zentralörtlichen System und den Stadt- und Umlandbereichen der Ober- und Mittelzentren weist der Regionalplan folgend dargestellte Gemeinden mit besonderen Funktionen ohne zentralörtliche Einstufung aus.

Tabelle 5: Gemeinden mit besonderen Funktionen ohne zentralörtliche Einstufung

Funktion	Gemeinden
planerische Wohnfunktion-, Gewerbe- und Dienstleistungsfunktion	Handewitt (Nahbereich Flensburg), Schuby (Nahbereich Schleswig)
planerische Wohnfunktion	Fahrdorf (Nahbereich Schleswig)
planerische Gewerbe- und Dienstleistungsfunktion	Wees (Nahbereich Flensburg) in Abstimmung mit Glücksburg und Flensburg
ergänzende, überörtliche Versorgungsfunktion	Langenhorn (Nahbereich Bredstedt), Langballig (Nahbereich Flensburg), Ladelund (Nahbereich Leck), Risum-Lindholm (Nahbereich Niebüll), Großenwiehe (Nahbereich Schafflund), Jübek (Nahbereich Silberstedt), Eggebek (Nahbereich Tarp)

Quelle: MLR SH 2002.

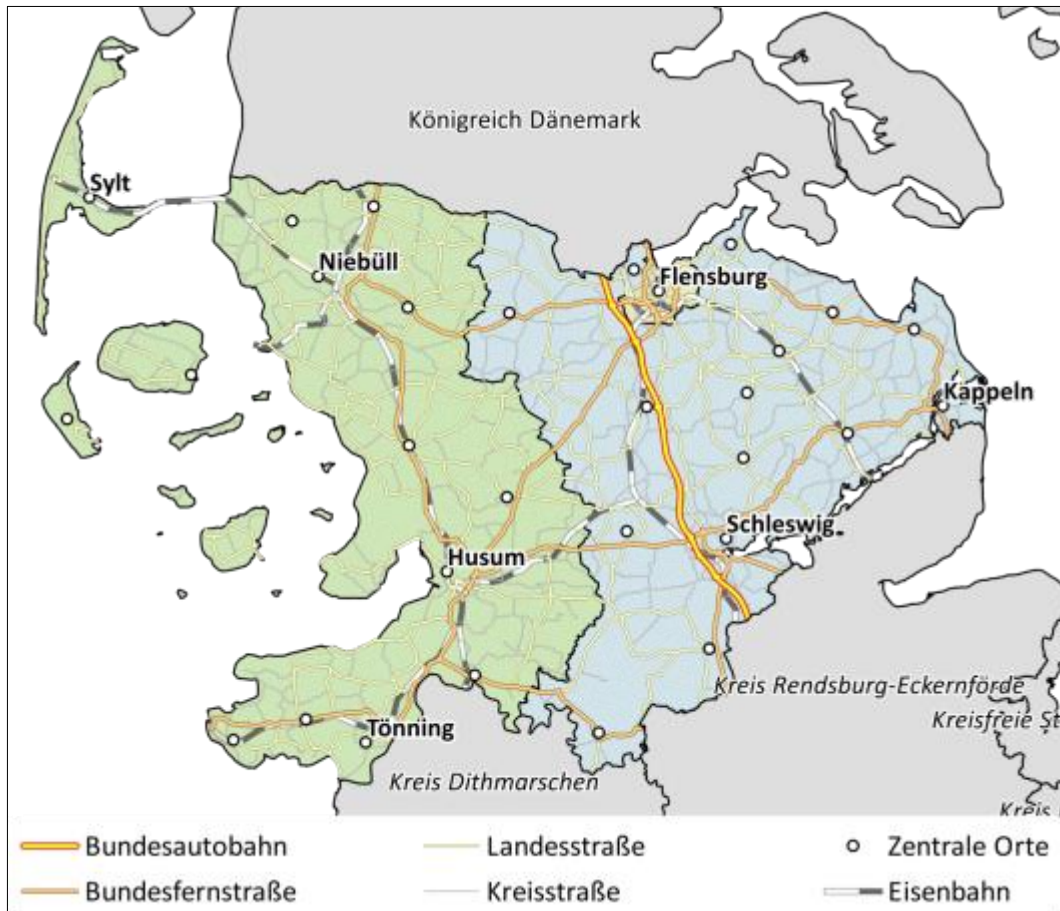
4.2 Straßeninfrastruktur

Der Planungsraum I wird durch ein Netz von Bundesstraßen und Bundesautobahnen (BAB) im Bereich des übergeordneten Straßennetzes erschlossen.

Die Bundesautobahn 7 verläuft dabei in Nord-Süd-Richtung durch den Kreis Schleswig-Flensburg, während der Kreis Nordfriesland über die Bundesstraßen 199, 200 und 201 an die BAB 7 angebunden wird. Weiterhin wird der Kreis Nordfriesland in Nord-Süd-Richtung durch die Bundesstraße 5 erschlossen, welche als Zubringer zur BAB 23 dient und im MIV schnelle Verbindungen in Richtung Hamburg ermöglicht.

Das Bundesfernstraßennetz wird durch Landes- und Kreisstraßen verdichtet und ergänzt. Von dem übergeordneten Straßennetz ausgehende Gemeindestraßen dienen der Feinerschließung und bilden zusätzliche mäßig ausgelastete Verbindungen auf der untergeordneten Straßennetzebene, die nicht bereits durch übergeordnete Straßenverbindungen abgebildet werden, beispielsweise zwischen Ortsteilen einer Gemeinde.

Abbildung 4: Straßeninfrastruktur im Planungsraum I



Karte: IGES 2016, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: ATKIS-Daten der Gebietskörperschaften 2015.

Auf das SPNV-Netz, den Bestand an SPNV-Zugangsstellen und Lage der Haltestellen wird in Abschnitt 5.1 näher eingegangen.

4.3 Strukturdaten und Entwicklungsperspektiven

Bevölkerungsentwicklung

In den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg nahm die Bevölkerung seit 2004 kontinuierlich ab. Seit 2013 (Schleswig-Flensburg) bzw. 2014 (Nordfriesland) weist die Bevölkerungsentwicklung wieder leichte Anstiege in den Kreisen aus. In Flensburg stieg die Bevölkerung von 2004 bis 2014 kontinuierlich um insgesamt mehr als 5% an.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bevölkerungsentwicklung von 2004 bis 2014 in Jahresabständen.

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung in den Gebietskörperschaften

Jahr	Bevölkerung		
	Schleswig-Flensburg ¹	Nordfriesland ¹	Flensburg ²
2004	199.999	166.610	86.293
2005	199.671	166.956	86.477
2006	199.264	166.783	86.937
2007	199.101	166.727	87.933
2008	198.649	166.270	88.619
2009	198.426	165.771	88.575
2010	197.903	165.480	88.669
2011	195.721	163.029	89.325
2012	194.911	162.237	89.999
2013	195.135	161.923	90.641
2014	195.593	162.203	91.316

¹Quelle: Statistik Nord 2015a.

²Quelle: Flensburg 2016.

Im Kreis Nordfriesland waren vor allem das Amt Landschaft Sylt und die amtsfreien Gemeinden Reußenköge und Sylt von einem starken Bevölkerungsrückgang von mehr als 10% von 2004 bis 2014 betroffen. Dabei sind die Veränderungen auf der Insel Sylt u.a. auf die Reduzierung der Bundeswehrstandorte zurückzuführen. Die Stadt Husum profitierte demgegenüber mit einem Bevölkerungszuwachs von mehr als 6%.

Im Kreis Schleswig-Flensburg verloren die Stadt Kappeln sowie das Amt Kappeln-Land überdurchschnittlich viel Bevölkerung, während die Flensburger Umlandgemeinde Handewitt mit fast 5% den größten Bevölkerungszuwachs verzeichnen konnte.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Bevölkerungsentwicklung in den Verwaltungseinheiten der Gebietskörperschaften zwischen 2004 und 2014.

Tabelle 7: Bevölkerungsentwicklung in den Verwaltungseinheiten

Kreis / kreisfreie Stadt	Amt, amtsfreie Gemeinde oder Stadt	Bevölkerung		
		2004	2014	Veränderung
Flensburg ²	Flensburg	86.293	91.316	5,82
	Eiderstedt	11.712	11.237	-4,06
	Föhr-Amrum	10.877	10.535	-3,14
	Friedrichstadt	2.453	2.491	1,55
	Husum	20.884	22.215	6,37
	Landschaft Sylt	5.797	4.304	-25,75
	Mittleres Nordfriesland	20.301	20.243	-0,29
	Nordfriesland ¹	Nordsee-Treene	22.732	22.917
	Pellworm	1.373	1.408	2,55
	Reußenköge	366	325	-11,20
	Südtondern	39.059	39.185	0,32
	Sylt	15.234	13.409	-11,98
	Tönning	5.028	4.852	-3,50
	Viöl	9.186	9.082	-1,13
Schleswig-Flensburg ¹	Arensharde	14.042	13.970	-0,51
	Eggebek	8.995	8.512	-5,37
	Geltinger Bucht	13.122	12.424	-5,32
	Glücksburg (Ostsee)	5.929	5.820	-1,84
	Haddeby	8.778	8.780	0,02
	Handewitt	10.468	10.982	4,91
	Harrislee	11.525	11.190	-2,91
	Hürup	8.537	8.579	0,49
	Kappeln	9.799	8.687	-11,35
	Kappeln-Land	1.609	1.400	-12,99
	Kropp-Stapelholm	17.292	16.529	-4,41
	Langballig	8.069	8.004	-0,81
	Mittelangeln	9.621	9.808	1,94

Kreis / kreisfreie Stadt	Amt, amtsfreie Gemeinde oder Stadt	Bevölkerung		
		2004	2014	Veränderung
	Oeversee	10.849	10.147	-6,47
	Schafflund	12.226	12.342	0,95
	Schleswig	24.237	24.035	-0,83
	Südangeln	13.722	13.240	-3,51
	Süderbrarup	11.179	11.144	-0,31

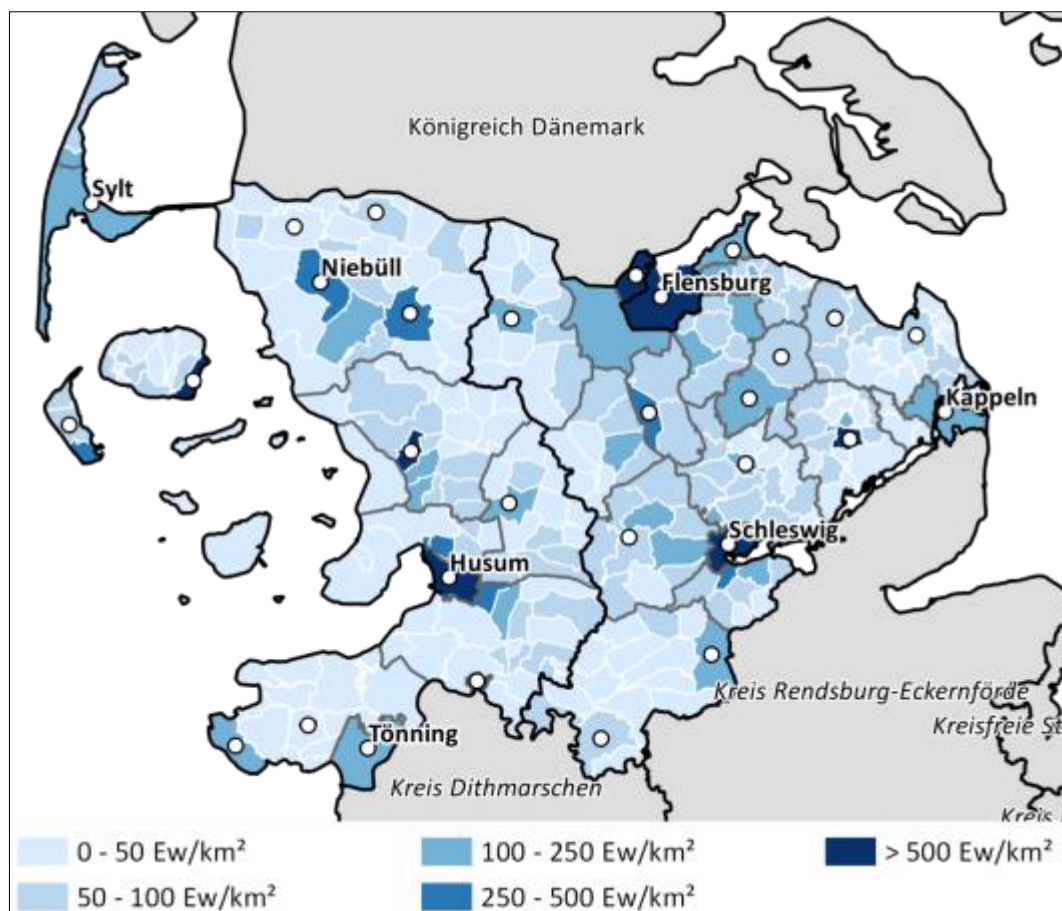
¹Quelle: Statistik Nord 2015a.

²Quelle: Flensburg 2016.

Bevölkerungsdichte

Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht die derzeitige Bevölkerungsverteilung im Planungsraum I.

Abbildung 5: Bevölkerungsdichte auf Gemeinde-Ebene



Karte: IGES 2016, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung 2014.

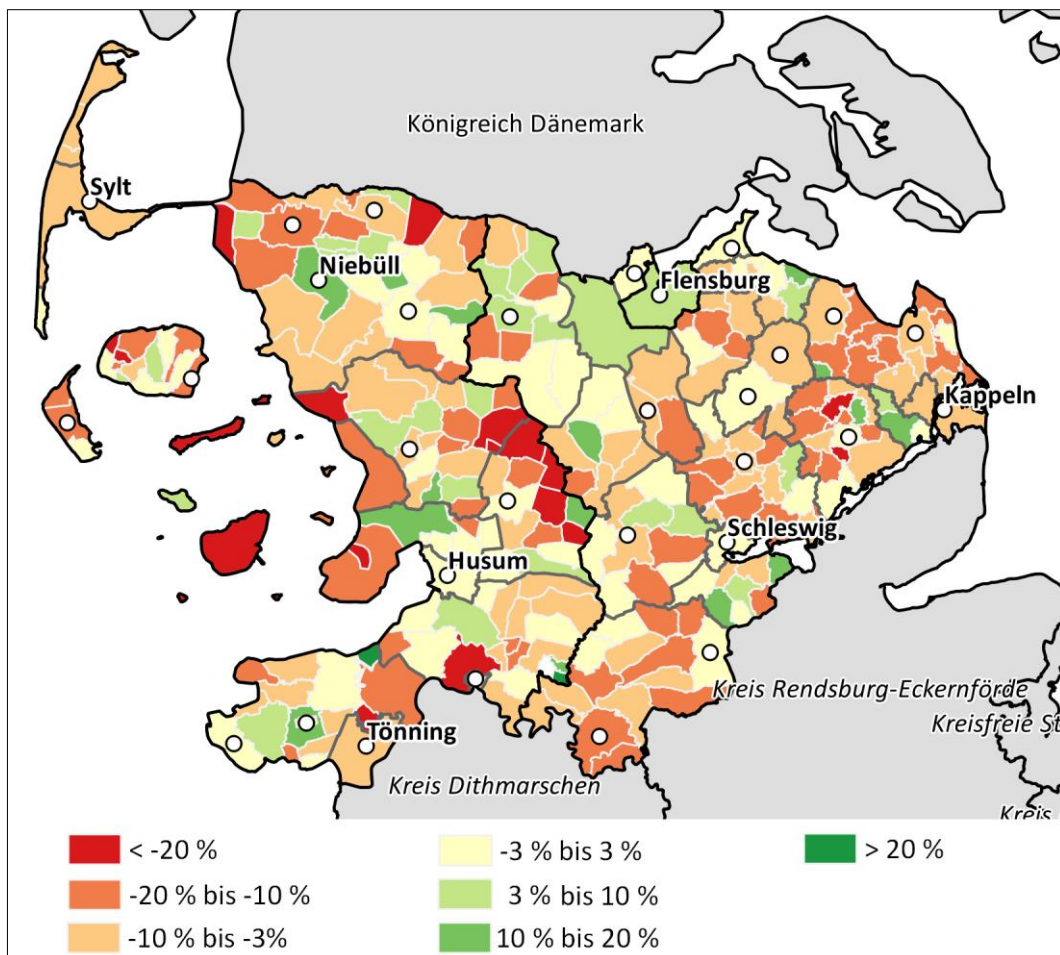
Eine hohe Bevölkerungsdichte zeigt sich insbesondere in den an die zentralen Orte angrenzenden Gemeinden, den Hauptverkehrsachsen sowie den touristisch geprägten Standorten. Demgegenüber steht eine sehr niedrige Bevölkerungsdichte im Grenzgebiet zwischen den beiden Kreisen, in den südlichen Kreisgebieten sowie auf einigen nordfriesischen Inseln.

Bevölkerungsprognose

Bezogen auf das Basisjahr 2009 ist über den gesamten Planungsraum entsprechend der 12. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) bis 2025 mit einem Bevölkerungsrückgang von 1,8% zu rechnen.

Eine detaillierte Darstellung der relativen Veränderung des Bevölkerungsstandes zeigt nachfolgende Abbildung.

Abbildung 6: Bevölkerungsprognose auf Gemeinde-Ebene bis 2025



Karte: IGES 2016, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: GGR 2011, GGR 2012.

Während für den Kreis Nordfriesland ein Bevölkerungsrückgang um 3,6% und für den Kreis Schleswig-Flensburg um 4,2% prognostiziert wird, wächst die Bevölkerung der Stadt Flensburg bis 2025 um 6,7%.⁴

Hervorzuheben ist insbesondere das Wachstum im gesamten Siedlungsband zwischen Flensburg und Niebüll.

Kleinräumig betrachtet sind relative Bevölkerungsrückgänge vor allem auf den Inseln und im südlichen Gebiet des Kreises Nordfriesland sowie dessen Randbereichen zu verzeichnen, während beispielsweise im Bereich Niebüll Bevölkerungszuwächse prognostiziert werden. Im Kreis Schleswig-Flensburg äußern sich die relativen Bevölkerungsrückgänge vor allem im südlichen und östlichen Rand des Kreisgebietes, während im Umlandbereich von Flensburg und Schafflund von Bevölkerungszuwächsen ausgegangen werden kann.

Im Juni 2016 wurden durch das Statistikamt Nord die ersten Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2015 bis 2030 basierend auf der 13. KBV für die Kreise und kreisfreien Städte veröffentlicht. Unter Berücksichtigung des Zensus 2011 sowie der aktuellen Flüchtlingszahlen wurde für den Kreis Nordfriesland ein Bevölkerungsrückgang von 2,1% und für den Kreis Schleswig-Flensburg von 3,9% sowie ein Bevölkerungszuwachs für die Stadt Flensburg von 6,7% errechnet.⁵

Alle drei Gebietskörperschaften arbeiten derzeit an aktualisierten kleinräumigen Bevölkerungsprognosen.

Betrachtung der Bevölkerung im schulfähigen Alter

Für die Betrachtung der Bevölkerung im schulfähigen Alter ist die Altersgruppe von 6 bis 18 Jahren maßgeblich, da in diesem Alter nach §§ 20 bis 23 des Schleswig-Holsteinischen Schulgesetz (SchulG) vom 24. Januar 2007 Schulpflicht besteht.

Gemäß § 8 Abs. 1 SchulG gliedern sich die öffentlichen Schulen aus pädagogischer Sicht in die Primarstufe (Jahrgangsstufen eins bis vier), die Sekundarstufe I (Jahrgangsstufen fünf bis neun oder zehn) und die Sekundarstufe II (Jahrgangsstufen zehn bis zwölf oder elf bis dreizehn).

Nachdem von 2004 bis 2014 in allen drei Gebietskörperschaften ein deutlicher Rückgang der Bevölkerung im schulfähigen Alter zu verzeichnen war, setzt sich dieser Trend in den beiden Kreisen auch bis 2025 fort. Für Flensburg wird hingegen ein Anstieg von ca. 5% zwischen 2014 und 2025 prognostiziert.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der Bevölkerung im schulfähigen Alter.

⁴ Vgl. Statistik Nord 2011a.

⁵ Vgl. Statistik Nord 2016a.

Tabelle 8: Bevölkerung im schulfähigen Alter im Planungsraum I

	2004	2014	2025
Gesamtbevölkerung^A			
<i>Nordfriesland</i>	166.610	162.203	159.800
<i>Schleswig-Flensburg</i>	199.999	195.593	190.200
<i>Flensburg</i>	86.293	91.316	94.400
<i>Summe</i>	452.902	449.112	444.400
Bevölkerung im schulfähigen Alter (6 bis unter 18)			
<i>Nordfriesland^B</i>	23.682	19.468	15.163
<i>Schleswig-Flensburg^B</i>	29.904	24.396	20.650
<i>Flensburg^C</i>	9.919	8.883	k.A.‘
<i>Summe</i>	63.540	52.747	45.170

Anmerkung: * Anstieg um 2,2% zwischen 2014 und 2021 erwartet.
 Quellen: A Statistik Nord 2015a, Statistik Nord 2011a.
 B Statistik Nord 2015a, GGR 2011, GGR 2012.
 C Einwohnermeldestatistik Flensburg 2004 - 2015, Statistik Nord 2016a.

4.4 Pkw-Bestand und Motorisierung

In allen drei Gebietskörperschaften ist der Bestand an zugelassenen Pkw zwischen 2010 und 2015 stetig gestiegen. Während das Wachstum zwischen 2012 und 2014 zeitweise hinter dem Landesdurchschnitt zurückblieb, stieg der Bestand in den Gebietskörperschaften zuletzt wieder stärker.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Pkw-Bestandes in den Gebietskörperschaften zwischen 2010 und 2015.

Tabelle 9: Entwicklung Pkw-Bestand

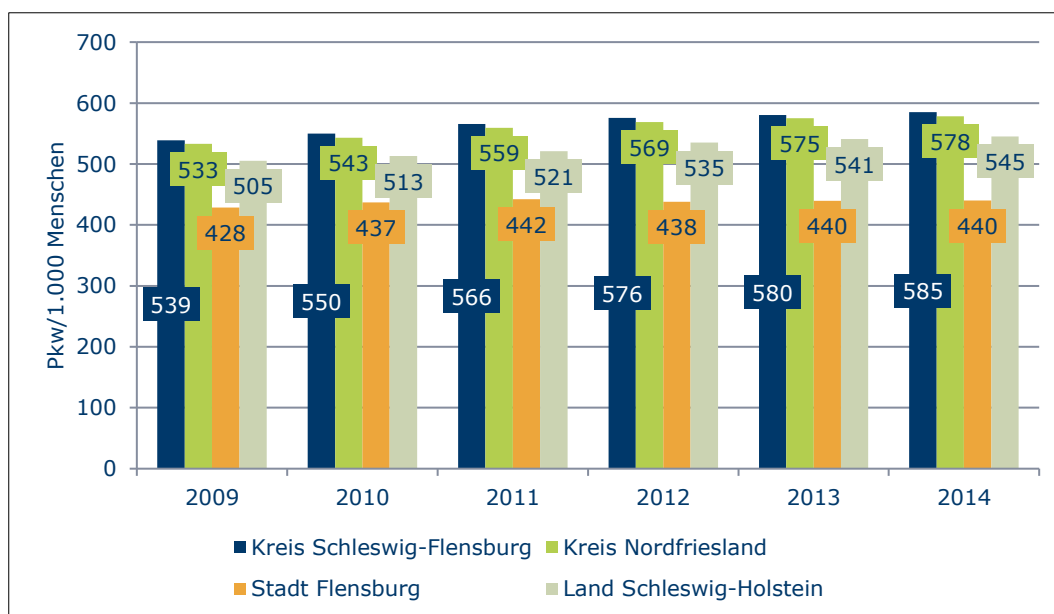
Jahr	Bestand zugelassener Pkw		
	Schleswig-Flensburg	Nordfriesland	Flensburg
2009 ¹	106.935	88.358	37.943
2010 ¹	108.818	89.850	38.764
2011 ¹	110.743	91.177	39.488
2012 ¹	112.243	92.263	39.433
2013 ¹	113.231	93.095	39.840
2014 ²	114.389	93.787	40.182

Quelle: KBA 2015.

Aufbauend auf dem Pkw-Bestand sowie den Bevölkerungszahlen ergibt sich für die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg eine stetig steigende Motorisierung (Pkw je 1.000 Menschen), die deutlich über dem Landesdurchschnitt liegt. In der Stadt Flensburg besitzen weniger Menschen einen Pkw als im Durchschnitt des Landes. Zudem entwickelt sich der Motorisierungsgrad seit 2010 in Flensburg relativ konstant.

Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht die Entwicklung der Motorisierung in den drei Gebietskörperschaften sowie im Landesdurchschnitt.

Abbildung 7: Entwicklung des Motorisierungsgrades



Quelle: Eigene Berechnung basierend auf Statistik Nord 2015a & KBA 2015.

4.5 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Arbeitsmarktentwicklung

Nach Rückgängen bei der Zahl der Erwerbstätigen in den drei Gebietskörperschaften zwischen 2000 und 2005 konnten Flensburg, Nordfriesland und Schleswig-Flensburg bis zum Jahr 2010 deutliche Zuwächse verzeichnen.

Seither stabilisiert sich die Zahl der Erwerbstätigen in den Gebietskörperschaften mit wiederum leichten Zuwächsen in der jüngeren Vergangenheit. Die folgende Tabelle zeigt die Arbeitsmarktentwicklung in den Gebietskörperschaften.

Tabelle 10: Arbeitsmarktentwicklung Gebietskörperschaften

Jahr	Erwerbstätige (Arbeitsort)		
	Nordfriesland	Schleswig-Flensburg	Flensburg
2000	81.000	77.100	57.500
2005	79.900	74.200	54.600
2010	85.900	78.500	56.300
2011	87.100	80.000	56.100
2012	87.900	80.000	56.500
2013	88.000	80.900	57.400

Quelle: Arbeitskreis Erwerbstätigenrechnung 2016.

Wirtschaftsstruktur

Im Zuge eines lange Zeit kontinuierlichen Rückgangs in der Land- und Forstwirtschaft, dominieren in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg die Dienstleistungsbereiche. Sie beschäftigten im Jahr 2013 ca. 75% der Erwerbstätigen im jeweiligen Kreis und erwirtschaften mindestens 70% der gesamten Bruttowertschöpfung. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch in Flensburg, wobei hier das verarbeitende Gewerbe vergleichsweise hohe Anteile an der Bruttowertschöpfung ausmacht und das Baugewerbe demgegenüber schwächer ausgeprägt ist.

In der nachfolgenden Tabelle wird die Wirtschaftsstruktur in den Gebietskörperschaften des Planungsraumes I in Abhängigkeit der Bruttowertschöpfung sowie der Anzahl der Erwerbstätigen dargestellt.

Tabelle 11: Wirtschaftsstruktur in den Gebietskörperschaften (Stand: 2013)

Wirtschaftsbereich	Indikator	Nordfriesland	Schleswig-Flensburg	Flensburg
A	Bruttowertschöpfung ¹	3,19%	4,00%	0,03%
	Erwerbstätige ²	4,92%	6,12%	0,08%
C	Bruttowertschöpfung ¹	7,95%	7,84%	13,19%
	Erwerbstätige ²	8,20%	9,41%	9,59%
F	Bruttowertschöpfung ¹	7,55%	7,48%	2,07%
	Erwerbstätige ²	7,92%	8,03%	2,54%
G-J	Bruttowertschöpfung ¹	21,28%	20,74%	25,63%
	Erwerbstätige ²	31,64%	27,92%	31,70%
K-N	Bruttowertschöpfung ¹	24,79%	28,10%	21,76%
	Erwerbstätige ²	11,05%	11,72%	16,29%
O-T	Bruttowertschöpfung ¹	28,54%	29,58%	31,45%
	Erwerbstätige ²	33,95%	35,59%	38,54%

Erläuterungen:

¹Anteil an Gesamtbruttowertschöpfung der jeweiligen Gebietskörperschaft.

²Anteil an Gesamtzahl der Erwerbstätigen (Inland) der jeweiligen Gebietskörperschaft.

A = Land- und Forstwirtschaft, Fischerei, C = Verarbeitendes Gewerbe, F = Baugewerbe, G-J = Handel, Verkehr und Lagerei, Gastgewerbe, Information und Kommunikation, K-N = Finanz-, Versicherungs- und Unternehmensdienstleister; Grundstücks- und Wohnungswesen, O-T = Öffentliche und sonstige Dienstleister, Erziehung und Gesundheit, Private Haushalte mit Hauspersonal.

Quelle: Statistische Ämter der Länder 2015.

Industrie- und Gewerbestandorte

Im Kreis Nordfriesland konnte das verarbeitende Gewerbe in den vergangenen Jahren stetig Zuwächse bei der Anzahl der Betriebe sowie den Beschäftigten verzeichnen. Zu den wichtigsten Branchen zählen neben Maschinenbau auch Pharmaindustrie und Biotechnologie. Wichtige Standorte des verarbeitenden Gewerbes sind neben Husum und Niebüll auch Leck, Norderfriedrichskoog, Bredstedt und Breklum.

Im Kreis Schleswig-Flensburg ist das verarbeitende Gewerbe besonders durch die Ernährungsindustrie geprägt. Von 84 Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes zählen fast 30 zu diesem Bereich. Insbesondere in den ländlich geprägten Gemein-

den ist dieser Wirtschaftsbereich von großer strukturpolitischer Bedeutung. Wichtige Standorte sind u.a. Kappeln, Nordhackstedt, Satrup, Böklund, Steinbergkirche, Handewitt, Harrislee, Wanderup, Silberstedt, Schleswig, Sörup, Glücksburg und Gemeinde Mittelangeln. Die Mühlen ApS & Co. KG. ist mit über 1.400 Beschäftigten an den Standorten Böklund und Gemeinde Mittelangeln der größte Arbeitgebende in diesem Bereich.

In der Stadt Flensburg ist die Zahl der Betriebe im verarbeitenden Gewerbe in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen. Trotzdem ist das verarbeitende Gewerbe mit einem Anteil von über 13% an der Bruttowertschöpfung und über 4.200 Beschäftigten weiterhin ein wichtiger Faktor für Flensburg und die Region. Die wichtigsten Bereiche sind Maschinen- und Schiffbau. Die größten Arbeitgeber des verarbeitenden Gewerbes sind die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH mit Sitz in der Flensburger Nordstadt und das Werk der Krones AG (Produktion Flaschenreinigungsanlagen) in Friesischer Berg.

Tourismusstandorte

Alle drei Gebietskörperschaften verfügen über bedeutende Standorte des Tourismusgewerbes. Bei diesem Wirtschaftsbereich zeigt sich ein stetiges Wachstum, was u.a. an einem deutlichen Anstieg in der Zahl der Übernachtungen von 2013 zu 2014 nachvollzogen werden kann.⁶

Im Kreis Nordfriesland konzentriert sich die Tourismuswirtschaft klar auf die Küstenregion sowie die Inseln und Halligen. Ein wichtiger Wachstumsmarkt ist hier insbesondere der Bereich des Gesundheitstourismus.

Besonderer touristischer Schwerpunkt des Kreises Schleswig-Flensburg ist die Ostseeküste. Ausgehend von Flensburg und Glücksburg an der deutsch-dänischen Grenze zieht sich diese von der Flensburger Förde in südlicher Richtung bis zur Schlei. Daneben existieren weitere Bereiche mit hoher touristischer Bedeutung. Dies sind in der Region Schlei-Ostsee z.B. die Gemeinden Süderbrarup, Boren sowie die Stadt Arnis. Zudem spielt z.B. der Bereich Schleswig, Busdorf (Haithabu) sowie Dannewerk (Danewerkmuseum) eine wichtige Rolle für den deutsch-dänischen Kulturtourismus.

Die Stadt Flensburg und deren Umlandgemeinden profitieren als Teil der Urlaubsregion Flensburger Förde insbesondere vom deutsch-dänischen Kulturtourismus.

Einzelhandelsstandorte

Neben großflächigen Einzelhandelseinrichtungen entlang der zentralen Verkehrsachsen, wie Bredstedt, Friedrichstadt, Flensburg, Husum, Kappeln, Niebüll, Schleswig, Tönning und Sankt Peter-Ording sowie die touristisch geprägten Regionen, dominieren insbesondere in den ländlich geprägten Räumen der Kreise kleinflächige Einzelhandelsstrukturen des täglichen Bedarfs.

⁶ Vgl. Statistik Nord 2015c.

Das Oberzentrum Flensburg besitzt, neben der Versorgung mit medizinischen, administrativen und kulturellen Angeboten, eine wichtige Nahversorgungsfunktion für etwa 500.000 Menschen des Stadtgebietes sowie der angrenzenden Gemeinden. Entsprechend verfügt die Stadt über ein qualitativ und quantitativ gut ausgebautes Einzelhandelsnetz, bestehend aus der Innenstadt als Hauptgeschäftsbereich sowie derzeit sieben Stadtteilzentren mit teilräumlicher Nahversorgungsfunktion.⁷

Standorte der Energiewirtschaft

In den letzten 30 Jahren hat sich Nordfriesland zu einem wichtigen deutschen Standort für Windenergie entwickelt. Heute verfügt der Kreis über mehr als 600 Windenergieanlagen. Im Kreis tätige Unternehmen decken dabei den gesamten Bereich von Planung, Produktion, Aufstellung bis Service und Wartung der Anlagen ab. Besonders Husum profitiert von dieser Entwicklung. So bestehen Pläne zum Ausbau des Hafengeländes zu einem branchenspezifischen Cluster. Weitere Entwicklungsimpulse werden durch den Bau von Offshore-Anlagen erwartet.

4.6 Schulstruktur

Tabelle 12: Allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft

Jahr	Allgemeinbildende Schulen**		
	Nordfriesland	Schleswig-Flensburg	Flensburg
Grundschulen	30	34	10
Gemeinschaftsschulen	12	15	5
Regionalschulen*	3	9	-
Förderzentren	4	7	3
Gymnasien	6	4	7
Summe	55	69	23

Quelle: Statistik Nord 2015d.

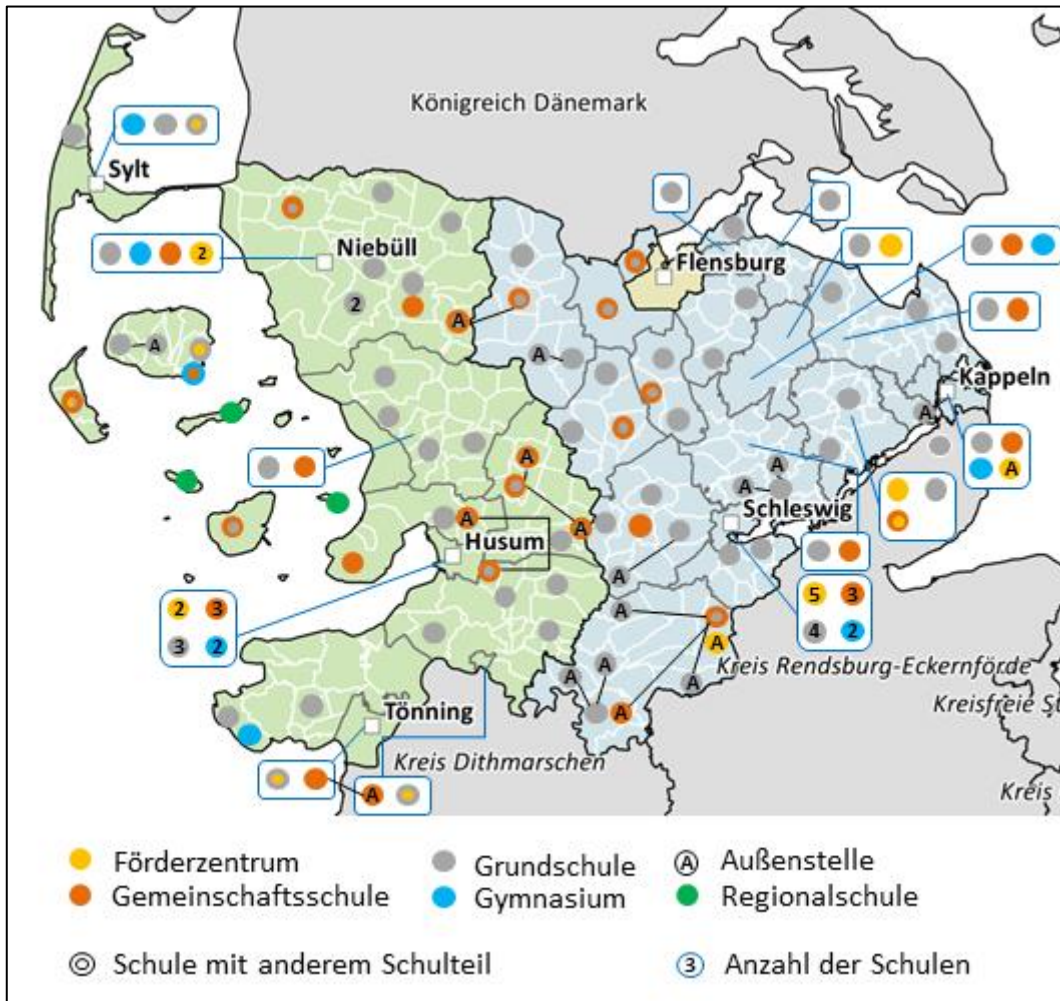
Anmerkung: Datenstand Schuljahr 2014/2015; * Schulart läuft gemäß §147 Abs.1,2 SchulG bis spätestens 2019/20 aus; ** Außenstellen werden nicht ausgewiesen.

Im Schuljahr 2014/2015 umfasst das Schulangebot im Planungsraum I 138 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft. Die Schulstruktur in den Gebietskörperschaften ist in folgender Tabelle dargestellt.

⁷ Vgl. Flensburg 2015.

Weitergehende Ausführungen zu Schulstandorten, Anzahl von Schülerinnen und Schülern sowie Quelle-Ziel-Beziehungen der Schülerinnen und Schüler mit Anspruchsberechtigung auf eine Beförderung sind Bestandteil der jeweiligen Regionalteile.

Abbildung 8: Schulstandorte in den Kreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland



Karte: IGES 2016, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Statistik Nord 2015d.

4.7 ÖPNV-relevante Ziele und Verkehrsverflechtungen

ÖPNV-relevante Ziele im Berufsverkehr⁸

Ausgehend von der Zahl der Einpendelnden im Berufsverkehr sowie der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind die Ober- und Mittelzentren Flensburg, Husum und Schleswig die dominierenden Ziele im Berufsverkehr. Mehr als die Hälfte der Beschäftigten sind hier im Bereich der „sonstigen Dienstleistungen“ beschäftigt. Für Flensburg und Husum werden außerdem Anteile von mehr als 10% für den Bereich des produzierenden Gewerbes ausgewiesen.

Weitere bedeutende Ziele im Berufsverkehr zeigt die folgende Tabelle.

Tabelle 13: ÖPNV-relevante Ziele im Berufsverkehr (Einpendelnde > 500, 2014)

Stadt/ Gemeinde	Einpendelnder	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort)				
		Insgesamt	Land- & Forstwirtschaft, Fischerei	Produzierendes Gewerbe	Handel, Verkehr & Gastgewerbe	Sonstige Dienstleistungen
Flensburg	20.628	39.461	0,0%	14,24%	27,35%	58,37%
Husum	10.730	15.144	0,1%	11,6%	30,7%	57,6%
Schleswig	9.452	13.735	k.A.	k.A.	20,0%	68,4%
Sylt	4.112	8.799	0,3%	12,4%	52,5%	34,8%
Handewitt	3.491	4.155	1,6%	22,1%	30,8%	45,4%
Harrislee	3.167	3.866	0,1%	23,5%	53,3%	23,1%
Niebüll	2.936	4.115	0,9%	14,8%	28,4%	55,9%
Kappeln	2.121	3.438	0,4%	21,3%	22,8%	55,5%
Kropp	1.621	2.255	1,4%	13,6%	26,3%	58,7%
St. Peter-Ording	1.508	2.352	k.A.	k.A.	44,9%	50,1%
Bredstedt	1.394	1.874	k.A.	k.A.	28,9%	51,7%
Leck	1.241	2.018	1,7%	38,2%	29,1%	31,0%
Süderbrarup	1.151	1.494	k.A.	k.A.	38,9%	44,6%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2015a.

⁸ Berufspendelnde sind sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die auf dem Weg vom Wohnort zum Arbeitsplatz die Grenze der Wohngemeinde überschreiten.

Grenzüberschreitende Berufspendelnde

Grenzüberschreitende Berufspendelnde werden von der Bundesagentur für Arbeit nur erfasst, wenn der Arbeitsort im Inland liegt. Berufspendelnde, welche von einem deutschen Wohnort zu einem Arbeitsort im Ausland pendeln, sind also statistisch in Deutschland nicht erfasst. Durch das Regionskontor der Region Sønderjylland – Schleswig wird jedoch eine zumindest makroskopische Statistik über Berufspendelnde zwischen Dänemark und den Nachbarstaaten herausgegeben, welche allerdings nur einen Rückschluss auf die Nationalität, nicht auf den Wohnort der Beschäftigten zulässt. Nach der gutachterlichen Erfahrung ist allerdings davon auszugehen, dass diese Berufspendelndenbeziehungen zum überwiegenden Teil im grenznahen Bereich bestehen.

Für das Jahr 2015 werden dabei 8.095 Erwerbstätige (deutsche Staatsangehörige ohne dänischen Wohnsitz) in der Region Syddanmark ausgewiesen. Insgesamt sind im Nachbarland Dänemark 13.889 deutsche Staatsangehörige beschäftigt. Es sei darauf hingewiesen, dass dänische Staatsangehörige mit deutschem Wohnsitz und dänischen Arbeitsort aufgrund der Datengrundlage statistisch nicht erfasst werden können.⁹

Gebietskörperschaftsübergreifende Berufspendelnde

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Berufspendelndenströmen abgeleitet werden. In den nachfolgenden Abbildungen sind alle Pendelndenströme auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte mit mehr als 100 Berufspendelnden je Strom dargestellt. Eine mikroskopische Darstellung auf Gemeindeebene findet sich in den jeweiligen Regionalteilen zu den Gebietskörperschaften.

⁹ Vgl. Regionskontor 2016.

Abbildung 9: Berufseinpendelnde nach Flensburg auf Kreisebene



	Wohnort	Berufseinpendelnde
A	Kreis Schleswig-Flensburg	14.962
B	Kreis Nordfriesland	2.306
C	Kreis Rendsburg-Eckernförde	638
D	Kreisfreie Stadt Kiel	252
E	Land Hamburg	232
F	Königreich Dänemark	147
G	Kreis Dithmarschen	126

Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2015b.

Anmerkung: Einpendelnde insgesamt 20.628.

Abbildung 10: Berufsauspendelnde aus Flensburg auf Kreisebene



	Arbeitsort	Berufsauspendelnde
A	Kreis Schleswig-Flensburg	5.284
B	Kreis Nordfriesland	673
C	Kreisfreie Stadt Kiel	649
D	Land Hamburg	526
E	Kreis Rendsburg-Eckernförde	418
F	Kreisfreie Stadt Neumünster	111
G	Kreisfreie Stadt Lübeck	110

Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2015b.

Anmerkung: Auspendelnde insgesamt 8.921.

Abbildung 11: Berufseinpendelnde nach Schleswig-Flensburg auf Kreisebene



	Wohnort	Berufseinpendelnde
A	Kreisfreie Stadt Flensburg	5.284
B	Kreis Rendsburg-Eckernförde	3.170
C	Kreis Nordfriesland	2.416
D	Kreisfreie Stadt Kiel	498
E	Kreis Dithmarschen	332
F	Land Hamburg	226
G	Königreich Dänemark	190
H	Kreis Plön	136
I	Kreis Segeberg	115
J	Kreis Ostholstein	114

Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2015b.

Anmerkung: Einpendelnde insgesamt 14.927.

Abbildung 12: Berufsauspendelnde aus Schleswig-Flensburg auf Kreisebene



	Arbeitsort	Berufsauspendelnde
A	Kreisfreie Stadt Flensburg	14.962
B	Kreis Rendsburg-Eckernförde	4.158
C	Kreis Nordfriesland	2.325
D	Kreisfreie Stadt Kiel	1.653
E	Land Hamburg	1.048
F	Kreis Dithmarschen	363
G	Kreisfreie Stadt Neumünster	308
H	Kreis Segeberg	213
I	Kreisfreie Stadt Lübeck	111
J	Kreis Stormarn	111

Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2015b.

Anmerkung: Auspendelnde insgesamt 27.272.

Abbildung 13: Berufseinpendelnde nach Nordfriesland auf Kreisebene



	Wohnort	Berufseinpendelnde
A	Kreis Schleswig-Flensburg	2.325
B	Kreis Dithmarschen	1.585
C	Kreisfreie Stadt Flensburg	673
D	Kreis Rendsburg-Eckernförde	384
E	Land Hamburg	278
F	Kreisfreie Stadt Kiel	166
G	Land Berlin	144
H	Kreis Steinburg	142
I	Kreis Pinneberg	107

Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2015b.

Anmerkung: Einpendelnde insgesamt 8.759. Abbildung

Abbildung 14: Berufsauspendelnde aus Nordfriesland auf Kreisebene



	Arbeitsort	Berufsauspendelnde
A	Kreis Schleswig-Flensburg	2.416
B	Kreisfreie Stadt Flensburg	2.306
C	Land Hamburg	1.053
D	Kreis Dithmarschen	947
E	Kreisfreie Stadt Kiel	754
F	Kreis Rendsburg-Eckernförde	512
G	Land Berlin	160
H	Kreis Steinburg	156
I	Kreis Pinneberg	131
J	Kreisfreie Stadt Neumünster	125

Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2015b.

Anmerkung: Auspendelnde insgesamt 10.805.

ÖPNV-relevante Ziele im Alltagsverkehr¹⁰

Mit Blick auf die Daseinsvorsorge fungieren besonders die zentralen Orte als Versorgungszentren. So decken das Oberzentrum Flensburg, die Mittelzentren Schleswig und Husum sowie die Unterzentren Kappeln, Niebüll, Sylt und Tönning auch höherwertige Daseinsgrundfunktionen ab.

Teilräumliche Versorgungsfunktionen insbesondere für Waren und Dienstleistungen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs üben vor allem die Unterzentren, ländlichen Zentralorte und Versorgungszentren an den Hauptverkehrsachsen aus.

Im Kreis Nordfriesland sind dies insbesondere Leck, Neukirchen und Süderlügum im Norden, Bredstedt, Langenhorn, Nordstrand und Viöl in der Mitte sowie Friedrichstadt, Garding und Sankt Peter-Ording im Süden.

Im Kreis Schleswig-Flensburg sind dies Schafflund und Tarp für den Nordwesten, Gelting, Gemeinde Mittelangeln, Sörup und Süderbrarup für den Nordosten sowie Kropp und Erfde für den Süden.

In den Umlandgemeinden der kreisfreien Stadt Flensburg konzentrieren sich die Wege im Alltagsverkehr klar auf Flensburg, wobei Gemeinden/Städte mit entsprechenden Siedlungsschwerpunkten wie z.B. Glücksburg, Harrislee und Wees auch Teilfunktionen der Daseinsvorsorge bereitstellen.

Eine weitere wesentliche teilräumliche Versorgungsfunktion wird an der Hauptverkehrsachse Flensburg - Niebüll durch die Gemeinde Handewitt mit dem Waren- und Dienstleistungsangebot im Bereich Wiesharder Markt wahrgenommen.

Weitere bedeutende Stadt-Umland-Kooperationen bestehen zwischen Husum sowie Schleswig und den jeweiligen Umlandgemeinden.

In den unmittelbaren Grenzbereichen der Kreise bestehen zudem teils starke Verflechtungen in Versorgungszentren der Nachbarkreise bzw. in das Königreich Dänemark. Dies betrifft vor allem Lunden und Hennstedt im Kreis Dithmarschen, Owschlag, Hohn und Eckernförde im Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie Tønder und Padborg im Königreich Dänemark.

Ziele im Tourismus

Wichtige touristische Ziele sind zum einen die Inseln Sylt, Föhr, Amrum, Pellworm und die Halligen insgesamt. Weitere wichtige touristische Standorte sind Arnis, Bad St. Peter-Ording, Boren, Busdorf (Haithabu), Dannewerk (Danewerkmuseum), Flensburg, Gelting, Glücksburg, Harrislee, Hasselberg, Husum, Kappeln, Kronsgaard, Maasholm, Schleswig, Steinberg, Süderbrarup sowie Tarp.

¹⁰ Alltagsverkehr umfasst in diesem Sinne regelmäßige Wege zur Wahrnehmung von Angeboten in den Daseinsvorsorgebereichen Gesundheit, Versorgung, Bildung und Freizeit.

5. Derzeitiges Angebot im öffentlichen Personenverkehr

5.1 Angebot im SPNV

Das Angebot im SPNV im Planungsraum I umfasst derzeit die Strecken

- ◆ Westerland – Niebüll – Husum – Hamburg,
- ◆ Niebüll – Tondern,
- ◆ Flensburg – Schleswig – Hamburg,
- ◆ Flensburg – Kiel,
- ◆ Husum – Schleswig – Rendsburg – Kiel,
- ◆ Husum – St. Peter-Ording und
- ◆ Niebüll – Dagebüll.

Zwischen Flensburg und Dänemark existiert derzeit kein SPNV-Angebot, sondern ein Angebot im Rahmen des Schienenpersonenfernverkehrs.

Angaben zum Streckenverlauf sowie zur derzeitigen Bedienung sind in der folgenden Karte und Tabelle aufgeführt.

Abbildung 15: SPNV-Netz im Planungsraum I



Karte: Auszug aus Karte „Bahnlinien in Schleswig-Holstein“, NAH.SH 2015.

Tabelle 14: Angebotsumfang im SPNV in der Stadt Flensburg und den Kreisen Nordfriesland sowie Schleswig-Flensburg

Lfd. Nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen	Richtung	Zugpaare*			Takt
				Mo-Fr	Sa	So/F	
1	RE 7 Flensburg - Schleswig - Neumünster - Hamburg	Flensburg, Tarp, Jübek, Schleswig	Flensburg - Hamburg	20	21	18	60'
			Hamburg - Flensburg	20	21	18	
2	RE 72 Flensburg - Eckernförde - Kiel	Flensburg, Husby, Sörup, Süderbrarup	Flensburg - Kiel	16	16	15	60'
			Kiel - Flensburg	16	17	16	
3	RE 74 Husum- Schleswig - Rendsburg - Kiel	Husum, Jübek, Schleswig	Husum - Kiel	19	19	17	60'
			Kiel - Husum	19	20	19	
4a	RE/RB 6 Westerland (Sylt) - Husum - Itzehoe - Hamburg-Altona <i>Winterfahrplan (Mitte März bis Ende Oktober)</i>	Westerland, Keitum, Morsum, Klanxbüll, Niebüll, Langenhorn, Bredstedt, Husum, Friedrichstadt	Westerland - Hamburg	27	23	23	60'. HVZ 30'
			Hamburg - Westerland	27,2	25	24	
4b	RE/RB 6 Westerland (Sylt) - Husum - Itzehoe - Hamburg-Altona <i>Sommerfahrplan (November bis Mitte März)</i>	Westerland, Keitum, Morsum, Klanxbüll, Niebüll, Langenhorn, Bredstedt, Husum, Friedrichstadt	Westerland - Hamburg	29	26	26	60'. HVZ 30'
			Hamburg - Westerland	29,2	28	27	
5	RB 64 Husum - Bad St. Peter-Ording	Husum, Witzwort, Harblek, Töning, Kating, Katharinenheerd,	Husum - Bad St. Peter-Ording	19	18	18	60'

Lfd. Nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen	Richtung	Zugpaare*			Takt
				Mo-Fr	Sa	So/F	
		Garding, Sandwehle, Tating, Bad St. Peter Süd, Bad St. Peter-Ording	Bad St. Peter-Ording - Husum	19	18	18	
6	RB 62 (Hamburg -) Itzehoe – Heide (- Husum)	Husum, Friedrichstadt	Husum - Hamburg	4	3	4	Einzelne Züge
			Hamburg - Husum	4	4	4	
7a	RB 65 Niebüll - Dagebüll Mole <i>Sommerfahrplan</i> <i>(ca. Ende Juni bis Anfang September)</i>	Niebüll, Niebüll NEG, Deezbüll, Massbüll, Dagebüll Kirche, Dagebüll Mole	Niebüll - Dagebüll Mole	12,4	15	15	eine Fahrt je Stunde, HVZ 30'
			Dagebüll Mole - Niebüll	14,4	15	15	
7b	RB 65 Niebüll - Dagebüll Mole <i>Winterfahrplan</i> <i>(ca. November bis Mitte März)</i>	Niebüll, Niebüll NEG, Deezbüll, Massbüll, Dagebüll Kirche, Dagebüll Mole	Niebüll - Dagebüll Mole	11,2	8	8	60', Sa/So/F 120'
			Dagebüll Mole - Niebüll	11	8	8	
7c	RB 65 Niebüll - Dagebüll Mole <i>Zwischenfahrplan Frühjahr und Spätsommer</i> <i>(übrige Zeiten)</i>	Niebüll, Niebüll NEG, Deezbüll, Massbüll, Dagebüll Kirche, Dagebüll Mole	Niebüll - Dagebüll Mole	12,4	14	14	eine Fahrt je Stunde, HVZ 30'
			Dagebüll Mole - Niebüll	14,2	14	14	
8	RB 66 Niebüll - Esbjerg (DK)	Niebüll, Uphusum, Süderlügum	Niebüll - Esbjerg (DK)	8	8	7	

Lfd. Nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen	Richtung	Zugpaare*			Takt
				Mo- Fr	Sa	So/F	
			Esbjerg (DK) - Niebüll	10	8	7	120-180', HVZ: 60'

Quelle: NAH.SH 2016.

Anmerkung: *Dargestellt sind nur Fahrten, die in den Gebietskörperschaften des Planungsraum I erbracht werden.

Zugangsstellen im SPNV

Besonders relevant für Verknüpfungen innerhalb des SPNV sowie zwischen SPNV und dem übrigen ÖPNV im Planungsraum I sind die Bahnhöfe

- ◆ Flensburg
- ◆ Husum
- ◆ Niebüll sowie
- ◆ Schleswig.

Die Bahnhöfe Flensburg, Husum und Niebüll sind als ITF-Vollknoten angelegt. Hier bestehen vertaktete Umsteigemöglichkeiten im SPNV jeweils zur halben bzw. vollen Stunde. Die Anschlüsse zwischen SPNV und übrigen ÖPNV sind hier weitestgehend koordiniert. Bei der Verknüpfung in Flensburg zu/von den SPNV-Zügen nach Dänemark werden bezogen auf die Züge von/nach Kiel die Anschlüsse jedoch verfehlt. Hier existiert Nachbesserungsbedarf. Ebenso weisen die Abfahrten aus Flensburg in Richtung Hamburg wechselnde Abfahrtsminuten auf, die eine Anschlussgestaltung mit dem Stadtverkehr erschweren.

Weitere Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV sind die Bahnhöfe Bad St. Peter-Ording, Bad St. Peter-Ording Süd, Bredstedt, Friedrichstadt, Garding, Husby, Jübek, Keitum, Klanxbüll, Langenhorn, Morsum, Sörup, Süderbrarup, Süderlügum, Tarp, Tönning, Uphusum sowie Westerland.

Am Bahnhof Dagebüll Mole bestehen zudem Verknüpfungen mit dem Fährbetrieb auf die Inseln Amrum und Föhr sowie zur Hallig Hooge.

Lage der Zugangsstellen zum Ortskern bzw. Siedlungsbereich

Nahezu alle Haltestellen im Planungsraum liegen im zentralen Siedlungsbereich der jeweiligen Ortslage oder zumindest am Orts- bzw. Siedlungsrand. Ausnahmen bestehen an drei Stationen der Strecke Bad St. Peter-Ording – Husum. Die Lage der einzelnen Stationen in Bezug zum jeweiligen Orts- bzw. Siedlungskern sind kartografisch in Abbildung 13 dargestellt.

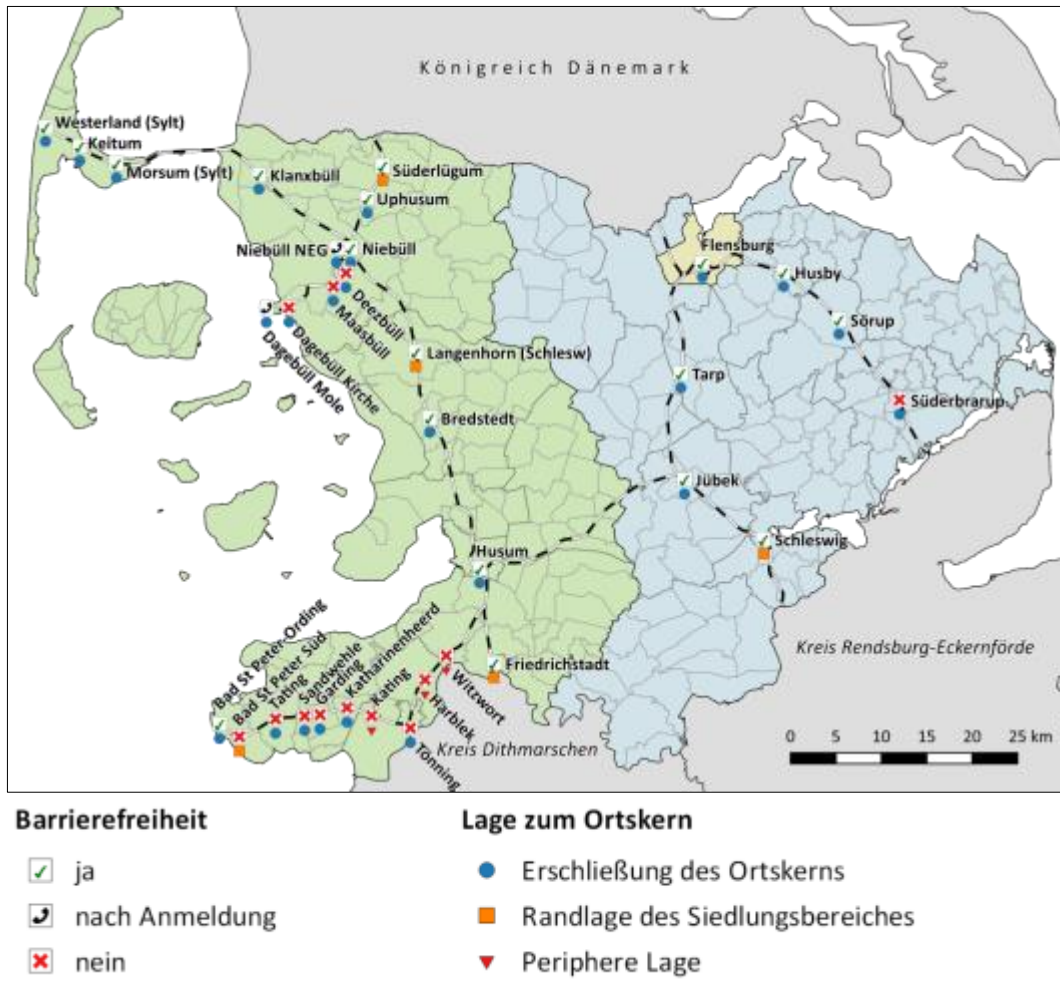
SPNV-Zugangsstellen und Barrierefreiheit

Die Zugangsstellen an der Linie RB 64 (ausgenommen Bad St. Peter-Ording und Husum) sowie an der Linie RB 65 (ausgenommen Niebüll NEG und Dagebüll Mole) sind bislang nicht barrierefrei ausgebaut.

An der Strecke Niebüll NEG – Dagebüll Mole ist ein Zustieg für mobilitätseingeschränkte Personen nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung möglich. Zudem sieht die Landesnahverkehrsplanung vor, die Station Garding barrierefrei auszubauen.

Die weiteren Zugangsstellen zum SPNV im Planungsraum I, einschließlich der Verknüpfungspunkte Flensburg, Husum, Niebüll (Station der DB AG) und Jübek sind barrierefrei ausgebaut.

Abbildung 16: SPNV-Netz und Zugangsstellen im Planungsraum I



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Seit 2008 durchgeführte Maßnahmen im SPNV

Auf der Marschbahn ist nach dem Bau eines weiteren ESTW in Heide der Gleiswechselbetrieb zwischen Lunden und Meldorf möglich. Dieser verschafft bei Baumaßnahmen einen größeren operativen Spielraum und soll so auf dieser Strecke die Dauer von baustellenbedingten Verspätungen verringern.

Auch an den Zugangsstellen konnten in den letzten Jahren Verbesserungen erzielt werden. In Tabelle 14 sind die einzelnen Maßnahmen gegliedert nach Gebietskörperschaften aufgeführt. Das **Fahrplanangebot** auf der Bahnstrecke Hamburg – Flensburg ist seit dem Jahr 2014 auf einen ganztägigen durchgängigen Stundentakt verdichtet. Es existieren jedoch Abweichungen der stündlichen Abfahrtsminuten sowie häufig planmäßige (z.B. abends) bzw. baustellenbedingte Umsteigeerfordernisse nach Hamburg in Neumünster. Der Halt in Flensburg-Weiche wurde aufgegeben. Seit dem Jahr 2015 werden zwischen Husum und Westerland zusätzliche Verstärkerzüge angeboten.

Seit Sommer 2008 fahren am Wochenende umsteigefreie Züge von Niebüll bis Esbjerg. Seit 2010 wird diese durchgängige Fahrtmöglichkeit an allen Tagen angeboten.

Tabelle 15: Seit 2008 durchgeführte Verbesserungen an den SPNV-Zugangsstellen

Strecke bzw. Zugangsstelle	Maßnahmen
Kreis Nordfriesland	
Bad St. Peter Ording	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Zufahrt und Bahnhofsvorplatz
Friedrichstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Barrierefreiheit durch die Aufhöhung der Bahnsteige • Neubau von Unterständen
Niebüll	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Barrierefreiheit durch die Aufhöhung der Bahnsteige; Gleis 4 für den Verkehr von Zügen mit Dänemark noch barrierefrei auszugestalten • Neubau von Bahnsteigdächern • Einbau von Aufzügen
Tating	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau von Unterständen
Strecke Hamburg - Westerland	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung eines zusätzlichen Sprinterpaares
Deezbüll, Maasbüll, Da- gebüll Kirche, Up- husum, Süderlügum	<ul style="list-style-type: none"> • Installation von Haltewunschtasten
Kreis Schleswig-Flensburg	
Schleswig	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau von Sitzgelegenheiten und Unterständen • Optische Auffrischung • Erneuerung des Wegeleitsystems
Sörup	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau eines Mittelbahnsteigs mit barrierefreier Erschließung
Kreisfreie Stadt Flensburg	
Flensburg Hbf.	<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung der Bahnsteigüberdachung • Aus-/Neubau Bahnsteig und Bahnsteigkanten • Einbau von Aufzügen • Modernisierung des Personentunnels • Installation von Abfahrt- und Ankunftsmonitoren in der Empfangshalle

Quelle: MWAVT SH 2014.

Handlungsbedarf bei SPNV-Zugangsstellen

Die folgenden Zugangsstellen im SPNV verfügen über Handlungsbedarf hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung:

- ◆ Zugangsstellen an der Linie RB 64 (ausgenommen Bad St. Peter-Ording und Husum) sowie
- ◆ Zugangsstellen an der Linie RB 65 (ausgenommen Niebüll NEG und Dagebüll Mole).

5.2 Angebot im Personenfernverkehr

Schienerpersonenfernverkehr

Im Planungsraum I besteht direkter Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr an den Zugangsstellen

- ◆ Flensburg (IC-Verbindungen von/ nach Fredericia (derzeit 6 x täglich) bzw. Aarhus (derzeit 4 x täglich), Hamburg (derzeit 2 x täglich), Köln und München (jeweils freitags),
- ◆ Dagebüll Mole, Husum und Niebüll (IC-Verbindungen von/ nach Dresden, Frankfurt Main, Hamburg, Karlsruhe, Köln, Stuttgart und Westerland).

Fernbuslinienverkehr

Über folgende Fernbus-Strecken ist der Planungsraum I an das Fernbusliniennetz angebunden:

- ◆ Berlin – Flensburg – [Aarhus]
- ◆ Flensburg – Aarhus – [Aalborg/Kolding/Vejle]
- ◆ Rostock – Flensburg
- ◆ Flensburg – Berlin über Schleswig
- ◆ Flensburg – Neumünster – Berlin über Schleswig
- ◆ Leverkusen – Flensburg [- Malmö]
- ◆ List(Fähre) – München über Niebüll, Vogelkoje – Kampen – Wenningstedt-Braderup – Westerland,
- ◆ St. Peter-Ording – Berlin ZOB über Tönning, Garding, Tating (Dorfplatz).

5.3 Linienschifffahrt

Zur Anbindung der Inseln und Halligen an das Festland bestehen im Kreis Nordfriesland folgende Fährverbindungen:

- ◆ Tammensiel (Pellworm) – Nordstrand
- ◆ Dagebüll – Föhr
- ◆ Föhr – Wittdün (Amrum)
- ◆ Dagebüll – Amrum
- ◆ Schlüttsiel – Hooge – Langeneß (- Amrum).

5.4 Angebot im übrigen ÖPNV

Aufgabenträger

Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV sind gemäß § 2 ÖPNVG SH der Kreis Nordfriesland, der Kreis Schleswig-Flensburg und die Stadt Flensburg.

Ausnahmen bilden ausgewählte Ortsverkehre im Kreis Nordfriesland. Aufgabenträger für die Ortsverkehre Husum und Sankt Peter-Ording ist die Stadt Husum bzw. die Gemeinde Sankt Peter-Ording.

Verkehrsunternehmen

Im Planungsraum I verfügen derzeit 14 Unternehmen über Konzessionen im übrigen ÖPNV. Davon entfallen acht auf den Kreis Nordfriesland, fünf auf den Kreis Schleswig-Flensburg und ein Unternehmen auf die Stadt Flensburg.

Tabelle 16: Verkehrsunternehmen im übrigen ÖPNV mit Linienkonzessionen im Planungsraum I

Zuordnung Gebietskörperschaft	Name des Verkehrsunternehmens	Sitz	
Flensburg	Aktiv Bus Flensburg GmbH	Flensburg	
	Autokraft GmbH, Betriebe Husum & Niebüll	Husum/Niebüll	
	Thors-Reisen, Maik Krüger	Leck	
	Neue Pellwormer Dampfschiffs-GmbH	Pellworm	
	Nordfriesland	Norddeutsche Verkehrsbetriebe GmbH	Niebüll
		Rohde Verkehrsbetriebe GmbH	Husum
		Röpke-Liner Busunternehmen GmbH	Bredstedt
		Sylter Verkehrsgesellschaft	Sylt
	Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH	Wyk auf Föhr	
Schleswig-Flensburg	Autokraft GmbH Betriebsstätte Flensburg	Flensburg	
	VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH	Schleswig	

Quelle: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen 2015/2016.

Anmerkung: Unternehmen mit Konzessionen in Gebietskörperschaften außerhalb des Planungsraumes I sowie Subunternehmen werden nicht dargestellt.

Liniennetz und Konzessionen

Das Liniennetz des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Gebietskörperschaften des Planungsraums I umfasst insgesamt 200 Linien. 12 Linien entfallen dabei auf Ortsverkehre im Kreis Nordfriesland, die jedoch nicht in der Aufgabenträgerschaft des Kreises Nordfriesland liegen.

Im Rahmen des dritten RNVP wurden in den Kreisen mit Blick auf zukünftige Vergabeverfahren entsprechend § 9 Abs. 2 PBefG Linien gebündelt und zu Teilnetzen zusammengefasst.

In der folgenden Tabelle werden die Teilnetze, die jeweiligen Aufgabenträger, die Anzahl der Linien sowie die derzeitigen Laufzeiten der Konzessionen dargestellt. Die anschließende Karte gibt einen Überblick über das derzeitige in Aufgabenträgerschaft der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg befindliche Liniennetz (ohne Inselverkehre).

Tabelle 17: Teilnetze, Linien und Laufzeit der Liniengenehmigungen

Aufgabenträger	Teilnetz	Linienkonzessionen (Anzahl)	Laufzeit Konzession
Stadt Flensburg	Stadtverkehr Flensburg	11	31.05.2025
	Nord	22	31.07.2018 ¹
	Mitte	14	31.07.2019 ²
	Süd	28	31.07.2018
Nordfriesland	Föhr/Amrum	2	31.07.2017
	Pellworm	1	31.07.2018
	Insel Sylt	8	31.07.2019 ³
	Ohne Netz	1	31.10.2017
Husum	Husum	9	31.07.2018
Sankt Peter-Ording	Sankt Peter-Ording	3	31.07.2018
	West	26	31.12.2018
	Ost	44	31.12.2020
Schleswig-Flensburg	Süd	34	31.12.2019

¹ Ausnahme Bürgerbus Ladelund bis 30.06.2022

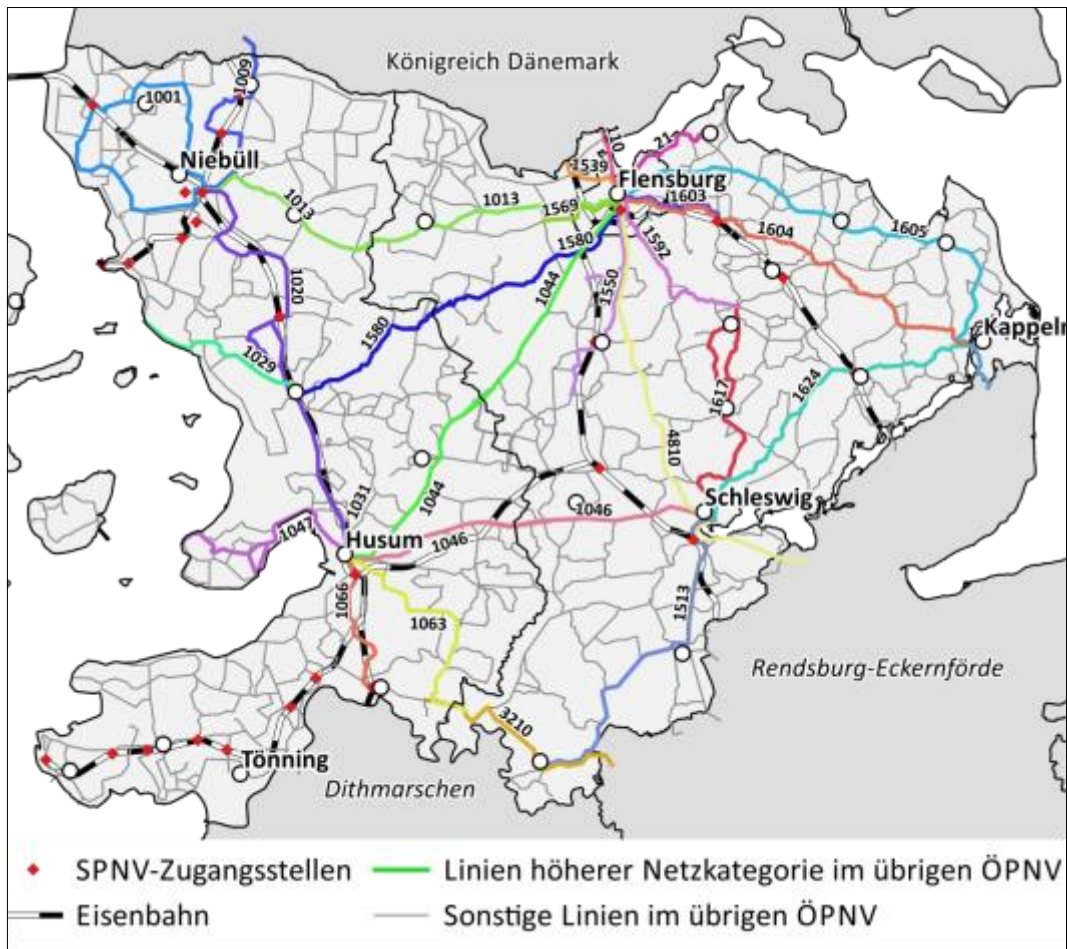
² Ohne Linie 1580: Laufzeit der Genehmigung bis 31.03.2019.

³ Laufzeit der Konzessionen für das bisherige Teilnetz Sylt/Westerland bis zum 30.09.2017. Ab 01.08.2019 einheitliches Teilnetz für den gesamten Inselverkehr Sylt.

Linien in Aufgabenträgerschaft der Landkreise Dithmarschen sowie Rendsburg-Eckernförde werden nicht dargestellt.

Quelle: Informationen der Gebietskörperschaften.

Abbildung 17: Liniennetz der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg (ohne Inselverkehre)



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen 2015/2016.

Regionalverkehr

Das Liniennetz in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg verfügt insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen zwischen den zentralen Orten Flensburg, Husum, Schleswig, Niebüll und Kappeln über Linien mit verdichtetem bzw. taktähnlichen Fahrtenangebot. Diese werden zum Teil als Schnellbusse angeboten, andere ergänzen die Erschließung parallel zu den SPNV-Achsen.

Im Umland der Ober- und Mittelzentren verläuft das Linienangebot zumeist sternförmig auf die Städte (z.B. Flensburg) zu. Das Angebot zur Flächenerschließung orientiert sich hingegen stark an der Beförderung von Schülerinnen und Schülern und weist dazwischen oft große zeitliche Bedienungspausen auf.

Orts- und Stadtverkehre

In den Siedlungsschwerpunkten sowie den stark touristisch geprägten Orten werden Stadt-/Ortsverkehre angeboten. Dazu zählen Husum, Westerland (Sylt), Sankt Peter-Ording, die Stadt Schleswig sowie die kreisfreie Stadt Flensburg.

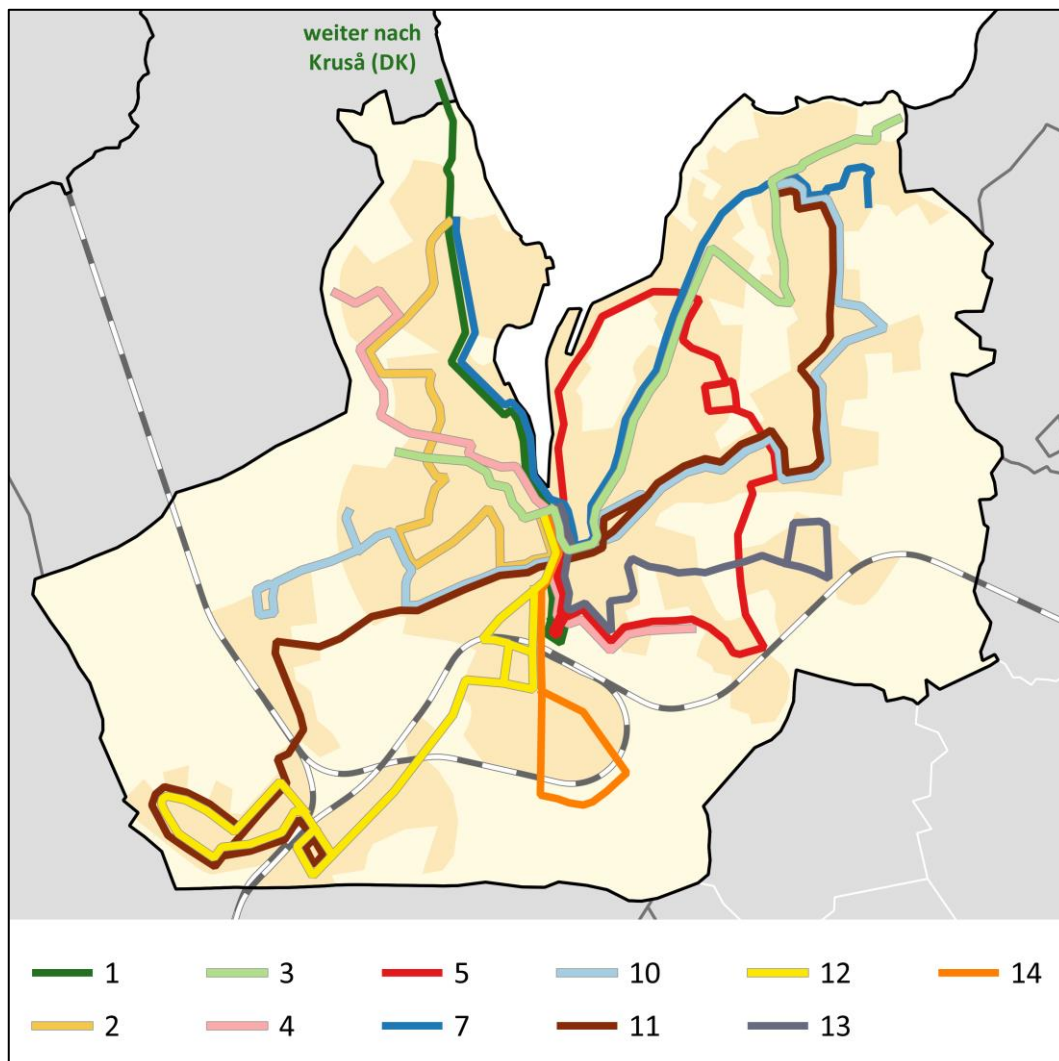
Der Stadtverkehr Flensburg umfasst insgesamt elf Linien, deren Verläufe überwiegend als Durchmesserlinien mit Durchfahung der Innenstadt ausgerichtet sind. Mit Ausnahme der Linien 10 und 11 fahren alle Linien den ZOB an. Die Anbindung des Bahnhofs wird mit den Linien 1 und 5 im 10-Minuten-Takt hergestellt. Zusätzlich bestehen Verbindungen ausgehend von den Haltestellenbereichen in der Schleswiger Str. (Bahnhof/Serpentine sowie Bahnhof/Tegelbarg) von und zur Innenstadt bzw. ZOB mit den Linien 12, 14 sowie mit dem Regionalverkehr.

Insbesondere die Linien 4, 5 und 13 stellen die Anbindung zwischen dem ZOB und der Universität Flensburg her. Die Linie 5 verkehrt im Ringbetrieb. Die Linie 1 bindet das Stadtgebiet Flensburg an Krusau im Königreich Dänemark an. Darüber hinaus verkehren drei Nachtbuslinien im Ringbetrieb.

Der Stadtverkehr Husum beinhaltet derzeit fünf Linien (1050, 1051, 1054, 1055, 1056), die als Ringlinien ausgehend vom Bahnhof Husum bzw. vom ZOB angeboten werden.

Der Stadtverkehr Schleswig umfasst sechs Linien, von denen alle den ZOB bedienen. Die Linien 1501, 1505 sowie 1506 verknüpfen den Bahnhof mit der Innenstadt (ZOB). Die Linie 1508 verkehrt im Ringbetrieb zur Verknüpfung der westlichen Umlandgemeinden mit der Innenstadt.

Abbildung 18: Liniennetz Flensburg (ohne Nacht- und Regionalverkehr)



Karte: IGES 2017.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen 2015/2016.

Inselverkehre

Auf den Inseln Föhr, Amrum, Pellworm und Sylt bestehen Inselverkehre. Das Fahrtenangebot ist zumeist stark auf den Tourismus sowie den Schulverkehr orientiert.

Einsatz flexibler Bedienformen

Die Bedienung im übrigen ÖPNV im Planungsraum I erfolgt zum Großteil als klassischer Linienverkehr. Zeitlich und räumlich flexible Bedienungsformen im übrigen ÖPNV werden derzeit nur in geringem Umfang angeboten.

Zu den angebotenen flexiblen Bedienungsformen im übrigen ÖPNV zählen z.B.

- ◆ das Anruf-Sammeltaxi im Amt Kropp,
- ◆ das Anruf-Taxi auf der Linie 1636 (letzte Fahrt am Abend),
- ◆ der Rufbus Husum (Stadtverkehr am Abend und an Wochenenden),

- ◆ der Rufbus Pellworm (zwischen April und Oktober) sowie
- ◆ die Bedarfsverkehre in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern (z.B. Linien 1023, 1024, 1540).

Darüber hinaus verbindet das Anruf-Linien-Taxi-System RUDI des Kreises Dithmarschen Lunden und Tönning im Abendverkehr montags bis freitags sowie an Wochenenden und Feiertagen ganztägig im 2-Stunden-Takt.

Alle genannten flexiblen Bedienungsformen verkehren fahrplanbasiert und auf Basis vorgegebener Linienwege, jedoch nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung. Es kommen überwiegend – jedoch nicht ausschließlich - kleine Fahrzeuggrößen zum Einsatz (z.B. Pkw, Kleinbusse). Die Voranmeldezeiten für die Vorausbuchung sind nicht einheitlich gestaltet.

In Summe sind die unterschiedliche Bezeichnung der vorhandenen flexiblen Bedienungsformen trotz ähnlichen systematischen Ausprägungen und die uneinheitlichen Modalitäten für Voranmeldezeiten nicht zielführend.

Bedienung der nachfragestärksten Linien

In der folgenden Tabelle wird das Angebot der nachfragestärksten Linien gemäß Fahrplan 2015/2016 dargestellt. Eine Übersicht über alle Linien wird in den jeweiligen Regionalteilen dargestellt.

Tabelle 18: Bedienung der nachfragestärksten Linien* im übrigen ÖPNV in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg gemäß Fahrplan 2016

Lini- enr.	Laufweg	Richtung	Fahrtenpaare (Klammer- werte: Ferienzeit)**			Takt
			Mo-Fr	Sa	So/F	
Stadtverkehr Flensburg						
1	Krusau – Wasserleben – Nordstadt – ZOB – Bahnhof Flensburg	Krusau – Flensburg	50(50)	46	30	20', So/F: 30', abends 60'
		Flensburg – Krusau	51(51)	58	31	
3	Marienhölungsweg – ZOB – Fruerlund – Mürwik – Solitude	Marienh. – Solitude	47(47)	43	29	20', So/F: 30', abends 60'
		Solitude – Marienh.	47(46)	43	29	
5	ZOB – Bahnhof – Campus – Engelsby – Hesttoft – ZOB	ZOB – B. – C. – ZOB	43(43)	41	22	20', So/F: 30'
		ZOB – C. – B. – ZOB	43(43)	41	22	
7	Nordstadt – ZOB – Fruerlund – Mürwik – Tremmerup	Nordstadt – Tremmerup	49(49)	46	30	20', So/F: 30', abends 60'
		Tremmerup – Nordstadt	47(47)	17	30	
11	Mürwik – Engelsby – Südermarkt – Citti Park – Gartenstadt Weiche – Weiche	Mürwik – Weiche	53(52)	45	23	20', So/F: 30', abends 60'
		Weiche – Mürwik	52(47)	45	21	

Lini- enr.	Laufweg	Richtung	Fahrtenpaare (Klammer- werte: Ferienzeit)**			Takt
			Mo-Fr	Sa	So/F	
Kreis Nordfriesland (Festland)						
1013	Schnellbus Flensburg – Niebüll	Flensburg – Niebüll	32(28)	10	9	60', Sa/So/F: 120', HVZ 30'
		Niebüll - Flensburg	27(25)	10	8	
1020	Niebüll – Bredstedt – Husum	Niebüll – Husum	23(20)	6	3	60', Sa/So/F: einzelne Fahrten
		Husum – Niebüll	21(18)	6	3	
1044	Schnellbus Flensburg – Husum	Flensburg – Husum	29(23)	6	3	60', Sa/So/F: einzelne Fahrten, HVZ: 30'
		Husum – Flensburg	27(21)	6	3	
1012	Niebüll – Leck – Pepermark	Niebüll – Pepermark	10(5)	-	-	Einzelne Fahrten
		Pepermark – Niebüll	11(2)	-	-	
1051	Husum – Schobüll – Wobbenüll – Hattstedt	Husum – Hattstedt	18(14)	-	-	Woche: 60' (etwa 60')
		Hattstedt – Husum	23(13)	-	-	
1082/84	Böhl – Ordning – Brösum	Böhl – Brösum	14(13)	13	13	Sommer: 60'

Lini- enr.	Laufweg	Richtung	Fahrtenpaare (Klammer- werte: Ferienzeit)**			Takt
			Mo-Fr	Sa	So/F	
		Brösüm – Böhl	15(13)	13	13	
1047/48	Husum – Norstrand	Husum – Nordstrand	17,6(9)	8	6	Einzelne Fahrten + nach Bedarf für die Schu- len
		Nordstrand – Husum	12(9)	8	6	
1063	Efde – Schwabstedt – Husum	Efde – Husum	15(10)	3	3	Einzelne Fahrten
		Husum – Efde	12(7)	3	3	
1058	Husum – Wittbek – Ostenfeld – Hollingstedt	Husum – Hollingstedt	15(5)	-	-	Einzelne Fahrten
		Hollingstedt – Husum	18,8(6)	-	-	
Kreis Schleswig-Flensburg (kreisübergreifende Linien 1044 und 1013 bereits in Nordfriesland dargestellt)						
1605	Schnellbus Flensburg – Gelting – Kappeln	Flensburg – Kappeln	16(15)	9	8	60', früh 30', Sa/So/F: 120'
		Kappeln – Flensburg	19(16)	9	8	
1580	Flensburg – Großenwiehe – Lindewitt – Bredstedt	Flensburg – Bredstedt	23(14)	4	3	

Lini- enr.	Laufweg	Richtung	Fahrtenpaare (Klammer- werte: Ferienzeit)**			Takt
			Mo-Fr	Sa	So/F	
		Bredstedt – Flensburg	21(13)	4	3	Einzelne Fahr- ten, teilw. im 60'-Takt
1513	Schleswig – Kropp – Norderstapel – Dörpstedt	Schleswig – Dörpstedt	16(10)	4	-	Einzelne Fahr- ten
		Dörpstedt – Schleswig	16(10)	4	-	
1550/21	Eggebek – Tarp – Flensburg - Glücksburg	Eggebek – Glücksburg	25(29)	12	7	60', HVZ 30', Sa: 60', So: 180'
		Glücksburg – Eggebek	23(20)	14	6	
1539	Pattburg – Harrislee – Flensburg	Pattburg – Flensburg	40(37)	25	9	mind. 30', ab Sa nachmit- tags – So/F: 60'
		Flensburg – Pattburg	41(37)	24	9	
4810	Kiel – Eckernförde – Schleswig – Flensburg	Kiel – Flensburg	16(15)	6	4	Einzelne Fahr- ten
		Flensburg – Kiel	17(16)	7	4	
1617	Satrup – Schleswig	Satrup – Schleswig	14(7)	-	-	Einzelne Fahr- ten
		Schleswig – Satrup	13(7)	-	-	

Quelle: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen 2015/2016.

Anmerkung: *gemäß Leistungsnachweisen für das Jahr 2014.

**Zählung beinhaltet auch Fahrten, die nur Teile der Strecke bedienen.

Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV

Insgesamt setzen die Verkehrsunternehmen im übrigen ÖPNV auf dem Festland im Planungsraum I 417 Fahrzeuge ein, von denen 212 Niederflurfahrzeuge sind.¹¹ Damit liegt der Anteil von Niederflurfahrzeugen im Planungsraum I bei ca. 51%. Im Stadtverkehr Flensburg kommen ausschließlich Niederflurbusse zum Einsatz. In den Kreisen liegt der Anteil an Niederflurfahrzeugen bei 54% (Nordfriesland) bzw. 46% (Schleswig-Flensburg).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Größe des Fuhrparks sowie den Anteil an Niederflurfahrzeugen für die auf dem Festland im Planungsraum I tätigen Unternehmen des übrigen ÖPNV (ohne Inselverkehre).

Tabelle 19: Eingesetzte Verkehrsmittel im übrigen ÖPNV (Festland)

Gebietskörperschaft	Verkehrsunternehmen	Fahrzeuge	Anteil Niederflur
Flensburg	Aktiv Bus Flensburg GmbH	26	100%
	Allgemeine Flensburger Autobus Gesellschaft AFAG GmbH & Co. KG (im Unterauftrag für Aktiv Bus Flensburg GmbH)	18	100%
Nordfriesland	Autokraft GmbH*	52	85%
	Thors-Reisen**	15	7%
	Norddeutsche Verkehrsbetriebe GmbH	16	31%
	Rohde Verkehrsbetriebe GmbH	23	35%
	RÖPKE-LINER GmbH	12	50%
Schleswig-Flensburg	Autokraft GmbH	164	35%
	Förde Bus GmbH & Co. KG***	5	100%
	Omnibusbetrieb Gorzelniaski GmbH***	7	43%
	Omnibusbetrieb Hansen-Borg GmbH & Co KG***	19	63%

¹¹ Für die Verkehrsunternehmen der Inselverkehre liegen keine Daten vor.

VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH	60	65%
---	----	-----

Quelle: Informationen der dargestellten Verkehrsunternehmen 2015.
 Anmerkung: *beinhaltet Unterauftragnehmer Bischoff (3 Niederflurfahrzeuge).
 **beinhaltet Fahrzeuge, die in Subunternehmerschaft für die Autokraft GmbH fahren.
 ***beinhaltet Fahrzeuge, die in Subunternehmerschaft für die VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH fahren.

Handlungsbedarf bei den eingesetzten Verkehrsmitteln im übrigen ÖPNV

Mit Blick auf das anzustrebende Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022 verdeutlicht sich **vor allem durch den hohen Anteil von Hochflurfahrzeugen in den Kreisen Handlungsbedarf bei den eingesetzten Verkehrsmitteln.**

Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte

Der ÖPNV im Planungsraum I bildet derzeit ein integriertes System aus SPNV, Linienverkehr des übrigen ÖPNV und vereinzelt alternativen Angeboten. Es bestehen eine Vielzahl von Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und übrigen ÖPNV, innerhalb des übrigen ÖPNV sowie mit Fähren und dem Individualverkehr.

Insgesamt verfügen die Stadt Flensburg über ca. 380 und der Kreis Schleswig-Flensburg über ca. 2.800 Zugangspunkte zum übrigen ÖPNV. Der Kreis Nordfriesland verfügt derzeit über keine systematische Erfassung der Ausstattungsmerkmale sowie des Zustandes der Zugangsstellen (Haltestellenkataster). Eine Bewertung der Qualität und des Zustandes der Zugangsstellen beschränkt sich daher auf eine stichprobenartige Betrachtung.

Basierend auf der Analyse des Fahrplanangebotes, der Nachfrage und unter Einbeziehung der Erfahrungen der Verkehrsunternehmen fungieren insbesondere die in der folgenden Tabelle dargestellten Zugangsstellen als zentrale Verknüpfungspunkte.

Tabelle 20: Wichtige Verknüpfungspunkte im übrigen ÖPNV

SPNV – übriger ÖPNV	Übriger ÖPNV – Übriger ÖPNV	SPNV/Übriger ÖPNV - Fähre
Bredstedt Bhf	Bredstedt Bhf	Dagebüll Mole
Flensburg Bhf (ITF-Vollknoten)*	Flensburg ZOB	Strucklahnungshörn
Husum Bhf (ITF-Vollknoten)*	Husum ZOB	Wittdün/Amrum
Jübek Bhf	Kappeln ZOB	Wyk auf Föhr
Niebüll Bhf (ITF-Vollknoten)*	Kropp ZOB	
Schleswig Bhf	Niebüll ZOB/Bhf	
Sörup Bhf.	Westerland Bhf	
St. Peter-Ording Süd	Satrup	
Süderbrarup Bhf	Schleswig ZOB	
Tarp Bhf		
Westerland Bhf		

Anmerkung: *ITF-Vollknoten: Umsteigemöglichkeiten aus und in alle Richtungen, Vertaktung des SPNV zur halben bzw. vollen Stunde.

Handlungsbedarf bei Zugangsstellen im übrigen ÖPNV

Bei der überwiegenden Zahl der Zugangsstellen im Kreis Schleswig-Flensburg besteht Handlungsbedarf insbesondere hinsichtlich ihrer barrierefreien Ausführung. Die stichprobenartige Begehung von Haltestellen im Kreis Nordfriesland verdeutlichte ein ähnliches Bild. Die gesetzliche Vorgabe des PBefG zum Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit unterstreicht diesen Handlungsbedarf.

Insgesamt liegen die **Handlungsschwerpunkte in den Kreisen** vor allem in

- ◆ dem barrierefreien Ausbau,
- ◆ der Verbesserung des baulichen Zustands der Warteflächen und des Witterungsschutzes,
- ◆ der Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit der Zugangsstellen,
- ◆ der Verbesserung der Beleuchtungssituation,
- ◆ der Verbesserung barrierefreier Informationsmöglichkeiten,
- ◆ der Erhöhung der Verkehrssicherheit der Verkehrsanlagen sowie
- ◆ der Erfassung der Zugangsstellen (Haltestellenkataster Nordfriesland).

Die Zugangsstellen im übrigen ÖPNV der Stadt Flensburg verfügen über einen höheren Ausbaustandard als in den Flächenkreisen. Jedoch entspricht der Großteil

der Zugangsstellen noch nicht den Anforderungen des aktuellen Haltestellenkonzeptes.¹² Dementsprechend liegen die **Handlungsschwerpunkte in der Stadt Flensburg** vor allem

- ♦ im Bereich der Ausstattung (z.B. mit Sitzgelegenheiten und Papierkörben) sowie
- ♦ einem umfassenden barrierefreien Ausbau (z.B. Aufmerksamkeitsfelder und taktile Leitsysteme).

5.5 Tarifstruktur und Tarifangebot

Derzeit werden im Planungsraum I neben dem Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) auch spezifische Haustarife angeboten. Nachfolgend werden die wesentlichen Tarife beschrieben.

Der Schleswig-Holstein-Tarif

Der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) stellt einen das gesamte Bundesland umfassenden Tarif dar, der zusätzlich die Freie und Hansestadt Hamburg mit einbezieht.

Der SH-Tarif gilt für alle Fahrten mit Bussen und Bahnen im Nahverkehr in Schleswig-Holstein und Hamburg, sofern sie nicht ausschließlich im Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) stattfinden. Ausgenommen sind außerdem der Bus-Binnenverkehr im der Verkehrsregion Schleswig-Flensburg (Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg) sowie auf der Insel Sylt. Hier gilt der SH-Tarif nur für ein- und ausbrechende Fahrten sowie bei Fahrten mit Bahnnutzung. Er gilt außerdem nicht in den Bussen auf den Nordseeinseln Pellworm, Föhr und Amrum. Alle Ziele in Schleswig-Holstein und Hamburg sind so mit nur einer einzigen Fahrkarte erreichbar (außer Pellworm, Föhr und Amrum).¹³

Der SH-Tarif bietet dabei ein vereinheitlichtes Kernsortiment an Fahrausweisen, das Einzelkarten, Tageskarten, Kleingruppenkarten sowie Wochen- und Monatskarten – auch im Abo – umfasst. Zudem kann eine Rabattkarte, die „SH-Card“ erworben werden, mit der Einzelkarten 25% vergünstigt erworben werden können.

Auch BahnCards gelten im SH-Tarif, allerdings ausschließlich mit einem Rabatt von 25%. SH-Card und BahnCard 25 sowie 50 gelten nicht im reinen Stadtverkehr in Kiel, Lübeck und Flensburg. Die BahnCard 100 wird analog zur BahnCard 50 mit 25% Ermäßigung auf Einzelkarten anerkannt, außerdem wird sie vollumfänglich in den Zügen und in den City-Ticket-Bereichen Flensburg, Neumünster, Kiel und Lübeck anerkannt.

Für spezielle Zielgruppen (z.B. Schülerinnen und Schüler) werden im Kernsortiment rabattierte Fahrausweise angeboten. In begründeten Ausnahmefällen kann das Kernsortiment durch regionale Ergänzungen erweitert werden. Hierfür ist die

¹² Vgl. Flensburg 2009.

¹³ Vgl. NAH.SH 2016a.

Zustimmung der betroffenen Verkehrsunternehmen, der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, der betroffenen Aufgabenträger und der NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH erforderlich. So ist zum Beispiel regional das Angebot von Kurzstreckenkarten, Mehrfahrtenkarten und Kombitickets mit örtlichen Partnern möglich.

Jede Gemeinde ist einer Tarifzone zugeordnet. Für jede Fahrtrrelation zwischen zwei Gemeinden ist mindestens eine Preisstufe definiert, die sich an den vorhandenen Linienverbindungen des Regelbetriebs orientieren.¹⁴

Gemeinsames Ziel der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen ist die vollumfängliche Anwendung auf alle Bus- und Bahnfahrten in Schleswig-Holstein mit Ausnahme des HVV-Binnenverkehrs. Gleichzeitig soll die Komplexität des SH-Tarifs abgebaut werden. Um neue Zielgruppen zu gewinnen, soll die Umsetzung etwa von speziellen Tarifangeboten für Touristen oder kundengewinnende Maßnahmen wie kostenfreien Schnupperangeboten geprüft werden.¹⁵

Neue regionale Tarifangebote sind nur in Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen vor Ort sowie der NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH und NAH.SH möglich.

Haustarife im Kreis Nordfriesland

Im Kreis Nordfriesland werden im Bereich der Inselverkehre Haustarife angeboten. Zusätzlich zum Haustarif akzeptiert die Sylter Verkehrsgemeinschaft (SVG) für in ihr Verkehrsgebiet ein- und ausbrechende Fahrten durchgängig ausgestellte Fahrweise nach dem SH-Tarif (s.o.).

Tarif in der Verkehrsregion Flensburg / Schleswig

Während für kreisgrenzenüberschreitende Fahrten (mit Ausnahme von reinen Busfahrten zwischen dem Kreis Schleswig-Flensburg und der Stadt Flensburg) sowie gebietsunabhängig für Fahrten mit SPNV-Anteil der SH-Tarif zur Anwendung kommt, besteht für das Gebiet des Kreises Schleswig-Flensburg und der Stadt Flensburg der eigenständige Tarif für die Verkehrsregion Flensburg / Schleswig. Dieser Zonentarif orientiert sich weitestgehend an den Grenzen der Verwaltungsgliederung des Kreises. Er umfasst ebenfalls den Stadtverkehr Flensburg und gewährleistet durchgängige Tarifierung zwischen der Stadt Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg.

Weitere tarifliche Angebote zur kombinierten Nutzung des Schienenpersonenfernverkehrs und des Stadtverkehrs Flensburg werden im Regionalteil Flensburg des RNVP dargestellt.

¹⁴ Vgl. NAH.SH 2016a.

¹⁵ Vgl. MWAVT SH 2014.

Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr nach Dänemark

Für Verkehre nach Dänemark gilt im SPNV bis Tøndern der SH-Tarif. Weiterhin ist für Fahrten mit Nahverkehrszügen zwischen dem Geltungsbereich des SH-Tarifs zu Zielbahnhöfen entlang der Strecke Tøndern - Esbjerg – Nørre Nebel das Sonderangebot Nachbarticket erhältlich. Zwischen Flensburg und Padborg werden Züge des internationalen Fernverkehrs angeboten. Für diese Züge gilt der Fernverkehrstarif der Deutschen Bahn AG bzw. der Tarif der Dänischen Staatsbahn.

Weitere tarifliche Angebote für Verkehre zwischen Flensburg und Dänemark werden im Regionalteil Flensburg des RNVP dargestellt.

Handlungsbedarf im Bereich Tarif

Obwohl die kreisgrenzenüberschreitenden Fahrten bereits im SH-Tarif angeboten werden, bestehen innerhalb der Gebietskörperschaften, wie vorab dargestellt, weiterhin weitreichende Unterschiede in der Tarifgestaltung. Dadurch bestehen Einschränkungen in der Angebotstransparenz gegenüber den ÖPNV-Nutzenden.

Eine Tarifeinheit durch volle Zugehörigkeit zum SH-Tarif ist daher ein vordringliches Ziel der Gebietskörperschaften. Dies wird derzeit vorbereitet und soll, vorbehaltlich der technischen Realisierung durch den Verbund, in der Laufzeit des RNVP umgesetzt werden.

Weiterhin ist sicherzustellen, dass das erforderliche Einnahmenaufteilungsverfahren fair, nachvollziehbar und mit möglichst zeitnaher Abrechnung gestaltet wird.

5.6 Service und Marketing

ÖPNV-Nutzenden-Informationen

Derzeit betreiben die Verkehrsunternehmen Autokraft, Aktivbus (einschließlich des Unterauftragnehmers AFAG), Hansen-Borg und Gorzelniaski ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) mit der Möglichkeit zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort.

In Flensburg wird auf dieser Grundlage das „Busradar Flensburg“ mit Echtzeitinformationen zu den Stadtbuslinien, der Regionalbuslinie 21/1550 sowie den Linien 1537 und 1539 betrieben. Echtzeitinformationen können außerdem über die Homepage sowie die App „NAH.SH“ des Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein (NAH.SH) abgerufen werden. Das Angebot wird im Zuge des Projektes „landesweite Echtzeitinformationen“ derzeit stetig ausgeweitet.

Die Sylter Verkehrsgesellschaft (SVG) betreibt auf Sylt ein eigenes RBL-System und bietet auf dieser Grundlage Echtzeitinformationen auf ihrer Homepage, der App „typisch Sylt“ sowie auf dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) an ausgewählten Zugangsstellen an.

Fahrplankommunikation

Die Fahrplaninformationen für die ÖPNV-Nutzenden werden in den Printmedien einheitlich gestaltet. Sowohl in den Kreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland sowie in der Stadt Flensburg wird ein jährlich erscheinendes Fahrplanbuch herausgegeben. Dies erscheint für die Stadt Flensburg im Heftformat sowie gemeinsam mit dem Kreis Schleswig-Flensburg als Fahrplanbuch der Tarifregion Flensburg / Schleswig.

Im Internet sind linienbezogene Fahrplaninformationen, wie beispielsweise Verkehrsinformationen oder Fahrplantabellen, beim Verkehrsunternehmen der Linie oder über die Homepage der Mobilitätszentrale für die Region Flensburg (mobizentrale.de) abrufbar. Durch letztere Möglichkeit müssen die ÖPNV-Nutzenden für Fahrten in der Stadt Flensburg und im Kreis Schleswig-Flensburg nicht mehr vorab in Erfahrung bringen, durch welches Unternehmen die jeweiligen Linien bedient werden. Der Kreis Nordfriesland ist an mobizentrale.de derzeit nicht beteiligt, dort ist ein Fahrplanabruf nur bei den einzelnen tätigen Verkehrsunternehmen möglich.

Verbindungsbezogene Fahrplaninformationen können zudem im Internet auf dem Internetauftritt der NAH.SH sowie bei der Deutschen Bahn abgerufen werden. Weiterhin können Fahrplanauskünfte bei der Service-Rufnummer der NAH.SH sowie bei den Verkehrsunternehmen telefonisch erfragt werden.

An den Haltestellen ist zumeist das Fahrtenangebot mit Liniennummer und Abfahrtszeit veröffentlicht. Im Flensburger Stadtgebiet werden zudem die Haltestellen sukzessive mit QR-Codes als Zugang zu mobilen Echtzeit-Abfahrtszeiten ausgerüstet.

Für Fahrplaninformationen während der Fahrt sind ein Teil der im Planungsraum eingesetzten Fahrzeuge mit dynamischen Haltestellenanzeigen und –ansagen ausgestattet. Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung.

Mobilitätszentralen

Mobilitätszentralen gibt es stationär derzeit an den Zentralen Omnibusbahnhöfen in Schleswig („Mob am ZOB“) sowie in Flensburg (Mobilitätszentrale in der Holmpassage). Die Mobilitätszentralen sind überwiegend für Fahrplan- und Tarifauskünfte zuständig. In Husum informiert außerdem die Tourismuszentrale über Angebote im ÖPNV. Weiterhin existiert in Niebüll das Kundencenter der [neg Niebüll GmbH](http://neg-niebuell.de) und bietet dort unter anderem das Sortiment des SH-Tarifs und touristische Informationen an.

Online-Auskünfte zu Fahrplaninformationen werden unter dem Suchbegriff „Mobilitätszentrale“ auf vielen Webseiten angeboten. Die digitale Mobilitätszentrale Flensburg (www.mobizentrale.de) bündelt Auskünfte zur Region Flensburg / Schleswig. Fahrplaninformationen für den ÖPNV im gesamten Planungsraum I sind bislang nur über den Verbund (www.NAH.SH) abrufbar. Zahlreiche Webseiten leiten zudem auf die Fahrplanauskunft des Verbundes NAH.SH weiter.

Marketing

Einzelne Linien auf den Hauptverbindungsachsen werden unter der Marke „Schnellbus“ gebietskörperschaftsübergreifend vermarktet. Darüber hinaus fokussiert die Vermarktung stark auf die einzelnen Verkehrsunternehmen sowie einzelne (z.B. touristische) Verkehrsräume.

Insgesamt gibt es bislang nur wenige Ansätze zur Umsetzung eines gemeinsamen Marketing-Auftritts im Planungsraum I. Die Verwendung des Corporate Designs des Verkehrsverbundes NAH.SH beschränkt sich bislang auf die Deckblätter der Fahrplanbücher, vereinzelt Linieninformationen (z.B. Werbung für Zusammenschluss der Linien 1550 und 21) sowie auf die Anbringung des NAH.SH Logos auf den Fahrzeugen.

Insbesondere in den Kreisen bestehen zudem sehr unterschiedliche Formen der Gestaltung von Zugangsstellen. Einheitliche Designelemente fehlen bislang.

Handlungsbedarf im Bereich Service und Marketing

Trotz des stetigen Ausbaus von Online-Informationen besteht Handlungsbedarf insbesondere in der Kommunikation mit den ÖPNV-Nutzenden. So wurden z.T. in den Print- als auch in den Online-Medien Informationslücken festgestellt. So beinhaltet z.B. das aktuelle Fahrplanbuch in Nordfriesland keine Fahrpläne der Inselverkehre Föhr. Auch das Angebot an Echtzeitinformationen ist bislang nur auf ausgewählten Linien verfügbar.

Für den Begriff „Mobilitätszentrale“ besteht bislang keine einheitliche Definition. So werden im Planungsraum I sehr unterschiedliche Formate in abgestufter Qualität angeboten.

Im Bereich Marketing findet das Corporate Design des Verbundes zwar zunehmend Anwendung bei der Fahrplanbuch- und Fahrzeuggestaltung, darüber hinaus fehlen jedoch gemeinsame Vermarktungsansätze z.B. bei der Gestaltung von Zugangsstellen. Ziel sollte ein einheitlicher Auftritt der Nahverkehrsunternehmen sein, um ÖPNV-Nutzenden die Orientierung zu erleichtern und neue Nutzende besser erreichen zu können.

5.7 Darstellung und Bewertung bisheriger Qualitätsstandards gemäß drittem RNVP

Qualitative Anforderungen und Merkmale der Haltestellengestaltung¹⁶

Haltestellen stellen, selbst ohne Mitfahrt in den Verkehrsmitteln, einen maßgeblichen Teil des Markenauftritts im öffentlichen Raum dar. Die Präsenz eines Nahverkehrsangebotes wird durch ansprechend gestaltete und gepflegte Haltestellen dabei omnipräsent kommuniziert, was sich auch auf die Wahrnehmung des Nahverkehrsangebotes durch die Zielgruppen auswirkt.

Im Rahmen der dritten Regionalen Nahverkehrspläne der Gebietskörperschaften wurden bereits Standards für die Haltestellengestaltung definiert. Für das Gebiet der Stadt Flensburg besteht zusätzlich ein, mit den lokalen Beteiligten abgestimmtes und stetig fortgeschriebenes Haltestellenkonzept, das einen detaillierten Gestaltungsrahmen bietet. Eine Übersicht über eine Auswahl wichtiger Merkmale ist in folgender Tabelle dargestellt.

Tabelle 21: Qualitative Anforderungen und Merkmale der Haltestellengestaltung gemäß den dritten Regionalen Nahverkehrsplänen

	Einfach-Haltestelle	Normal-Haltestelle	Schwerpunkt-Haltestelle
Befestigte Wartefläche	Ja	Ja	Ja
Unterstand	Nein	Ja	Ja
Beleuchtung	Soweit möglich über Straßenbeleuchtung FL: Wenn keine Wartehalle: separate Beleuchtung		Ja
Information am Haltestellenmast	Haltestellenname, Liniennummer und Fahrtziel (Endhaltestelle)		
Tarifinformation	Ja	Ja	Ja
Liniennetzplan	Nur in FL	Nur in FL	Ja
Umgebungsplan	Nur in FL	Nur in FL	Ja
Fahrradabstellanlage	Nein	Bei Bedarf (nicht in FL)	Ja
Barrierefreiheit	Ja, außer in NF	Ja	Ja
Notrufeinrichtung od. öffentliches Telefon	Nein	Nein	Ja
DFI-Anzeige	Nein	nein	optional

Quelle: Kreis Schleswig Flensburg 2012, Kreis Nordfriesland 2010, Flensburg 2013.

Als bauliche Parameter sind rutschfeste Auftrittsflächen für den Ausstieg sowie für Niederflurbusse ausgelegte Bordsteinhöhen (Sonderbordelemente) vorzusehen.

¹⁶ In den weiteren Ausführungen werden zur leichteren Verständlichkeit Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV als Haltestellen bzw. Haltepunkte bezeichnet.

Weiterhin ist eine im Verhältnis zur Haltstellenauslastung ausreichende Wartefläche und eine Anordnung gefordert, die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern weitestmöglich vermeidet. Haltestellen sind grundsätzlich als Kaphaltestellen oder Haltestellen am Fahrbahnrand anzulegen, sofern die örtlichen Verhältnisse oder verkehrlichen Belange nicht dagegen sprechen.

Um das Sicherheitsempfinden der wartenden Fahrgäste, insbesondere auch in den Abend- und Vorabendstunden der Wintermonate zu stärken, sollten Haltestellen vom öffentlichen Raum gut einsehbar und ausreichend ausgeleuchtet sein.

In den drei Gebietskörperschaften werden die Zugangsstellen in Einfach-, Normal- und Schwerpunkthaltestellen kategorisiert. In den Kreisen erfolgt jedoch keine konkrete Zuordnung z.B. in Abhängigkeit der Nachfrage. Hinsichtlich der qualitativen Merkmale variieren die Mindestanforderungen an die Haltestellengestaltung zwischen den Gebietskörperschaften insbesondere bei den Einfach- und Normalhaltestellen (z.B. Barrierefreiheit und Angebot von Unterständen).

Qualitative Anforderungen und Merkmale der eingesetzten Fahrzeuge im übrigen ÖPNV

In den dritten Regionalen Nahverkehrsplänen der drei Gebietskörperschaften werden die in der folgenden Tabelle dargestellten Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge definiert.

Tabelle 22: Fahrzeug-Standards gemäß den dritten Regionalen Nahverkehrsplänen

Technische Merkmale	Einstiegsverhältnisse	Ausstattungsmerkmale	Äußere Gestaltung
<ul style="list-style-type: none"> Lärm- und abgasarme Antriebstechnik 	<ul style="list-style-type: none"> Niederflur mit Ausnahmen auf ausgewählten Linien und Einzelfahrten (z.B. Beförderung von Schülerinnen und Schülern, Verstärker) 	<ul style="list-style-type: none"> Abstellmöglichkeiten z.B. für Kinderwagen und Rollstühle 	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung an das Corporate Design der NAH.SH (nur FL und SL-FL)
<ul style="list-style-type: none"> Ausstattung mit Funk, RBL „light“ oder RBL 	<ul style="list-style-type: none"> Mindestens eine doppelbreite Tür bei Fahrzeuglänge größer 10m 	<ul style="list-style-type: none"> Ausstattung mit ÖPNV-Nutzenden-Information Ausstattung mit elektronischer ÖPNV-Nutzenden-Information (nur FL) Liniengerechte Bestuhlung mit Festhaltungsmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Weitere Corporate Designs bei ausgewählten Produkten

Quelle: Kreis Schleswig Flensburg 2012, Kreis Nordfriesland 2010, Flensburg 2013.

Die Standards in den Bereichen der technischen Ausstattung sind zwischen den Gebietskörperschaften weitestgehend identisch. Handlungsbedarf zeigt sich im Bereich einheitlicher Infrastrukturstandards zur technischen Anschlussicherung. Darüber hinaus werden die Anforderungen an ÖPNV-Nutzenden-Informationen in den Kreisen nicht näher spezifiziert. Anforderungen an die Anwendung des Corporate Designs des Verbundes NAH.SH gibt es derzeit nur in Flensburg sowie in Schleswig-Flensburg.

Anforderungen an die Barrierefreiheit

In der Definition von Standards zur Barrierefreiheit weisen die dritten Regionalen Nahverkehrspläne der Gebietskörperschaften im Planungsraum I eine sehr unterschiedliche Detaillierung auf.

Für den Kreis Nordfriesland wurde mit Verweis auf die Datenlage auf die Definition konkreter Standards weitestgehend verzichtet. In Flensburg sowie im Kreis Schleswig-Flensburg wurden, wie in nachfolgender Tabelle dargestellt, überwiegend einheitliche Standards definiert.

Tabelle 23: Standards zur Barrierefreiheit im ÖPNV in Flensburg und Schleswig-Flensburg entsprechend den dritten Regionalen Nahverkehrsplänen

Fahrzeuge	Haltestellengestaltung	ÖPNV-Nutzenden-Informationen
<ul style="list-style-type: none"> • Einstiegshilfe, gut auffindbarer Anforderungstaster • Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen etc. • Stufenloser Zugang in das und innerhalb des Fahrzeugs (nur FL) • ebene und rutschfeste Bodenbeläge, • lückenlose Festhaltungsmöglichkeiten und Halтанforderungstasten im gesamten Fahrzeug, • Kennzeichnung aller Bedienelemente und der Türen sowie der Sitz- und Aufstellmöglichkeiten • optische und akustische Signale bei der Türöffnung und -schließung • kontrastreiche Innenraumgestaltung mit heller blendfreier Beleuchtung 	<ul style="list-style-type: none"> • Längsneigungen im Einstiegsbereich bis max. 5% • profilierte Bordsteine (z.B. Kasseler Bord) für direktes Anfahren der Bordsteinkante • Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm und Markierung durch taktile Elemente • taktil und visuell markierte Einstiegsstelle an der ersten Bustür, i.d.R. durch einen Mast und ein Aufmerksamkeitsfeld • Geschlossene Ketten durch Systematische Anordnung und konsequente Umsetzung visueller und taktiler Elemente (z.B. Leitstreifen von min. 30 cm Breite) • Förderung von Unterständen • kontrastreicher Farbgebung, Beleuchtung und übersichtliche Anordnung von Einbauten und Möblierungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Einfache Sprache und Verwendung von Bildern und standardisierten Piktogrammen • Verwendung von großer Schrift ohne Serifen und kontrastreicher Farb- und Zeichengestaltung • Bereitstellung besonders wichtiger Informationen in elektronischer Form, an Zentralhaltestellen eventuell auch in Brailleschrift (in FL auch mehrsprachig) • Barrierefreie Gestaltung von ÖPNV-Internetseiten nach den WAI-Richtlinien (Web Accessibility Initiative). • Persönlichen Beratung und Telefonauskunft • Beachtung spezifischer Höhenanordnungen bei der Platzierung von Informationen im Haltestellenbereich (mittlere Sichthöhe von ca.

<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenansage und Haltestellenanzeige im Fahrzeug • Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel an Front- und Seitenanzeige • kontrastreiche Gestaltung aller elektronischen Anzeigen und Kennzeichnungen mit geeigneten Schriften 	<ul style="list-style-type: none"> • Hindernisse sind blinden- und sehbehindertengerecht zu markieren • Genügend Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer an Haltestellen (mind. 1,50 m) 	<p>1,40 m, vertikale Aushänge zwischen 1,00 und 1,70 m)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Freihaltung eines direkten Zugangs zu den Aushängen • Barrierefreie Gestaltung der Mobilitätszentralen in der Zugänglichkeit und im Innenraum
--	---	--

Quelle: Kreis Schleswig Flensburg 2012, Kreis Nordfriesland 2010, Flensburg 2013.

Über die fehlende Definition von Anforderungen im Kreis Nordfriesland hinaus beinhalten die dritten Regionalen Nahverkehrspläne aller drei Gebietskörperschaften keine Übersicht zur zeitlichen Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit. Mit Blick auf das anzustrebende Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 besteht insbesondere hier ein klarer Handlungsbedarf.

6. Derzeitige Verkehrsnachfrage

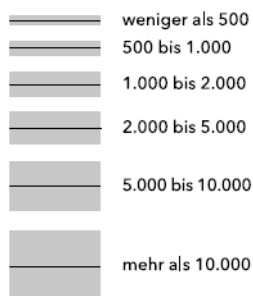
6.1 Nachfrage im SPNV

Die Verkehrsleistung im SPNV in Schleswig-Holstein ist von 2002 bis 2012 stetig leicht gestiegen. Dem liegen insbesondere steigende Zahlen der Berufspendelnden durch die positive konjunkturelle Entwicklung zu Grunde. Der Trend deckt sich mit der bundesdeutschen Entwicklung.

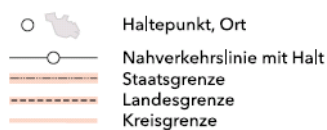
Abbildung 19: Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV 2005 – 2012 an einem durchschnittlichen Tag (Montag – Sonntag)



Durchschnittliche Besetzung pro Tag
(Summe aus Richtung und Gegenrichtung)



Quelle: LVS 2013



Karte: MWAVT SH 2014.

Mit Blick auf das Jahr 2012 zeigt sich insbesondere auf der Verbindung zur Insel Sylt zwischen Niebüll und Westerland eine hohe Verkehrsnachfrage. Ebenfalls hohe Nachfrage besteht zwischen Husum und Niebüll, Heide und Husum, Rendsburg und Schleswig sowie zwischen Schleswig und Jübek.

Die Streckenabschnitte nach Flensburg sind abseits der u.a. stark durch Touristen genutzten Achsen deutlich schwächer besetzt.

Tabelle 24: Verkehrsnachfrage im SPNV (Stand 2012)

SPNV-Streckenabschnitt	Besetzung an einem durchschnittlichen Tag (Mo – So) (Summe Richtung & Gegenrichtung)
Niebüll – Westerland (Sylt)	7.080
Husum – Niebüll	3.870
Heide - Husum	3.570
Rendsburg - Schleswig	3.490
Schleswig – Jübek	2.970
Jübek - Flensburg	1.950
Eckernförde - Flensburg	1.250
Husum - Jübek	990
Husum – Sankt Peter-Ording	880
Niebüll - Dagebüll	860
Flensburg - Padborg	420
Niebüll - Tønder	160

Quelle: MWAVT SH 2014.

6.2 Nachfrage im ÖPNV (inkl. Beförderung von Schülerinnen und Schülern)

Im Jahr 2014 wurden im Kreis Nordfriesland ca. 6,8 Millionen und im Stadtverkehr der Stadt Flensburg ca. 14,8 Millionen ÖPNV-Nutzende befördert. Im Kreis Schleswig-Flensburg wurden im Jahr 2015 ca. 8,6 Millionen ÖPNV-Nutzende befördert.¹⁷

In den Kreisen lag der Anteil der Beförderung von Schülerinnen und Schülern zwischen ca. 56% (Nordfriesland) und ca. 82% (Schleswig-Flensburg). Der Anteil im Bereich „Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende“ betrug 2014 in der Stadt Flensburg ca. 19,1%.

¹⁷ Eine Plausibilitätsprüfung ergab Abweichungen für die Datenbasis 2014, weshalb auf die aktuellsten Daten für das Jahr 2015 zurückgegriffen wurde.

In der folgenden Tabelle werden jeweils die fünf Linien höchster Nachfrage für die Gebietskörperschaften dargestellt.

Tabelle 25: Linien stärkster Nachfrage nach Gebietskörperschaften 2014

Linie	Strecke
Kreis Nordfriesland (Festland)	
1013	Niebüll - Flensburg
1020	Heide - Husum - Bredstedt - Niebüll
1044	Flensburg - Husum
1012	Niebüll - Leck - Pepermark
1051	Husum - Schobüll - Wobbenüll - Hattstedt – Husum
Kreis Schleswig-Flensburg	
1013	Niebüll - Flensburg
1605	Flensburg - Gelting - Kappeln
1580	Flensburg - Großenwiehe - Lindewitt - Bredstedt
1513	Schleswig – Kropp – Norderstapel - Dörpstedt
1550	Eggebek – Tarp - Flensburg
Kreisfreie Stadt Flensburg	
7	Am Lachsbach – ZOB – Tremmerup
11	Twedter Plack – Südermarkt – Weiche
3	Marienhözung – ZOB – Solitude
5	ZOB – Fruerlund – Engelsby – Campus – ZOB
1	Krusau/DK – ZOB – Bahnhof

Quelle: Gebietskörperschaften 2014.

Aus wettbewerblichen Gründen werden keine konkreten Nachfragedaten ausgewiesen. Eine Konkretisierung der Nachfragedaten auch mit Blick auf den linienspezifischen Anteil der Beförderung von Schülerinnen und Schülern erfolgt in den Regionalteilen.

7. Zukünftiger Mobilitätsbedarf

Der zukünftige Mobilitätsbedarf in der Planungsregion hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab und weist auch deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln auf.

Im Folgenden werden kurz die zentralen Trends und Prognosen für die Verkehrsmittel MIV und SPNV skizziert. Anschließend wird dann ausführlich die im Rahmen der Studie durchgeführte Prognose der Nachfrageentwicklung im übrigen ÖPNV dargestellt.

Die abschließende Darstellung der Konsequenzen für den Modal Split fasst die Diskussion der einzelnen Verkehrsmittel zusammen.

7.1 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im MIV

Insgesamt wird für die Planungsregion bis 2030 ein geringes Wachstum der Mobilität prognostiziert. Dabei wird **Mobilität** umfassend definiert und beinhaltet sowohl den nicht-motorisierten (zu Fuß gehen, Fahrrad) als auch den motorisierten Verkehr (Pkw, Bus, Bahn).

So kommt etwa die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP)¹⁸ zu dem Ergebnis, dass die Nachfrage in der Planungsregion von 2010 bis 2030 um maximal 10 Prozent zunehmen wird.

Dieser Zuwachs zeigt sich insbesondere bei den Fahrtzwecken Einkauf, Urlaub und „Freizeitverkehr“¹⁹. Für die Fahrtzwecke Beruf-, Ausbildungs- und Geschäftsverkehr wird dagegen nur für die kreisfreie Stadt Flensburg ein moderates Wachstum erwartet, für die Landkreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg dagegen eine leicht sinkende Nachfrage (zwischen Null und minus 10%).

Nach der Prognose der Bundesverkehrswegeplanung wird der gestiegene Mobilitätsbedarf auch zukünftig insbesondere durch den **motorisierten Individualverkehr** (MIV) befriedigt werden. Das Nachfragewachstum bei diesem Verkehrsmittel wird zwischen 1 und 10% betragen.

Als Hauptursachen für diese Entwicklung gelten:

- ◆ die Erweiterung des Pkw-Bestands und
- ◆ die zunehmende Freizeitmobilität, bei der der Pkw-Verkehr eine überragende Rolle einnimmt.

¹⁸ Vgl. BMVI 2014.

¹⁹ Der Fahrtzweck Freizeitverkehr umfasst neben Ausflugsfahrten, Fahrten zum Besuch von Bekannten, Verwandten u.a. auch einige Fahrten, die man nicht direkt als Freizeitverkehr klassifizieren würde (z.B. Fahrten von Wochenpendelnde, Fahrten zum Bringen und Holen von Personen usw.).

Bei dieser Prognose handelt es sich um eine reine Status quo-Prognose, d.h. sie beinhaltet nicht den Effekt von Maßnahmen im Straßenverkehr (Autobahnausbau u.ä.) oder Angebotsverbesserungen im ÖPNV.

7.2 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im SPNV

Die aktuellen Prognosen für den Schienenpersonenverkehr lassen für Schleswig-Holstein bis 2030 eine moderate Zunahme der Nachfrage erwarten (etwa +11% gegenüber dem Vergleichsjahr 2010), wenn nicht deutliche Angebotsverbesserungen durchgeführt werden.

Falls die im aktuellen Landesnahverkehrsplan dargestellten Angebotsverbesserungen vollständig umgesetzt werden, geht die Planung von einem zusätzlichen Nachfragewachstum von etwa 8% aus.

Für diesen Fall, das Szenario „Offensive Nahverkehr“, gibt der aktuelle Nahverkehrsplan Hinweise auf mögliche Effekte der Planungsregion.²⁰ Danach dürfte die Verkehrsnachfrage im SPNV auf den Strecken in den Landkreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg um etwa 5-6% zunehmen.

7.3 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im übrigen ÖPNV

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

Die Abschätzung der zu erwartenden Nachfrageentwicklung erfolgt daher auf Basis einer Status-quo-Prognose, die sich auf den übrigen ÖPNV bezieht und dabei ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt.

Es wird einerseits ein potenzieller Handlungsbedarf aufgezeigt; andererseits wird die Bedeutung von Einflussfaktoren herausgearbeitet, auf die der Nahverkehrsplan typischerweise kaum Einfluss hat (externe Einflussfaktoren, wie die Bevölkerungsentwicklung).

Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV werden im Rahmen der Status quo-Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann.

²⁰ Vgl. MWAVT SH 2014.

Prognose-Zeitraum

Die Prognose soll eine mittelfristige Entwicklung widerspiegeln. Als primärer Betrachtungszeitraum werden daher die Jahre 2014 bis 2021 festgelegt.

Ergänzend wird auch der Zeitraum 2021 bis 2025 betrachtet.

Prognosegegenstand

Gegenstand der Prognose sind die Anzahl der Fahrgäste im übrigen ÖPNV, untergliedert nach den drei betrachteten Gebietskörperschaften Kreis Nordfriesland, Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg.

Dabei werden für Nordfriesland ausschließlich „Festlandverkehre“ berücksichtigt.

Einfluss-Faktoren der Nachfrage

Die Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Von zentraler Bedeutung sind dabei Bevölkerungszahl und -struktur, die Raum- und Siedlungsstruktur, Angebots- bzw. Fahrpreise, Wirtschaftssituation, die relative Attraktivität des MIV sowie Sondereinflüsse, wie z.B. die von Touristen ausgeübte Nachfrage.

In der vorliegenden Analyse werden ausschließlich demographische Entwicklungen, d.h. Änderungen der Bevölkerungszahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- ◆ Prognosen der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung - die z.B. für Pendelndenzahlen von hoher Bedeutung sind - gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- ◆ Aktuelle Erwartungen gehen für den Planungsraum von einem etwa gleichbleibend hohen Level des Tourismus, mit leicht positiver Wachstumstendenz aus.
- ◆ Die relative Attraktivität des MIV steigt zwar leicht aufgrund der trendmäßigen Steigerung des Motorisierungsgrades, wird aber wegen der gleichzeitig erwarteten Entwicklung der Kraftstoffpreise insgesamt eher konstant bleiben.

Erwartete Entwicklung der Bevölkerungszahl und Altersstruktur

Für die zentralen Einflussfaktoren der Verkehrsnachfrage des Planungsraumes I zeigen die aktuellen Prognosen insgesamt eine moderate Abnahme der Bevölkerungszahl bis 2021 bzw. 2025 von 1,1% bzw. 2,2%.

Dabei wird eine differenzierte Entwicklung erwartet:

- ◆ Für die kreisfreie Stadt Flensburg wird ein Bevölkerungswachstum prognostiziert, wobei die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate etwa 0,56% betragen soll.
- ◆ Für die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg wird dagegen eine durchschnittliche jährliche Bevölkerungsabnahme von 0,2 bzw. 0,3% erwartet.

Tabelle 26: Prognose der Bevölkerung (absolut und relativ im Vergleich zum Jahr 2014)

Region	2014	2021	2025	durchschnittl. Veränderung p.a. (2014-2021)
Flensburg	91.316	(+4,0%)	(+5,4%)	+0,56%
Nordfriesland	163.555	(-1,5%)	(-2,9%)	-0,2%
Schleswig-Flensburg	196.797	(-1,8%)	(-3,4%)	-0,3%
Gesamt	449.052	(-1,1%)	(-2,2%)	-0,2%

Quelle: Statistik Nord 2016a, GGR 2011, GGR 2012.

Zusätzlich zur Entwicklung der Bevölkerungszahl ist bei der Prognose insbesondere die Änderung der Altersstruktur zu beachten.

Wie die Tabelle 27 zeigt, weisen Flensburg und die Kreise wiederum deutliche Unterschiede bei der erwarteten Entwicklung auf.

- ◆ Bei der Altersgruppe der 6 bis 17-Jährigen wird für die Kreise mit einer deutlichen Verringerung der Bevölkerungszahlen gerechnet, während für Flensburg ein deutlicher Anstieg der Bevölkerungszahlen erwartet wird.
- ◆ Ein überwiegend einheitlicheres Bild gibt es bei den Altersgruppen 18 bis 65 Jahre und bei den älteren Menschen (hier: über 65 Jahre). Hier wird bei den 18 bis 65-jährigen, mit Ausnahme der Stadt Flensburg, eine Abnahme der Bevölkerung erwartet, während die Gruppe der älteren Menschen - insbesondere nach 2021 - deutlich stärker wird.

Da Schul- und Ausbildungsverkehre und damit die Altersgruppe 6-17 Jahre für den ÖPNV von hoher Bedeutung sind, zeigt die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bereits die Herausforderungen, vor denen die ÖPNV-Planung insbesondere der Kreise steht.

Methodik der Verkehrsprognose

Um die Auswirkungen insbesondere des erwarteten demographischen Wandels auf die Nachfrageentwicklung aufzuzeigen, wurden zunächst die vom Auftraggebenden übergebenen Nachfragedaten des Jahres 2014 bzw. 2015 aufbereitet und ausgewertet.

Problematisch ist dabei, dass auf unterschiedliche Quellen (Verwendungsnachweise, Zählungen der ÖPNV-Nutzenden der Unternehmen) zurückgegriffen werden musste, so dass eine vollständig konsistente Datenbasis erschwert wird. Berücksichtigt wurden daher primär Verwendungsnachweise. Zählungen der ÖPNV-Nutzenden wurden verwendet, um Nachfragesegmente zu quantifizieren.

Im Rahmen der Auswertung wurde insbesondere die Fahrtenzahl in den Tarifsegmenten

- ◆ Beförderung von Schülerinnen und Schülern
- ◆ Sonstige Zeitkarten
- ◆ Bartarif

ermittelt und den soziodemografischen (Alters-) Gruppen zugeordnet. Diese Zuordnung kann insbesondere für Zeitkarten ausreichend genau erfolgen. Das Segment der Bartarife kann dagegen definitionsgemäß nicht einer Altersgruppe zugeordnet werden, so dass für dieses Segment die Gesamtbevölkerung als Bezugspunkt gewählt wurde.

Die Hochrechnung der Beförderungsfälle erfolgte anschließend anhand demografischer Leitwerte für die einzelnen Segmente der Nachfrage

- ◆ Altersgruppe 6-17 Jahre
- ◆ Altersgruppe 18-64 Jahre
- ◆ Gesamtbevölkerung.

Die demographischen Leitwerte (Entwicklung der einzelnen Altersgruppen) wurden den jeweils aktuellsten kleinräumigen Bevölkerungsprognosen entnommen und gemeindespezifisch zur Prognose verwendet. Bei gemeindeüberschreitenden Linien wurde der Hochrechnung dabei die Bevölkerungsentwicklung aller Gemeinden zugrunde gelegt, die jeweils von der Linie bedient werden. Bei reinen Stadtverkehren (insbesondere in Flensburg) und anderen z.B. gemeindeinternen Linien wurde die Bevölkerungsentwicklung der jeweiligen Gebietskörperschaft als Prognosebasis verwendet.

Entscheidend sind dabei für die Nachfrageprognose die erwarteten relativen Änderungen der Bevölkerung bzw. Bevölkerungsgruppen. Die in Tabelle 27 aufgezeigte absolute Abweichung der Werte der Bevölkerungsprognosen von den Istwerten 2014 wirkt sich nicht nennenswert auf die Nachfrageprognose aus.

Die Mobilitätsquoten (Fahrten pro Jahr / Anzahl der relevanten Bevölkerung) der jeweiligen Nachfragesegmente bleiben im Zeitablauf unverändert.

Tabelle 27: Altersstruktur, Ist-Werte 2014 und Prognosewerte

Alters- gruppe	Ist 2014	Prognose			rel. Änderung (zu 2014)	
		2014	2021	2025	2021	2025
Kreis Nordfriesland						
0-5	7.181	7.262	7.181	7.117	-1,1%	-2,0%
6-17	19.468	19.496	15.934	15.163	-18,3%	-22,2%
18-65	97.604	100.181	97.841	94.141	-2,3%	-6,0%
über 65	37.950	36.617	40.095	42.411	+9,5%	+15,8%
Summe	162.203	163.555	161.051	158.833	-1,5%	-2,9%
Kreis Schleswig-Flensburg						
0-5	9.542	9.271	8.922	8.707	-3,8%	-6,1%
6-17	24.396	24.945	21.648	20.650	-13,2%	-17,2%
18-65	116.615	119.746	115.695	110.095	-3,4%	-8,1%
über 65	45.040	42.835	46.912	50.721	+9,5%	+18,4%
Summe	195.593	196.797	193.178	190.172	-1,8%	-3,4%
Flensburg						
0-5	4.446	*	*	*	+4,9%	+7,4%
6-17	8.883	*	*	*	+2,2%	+3,6%
18-65	59.809	*	*	*	+2,6%	+2,5%
über 65	18.178	*	*	*	+9,1%	+15,0%
Summe	91.316	*	*	*	+4,0%	+5,4%

Quelle: Ist-Werte Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg: Statistik Nord 2015a. und Ist-Werte Stadt Flensburg: Einwohnermeldestatistik Flensburg 2016. Prognose-Werte: Statistik Nord 2007, GGR 2011, GGR 2012. Die Summen weisen Rundungsfehler auf. Abweichungen zwischen Ist- und Prognosewerten resultieren daraus, dass die Prognosewerte vor 2014 entstanden sind.
*Es liegen keine Prognosewerte bezogen auf die Alterskohorten der Einwohnermeldestatistik Flensburg vor, so dass nur relative Angaben bezogen auf die Prognose von Statistik Nord ausgewiesen werden. Auf die Angabe absoluter Prognosewerte wird daher methodisch verzichtet.

Ergebnisse

Auf der Ebene der einzelnen Planungsregionen zeigt die Hochrechnung der jährlichen Zahlen der ÖPNV-Nutzenden, wie zu erwarten, ein differenziertes Bild:

Für die kreisfreie Stadt Flensburg wird bis 2021 ein Anstieg der Nachfrage um durchschnittlich 0,56% pro Jahr prognostiziert. Im Zeitraum 2021 bis 2025 verringert sich das Wachstum auf rund 0,34% pro Jahr.

Für die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg ermittelt die Status quo-Prognose dagegen eine Verringerung der Nachfrage um durchschnittlich ca. 1,0% pro Jahr.

Ursache ist die erwartete Bevölkerungsentwicklung, wobei in den Landkreisen die erwartete Bevölkerungsabnahme, insbesondere aber der Rückgang der Gruppe der 6-17-Jährigen wirksam wird.

Die Ergebnisse der Prognose liegen dabei in dem Ergebniskorridor, den der aktuelle Landesnahverkehrsplan²¹ und auch der aktuelle Bundesverkehrswegeplan für 2030²² ausweisen.

Tabelle 28: Prognose der Anzahl der jährlichen Fahrgäste (in Tausend)

Region	2014	2021	2025	jährl. Veränderung (2014-2021)
Flensburg	14.770	15.361	15.570	0,56%
Kreis Nordfriesland	3.396	3.156	3.093	-1,04%
Kreis Schleswig-Flensburg	8.583*	8.084	7.935	-0,99%
Gesamt	26.779**	26.632	26.630	-0,08%

Anmerkung: *Wert bezieht sich abweichend auf das Jahr 2015.

**Näherungsweise Summe aus Werten von 2014 bzw. 2015.

Auch die linienspezifische Status quo-Prognose, welche die Grundlage für die dargestellten Ergebnisse auf Kreisebene bildet, zeigt ein sehr heterogenes Bild. Auf ca. einem Drittel der betrachteten Linien geht die Status quo-Prognose von einem Zuwachs an Fahrgästen, allein aufgrund demografischer Effekte, aus. Bei den übrigen Linien sind stets die Rückgänge in der Altersgruppe 6-17 Jahre ausschlaggebend für die prognostizierte Verringerung der Nachfrage.

Bei der Bewertung der linienspezifischen Ergebnisse ist dabei stets zu berücksichtigen, dass sie auf kleinräumigen Bevölkerungsprognosen (Gemeindeebene) basieren. Erfahrungsgemäß sind diese Prognosen mit einer hohen Unsicherheit behaftet, die sich vollständig auf die Prognose der Nachfrage überträgt.

²¹ Vgl. MWAVT SH 2014.

²² Vgl. BMVI 2014.

Aus wettbewerblichen Gründen erfolgt keine Darstellung linienbezogener Prognose-Ergebnisse.

Angesichts des gravierenden Effekts der demografischen Entwicklung müssen die Gebietskörperschaften aktiv gegensteuern, um ein deutliches Absinken der Nachfrage zu vermeiden. Die kreisfreie Stadt Flensburg steht im Gegensatz zu den Kreisen nicht unter einem vergleichbaren Anpassungsdruck und verfolgt das Ziel, den Anteil des übrigen ÖPNV am Modal Split weiter zu erhöhen.

Sensitivität der Prognose

Wie bereits erläutert, basiert die einfache Status quo-Prognose ausschließlich auf demografischen Effekten, da die übrigen Einflussfaktoren der Nachfrageentwicklung als eher stabil eingeschätzt werden.

Für zwei spezielle Einflussfaktoren, die touristische ÖPNV-Nachfrage sowie die zu erwartende Änderung des Mobilitätsverhaltens Älterer, wird diese Diskussion hier noch einmal aufgegriffen. Ziel dieser Diskussion ist es, den quantitativen Einfluss abzuschätzen, den die Faktoren bzw. unterschiedliche Annahmen zu ihrer Entwicklung auf die Prognose haben könnten.

Touristische ÖPNV-Nachfrage: Wie in Abschnitt 4.5 dargestellt, stellt der Tourismus einen wesentlichen Wirtschaftszweig der Planungsregion dar. Da Touristen sowohl bei der An- und Abreise, als auch für Ausflüge oder Einkäufe den ÖPNV nutzen können, ist die Entwicklung des Tourismus potenziell auch für den ÖPNV relevant.

Betrachtet man, trotz einer Ungenauigkeit aufgrund geänderter Statistiken,²³ den Zeitraum 2005 bis 2015, so hat die kreisfreie Stadt Flensburg sehr hohe Zuwachsraten bei den Übernachtungen erzielen können (+59% und damit ein durchschnittliches jährliches Wachstum CAGR, von 4,8%). Die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg konnten dagegen mit jeweils 10% deutliche, aber geringere Zuwächse realisieren. Dies reflektiert die in den vergangenen Jahren beobachteten Tendenzen eines stark zunehmenden Städtetourismus und einer hohen Attraktivität von Küstenregionen.²⁴

Prognose-Daten des Tourismus liegen für die Planungsregion nicht vor. In der Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025 wird eine Steigerung der Übernachtungszahlen um 21% (2013 bis 2025) als Wachstumsziel angegeben. Dies entspricht in

²³ Bei den Erhebungen der Übernachtungen wurde die Grenze der berücksichtigten Beherbergungsstätten geändert. 2005 wurden nur Übernachtungen in Betrieben mit 9 oder mehr Betten, 2015 dagegen Übernachtungen in Betrieben mit 10 oder mehr Betten erfasst. Übernachtungen auf Campingplätzen werden im Folgenden nicht betrachtet.

²⁴ Vgl. z.B. Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein, Infobrief 3, 2015, hrsg. von Sparkassen- und Giroverband für Schleswig-Holstein und Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V.

etwa der Wachstumsrate, die auch im Zeitraum 2005 bis 2015 erreicht werden konnte.

Tabelle 29: Entwicklung der Übernachtungszahlen 2005 - 2015

Region	Übernachtungen pro Jahr		Relative Änderung	
	2005	2015	jährl.	2005-2015
Flensburg	175.627	279.818	4,8%	59,3%
Kreis Nordfriesland	6.429.262	7.093.369	1,0%	10,3%
Kreis Schleswig-Flensburg	941.789	1.036.327	1,0%	10,0%
Gesamt	19.896.659	23.582.150	1,7%	18,5%

Quelle: Statistik Nord 2006, Statistik Nord 2016.

Schreibt man auch die Übernachtungszahlen der Planungsregion mit der jährlichen Änderungsrate fort, die im Zeitraum 2005 bis 2015 erzielt werden konnte, erhält man als Trend-Szenario die in der folgenden Tabelle dargestellten Werte. Da ein solches Trend-Szenario keine Kapazitätsrestriktionen berücksichtigt, insbesondere für die Stadt Flensburg und auf den nordfriesischen Inseln, bildet es nach unserer Einschätzung eher eine Obergrenze der Entwicklung ab.

Tabelle 30: Trend-Szenario Übernachtungen (in 1.000) 2005 - 2025

Region	Übernachtungen pro Jahr			Relative Änderung
	2015	2021	2025	2005-2025
Flensburg	280	370	446	59,3%
Nordfriesland	7.093	7.524	7.826	10,3%
Schleswig-Flensburg	1.036	1.098	1.140	10,0%
Schleswig-Holstein	23.582	26.113	27.950	18,5%

Die Nutzungsintensität des ÖPNV, d.h. die Anzahl der Fahrten pro 1.000 Übernachtungen, durch Touristen ist nicht bekannt. Eine Studie von NIT aus dem Jahr 2012 hat zwar wichtige Kennziffern zu diesem Thema erhoben, aus diesen Werten kann jedoch nicht auf die Nutzungsintensität geschlossen werden.²⁵

Um den Effekt steigender Übernachtungszahlen auf den ÖPNV abschätzen zu können, muss daher analog zur bisherigen Vorgehensweise die Nutzungsintensität anhand der vorliegenden Informationen der Verkehrsunternehmen ermittelt werden. Dazu wurde die Entwicklung der Tourismuszahlen in die Entwicklung der Bevölkerungszahlen einberechnet und unter der Annahme der gleichen Nutzungsintensität in die Prognose einbezogen.

²⁵ Vgl. NIT 2012.

Im Ergebnis zeigte sich jedoch durchgängig, dass die Abweichungen der Beförderungsfälle gegenüber der oben dargestellten Prognose unter einem Prozent lagen.

Die Gründe für den geringen Einfluss des Tourismus auf die Entwicklung der Nachfrage sind:

- ♦ Für die Berechnung der jährlichen Nachfrage müssen die Übernachtungen in Jahresäquivalente umgerechnet werden. 365 Übernachtungen entsprechen damit einem Jahresäquivalent.
- ♦ Betrachtet man beispielsweise den erwarteten Anstieg der Übernachtungen in Nordfriesland von 2005 bis 2025 von 733.000, ist dies gleichbedeutend mit einem Zuwachs von 733.000/365 Jahresäquivalenten, d.h. 2.008. Bei 163.555 Menschen entspricht dies einem Zuwachs von „nur“ 1,2%.
- ♦ Dieser Zuwachs gilt jedoch nur im Segment Bartarif, nicht jedoch bei Zeitkarten für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende oder Berufstätige.
- ♦ Da das Segment Bartarif „nur“ einen Teil der Nachfrage abdeckt, muss die ermittelte Änderungsrate noch mit dem Anteil der Nachfrage des Segments Bartarif gewichtet werden. Für Nordfriesland wurde der Anteil der Fahrgäste, die den Bartarif nutzen beispielsweise auf ca. 16% geschätzt. Der erwartete Gesamteffekt des Anstiegs der Übernachtungszahlen beträgt dann nur noch 0,2%.
- ♦ Angesichts des geringen Effekts, der von dem erwarteten Anstieg des Tourismus ausgeht, entfällt eine detaillierte Analyse und Ausweisung.

Änderungen des Mobilitätsverhaltens sind eher mittel- bis langfristig auftretende Phänomene und daher im hier betrachteten Planungszeitraum von fünf bzw. neun Jahren nur in geringem Umfang zu erwarten.

Eine Ausnahme von dieser Regel kann die Mobilität von älteren Menschen bilden. Innerhalb dieser Gruppe konnten in den letzten Jahren deutliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten festgestellt werden, so dass auch im hier betrachteten Planungszeitraum von Änderungen auszugehen ist.

Zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens von älteren Menschen werden üblicherweise drei Altersklassen separat betrachtet: ältere Menschen, die 65 bis 69 Jahre alt sind, jene zwischen 70 und 74 Jahren und diejenigen, die 75 Jahre und älter sind.

Die Betrachtung der Altersgruppen ist von Bedeutung, da man aufgrund der qualitativ hochwertigen Gesundheitsversorgung, der gesundheitsorientierten Lebensführung usw. davon ausgeht, dass sich etwa 70 und 74 Jahre alte Menschen in fünf Jahren eher verhalten wie die heute 65 bis- 69-Jährigen. Hinzukommt kommt die Verlängerung der Lebensarbeitszeit, die in die gleiche Richtung wirkt.

Bei der Prognose des zukünftigen Mobilitätsverhaltens der älteren Menschen kann daher für das Verhalten der in fünf Jahren über 70 Jährigen das Verhalten der heute 65-jährigen Menschen unterstellt werden.

Welche Änderungen sich daraus ergeben, hängt von den Unterschieden zwischen den genannten Altersgruppen ab. Auswertungen des Mobilitätspanels ergaben dabei folgende Unterschiede zwischen diesen Gruppen:²⁶

- ♦ Im Mittel sind jüngere Senioren „mobiler“ als ältere, d.h. sie legen mehr Wege zurück und verbringen auch mehr Zeit im Verkehrssystem. Der Unterschied in der Mobilität zwischen sehr jungen und eher älteren Senioren beträgt im Mittel etwa 0,5 Wege pro Tag.
- ♦ Jüngere Senioren sind heutzutage stark Pkw-affin. Und man geht davon aus, dass die Pkw-Besitzquote daher in Zukunft weiter steigt.
- ♦ Spiegelbildlich dazu nutzen jüngere Senioren den ÖPNV weniger intensiv.
- ♦ Keine nennenswerten Unterschiede zeigten sich bei der Zeitkartennutzung in Gemeinden mit weniger als 100.000 Menschen. Wie auch in der Planungsregion zu beobachten, ist der Anteil der älteren Menschen mit Zeitkarten relativ gering.

Für die Prognose folgt daraus, dass in Zukunft mit einer höheren Anzahl von Wegen, bei gleichzeitig höherer Pkw-Nutzung (und höherer Pkw-Besitzquote) und geringerer ÖPNV-Nutzung erwarten kann.

Diese allgemeinen Tendenzen sind jedoch teilweise sehr stark von siedlungsstrukturellen Faktoren, dem konkreten ÖPNV-Angebot und anderen Faktoren abhängig. Es handelt sich damit vor allem um qualitative Tendenzaussagen.

Für die vorliegende Prognose werden diese qualitativen Aussagen nicht verwendet, da sie keinen signifikanten Einfluss auf die Prognosewerte hätten:

- ♦ Einerseits kompensieren sich in Regionen mit geringer Verdichtung wie dem Planungsraum die Effekte weitgehend. So muss man zwar davon ausgehen, dass ältere Menschen in Zukunft den ÖPNV anteilmäßig weniger nutzen; da sie aber gleichzeitig mehr Wege realisieren, bleibt die Nutzungsintensität annähernd konstant.
- ♦ Andererseits weist die Planungsregion bereits gegenwärtig eine geringe Nachfrage in den relevanten Kategorien Bartarif und Zeitkarten für ältere Menschen auf.

Für die Nachfrageprognose bedeutet daher eine moderate Änderung des Mobilitätsverhaltens keinen signifikanten Unterschied.

²⁶ Vgl. KIT 2014.

7.4 Langfristige Entwicklung des Modal-Split

Wie die vorangegangene Darstellung gezeigt hat, sind in der Planungsregion folgende Tendenzen bis 2025 bzw. 2030 zu erwarten:

- ♦ Moderater Anstieg der gesamten Verkehrsnachfrage (zwischen 0 und 10%),
- ♦ Anstieg des motorisierten Individualverkehrs in gleicher Größenordnung,
- ♦ leicht unterproportionaler Anstieg des SPNV (etwa 5 bis 6%),
- ♦ insgesamt leicht sinkende Nachfrage im übrigen ÖPNV (ca. -2,2%), wobei nur die Entwicklung bis 2025 betrachtet wurde.

Daraus folgt, dass insgesamt mit einer leichten Zunahme des Anteils des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen ist, während der Anteil des SPNV und des übrigen ÖPNV abnimmt.

8. Rahmenvorgaben zur Weiterentwicklung des Mobilitätssystems im Planungsraum I – verkehrspolitische Zielsetzungen

Unter Berücksichtigung der bisherigen verkehrspolitischen Arbeit der drei Gebietskörperschaften werden mit dem ersten gemeinsamen Regionalen Nahverkehrsplan die in der folgenden Tabelle dargestellten Ziele verfolgt.

Tabelle 31: Verkehrspolitische Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV

Zielsetzung	Politische Beschlüsse (Auswahl)
Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV	ÖPNVG SH, 3. RNVP*
Modernisierung des ÖPNV (Fahrzeuge, Haltestellen, ÖPNV-Nutzenden-Kommunikation etc.) und Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe	ÖPNVG SH, 3. RNVP*, LNVP 2013 – 2017, Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland, Strategie Schleswig-Flensburg 2030, Masterplan Mobilität Flensburg (Projektskizze)
Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr	ÖPNVG SH, LEP 2010, 3. RNVP*, Integriertes Klimaschutzkonzept Flensburg
Bessere Vernetzung im Busverkehr sowie mit Bahnverkehr und MIV	3. RNVP*, LEP 2010, LNVP 2013 – 2017
Ausweisung von Bedienebenen und Bedienstandards	Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland, Strategie Schleswig-Flensburg 2030
Stärkung der Stadt-Umland-Kooperationen und Integration überregionaler Buslinien in die Stadtverkehre	Regionalplan 2002, 3. RNVP*, Masterplan 100 Prozent Klimaschutz Flensburg
Einsatz bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote in Räumen mit geringer Nachfrage	LEP 2010, 3. RNVP*, Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland, Strategie Schleswig-Flensburg 2030
Bedarfsgerechtes Angebot für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	SchulG, ÖPNVG SH, Regionalplan 2002
Anstreben einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV	PBefG, ÖPNVG SH, LEP 2010, 3. RNVP*, LNVP 2013 – 2017, Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland, Strategie Schleswig-Flensburg 2030, Masterplan Mobilität Flensburg (Projektskizze)
Stärkere Berücksichtigung von saisonaler Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr	ÖPNVG SH, LEP 2010, 3. RNVP*, Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025

Zielsetzung	Politische Beschlüsse (Auswahl)
Ausbau des ÖPNV-Marketings unter Nutzung der Marke „NAH.SH“	LEP 2010, 3. RNVP*, LNVP 2013 – 2017
Erhaltung bezahlbarer Tarifstrukturen für den ÖPNV und Vereinfachung des Preiskonzepts (z.B. SH-Tarif)	LEP 2010, 3. RNVP*, LNVP 2013 – 2017, Strategie Schleswig-Flensburg 2030
Ausbau multimodaler Verkehrsangebote und Schaffung entsprechender Verknüpfungsinfrastrukturen	Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland, Strategie Schleswig-Flensburg 2030, Masterplan 100 Prozent Klimaschutz Flensburg

Darstellung: IGES 2016.

Anmerkung: *sinngemäß Inhalt in Kreis Schleswig Flensburg 2012, Kreis Nordfriesland 2010, Flensburg 2013.

Darüber hinaus wird derzeit die Definition gemeinsamer Standards für Haltestellen auf regionaler sowie Landesebene diskutiert. Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I verfolgen und unterstützen das Ziel gemeinsamer Mindeststandards.

Um insbesondere die Zielsetzung einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr aber auch die klimapolitischen Ziele zu erreichen, sind unabhängig von wirtschaftlichen Zwängen durch begrenzte Verfügbarkeit finanzieller Mittel Angebotsverbesserungen erforderlich, um auch neue Nachfrage zu generieren.

Es werden daher zur Umsetzung der Zielsetzung im folgenden Angebotskonzept Mindestbedienungsqualitäten mit regelmäßiger Verkehrsbedienungen in möglichst vertakteter Form als Grundsatz berücksichtigt.

9. Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I

Die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV definieren die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe einer bedarfsorientierten Sichtweise und der Finanzierbarkeit jeweils selbst.

Begründet liegt dies darin, dass keine rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des SPNV und übrigen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge existieren.

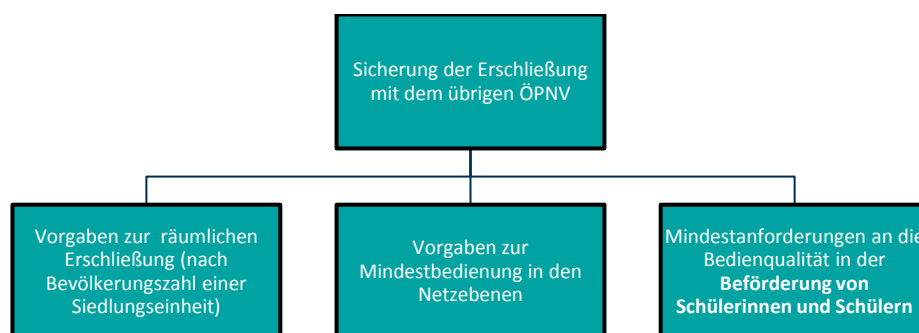
Die Aufgabenträger orientieren sich deshalb an

- ◆ den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen und strukturpolitischen Entwicklungen,
- ◆ den Zielen und Hierarchien der Raumordnung und Landesplanung,
- ◆ den verkehrspolitischen Zielsetzungen sowie
- ◆ den Vorgaben für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Die Mindesterschließungsstandards der dritten Regionalen Nahverkehrspläne der Gebietskörperschaften im Planungsraum I werden unter Berücksichtigung der genannten Faktoren und im Sinne eines gemeinsamen Ansatzes weiterentwickelt.

Das Angebotskonzept beinhaltet drei nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht der Gebietskörperschaften die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV im Sinne der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte zu definieren.

Abbildung 20: Ebenen der Sicherung der Erschließung mit dem übrigen ÖPNV



Quelle: IGES 2016.

Zum einen wird als erstes Element des Angebotskonzepts eine **Mindesterschließung unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl einer Siedlungseinheit** definiert, so dass geregelt ist, ab welcher Siedlungsgröße mindestens eine Erschließung erfolgt.

Zweitens erfolgt unter Orientierung an den Verbindungsrelationen des übrigen ÖPNV die Festlegung von konkreten **Mindestbedienungs Vorgaben durch eine einheitliche Netzkonzeption**, um die Vorstellungen der Gebietskörperschaften für die vorgesehene Weiterentwicklung des Fahrtenangebotes zu definieren. Hierbei wird eine für den Planungsraum I einheitliche Hierarchisierung in verschiedene Netzebenen eingeführt.

Drittens wird ebenfalls zur Definition eines **Mindestniveaus die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern** als untere Grenze eingeführt. Die Vorgaben zur Bedienqualität sollen insbesondere absichern, dass das definierte Mindestniveau vorgehalten wird, falls sowohl das Kriterium Mindesterschließung unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl einer Siedlungseinheit als auch die Mindestbedienvorgaben auf den definierten Netzebenen nicht greifen.

9.1 Mindesterschließung unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl einer Siedlungseinheit

Siedlungseinheiten gehen auf die von der Statistischen Kommission der Vereinten Nationen eingeführte kleinste (weltweit) vergleichbare geographische Einheit zurück. Auf europäischer Ebene wurde die Definition der Siedlungseinheit in die Verordnung (EG) Nr. 1201/2009 der Kommission vom 30. November 2009 übernommen, um europaweit vergleichbare Abgrenzungen zu ermöglichen. Genannte Verordnung regelt jedoch technische Spezifikationen von Volks- und Wohnungszählungen, so dass keine verbindliche Anwendung bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen erkennbar ist. Daher wird empfohlen, eine an die regionale Struktur der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg angepasste Untergrenze zu definieren.

Dementsprechend werden im vorliegenden Regionalen Nahverkehrsplan Siedlungseinheiten als Ortslagen **mit mindestens 200 Menschen festgelegt**.

Sicherung der Mindesterschließung

Es resultieren folgende Mindestanforderungen für die Erschließung durch den ÖPNV in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg:

- ♦ Alle Siedlungseinheiten mit mindestens 200 Menschen werden mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen.
- ♦ Eine Siedlungseinheit gilt als erschlossen, wenn 80% der Menschen in einem zumutbaren fußläufigen Einzugsbereich von bis zu 800 m gemeldet sind. In touristisch stark frequentierten Orten können abweichend auch weitere Indikatoren (z.B. die Zahl der Betten oder Übernachtungen) maßgeblich sein. In stark verdichteten Siedlungsbereichen mit eigenem Stadtverkehr wird der fußläufige Einzugsbereich mit 300 - 400 m definiert.
- ♦ Die Erschließung durch den ÖPNV kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des übrigen ÖPNV erfolgen. Im übrigen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch Bedarfsverkehre mit Anmeldeerfordernis eingesetzt werden.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die definierten Einzugsbereiche von Haltestellen im ÖPNV.

Tabelle 32: Haltestellen-Einzugsbereiche zur Sicherung der Mindesterschließung

	Siedlungseinheiten	Haltestellen-Einzugsbereich
Regionalverkehr	Siedlungseinheiten mit mehr als 200 Menschen	800 m
Stadtverkehr	Unter-/Mittelzentrum	400 m
	Oberzentrum	300 m

Darstellung: IGES 2016.

Ortslagen mit weniger als 200 Menschen in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg

Auswirkungen auf die räumliche Erschließung ergeben sich zunächst nur, wenn eine Siedlungseinheit in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg nicht an einer der definierten Netzebenen liegt.

Im Planungsraum I gibt es insgesamt ca. 200 Ortslagen mit weniger als 200 Menschen. Davon entfallen jeweils ca. die Hälfte auf den Kreis Nordfriesland und auf den Kreis Schleswig-Flensburg.

Ein Abgleich der Ortslagen mit dem im nachfolgenden Abschnitt definierten Liniennetz zeigt, dass alle Ortslagen mit weniger als 200 Menschen an die Netzebenen 1, 2 bzw. 3 angeschlossen sind. Damit profitieren sie von einer, über die Definition hinausgehenden, Erschließung durch den ÖPNV.

9.2 Mindesterschließung durch eine einheitliche Netzkonzeption

Ausgehend von den Zielsetzungen zur Netzqualität in den dritten Regionalen Nahverkehrsplänen besteht in den drei Gebietskörperschaften derzeit keine einheitliche Definition der Netzstruktur.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Elemente der derzeitigen Netzstruktur in den Gebietskörperschaften gemäß den dritten Regionalen Nahverkehrsplänen.

Tabelle 33: Elemente der Netzstruktur gemäß 3. RNVP

Flensburg	Nordfriesland	Schleswig-Flensburg
SPNV	Bahnnetz (SPNV)	Bahnnetz (SPNV)
Regionalverkehr	Buskorridor 1. Ordnung	Grundnetz „Starke Linien“
Höherwertiges Busangebot der umliegenden Kreise	Buskorridor 2. Ordnung	Ergänzungsnetz
Stadtverkehr	Stadt-/Ortsverkehre in zentralen Verflechtungsräumen	Stadtverkehr Schleswig

Quelle: Kreis Schleswig Flensburg 2012, Kreis Nordfriesland 2010, Flensburg 2013.

Im Sinne der Kooperationsvereinbarung zwischen den drei Gebietskörperschaften des Planungsraumes I im Bereich ÖPNV wird eine Vereinheitlichung der Netzstruktur angestrebt. Die Harmonisierung fokussiert dabei insbesondere auf die Netzebenen in den beiden Kreisen.

Eine entsprechende Netzhierarchie muss sowohl den Zielvorgaben der Raumordnung, den verkehrspolitischen Zielen, als auch der derzeitigen und der zukünftigen Verkehrsnachfrage gerecht werden. Das 2014 im Kreis Nordfriesland verabschiedete „Integrierte Mobilitätskonzept“ Nordfriesland liefert dahingehend einen Vorschlag auf Grundlage des 3-Ebenen-Netzmodells. Dieser dient als Grundlage für die Entwicklung einer einheitlichen Netzkonzeption, in welcher auch die Anforderungen an den Stadtverkehr Flensburg berücksichtigt werden müssen.

Definition von Netzebenen

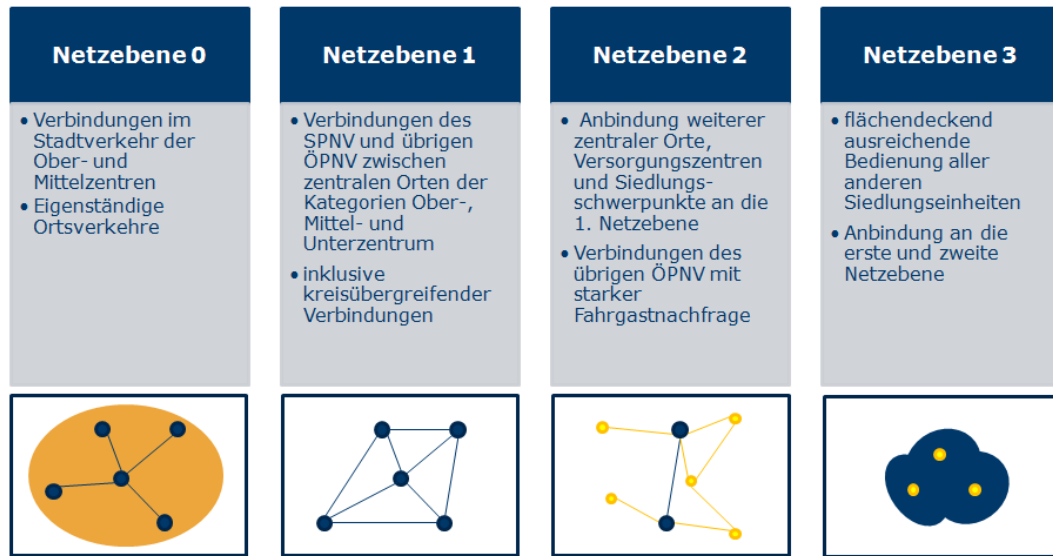
Die Definition von Netzebenen erfolgt unter Berücksichtigung der Grundsätze eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und übrigen ÖPNV.

Auf Grundlage

- ◆ der durchgeführten Analysen der Bevölkerungs- und Strukturentwicklung,
- ◆ den vorherrschenden Wegebeziehungen,
- ◆ der verkehrspolitischen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV,
- ◆ den Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung sowie
- ◆ der derzeitigen und erwarteten Nachfrage

erfolgt, unter Berücksichtigung der Vorschläge aus dem „Integrierten Mobilitätskonzept“ Nordfriesland, die Entwicklung einer einheitlichen Netzkonzeption für den Planungsraum I. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die definierten Netzebenen.

Abbildung 21: Definition von Netzebenen



Darstellung: IGES 2016.

Die Definition von Verbindungsachsen und Mindestbedienstandards in den Netzebenen erfolgt in den anschließenden Kapiteln.

9.2.1 Netzebene 0

Die Netzebene 0 beinhaltet die **Stadt- und Ortsverkehre**. Dabei wird unterschieden zwischen

- ♦ dem Stadtverkehr des Oberzentrums Flensburg,
- ♦ den Stadtverkehren der Mittelzentren Husum und Schleswig sowie
- ♦ den überwiegend touristisch geprägten Ortsverkehren in Bad St. Peter-Ording und Westerland (Sylt).

Stadtverkehr Flensburg

Die Stadt Flensburg ist das einzige Oberzentrum im Planungsraum I. Es stellt die Versorgung mit Gütern des periodischen und aperiodischen Bedarfs sicher und ist ein attraktiver Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitstandort.

Auf Grund entsprechend starker Verkehrsverflechtungen insbesondere mit den Gemeinden des ersten Siedlungsringes sowie der hohen Bevölkerungsdichte im Stadtgebiet resultieren im Vergleich zu den Flächenkreisen differenzierte Qualitäts- und Angebotsanforderungen.

Der 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

- ◆ an wichtige Freizeit- und Erholungsstandorte sicher.

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

Tabelle 34: Korridore der Netzebene 0 im Stadtverkehr Flensburg

Korridore im übrigen ÖPNV	Entspricht ca. den Linien
Bahnhof – ZOB – Nordstadt – Wassersleben – Krusau (DK)	1
ZOB – Südermarkt – Westliche Höhe – Nordstadt	2
Marienhölungsweg – ZOB – Fruerlund – Mürwik – Solitude	3
Campus – ZOB - Frösleeweg	4
ZOB – Bahnhof – Campus – Engelsby – Hesttoft – ZOB	5A
ZOB – Fruerlund - Engelsby – Süderup - Campus – Bahnhof – ZOB	5B
Nordstadt – ZOB - Fruerlund – Mürwik - Tremmerup	7
Mürwik – Engelsby – Südermarkt – Friesischer Berg – Timm-Kröger-Weg Hochhaus/Raiffeinsenstraße	10
Mürwik – Engelsby – Südermarkt – Citti Park – Gartenstadt Weiche – Weiche	11
ZOB – Rude – Bahnhof/Tegelbarg – Weiche – Gartenstadtallee	12
ZOB – Sandberg - Tarup	13
ZOB – Bahnhof/Tegelbarg – Förde Park – (Technologiezentrum)	14

Anmerkung: Zusätzlich werden drei Nachtbuslinien angeboten, die den vorab genannten Korridoren zugeordnet werden können.

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.

Während der Regionalteil Flensburg auf die innerstädtische Erschließung mit dem übrigen ÖPNV fokussiert, werden im Schnittmengenteil zwischen dem Kreis Schleswig-Flensburg und der Stadt Flensburg insbesondere ein- und ausbrechende Verkehre betrachtet. So erfolgt eine Abwägung, für welche Korridore des ersten Siedlungsringes perspektivisch aufgrund der stadtverkehrsähnlichen Nachfrage die Bedienungsqualität an die des Stadtverkehrs angepasst werden sollte.

Stadtverkehr der Mittelzentren Husum und Schleswig

Die Mittelzentren Husum und Schleswig stellen zentrale Verflechtungsbereiche mit einer hohen Siedlungsdichte dar. Darüber hinaus verfügen sie über Versorgungsfunktionen und Zentralitätsbedeutung, die den Nahbereich einschließt und über die Grundversorgung hinausgehend.

Für innerstädtische Verkehre und zur Anbindung des Umlands verfügen die Mittelzentren über Stadtverkehre. Dementsprechend umfasst die Netzebene 0 die folgend dargestellten Verbindungen im Stadtverkehr der Mittelzentren Husum und Schleswig.

Im Zusammenhang mit dem derzeit in Vorbereitung befindlichen Vergabeverfahren zum Stadtverkehr Husum ist ab August 2018 eine veränderte Linienführung und Betriebskonzeption in Form eines klassischen Stadtbussystems mit einer Rendezvous Haltestelle am ZOB Husum vorgesehen. Es sind Stadtbuslinien (Netzebene 0) und ergänzenden Linien zur Beförderung von Schülern und Schülerinnen geplant (vgl. auch Regionalteil Nordfriesland).

Tabelle 35: Korridore der Netzebene 0 in den Mittelzentren Husum und Schleswig

Korridore im Stadtverkehr	Entspricht den Linien
Husum bis 31.07.2018	
Husum/Bhf. - Berliner Straße - Gewerbegebiet - Husum/Bhf.	1050
Husum - Schobüll - Wobbenüll - Hattstedt	1051
Husum - Rödemis - Mildstedt – Husum	1054
Husum/Bhf. - Gewerbegebiet - Berliner Straße – Husum/Bhf.	1055
Husum Marktplatz - Krankenhaus - Goethestr. - Bahnhof	1056
Husum ab 01.08.2018 (vorgesehene Linienwege)	
ZOB Husum - Wobbenüll – Hattstedt – ZOB Husum	Blaue Linie*
ZOB Husum - Mildstedt – ZOB Husum	Lila Linie*
ZOB Husum – Norderschlag – ZOB Husum	Gelbe Linie
ZOB Husum – Kronenburg – ZOB Husum	Grüne Linie
ZOB Husum – Plaza – ZOB Husum	Pinke Linie
ZOB Husum – Grunert – ZOB Husum	Rote Linie
ZOB Husum – Mozartstraße – ZOB Husum	Orangene Linie*
Schleswig	
Erikstraße – Bahnhof - ZOB - Haydnweg	1501

ZOB - Freiheit - ZOB - Kastanienallee - real/Fernsehturm	1504
Erikstraße - Bahnhof - ZOB - Krankenhaus - real/Fernsehturm	1505
Erikstraße - Bahnhof - ZOB - Hafen - St.Jürgen	1506**
Schleswig - Schuby - Lürschau - Schleswig	1508***
ZOB - Industriegebiet - Heinrich-Hertz-Str.	1509***

Anmerkung: Die Linienbezeichnungen ab 01.08.2018 sind vorläufig.
 *Ergänzende Linien zur Beförderung von Schülern und Schülerinnen.
 ** verkehrt nur im Abendverkehr Mo-Fr, Samstag nachmittags sowie sonn- und feiertags.
 *** Einzelfahrten ohne Takt.

Touristisch geprägte Ortsverkehre

Neben den Stadtverkehren der Ober- und Mittelzentren verfügen im Kreis Nordfriesland auch Bad St. Peter-Ording und Westerland (Sylt) über eigenständige Ortsverkehre mit hoher touristischer Bedeutung, die ebenfalls der Netzebene 0 zuzuordnen sind. Dazu gehören

Tabelle 36: Korridore in touristischen Ortsverkehren

Linien im Ortsverkehr	Entspricht den Linien
Bad St. Peter-Ording*	
Böhl - Dorf - Bad - Ording - Brösum	1082
Brösum - Ording - Bad - Dorf - Böhl	1084
Westerland (Sylt)	
ZOB - Südwäldchen - Breslauer Str. - ZOB	A
ZOB - Jahnstraße - Nordseeklinik - ZOB	B
ZOB - Tinum, Am Hanger - Koogweg - ZOB	C

Anmerkung: *Zusätzlich verkehrt zwischen April und Ende Oktober in Bad St. Peter-Ording der Cityshuttle 1083 als weitestgehend touristisches Angebot.

9.2.2 Netzebene 1

Relationen der Netzebene 1 sind Verbindungen des SPNV und übrigen ÖPNV (**Buslinien-Grundnetz**) zwischen zentralen Orten der Kategorien Ober-, Mittel- und Untertzentren. Dies beinhaltet auch Verbindungen in die zentralen Orte der angrenzenden Kreise. Hinzu kommen Verbindungen im SPNV mit hoher Nachfrage in die touristischen Zentren und als Fährzubringer.

Die Korridore der Netzebene 1 beinhalten damit zum einen die Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Flensburg und den Mittelzentren Schleswig und Husum. Dazu kommen Verbindungen zu den Unterzentren mit Teilfunktion eines Mittelzentrums Kappeln, Niebüll, Westerland (Sylt) und Tönning sowie die Anbindung der Unterzentren Bredstedt, Friedrichstadt, Kropp, Leck, Süderbrarup und Tarp.

Die touristisch stark frequentierte Nord-Süd-Verbindung auf der Insel Sylt wird aufgrund der hohen Nachfrage ebenfalls zur Netzebene 1 hinzugezählt. Gleiches gilt für die Verbindung zwischen Tarp und Eggebek.

Tabelle 37: Korridore der Netzebene 1

Korridore im SPNV	Entspricht den Linien
Flensburg – Tarp - Jübek - Schleswig - Neumünster - Hamburg	RE 7
Flensburg - Husby - Sörup - Süderbrarup - Eckernförde - Kiel	RE 72
Husum- Schleswig - Rendsburg - Kiel	RE 74
Westerland (Sylt) - Niebüll - Bredstedt - Husum - Friedrichstadt - Itzehoe - Hamburg-Altona	RE/RB 6
(Hamburg -) Itzehoe – Heide (- Friedrichstadt - Husum)	RB 62
Husum - Tönning - Bad St. Peter-Ording	RB 64
Niebüll - Dagebüll Mole	RB 65
Niebüll - Tondern - Esbjerg (DK)	RB 66
Korridore im übrigen ÖPNV	Entspricht ca. den Linien
Flensburg - Sonderborg	110
Flensburg - Schafflund - Leck - Niebüll	1013
Schleswig - Kropp	1513
Pattburg, Grenze - Harrislee - Flensburg	1539
Glücksburg - Flensburg -Tarp - Eggebek	21/1550
Flensburg - Handewitt	1569
Flensburg - Husby	1601/1602/1603/1604
Flensburg - Steinbergkirche - Gelting - Kappeln	1605
Schleswig - Süderbrarup - Kappeln	1624
Kappeln – Kopperby - Eckernförde	3010
List - Westerland - Hörnum (Inselverkehr Sylt)	1, 2, 5/5a
Schleswig - Eckernförde (- Kiel)	4810

9.2.3 Netzebene 2

Zur Netzebene 2 zählen Verbindungen im übrigen ÖPNV zur Anbindung weiterer zentraler Orte, Versorgungszentren und Siedlungsschwerpunkte mit starker Nachfrage an die Netzebene 1.

Die in der Tabelle dargestellten Korridore der Netzebene 2 ergänzen die Korridore der Netzebene 1. Ländliche Zentralorte und Stadtrandkerne sowie weitere Siedlungsschwerpunkte werden so an die Ober-, Mittel- bzw. Unterzentren im Planungsraum I angebunden.

Tabelle 38: Korridore der Netzebene 2

Korridore im übrigen ÖPNV	Entspricht z.T. den Linien
Niebüll - Neunkirchen - Klanxbüll ¹	1001
Niebüll - Süderlügum ²	1009
Leck - Achtrup - Ladelund (-) Medelby - Schafflund ³	1012, 1540
Husum - Bredstedt	1020
Flensburg - Husum	1044
Schleswig - Silberstedt	1046/1515
Husum - Nordstrand	1047, Fährzubringer
Husum – Schwabstedt ⁴	1063
Husum - Ostenfeld	1058
Kropp - Erfde	1513/1545
Flensburg – Lindewitt - Joldelund - Bredstedt	1580
Flensburg - Satrup	1592
Satrup - Sörup - Sterup - Steinberg	1594
Husby - Sörup - Sterup - Kappeln	1604
Satrup - Schleswig	1617
Flensburg - Schleswig	4810

Anmerkung: ¹ Es besteht derzeit kein entsprechendes Linienangebot im übrigen ÖPNV. Eine Prüfung des Korridors wird daher empfohlen.

² Im Falle der Umsetzung und Inbetriebnahme eines SPNV-Haltepunktes in Bosbüll wird über eine Anpassung der Bedienung im Korridor Niebüll – Süderlügum nachgedacht.

³ Die Korridore Leck - Ladelund und Medelby - Schafflund werden getrennt der Netzebene 2 zugeordnet. Eine betriebliche Verknüpfung zu einem kreisübergreifenden Korridor ist zu prüfen.

⁴ Der Korridor Husum - Schwabstedt wird der Netzebene 2 zugeordnet. Eine betriebliche Verknüpfung mit dem Korridor Kropp - Erfde ist zu prüfen.

9.2.4 Netzebene 3

Die Verbindungen der Flächenerschließung ergänzen die Netzebenen 1 und 2 zur flächendeckenden ausreichenden Bedienung aller anderen Siedlungseinheiten entsprechend der in Kapitel 9 definierten Erschließungsstandards.

Die Flächenerschließung dient insbesondere

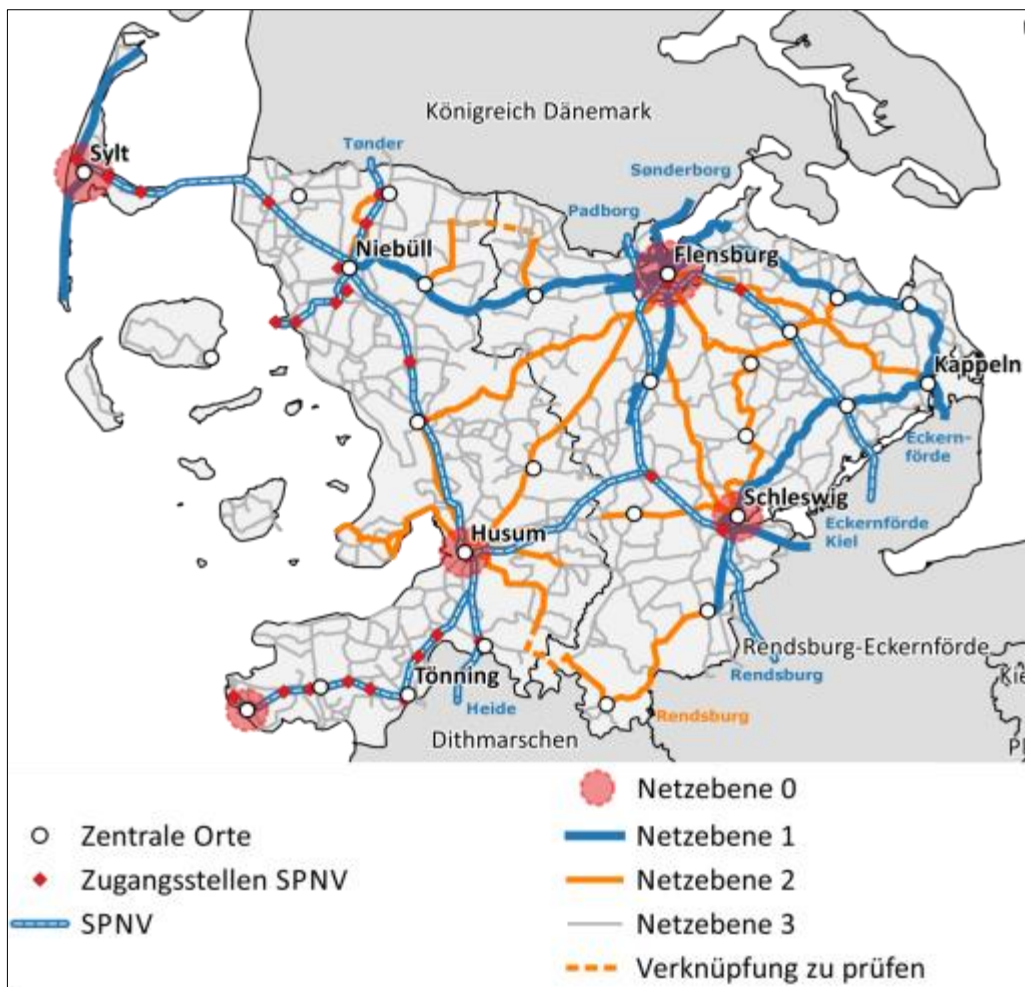
- ♦ als Zubringer zu Netzebenen 0, 1 und 2 sowie
- ♦ zur Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg. Alle Liniennetzabschnitte, die nicht den Netzebenen 0, 1 oder 2 zugeordnet werden können, sind Bestandteil der Netzebene 3. Dies gilt auch für die Inselverkehre.

9.2.5 Netzebenen und Verbindungen im übrigen ÖPNV im Überblick

Die definierten Korridore der Netzebenen werden in der folgenden Abbildung zusammenfassend dargestellt.

Abbildung 22: Netzebenen im Überblick



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016.

9.2.6 Bedienungskonzeption und Mindestbedienqualität in den Netzebenen

Die Mindestbedienung legt das Mindestniveau der Bedienung im übrigen ÖPNV fest, das nicht unterschritten werden soll.

Die Mindestbedienung definiert

- ◆ einen Mindestbedienungszeitraum in Abhängigkeit der Netzebene sowie
- ◆ die anzubietenden Mindesttakte bzw. unter Berücksichtigung erforderlicher Taktabweichungen die anzustrebenden ungefähren Fahrzeugfolgezeiten im taktähnlichen Verkehr.

Die Festlegung von Mindestbedienungszeiträumen und Mindesttakten erfolgt bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der Empfehlungen zur Bedienungsqualität des Integrierten Mobilitätskonzeptes Nordfriesland 2013.

Vereinzelte Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttakten bzw. anzustrebenden Fahrzeugfolgezeiten sind zu begründen (Taktlücken oder Taktverschiebungen, z.B. unter Berücksichtigung der Nachfrage).

Für die Streckenabschnitte der Flächenerschließung erfolgt die Festlegung einer Mindestanzahl anzubietender Fahrten.

Tabelle 39: Mindestbedienungsstandards

Netzebene 0	Netzebenen 1 und 2	Netzebene 3	Beförderung von Schülerinnen und Schülern
<ul style="list-style-type: none"> • Differenzierung zwischen Ober- und Mittelzentren sowie Ortsverkehren • Festlegung von Mindestbedienungszeiträumen • Definition von Mindesttakten • Berücksichtigung des Nachtverkehrs in der Stadt Flensburg 	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung von Mindestbedienungszeiträumen • Definition von Mindesttakten bzw. ungefähren Fahrzeugfolgezeiten im taktähnlichen Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung einer Anzahl mindestens anzubietender Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • wirkt als weitere Ebene der Mindestbedienung

Darstellung: IGES 2016.

Zusätzlich erfolgt die Definition der Bedienungsqualität im Rahmen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern. Da die Beförderung im Schulverkehr als Pflichtaufgabe durch die Gebietskörperschaften sichergestellt werden muss, stehen diese Vorgaben im Zweifel über den Vorgaben der Netzkategorien.

Die Gemeinden, Städte und kommunalen Verwaltungsgemeinschaften im Planungsraum I können auf Wunsch zusätzliche Beförderungsleistungen über die Mindestbedienstandards hinaus mit den Aufgabenträgern des übrigen ÖPNV vertraglich vereinbaren. Diese werden in das bestehende System des übrigen ÖPNV eingebunden. Es handelt sich dabei in der Regel um zusätzliche Beförderungsleistungen, für die im gewünschten Leistungsumfang ein finanzieller Ausgleich der nicht durch Fahrgeldeinnahmen gedeckten Kosten durch die jeweilige Gemeinde, Stadt oder kommunale Verwaltungsgemeinschaft erforderlich ist.

Mindestbedienung auf Korridoren der Netzebene 0

Tabelle 40: Anzustrebende Mindestbedienungsqualität im Stadtverkehr Flensburg

Übriger ÖPNV	Mindestbedienungszeitraum	Mindesttakt
Montag bis Freitag	ca. 05:00 - ca. 06:00 Uhr	ca. 60 -oder 30-Minuten-Takt
	ca. 06:00 - ca. 20:00 Uhr	ca. 20-Minuten-Takt
	ca. 20:00 - ca. 24:00 Uhr	ca. 60-Minuten-Takt
Samstag	ca. 05:00 - ca. 06:00 Uhr	ca. 60-oder 30-Minuten-Takt
	ca. 06:00 - ca. 18:00 Uhr	ca. 20-Minuten-Takt
	ca. 18:00 - ca. 24:00 Uhr	ca. 60-Minuten-Takt
	Nachtverkehr Fr/Sa ca. 00:00 - ca. 04:00 Uhr	ca. 60-Minuten-Takt
Sonn- und Feiertag	ca. 06:00 - ca. 18:00 Uhr	ca. 60-oder 30-Minuten-Takt
	ca. 18:00 - ca. 24:00 Uhr	ca. 60-Minuten-Takt
	Nachtverkehr Sa/So ca. 00:00 - ca. 04:00 Uhr	ca. 60-Minuten-Takt

Empfehlungsgrundlage: Eigene Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse sowie Analyse Nachfrageentwicklung.

Tabelle 41: Anzustrebende Mindestbedienung in den Stadtverkehren der Mittelzentren Husum und Schleswig

Übriger ÖPNV	Mindestbedienungszeitraum	Mindesttakt / anzustrebende Fahrtenabfolge im taktähnlichen Verkehr
Husum		
Montag bis Freitag	ca. 06:15 - ca. 18:45 Uhr	Grundsätzlich 60-Minuten-Takt
	ca. 06:15 - ca. 08:45 Uhr	Verdichtung auf 30-Minuten-Takt*
	ca. 12:15 - ca. 15:15 Uhr	
	ca. 18:15 - ca. 18:15 Uhr	
Samstag	ca. 09:15 – ca. 16:15 Uhr	60-Minuten-Takt*
Sonntag, Feiertage		Rufbus
Schleswig		
Linien 1501, 1504 und 1505		
Montag bis Freitag	ca. 06:00 - ca. 19:00 Uhr	60-Minuten-Takt
		30-Minuten-Takt durch Linienüberlagerung in den Abschnitten ZOB – real/Fernsehturm sowie ZOB – Bahnhof – Erikstr.
Samstag	ca. 08:00 – ca. 13:00 Uhr	Grundsätzlich 60 Minuten-Takt
Linie 1506		
Montag bis Freitag	ca. 19:00 - ca. 21:00 Uhr	60-Minuten-Takt
Samstag	ca. 13:00 – ca. 21:00 Uhr	Grundsätzlich 60 Minuten-Takt
Samstag, Sonntag, Feiertage	ca. 10:00 – ca. 21:00 Uhr	Grundsätzlich 60 Minuten-Takt
Linie 1508		
Montag bis Freitag	ca. 06:00 - ca. 19:00 Uhr	Ca. 120-Minuten-Takt
Samstag		Einzelfahrten
Linie 15089		

Montag bis Freitag	Einzelfahrten
---------------------------	---------------

Anmerkungen: * außer Blaue und Lila Linie (Mo-Fr nur im 60-Minuten-Takt sowie samstags im 120-Minuten-Takt).
 Empfehlungsgrundlage: Husum: SHP 2016.
 Schleswig: Eigene Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse sowie Analyse Nachfrageentwicklung.

Tabelle 42: Anzustrebende Mindestbedienung in überwiegend touristisch geprägten Ortsverkehren

Mindestbedienzeitraum		Mindesttakt
Sommer		
Montag bis Freitag	ca. 07:00 - ca. 19:00 Uhr	60-Minuten-Takt
Samstag, Sonntag, Feiertage	ca. 08:00 - ca. 19:00 Uhr	60-Minuten-Takt
Winter		
Montag bis Freitag	ca. 07:00 - ca. 19:00 Uhr	120-Minuten-Takt Zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Nachfrage
Samstag, Sonntag, Feiertage	ca. 09:00 - ca. 19:00 Uhr	120-Minuten-Takt

Anmerkungen: * ggf. frühere Bedienung durch Beförderung im Schulverkehr
 Empfehlungsgrundlage: Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse, Analyse Nachfrageentwicklung sowie unter Berücksichtigung Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland 2013.

Auf den Linien zur Anbindung der touristischen Schwerpunkte ist in Abhängigkeit der Nachfrage das Angebot saisonal bedarfsgerecht zu verdichten und der Bedienzeitraum (z.B. in den Abendstunden) zu erweitern.

Mindestbedienung der Netzebene 1

Tabelle 43: Anzustrebende Mindestbedienungsqualität auf Korridoren der Netzebene 1

SPNV und übriger ÖPNV	Mindestbedienungszeitraum	Mindesttakt / anzustrebende Fahrtenabfolge im taktähnlichen Verkehr
		Grundsätzlich 60-Minuten-Takt
Montag bis Freitag	ca. 06:00 - ca. 19:00 Uhr	Zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Nachfrage
Samstag	ca. 08:00 - ca. 18:00 Uhr	Grundsätzlich 120-Minuten-Takt
Sonn- und Feiertage	ca. 09:00 - ca. 18:00 Uhr	

Empfehlungsgrundlage: Eigene Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse, Analyse Nachfrageentwicklung sowie unter Berücksichtigung Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland 2013.

Auf den Linien zur Anbindung der touristischen Schwerpunkte ist in Abhängigkeit der Nachfrage das Angebot saisonal bedarfsgerecht zu verdichten und der Bedienungszeitraum (z.B. in den Abendstunden) zu erweitern.

Mindestbedienung auf Korridoren der Netzebene 2

Tabelle 44: Anzustrebende Mindestbedienungsqualität auf Korridoren der Netzebene 2

Übriger ÖPNV	Mindestbedienungszeitraum	Mindesttakt / anzustrebende Fahrtenabfolge im taktähnlichen Verkehr
		Grundsätzlich 120-Minuten-Takt
Montag bis Freitag	ca. 06:00 - ca. 19:00 Uhr	Taktverdichtung durch Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Nachfrage
Samstag	ca. 08:00 - ca. 18:00 Uhr	Grundsätzlich mindestens 3 Fahrtenpaare
Sonn- und Feiertage	ca. 09:00 - ca. 18:00 Uhr	

Empfehlungsgrundlage: Eigene Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse, Analyse Nachfrageentwicklung sowie unter Berücksichtigung Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland 2013.

Mindestbedienung der Netzebene 3

Aufgrund des abgestuften und zum Teil sehr geringen Nachfrage in der Fläche werden für den übrigen ÖPNV der Flächenerschließung keine konkreten Bedienungszeiträume definiert.

Wie nachfolgend dargestellt, erfolgt die Definition der Mindestbedienung anhand von Fahrtenpaaren zu den nächstgelegenen Zentralen Orten.

ÖPNV-Verbindungen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sind Bestandteil der Mindestbedienung.

Tabelle 45: Anzustrebende Mindestbedienungsqualität auf Korridoren der Netzebene 3

Übriger ÖPNV	Mindestbedienung
Montag bis Freitag (Schultage)	Grundsätzlich sind mindestens drei Fahrtenpaare zum Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen Zentralen Orts (Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen zulässig) anzustreben Zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Nachfrage
Montag bis Freitag (Ferientage)	Grundsätzlich sind mindestens zwei Fahrtenpaare zum Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen Zentralen Orts (Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen zulässig) anzustreben

Empfehlungsgrundlage: Eigene Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse, Analyse Nachfrageentwicklung sowie unter Berücksichtigung Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland 2013.

9.3 Mindestanforderungen an die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Bedienungsqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Gemäß § 114 SchulG erfolgt die Festlegung der Anerkennung der Beförderungskosten im Rahmen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern durch die jeweils geltenden Satzungen der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg.

Der Anspruch auf Kostenübernahme orientiert sich an der Notwendigkeit der Nutzung eines Verkehrsmittels, wenn der Schulweg nicht auf eine andere zumutbare Weise zurückgelegt werden kann. Kosten werden dabei im Allgemeinen für den kürzesten verkehrsüblichen Weg zwischen der nächstgelegenen Haltestelle der Wohnung der Schülerinnen und Schüler und der nächstgelegenen Haltestelle der Schule übernommen.

Die Satzungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern definieren Zumutbarkeitskriterien zu zulässigen Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn bzw. nach Unterrichtsende sowie Fußwegeentfernungen zwischen Wohnung und Haltestelle

bzw. Haltestelle und Schule für den Besuch von Grundschulen, allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren in den Kreisen (vgl. Tabelle 46).

Tabelle 46: Zumutbarkeitskriterien zu zulässigen Wartezeiten und Fußwegentfernungen gemäß den Schülerverkehrssatzungen

Zumutbarkeitskriterien	Gültig für Schülerinnen und Schüler bis zur Jahrgangsstufe 4	Gültig für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 5 - 10
Zumutbarer Schulweg		
Zumutbarer Weg zwischen Wohnung und Haltestelle	bis 2 km	bis 4 km
Zumutbarer Weg zwischen Haltestelle und Schule		
Zumutbare regelmäßige Wartezeit vor Unterrichtsbeginn	bis 30 Minuten	bis 60 Minuten
Zumutbare regelmäßige Wartezeit nach Unterrichtsende	bis 60 Minuten	bis 90 Minuten

Quelle: Satzungen über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg.

Entsprechend Hinweisen des TÖB-Verfahrens wird die Prüfung einer Verringerung der zumutbaren Schulwege mit dem Ziel gesteigerter ÖPNV-Attraktivität für die Zielgruppe von jungen ÖPNV-Nutzenden empfohlen.

Wirkungsbereich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Sinne des RNVP

Regelungsinhalt des vorliegenden RNVP ist der übrige ÖPNV mit allgemeinen öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs.

Schulverkehr im Sinne des RNVP ist unter dieser Maßgabe und unter Berücksichtigung des Gestaltungsermessens der Aufgabenträger die Beförderung von Schülerinnen und Schülern in integrierter Form, d.h. als Linienverkehr im Sinne von § 42 PBefG. Formal sind auch nach § 43 Abs. 2 PBefG genehmigte Sonderformen des Linienverkehrs hier zu berücksichtigen, wobei die zukünftige Ausrichtung im Sinne integrierter Verkehre klar auf Linienverkehre entsprechend § 42 PBefG erfolgt.

Formen des sogenannten freigestellten Schulverkehrs und etwaige andere Formen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sind nicht Regelungsinhalt des RNVP.

Bedienungshäufigkeit von Schulstandorten

Die Satzungen der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern definieren keine Mindestbedienungsanforderungen für Grund- und weiterführende Schulen. Bis auf Ausnahmen erfolgt jedoch im Kreis Nordfriesland bereits eine Bedienung mit einer Hin- und zwei Rückfahrten.

Im Sinne eines bedarfsgerechten und finanziell tragbaren Ansatzes werden daher folgende Mindestbedienungsanforderungen definiert.

Tabelle 47: Mindestbedienungsanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Schulart	Mindestbedienungsanforderungen
Grundschulen	Eine Hin- und zwei Rückfahrten
Weiterführende Schulen	

Die genannten Mindestbedienungsanforderungen beziehen sich jeweils auf einen Schulstandort. Sind in einer Gemeinde mehrere Standorte vorhanden (z.B. Grundschule und weiterführende Schule), ist jeder Standort für sich zu betrachten. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der Beförderung von Schülerinnen und Schülern ist eine zeitliche Koordinierung der An- und Abfahrtszeiten bei mehreren Schulstandorten wünschenswert.

Begründete Ausnahmen können mit dem Aufgabenträger des übrigen ÖPNV abgestimmt werden. Eine entsprechende Ergänzung der Schülerverkehrssatzungen in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg wird empfohlen.

Weiterhin sind die Schulanfangs- und Schulschlusszeiten im Interesse einer wirtschaftlichen Beförderung von Schülerinnen und Schülern mit den Fahrzeiten des ÖPNV abzustimmen (z.B. Prinzip der „verlässlichen Grundschule“).

Sicherstellung geltender Regelungen der Übernahme notwendiger Kosten der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die derzeit auf Grundlage von § 114 SchulG und der Satzung der Kreise über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern organisierten Mechanismen der Kostentragung gelten grundsätzlich weiterhin, so dass auch notwendige Kosten der Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Sinne der Satzung im Falle über definierte Mindeststandards hinausgehende Fahrtenanzahlen weiterhin in der gelten Form getragen werden.

9.4 Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV

Aufbauend auf den dritten Regionalen Nahverkehrsplänen der drei Gebietskörperschaften sowie mit Blick auf das derzeitige Angebot bestehen unterschiedliche Definitionen der Bedienformen.

In Anlehnung an den Planungsleitfaden des BMVI sowie den VDV-Standards erfolgt die in der folgenden Tabelle dargestellte einheitliche Begriffsbestimmung.

Tabelle 48: Bedienformen im übrigen ÖPNV und alternative Angebotsformen (Begriffsbestimmung)

Bedienform	Definition
Konventioneller Linienverkehr im übrigen ÖPNV	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges (insbesondere auf Netzebenen 0, 1 und 2)
Flexible Bedienung im übrigen ÖPNV	Bedienung erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr, fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb oder fahrplanbasierter Sektorbetrieb (insbesondere auf Netzebene 3 sowie in Zeiten geringer Nachfrage)
Alternative Angebotsformen (kein ÖPNV)	Ergänzendes Angebot zum übrigen ÖPNV (z.B. gemeinschaftlich organisierte Verkehre, RideSharing, CarSharing, BikeSharing etc.)

Empfehlungsgrundlage: BMVI 2016. VDV 2016.

Zukünftig werden die Angebote des übrigen ÖPNV im Planungsraum I gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr und als flexible Bedienform erbracht.

Flexible Bedienformen werden dabei vorrangig im Bereich zeitlich und örtlich geringer Nachfragepotentiale angewendet.

Die nachfolgende Abbildung greift die Abgrenzung zu alternativen Angebotsformen auf und gibt einen konkreten Überblick über die Systematisierung der möglichen Bedien- und Betriebsformen im übrigen ÖPNV basierend auf den VDV-Standards.

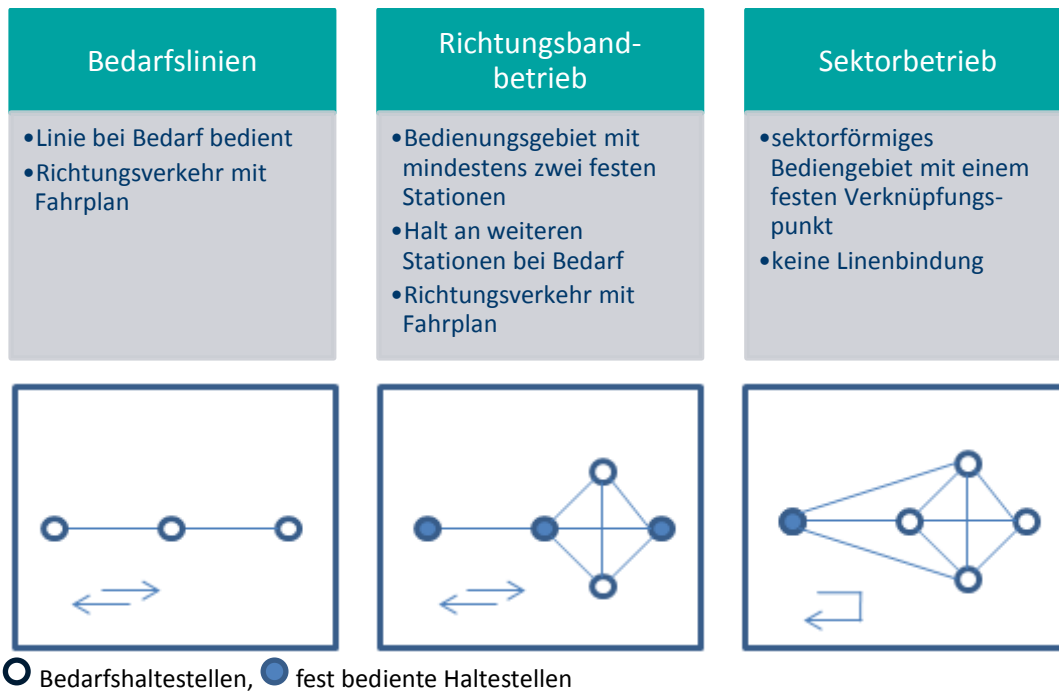
Abbildung 23: Bedien- und Betriebsformen im übrigen ÖPNV im Überblick

Merkmal	Konventioneller Linienverkehr	Flexible Bedienungsformen		
		Bedarfslinienverkehr	Fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb	Fahrplanbasierter Sektorbetrieb
Bedienung	Bedarfs <u>un</u> abhängig	nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung		
Fahrplan	vorab veröffentlicht			<u>nicht</u> vorab veröffentlicht
Fahrtweg	vorab festgelegt		<u>nicht</u> vorab festgelegt	
Bediengebiet	linienförmig		Korridor	flächenhaft Sektor Fläche
Einstiegs- haltestelle	vorab festgelegt			<u>nicht</u> vorab festgelegt
Ausstiegs- haltestelle	vorab festgelegt		<u>nicht</u> vorab festgelegt	
	Der Ausstieg ist im Einzelfall auch zwischen vorab festgelegten Haltestellen möglich			
Fahrzeuge	Standard(gelenk)bus, Midi- oder Kleinbus	Vorrangig Kleinbusse oder PKW		
Tarif	Einbindung in den Verbundtarif, Zuschlag zum Normaltarif möglich			
Betreiber	Verkehrsunternehmen	unterschiedliche Betreiberformen möglich		

Quelle: In Anlehnung an VDV 2016.

Für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren werden je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in der folgenden Abbildung dargestellten Betriebsformen empfohlen.

Tabelle 49: Flexible Bedienformen (Rufbusse)



Quelle: IGES 2016 nach BMVI 2016.

Die dargestellten Betriebsformen können nach § 42 PBefG oder als Gelegenheitsverkehr nach § 46 PBefG bzw. § 49 PBefG konzessioniert werden. Die Gebietskörperschaften streben im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 PBefG an. Dabei wird i.d.R. Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen. Es soll grundsätzlich der SH-Tarif angewendet werden.

Die Betriebsform Flächenbetrieb wird aus genehmigungsrechtlicher Sicht, wegen der Komplexität, der Konkurrenzierung des Taxi- und Mietwagengewerbes und der schwer kalkulierbaren finanziellen Risiken nicht empfohlen.

Im Sinne eines gemeinsamen Regionalen Nahverkehrsplanes ist eine Vereinheitlichung der derzeitigen Vielfalt der Produktbezeichnung von flexiblen Bedienformen im Planungsraum I notwendig. Aus Sicht der Gebietskörperschaften ist eine einheitliche Bezeichnung in Abstimmung mit NAH.SH zielführend. Empfohlen wird die Nutzung eines Produktbegriffes wie etwa „Rufbus“.

Es ist aus Perspektive der Nutzerfreundlichkeit zu empfehlen, die telefonische Anmeldung grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren bis spätestens 90 Minuten vor Fahrtbeginn zu ermöglichen.

Es wird empfohlen, die **Disposition** der Fahraufträge der flexiblen Bedienformen einheitlich **z.B. in Kooperation mit dem Verbund NAH.SH** und ggf. unter Einbeziehung geeigneter Dienstleister zu organisieren.

9.5 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV

Mischform Bürgerbus

Aus Sicht des gemeinsamen Regionalen Nahverkehrsplanes werden Bürgerbusse wie folgt definiert.

Bürgerbusse stellen eine ehrenamtlich getragene und durchgeführte Ergänzung zum Linienverkehr insbesondere in Räumen dar, in denen aufgrund geringer Nachfrage kein wirtschaftliches Angebot möglich ist. Die Betriebsdurchführung erfolgt dabei zumeist als Linienverkehr, aber auch Gelegenheitsverkehre sind möglich.²⁷ Im Sinne eines integrierten Angebots des übrigen ÖPNV ist jedoch eine genehmigungsrechtliche Gestaltung als Linienverkehr zu favorisieren.

Bürgerbusvereine kooperieren oftmals mit Verkehrsunternehmen, welche als konzessionierte Verkehrsunternehmen die Betriebsführerschaft gewährleisten, aber auch die Angebotsplanung übernehmen können (Beispiel Bürgerbus Ladelund).

NAH.SH hat dazu gemeinsam mit den Vertretern der Aufgabenträger, der Bürgerbusvereine und der Verkehrsunternehmen einen Leitfaden zum Thema „Bürgerbus“ erarbeitet.²⁸ Der Leitfaden ist im Internet verfügbar und kann unter <http://www.nah.sh/projekte/buergerbusse-in-schleswig-holstein/> heruntergeladen werden.

Unterstützung anderer Formen alternativer Mobilität

Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I unterstützen ausdrücklich die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des übrigen ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten.

Durch die damit verbundene Offenheit unterstützen die Gebietskörperschaften die derzeitigen und zukünftigen Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Versorgungskonzepte.²⁹

²⁷ Vgl. Planungsleitfaden „Mobilitäts- und Angebotsstrategien im ländlichen Räume 2015

²⁸ <http://www.nah.sh/assets/files/pdf/NAHSH-newsletter-Sommer-2016-web.pdf>

²⁹ Die Ausgestaltung alternativer Mobilitätsangebote wird derzeit in zahlreichen Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Versorgungsprojekten innerhalb des Planungsraumes thematisiert.

9.6 Weiterentwicklung des Angebotes im übrigen ÖPNV

Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I werden das derzeitige **Angebot** auf Basis der Bedienungsstandards entsprechend der Abschnitte 9.2.6 f. **nach Maßgabe der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln** und dabei von der **Möglichkeit des Einsatzes von Bedarfsverkehren** Gebrauch machen.

Spezifische Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Angebots im übrigen ÖPNV für die einzelnen Gebietskörperschaften werden in den jeweiligen Regionalteilen konkretisiert.

Im Folgenden wird ein gebietskörperschaftsübergreifender Ansatz zur Weiterentwicklungen des Angebots im Planungsraum I dargestellt. Dies beinhaltet den Ansatz eines landesweiten Bus-Grundnetzes, Chancen eines Premiumproduktes im übrigen ÖPNV sowie die Zielstellungen möglichst einheitlicher Angebotsstrukturen und einer Reduzierung von Reisezeiten.

Weiterentwicklung der Netzebenen 1 und 2 zu einem qualitativ hochwertigen Bus-Konzept - Landesweites Bus-Grundnetz:

Die Vermarktung starker ÖV-Linien als „Premiumprodukt“ bietet erfahrungsgemäß auch im ländlichen Raum die Chance einer Markenbildung und Bekanntheitssteigerung.

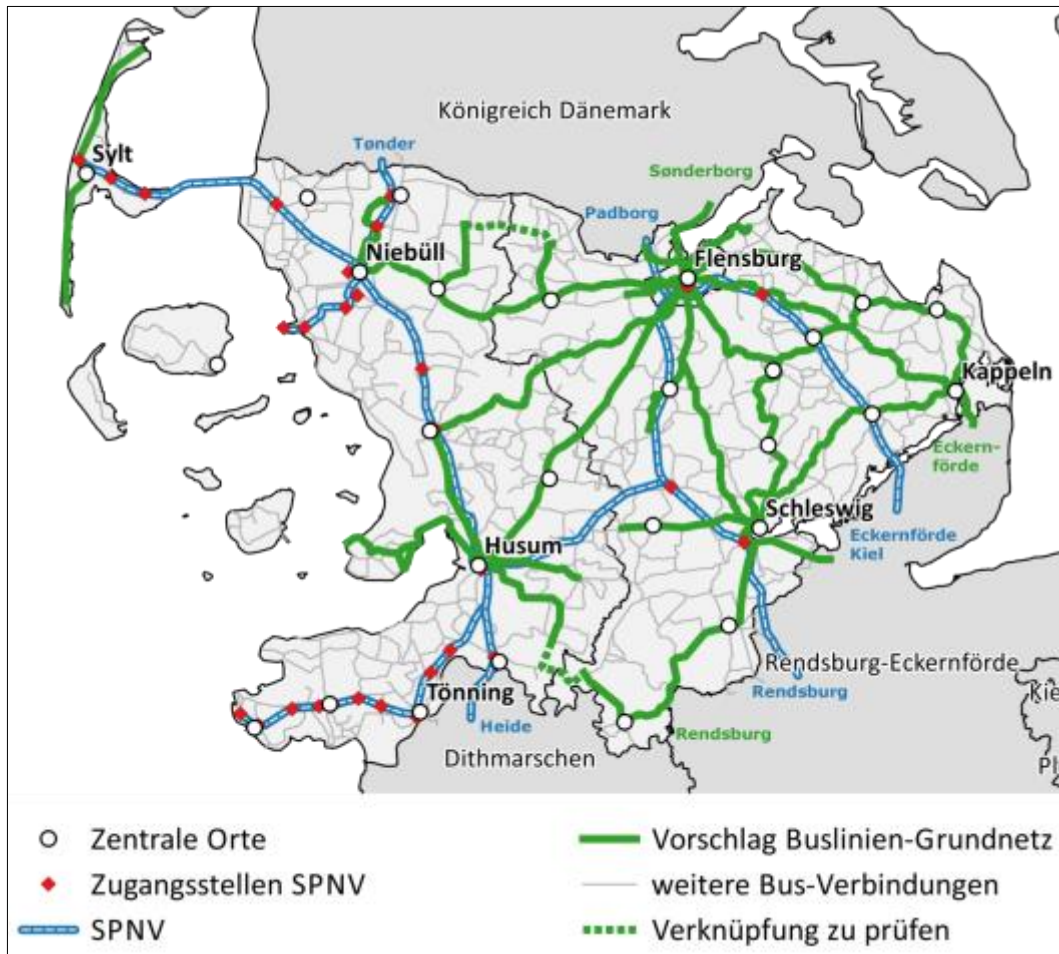
Es wird daher empfohlen, insbesondere die bereits vorhanden höherwertigen Linien der Netzebene 1 und 2, die in den Gebietskörperschaften die Hauptverbindungsfunktionen wahrnehmen (vgl. Produkt Schnellbus), durch die Weiterentwicklung zu einem zeitgemäßen „Premiumprodukt“ hervorzuheben.

In Zusammenarbeit mit den anderen Planungsräumen in Schleswig-Holstein und dem Verbund NAH.SH ist daher zu prüfen, inwiefern der Ansatz eines höherwertigen Bus-Angebotes mit SPNV-ähnlichen Qualitätsmerkmalen (vgl. Tabelle 50) auf die Hauptrelationen im Planungsraum I und ggf. auf das gesamte Verbundgebiet übertragen werden kann.

Der Ansatz eines landesweiten Bus-Grundnetzes, wie er im Ansatz bereits in früheren Landesnahverkehrsplänen diskutiert wurde, erhöht die ÖPNV-Attraktivität und Planungssicherheit für die ÖPNV-Nutzenden und ergänzt bedarfsgerecht das SPNV-Angebot.

Entsprechend der bereits definierten Netzkonzeption sollten im Planungsraum I insbesondere die folgenden Korridore im Grundnetz berücksichtigt werden.

Abbildung 24: Korridore als Teil eines landesweiten Buslinien-Grundnetzes



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Der Nutzen eines Premiumnetzes muss in eine **operative Ebene (Bekanntheitssteigerung, Qualitätswahrnehmung durch die ÖPNV-Nutzenden)** sowie eine **strategische Ebene (Erhöhung des Anteils des ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl)** unterschieden werden.

Um ein hochwertiges Produkt zu etablieren, muss eine **gleichbleibend hohe und auch zwischen den jeweiligen Linien vergleichbare Angebotsqualität** sowie eine **optische Wiedererkennbarkeit** gewährleistet werden.

Das erklärte Ziel ist es, Qualitätsstandards, die ÖPNV-Nutzenden beispielsweise vom SPNV gewohnt sind, in das „Premiumprodukt“ im übrigen ÖPNV zu integrieren, diese offensiv zu vermarkten und damit die Attraktivität zu steigern.

Es werden als Zielstellung folgende Qualitätskriterien definiert.

Tabelle 50: Qualitätskriterien für ein höherwertiges Bus-Angebot (landesweites Bus-Grundnetz)

Qualitätskriterien für ein landesweites Bus-Grundnetz	
Regelmäßiger Taktverkehr	Montag bis Freitag verlässlicher 60- bzw. 120-Minuten-Grundtakt (Netzebene 1 bzw. 2) Wochenendbedienung mindestens im 120-Minuten-Takt Orientierung der Bedienungszeiträume an den Betriebszeiten im SPNV, um die Systemverfügbarkeit zu erhöhen und um Anschlüsse zwischen SPNV und landesweitem Bus-Grundnetz zu ermöglichen
Anschlusssicherung	Anschlusssicherung an den Umsteigepunkten mit SPNV sowie Haupt- und Nebenrelationen Übergangszeit maximal 15 Minuten
Klare Linienführung	Klare, direkte Linienführungen und gleichbleibender Linienweg im Tagesverlauf bei gleicher Liniennummer anzustreben
Sichtbarkeit	Identische Design-Merkmale in der Gestaltung der Fahrzeuge (z.B. Design-Elemente des Verbundes NAH.SH) Wiedererkennbarkeit durch Verwendung des Markennamens in Fahrplänen, Flyern, Online-Auskünften und an Haltestellen
Barrierefreiheit	Einsatz von Niederflurbussen mit Abstellmöglichkeiten für Kinderwägen, Rollstühle und Rollatoren
Verkehrsmittelverknüpfung	Ggf. Möglichkeit der Fahrradmitnahme (z.B. durch Fahrradträger) insbesondere in den touristischen Regionen
Neue Ausstattungsmerkmale	Sonderausstattungen wie WLAN, USB-Steckplätze und Steckdosen

Empfehlungsgrundlage: Eigene Erarbeitung auf Basis VBB 2015.

Zur finanziellen Absicherung der Realisierung eines hochwertigen und verlässlichen landesweiten ÖPNV-Grundnetzes aus SPNV und übrigen ÖPNV ist unter Berücksichtigung eines Anstiegs der Regionalisierungsmittel um ca. 30 Mio. Euro ab 2016 sowie der engen finanziellen Handlungsspielräume der Kreise und kreisfreien Städte eine stärkere finanzielle Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein erforderlich.

Das Land Schleswig-Holstein sollte dabei mindestens die über die zuvor definierten Mindestbedienungsvorgaben hinausgehenden Angebots- und Qualitätsmerkmale finanziell absichern.

9.7 Weiterentwicklung des Angebotes im SPNV und Koordination mit dem übrigen ÖPNV

Koordinierungsgrundsätze zwischen SPNV und übrigen ÖPNV

Im Rahmen eines modernen, integrierten und verknüpften Verkehrssystems ist auch die Betrachtung des SPNV im Rahmen des regionalen Nahverkehrsplanes notwendig. Insbesondere für mittlere und längere Distanzen ist der SPNV dabei eine wichtige Komponente im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs. Nach § 1 und § 3 ÖPNVG SH soll durch Zusammenarbeit der beteiligten Aufgabenträger der ÖPNV eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr schaffen. Wille der Landesregierung des Landes Schleswig-Holstein ist entsprechend dem Landesnahverkehrsplan eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV.

Die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie die Stadt Flensburg richten ihre Angebotskonzeption daher grundsätzlich im Sinne einer integrierten und abgestimmten Konzeption aus. Dabei bestehen auch aus Sicht der Aufgabenträger des übrigen ÖPNV Anforderungen an das SPNV-Netz, um Mehraufwendungen durch fehlende, nicht zielgerichtete oder unzureichend abgestimmte Verkehre zu verhindern.

Aus Sicht der Gebietskörperschaften ist dabei insbesondere die Verbindung zwischen den Mittelzentren und dem Oberzentrum Flensburg sowie weiteren nachfragestarken Knoten und Zielorten relevant. Ferner übernimmt der SPNV ebenfalls eine Erschließungswirkung entlang der Verbindungsachsen, ggf. auch mittelbar durch eine Verknüpfung mit Linien des übrigen ÖPNV.

Geplante Maßnahmen gemäß aktuellem LNVP

Weitere bauliche Maßnahmen sowie Maßnahmen zur Angebotsverbesserung im Bereich des Planungsraumes I sind im aktuellen Landesnahverkehrsplan Schleswig-Holstein bereits geplant. Eine Übersicht findet sich in Tabelle 51.

Tabelle 51: Geplante Maßnahmen im SPNV-Netz gemäß aktuellem LNVP

Zugangsstelle/Strecke	Maßnahmen
Kreis Nordfriesland	
Bf. Garding	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Barrierefreiheit durch die Aufhöhung der Bahnsteige
Bf. Husum	<ul style="list-style-type: none"> Erneuerung der Bahnsteige
Bf. Westerland	<ul style="list-style-type: none"> Erneuerung der Bahnsteige
Hamburg – Westerland	<ul style="list-style-type: none"> Zwei zusätzliche Pendelzüge zwischen Hamburg und Husum zur Ergänzung der stündlichen Expresslinie Hamburg – Westerland

Zugangsstelle/Strecke	Maßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> Ganzjährige Verdichtung auf einen halbstündigen Takt zwischen Niebüll und Westerland tagsüber
Niebüll – Tøndern	<ul style="list-style-type: none"> Verdichtung des Angebotes zwischen beiden Orten
Kreisfreie Stadt Flensburg	
Bf. Flensburg Hbf.	<ul style="list-style-type: none"> Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Abhängig von einer möglichen Bahnhofsverlegung)

Quelle: MWAVT SH 2014.

Anforderungen der Gebietskörperschaften an die künftige Entwicklung

Neben den bereits vom Land geplanten Maßnahmen besteht aus Sicht der Gebietskörperschaften weiterer Bedarf an der Entwicklung des SPNV-Netzes. Im Einzelnen sind dies die folgenden Anforderungen:

Tabelle 52: Anforderungen der Gebietskörperschaften an die Weiterentwicklung des SPNV-Netzes und des Bahn-Fernverkehrs

Zugangsstelle/Strecke	Maßnahmen
Kreis Nordfriesland	
Westerland - Husum - Hamburg	<ul style="list-style-type: none"> Zweigleisiger Ausbau der verbliebenen eingleisigen Restabschnitte Durchgängige Elektrifizierung der Strecke Einrichtung zusätzlicher Expresszüge auf der Gesamtstrecke Sylt – Hamburg Hauptbahnhof Modernisierung der Sicherungstechnik Niebüll - Westerland Ausbau/Optimierung von Angeboten von/nach Dänemark Verbesserung der Anbindung an die Metropolregion Hamburg durch Führung weiterer Züge zum Hauptbahnhof Hamburg (derzeit täglich vier Fahrtenpaare im Fernverkehr, stündliches SPNV-Angebot bisher ab Hamburg-Altona)
Flensburg - Niebüll	<ul style="list-style-type: none"> Weitergehende Prüfung einer Reaktivierung der Bahnstrecke (Verweis Gutachten)
Husum - St. Peter-Ording	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreier Ausbau der Zugangsstellen mit Priorisierung von den Stationen Garding, Tönning und Bad St. Peter Süd
Kreis Schleswig-Flensburg	

Zugangsstelle/Strecke	Maßnahmen
Flensburg – Schleswig - Hamburg	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer Station Eggebek zur Stärkung der starken Verflechtungen im Korridor Eggebeck - Tarp – Flensburg • Reduzierung der Übergangszeit in Jübek von derzeit ca. 30 Minuten zur Verbesserung der Fahrplanverknüpfung in der Relation Husum-Flensburg zur Attraktivitätssteigerung des SPNV auf der Relation • Barrierefreier Ausbau der Station Jübek
Kiel – Schleswig – Husum	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Verbindung Schleswig - Flensburg • Zugteilung der Doppeltraktion von Kiel nach Husum in Jübek, weiter in jeweils einfacher Traktion nach Husum sowie nach Flensburg • Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Jübek - Husum von derzeit 80 km/h auf 120 km/h
Schleswig Bhf.	<ul style="list-style-type: none"> • Räumliche Verknüpfung von Bahnhof und ZOB
Flensburg – Rendsburg – Hamburg (SPFV)	<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Bedienung des IC Haltepunktes Schleswig im Schienenpersonenfernverkehr
Stadt Flensburg	
Bf. Flensburg	<ul style="list-style-type: none"> • Weitergehende Prüfung eines möglichen neuen Fernbahnhofs im Stadtgebiet*
Flensburg - Niebüll	<ul style="list-style-type: none"> • Weitergehende Prüfung einer Reaktivierung der Bahnstrecke*

Anmerkung: *Weitere Ausführungen zu den derzeitigen Untersuchungen im Regionalteil der Stadt Flensburg.

Darüber hinaus sind an wichtigen Verknüpfungspunkten Anschlüsse zwischen Bahn und Bahn sowie zwischen Bahn und übrigen ÖPNV sicherzustellen (vgl. Abschnitt 10.1). Um dies auch im Falle von Fahrplanänderungen realisieren zu können, wird folgendes Abstimmungsverfahren zwischen dem Landesnahverkehrsverbund NAH.SH und den Gebietskörperschaften vorgeschlagen:

- ◆ Bei geplanten Fahrplanänderungen werden die Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV rechtzeitig vor endgültiger Festlegung der Fahrplanmaßnahme durch NAH.SH um eine Stellungnahme gebeten.
- ◆ Zur Sicherung einer rechtzeitigen Planungsmöglichkeit ggf. erforderlicher Angebots- und Fahrplananpassungen im übrigen ÖPNV werden alle terminierten Änderungen des SPNV mit Auswirkungen auf die Gebietskörperschaften jeweils rechtzeitig durch NAH.SH mitgeteilt.
- ◆ Die NAH.SH übergibt dem Aufgabenträger des übrigen ÖPNV und den in diesem Gebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen im April einen SPNV-Fahrplanentwurf und im September den endgültigen SPNV-Fahrplan für den Fahrplanwechsel im Dezember. Über mittelfristige Anpassungen im SPNV

werden die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV zeitnah informiert. Fahrplanänderungen durch Baumaßnahmen sind den vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen durch das entsprechende Eisenbahnverkehrsunternehmen zu übermitteln.

Weitere Überlegungen zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs

Neben den vorgenannten Maßnahmen aus dem LNVP sowie den Anforderungen der Gebietskörperschaften an die Weiterentwicklung des SPNV-Netzes werden Maßnahmenoptionen diskutiert, die sich in einem Meinungsbildungsprozess befinden und zu denen bisher kein verkehrspolitischer Konsens besteht.

Dies umfasst

- ◆ die Forderung nach der **Elektrifizierung und Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf der Bahnstrecke Husum – Jübek**,
- ◆ Überlegungen mit dem Arbeitstitel **Netz+**, bei denen Möglichkeiten der Elektrifizierung der Westküstenbahn Hamburg – Westerland mit Optionen wie der Reaktivierung und der Elektrifizierung der Strecke Flensburg – Niebüll sowie Möglichkeiten alternativer Antriebstechnologien im Schienenfahrzeugbereich diskutiert werden,
- ◆ Vorschläge von Vertretern von ÖPNV-Nutzenden-Interessen zur Errichtung von SPNV-Zugangsstellen in Harsilee und Flensburg-Tarup sowie
- ◆ Vorschläge zur Verbesserung des Bahnverkehrs durch die Verlängerung der Intercity-Linie Aarhus – Kolding – Tinglev – Flensburg im 120-Minuten-Takt bis nach Hamburg, die Einführung einer Intercity-Linie Kopenhagen – Kolding – Tinglev – Flensburg im 120-Minuten-Takt und die Einführung einer grenzüberschreitenden Regionalbahn-Linie Sønderborg – Tinglev – Flensburg

10. Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I

Im Sinne eines gemeinsamen Ansatzes zur Entwicklung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I definieren die Gebietskörperschaften die nachfolgend dargestellten gemeinsamen Qualitätsstandards.

Spezifische Konkretisierungen der Standards für die Gebietskörperschaften werden in den jeweiligen Regionalteilen dargestellt.

10.1 Anschlusssicherung und Anschlussqualität

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollten so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Es werden folgende Anforderungen an die Anschlusssicherung und Anschlussqualität formuliert:

- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse zum und vom SPNV und Fernverkehr Bahn sind mindestens als limitierter Anschluss sicherzustellen. Limitierter Anschluss bedeutet, dass der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten werden kann. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sollen, wenn möglich, als garantierter Anschluss durchgeführt werden. Der Anschluss wird dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall gehalten. Das Niveau des limitierten Anschlusses darf jedoch keinesfalls unterschritten werden.
- ◆ Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse, insbesondere mit hohem Umsteigerpotenzial, im Stadt- und Ortsverkehr sowie Zubringerverkehre (z.B. zu Fährverbindungen), sind als vorgesehene Anschlüsse durchzuführen, sodass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.
- ◆ In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollten Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollten 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollten Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Minuten nicht übersteigen.
- ◆ Die Sicherung der Anschlüsse zwischen den Linien des übrigen ÖPNV sowie zu und von den Angeboten des SPNV soll unter Anwendung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems erfolgen, das die Zusammenführung von Soll- und Ist-Daten der Fahrpläne und deren Vergleich unterstützt.
- ◆ Alle Verkehrsunternehmen des ÖPNV im Planungsraum I sollen technisch in die zentrale Datendrehscheibe eingebunden werden.

- ♦ Es wird die Installation von DFI-Abfahrtsanzeigen und deren Anbindung an die Datendrehscheibe für mindestens die in Abschnitt 5.4 genannten Verknüpfungspunkte empfohlen.

Im Rahmen des Projektes „Landesweite Echtzeitinformation“ haben sich 2014/15 die meisten Busunternehmen im Planungsraum I an der Beschaffung neuer Bordrechner und eines Regio-RBLs beteiligt. Bis 2017 sollen diese Unternehmen an eine zentrale Datendrehscheibe angeschlossen und damit eine Anschlussicherung mit Echtzeitinformationen ermöglicht werden. Die Einbindung der RBL-Systeme von NEG und SVG in die Datendrehscheibe soll ebenfalls gewährleistet werden.

Aufbauend darauf sollen zukünftig einheitliche Kriterien **zwischen den Aufgabenträgern 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 o.g. Anforderungen einheitliche Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

10.2 Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen

Neben einem einheitlichen Erscheinungsbild zur Markenbildung sind Anforderungen an Haltestellen in Hinblick auf den Komfort, die Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit sowie an die spezifischen Anforderungen des übrigen ÖPNV zu definieren.

Der Bau und Unterhalt von Haltestellen des übrigen ÖPNV liegt in den Kreisen in der Verantwortung der jeweiligen Städte, Ämter und Gemeinden. Die Kreise unterstützen im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten z.B. durch Fördermittel (gebunden an die jeweiligen Förderbedingungen) die Gestaltung der Haltestellen. Die Stadt Flensburg ist selbst Baulastträger für Haltestellen und setzt mit einem eigenen Investitionsprogramm das stadteigene Haltestellenkonzept schrittweise um.

Kategorisierung der Haltestellen

Die in den bisherigen regionalen Nahverkehrsplänen getroffene Aufteilung in Einfach-, Normal- und Schwerpunkthaltestellen soll beibehalten werden. Sie wird erweitert durch eine zusätzliche Ebene für Stadt- und Ortsverkehre.

Als **Einfachhaltestellen** sind Haltestellen mit geringer Nachfrage zu verstehen. Sie dienen vornehmlich der Erschließung peripherer oder nachfrage-schwacher Gebiete mit einem ÖPNV-Basisangebot oder werden nur selten bedient. Als Orientierungswert kann von einer Einfachhaltestelle ausgegangen werden, wenn sie von weniger als 50 Ein- und Aussteigern am Tag genutzt wird.

Normalhaltestellen stellen den Regelfall der Haltestellenausstattung dar. Sie dienen der Erschließung von Gebieten oder Zielen mit durchschnittli-

cher Nachfrage und im Allgemeinen regelmäßiger Bedienung. Zur Orientierung kann von einer Normalhaltestelle ausgegangen werden, wenn diese täglich von höchstens 200, jedoch mehr als 50 Ein- und Aussteigenden genutzt wird.

Gebiete und Ziele mit darüberhinausgehender, überdurchschnittlicher bzw. hoher Nachfrage, innerörtliche Ziele mit hoher Bedeutung wie beispielsweise Ortskerne oder touristische Schwerpunkte und hoch frequentierte Umsteigeknoten werden im Regelfall als **Schwerpunkthaltestellen** ausgestaltet.

Ausgestaltung von Haltestellen

Haltestellen können am Fahrbahnrand, als Haltestellenkap oder als Busbucht angelegt werden. Aufgrund der hohen Entwicklungslängen für Busbuchten und der schwierigeren Einfädelung von abfahrenden Bussen in den fließenden Verkehr werden Busbuchten für den Stadt- und Ortsverkehr nicht empfohlen und sind nur bei Notwendigkeit im Überlandverkehr vorzusehen. Vorzugsweise sind Haltestellen als Kap oder am Fahrbahnrand auszugestalten, insbesondere im Stadt- und Ortsbereich.

Zuwegungen zu Haltestellen

Neben den Haltestellen selbst sind auch an die Zuwegungen von Haltestellen Mindestanforderungen zu bestimmen. Dabei müssen Zuwegungen ebenfalls mit geeignetem Oberflächenbelag ausgestattet sein, eine ausreichende Beleuchtung und Breite aufweisen und ein sicheres Erreichen vom restlichen Fußwegenetz ermöglichen. Auch Zuwegungen sind winterdienstlich vom dafür Verantwortlichen zu betreuen.

Verkehrssicherheit der Haltestellen

Bezüglich der Verkehrssicherheit sind die Haltestellen so auszugestalten, dass die Oberfläche in einem schadensfreien und verkehrssicheren Zustand ist, die Haltestellen nicht an Gefahrenpunkten liegen und im Winter regelmäßig geräumt und frei von Eis gehalten werden. Dabei ist auch insbesondere auf die Verpflichtung der Gemeinden gemäß § 45 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein und deren Möglichkeit zur Übertragung der Verpflichtungen an Eigentümer der anliegenden Grundstücke zu verweisen.

Ausstattung von Haltestellen

Auch einfach ausgestattete Haltestellen sind mit einem Mindestmaß an Komfort und Informationsmaterial auszustatten. Dabei ist **an jeder Haltestelle** vorzusehen:

- ◆ Eine befestigte, sicher erreichbare und ausreichend große, ebene Wartefläche,
- ◆ ausreichende Beleuchtung, möglichst über die Straßenbeleuchtung,
- ◆ Haltestellenmast mit Aufschrift des Haltestellenamens und der dort verkehrenden Linien durch Liniennummer und ggf. Fahrtziel sowie

- ♦ eine Basis-ÖPNV-Nutzenden-Information mit Fahrplanaushang und ggf. Tarifhinweisen.

Darüber hinaus sind **Normal- und Schwerpunkthaltestellen** auszustatten mit

- ♦ Unterstand,
- ♦ Sitzmöglichkeiten und
- ♦ bei Bedarf einer Fahrradabstellanlage.

Schwerpunkthaltestellen verfügen darüber hinaus über

- ♦ eine separate Beleuchtung,
- ♦ eine erweiterte ÖPNV-Nutzenden-Information mit Liniennetzplan und Haltestellen-Umgebungsplan,
- ♦ Fahrradabstellplätze (nach Möglichkeit überdacht),
- ♦ eine Notrufeinrichtung oder ein öffentliches Telefon und
- ♦ eine Anzeige zur dynamischen ÖPNV-Nutzenden-Information an Haltestellen, wo dies als sinnvoll erachtet wird.

Schaffung von Wiedererkennbarkeit

Es wird eine Verbesserung der Wiedererkennbarkeit des ÖPNV-Systems durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Grundelementen der Haltestellengestaltung angestrebt. Dazu zählen z.B.

- ♦ einheitliche Farb- und Formgebung von Mast, Unterstand und Beschilderung sowie
- ♦ die einheitliche Verwendung von Symbolen des Verbundes NAH.SH.

Mit Blick auf die Umsetzbarkeit ist eine zu starke Detaillierung der Vorgaben zu vermeiden.

Die Gebietskörperschaften unterstützen in diesem Zusammenhang die derzeitigen Bemühungen der NAH.SH zur Vereinheitlichung der Haltestellenschilder im Verbundgebiet NAH.SH. Die NAH.SH-Unterarbeitsgruppe Corporate Design des Arbeitskreises Kommunikation hat dazu mit der Zielstellung einer einheitlich gestalteten Haltestellenbeschilderung im Verbundgebiet NAH.SH einen konkreten Design- und Kostenvorschlag vorgelegt, der bis dato jedoch nicht beschlossen wurde.

Der Designvorschlag orientiert sich an folgenden Aspekten:

- ♦ Schilder sind Blau aus dem CD-Farbschema NAH.SH
- ♦ Fahrplankästen sind Blau aus dem CD-Farbschema, wobei neutrale Fahrplankästen (z. B. Metallfarben, Weiß o.ä.) weiterverwendet werden können; neue Masten sind in blau zu beschaffen
- ♦ Haltestellenmasten sind Blau aus dem CD-Farbschema, wobei neutrale Masten (z. B. Metallfarben, Weiß o. ä.) weiterverwendet werden können
- ♦ Schilder sind mit dem Haltestellesymbol „H“ gekennzeichnet
- ♦ Schilder enthalten die Liniennummer(n) inkl. Richtungsanzeige z. B. „1013 Niebüll“

- ◆ Schilder enthalten das NAH.SH-Logo

Aus Sicht der Gebietskörperschaften ist neben dem bisherigen Beschlussvorschlag ein konkretisierter Vorschlag zur Finanzierung vorzubereiten.

Es ist sicherzustellen, dass eine Anpassung an vorhandene Gestaltungsstrategien bzw. die Beibehaltung von Elementen der lokalen Identität in den einheitlichen Vorschlag integriert werden kann.

Ausgestaltung wichtiger Verknüpfungspunkte

An den zentralen Verknüpfungspunkten (vgl. Abschnitt 5.4) zwischen SPNV sowie den Haupt- und Nebenrelationen des übrigen ÖPNV soll der Ausbau multimodaler Verkehrsangebote gefördert werden. Entsprechend wird die Vorhaltung der folgenden Verknüpfungsinfrastrukturen empfohlen:

- ◆ Park and Ride-Anlagen insbesondere an Verknüpfungspunkten der Netzebenen 1 und 2,
- ◆ Bike and Ride-Anlagen in Form überdachter (ggf. auch abschließbarer) Fahrradstellplätze,
- ◆ Kurzzeitparkplätze für Zubringerverkehr mit dem Pkw sowie
- ◆ städtebauliche Integration.

Es wird empfohlen, besonders bedeutende Umsteigepunkte und Verknüpfungspunkte zum Individualverkehr sowie ggf. alternativen Mobilitätsformen zu Mobilitätsstationen unter Förderung intermodaler Mobilität auszubauen.

Mobilitätsstationen in Städten bieten dabei eine ZOB- bzw. bahnhofsähnliche Ausstattung und erhöhen die Präsenz des übrigen ÖPNV. Sie bieten die Möglichkeit, die Wiedererkennbarkeit des Angebotes durch die Gestaltung auch über das Haltestellenschild hinaus zum ÖPNV-Nutzenden zu transportieren.

Mobilitätsstationen in ländlichen Räumen fokussieren insbesondere auf die Verknüpfung zwischen dem übrigen ÖPNV, dem Individualverkehr, alternativen Mobilitätsangeboten sowie Versorgungsfunktionen.³⁰

Um einen reibungslosen Anschluss in intermodalen Wegeketten zu gewährleisten, sollen wichtige Verknüpfungspunkte mit Haltestellensteckbriefen ausgestattet werden. Diese sollen den ÖPNV-Nutzenden über Standortinformationen von alternativen Mobilitätsangeboten in Haltestellennähe informieren. Die Haltestellensteckbriefe sollen perspektivisch auch Informationen zur Kontaktaufnahme oder Buchung enthalten und über die Fahrplanauskunft abrufbar sein.

Darüber hinaus ist insbesondere in Flensburg und Schleswig die Erreichbarkeit der ZOB-Standorte von den Bahnhofsstandorten und umgekehrt zu verbessern.

³⁰ Konkretisierungen zu Mobilitätsstationen sind Bestandteil der jeweiligen Regionalteile.

Es wird ausdrücklich unterstützt, dass an Bahnhöfen und anderen wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. in deren Umfeld ein gastronomisches Grundangebot angeboten wird bzw. Verkaufseinrichtungen wie etwa Kioske vorhanden sind.

Besonderheiten des Stadt- und Ortsverkehrs

Für den Stadt- und Ortsverkehr sind die o.g. Standards analog anzuwenden. Abweichende Anforderungen davon bestehen hinsichtlich des Wiedererkennungswertes der Stadt- und Ortsverkehrssysteme und dem im Vergleich zum Regionalverkehr höheren Anteil des öffentlichen Personenverkehrs. Zu beachten ist, dass der Erfolg von vertakteten Ortsverkehren selbst in kleineren Städten durch einen einheitlichen Markenauftritt und garantieren Mindestkomfort gesteigert werden kann.

Deshalb sind abweichend von vorgenannten Festlegungen

- ◆ alle Haltestellen möglichst mit markenbildenden Elementen (Corporate Design) des Stadt- bzw. Ortsbusverkehrs auszustatten,
- ◆ an Normal- und Schwerpunkthaltestellen möglichst Sitzgelegenheiten vorzusehen,
- ◆ zur Verbesserung der Sauberkeit und zum Abwurf benutzter Fahrausweise Papierkörbe an den Haltestellen aufzustellen und
- ◆ an allen regelmäßig bedienten Haltestellen erweiterte ÖPNV-Nutzenden-Information mit Umgebungsplan und Liniennetzplan vorzusehen.

Haltestellenkataster

Zur Erfassung des Haltestellenbestands und der realisierten Ausstattungsmerkmale sollte ein Haltestellenkataster aufgebaut bzw. weitergeführt werden, welches mindestens die o.g. Merkmale aufgreift. Dazu ist eine Abstimmung zwischen allen Aufgabenträgern sowie Baulastträgern der Haltestellen erforderlich, um ein Kataster von einheitlicher Qualität und einheitlichem Format zu erstellen, um gemeinsame planerische Aufgaben zu vereinfachen und rationaler durchführen zu können.

Die Abstimmung mit NAH.SH im Sinne einer landesweit einheitlichen Lösung z.B. unter Nutzung der im Arbeitskreis „Barrierefreie Bushaltestellen“ erarbeiteten Standards für Haltestellenkataster wird unterstützt.

10.3 Qualität der Fahrzeuge

Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I wirken auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** mit ausreichenden Kapazitäten entsprechend der Nachfrage im übrigen ÖPNV hin. Es werden folgende **grundsätzliche Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**³¹ gestellt:

- ◆ Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch und optisch einwandfreiem Zustand sein und einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflerbusse, in jedem Falle den Vorschriften gemäß UN R107 bzw. 2001/85/EG genügend).
- ◆ Im Innenraum muss eine Stellfläche zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck und ggf. Fahrrädern vorhanden sein. Entsprechende Ladungssicherungssysteme sind ebenfalls vorzuhalten.
- ◆ Fahrzeuge mit mehr als 10 m Länge sind mit doppelbreiten Türen auszustatten.
- ◆ Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge soll acht Jahre nicht überschreiten. Die Fahrzeuge sollten nicht älter als 15 Jahre sein.
- ◆ Bei Neufahrzeugen muss die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) mindestens erfüllt oder übertroffen werden. Der Einsatz von klimafreundlichen alternativen Antriebstechnologien wie z.B. Hybridfahrzeuge und voll-elektrische Batteriefahrzeuge wird grundsätzlich im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten unterstützt.
- ◆ Die Geräuschgrenzwerte sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG für Busse in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.
- ◆ Im Innenraum ist eine elektronische Haltestellenanzeige und -ansage vorzusehen. Die Ansage der Haltestellen kann im begründeten Ausnahmefall auch durch die Beschäftigten im Fahrdienst erfolgen.
- ◆ Die Kennzeichnung des Fahrziels und der Linie hat gemäß § 33 BOKraft mit einer Zielmatrix zu erfolgen. Darüberhinausgehend ist rechts bei allen Fahrzeugen ebenfalls eine gut lesbare Zielanzeige vorzusehen.
- ◆ Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung notwendigen Einrichtungen (z.B. Bordrechner/RBL, Fahrausweisverkaufstechnik, Kommunikationseinrichtung) auszustatten.
- ◆ Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signet- und Farbgestaltung, Corporate Design des Verkehrsverbundes NAH.SH und des konzessionierten Verkehrsunternehmens).
- ◆ Bei Einsatz von Neufahrzeugen soll eine Ausstattung mit moderner Belüftungs- und Klimatisierungstechnik sowie Sonnenblendschutz angestrebt werden

³¹ Nachfolgende 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 Gebrauch- oder Neufahrzeuge handelt. Im Rahmen flexibler Bedienformen (z.B. durch Taxen) sind Ausnahmen zu prüfen.

- ♦ Die Fahrzeuge müssen sich in einem sauberen Zustand befinden. Die Fahrzeuge sind im Innenraum täglich zu fegen. Mindestens einmal wöchentlich sind der Innenraum und das Fahrzeug von außen nass zu reinigen. Grundreinigungen des gesamten Innenraums werden mindestens einmal jährlich durchgeführt. Vandalismusschäden sind zeitnah zu beseitigen.

Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I können 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.

Der Einsatz von klimafreundlichen alternativen Antriebstechnologien erfordert gegenüber konventionellen Fahrzeugen finanzielle Mehraufwendungen, die durch die Verkehrsunternehmen zu tragen sind. Da diese Belastungen einseitig wären, regen die Gebietskörperschaften die Einführung einer wettbewerbsneutralen Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien durch das Land Schleswig-Holstein oder den Bund an.

10.4 Fahrradmitnahme

Die bisherigen Regelungen schließen eine Fahrradmitnahme nicht aus. Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme wurden aufbauend auf die Tarif- und Beförderungsbedingungen unter den Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen Fahrzeugen gestellt, wobei die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen Vorrang genießt.

Im Zweifelsfall obliegt es dem Ermessen der Beschäftigten im Fahrdienst, ob die Beförderung von Fahrrädern erfolgt oder abgelehnt wird.

Um die bestehenden Regeln transparent zu machen und gleichzeitig die Kommunikation zwischen ÖPNV-Nutzenden und Beschäftigten im Fahrdienst zu erleichtern, wurde in der Stadt Flensburg auf der Internetplattform der Aktiv Bus eine nachvollziehbare Regelung zur Fahrradmitnahme veröffentlicht, die alle Spielregeln der Fahrradmitnahme zusammenfasst. Es wird empfohlen, ein vergleichsweises Vorgehen zur Verbesserung der Kommunikation der Fahrradmitnahme auch in den Kreisen Schleswig-Flensburg sowie Nordfriesland umzusetzen.

Zur Unterstützung des Zusammenwirkens von Bus und Bahn sowie Fahrrad wird angestrebt, auf den Linien der Netzebenen 1 und 2 durch geeignete Maßnahmen wie etwa Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge eine Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten zu überprüfen und ggf. umzusetzen. Dies ist Teil der Gesamtstrategie zur Verbesserung der Qualität der übergeordneten Netzebenen im Sinne eines landesweiten Bus-Grundnetzes bzw. hochwertigen Bussystems.

Die Gebietskörperschaften unterstützen insbesondere auch die Verbesserung von Mitnahmemöglichkeiten in touristischen Gebieten. Die dort eingesetzten Fahrzeuge sollen wenn möglich so ausgestattet werden, dass eine Fahrradmitnahme im Fahrzeug möglich ist oder aber etwa durch Anhängerkupplungen unterstützt wird, um Fahrradträger oder ggf. Fahrradanhänger mitzuführen.

Es ist dabei entscheidend für eine rasche Umsetzung von Verbesserungen, dass sich auch die Partner der Tourismuswirtschaft einbringen, in dem z.B. Fahrradträger oder Fahrradanhänger zur Verfügung gestellt oder mitfinanziert werden.

10.5 ÖPNV-Nutzenden-Information und ÖPNV-Marketing

Die optische und inhaltliche Gestaltung von Informationsmaterialien für den ÖPNV-Nutzenden sind zentrale Aspekte, um Zugangshürden abzubauen. Durch eine einheitliche Gestaltung im landesweiten Nahverkehrsdesign 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. Eine stärkere Integration bietet die Möglichkeit, von den Marketingmaßnahmen des Verbundes und seiner Partner zu profitieren.

Mittel der Fahrplankommunikation

Für den ÖPNV-Nutzenden sollten Fahrplan- und Tarifangebot leicht erreichbar sein. Dies gilt gleichermaßen sowohl für klassische, feste Fahrplanangebote wie auch für flexible Verkehre. Neben dem klassischen Fahrplanbuch, welches zweifelsohne den maßgeblichen Informationsträger für das ÖPNV-Gesamtsystem in den Gebietskörperschaften darstellt, tritt zunehmend auch im ländlich geprägten Raum das Internet als Informationsmedium für Fahrplan- und Tarifinformationen in den Vordergrund.

Weiterhin können regionale oder maßnahmenbezogene Materialien, welche beispielsweise strecken- oder linienbezogene Fahrpläne kommunizieren, die Akzeptanz und den Zugang zu ÖPNV-Angeboten erhöhen. Insbesondere für hochwertige Angebote und stark genutzte Korridore, beispielsweise Schnellbus-Verbindungen, sind linienbezogene Informationsmaterialien wie Taschenfahrpläne zu empfehlen. Räumlich bezogene Informationen kommen bei örtlich abgegrenzten Angeboten wie Ortsbussystemen oder flexiblen und alternativen Betriebsformen wie Bürger- und Rufbussen in Betracht, können aber ebenso Urlaubsgästen in stark touristisch geprägten Bereichen das Angebot näherbringen. Zudem ist für Urlaubsgäste wichtig, dass sie die Informationen in Ihnen bereits bekannten Medien finden können. Die Materialien sollten dabei – in entsprechender Aufbereitung – zusätzlich auch online angeboten werden.

Gestaltung des Fahrplanbuches

Die Fahrplanbücher in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie das Fahrplanheft in der kreisfreien Stadt Flensburg sollten in Anlehnung an seine bisherige Form zunächst fortgeführt werden, da es ein etablierter Informationsträger ist und noch nicht davon auszugehen ist, dass alternative Angebote, wie beispielsweise Online- oder Telefonauskünfte für alle Nutzer des ÖPNV gleichermaßen zugänglich sind.

Allerdings ist perspektivisch zu prüfen, ob das Fahrplanbuch mit dem Ziel der stärkeren Hervorhebung und schnelleren Auffindbarkeit der höherwertigen Angebote,

z.B. durch farbliche Elemente stärker gegliedert werden kann. Weiterhin wird die Aufnahme von Tarifinformationen in das Fahrplanbuch angestrebt.

Bei der Gestaltung des Fahrplanbuchs ist das landesweite Nahverkehrsdesign zu berücksichtigen. Eine Anlehnung an die Dachmarke NAH.SH erleichtert den Fahrgästen die Orientierung und den Zugang zum Nahverkehrsangebot.

ÖPNV-Nutzenden-Information im Internet

Zunehmende Bedeutung ist auch der Fahrplankommunikation im Internet einzuräumen. Dabei ist mindestens die Abrufbarkeit von Linienfahrplänen und geographischen Informationen (Linienverlaufs- bzw. -netzplänen), allgemeinen Tarifinformationen sowie verbindungsbezogenen Fahrplan- und Tarifauskünften sicherzustellen. Derzeit sind Verbindungsanfragen zentral über www.nah.sh, www.bahn.de und www.mobizentrale.de möglich, während Linienfahrpläne uneinheitlich von einigen der tätigen Verkehrsunternehmen im Internet angeboten werden.

Im Hinblick auf eine einheitliche ÖPNV-Nutzenden-Information soll die zentrale und flächendeckende Fahrplanauskunft des Nahverkehrsverbundes unter www.nah.sh weiter ausgebaut werden. Dies ist u.a. damit zu begründen, dass vor allem von Auswärtigen, wie beispielsweise Touristen, nicht zu erwarten ist, dass sie vorab Kenntnis von dem Verkehrsunternehmen haben, welches die Linie zu ihrem Endziel bedient. Eine einheitliche Ansprache von ÖPNV-Nutzenden kann somit ebenfalls der Erschließung von Zielgruppen dienen.

Ebenfalls dem Bereich der Internetkommunikation zuzurechnen ist die mobile Information, welche gerade für Fahrgäste unterwegs durch die Verbreitung internetfähiger Mobiltelefone („Smartphones“) besondere Bedeutung gewonnen hat. Verbindungsbezogene Informationen sind auch hier über die landesweite Fahrplanauskunft durch die von NAH.SH angebotene App sowie der Webseite des Verbundes abrufbar. Die Webseite ist mit einem Responsive Design gestaltet, so dass die Abrufbarkeit auf mobilen Geräten unterschiedlicher Größe sichergestellt ist.

Auch bei der Online-Kommunikation sind die Designvorgaben der NAH.SH zu berücksichtigen, um den Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern.

Mobilitätszentralen

Mit Blick auf die derzeit sehr unterschiedlichen Informationsquellen zu Fahrplan, Tarif und Mobilitätsangeboten, ist ein übergreifender Ansatz für den Planungsraum I notwendig. Neben einer zentralen Online-Plattform für Fahrplan- und Tarifinformationen sowie Online-Tickets und einer zentralen telefonischen Auskunft wird insbesondere in den Mittel- und Oberzentren eine Schaffung bzw. Weiterentwicklung der stationären Mobilitätszentralen empfohlen.

Die Mobilitätszentralen fungieren als zentrale physische Anlaufstellen für Informationen und Ticketverkauf rund um den ÖPNV sowie alternativer Mobilitätsangebote. Dies ist insbesondere mit Blick auf die Zielgruppen, welche keinen Zugang zu internetbasierten Medien haben, von hoher Bedeutung.

Bei der Gestaltung der Mobilitätszentralen ist das NAH.SH-Design zu berücksichtigen.

Aktualität von ÖPNV-Nutzenden-Informationen

Die Materialien zur ÖPNV-Nutzenden-Information sind kontinuierlich zu prüfen und zu überarbeiten, um Fehlinformationen zu vermeiden und stets aktuelle Materialien an den ÖPNV-Nutzenden überreichen zu können. Insbesondere Fahrplanaushänge sind bei Angebotsänderungen sofort auszutauschen. Ferner sind rechtzeitige Vorabinformationen bei Fahrplanänderungen und neuen Angeboten anzufertigen.

Echtzeitinformation

Für Linien der Netzebene 1 und 2 sowie im Stadtverkehr sind Echtzeitinformationen zu erfassen und zu veröffentlichen. Wenn möglich, sollte dies auch für die übrigen Verkehre erfolgen. Die Informationen sollen mindestens über die Datendrehscheibe des Landes Schleswig-Holstein in die Informationssysteme geliefert werden. Zu den angeschlossenen Informationssystemen gehört die Fahrplanauskunft auf www.nah.sh, www.bahn.de, verschiedene Apps sowie einen landesweiten Datenserver. Eine Anbindung an die Fahrplanauskunftssysteme Dritter, welche bereits Echtzeitdaten darstellen, ist zu prüfen.

An zentralen Haltepunkten ist die Einrichtung von digitalen Informationsanzeigern zu prüfen. Die Anzeiger stellen relevante Verspätungsangaben und Details zur Betriebslage für die Fahrgäste an den Abfahrtspunkten dar. Darüber hinaus präsentieren sie das System ÖPNV in die Öffentlichkeit, indem sie die Versorgung mit Information und deren Verfügbarkeit demonstrieren. Durch die aktive Vermittlung von Echtzeitinformationen verbessert sich das Sicherheitsgefühl und eine wesentliche Barriere wird gesenkt. Die Anzeiger zeigen außerdem die Präsenz des Systems, selbst wenn keine Fahrzeuge zu sehen sind.

Telefonischer Kontakt zu ÖPNV-Nutzenden

Auch telefonisch sollte der ÖPNV-Nutzende Fahrplan- und Tarifinformationen sowie Basisauskünfte zur aktuellen Betriebslage, beispielsweise bei Umleitungen durch Straßenbauarbeiten, einholen können. Dabei ist eine planungsraumübergreifend einheitliche Rufnummer (ggf. mit positionsabhängiger telefonischer Weiterleitung an regionale Mobilitätszentralen) anzustreben. Zusätzlich wird empfohlen, die Möglichkeiten eines gemeinsamen Telefonkanals für die Bestellung und Beratung zu Angeboten des Bedarfsverkehrs unter Einbindung des Verbundes NAH.SH zu prüfen.

Einheitliche Standards für flexible Bedienformen

Die telefonische Anmeldung soll grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren bis spätestens 90 Minuten vor Fahrtbeginn möglich sein.

Für die Disposition der Fahraufträge der Bedarfsverkehre wird eine einheitliche Organisation z.B. in Kooperation mit dem Verbund NAH.SH empfohlen.

ÖPNV-Marketing

Im Sinne einer landesweiten ÖPNV-Integration ist ein gemeinsamer Auftritt unter der Dachmarke NAH.SH zu fördern. Es wird eine unternehmensübergreifende einheitliche Verwendung des NAH.SH-Corporate Designs z.B. bei der Fahrzeuggestaltung empfohlen. Die Vorgaben sind so zu gestalten, dass regionale Identitäten (z.B. in touristisch geprägten Gebieten wie die Gemeinde Sankt Peter-Ording) sowie spezifische ÖPNV-Produkte (z.B. Schnellbus, Stadt- und Ortsverkehr) erhalten bleiben.

Die Vorgaben sind mit NAH.SH abzustimmen und in den jeweiligen vertraglichen Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen³² verbindlich festzulegen.

10.6 Umsetzungskonzept zur Erreichung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV

Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 2 BGG sind "Öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr ... barrierefrei zu gestalten".

Der Nahverkehrsplan hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen³³, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022³⁴ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

³² öDA (Kreis Nordfriesland, Stadt Flensburg) oder Kooperationsvereinbarung zur allgemeinen Vorschrift (Kreis Schleswig-Flensburg).

³³ Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im LBGG SH, sowie im ÖPNVG SH festgeschrieben.

³⁴ Die Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Kreistags vom 14. Oktober 2014 wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.³⁵

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das **Verständnis des Gesetzgebers**, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ **nicht** von einer **vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems** schon bis 2022 ausgegangen wird, **sondern** von einer **schrittweisen Umsetzung** im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im Landesbehindertengleichstellungsgesetz Schleswig-Holstein (LBGG) wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 2 Abs. 3 LBGG Barrierefreiheit vor, „wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar** sind“. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 2 Abs. 3 LBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 4 Abs. 3 ÖPNVG SH müssen im Landesnahverkehrsplan Aussagen zu Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemacht werden. Diese Angaben sind im gültigen Landesnahverkehrsplan (LNVP) unter dem Punkt 2.2.2 enthalten. Es wird festgelegt, dass im Rahmen der Mittelverfügbarkeit sukzessive Niederflurfahrzeuge anzuschaffen sind. Des Weiteren verweist der LNVP auf die im Folgenden zusammengefasste Checkliste zur Barrierefreiheit, an der sich die regionalen Nahverkehrspläne orientieren sollen. Diese wird als Mittel gesehen, die „vollständige Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG herzustellen.

Die Checkliste zur Barrierefreiheit in regionalen Nahverkehrsplänen zur Orientierung der Aufgabenträger, der Behindertenverbände und der Genehmigungsbehörden wurde von den Aufgabenträgern, Vertretern des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen, dem Land und der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) abgestimmt. Wesentliche Anforderungen sind:

- ◆ Auf die Umsetzung von Barrierefreiheit wird in allen Belange behinderter Menschen betreffenden Kapiteln sowie der Einleitung eingegangen. Dabei geht ein Kapitel übersichtsartig auf die festgelegten Maßnahmen dazu ein.
- ◆ Bei Planungen ist Barrierefreiheit und im Bestand die schrittweise Herstellung dieser als verpflichtendes Ziel für die Gebietskörperschaft zu nennen. Dabei ist die Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten,

³⁵ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

insbesondere von gehbehinderten und auf Rollstühle angewiesenen, blinden und sehbehinderten, gehörlosen und schwerhörigen Menschen sowie Menschen mit Lernschwierigkeiten als Ziel zu nennen. Darüber hinaus sind weiterhin gültige Ziele aus den vorangegangenen Nahverkehrsplänen zu übernehmen.

- ◆ Eine Bestandsaufnahme ist hinsichtlich des Einsatzes barrierefreier Fahrzeuge auch für alternative Bedienungsformen und der Standorte barrierefreier Haltestellen zu erstellen. Dabei ist jeweils der Prozentsatz der barrierefreien Einrichtungen anzugeben. Kriterien der Bestandsaufnahme sind mit lokalen Behindertenverbänden/-beauftragten abzustimmen.
- ◆ Anforderungsprofile für barrierefreie Haltestellen, Ausstattung von Fahrzeugen, Fahrplangestaltung sowie ÖPNV-Nutzenden-Informationen und Services sind zu erstellen.
- ◆ Maßnahmen zur barrierefreien Herstellung von Haltestellen, zu beschaffenden und/oder umzurüstenden Fahrzeugen sind festzulegen und der Einsatz dieser Fahrzeuge ist in den Fahrplänen zu vermerken.
- ◆ Maßnahmen zur Verbesserung der Informations- und Serviceangebote sind mit Zeithorizonten festzulegen.

Dabei gilt, dass in dem Fall, dass zu einzelnen Punkten keine verlässlichen Aussagen getroffen werden können, dies zu begründen ist.

Barrierefreiheit für Alle

Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I bekennen sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzenden.

Ganzheitlicher Ansatz erforderlich

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein.

Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Berücksichtigung von Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Die Umsetzung der Barrierefreiheit baut auf den Vorgaben zur Haltestellen- und Fahrzeugqualität (vgl. Abschnitte 10.2 und 10.3) sowie auf den Bedürfnissen der mobilitätseingeschränkten Menschen und Menschen mit Behinderung auf.

Daher werden die in den folgenden Tabellen dargestellten Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen.

Etwaige zukünftige Ergebnisse des Arbeitskreises des Arbeitskreises „Barrierefreie Bushaltestellen“ im Rahmen der Zusammenarbeit im Verbund NAH.SH können Abweichungen von den oben genannten Definitionen und Vorgaben erforderlich machen.

Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Informationssystemen

Tabelle 53: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.
Barrierefreie ÖPNV-Nutzen-Informationen an Zugangsstellen	<p>Fahrplaninformationen an Haltestellen sollten zur Sicherstellung der Lesbarkeit und Blendfreiheit in einer für Sehbehinderte geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung und Beleuchtung ausgeführt werden. Die Verwendung von Piktogrammen wird empfohlen.</p> <p>Die Anbringung von Informationstafeln sollte in einer für Rollstuhlfahrer günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe von ca. 130 cm) erfolgen.</p> <p>Zugänglichkeit der Information soll bis zu einem für Sehbehinderte nötigen Abstand gewährleistet sein.</p> <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen</i></p>
Barrierefreie Information in den Fahrzeugen	<p>Es sollten mindestens visuelle und akustische Informationen (z. B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) in barrierefreier Ausführung (Kontrastreich bzw. klar und in ausreichender Größe bzw. Lautstärke) vorhanden sein.</p> <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen</i></p>
Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	<p>Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende ÖPNV-Nutzenden-Informationen unterstützt werden.</p> <p>Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit des ÖPNV sollten in elektronische und gedruckte Fahrplanmedien eingebunden sein. Wechselt der Einsatz zwischen barrierefreien und nicht barrierefreien Fahrzeugen auf einer Linie, so ist dem ÖPNV-Nutzenden aus den Fahrplanmedien ersichtlich zu machen, welche Fahrt garantiert barrierefrei stattfindet.</p> <p><i>Verantwortlichkeit: NAH.SH, Aufgabenträger sowie konzessioniertes Verkehrsunternehmen</i></p>
Barrierefreier Zugang zu ÖPNV-Angeboten	<p>Eine persönliche Beratung ist in Mobilitätszentralen und per Telefonauskunft bereitzustellen.</p> <p>Die Mobilitätszentralen sind in ihrer Zugänglichkeit und im Innenraum barrierefrei zu gestalten.</p> <p>Die ÖPNV-Internetseiten sind nach den Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative) auf für Menschen mit Sehbehinderungen zugänglich zu gestalten.</p>

Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Haltestellen

Tabelle 54: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Haltestellen

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	<p>Stufenlose Zuwegung und/oder Bordsteinabsenkung</p> <p>Mindestbreite 1,50 m</p> <p>maximale Längsneigungen 6%</p> <p>maximale Querneigungen 2%</p> <p>Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Auffangfelder)</p> <p>Einbau von Rampen oder Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden, automatisch öffnende Türen</p> <p>Blinden- und sehbehindertengerechte Markierung von Hindernissen</p> <p>Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen und Bahnhöfen</p> <p><i>Verantwortlichkeit: Betreiber der Eisenbahninfrastruktur (DB Station&Service AG, DB Netz AG, Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH), Baulastträger der Straßeninfrastruktur</i></p>
Berücksichtigung barrierefreier Überquerungsmöglichkeiten von Straßen	<p>Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung</p> <p>Ausführung von Bodenindikatoren</p> <p><i>Verantwortlichkeit: Baulastträger der Straßeninfrastruktur</i></p>
Barrierefreie Warteflächengestaltung, Barrierefreier Ein- und Ausstieg	<p>Ausreichender Bewegungsraum vor und in den Wetter-schutzzeineinrichtungen (Wartefläche mindestens 2,50 m x 2,50 m bei notwendigen Klappenseinsatz, sonst Mindestbreite 1,50 m)</p> <p>Kontrastreiche Farbgebung und übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereiches mit entsprechender Beleuchtung</p> <p>Minimierung der Einstiegshöhe (z.B. Kasseler Sonderbord), Mindestwert für Bordsteinhöhe = 16-18 cm (Achtung, je nach Fahrzeugeinsatz im Bediengebiet anpassen; praktische Probleme z.B. bei Außenschwenktüren im Zusammenhang mit Querneigungen von Straßen)</p> <p>Markierung der Bordsteinkante durch taktile Elemente; Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B.: Haltestellenmast + taktiles Einstiegsfeld)</p> <p>Spaltenbreite Wartefläche – Fahrzeug, Zielgröße 5 cm</p> <p><i>Verantwortlichkeit: Baulastträger der Straßeninfrastruktur, Berücksichtigung durch konzessioniertes Verkehrsunternehmen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i></p>

Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Tabelle 55: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	Berücksichtigung von Stellfläche zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, schwerem Gepäck und ggf. Fahrrädern
	Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugtür mit einer Breite von mindestens 850 mm
	Rückhaltesysteme für Rollstühle, Haltestange, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer
	Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug
	Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug
	Blendfreie Ausleuchtung des Innenraumes
	<i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i>
Anforderungen an den Fahrzeugzugang	Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster
	Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen etc.
	Stufenloser Zugang in das Fahrzeug bei entsprechender Haltestellengestaltung
	<i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i>

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- ◆ Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- ◆ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- ◆ Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2012
- ◆ E-DIN 18040-3 (2014): Barrierefreies Bauen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, (ersetzt DIN 18024-1 Barrierefreies Bauen - Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze)
- ◆ DIN 18040 Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- ◆ DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öfftl. Raum zur barrierefreien Nutzung
- ◆ DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum (Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen)
- ◆ VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BO Kraft) (vgl. VDV 1998)

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 Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) Ausnahmen anhand folgenden Kriterien festgelegt werden³⁶:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen)
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität oder
- ◆ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B. weil wegen fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde) sowie
- ◆ Haltestellen deren Bestand nicht langfristig gesichert ist.

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

Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I berücksichtigen bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV, dass durch den erheblichen resultierenden Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und Haltestelleninfrastrukturen 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.³⁷

Die Prioritätensetzung bestimmt sich nach Maßgabe der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten aller jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV in den Gebietskörperschaften im Planungsraum I.

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

Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit wird der in der folgenden Tabelle dargestellte, zeitlich differenzierte Maßnahmenplan vorgeschlagen.

³⁶ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

³⁷ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

Tabelle 56: Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

kurzfristig realisierbar bis 2020	Kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglichst bis 2022	Mittel- bis langfristige Umsetzung nach 2022
<ul style="list-style-type: none"> • Aufbau bzw. Pflege und Anpassung eines Haltestellenkatasters • Erstellung / Anpassung Qualitätsvorgaben an die Ausstattung der Fahrzeuge und der Fördervoraussetzungen für Infrastruktur • Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Fahrzeugneu- und – Ersatzinvestitionen • Vorrangiger Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebenen 0, 1 und 2 • Einstieg in die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen der Netzebenen 0, 1 und 2 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Gestaltung der Haltestellen der Netzebenen 0, 1 und 2 • Verstärkung des Einsatzes von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebenen 0, 1 und 2 • Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf wichtigen Verbindungsrelationen der Netzebene 3 	<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkung des Einsatzes von barrierefreien Fahrzeugen auf wichtigen Verbindungsrelationen der Netzebene 3 • Einsatz barrierefreier Fahrzeuge in den Bereichen, in denen der Einsatz von Niederflurfahrzeugen heute nicht uneingeschränkt möglich ist • Barrierefreie Gestaltung wichtiger Haltestellen der Netzebene 3

10.7 Beschäftigte im Fahrdienst

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

Es werden daher folgende Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst gestellt:

- ◆ Fachliche Kompetenz, Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan,
- ◆ Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle Fahrweise,
- ◆ serviceorientiertes Auftreten, Hilfestellung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste,
- ◆ Kommunikationsfähigkeit und sichere Kenntnis der deutschen Sprache,

- ◆ Regelmäßige Schulungen zu den Themen Bordtechnik, Sicherheit der ÖPNV-Nutzenden sowie Stress-Situationen und Konfliktbewältigung sowie
- ◆ Einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild, einheitliche Dienstkleidung.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger unterbeauftragter Verkehrsunternehmen. Die Verkehrsunternehmen überwachen zudem die Durchführung von entsprechenden Weiterbildungen ihrer Beschäftigten entsprechend der gesetzlichen Anforderungen (z.B. nach dem Berufskraftfahrergesetz).

Im Zusammenhang mit den Bedürfnissen von in ihrer Mobilität eingeschränkten ÖPNV-Zielgruppen ist es erforderlich, dass ggf. durch Schulungsmaßnahmen und durch die konstante Sensibilisierung der Beschäftigten im Fahrdienst auf die Umsetzung einer rücksichtsvollen Fahrweise erfolgreich hingewirkt wird.

Es ist durch besondere Rücksichtnahme der Beschäftigten im Fahrdienst sicherzustellen, dass insbesondere ÖPNV-Nutzende mit Mobilitätseinschränkungen unverehrt einsteigen und einen Sitzplatz erreichen bzw. vom Sitzplatz zum Ausstieg gelangen.

10.8 Qualität des Betriebsablaufes (Pünktlichkeit)

Zum Management der Echtzeitdaten wird ein zügiger Anschluss an die Landesweite Datendrehscheibe, welche sich durch NAH.SH derzeit im Auf- und Ausbau befindet, realisiert. Dazu melden die Verkehrsunternehmen die Echtzeitdaten zur Ist-Fahrplanlage von Fahrten der Netzebene 0, 1 und 2 (wenn möglich auch für alle anderen Fahrten) direkt an die Datendrehscheibe. Dadurch wird eine zentrale Speisung der Echtzeitinformation, wie dynamische Anzeiger und der Internetplattformen ermöglicht.

Um gleichzeitig auch die Grundlage für den Kontrollmechanismus zur Pünktlichkeit der Fahrten der Netzebenen 0,1 und 2 (sowie ggf. 3) zu ermöglichen, ist eine Aufzeichnung der gemeldeten Daten technisch zu unterstützen. Dadurch können systematische Qualitätsmängel, wie beispielsweise streckenabschnittsweise problematische Fahrpläne, identifiziert werden.

Für Fahrten der Netzebene 3 sind zusätzlich stichprobenartige Kontrollen der Pünktlichkeit an den Haltestellen oder durch Mitfahrt in den Fahrzeugen zu berücksichtigen.

10.9 Tarifgestaltung und Vertriebsstrukturen

Tarif

Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I unterstützen das Ziel des Landes Schleswig-Holstein, dass auch Binnenverkehre im übrigen ÖPNV innerhalb der Gebietskörperschaften in den SH-Tarif integriert werden. Vor allem aus Sicht des ÖPNV-Nutzenden ist die mit der Vollintegration des SH-Tarifs verbundene Vereinfachung der Tarifpalette mit Vorteilen verbunden.

Mit Einführung des SH-Tarifs 2.0, welcher u.a. eine flexiblere Preisfindung durch die Trennung der bisher voneinander abhängigen Sortimente und eine feingliedrigere Preistafel ermöglicht, wird eine Vollintegration des Tarifsystems im Planungsraum I angestrebt. Dies betrifft insbesondere den Kreis Schleswig-Flensburg und die Stadt Flensburg, welche als Verkehrsregion Flensburg / Schleswig derzeit ein eigenes Tarifsystem für Binnenfahrten anbieten. Im Kreis Nordfriesland wird eine Integration der Inselbusverkehre in den SH-Tarif 2.0 sowie einfache Tarifkombinationen mit den Tarifen des Linienschiffsverkehrs angestrebt.

In Bezug auf den Planungsraum I ist außerdem zu berücksichtigen, dass eine Integration des Binnenverkehrs im übrigen ÖPNV nicht zu finanziellen Einbußen bei den Verkehrsunternehmen führen darf und Finanzierungs-Mehrbedarf durch die Aufgabenträger im Planungsraum I unbedingt zu verhindern ist. Insbesondere sind dabei die Auswirkungen auf die Verkehre zu und auf den Inseln zu betrachten und ggf. eine Erweiterung der Tarifpalette in Erwägung zu ziehen. Weiterhin sind auch die regionalen und spezifischen Anforderungen der ÖPNV-Nutzenden, insbesondere in Bezug auf Freizeit und Tourismus, zu berücksichtigen.

Die Gebietskörperschaften setzen sich dafür ein, dass über den Verbund NAH.SH Lösungen für eine Anerkennung der SH-Tarif-Fahrkarten im Schienenpersonenfernverkehr diskutiert und ggf. umgesetzt werden. Erfolgreiche vergleichbare Beispiele existieren seit vielen Jahren im Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg oder etwa im Land Niedersachsen (Tarifanerkennung Bremen – Norddeich).

Der zuvor genannte Aspekt Tourismus bietet auch aus Sicht der Verkehrsunternehmen im Landkreis Schleswig-Flensburg derzeit eine Chance zur Nachfragesteigerung. Es existieren Überlegungen zur Einführung eines touristischen Angebots, in dem in Kooperation mit Beherbergungsbetrieben ein ÖPNV-Beitrag je Übernachtung oder je Person erhoben wird. Dieser Beitrag kann den Verkehrsunternehmen mit dem Ziel der Angebotsausweitung zur Verfügung gestellt werden. Vergleichbare Modelle werden unter anderem als KONUS-Card im Schwarzwald erfolgreich umgesetzt.

Des Weiteren sind die derzeitigen Modellaktivitäten zu fahrscheinlosem ÖPNV in einigen touristischen Orten u.a. in Nordfriesland zu berücksichtigen.³⁸

³⁸ Vgl. MWAVT SH 2016b.

Vertrieb

Der Vertrieb wird derzeit hauptsächlich durch die Beschäftigten im Fahrdienst und punktuell an einzelnen Standorten durch die Verkehrsunternehmen auch stationär organisiert (z.B. Kundencenter der neg Niebüll GmbH in Niebüll etc.). In Flensburg gibt es zudem zahlreiche Verkaufsstellen in Kooperation mit diversen Handelspartnern.

Mittelfristig wird die Implementierung unternehmensübergreifenden Mobilitätszentralen bzw. die Weiterentwicklung bestehender Mobilitätszentralen in den Mittelzentren Husum und Schleswig sowie im Oberzentrum Flensburg empfohlen. An den Standorten sollte Beratung für Berufspendelnde und spezielle Zielgruppen wie Touristen und ältere Menschen angeboten werden, um eine zusätzliche Sensibilisierung für spezielle Angebote dieser Nutzer zu erreichen. Zusätzlich sollte ein direkter Kauf von Fahrausweisen und Zeitkarten stattfinden sowie die Betreuung von bestehenden ÖPNV-Nutzenden übernommen werden.

Die Mobilitätszentralen können z.B. durch die Verkehrsunternehmen in kooperativer Form eigenverantwortlich geführt werden, wozu angeregt wird, bestehendes Personal, welches derzeit mit Tarif- und Vertriebsthemen in den Unternehmen befasst ist, in die Mobilitätszentrale zu integrieren. Weiterhin sollte insbesondere bei Einrichtung von Mobilitätszentralen in oder im Umfeld von SPNV-Zugangsstellen eine Kooperation mit NAH.SH geprüft werden.

Dem konventionellen Fahrkartenvertrieb im personenbedienten Verkauf steht der digitale Vertrieb, z.B. über das Internet, gegenüber. Bestehende Angebote wie das Online-Ticket sollen weiterentwickelt und um andere digitale Vertriebskanäle ergänzt werden.

10.10 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 Gebietskörperschaften durch die Schaffung von Alternativen z.B. zum motorisierten Individualverkehr dazu beitragen, klimapolitische Ziele zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes zu unterstützen.

Der Ansatz eines gemeinsamen RNVP für den Planungsraum I bietet dabei die Chance, konkrete und weitgehende Strategien zu klimapolitischen Beiträgen des übrigen ÖPNV etwa aus der Stadt Flensburg zum Leitbild für den gesamten Planungsraum I werden zu lassen.

Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr

Grundsätzlich bekennen sich die Gebietskörperschaften mit vorliegendem RNVP klar zum verkehrspolitischen Ziel, den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Trotz dem der zeitliche Gültigkeitsrahmen des vorliegenden RNVP auf den Zeitraum 2017 bis 2021 ausgerichtet ist, sollen die diese Zielsetzungen auch darüber hinaus verfolgt werden.

Mit exemplarischem Bezug auf den Regionalteil der Stadt Flensburg wird deutlich, dass dies erforderlich ist, um das klimapolitische des Integrierten Klimaschutzkonzeptes Flensburg zu erreichen, bis 2050 gegenüber 1990 sektorübergreifend CO₂-Neutralität zu erreichen.

Durch die Schaffung eines gemeinsamen Ansatzes für einen Mindestbedienstandard sichert der vorliegende RNVP erstmals das Angebotsniveau nicht nur auf nachfragestarken Relationen oder im Stadtverkehr ab, sondern bis hin zur Ebene der flächenschiessenden Verbindungen in den ländlichen Bereichen des Planungsraums I.

Im Angebotskonzept des Gemeinsamen Teils, der Regionalteile und der Schnittmengenteile werden die konkreten Maßnahmen beschrieben, die dazu trotz unterschiedlicher Ausgangsbedingungen in den jeweiligen Gebietskörperschaften ergriffen werden sollen.

Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe

Neben der Zielstellung zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr verfolgen die Gebietskörperschaften mit vorliegendem RNVP klar das Ziel, insbesondere den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe zu forcieren.

Hierbei werden in den einzelnen Regionalteilen unterschiedliche Anforderungen gestellt, die den im Gemeinsamen Teil gespannten Gesamtrahmen untersetzen sollen.

Konkret wird durch den RNVP abgesichert, dass bei Neufahrzeugen mindestens die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) erfüllt oder übertroffen werden muss. Dies kann durch den Einsatz moderner konventionell angetriebener Fahrzeuge aber auch durch den Einsatz klimafreundlicher Antriebstechnologien soll unterstützt werden.

Am Beispiel der Stadt Flensburg wird dies durch den bevorzugten Einsatz z.B. von Hybridfahrzeugen bei Ersatz- und Neubeschaffungen bzw. langfristig durch den Linienbetrieb mit reinen Elektrofahrzeugen untersetzt, die bereits im Testbetrieb eingesetzt werden (vgl. Kapitel 8.4 im Regionalteil Stadt Flensburg).

Auch in den Kreisen Schleswig-Flensburg sind hierzu bereits konkrete Umsetzungen sichtbar, in dem u.a. der Einsatz von dieselektrischen Hybridfahrzeugen bzw. Erdgasantrieben erfolgt.

11. ÖPNV-Management

11.1 Organisation des ÖPNV

Die Organisation des ÖPNV wird derzeit in den Gebietskörperschaften in Entsprechung des sogenannten Zwei-Ebenen-Netzmodells aus Aufgabenträger und Ersteller durchgeführt. Aufgabenträger im Sinne des vorliegenden RNVP sind die kreisfreie Stadt Flensburg, die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie örtliche Aufgabenträger im Kreis Nordfriesland. Ersteller sind die Verkehrsunternehmen, die konzessionierten Verkehrsunternehmen sind, diese bedienen sich z.T. Unterauftragnehmern.

Regieebenen, die das Zwei-Ebenen-Modell zum Drei-Ebenen-Modell ergänzen, gibt es derzeit nicht. Einzelheiten zu den Organisationsstrukturen und Perspektiven der Weiterentwicklung werden in den Regionalteilen dargestellt.

Erteilung der Liniengenehmigungen

Genehmigungsbehörden sind die kreisfreie Stadt Flensburg sowie die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg.

Die Verkehrsleistungen in der Stadt Flensburg wurden bis zum 31.05.2025 an das interne Verkehrsunternehmen Aktiv Bus Flensburg GmbH in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vergeben.

Im Kreis Schleswig-Flensburg laufen die derzeit erteilten Liniengenehmigungen zu verschiedenen Terminen bis 2020 aus. Die Erteilung der Genehmigungen erfolgt bisher auf Grundlage eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge. Der Kreis Schleswig-Flensburg nutzt eine allgemeine Vorschrift entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Art.3 IIf. mit der Pflicht zur Tarifierung. Der Kreis gewährt einen Ausgleich; es besteht kein Rechtsanspruch auf vollständigen Kostenausgleich und/oder Preisauffüllung.

Die Liniengenehmigungen in Aufgabenträgerschaft des Kreises Nordfriesland wurden bereits weitestgehend auf Grundlage der gebildeten Teilnetze harmonisiert. Die Verträge mit den Verkehrsunternehmen der einzelnen Teilnetze laufen bis zum 31.07.2018 (Netz Nord), 31.07.2018 (Netz Süd) sowie bis zum 31.07.2019 (Netz Mitte). Anschließend ist vorgesehen, die Leistungen im Rahmen wettbewerblicher Vergabeverfahren als öffentliche Dienstleistungsaufträge zu vergeben.

Bildung von Teilnetzen bzw. Linienbündeln

Die Bildung von Teilnetzen ist in beiden Kreisen bereits erfolgt. Wesentliche Änderungen gegenüber dem in den dritten RNVP definierten Teilnetzen sind derzeit nicht vorgesehen. Einzelheiten werden in den Regionalteilen dargestellt. In der kreisfreien Stadt Flensburg wird die Gesamtstruktur des Stadtverkehrs als ein Linienbündel behandelt.

11.2 Qualitätsmanagement

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales (ggf. zusätzlich zu einem analogen) Datenaustauschformat festgelegt, welches für alle Beteiligten einheitlich und verbindlich ist. Als Qualitätssicherungselemente werden regelmäßige Zählungen und Befragungen zur Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzenden und allgemeine Marktforschung empfohlen. Dazu werden von den Aufgabenträgern gemeinsame Maßstäbe für den Planungsraum I fest definiert, welche verbindlich sind.

Derzeit wird die Verwendbarkeit der Daten stellenweise durch uneinheitliche Struktur und mangelnde Übermittlungsqualität getrübt. Es ist deshalb darauf hinzuwirken, dass bei Abweichung von o.g. verbindlichen Austauschrahmen entsprechende Durchgriffsmaßnahmen des Aufgabenträgers bestehen.

11.3 Leistungscontrolling

Zur Prüfung der beständig effektiven Erbringung der Verkehrsleistung und der Nachvollziehbarkeit der Abrechnung sind durch die Verkehrsunternehmen Leistungsnachweise gegenüber dem Aufgabenträger zu erbringen. Derzeit werden diese in unterschiedlichen und nicht einheitlichen Formen übermittelt.

Um künftig eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten und den Arbeitsaufwand für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger so niedrig wie nötig zu halten, soll in den jeweiligen vertraglichen Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen definiert werden, dass die Leistungsnachweise in einem einheitlichen Format (Formblatt) und ebenfalls digital zu erbringen sind. Dies gilt sowohl für den Schul- wie auch dem öffentlichen Personenverkehr.

Weiterhin soll vereinbart werden, dass Leistungen, die für Dritte (beispielsweise Schulträger) erbracht werden und in den Linienverkehr integriert oder mit diesem verknüpft sind, ebenfalls ausgewiesen werden, um anteilmäßige oder pauschale Aufteilungen für den Aufgabenträger nachvollziehbar zu machen.

11.4 Leitlinien der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger

Für ein erfolgreiches Verkehrsangebot ist eine enge Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erforderlich. Die Leitlinien dazu sind in den jeweiligen vertraglichen Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen festzulegen. Im Einzelnen wird vereinbart, dass

- ◆ eine frühzeitige Abstimmung über Fahrplanänderungen mit dem Aufgabenträger erfolgt und Fahrplanentwürfe rechtzeitig mit der Möglichkeit einer Stellungnahme übersendet werden,
- ◆ Vorgaben zur Pünktlichkeit und zur Anschlusssicherung festgeschrieben und, möglichst über gelieferte Echtzeitdaten, kontrolliert werden sowie

- ♦ verbindliche weitere Qualitätsvorgaben definiert werden und über deren Einhaltung berichtet wird.

Um Anreize für die anbieterseitige Qualitätssicherung der o.g. Punkte 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 den Auftraggebenden 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 der Grades der Zielerreichung sicherzustellen.

11.5 Weiterentwicklung der Finanzierung

Ein bedeutender Anteil der Finanzierung der Leistung im übrigen ÖPNV der drei Körperschaften wird auf Grundlage von Mitteln des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vom Bund an das Land Schleswig-Holstein ausgereicht. Das Land reicht wiederum Anteile davon auf Grundlage von § 6 Abs. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) bzw. entsprechend der Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinV SH) an die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV weiter.

In 2014 erfolgte die Ermittlung der Höhe der erforderlichen Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2015 durch zwei Gutachten im Auftrag der Länder bzw. des Bundesverkehrsministeriums.

Die nun zwischen Bund und den Ländern erfolgte Einigung über die zukünftige Mittelverteilung der Regionalisierungsmittel beinhaltet eine Fortführung und teilweisen Neuordnung der Mittelverteilung, so dass dem Land Schleswig-Holstein jährlich durchschnittlich 30 Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung stehen werden.³⁹

Gleichzeitig erfolgte die Einführung einer Kappung der Entwicklung von Stations- und Trassenentgelten, so dass die jährliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel in größerem Umfang für die Erstellung von Leistungen des Öffentlichen Verkehrs umgesetzt werden kann.

Konkret erwarten die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg von der Landesregierung des Landes Schleswig-Holstein daher, dass das Land Schleswig-Holstein sich mit Teilen der zusätzlichen Regionalisierungsmittel an der Finanzierung eines landesweiten Bus-Grundnetzes beteiligt.

³⁹ Vgl. MWAVT SH 2016a.

Aus Sicht der Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV ist es zur Schaffung von Planungs- und Finanzierungssicherheit ebenfalls erforderlich, dass die in § 1 Absatz 1 bzw. § 2 Absatz 1 ÖPNVFinV SH genannten Mittel für die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV rückwirkend ab dem Haushaltsjahr 2016 entsprechend der in der Einigung zur Neufestlegung der Höhe der Regionalisierungsmittel genannten Dynamisierungsrate jährlich erhöht werden.

Weiterhin ist zu erwähnen, dass mit Änderung des Kommunalabgabengesetzes ab 2017 in Schleswig-Holstein die Möglichkeit besteht, einen Teil der Einnahmen aus den für die Finanzierung der fahrscheinlosen Nutzung des ÖPNV für Touristen zu nutzen.⁴⁰

Weitere Angaben zu der Finanzierung des übrigen ÖPNV werden in den Regionalteilen behandelt.

⁴⁰ Vgl. MWAVT SH 2016b.

12. Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen

In nachfolgender Tabelle wird eine Übersicht über die wesentlichen, aus den gemeinsamen Anforderungen für den Planungsraum I abgeleiteten Handlungsempfehlungen mit Verweis auf detaillierte Ausführungen in den jeweiligen Kapiteln dargestellt.

Darüber hinaus erfolgen spezifische Konkretisierungen in den jeweiligen Regional- und Schnittmengenteilen des Gemeinsamen RNVP.

Tabelle 57: Übersicht über die wesentlichen Handlungsempfehlungen

Handlungsempfehlung (mit Kapitel)
<p>Sicherung der Mindesterschließung durch eine einheitliche Netzkonzeption (Kapitel 9.2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der vorgeschlagenen einheitlichen Netzkonzeption der Netzebenen 0, 1, 2 und 3
<p>Bedienungskonzeption und Mindestbedienqualität in den Netzebenen (Kapitel 9.7)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angebotsausrichtung entsprechend der definierten Mindestbedienungsstandards unter Berücksichtigung von Mindestbedienungszeiträumen und Mindesttaktten bzw. unter Berücksichtigung erforderlicher Taktabweichungen die anzustrebenden ungefähren Fahrzeugfolgezeiten im taktähnlichen Verkehr für die jeweiligen Netzebenen • Vereinzelt Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttaktten bzw. anzustrebenden Fahrzeugfolgezeiten sind zu begründen
<p>Bedienqualität der Beförderung von Schülerinnen und Schülern (Kapitel 9.9)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der Schülerverkehrssatzung zur verbindlichen Festlegung der Häufigkeit der Schulanbindung • Abstimmung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern und Schulanfangs- und -endzeiten nach dem Prinzip der "verlässlichen Grundschule"
<p>Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV (Kapitel 9.10)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anwendung der einheitlichen Definitionen für flexible Bedienformen und alternative Mobilitätsangebote • Gleichberechtigung von konventionellem Linienverkehr und Bedarfsverkehr • Einheitlicher Telefonkanal zur Bestellung von Angeboten im Bedarfsverkehr • Empfehlung einer telefonischen Anmeldung bei allen flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren bis spätestens 90 Minuten vor Fahrtbeginn • Prüfung einer einheitlichen Disposition von Angeboten im Bedarfsverkehr, z.B. in Kooperation mit dem Verbund NAH.SH
<p>Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV (Kapitel 9.11)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung der Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des übrigen ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten
<p>Weiterentwicklung des Angebots im übrigen ÖPNV (9.12)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vermarktung starker Linien des übrigen ÖPNV als „Premiumprodukt“ unter Anwendung der definierten Qualitätskriterien • Umsetzung eines landesweiten Bus-Grundnetzes unter stärkerer finanzieller Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein
<p>Weiterentwicklung des Angebots im SPNV und Koordinierung mit dem übrigen ÖPNV (Kapitel 9.13)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung und Umsetzung der Anforderungen der Gebietskörperschaften an die künftige Entwicklung des SPNV (vgl. Tabelle 52) durch den Aufgabenträger SPNV • Sicherstellung von Anschlüssen zwischen Bahn und Bahn sowie zwischen Bahn und übrigen ÖPNV an allen Verknüpfungspunkten

Anschlussicherung und Anschlussqualität (Kapitel 10.1)

- Anschlussicherung in Echtzeit durch Anschluss der im Projekt "landesweite Echtzeitinformation" der Busunternehmen an eine zentrale Datendrehscheibe
- Festlegung der zu erbringenden Anschlussqualität unter Berücksichtigung der im RNVP definierten Anforderungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen (Kapitel 10.2)

- Kennzeichnung der Haltestellen mit identitätsstiftenden Grundelementen und einheitlicher Gestaltung der Haltestellenelemente
- Verbesserung der Verknüpfung von Radverkehr, MIV und ÖV durch Ausbau der Verknüpfungsinfrastruktur an Verknüpfungspunkten der Netzebene 1 und 2 einschließlich SPNV
- Ausbau bedeutender Verknüpfungspunkte zum Individualverkehr und bedeutender Umsteigepunkte zum Mobilitätsstationen
- Verbesserung der Verknüpfung mit alternativen Verkehrsangeboten durch Platzierung von Informationen dazu an den Haltestellen (Haltestellensteckbriefe)
- Ausstattung der regelmäßig bedienten Haltestellen im Orts- und Stadtverkehr mit Umgebungsplan und Liniennetzplan
- Aufbau, Vervollständigung und Pflege der Haltestellenkataster
- Weiterführung des barrierefreien Haltestellenausbaus im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Gebietskörperschaften

Qualität der Fahrzeuge (Kapitel 10.3)

- barrierefreier Zugang zu den Fahrzeugen ist zu ermöglichen
- Einsatz klimafreundlicher Antriebstechnologien soll unterstützt werden.

ÖPNV-Nutzenden-Information und ÖPNV-Marketing (Kapitel 10.5)

- linienbezogene Informationsmaterialien insbesondere für hochwertige Angebote und stark genutzte Korridore, beispielsweise Schnellbus-Verbindungen
- Prüfung einer stärkeren Untergliederung der Fahrplanbücher mit dem Ziel der stärkeren Hervorhebung und schnelleren Auffindbarkeit der höherwertigen Angebote
- Schließen von Informationslücken in den Informationsangeboten
- Weiterentwicklung der zentralen und flächendeckenden Anlaufstelle im Internet
- Veröffentlichung von Echtzeitinformation via Internet, App und dynamische ortsfeste Anzeiger
- Telefonische Auskünfte zu Fahrplan, Tarifen und zur aktuellen Betriebslage mit einer im gesamten planungsraumübergreifend einheitlichen Rufnummer
- Anwendung des Corporate Designs des Verbundes NAH.SH

Umsetzungskonzept zur Erreichung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV (Kapitel 10.6)

- Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Neu- und Ersatzinvestitionen
- Kurzfristig vorrangiger Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebenen 0, 1 und 2
- Kurz- bis mittelfristig barrierefreie Gestaltung der Haltestellen der Netzebenen 0, 1 und 2
- Kurz- bis mittelfristig Verstärkung des Einsatzes von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebenen 0, 1 und 2
- Mittelfristig Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf wichtigen Verbindungsrelationen der Netzebene 3

Qualität des Betriebsablaufes (Pünktlichkeit) (Kapitel 10.8)

- Technische Unterstützung zur Aufzeichnung der Echtzeitdaten zur Kontrolle der Pünktlichkeit auf den Netzebenen 0, 1 und 2 sowie ggf. 3 durch Nutzung von Echtzeitdaten
- Stichprobenartige Kontrolle der Pünktlichkeit der Fahrten der Netzebene 3 an den Haltestellen oder durch Mitfahrt im Fahrzeug

Tarifgestaltung und Vertriebsstrukturen (Kapitel 10.9)

- Vollintegration des Tarifsystems in den SH-Tarifs 2.0
 - Ausbau alternativer Vertriebsstrukturen (z.B. e-Ticketing)
-

Erreichung klimapolitischer Ziele (Kapitel 10.10)

- Forcieren des Einsatzes umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe - bevorzugter Einsatz z.B. von Hybridfahrzeugen bei Ersatz- und Neubeschaffungen bzw. langfristig Umersetzung durch Linienbetrieb mit reinen Elektrofahrzeugen
- Anforderungen an Neufahrzeuge müssen mindestens die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) erfüllen oder übertreffen (durch Einsatz moderner konventionell angetriebener Fahrzeuge aber auch durch den Einsatz klimafreundlicher Antriebstechnologien)

Qualitätsmanagement (Kapitel 11.2)

- kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management
- Verbindliche Festlegung eines digitalen Datenaustauschformates für das Qualitätsmanagement
- Definition von verbindlichen Qualitätssicherungselementen durch regelmäßige Zählungen und Befragungen zur Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzenden und allgemeine Marktforschung durch die Aufgabenträger

Leistungscontrolling (Kapitel 11.3)

- Einheitliche analoge und digitale Leistungsnachweise für den Schul- sowie öffentlichen Personenverkehr
- Integration von Leistungen, die für Dritte (beispielsweise Schulträger) erbracht werden, in den Linienverkehr integriert bzw. Verknüpfung mit diesem

Weiterentwicklung der Finanzierung (Kapitel 11.5)

- Stärkung der Busverkehre durch entsprechende Dynamisierung unter Weiterreichung der Regionalisierungsmittel auch an die Aufgabenträger im übrigen ÖPNV
-

Quellenverzeichnis

AKTIS-DATEN (Service-Betrieb des Kreises Schleswig-Flensburg) (2015): ATKIS-Daten des Straßennetzes der Gebietskörperschaften 2015.

Arbeitskreis Erwerbstätigenrechnung (Arbeitskreis „Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder“ im Auftrag der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder) (2014): Erwerbstätige in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 2000 bis 2013 URL: http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/ETR_R2B2.pdf

Arbeitskreis Erwerbstätigenrechnung (Arbeitskreis „Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder“ im Auftrag der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder) (2016): Erwerbstätige in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 1991 bis 2014 URL: http://www.akettr.de/akettr.hestala.de/tl_files/akettr/DATA/Downloads/ETR_R2B1_2014_j.pdf

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. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände. September 2014

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Hrsg.) (2013): Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/versorgung-und-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen.pdf?__blob=publicationFile

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Hrsg.) (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030 URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?__blob=publicationFile

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile

Bundesagentur für Arbeit (2015a): Arbeitsmarkt in Zahlen - Beschäftigungs- und Arbeitsmarktstatistik Arbeitsmarkt kommunal

Bundesagentur für Arbeit (2015b): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort, Land Schleswig-Holstein

Bundesregierung (2015): Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder zur Asyl- und Flüchtlingspolitik am 24. September 2015 URL: http://www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2015/09/2015-09-24-bund-laender-fluechtlinge-beschluss.pdf?__blob=publicationFile

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2009): Haltestellenkonzept- Gestaltung und Ausstattung von Bushaltestellen

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2013): Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Stadt Flensburg 2013-2017 URL: http://www.flensburg.de/media/custom/2306_1489_1.PDF?1453101156

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2015): Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Stadt Flensburg 2015

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2016): Zahlenspiegel 2016, Bevölkerungsstand
URL: http://www.flensburg.de/media/custom/2306_2144_1.PDF?1462261589

GGR (Gertz Gutsche Rümenapp GbR) (2011): Kleinräumige Bevölkerungsprognose Kreis Nordfriesland bis 2025

GGR (Gertz Gutsche Rümenapp GbR) (2012): Bevölkerungsprognose Schleswig-Flensburg bis 2025 (Ausblick bis 2030).

IM SH (Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein) (2010): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010. URL: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/Downloads/landesentwicklungsplan/landesentwicklungsplan_sh_2010.pdf?__blob=publicationFile&v=5

KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) (2015): Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 1. Januar 2015 URL: http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2015/fz3_2015_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=3

KIT (Karlsruher Institut für Technologie) (2014): Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen Bericht 2012/2013: Alltagsmobilität und Fahrleistungen URL: http://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_12_13.pdf

Kreis Nordfriesland (2010): Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Nordfriesland 2010-2014 URL: http://www.nordfriesland.de/media/custom/2271_973_1.PDF

Kreis Schleswig-Flensburg (2012): Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Schleswig-Flensburg 2012-2016 URL: https://www.schleswig-flensburg.de/media/custom/146_7932_1.PDF?1371046805

MLR SH (Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus) (2002): Regionalplan für den Planungsraum V Landesteil Schleswig URL: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/Downloads/regionalplaene/planungsraum5/Download/regionalplan_planungsraum5.pdf?__blob=publicationFile&v=5

MWAVT SH (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein) (2014): Landesweiter Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein bis 2017. URL: <http://www.nah.sh/assets/downloads/berichte/LNVP-bis-2017web.pdf>

MWAVT SH (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein) (2016a): Minister Meyer nach Entscheidung über jährliches 30-Millionen-Plus für ÖPNV - Wir stellen Weichen für mehr Qualität, neue Projekte und einheitliche Tarife URL: http://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/VII/Presse/PI/2016/160715_Regionalisierungsmittel.html

MWAVT SH (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein) (2016b): Land stellt erste Weichen für einen fahrscheinlosen Nahverkehr für Touristen URL: http://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/VII/Presse/PI/2016/160524_Tourismus_OEPNV_Kurkarte.html

NAH.SH GmbH (2015): Fahrkarten und Preise 2015/2016 URL: https://www.bahn.de/p/view/mdb/regionalbahn_sh/pdf/2016/mdb_221944_tariff-lyer_schleswig_holstein.pdf

NAH.SH GmbH (2016): Fahrplantabellen URL: <http://www.nah.sh/fahren/fahrplan/fahrplantabellen/>

NAH.SH GmbH (2016a): Schleswig-Holstein-Tarif Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen gültig ab April 2016 URL: http://www.n-sh.de/files/oeffentlich/Tarif/n_16-04-01_Tarifbestimmungen_SH-Tarif.pdf

NIT (NIT - Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH) (2012): Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein, URL: http://www.tvsh.de/fileadmin/content/Interessenvertretung/Touristische_Potenziale_des_Nahverkehrs_SH.pdf

SHP (SHP Ingenieure) (2016b): Stadt Husum - Weiterentwicklung und Ausschreibung des Stadtbusverkehrs Husum. Bericht zum Projekt Nr. 16003.

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2006): Der Fremdenverkehr in den Gemeinden Schleswig-Holsteins 2005 URL: http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/industrie__handel_und_dienstl/G_IV_1_j_S/G_IV_1_j05_S.pdf

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2007): Bevölkerungsentwicklung in den Kreisfreien Städten und Kreisen Schleswig-Holsteins 2006 bis 2025 URL: http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_8_j_HuS/A_I_8_j07_S.pdf

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2011a): Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2025 URL: http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_8_j_HuS/A_I_8_j11_S.pdf

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2011b): Übersicht der Einwohnerzahlen in Schleswig-Holstein im Vergleich zur Bevölkerungsfortschreibung 30.04.2011 und zur Volkszählung 1987 URL: https://www.statistiknord.de/fileadmin/Dokumente/Tabellen%2C_Tabellenb%C3%A4nde%2C_Brosch%C3%BCren/Zensus2011/Einwohner/SH/01_Einwohnerzahlen_SH_Gemeinden_Zensus_2011_Uebersicht.pdf

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2015a): Bevölkerung, Haushalt und Familie URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Jahrb%C3%BCcher/Schleswig-Holstein/JB14SH_01_FARBE_Korr.pdf

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2015b): Tourismus in Schleswig-Holstein im August 2015 URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Presseinformationen/SI15_172.pdf

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2015c): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein 2014 URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/industrie__handel_und_dienstl/G_IV_1_j_S/G%20IV%201-j14-SH.pdf

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2015d): Verzeichnis der allgemeinbildenden Schulen in Schleswig-Holstein 2014/2015 URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Verzeichnisse/SCHUVA_14_15_S_INTERNET.pdf

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2016): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein 2015 URL: http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/industrie__handel_und_dienstl/G_IV_1_j_S/G%20IV%201-j15-SH.pdf

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2016a): Bevölkerungsentwicklung in den Kreisfreien Städten und Kreisen Schleswig-Holstein 2014 bis 2030.

Statistische Ämter der Länder (2015): Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland URL: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/VolkswirtschaftlicheGesamtrechnungen/VGRderLaender/VGR_KreisergebnisseBand1.html

Regionskontor (Region Sønderjylland-Schleswig, Regionskontor) (2016): Grenzpendlerzahlen auf neuer Datenbasis, Pressemitteilung vom 07.03.2016

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2015): PlusBus in Brandenburg URL: <http://images.vbb.de/assets/downloads/file/23230.pdf>

VDV (Zistel, Meinhard; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (2016): Perspektiven und Grenzen des öffentlichen Verkehrs auf dem Land

VGNF (Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Nordfriesland Regional) (2015): Kreis Fahrplanheft 13.12.2015-10.12.2016

VSF (Verkehrsgemeinschaft SL-FL) (2015): Bus-Fahrplan Verkehrsregion Flensburg/Schleswig 2015/2016

