

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

Regionalteil für die kreisfreie Stadt Flensburg



Stadt
Flensburg



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: 13.04.2017

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 Abschnitte.

Inhalt

1.	Einleitung	11
2.	Struktur des RNVP	12
3.	Standortbestimmung	13
3.1	Verwaltungsstrukturen	13
3.2	Verwaltungsstruktur des Stadt-Umland-Bereichs	16
3.3	Verkehrsinfrastruktur	18
3.4	Strukturdaten und Entwicklungsperspektiven	19
3.5	Pkw-Bestand und Motorisierung	23
3.6	Wirtschaftsstrukturelle Situation	24
3.7	Schulstruktur	27
3.8	ÖPNV-relevante Verkehrsziele	30
3.9	Verkehrsverflechtungen von Beschäftigten in der Stadt Flensburg (Berufspendelnde)	31
3.10	Wirtschaftlicher und organisatorischer Rahmen des übrigen ÖPNV	35
4.	Derzeitiges Angebot im ÖPNV	37
4.1	Angebot im SPNV	37
4.2	Angebot im Personenfernverkehr	38
4.3	Angebot im übrigen ÖPNV	39
4.4	Tarifstruktur und Tarifangebot	49
4.5	Service und Marketing	50
4.6	Erfolgskontrolle des dritten Regionalen Nahverkehrsplans	57
5.	Status und Entwicklung im Bereich Verkehrsverhalten bzw. Verkehrsnachfrage	60
5.1	Derzeitige Nachfrage im SPNV	60
5.2	Derzeitige Nachfrage im übrigen ÖPNV (inkl. Beförderung von Schülerinnen und Schülern)	61
5.3	Derzeitige Verkehrsnachfrage im MIV	63
5.4	Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im SPNV	63
5.5	Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im übrigen ÖPNV	64
5.6	Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im MIV	67
5.7	Langfristige Entwicklung des Modal-Split	67
6.	Rahmenvorgaben zur Weiterentwicklung des Mobilitätssystems im Planungsraum I	68
6.1	Verkehrspolitische Zielstellungen und kontinuierliche Fortsetzung der bisherigen ÖPNV-Konzeption	68
6.2	Flankierende Rahmenplanungen	70
6.3	Landesplanerischer Rahmen	73
7.	Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV	74
7.1	Sicherung der räumlichen Erschließung des Stadtgebietes	74

7.2	Einheitliche Netzkonzeption für den SPNV und übrigen ÖPNV im Planungsraum I	76
7.3	Verbindungsrelationen der Netzebene 0	78
7.4	Verbindungsrelationen der Netzebenen 1, 2 und 3	79
7.5	Bedienungskonzeption und Mindestbedienqualität für den Stadtverkehr Flensburg	79
7.6	Weiterentwicklung des Angebotes im übrigen ÖPNV	80
7.7	Weiterentwicklung des Angebotes im Schienenverkehr und Koordinierung mit dem übrigen ÖPNV	85
8.	Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV	88
8.1	Anschlussicherung und Anschlussqualität	88
8.2	Ausstattung, Bau und Unterhalt von Zugangsstellen	89
8.3	Weiterentwicklung der Verknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof Flensburg	92
8.4	Wichtige Verknüpfungspunkte und Mobilstationen	92
8.5	Qualität der Fahrzeuge	96
8.6	ÖPNV-Nutzenden-Information und ÖPNV-Marketing	98
8.7	Umsetzungskonzept zur Erreichung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV	102
8.8	Beschäftigte im Fahrdienst	109
8.9	Tarifgestaltung und Vertriebsstrukturen	110
9.	ÖPNV-Management	112
9.1	Organisation des ÖPNV	112
9.2	Vergabe von ÖPNV-Leistungen	112
9.3	Qualitätsmanagement	112
9.4	Finanzierung und Finanzierungsrahmen	112
9.5	Finanzielle Auswirkungen der empfohlenen Maßnahmen	114
10.	Handlungsempfehlungen und langfristiger Ausblick	120
10.1	Langfristiger Ausblick über das Jahr 2021 hinaus	123
Anhang		129
A1	Öffentliche und private allgemeinbildende Schulen in der Stadt Flensburg	129
A2	Übriger ÖPNV im Stadtgebiet Flensburg (Stadtverkehr)	133
A3	Übriger ÖPNV im Stadtgebiet Flensburg (Regionalverkehr)	136

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Stadtteile der Stadt Flensburg	15
Abbildung 2:	Gemeinden des 1. und 2. Siedlungsrings	17
Abbildung 3:	Verkehrsinfrastruktur Stadt Flensburg	19
Abbildung 4:	Bevölkerungsdichte in den Stadtteilen	22
Abbildung 5:	Wirtschaftsstruktur nach Anteilen an der Bruttowertschöpfung (links) und Erwerbstätigen (rechts), Stand: 2013	26
Abbildung 6:	Auswahl wichtiger ÖPNV-relevante Ziele Stadt Flensburg	31
Abbildung 7:	Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt Flensburg (alle Verkehrsmittel)	32
Abbildung 8:	Verkehrsverflechtung zwischen dem Stadtteil Altstadt und den übrigen Stadtteilen (alle Verkehrsmittel)	33
Abbildung 9:	Berufspendelnde nach Flensburg	34
Abbildung 10:	Verflechtungen der Berufspendelnden aus Flensburg auf Gemeindeebene	35
Abbildung 11:	Linienetz Stadt Flensburg	39
Abbildung 12:	Bewertung der Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV	45
Abbildung 13:	Schematische Darstellung des Flensburger ZOB	46
Abbildung 14:	Schematische Darstellung der Haltestellen im Bahnhofsumfeld Bahnhof Flensburg	47
Abbildung 15:	Vermarktung spezifischer Produkte im übrigen ÖPNV	54
Abbildung 16:	Marketing-Kooperationen von ÖPNV und Tourismus	55
Abbildung 17:	Streckenbelastungen im werktäglichen Verkehr des übrigen ÖPNV im Analysefall 2015 in [Pers/24h]	62
Abbildung 18:	Entwicklung Beförderungsfälle im übrigen ÖPNV	66
Abbildung 19:	Räumliche Erschließung im übrigen ÖPNV (Mo-Fr)	75
Abbildung 20:	Netzebenen für den Planungsraum I	77
Abbildung 21:	Darstellung Ringlinienkonzept Hochfeld / Tarup Linien 1 und 13	81
Abbildung 22:	Potenzielle Standorte für Mobilstationen	94
Abbildung 23:	Wichtige übergeordnete Zielstellungen über das Jahr 2021 hinaus	124

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Gemeinden mit besonderer Funktion ohne zentralörtliche Einstufung	18
Tabelle 2:	Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Flensburg	20
Tabelle 3:	Bevölkerung, Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen	21
Tabelle 4:	Entwicklung der Bevölkerung im schulfähigen Alter	23
Tabelle 5:	Entwicklung Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad 2010 bis 2015	24
Tabelle 6:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Beschäftigungsquote (BQ) 2010 und 2014	25
Tabelle 7:	Schulen mit mehr als 500 Schülerinnen und Schülern	28
Tabelle 8:	Anzahl der Schülerinnen und Schüler an kommunalen Schulen 2014 bis 2025	29
Tabelle 9:	Flensburger Unternehmen mit > 500 Mitarbeitern (Stand: 2013)	30
Tabelle 10:	Angebotsumfang im SPNV in der Stadt Flensburg	37
Tabelle 11:	Anbindung der Stadt Flensburg an das Fernbusliniennetz, Stand: 11/2016	38
Tabelle 12:	Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele sowie der Stadtteilzentren	41
Tabelle 13:	Verkehrsnachfrage und -entwicklung im SPNV in Flensburg	60
Tabelle 14:	Linien und Anteile an der Gesamtnachfrage im Stadtverkehr Flensburg	61
Tabelle 15:	Hochbelastete Straßen im Stadtgebiet Flensburg	63
Tabelle 16:	Prognose der Bevölkerung (absolut und relativ im Vergleich zum Jahr 2014)	65
Tabelle 17:	Altersstruktur, Ist-Werte und Prognosewerte	65
Tabelle 18:	Verkehrspolitische Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV	69
Tabelle 19:	Masterplan 100 Prozent Klimaschutz, ÖPNV-relevante Maßnahmen	71
Tabelle 20:	Elemente der Netzstruktur gemäß 3. RNVP	76
Tabelle 21:	Korridore der Netzebene 0 im Stadtverkehr Flensburg	78

Tabelle 22:	Mindestbedienungsqualität Netzebene 0, Stadtverkehr Flensburg	80
Tabelle 23:	Definition von Grenzwerten für die Kategorisierung von Zugangsstellen	90
Tabelle 24:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	91
Tabelle 25:	Potenzielle Standorte für Mobilstationen	95
Tabelle 26:	Mindestanforderungen an barrierefreie Informationssysteme	105
Tabelle 27:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Haltestellen	106
Tabelle 28:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	107
Tabelle 29:	Abschätzung Kostenrahmen für Maßnahmen des 1. RNVP für den Planungsraum I, Regionalteil Flensburg	114

Abkürzungsverzeichnis

AFAG	Allgemeine Flensburger Autobus-Gesellschaft
App	Anwendungssoftware im Bereich internetfähiger Mobiltelefone
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BAG ÖPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BQ	Beschäftigungsquote
BS	Bikesharing
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CAGR	Jährliche Wachstumsrate (Compound Annual Growth Rate)
CS	Carsharing
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgastinformation (Dynamische ÖPNV-Nutzenden-Information)
DSB	Danske Statsbaner (Dänische Staatsbahn)
EFH	Einfamilienwohnhaus
ESTW	Elektronisches Stellwerk
GES	Gemeindeübergreifende Entwicklungsstudie
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - Schleswig-Holstein
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
K+R	Kiss and Ride
KBS	Kursbuchstrecke
KBV	koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung
LaplaG	Landesplanungsgesetz
LBGG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz
LEP	Landesentwicklungsplan
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LSA	Lichtsignalanlage
LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr

NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NVZ	Normalverkehrszeit
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
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
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
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
SUB	Stadt-Umland-Bereich
SVZ	Schwachverkehrszeit
Taxi	Taxistand
üÖPNV	übriger ÖPNV
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VSF	Verkehrsregion Flensburg/Schleswig
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 Regionale Nahverkehrspläne (RNVP) aufstellen. Bisher lagen in den drei Gebietskörperschaften RNVP mit unterschiedlichen Laufzeiten vor:

- ◆ Dritter RNVP Kreis Nordfriesland 2010 – 2014
- ◆ Dritter RNVP Kreis Schleswig-Flensburg 2012 – 2016
- ◆ Dritter RNVP 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 zwei Schnittmengenteile für die Bereiche Kreis Nordfriesland – Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg - Kreis Schleswig-Flensburg.

Im vorliegenden Regionalen Teil für die Stadt Flensburg werden gebietskörperschaftsspezifische Aussagen und Regelungen getroffen. Diese Aussagen ergänzen den Gemeinsamen Teil, der das Hauptwerk bildet und den einheitlichen Rahmen für den RNVP der gesamten Region aufspannt.

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

3. Standortbestimmung

3.1 Verwaltungsstrukturen

Die kreisfreie Stadt Flensburg befindet sich im äußersten Norden des Bundeslandes Schleswig-Holstein und besitzt die Funktion eines Oberzentrums. Sie ist die drittgrößte Stadt des Landes und nach der Nachbarstadt Glücksburg auch die zweitnördlichste Stadt in der Bundesrepublik Deutschland.

Mit Ausnahme des nördlichen Abschnitts wird die Stadt Flensburg vollständig vom Kreis Schleswig-Flensburg umschlossen. Im Norden grenzt die Stadt an die Flensburger Förde.

Flensburg wird in 13 Stadtteile gegliedert (vgl. Abbildung 1), die wiederum insgesamt 38 statistische Bezirke umfassen. Nachfolgend werden die Stadtteile kurz beschrieben:

Altstadt (STT01)

Die Altstadt umfasst den auch als Innenstadt bezeichneten ältesten besiedelten Bereich in Flensburg. Im Norden grenzt die Altstadt an die Neustadt, im Westen an die Stadtteile Westliche Höhe und Friesischer Berg, im Süden an die Südstadt, im Südosten an den Sandberg und im Osten an Jürgensby.

Der Stadtteil Altstadt ist durch eine hohe Bevölkerungsdichte und einen hohen Anteil von 18- bis 45-Jährigen gekennzeichnet.

Neustadt (STT02)

Der Stadtteil Neustadt schließt nördlich an die Altstadt an und grenzt im Norden an den Stadtteil Nordstadt und im Westen an die Westliche Höhe.

Der Stadtteil weist den höchsten Anteil der unter 30-Jährigen auf und ist damit einer der jüngsten Stadtteile in Flensburg. Neben einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Personen mit Migrationshintergrund weist dieser Stadtteil die niedrigste Quote an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten auf.¹

Nordstadt (STT03)

Der Stadtteil Nordstadt ist der nördlichste Stadtteil von Flensburg. Im Norden und Westen grenzt die Nordstadt direkt an die amtsfreie Gemeinde Harrislee. Südlich der Nordstadt liegen die Stadtteile Westliche Höhe und Neustadt.

Der Stadtteil weist eine sehr heterogene soziale Struktur auf.

Westliche Höhe (STT04)

Westliche Höhe liegt auf einer Anhöhe westlich der Hafenspitze. Der Stadtteil grenzt im Süden an den Stadtteil Friesischer Berg, im Osten an die Altstadt, im

¹ Vgl. Flensburg 2015a

Nordosten an die Neustadt und die Nordstadt sowie im Norden an die amtsfreie Gemeinde Harrislee.

Die Bevölkerungszahl ist in der Westlichen Höhe über die letzten Jahre stabil geblieben. Kennzeichnend für diesen Stadtteil ist die leicht überdurchschnittliche Anzahl an Personen mit in der Altersgruppe ab 65 Jahren.

Friesischer Berg (STT05)

Der Stadtteil Friesischer Berg liegt oberhalb des Kirchspiels St. Nikolai. Er grenzt im Süden an den Stadtteil Weiche, im Südosten an die Südstadt, im Osten an die Altstadt, im Norden an den Stadtteil Westliche Höhe und die amtsfreie Gemeinde Harrislee sowie im Westen an die amtsfreie Gemeinde Handewitt.

Die Bevölkerungszahl im Stadtteil Friesischer Berg ist leicht rückläufig. Der Anteil der 18 bis unter 30-Jährigen liegt aber über dem Stadtdurchschnitt.

Weiche (STT06)

Im Südwesten der Stadt Flensburg liegt der Stadtteil Weiche. Er grenzt an die Stadtteile Friesischer Berg und Südstadt sowie an die amtsfreie Gemeinde Handewitt.

Weiche ist insbesondere für Familien attraktiv und weist eine ansteigende Bevölkerungszahl auf. Weiche hat einen überdurchschnittlich hohen Bevölkerungsanteil in der Altersgruppe 0 bis 18 Jahre (vgl. Flensburg 2015a).

Südstadt (STT07)

Der Stadtteil Südstadt grenzt im Süden an die amtsfreie Gemeinde Handewitt, im Osten an die Gemeinde Tastrup, im Nordosten an den Stadtteil Sandberg, im Norden an die Altstadt, im Nordwesten an den Stadtteil Friesischer Berg und im Westen an den Stadtteil Weiche. Aktuell verjüngt sich die Südstadt durch den vermehrten Zuzug an Studierenden. Insgesamt steigt die Bevölkerungszahl leicht an (vgl. Flensburg 2015a).

Sandberg (STT08)

Im südöstlichen Stadtgebiet liegt der Stadtteil Sandberg. Im Nordwesten grenzt er an die Altstadt, im Westen und Süden an die Südstadt, im Osten an den Stadtteil Tarup und im Norden an Jürgensby. Im Stadtteil Sandberg befindet sich der Campus der Europa-Universität Flensburg. Er ist durch die Hochschulnähe sehr beliebt bei Studierenden. Der Anteil von 18 bis unter 30-Jährigen ist überdurchschnittlich hoch.

Jürgensby (STT09)

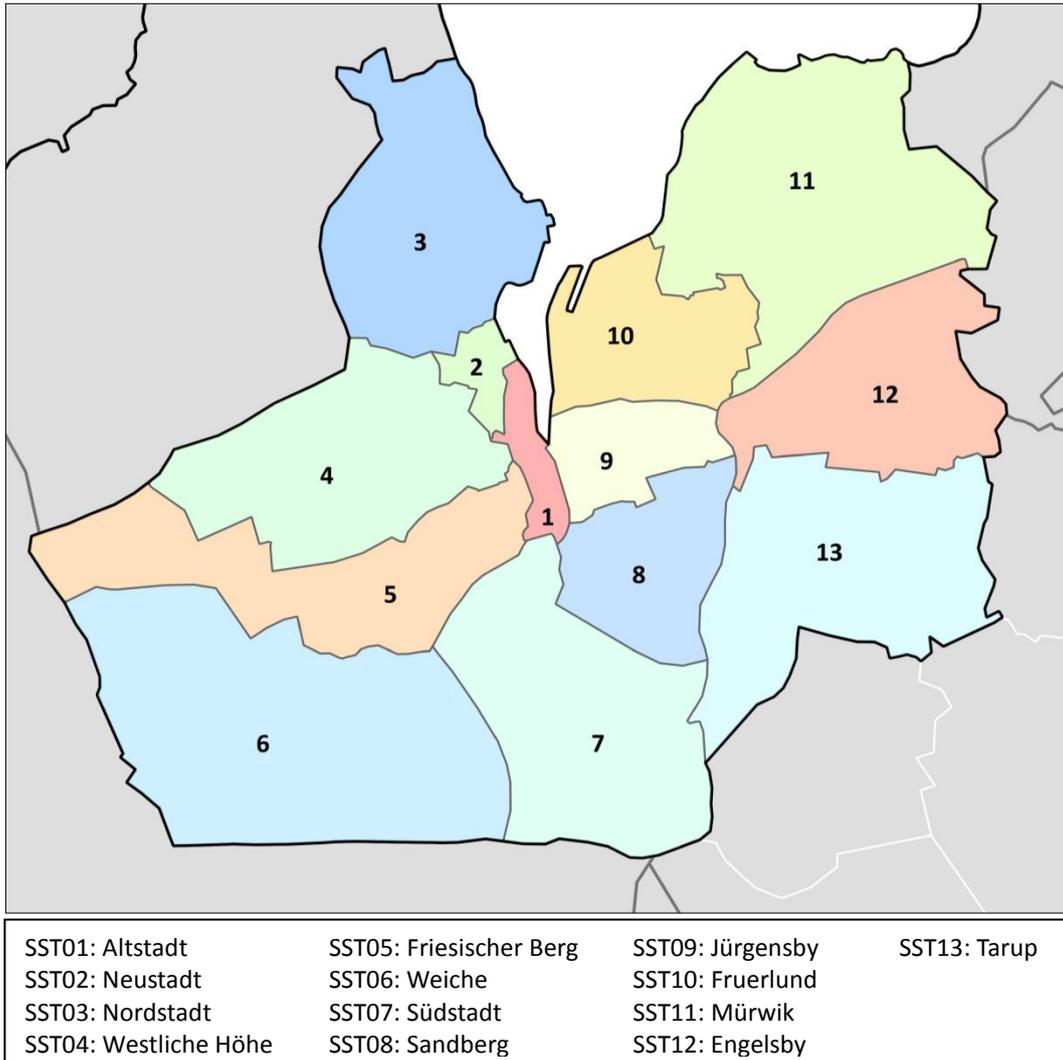
Der Stadtteil Jürgensby grenzt im Westen an die Altstadt, im Süden an Sandberg, im Osten an Egelsby und im Norden an Fruerlund.

Nach Jahren der positiven Bevölkerungsentwicklung weist der Stadtteil Jürgensby aktuell einen leichten Rückgang auf. Der Anteil von Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren ist unterdurchschnittlich, während die Altersgruppe 18 bis unter 30 Jahren überdurchschnittlich vertreten ist.

Fruerlund (STT10)

Im nordöstlichen Stadtgebiet liegend, grenzt der Stadtteil Fruerlund im Nordosten an den Stadtteil Mürwik, im äußersten Südosten an Engelsby und im Süden an Jürgensby. Der Stadtteil Fruerlund weist eine konstant positive Bevölkerungsentwicklung über die letzten Jahre auf. Das Durchschnittsalter steigt dabei kontinuierlich an.

Abbildung 1: Stadtteile der Stadt Flensburg



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016; Daten: ATKIS 2015.

Mürwik (STT11)

Der Stadtteil Mürwik liegt im äußersten Nordosten der Stadt und grenzt im Nordosten an die Gemeinde Glücksburg, im Osten an die Gemeinde Wees, im Süden an den Stadtteil Engelsby und im Westen an Fruerlund. Mürwik ist der bevölkerungsreichste Stadtteil Flensburgs. Im Schnitt ist hier jede sechste Person gemeldet. Die

Bevölkerungszahl nimmt dabei konstant zu. Markant für diesen Stadtteil ist die Zunahme des Anteils der älteren Bevölkerung. Mürwik weist das höchste Durchschnittsalter in ganz Flensburg auf.

Engelsby (STT12)

Engelsby liegt im Osten der Stadt Flensburg und grenzt östlich an die Gemeinden Wees und Maasbüll. Im Süden grenzt der Stadtteil an Tarup, im Westen an Jürgensby, im Nordwesten an Fruerlund und im Norden an Mürwik.

Die Bevölkerungszahl von Engelsby ist leicht rückläufig. Zwar weist der Stadtteil einen überdurchschnittlich hohen Anteil von Kindern und Jugendlichen auf, doch auch dieser Anteil geht kontinuierlich zurück.

Tarup (STT13)

Der Stadtteil Tarup ist aktuell durch Neubaugebiete für den Wohnungsbau geprägt. Er liegt im südöstlichen Stadtgebiet und grenzt im Osten an die Gemeinde Maasbüll, im Südosten an die Gemeinde Hürup, im Süden an die Gemeinde Tastrup, im Südwesten an den Stadtteil Südstadt, im Westen an Sandberg und im Norden an den Stadtteil Engelsby.

Viele junge Familien haben sich dort niedergelassen. Tarup wird durch ein hohes, Bevölkerungswachstum und einen sehr hohen Anteil von Kindern und Jugendlichen charakterisiert.

3.2 Verwaltungsstruktur des Stadt-Umland-Bereichs

Der Stadt-Umland-Bereich wird im Landesentwicklungsplan (LEP)² als Raumkategorie ausgewiesen und beinhaltet den ländlichen geprägten Raum rund um Flensburg. Der Stadt-Umland-Bereich gliedert sich in einen ersten und zweiten Siedlungsring (vgl. Abbildung 2).

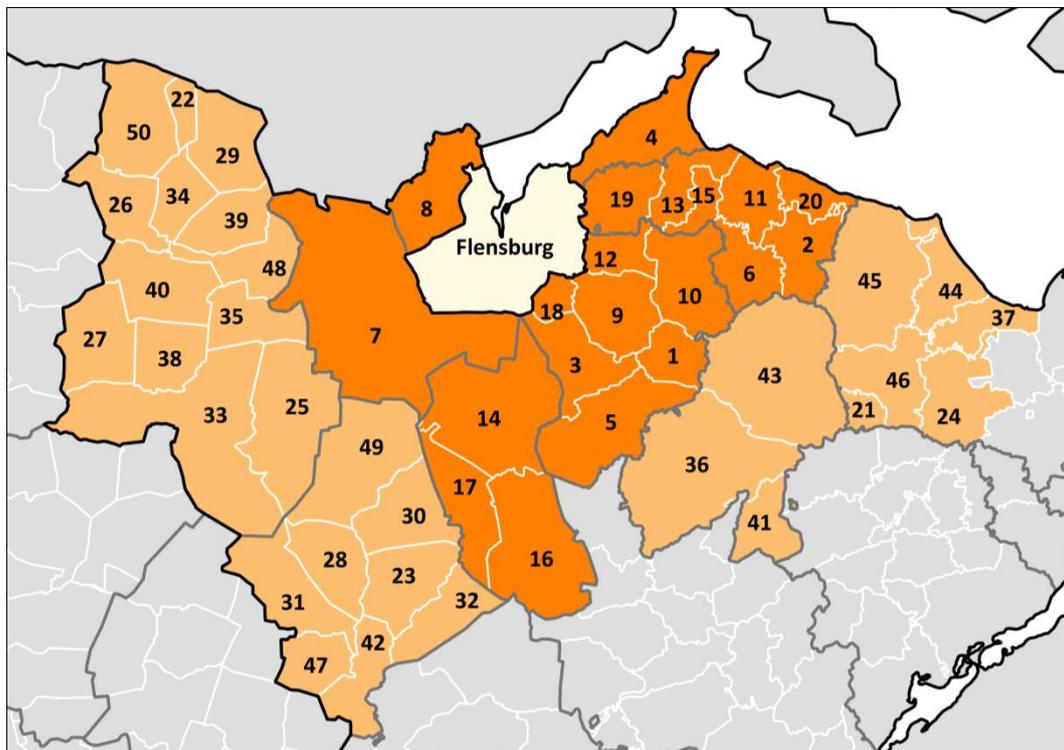
Der Stadt-Umland-Bereich soll regionale Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte insbesondere auch im ländlichen Raum stärken. Eine gute verkehrliche Anbindung ist dafür Voraussetzung und schließt aus Sicht der Landesentwicklungsplanung auch die Gewährleistung der Erschließung durch den ÖNPV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

Neben dem zentralörtlichen System weist der Regionalplan³ die Raumkategorie „Gemeinden mit besonderen Funktionen ohne zentralörtliche Einstufung“ aus (vgl. Tabelle 1). Gemeinden dieser Raumkategorie sollen aufgrund ihrer jeweiligen Funktion stärker als andere Gemeinden entwickelt werden.

² Vgl. SH 2010.

³ Vgl. MLR SH 2002.

Abbildung 2: Gemeinden des 1. und 2. Siedlungsrings



Flensburg
 1. Siedlungsring
 2. Siedlungsring

1. Siedlungsring

- | | | | |
|---------------|--------------|----------------|-----------------|
| 1. Ausacker | 2. Dollerup | 3. Freienwill | 4. Glücksburg |
| 5. Großsolt | 6. Grundhof | 7. Handewitt | 8. Harrislee |
| 9. Hürup | 10. Husby | 11. Langballig | 12. Maasbüll |
| 13. Munkbarup | 14. Oeversee | 15. Ringsberg | 16. Sieverstedt |
| 17. Tarp | 18. Tastrup | 19. Wees | 20. Westerholz |

2. Siedlungsring

- | | | | |
|----------------------|-----------------|--------------------|------------------|
| 21. Ahneby | 22. Böxlund | 23. Eggebek | 24. Esgrus |
| 25. Großenwiehn | 26. Holt | 27. Hörup | 28. Janneby |
| 29. Jardelund | 30. Jerrishoe | 31. Jörl | 32. Langstedt |
| 33. Lindewitt | 34. Medelby | 35. Meyn | 36. Mittelangeln |
| 37. Niesgrau | 38. Nordhackste | 39. Osterby | 40. Schafflund |
| 41. Schnarup-Thumbby | 42. Sollerup | 43. Sörup | 44. Steinberg |
| 45. Steinbergkirche | 46. Sterup | 47. Süderhackstedt | 48. Wallsbüll |
| 49. Wanderup | 50. Weesby | | |

Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016; Daten: SH 2010.

Tabelle 1: Gemeinden mit besonderer Funktion ohne zentralörtliche Einstufung

Funktion	Gemeinden
Planerische Wohnfunktion-, Gewerbe- und Dienstleistungsfunktion	Handewitt
Planerische Gewerbe- und Dienstleistungsfunktion	Wees in Abstimmung mit Glücksburg und Flensburg
Ergänzende, überörtliche Versorgungsfunktion	Langballig

Quelle: MLR SH 2002.

3.3 Verkehrsinfrastruktur

Straßennetz

Das Straßennetz der Stadt Flensburg ist durch Nord-Süd- und West-Ost-Achsen geprägt (vgl. Abbildung 3). Wichtige Achsen stellen dabei die beiden Bundesstraßen B 199 (Osttangente) und B 200 (Westtangente) dar. Diese fungieren als Umgehungsstraßen und übernehmen die Zubringerfunktion für die Bundesautobahn (BAB) 7.

Mit der im Jahr 2001 fertiggestellten Osttangente besitzt die Stadt zusammen mit der Westtangente ein leistungsfähiges Tangentensystem, das den Innenstadtbereich entlastet. Der regionale und überregionale Durchgangsverkehr wird großräumig um das Stadtzentrum herumgeführt. Während die Knoten der Westtangente vollständig niveaufrei ausgeführt sind, sind die Knoten der Osttangente teilweise niveaugleich und mit LSA ausgeführt.

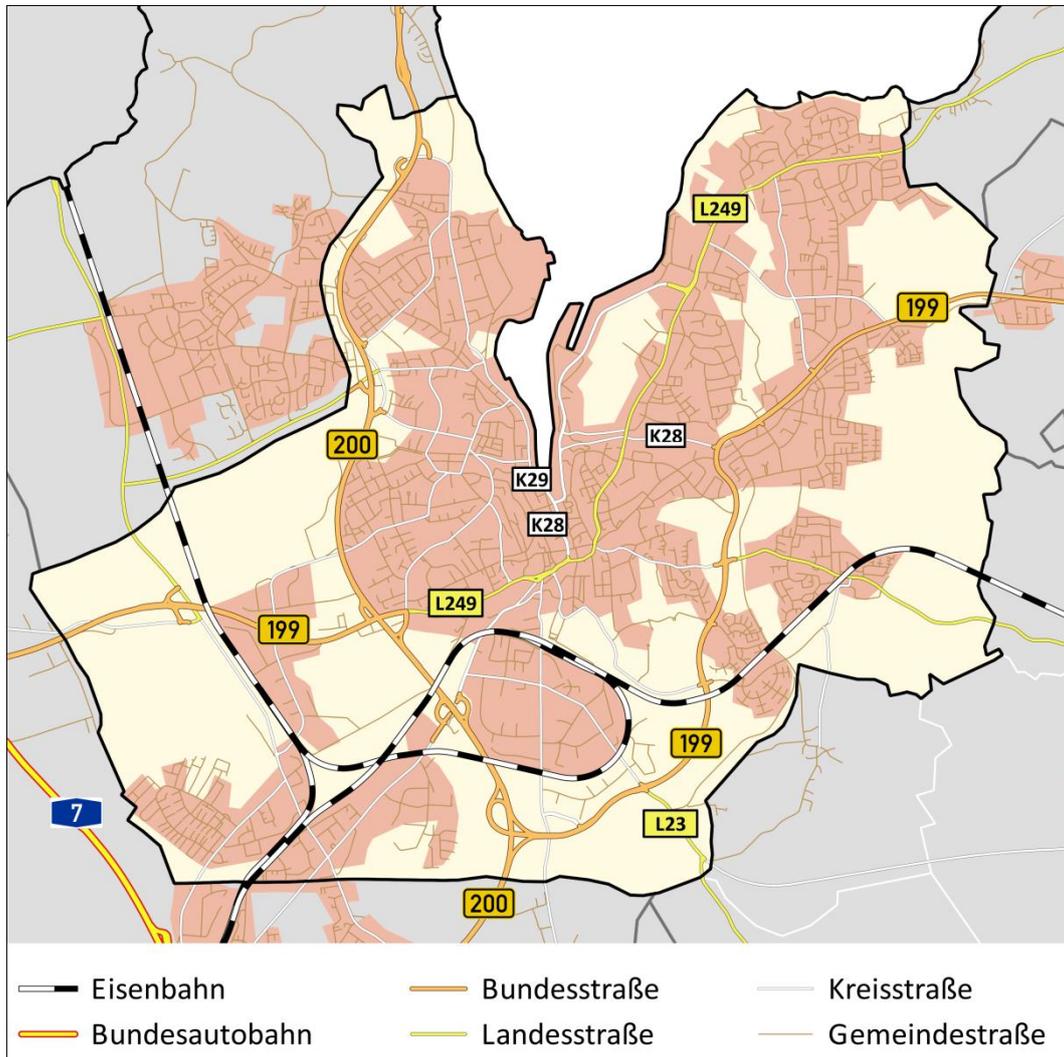
Die Landesstraße 249 und die Kreisstraße 28 verbinden die West- mit der Osttangente und durchqueren dabei das Stadtgebiet. Die beiden Straßen nehmen dabei den Großteil der einbrechenden Zielverkehre in das Stadtzentrum auf.

Schieneninfrastruktur

Die Stadt Flensburg ist über den Bahnhof Flensburg an den Nah- und Fernverkehr auf der Schiene angebunden. Dies umfasst die folgenden Strecken

- ◆ Flensburg – Padborg (DK) — Fredericia (DK) – Århus (DK),
- ◆ Flensburg – Tarp – Jübek – Schleswig – Rendsburg – Hamburg und
- ◆ Flensburg – Husby – Sörup - Süderbrarup – Eckernförde – Kiel.

Abbildung 3: Verkehrsinfrastruktur Stadt Flensburg



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016, Daten: ATKIS 2015.

3.4 Strukturdaten und Entwicklungsperspektiven

Bevölkerungsentwicklung

Die Gesamtbevölkerung der Stadt Flensburg umfasst im Jahr 2015 93.112 Personen. Gegenüber dem Jahr 2014 ist die Bevölkerungszahl damit von 91.316 um 1.796 Personen gewachsen. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung stieg im gleichen Zeitraum um 2.128 Personen auf 10.062. Dieser Effekt ist auf den Zuzug von Geflüchteten zurückzuführen.

In den Jahren 2004 bis 2015 stieg die Bevölkerung der Stadt Flensburg in Summe um mehr als 7 % an. Die Bevölkerungsentwicklung von 2004 bis 2015 ist in Tabelle 2 dargestellt.

Alle Stadtteile der Stadt Flensburg konnten, mit Ausnahme von Engelsby, im Zeitraum von 2004 bis 2014 einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen.

Das stärkste Bevölkerungswachstum mit jeweils mehr als 20% wird für die Stadtteile Tarup und Weiche ausgewiesen, in denen Wohnungsneubau den starken Zu- zug von Familien begünstigt. Beispielhaft sind hier das Neubaugebiet Tarup-Hoch- feld sowie die nach der Schließung der von-Briesen-Kaserne entstandene Gartenstadt als neues Siedlungsgebiet in Weiche zu nennen. In beiden Stadtteilen sollen weitere Gebiete zur Bebauung freigegeben werden, so dass ein weiteres Be- völkerungswachstum wahrscheinlich ist.

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Flensburg

Jahr	Bevölkerung	Veränderung zum je- weiligen Vorjahr	Veränderung zum je- weiligen Vorjahr in %
2004	86.293	-	-
2005	86.477	184	0,21
2006	86.937	460	0,53
2007	87.933	996	1,15
2008	88.619	686	0,78
2009	88.575	-44	-0,05
2010	88.669	94	0,11
2011	89.325	656	0,74
2012	89.999	674	0,75
2013	90.641	642	0,71
2014	91.316	675	0,74
2015	93.112	1.796	1,97

Quelle: Flensburg 2015c, Flensburg 2016b.

Bevölkerungsdichte

Tabelle 3 zeigt die Bevölkerung, die Bevölkerungsdichte sowie die Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen der Stadt Flensburg.

Die im inneren Bereich der Stadt liegenden Stadtteile Altstadt, Neustadt und Jürgensby weisen jeweils die höchste Bevölkerungsdichte auf. In den äußeren Stadtteilen ist sie hingegen deutlich geringer. Dabei sind die Stadtteile im Norden und Nordosten dichter besiedelt als die westlichen Stadtteile Westliche Höhe und Friesischer Berg. Die geringste Bevölkerungsdichte weisen die südlichen Stadtteile Südstadt, Weiche und Tarup auf.

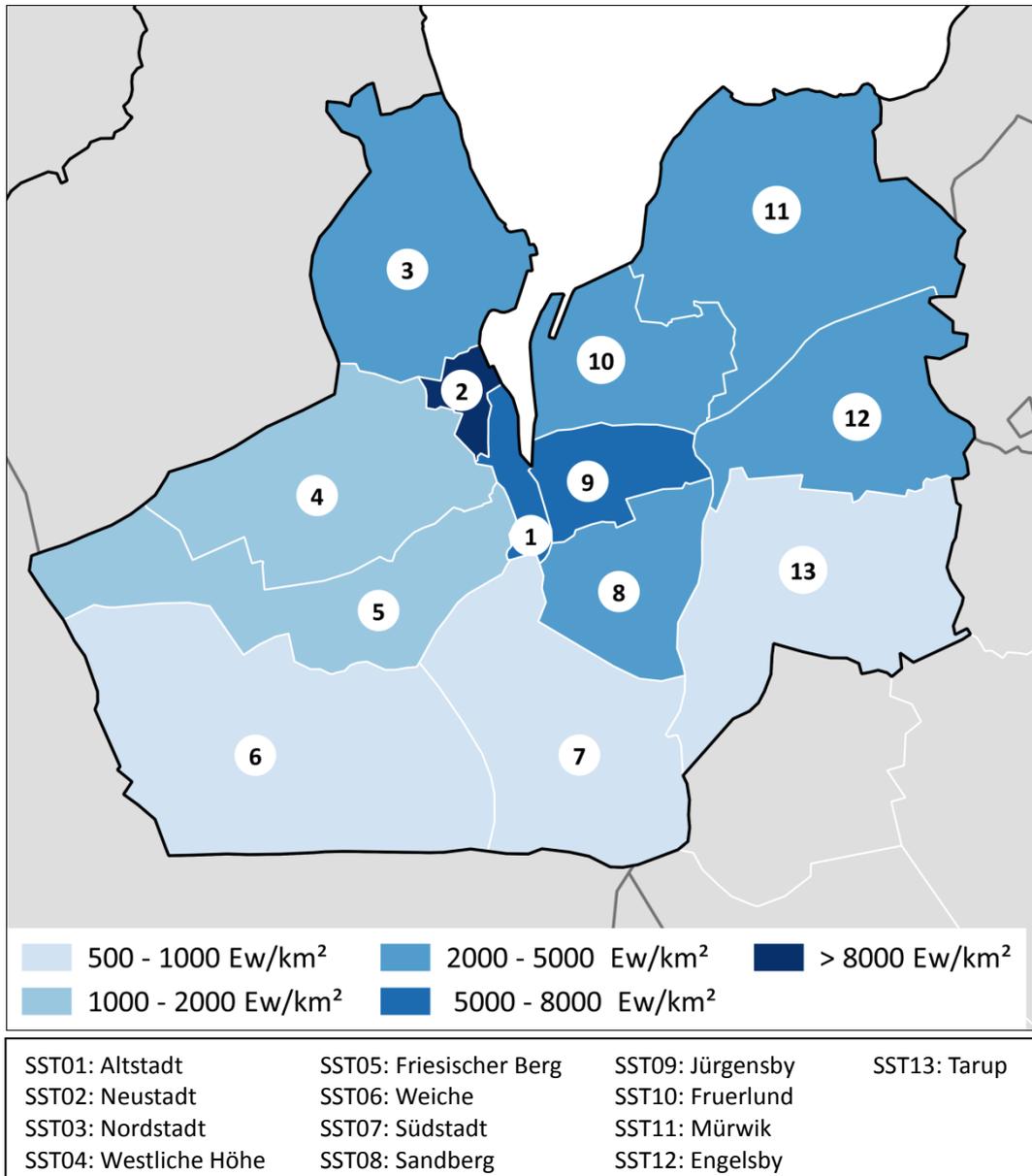
Tabelle 3: Bevölkerung, Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen

	Stadtteil	Bevölkerung absolut 2014	Bevölkerungs- dichte 2014 [Ew/km ²]	Bevölkerungsentwick- lung 2004-2014
STT01	Altstadt	3.481	6.107	+10,2 %
STT02	Neustadt	4.197	8.930	+7,8 %
STT03	Nordstadt	11.153	2.754	+7,2 %
STT04	Westliche Höhe	7.927	1.694	+0,8 %
STT05	Friesischer Berg	6.603	1.550	+0,6 %
STT06	Weiche	6.993	875	+20,0 %
STT07	Südstadt	4.067	787	+5,3 %
STT08	Sandberg	6.198	2.683	+6,1 %
STT09	Jürgensby	7.815	5.789	+2,9 %
STT10	Fruerlund	6.421	2.579	+1,6 %
STT11	Mürwik	14.404	2.189	+1,1 %
STT12	Engelsby	7.742	2.092	-0,2 %
STT13	Tarup	4.315	856	+23,1 %

Quelle: Flensburg 2015a.

In Abbildung 4 wird die Bevölkerungsdichte in den einzelnen Stadtteilen grafisch dargestellt.

Abbildung 4: Bevölkerungsdichte in den Stadtteilen



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016; Daten: Flensburg 2015a.

Bevölkerungsprognose

Bezogen auf das Basisjahr 2014 weist die Bevölkerungsprognose des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein (Statistik Nord) auf Basis der Zensusdaten aus 2011 für den Prognosezeitraum bis 2030 ein Bevölkerungswachstum von ca. von 6,73 % für die Stadt Flensburg aus.⁴

⁴ Vgl. Statistik Nord 2016.

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 die Schulpflicht besteht.

Die Entwicklung dieser Altersgruppe wird in Tabelle 4 aufgezeigt.

Tabelle 4: Entwicklung der Bevölkerung im schulfähigen Alter

	Stadtteil	Entwicklung der Bevölkerung im schulfähigem Alter ¹		Relative Veränderung in Prozent
		2004	2014	
STT01	Altstadt	233	168	-27,9 %
STT02	Neustadt	413	373	-9,7 %
STT03	Nordstadt	1.331	1.178	-11,5 %
STT04	Westliche Höhe	845	754	-10,8 %
STT05	Friesischer Berg	634	499	-21,3 %
STT06	Weiche	949	1.038	+9,4 %
STT07	Südstadt	344	304	-11,6 %
STT08	Sandberg	472	353	-25,2 %
STT09	Jürgensby	622	573	-7,9 %
STT10	Fruerlund	712	625	-12,2 %
STT11	Mürwik	1.550	1.381	-10,9 %
STT12	Engelsby	1.197	951	-20,5 %
STT13	Tarup	617	686	+11,2 %
	Flensburg (Gesamt)	9.919	8.883	-10,4 %

Quelle: Flensburg 2016c.

Anmerkung: ¹Als Bevölkerung im schulfähigen Alter sind alle Personen zwischen sechs und unter 18 Jahren definiert.

Für die Laufzeit des RNVP bis 2021 ist in der Stadt Flensburg mit einer positiven Entwicklung der Bevölkerung im schulfähigen Alter von ca. 2,2% zu rechnen.⁵

3.5 Pkw-Bestand und Motorisierung

In der Stadt Flensburg ist der Bestand der zugelassenen Pkw zwischen 2010 und 2015 bei gleichzeitiger Bevölkerungszunahme stetig gestiegen. Die nachfolgende

⁵ Vgl. Statistik Nord 2016.

Tabelle zeigt die Entwicklung des Pkw-Bestandes im Vergleich zum Land Schleswig-Holstein. Der Motorisierungsgrad entwickelte sich in der Stadt Flensburg im betrachteten Zeitraum auf einem stabilen Niveau, während der Vergleichswert Motorisierungsgrad im Landesdurchschnitt eine deutlich steigende Entwicklung aufzeigt.

Tabelle 5: Entwicklung Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad 2010 bis 2015

Jahr	Stadt Flensburg		Land Schleswig-Holstein	
	Bestand an zugelassenen Pkw	Motorisierungsgrad [Pkw/1.000 Personen]	Bestand an zugelassenen Pkw	Motorisierungsgrad [Pkw/1.000 Personen]
2010	38.764	437	1.452.553	513
2011	39.488	442	1.476.405	521
2012	39.433	438	1.499.358	535
2013	39.840	440	1.517.779	541
2014	40.182	440	1.534.917	545
2015	40.869	439	1.555.863	553

Quelle: Flensburg 2016b; Statistik Nord o.J.

3.6 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Arbeitsmarktentwicklung

Im Zeitraum zwischen 2010 bis 2014 ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten⁶ kontinuierlich auf 27.326 Personen gestiegen. Mit Ausnahme des Stadtteils Mürwik konnte die positive Entwicklung in allen Stadtteilen festgestellt werden. Dabei profitierte der Stadtteil Tarup überdurchschnittlich stark (+30,4 %). Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und die Beschäftigungsquote (BQ) werden in Tabelle 6 dargestellt.

Wirtschaftsstruktur

Die Beschäftigten in der Stadt Flensburg sind in knapp 5.000 Unternehmen tätig. Die Wirtschaft wird klar durch die Dienstleistungssektoren dominiert. Mit fast 79% der Bruttowertschöpfung und mehr als 85% der Erwerbstätigen ist dieser Bereich im Landesvergleich überdurchschnittlich stark ausgeprägt.

⁶ Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte beinhalten Erwerbstätige inklusive Auszubildende, die kranken-, renten- und pflegeversicherungspflichtig sind und für die vom Arbeitgeber Beitragsanteile zu entrichten sind. (vgl. Destatis 2016)

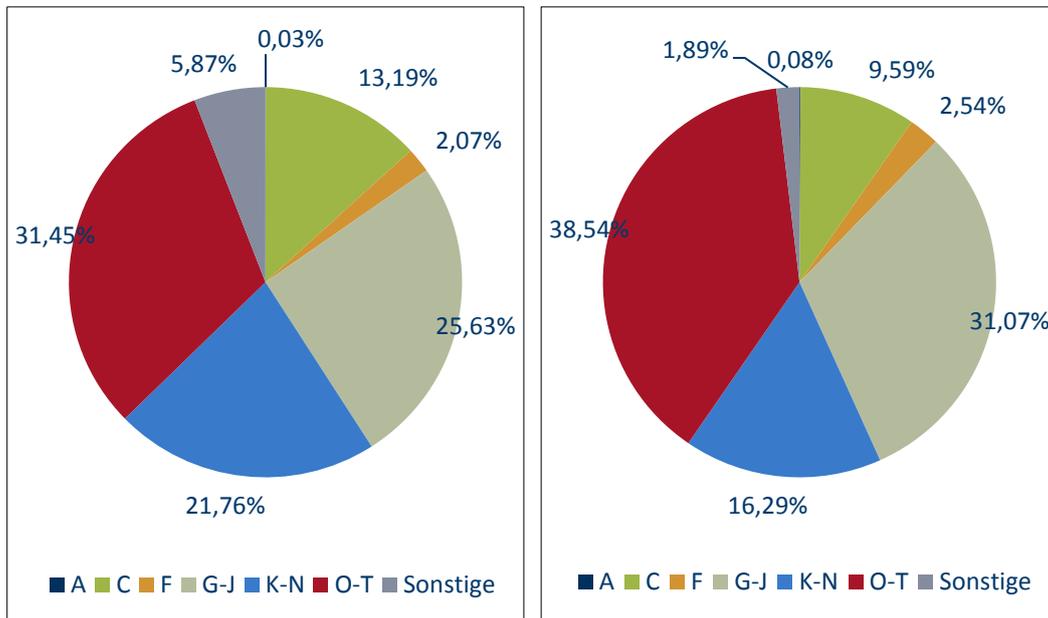
Tabelle 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Beschäftigungsquote (BQ) 2010 und 2014

		2010		2014	
		Anzahl	BQ	Anzahl	BQ
STT01	Altstadt	1.013	38,1 %	1.138	39,5 %
STT02	Neustadt	939	30,2 %	1.165	34,7 %
STT03	Nordstadt	2.738	36,0 %	3.117	39,4 %
STT04	Westliche Höhe	2.011	40,0 %	2.259	44,6 %
STT05	Friesischer Berg	2.059	44,2 %	2.116	45,3 %
STT06	Weiche	1.972	46,8 %	2.318	51,8 %
STT07	Südstadt	1.183	44,0 %	1.354	47,5 %
STT08	Sandberg	1.709	38,0 %	1.905	41,0 %
STT09	Jürgensby	2.374	43,1 %	2.572	45,1 %
STT10	Fruerlund	1.889	45,8 %	2.159	51,6 %
STT11	Mürwik	3.661	42,8 %	3.323	38,6 %
STT12	Engelsby	2.270	43,8 %	2.491	48,8 %
STT13	Tarup	1.055	41,7 %	1.376	49,1 %
Flensburg (Gesamt)		25.149	41,7 %	27.326	43,9 %

Quelle: Flensburg 2015a.

Darüber hinaus verfügt Flensburg über regional bedeutende Standorte des verarbeitenden Gewerbes. Auch für Unternehmen aus Dänemark ist die Stadt Flensburg durch die unmittelbare Grenzlage sehr attraktiv. Als Oberzentrum ist Flensburg außerdem wichtiger Verwaltungs- und Hochschulstandort in der Region.

Abbildung 5: Wirtschaftsstruktur nach Anteilen an der Bruttowertschöpfung (links) und Erwerbstätigen (rechts), Stand: 2013



Quelle: VGRDL 2015.

Erläuterungen: 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

In Abbildung 5 wird die Wirtschaftsstruktur der Stadt Flensburg in Abhängigkeit der Bruttowertschöpfung sowie der Anzahl der Erwerbstätigen dargestellt.

Industrie- und Gewerbeentwicklung

Die Zahl der Betriebe im verarbeitenden Gewerbe ist in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen. Dies betrifft vor allem die kleineren Unternehmen mit weniger als 50 Beschäftigten. Trotzdem ist das verarbeitende Gewerbe mit einem Anteil von über 13% an der Bruttowertschöpfung und über 4.200 Beschäftigten weiterhin ein wichtiger Standort für Flensburg und die Region. Die wichtigsten Bereiche sind der Maschinen- und Schiffbau. Weitere wichtige Bereiche des verarbeitenden Gewerbes sind Kältetechnik, feinmechanische Industrie, Papierverarbeitung, Ernährungs- sowie Pharmaindustrie.

Dienstleistungen und Tourismus

Der Dienstleistungssektor dominiert die Wirtschaftsstruktur der Stadt Flensburg. Zum einen wird hier die Funktion als Oberzentrum, Verwaltungs- und Hochschulstandort deutlich. Zum anderen sind Bereiche wie Gesundheitsdienstleistungen und Versandhandel stark vertreten. Die kreisfreie Stadt Flensburg ist Teil der Urlaubsregion Flensburger Förde. Insbesondere durch die Verbindung von deutscher und dänischer Kultur ist die Stadt zunehmend als touristisches Ziel beliebt. Im Jahr

2014 wurden in Flensburg über 250.000 Übernachtungen gezählt, was einen Anstieg von mehr als 10% gegenüber dem Vorjahresreisezeitraum entspricht.

Einzelhandel

Neben der Versorgung mit medizinischen, administrativen und kulturellen Angeboten besitzt das Oberzentrum Flensburg eine wichtige Nahversorgungsfunktion für eine Bevölkerung von etwa 500.000 Personen des Stadtgebietes sowie der angrenzenden Gemeinden.⁷ Die an der Flensburger Förde gelegene Innenstadt ist der Hauptgeschäftsbereich der Stadt und verfügt über zahlreiche Einzelhandels-, gastronomische sowie Dienstleistungsangebote.

Für die teilräumliche Nahversorgung einer Bevölkerung von jeweils mindestens 10.000 Personen vorrangig mit Gütern des periodischen Bedarfs werden im Einzelhandelskonzept vier Stadtteilzentren der ersten Ordnung (breiter Angebotsmix, mindestens einem Lebensmittel-Vollsortimenter und einem Lebensmittel-Discounter) sowie drei Stadtteilzentren der zweiten Ordnung (mindestens ein moderner, vollsortierter Supermarkt) ausgewiesen.⁸

3.7 Schulstruktur

Derzeitige Situation

Im Schuljahr 2014/2015 gibt es in der Stadt Flensburg 25 allgemeinbildende Schulen in kommunaler Trägerschaft. Diese untergliedern sich in

- ◆ zehn Grundschulen,
- ◆ fünf Gemeinschaftsschulen, davon zwei mit gymnasialer Oberstufe,
- ◆ vier Gymnasien und ein Abendgymnasium,
- ◆ drei regionale Berufsbildungszentren sowie
- ◆ drei Förderzentren.

Zusätzlich verfügt die Stadt Flensburg über folgende Schulen in freier Trägerschaft:

- ◆ sechs Schulen des Dänischen Schulvereins für Südschleswig (Grundschule bis Gemeinschaftsschule mit gymnasialer Oberstufe)
- ◆ Ostseeschule (Klassen 1-10)
- ◆ Waldorfschule (Klassen 1-10)

Tabelle 7 zeigt Schulen in der Stadt Flensburg mit mehr als 500 Schülerinnen und Schülern. Eine Übersicht aller Schulen mit Zuordnung von Schultypen, Schulträgern sowie die Anzahl der Schülerinnen und Schüler ist in Anhang A1 dargestellt.

Zusammen mit weiteren ÖPNV-relevanten Zielen werden Bildungseinrichtungen mit mehr als 500 Schülerinnen und Schülern oder Studierenden in Abbildung 6 dargestellt.

⁷ Vgl. Flensburg 2015f.

⁸ Ebenda.

Tabelle 7: Schulen mit mehr als 500 Schülerinnen und Schülern

Name	Standort	Anzahl
Berufsschulzentrum Eckener Schule	Friesischer Berg, Friesische Lücke 15	2.404
Städtische Handelslehranstalt	Friesischer Berg, Marienallee 5	2.126
Hannah-Arendt-Schule	Friesischer Berg, Friesische Lücke 17	1.765
Kurt-Tucholsky-Schule	Engelsby, Richard-Wagner-Str. 41	1.192
Auguste-Viktoria-Schule	Altstadt, Südergraben 34	992
Altes Gymnasium	Altstadt, Selckstraße 1	867
Fridtjof-Nansen-Schule	Fruerlund, Elbestraße 20	777
Fördegymnasium	Fruerlund, Elbestraße 10	756
Goethe-Schule	Jürgensby, Bismarckstraße 41	712
Duborg-Skolen	Westliche Höhe, Ritterstraße 27	526

Quelle: Statistik Nord 2015a, Statistik Nord 2015b.

Quelle-Ziel-Beziehungen der Schülerinnen und Schüler mit Anspruchsberechtigung auf eine Beförderung

Aus dem Kreisgebiet heraus bestehen insbesondere aus den Umlandgemeinden starke Verflechtungen zu Schulstandorten in der Stadt Flensburg. Eine Übersicht über die Quelle-Ziel-Beziehungen der Schülerinnen und Schüler ist im Anhang A1 dargestellt.

Die übergreifenden Quelle-Ziel-Beziehungen zu Schulstandorten in der Stadt Flensburg werden im Schnittmengenteil der kreisfreien Stadt Flensburg und des Kreises Schleswig-Flensburg ausgewiesen.

Tabelle 8: Anzahl der Schülerinnen und Schüler an kommunalen Schulen 2014 bis 2025

Schulart	Anzahl 2014	Anzahl Prognose 2025	Relative Veränderung
Grundschulen	2.159	2.075	- 3,9 %
Gemeinschaftsschulen	3.598	3.199	-11,1 %
Gymnasien	3.322	2.728	-17,9 %
RBZ	6.322	5.942	-6,0 %
Förderzentren	318	288 ¹	-9,4 %

Quelle: Flensburg 2014.

Anmerkung: ¹Die Prognose der Förderschule wird nur bis zum Jahr 2024 angegeben.

Zu erwartende Entwicklung

Entsprechend dem Schulentwicklungsplan 2014 - 2019 der Stadt Flensburg wird sich die Anzahl der Schülerinnen und Schüler bis zum Jahr 2019 um 1.200 Schülerinnen und Schüler verringern. Nach dem Jahr 2019 soll der Rückgang enden und ungefähr auf dem Niveau verbleiben. Der Grund für die ausgewiesene Entwicklung liegt vor allem in der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung des Flensburger Umlands.⁹ Allerdings wirkt sich dieser Rückgang unterschiedlich auf die verschiedenen Schularten aus (vgl. Tabelle 8).

Auswirkung der freien Schulwahl auf die Leistungserbringung im übrigen ÖPNV

Gemäß § 24 Abs. 1 des Schulgesetzes in Schleswig-Holstein (SchulG) können Eltern und volljährige Schülerinnen und Schüler die zu besuchende Schule frei wählen, unter der Voraussetzung, dass die gewählte Schule ausreichende Aufnahmekapazitäten aufweist.

Die Stadt Flensburg weist durch ihre Funktion als Oberzentrum und der damit einhergehenden Vielzahl an Schulen ein hohes Maß an auswärtigen Schülerinnen und Schüler auf. Beispielsweise haben ca. zwei von drei Schülerinnen und Schülern am Alten Gymnasium ihren Wohnsitz außerhalb der Stadt. An der Auguste-Viktoria Schule ist ebenfalls mehr als die Hälfte der Schülerinnen und Schüler nicht in Flensburg gemeldet. Entsprechend dem aktuellen Schulentwicklungsplan sind ähnliche Entwicklungen mittlerweile auch bei den Grundschülerinnen und -schülern zu erkennen.

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

⁹ Vgl. Flensburg 2014.

können jedoch Verlagerungseffekte, Fahrzeitverlängerungen sowie Kostensteigerungen eintreten. Sollte eine Schule durch die freie Schulwahl nicht in angemessener Zeit erreicht werden können, wird ggf. die Einrichtung freigestellter Verkehre außerhalb des öffentlichen Verkehrs erforderlich.

3.8 ÖPNV-relevante Verkehrsziele

ÖPNV-relevante Ziele stellen neben Schulen und anderen Ausbildungseinrichtungen insbesondere Arbeitsstätten, Freizeiteinrichtungen, Behörden, touristische Ziele und Versorgungsschwerpunkte mit einer hohen Anzahl an Beschäftigten, Besuchenden bzw. Nutzenden dar. Zu wichtigen Zielen im übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg gehören insbesondere

- ◆ die Altstadt als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum sowie als Hauptstandort der Verwaltung,
- ◆ der Universitäts- und Hochschulcampus mit über 9.000 Studierenden,
- ◆ das Gewerbegebiete West, inklusive dem CITTI-Park,
- ◆ das Gewerbegebiet Süd, inklusive dem Förde Park,
- ◆ die west- und ostseitigen Gewerbeflächen am Fördeufer.

Mit über 3.000 Beschäftigten ist die Evangelisch-Lutherische Diakonissenanstalt Flensburgs größte Arbeitgeberin. Die größten Arbeitgebenden des verarbeitenden Gewerbes sind die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH mit Sitz in der Flensburger Nordstadt und das Werk der Krones AG (Produktion Flaschenreinigungsanlagen) im Gewerbegebiet West. Weitere Unternehmen, die durch ihre hohe Beschäftigtenzahl ebenfalls ein wichtiges ÖPNV-Ziel darstellen, werden in Tabelle 9 benannt.

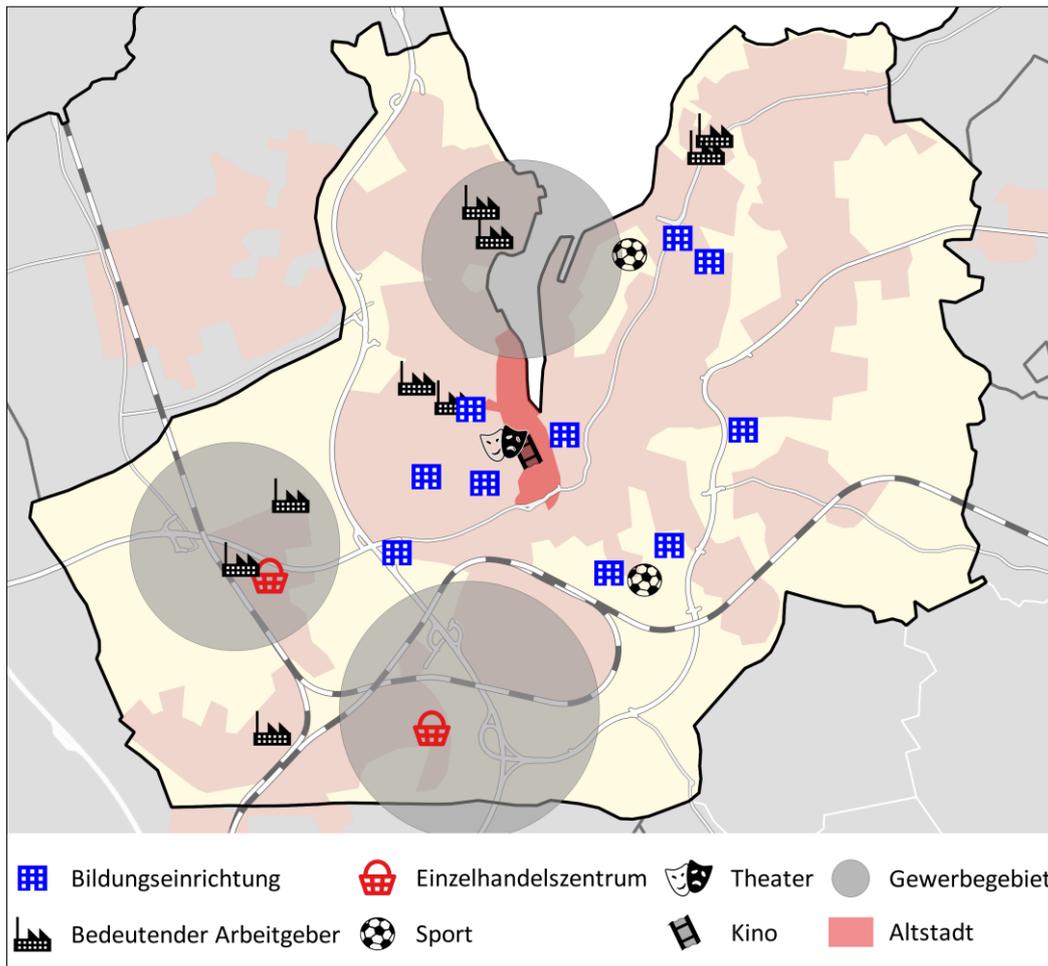
Tabelle 9: Flensburger Unternehmen mit > 500 Mitarbeitern (Stand: 2013)

Unternehmen	Beschäftigte (ca.)
Ev. Luth. Diakonissenanstalt Flensburg (Diako)	3.200
coavia GmbH & Co. KG	1.200
Stadtwerke Flensburg GmbH	932
Beyersdorf Dienstleistungen GmbH & Co. KG	850
Malteser St. Franziskus gGmbH	750
Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH	693
sh:z Schleswig-Holsteinischer Zeitungsverlag GmbH & Co. KG	652
Krones AG	520

Quelle: HSH Nordbank 2013.

Abbildung 6 zeigt zusammenfassend wichtige ÖPNV-relevante Ziele im Stadtgebiet Flensburg.

Abbildung 6: Auswahl wichtiger ÖPNV-relevante Ziele Stadt Flensburg



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

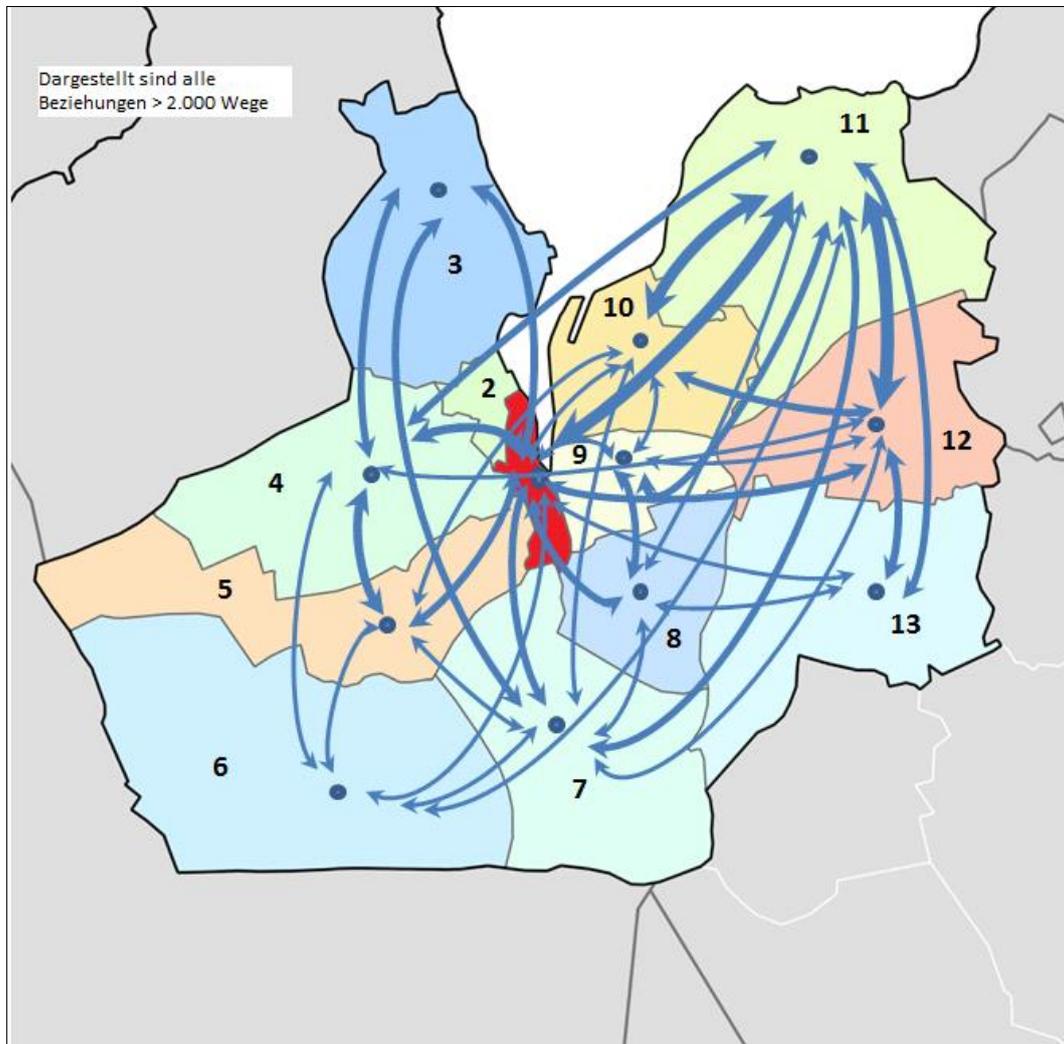
3.9 Verkehrsverflechtungen von Beschäftigten in der Stadt Flensburg (Berufspendelnde)

Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt Flensburg

Im Jahr 2010 wurde eine umfassende Mobilitätsbefragung in der Stadt Flensburg durchgeführt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse zur Verkehrsbeziehungen der Flensburger Bevölkerung ist in der Abbildung 7 dargestellt.

Es zeigt sich, dass neben einer über das gesamte Stadtgebiet eher heterogene Verkehrsverflechtung auch Verflechtungsschwerpunkte zwischen Altstadt und den anderen Stadtteilen vorliegen. Zudem bestehen verstärkte Beziehungen im Nordosten der Stadt ausgehend vom bevölkerungsstärksten Stadtteil Mürwik.

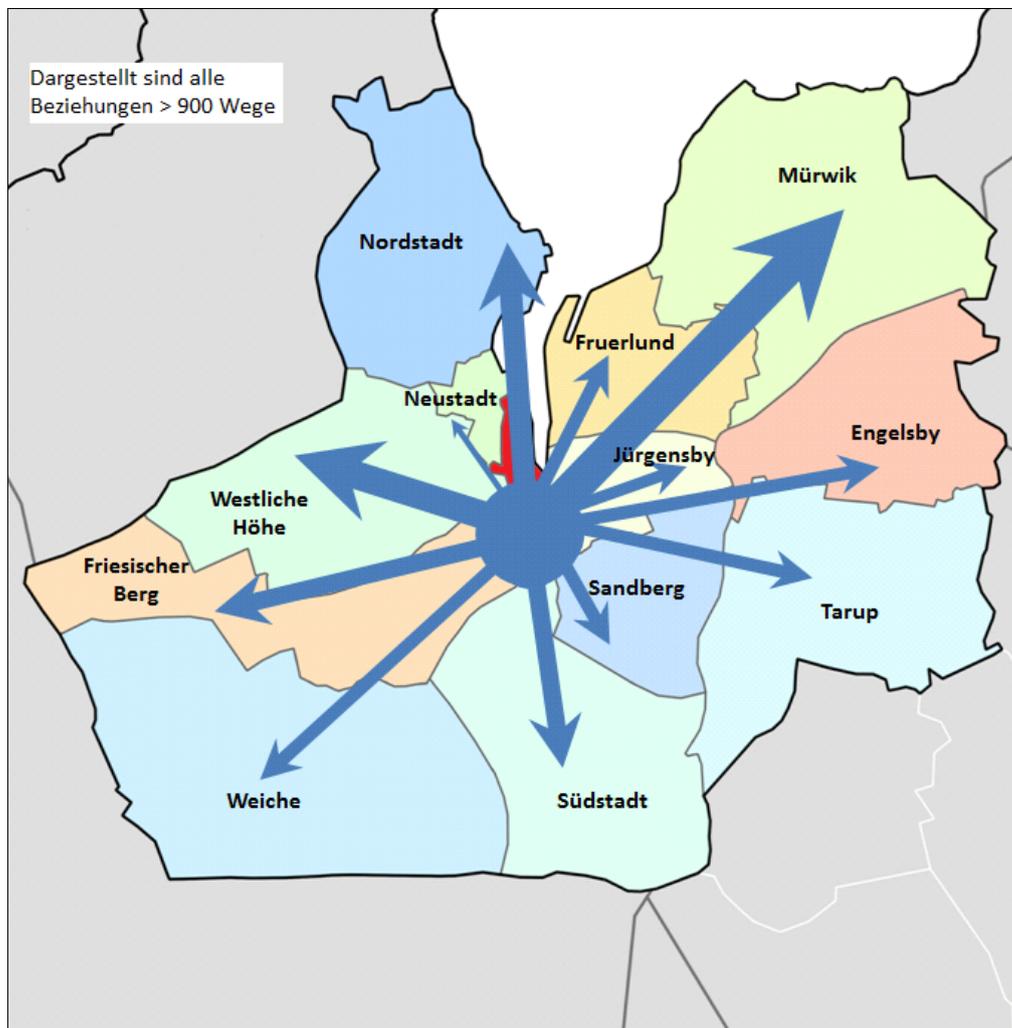
Abbildung 7: Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt Flensburg (alle Verkehrsmittel)



Karte: IGES 2016
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016; Daten: Flensburg 2011a.

Betrachtet man die Verkehrsverflechtung mit der Altstadt und den anderen Stadtteilen (vgl. Abbildung 8), werden ebenfalls besonders starke Verflechtungen zum bevölkerungsstärksten Stadtteil Mürwik erkennbar.

Abbildung 8: Verkehrsverflechtung zwischen dem Stadtteil Altstadt und den übrigen Stadtteilen (alle Verkehrsmittel)



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016; Daten: Flensburg 2011a.

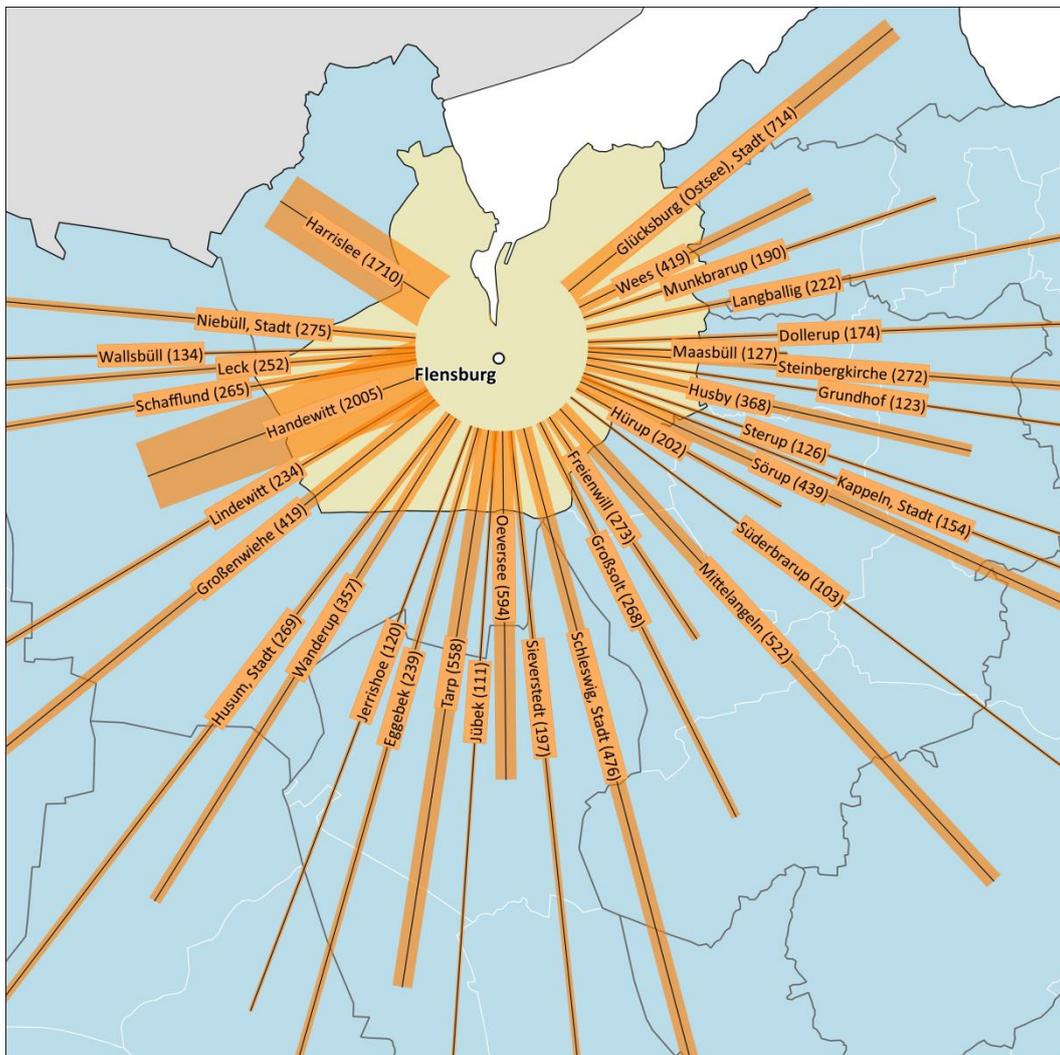
Gebietskörperschaftsübergreifende Berufspendelnde

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verflechtungen der Berufspendelnden abgeleitet werden. In den nachfolgenden Abbildungen sind alle einbrechenden und ausbrechenden Berufspendelndenströme auf Ebene der Gemeinden mit mehr als 100 Berufspendelnden je Strom dargestellt. Eine makroskopische Darstellung der Verflechtungen der Berufspendelnden auf Kreisebene und über den Planungsraum I hinaus wird im Gemeinsamen Teil des RNVP dargestellt.

Mit dem Datenstand 2015 haben 20.628 Berufspendelnde nach Flensburg aus Gemeinden außerhalb der Stadt ihren Arbeitsort in Flensburg. Dabei zeigt sich, dass der Großteil dieser Berufspendelnden ihren Wohnsitz im Kreis Schleswig-Flensburg hat. Die mit Abstand stärksten Verflechtungen bestehen zwischen Flensburg und

den beiden angrenzenden amtsfreien Gemeinden Handewitt und Harrislee. Berufspendelnde aus Dänemark spielen eine eher untergeordnete Rolle. Alle relevanten Verflechtungen der Berufspendelnden mit mehr als 100 Berufspendelnden aus den Gemeinden des Planungsraums I, werden in der Abbildung 9 gezeigt.

Abbildung 9: Berufspendelnde nach Flensburg

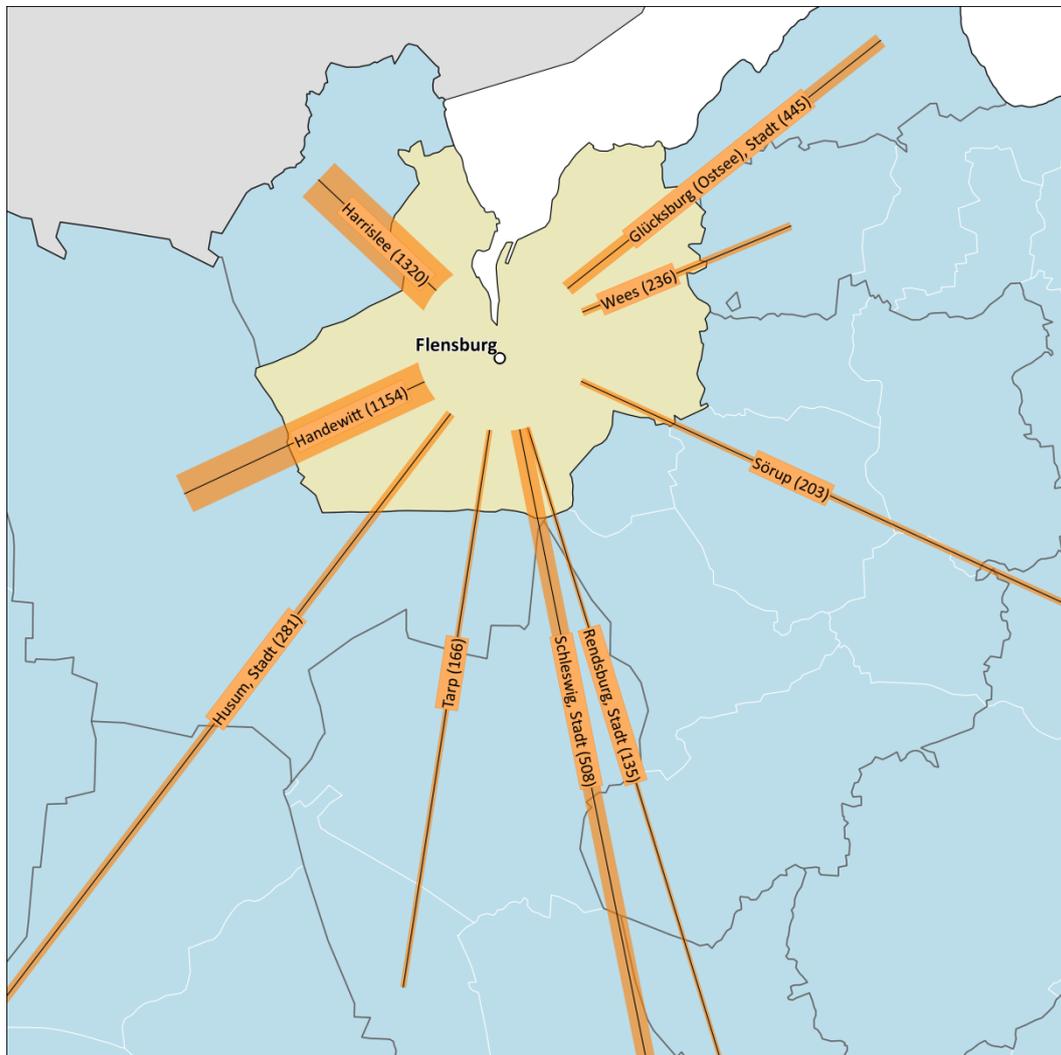


Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016; Daten: BA 2015.

Die Gesamtanzahl der Berufspendelnden aus Flensburg heraus misst mit 8.921 deutlich geringer als die Zahl der Berufspendelnden in Richtung Flensburg. Auch hier stellen der Kreis Schleswig-Flensburg und insbesondere die amtsfreien Gemeinden Harrislee und Handewitt die wichtigsten Quellorte der Verflechtungen dar. Die Verflechtungen der Berufspendelnden mit mehr als 100 Berufspendelnden aus Flensburg werden in Abbildung 10 dargestellt.

Abbildung 10: Verflechtungen der Berufspendelnden aus Flensburg auf Gemeindeebene



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016; Daten: BA 2015.

3.10 Wirtschaftlicher und organisatorischer Rahmen des übrigen ÖPNV

Finanzierung des übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg

Entsprechend § 6 Abs. 1 ÖPNVG SH obliegt die Finanzierung des übrigen ÖPNV dem Aufgabenträger. Die Stadt Flensburg als Aufgabenträger erhält dabei weitergeleitete Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz sowie ergänzende Landesmittel (vgl. § 6 Abs. 3 ÖPNVG SH).

Die Zusammensetzung der Mittel ist in der Landesverordnung über Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 (ÖPNVFinV SH) geregelt. Nach § 1 Abs. 1 ÖPNVFinV SH stehen allen Aufga-

beträgern in Schleswig-Holstein in Summe 57,313 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung. Diese Mittel werden nach einem Verteilungsschlüssel auf die unterschiedlichen Aufgabenträger verteilt. Nach § 2 Abs. 1 ÖPNVFinV SH, liegt der Schlüssel für die Stadt Flensburg bei 3,61 %. Somit erhält die Stadt jährliche Mittel i.H.v. 2,07 Mio. Euro.

Darüber hinaus stehen den Beteiligten im ÖPNV Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Landes (GVFG-SH) zur Verfügung, indem das Land Maßnahmen, die zu einer Verbesserung des ÖPNV führen, mit bis zu 75% fördert.

Verkehrsunternehmen, die Linienverkehrsleistungen in der Stadt Flensburg anbieten, haben in Summe vier Einnahmequellen:

1. Einnahmen durch Fahrscheinverkäufe
2. Ausgleichszahlungen der Stadt aus bestehenden Verkehrsverträgen (im Sinne öffentlicher Dienstleistungsaufträge öDA)
3. Mitteln aus dem Ausgleich für die kostenlose Beförderung schwerbehinderter Personen (§ 148 SGB IX)
4. Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen)

Derzeitige Organisation des übrigen ÖPNV

Die Organisation des übrigen ÖPNV erfolgt in der Stadt Flensburg entsprechend des sogenannten Zwei-Ebenen-Modells aus Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen (Erstellung der Verkehrsleistung). Im Gegensatz zum 3-Ebenen-Modell weist das angewendete Modell keine Regie- und Managementebene zwischen der Bestellung und der Erstellung der Verkehrsleistung auf.

Aufgabenträger im Sinne des vorliegenden RNVP ist dabei die Stadt Flensburg.

Die Erstellung der Verkehrsleistungen erfolgt durch das kommunale Verkehrsunternehmen Aktiv Bus Flensburg GmbH, das gleichzeitig die Liniengenehmigungen im Stadtverkehr hält¹⁰.

¹⁰ Die Liniengenehmigung der Linie 13 wird als Gemeinschaftskonzession durch die Aktiv Bus Flensburg GmbH und die Autokraft GmbH gehalten.

4. Derzeitiges Angebot im ÖPNV

4.1 Angebot im SPNV

Das Angebot im SPNV mit Zugang am Bahnhof Flensburg umfasst derzeit die Strecken

- ◆ Flensburg – Schleswig – Hamburg,
- ◆ Flensburg – Süderbrarup – Kiel und
- ◆ Husum – Schleswig – Rendsburg – Kiel.

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

Tabelle 10: Angebotsumfang im SPNV in der Stadt Flensburg

Lfd. Nr.	Linie und Laufweg	Richtung	Zugpaare			Takt
			Mo-Fr	Sa	So/F	
1	RE 7 Flensburg - Schleswig - Neumünster - Hamburg	Flensburg - Hamburg	20	21	18	60'
		Hamburg - Flensburg	20	21	18	
2	RE 72 Flensburg - Eckernförde - Kiel	Flensburg - Kiel	16	16	15	60'
		Kiel - Flensburg	16	17	16	
3	RE 74 Husum- Schleswig - Rendsburg - Kiel	Husum - Kiel	19	19	17	60'
		Kiel - Husum	19	20	19	

Quelle: NAH.SH 2016.

Zugangsstellen zum SPNV

Die Stadt Flensburg verfügt mit dem Bahnhof Flensburg über eine Zugangsstelle zum SPNV. Der Bahnhof liegt am südlichen Rand der Innenstadt und ist für eine barrierefreie Nutzung ausgebaut. Der zentrale Verknüpfungspunkt im übrigen ÖPNV, Flensburg ZOB, ist hingegen im Stadtzentrum verortet.

Derzeitig wird die Verbindung zwischen dem ZOB und dem Bahnhofsvorplatz (Haltestelle: Bahnhof) 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/Tegelberg) von und zur Innenstadt bzw. ZOB mit den Linien 12, 14 sowie dem Regionalverkehr.

Das grundsätzlich vorhandene Angebot ist damit als durchaus angemessen zu bezeichnen, jedoch bestehen Defizite insbesondere bei der räumlichen Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV im Stadtgebiet.

Der konkrete Handlungsbedarf wird in Abschnitt 4.3 unter dem Aspekt „Verknüpfungspunkte im übrigen ÖPNV sowie mit dem SPNV und dem Individualverkehr“ dargestellt.

4.2 Angebot im Personenfernverkehr

Schienerpersonenfernverkehr

Die Stadt Flensburg ist nur an wenige Angebote des Schienenpersonenfernverkehrs angebunden.

Am Bahnhof Flensburg besteht im Fahrplanjahr 2016 der Zugang zu Fernzügen der Produktklasse Intercity. Die Angebote verkehren nicht vertaktet, sondern als einzelne Züge. Dabei werden zwei tägliche Verbindungen zwischen Hamburg und Aalborg angeboten, die in der Sommersaison auf drei tägliche Verbindungen verdichtet werden. Zusätzlich werden an den Wochenendtagen Freitag und Sonntag zwischen Flensburg und München bzw. Österreich sowie zwischen Flensburg und Köln Fahrten angeboten.

Die Einbindung von Flensburg in die vertakteten und miteinander verknüpften Linien im Schienenpersonenfernverkehr ist bisher nur unzureichend und überwiegend mit Umsteigeerfordernis gegeben.

Fernbuslinienverkehr

Viele Städte und Regionen in Deutschland profitieren seit der Umsetzung der Marktliberalisierung zum 01. Januar 2013 von neuen Fernbuslinienverkehren. Die Stadt Flensburg ist derzeit über nachfolgend dargestellte Linien an das Fernbusliniennetz angebunden.

Tabelle 11: Anbindung der Stadt Flensburg an das Fernbusliniennetz, Stand: 11/2016

Anbieter	Laufweg	Zugangsstellen im Stadtgebiet
Abildskou A / S,	Berlin - Flensburg - Aarhus	Flensburg ZOB
	List - Flensburg - Berlin	Flensburg Hbf
	Rostock - Flensburg	Flensburg Hbf
	Flensburg - Berlin	Flensburg Hbf
	Sylt - Hamburg - München	Flensburg Hbf
FlixBus	Brüssel - Flensburg - Malmö	Flensburg Hbf
	Flensburg - Hamburg - Köln	Flensburg Hbf
	Aarhus - Berlin	Flensburg ZOB
Eurolines	Flensburg-Aarhus/Aalborg/Kolding/Vejle	Flensburg ZOB

Quelle: IGES 2016.

Anmerkung: Aufgrund der Marktdynamik unterliegen die bedienten Strecken häufigen Anpassungen.

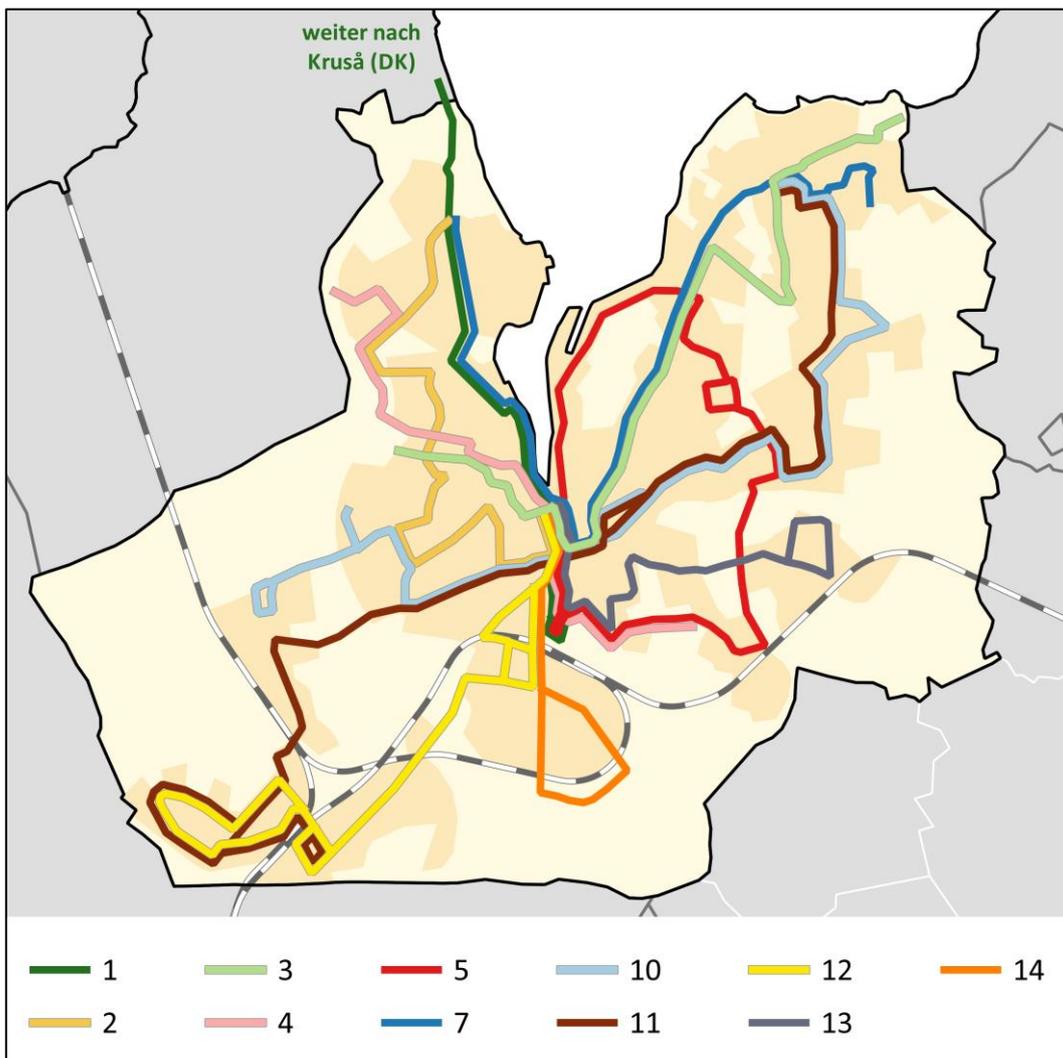
Die Marktstrategien der Fernbusanbieter sind als volatil und entsprechend den kleinteiligen Nachfrageentwicklungen als stark schwankend zu bezeichnen. Dennoch gibt es einen klaren Trend zur stärkeren Etablierung von Verbindung in touristisch interessante Regionen. Es ist daher davon auszugehen, dass eine Zunahme der angebotenen Fernbusverbindungen erfolgt.

4.3 Angebot im übrigen ÖPNV

Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV im Stadtgebiet ist gemäß § 2 ÖPNVG SH die Stadt Flensburg.

Der Stadtverkehr Flensburg umfasst derzeit insgesamt elf Linien und drei Nachtlinien. Abbildung 11 zeigt den schematischen Verlauf der einzelnen Stadtbuslinien in der Stadt Flensburg.

Abbildung 11: Liniennetz Stadt Flensburg



Karte: IGES 2017, Daten: Aktiv Bus 2016.
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Die Linien verlaufen zumeist sternförmig auf die Innenstadt zu. Zentraler Verknüpfungspunkt im übrigen ÖPNV ist der ZOB, der mit Ausnahme der Linien 10 und 11 von allen Linien im Stadtverkehr bedient wird.

Die Linien 1 und 5 binden den Bahnhof Flensburg als Zugangsstelle zum SPNV an die Innenstadt sowie den ZOB an. Zusätzlich bestehen Verbindungen zwischen dem Haltestellenbereich Bahnhof/Serpentine und der Innenstadt bzw. dem ZOB durch die Linien 12, 14 sowie den Regionalverkehr.

Die Linien 4, 5 und 13 verbinden den ZOB und die Universität Flensburg.

Als einzige Stadtbuslinie geht die Linie 1 im Norden über das Stadtgebiet hinaus und verbindet das Stadtzentrum Flensburg über den Harrisleer Ortsteil Wassersleben mit Krusau (Königreich Dänemark). In Krusau besteht ein Taktknoten zwischen der Linie 1 und den von Sydtrafik betriebenen Linien 110 sowie 220, so dass dadurch u.a. auch stündliche Verbindungen zwischen Flensburg und Aabenraa, Gråsten, Sønderborg sowie Padborg entstehen.

Eine detaillierte Übersicht über alle Linien im Stadtverkehr Flensburg inklusive des jeweiligen Fahrtverlaufs sowie Informationen über das Fahrtenangebot kann dem Anhang A2 entnommen werden.

Erreichbarkeit relevanter innerstädtischer Ziele mit dem ÖPNV

Alle relevanten Ziele im Flensburger Stadtgebiet können mit dem ÖPNV direkt oder mit einem Umstieg erreicht werden.

Die Altstadt ist durch das sternförmige Liniennetz aus allen Stadtteilen direkt zu erreichen. Die im südlichen Altstadtbereich liegenden Haltestellen Angelburger Straße und Südermarkt werden von allen Linien angefahren. Der ZOB wird mit Ausnahme der Linien 10 und 11 ebenfalls von allen Linien bedient.

Zwischen Altstadt und Bahnhof besteht ein Angebot im 10-Minuten-Takt und damit eine ausreichende Übergangszeit für die Umsteigeverbindungen. Auch der Campus wird durch einen annähernden 10-Minuten-Takt erschlossen. Im Vergleich zu Verbindungen innerhalb der Altstadt besteht jedoch ein deutlich abgestuftes Angebot.

Mit nur je einer Stadtverkehrslinie besteht eine deutlich reduzierte Anzahl an Direktverbindungen zu den beiden großen Einkaufszentren Förde Park und Citti-Park, wenngleich auch ergänzende Verbindungen im Regionalverkehr vorhanden sind. Die im Zentrenkonzept der Stadt Flensburg benannten sieben Stadtteilzentren werden dagegen stets von mindestens zwei Linien angefahren.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Erreichbarkeit der relevanten Verkehrsziele sowie der Stadtteilzentren dar.

Tabelle 12: Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele sowie der Stadtteilzentren

Stadtteil	Linien	ZOB	Altstadt Süd	Bahnhof	Campus	GE Süd / Förde Park	GE West / Citti-Park	Stadtteilzentren						
								Engelsby	Friesischer Berg	Fruerlund	Jürgensby	Mürwik	Neustadt	Weiche
Altstadt	Alle	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Neustadt	1, 2, 4, 7	X	X	X	X	O	O	O	O	X	X	X	X	O
Nordstadt	1, 2, 4, 7	X	X	X	X	O	O	O	O	X	X	X	X	O
Westliche Höhe	2, 3	X	X	O	O	O	O	O	O	X	X	X	O	O
Friesischer Berg	2, 10, 11	O	X	O	O	O	O	X	X	O	X	X	O	O
Weiche	11, 12	X	X	X	O	O	X	X	X	O	X	X	O	X
Südstadt	12, 14	X	X	X	O	X	O	O	O	O	O	O	O	X
Sandberg	4, 5, 13	X	X	X	X	O	O	X	O	O	O	O	O	O
Jürgensby	3, 5, 7, 10, 11	X	X	X	X	O	O	X	X	X	X	X	X	X
Fruerlund	3, 5, 7	X	X	X	X	O	O	X	O	X	O	X	X	O
Mürwik	3, 7, 10, 11	X	X	O	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X
Engelsby	5, 10, 11	X	X	X	X	O	X	X	X	X	X	X	O	X
Tarup	13	X	X	O	X	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Legende			X	Direktverbindung										
			O	Verbindung mit einmaligem Umstieg										

Darstellung: IGES 2016.

Angebot im Stadt-Umland-Verkehr Flensburg

Insgesamt bedienen derzeit 22 Regionalbuslinien Zugangsstellen im Stadtgebiet Flensburg. Dabei verläuft das Linienangebot im Umland der Stadt Flensburg zu meist sternförmig auf das Stadtgebiet zu.

Die Regionalbuslinien stellen dabei insbesondere die Anbindung der Stadt-Umland-Gemeinden des ersten und zweiten Siedlungsringes an das Stadtgebiet sicher. Dies betrifft u.a. die Korridore

- ◆ Handewitt – Flensburg,
- ◆ Harrislee – Flensburg und
- ◆ Glücksburg – Flensburg,

aber auch Verbindungen zwischen Flensburg und Jarplund, Weding sowie Wees.

Eine detaillierte Übersicht über die im Stadtgebiet verkehrenden Regionalbuslinien wird in Anhang A3 dargestellt. Eine konkrete Betrachtung der Stadt-Umland-Verkehre Flensburg erfolgt im **Schnittmengenteil** des Kreises Schleswig-Flensburg und der kreisfreien Stadt Flensburg.

Liniengenehmigungen und Verkehrsunternehmen

Aktiv Bus wurde am 26.03.2015 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) durch die Stadt Flensburg mit der Durchführung der Personenverkehrsdienste im Stadtverkehr Flensburg im Zeitraum zwischen dem 01.06.2015 und dem

31.05.2025 betraut. Aktiv Bus verfügt damit über alle Liniengenehmigungen im übrigen ÖPNV im Stadtverkehr Flensburg.¹¹ Die Verkehrsleistungen werden durch die Aktiv Bus sowie zum Teil durch den Einsatz von Subunternehmern erbracht. Bis Ende 2017 ist die Allgemeine Flensburger Autobus-Gesellschaft (AFAG) als Subunternehmen tätig. Ab 2018 übernehmen im Ergebnis eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens die Unternehmen Förde Bus GmbH & Co. KG und Autokraft GmbH die Subunternehmerleistung.

Eine Besonderheit stellt die Liniengenehmigung der Linie 13 dar, die als Gemeinschaftskonzession durch Aktiv Bus und die Autokraft GmbH gehalten wird. Die Verkehrsleistungen der Linie 13 werden derzeit überwiegend durch die Autokraft GmbH und die AFAG erbracht. Weitere Verkehrsunternehmen einbrechender Linien mit Konzessionen auf dem Gebiet der Stadt Flensburg sind die Autokraft GmbH, die VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH sowie Sydtrafik. Die ehemals selbst konzessionierten Unternehmen Förde Bus GmbH & Co. KG, Omnibusbetrieb Gorzelniaski GmbH sowie Omnibusbetrieb Hansen-Borg GmbH & Co. KG haben ihre Liniengenehmigungen seit 01.01.2017 auf die VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH übertragen.

Beförderung von Schülerinnen und Schülern zu den dänischen Schulen

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

Einsatz flexibler Bedienformen

Die Bedienung im übrigen ÖPNV im Stadtgebiet erfolgt ausschließlich in Form klassischer Linienverkehre. Zeitlich und räumlich flexible Bedienungsformen im übrigen ÖPNV werden derzeit nicht angeboten.

Handlungsbedarf im Bereich Angebots- und Bedienqualität im übrigen ÖPNV

Die Analyse des derzeitigen Fahrplanangebotes zeigt, dass zurzeit nicht alle Linien im Stadtverkehr Flensburg den im dritten RNVP beschlossenen Bedienungsstandard eines 20-Minuten-Grundtaktes erfüllen. So wird das Angebot der Linien 2 und 13 in der Hauptverkehrszeit in einem 30-Minuten-Takt angeboten. Es wird eine Angleichung und Harmonisierung der Angebotsqualität empfohlen.

Weiterer Handlungsbedarf besteht in der Verbesserung der Anbindung des Einkaufszentrums „Förde Park“ durch die Linie 14. Die letzten Abfahrten werden um 21:03 durch die Stadtverkehrslinie 14 bzw. um 21:04 durch die Regionalverkehrslinie 1550/21 angeboten. Daher besteht danach wegen der Rahmenöffnungszeiten bis 22 Uhr für Nutzende und Beschäftigte keine ÖPNV-Anbindung mit dem Stadt-

¹¹ Vgl. Flensburg 2015e.

oder Regionalverkehr in Richtung Innenstadt. Für den Förde Park als wichtiges Versorgungszentrum wird eine weitergehende Bedienung entsprechend der Öffnungszeiten als erforderlich angesehen.

Zwischen dem Tages- und dem Nachtbusangebot an Wochenenden besteht derzeit eine operative Bedienungslücke von ca. 1-2 Stunden (je nach Linie). Es wird empfohlen, diese Lücke zu schließen, um ein kontinuierliches Beförderungsangebot sicherzustellen. Darüber hinaus besteht aktuell kein Nachtbusangebot in den Stadtteilen Sandberg und Tarup. Es sollte eine Machbarkeitsprüfung inklusive Nachfrageanalyse durchgeführt werden, um bestehende Nachfragepotentiale für einen Ausbau des Nachtbusangebots zu ermitteln.

Große Unterschiede in der Angebotsqualität bestehen zudem zwischen dem Stadtverkehr und dem Regionalverkehr. So entspricht das Angebot zur Anbindung der zum Teil stark verdichteten Umlandgemeinden an das Stadtzentrum derzeit oft nicht dem Bedienungsniveau des Stadtverkehrs. In der Folge werden hier viele Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. Eine genaue Betrachtung dieses Handlungsbedarfs erfolgt im **Schnittmengenteil** der kreisfreien Stadt Flensburg und des Kreises Schleswig-Flensburg.

Weiterhin besteht punktuell noch Handlungsbedarf in der räumlichen Erschließung durch den übrigen ÖPNV (vgl. Kapitel 7.1).

Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV

Im Stadtverkehr Flensburg werden derzeit durch Aktiv Bus 26 Fahrzeuge sowie durch den Subunternehmer AFAG 18 Fahrzeuge betrieben.

Der Anteil von Niederflurfahrzeugen beträgt dabei 100 %. Alle Fahrzeuge verfügen über Kneeling Technik, mit deren Hilfe der Bus bei Bedarf zur Seite geneigt werden kann. Alle nach 2005 beschafften Gelenkbusse sind mit Klapprampen ausgestattet. Alle ab 2013 in Dienst gestellten Fahrzeuge verfügen zudem über kontraststärkere gelbe Haltstangen, Außenwarnsignal und Außenlautsprecher.

Zielstellung CO₂-Neutralität bis 2050 durch klimaschonende Antriebstechnologien

Die seit 2007 beschafften Fahrzeuge der Aktiv Bus Flensburg GmbH sowie der AFAG sind mit Motoren der Euro-5-Norm ausgestattet. Seit 2015 ergänzen drei **Hybrid-Gelenkbusse** den Fuhrpark der Aktiv Bus. 2016 erhielt das Unternehmen einen Förderzuschlag für sechs weitere Hybridbusse. Darüber hinaus erfolgten bisher zwei Testläufe für den Einsatz von Elektro-Gelenkbussen im Linienverkehr.¹²

Mit dem Ziel, im Rahmen des Klimapaktes bis 2050 CO₂-Neutralität zu erreichen, wird empfohlen, den Einsatz klimaschonender Antriebe bei Neu- und Ersatzbeschaffung weiter voranzutreiben.

¹² Vgl. Aktiv Bus 2016a.

Zugangsstellen im übrigen ÖPNV

Zugangsstellen des SPNV sowie Haltestellen des übrigen ÖPNV bilden maßgeblichen Teil der Wahrnehmung und des Markenauftritts des ÖPNV im öffentlichen Raum. Die Präsenz eines Nahverkehrsangebotes wird durch ansprechend gestaltete und gepflegte Haltestellen dabei geprägt, was sich auch auf die Wahrnehmung des Nahverkehrsangebotes durch die vorhandenen Nutzenden des ÖPNV und auch die bisherigen Nicht-Nutzenden auswirken kann.

Einschließlich der 20 Bussteige am ZOB verfügt die Stadt Flensburg über 376 Haltestellenpositionen. Davon führen 176 in Richtung stadteinwärts, 196 in Richtung stadtauswärts und vier in beide Richtungen. Auf Basis des Haltestellenkonzepts der Stadt Flensburg aus dem Jahr 2009 werden Anforderungen an Qualität und Umfang der Ausstattung definiert. Dabei wird zwischen

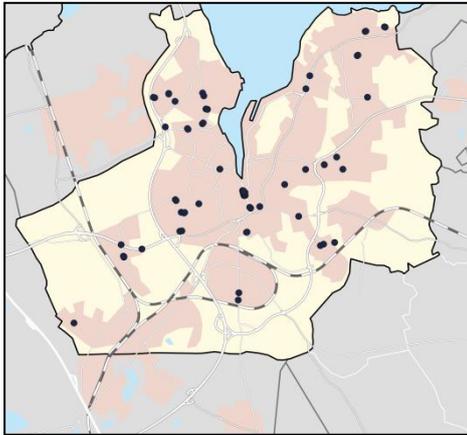
- ◆ Einfachhaltestelle (weniger als 50 Ein- und Aussteigende täglich)
- ◆ Normalhaltestelle (50 bis 200 Ein- und Aussteigende täglich) sowie
- ◆ Schwerpunkthaltestelle (mehr als 200 Ein- und Aussteigende täglich)

unterschieden.

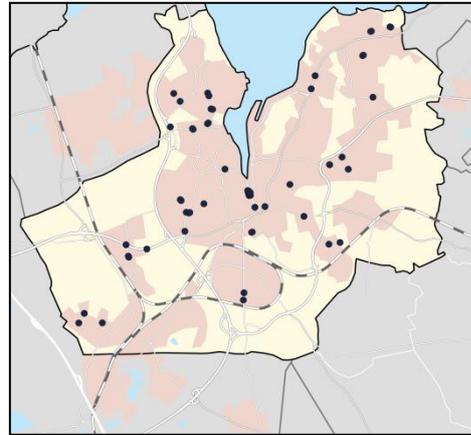
Aktuell entsprechen viele Zugangsstellen nicht vollständig den Anforderungen des Haltestellenkonzeptes. So sind etwa nur rund 55 % der Zugangsstellen mit Sitzgelegenheiten und nur rund 88 % mit Papierkörben/Mülleimern ausgestattet. Auch unter dem Aspekt der Barrierefreiheit erfüllen viele Zugangsstellen noch nicht alle erforderlichen Kriterien. So weisen nur rund 20 % der Zugangsstellen ein Aufmerksamkeitsfeld im Einstiegsbereich, 18 % ein Aufmerksamkeitsfeld im Gehweg und rund 5 % ein komplettes taktiles Leitsystem auf. Fast jede zweite Haltestelle besitzt keine abgesenkte Querungsstelle.

In der nachfolgenden Abbildung 12 erfolgt eine kursorische Bewertung der Zugangsstellen anhand der beschriebenen Merkmale.

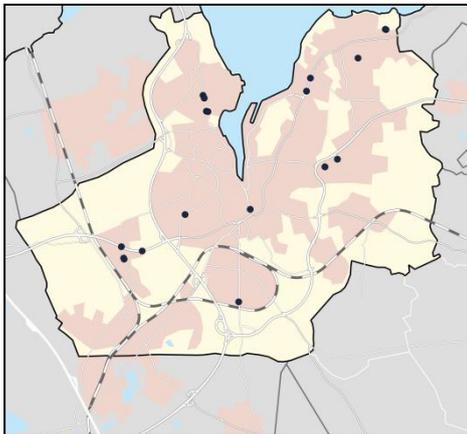
Abbildung 12: Bewertung der Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV



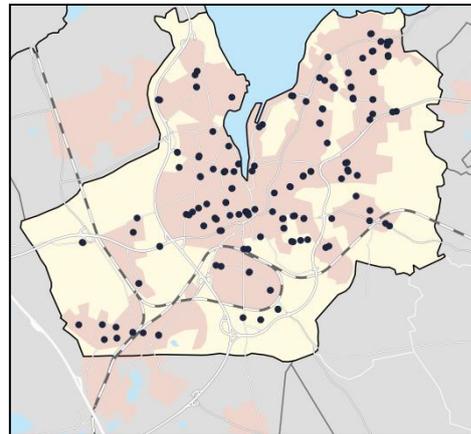
Haltestelle mit Aufmerksamkeitsfeld im Einsteigsbereich (ca. 20 %)



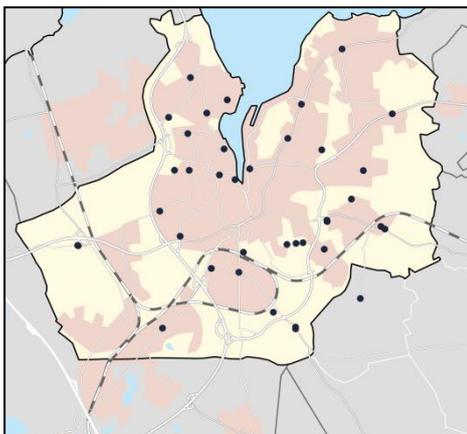
Haltestelle mit Aufmerksamkeitsfeld im Gehweg (ca. 18 %)



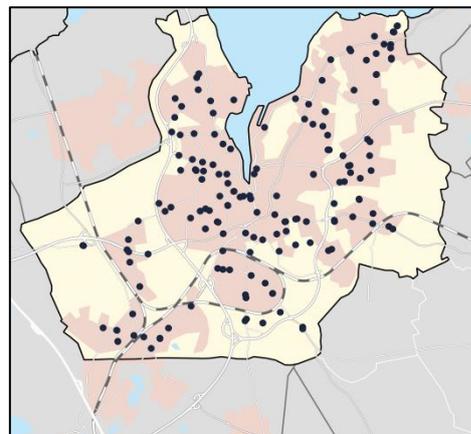
Haltestelle mit kompletten taktilem Leitsystem (ca. 5 %)



Haltestelle ohne abgesenkte offizielle Querungsstelle (ca. 45 %)



Haltestelle ohne Papierkorb (ca. 12 %)



Haltestelle ohne Sitzgelegenheit (ca. 45 %)

Karte: IGES 2016.
 Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Flensburg 2015g.

Verknüpfungspunkte im übrigen ÖPNV sowie zum SPNV und Individualverkehr

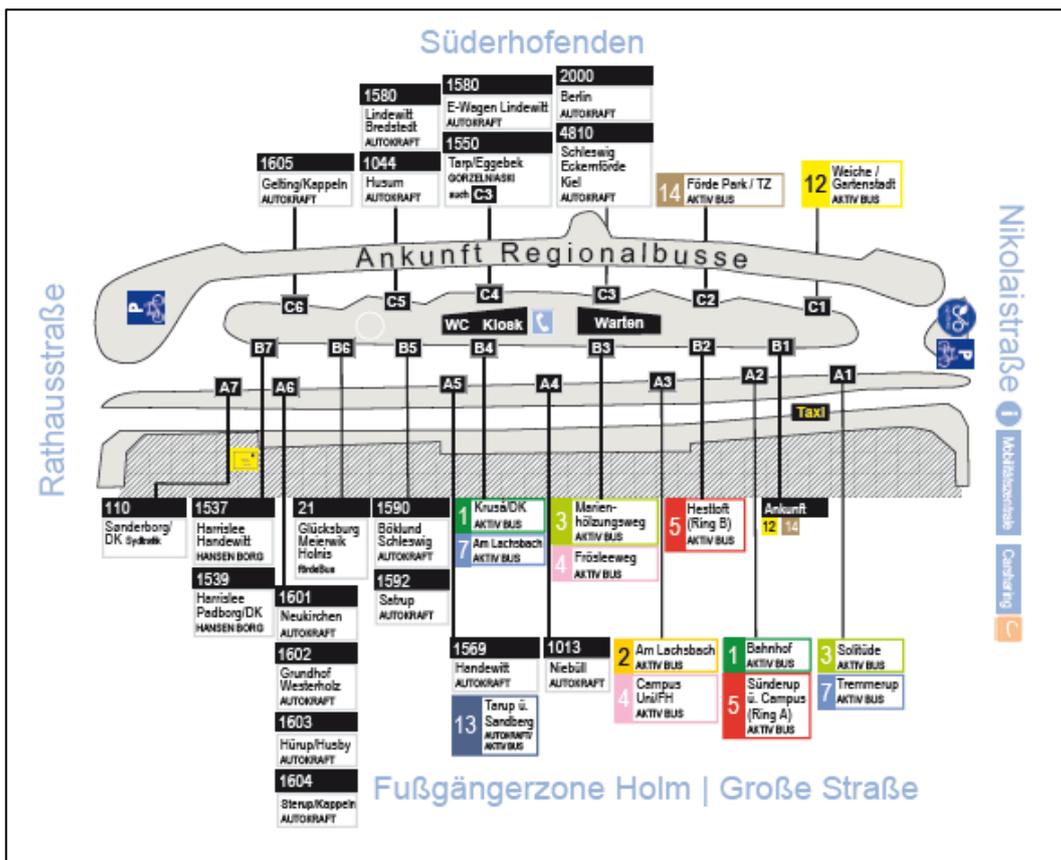
Im Stadtgebiet Flensburg bestehen mehrere Verknüpfungspunkte im übrigen ÖPNV sowie zum SPNV und zum Individualverkehr. Hervorzuheben sind dabei der ZOB Flensburg sowie der Bahnhof Flensburg. Weitere wichtige Verknüpfungspunkte im übrigen ÖPNV sind insbesondere

- ◆ Angelburger Straße,
- ◆ Deutsches Haus,
- ◆ St.-Jürgen-Platz,
- ◆ Südermarkt und
- ◆ Twedter Plack.

ZOB Flensburg

Der innerstädtisch gelegene ZOB ist der zentrale Umsteigepunkt der Stadt Flensburg und gleichzeitig Endpunkt für die meisten Regionalbuslinien sowie die Stadtbuslinien 2, 12 und 13.

Abbildung 13: Schematische Darstellung des Flensburger ZOB



Quelle: Mobizentrale 2016b.

Der in Abbildung 13 dargestellte Lageplan zeigt neben der Lage der Bussteige auch Informationsangebote im Rahmen der Mobilitätszentrale, Übergangsmöglichkeiten zum Taxiverkehr sowie Hinweise zu Verknüpfungsoptionen mit alternativen Mobilitätsangeboten (z.B. Carsharing- oder Bikesharingstationen).

Bahnhof Flensburg

Zentraler Verknüpfungspunkt zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV ist der Bahnhof Flensburg am südlichen Rand der Innenstadt.

Abbildung 14: Schematische Darstellung der Haltestellen im Bahnhofsumfeld Bahnhof Flensburg



Quelle: Aktiv Bus 2016.

Wie im Abschnitt 4.1 dargestellt, besteht grundsätzlich ein angemessenes Verkehrsangebot zum Erreichen des Bahnhofs aus den Stadtteilen. Es bestehen jedoch einzelne Erschließungsdefizite und insbesondere Defizite bei der räumlichen Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV.

Insbesondere ist festzustellen, dass die direkte Erreichbarkeit des Bahnhofs nicht aus allen Stadtteilen umsteigefrei gewährleistet ist. Komfortable bzw. zuverlässige Anschlussverbindungen sind daher als Zielsetzung herzustellen, wenn in Umsteigen zum Erreichen des Bahnhofes erforderlich ist.

Der Lageplan (Abbildung 14) zeigt die Anordnung der Haltestellen des übrigen ÖPNV im Bahnhofsbereich. Dabei fällt auf, dass zum einen eine direkte Verknüpfung auf dem Bahnhofsvorplatz besteht sowie eine zweite Möglichkeit der Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV über die Haltestellen im Bereich Schleswiger Straße (Bahnhof/Serpentine sowie Bahnhof/Tegelbarg). Hierbei sind keine Sichtbeziehungen vorhanden und es sind längere Fußwege von 200 m bis 300 m zurückzulegen, so dass die Verknüpfungsfunktion hier nur unzureichend hergestellt ist.

Folgender Handlungsbedarf kann konkret abgeleitet werden:

- ◆ Verbesserung der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Wegeleitung im gesamten Bereich des Bahnhofes und des Bahnhofsumfeldes (Verbesserung der Möglichkeiten zum intuitiven Auffinden der jeweils richtigen Haltestelle),
- ◆ Verbesserung der Wegeverbindung zu den Haltestellen an der Schleswiger Straße (Bahnhof/Serpentine bzw. Bahnhof/Tegelbarg) z.B. durch Optimierung der Wegeleitsysteme und Anordnung eines Aufzugs zwischen Bahnsteig bzw. Bahnhofsvorplatz und der Brücke Schleswiger Str.,
- ◆ Angebotsverbesserung der Erschließung des Bahnhofs täglich in den späteren Abendstunden sowie sonntags,
- ◆ Schaffung von Direktverbindungen zum Bahnhof z.B. aus Richtung Harrislee und Dänemark sowie aus Richtung Kappeln, Gelting, Langballig, Wees durch Weiterführung von Regionalverkehren über ZOB hinaus bis zum Bahnhofsvorplatz sowie
- ◆ Umsetzung einer Umsteigehaltestelle im Bereich Neumarkt (oder alternativer Standort) zur Verbesserung der Verknüpfung zum Stadtverkehr und zum Regionalverkehr (z.B. Richtung Niebüll, Husum, Bredstedt)¹³.

Verknüpfungspunkte zum motorisierten Individualverkehr

Weiterhin bestehen Verknüpfungspunkte zum motorisierten Individualverkehr in Form von Park-and-Ride-Anlagen u.a. an den Standorten Lornsendamm, Förde Park, Citti-Park und Exe. Diese werden insbesondere im Rahmen von Großveranstaltungen stark frequentiert.¹⁴

Handlungsbedarf bei der Verknüpfung mit dem Radverkehr

Verknüpfungsmöglichkeiten von ÖPNV und Radverkehr beispielsweise in Form überdachter Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Zugangsstellen werden bislang nur vereinzelt (z.B. an Endhaltestellen) angeboten. Die Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof bzw. am ZOB wurde bislang noch nicht umgesetzt.

¹³ Verbindungen im Regional- und Stadtverkehr, deren ÖPNV-Nutzende hauptsächlich auf den ZOB ausgerichtet sind, erhalten im Falle einer zusätzliche Anbindung an den Bahnhof unnötige Fahrzeitverlängerungen. Durch einen Umstieg im Bereich Neumarkt (oder alternativer Standort) kann hier eine optimierte Situation umgesetzt werden, die sowohl den Anforderungen von Bahnreisenden als auch von den weiteren ÖPNV-Nutzende entspricht.

¹⁴ Vgl. Flensburg 2013c.

Mit Blick auf das anzustrebende Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022 verdeutlicht sich der Handlungsbedarf gerade im Hinblick auf den entsprechenden Ausbau der Zugangsstellen.

Zusammenfassung wesentlicher Handlungsschwerpunkte im Bereich Haltestelleninfrastruktur

Die wesentlichen **Handlungsschwerpunkte im Bereich der Haltestelleninfrastruktur** liegen vor allem in

- ◆ der Umsetzung der barrierefreien Gestaltung,
- ◆ der Herstellung einer umfassenden Informationsausstattung an allen Haltestellen („Info-Quartett“¹⁵),
- ◆ der Verbesserung der Haltestellenausstattung (z.B. Ausstattung aller Haltestellen mit Sitzgelegenheiten),
- ◆ der Verbesserung der Beleuchtungssituation sowie
- ◆ der Verbesserung der Verknüpfungsfunktion (z.B. durch die Installation von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder).

4.4 Tarifstruktur und Tarifangebot

Im übrigen ÖPNV der Stadt Flensburg gilt der Tarif der Verkehrsregion Flensburg/Schleswig. Bei Verbindungen mit SPNV-Anteil sowie bei Verbindungen, die von/nach Flensburg über das Gebiet des Kreises Schleswig-Flensburg hinausgehen, wird der Schleswig-Holstein-Tarif angewendet.

Eine Übersicht der jeweiligen Tarifbestandteile ist im Gemeinsamen Teil des RNVP dargestellt.

Für Busverkehre von Flensburg nach Dänemark gilt i.d.R. das Preissystem der dänischen Verkehrsgesellschaft Sydtrafik.

Für Fahrten der Linie 1 der Aktiv Bus Flensburg nach Krusau gilt der Tarif der Verkehrsregion Flensburg/Schleswig wie bei innerstädtischen Fahrten in der Stadt Flensburg (Tarifzone Flensburg).

Zu weiteren dänischen Zielen (z.B. nach Aabenraa oder Sønderborg) ist in allen mit Druckern der neuesten Generation ausgestatteten Fahrzeugen des Stadtverkehrs eine Durchtarifierung mit Übergang zum dänischen Regionalverkehr möglich. Die Beschaffung der noch fehlenden geeigneten Drucker in den Fahrzeugen des Stadtverkehrs wird derzeit durchgeführt, so dass zukünftig eine grundsätzliche Durchtarifierung zu Zielen in der Region Syddanmark möglich wird.

Fahrausweise der dänischen Sydtrafik mit Ziel Flensburg werden zur Weiterfahrt im Stadtverkehr anerkannt. Dies gilt technisch bedingt nicht für die Nutzung der

¹⁵ ÖPNV-Nutzenden-Information mit Fahrplan, Liniennetzplan, Umgebungsplan und Tarifinformation

„rejekort“, da ein Ein- und Auschecken in den Fahrzeugen des Stadtverkehrs Flensburg nicht möglich ist.

Im Schienenpersonenfernverkehr bzw. im internationalen Schienenverkehr existieren zwei Angebote, die eine Nutzung von Angeboten im Stadtverkehr beinhalten. Zum einen ermöglichen Fernverkehrstickets mit der Option City (sogenanntes City-Ticket für Bahncard-Nutzende) die An- und Abreise zur Fernverkehrsverbindung mit den Angeboten des Stadtverkehrs Flensburg. Zum anderen schließen internationale Fahrausweise der Dänischen Staatsbahn mit Zielort Flensburg die Nutzung der Stadtbuslinien 1 und 5 zwischen Bahnhof und ZOB ein.

Weiterentwicklung im Bereich Tarif

Durch die Unterschiede in der Tarifgestaltung bestehen Einschränkungen in der Angebotstransparenz gegenüber den ÖPNV-Nutzenden. Dahingehend wird die durch das Land geforderte einheitliche Tarifgestaltung im Rahmen des SH-Tarifs 2.0 angestrebt. Außerdem sollen verkehrsmittelübergreifende Tarifierungs-, Zugangs- und Abrechnungsoptionen (z.B. MobilCard) geprüft werden.

4.5 Service und Marketing

ÖPNV-Nutzenden-Information

Die Aktiv Bus Flensburg GmbH betreibt ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort. Auch Verkehrsunternehmen der Regionalbuslinien wie die Autokraft, Hansen-Borg und Gorzelniaski verfügen über RBL-Systeme zur Bereitstellung von Echtzeitinformationen.

In Flensburg bietet das „Busradar Flensburg“ Standortinformationen zu den Stadtbuslinien sowie einigen Regionalbuslinien in Echtzeit an. Das Informationsangebot wird über die Webseite www.busradar-flensburg.de auch mobil bereitgestellt. QR-Codes an den Haltestellen ermöglichen zudem einen standortbezogenen Abruf. Weiterhin können Echtzeitinformationen über die Homepage sowie die App „NAH.SH“ des Verbundes NAH.SH abgerufen werden. Das Angebot wird im Zuge des Projekts „landesweite Echtzeitinformationen“ derzeit stetig ausgeweitet (vgl. Kapitel 9.1 im Gemeinsamen Teil).

An ausgesuchten Haltestellen in der Innenstadt stellt die Aktiv Bus seit Juli 2016 kostenfreie Internet-Hotspots zur Verfügung.

Fahrplankommunikation

Einheitlich gestaltete Fahrplaninformationen werden aktuell über ein jährlich erscheinendes Fahrplanheft der Aktiv Bus angeboten. Dies beinhaltet neben den Fahrplänen der Stadtbusse auch Hinweise zu ausgewählten Regionalbuslinien mit Zugangsstellen im Stadtgebiet.

Das Fahrplanbuch der Verkehrsregion Flensburg / Schleswig beinhaltet ebenfalls die Fahrpläne der Stadtbuslinien sowie der grenzüberschreitenden Verbindungen von Flensburg nach Dänemark.

Im Internet sind Linienfahrpläne und Haltestellenfahrpläne im PDF-Format über die Webseiten der Aktiv Bus sowie der Mobilitätszentrale Flensburg abrufbar. Hier werden auch verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte durch Weiterleitung auf den Internetauftritt der NAH.SH angeboten.

Haltestellenfahrpläne werden nach Erfahrungen der Aktiv Bus häufig durch die ÖPNV-Nutzenden abgefragt und stellen damit einen wichtigen Baustein der Fahrplankommunikation der Stadt Flensburg dar.

Weiterhin können Fahrplanauskünfte bei der Service-Rufnummer, der Mobilitätszentrale, der NAH.SH sowie bei den Verkehrsunternehmen telefonisch erfragt werden.

An den Zugangsstellen ist jeweils das Fahrtenangebot mindestens mit Liniennummer und Abfahrtszeit veröffentlicht. Im Flensburger Stadtgebiet werden sukzessive die Zugangsstellen mit QR-Code-Zugängen zur Echtzeitanzeige ausgerüstet. Es ist außerdem ein Hinweis auf den NAH.SH-Kundendialog anzubringen. (Zum Beispiel: Mehr Information zum Nahverkehr in Schleswig-Holstein gibt es unter www.nah.sh oder beim NAH.SH-Kundendialog, montags bis samstags von 8 bis 18 Uhr, unter T. 04 31 66 01 94 49.)

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

Mobilitätszentralen

In der Holmpassage am ZOB befindet sich die Mobilitätszentrale Region Flensburg. Diese bietet neben Fahrplan- und Tarifauskünften auch Möglichkeiten zum Fahrscheinwerb sowie zur Registrierung für das Carsharing der Firma Cambio.

Auch Online bietet die Mobilitätszentrale unter www.mobizentrale.de zahlreiche Informationsangebote u.a. zu Fahrplänen, Tarifen, multimodaler Verkehrsmittelnutzung, zu Echtzeitinformationen im Stadtverkehr sowie zu relevanten Regionalbuslinien und grenzüberschreitenden Verbindungen nach Dänemark.

Für verbindungsbezogene Fahrplaninformationen leitet der Online-Auftritt der Mobilitätszentrale auf die Webseite der NAH.SH weiter.

Fahrradmitnahme

Die Fahrradmitnahme ist in den Stadtbussen nicht ausgeschlossen. Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme wurden aufbauend auf die Tarif- und Beförderungsbedingungen unter den Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen Fahrzeugen gestellt, wobei in der Regel maximal zwei Fahrräder mitgenommen werden können und 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 auf der Internetplattform der Aktiv Bus eine nachvollziehbare Regelung zur Fahrradmitnahme veröffentlicht, die alle Spielregeln der Fahrradmitnahme zusammenfasst.

Anschlussicherung

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Anschlussicherung ist ein wichtiges Qualitätskriterium für den gesamten ÖPNV.

Der anzustrebende Zielzustand ist, wie im Kapitel ÖPNV-Nutzenden-Information bereits genannt, die vollständige Umsetzung der Anschlussicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten. Die Verfügbarkeit ist heute noch nicht für alle Regionalbuslinien mit Zugangsstellen im Stadtgebiet gewährleistet.

Im Rahmen des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages zwischen der Stadt Flensburg und Aktiv Bus wird definiert, dass das Verkehrsunternehmen eine bestmögliche Anschlussicherung zu eigenen wie auch zu fremden Verkehrsdiensten unter Ausnutzung aller zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel und Kooperationsmöglichkeiten ausschöpfen und stetig weiterentwickeln soll.¹⁶

Bis dato fehlen durch diese Formulierung jedoch noch konkrete vertragliche Vorgaben zu Art und Umfang der zu gewährenden bzw. zu sichernden Anschlüsse insbesondere zwischen den Stadt- und Regionalbuslinien.

Sicherung der Qualität im übrigen ÖPNV

Zur Sicherung der Qualität bei der Betriebsdurchführung im übrigen Verkehr werden konkrete Qualitätskriterien für Verspätungen, Fahrtausfälle und für die Pünktlichkeit in den vertraglichen Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen festgelegt.

Die anzuwendenden Qualitätsparameter werden nachfolgend definiert:

- ◆ Verspätungen: Fahrten, bei denen mindestens an drei aufeinander folgenden Haltestellen später als vier Minuten nach Vollendung der im Fahrplan angegebenen Abfahrtsminute abgefahren wurde
- ◆ Ausfall von Fahrten:
 - Fahrten, die nicht durchgeführt wurden, sowie Fahrten, bei denen die Abfahrt an mindestens einer Haltestelle mit einer Verspätung von mindestens 15 Minuten nach Vollendung der im Fahrplan angegebenen Abfahrtsminute erfolgte
 - Abfahrt vor Plan; gilt nicht für Linienfahrten, bei denen die nachfolgende Fahrt höchstens 15 Minuten später erfolgt.
- ◆ Qualitätsvorgaben:

¹⁶ Vgl. Flensburg 2015e.

- Zu erreichende Pünktlichkeitsquote: mindestens 90 % der Fahrten (Durchschnittswert je Monat)
- Zulässige Ausfallquote: maximal 0,5 % der Fahrten im Jahr.

Zur Sicherung der Qualität in der Verkehrsbedienung sind Anreize zur Einhaltung der Qualitätsparameter in den vertraglichen Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen stärker zu konkretisieren sowie mögliche Konsequenzen bei Schlechtleistungen zu definieren. Dies ist in den derzeitigen vertraglichen Regelungen nicht erkennbar.

Erscheinungsbild des ÖPNV, Marketing und ÖPNV-Nutzenden-Information

Bei der Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und ÖPNV-Nutzenden-Informationen ist das NAH.SH-Design anzuwenden und es werden markenbildende Elemente im Corporate Design der Aktiv Bus eingesetzt.

Darüber hinaus erfolgt die Vermarktung einzelner Produkte und Initiativen (vgl. Abbildung 14). Dies betrifft u.a.

- ♦ den Einsatz von klimafreundlicheren Hybridfahrzeugen durch die Aktiv Bus,
- ♦ multimodale Verkehrsmittelnutzung im Rahmen des Klimapaktes Flensburg,
- ♦ höherwertige Regionalbus-Angebote der Linien 1013 (Flensburg – Niebüll), 1044 (Flensburg – Husum) und 1605 (Flensburg – Kappeln) unter der Marke „Schnellbus“ sowie
- ♦ die Zusammenführung und Angebotsausweitung der Linien 21 und 1550 im Korridor Eggebek – Flensburg – Glücksburg (Werbeslogan „Da macht Sitzenbleiben Spaß“).

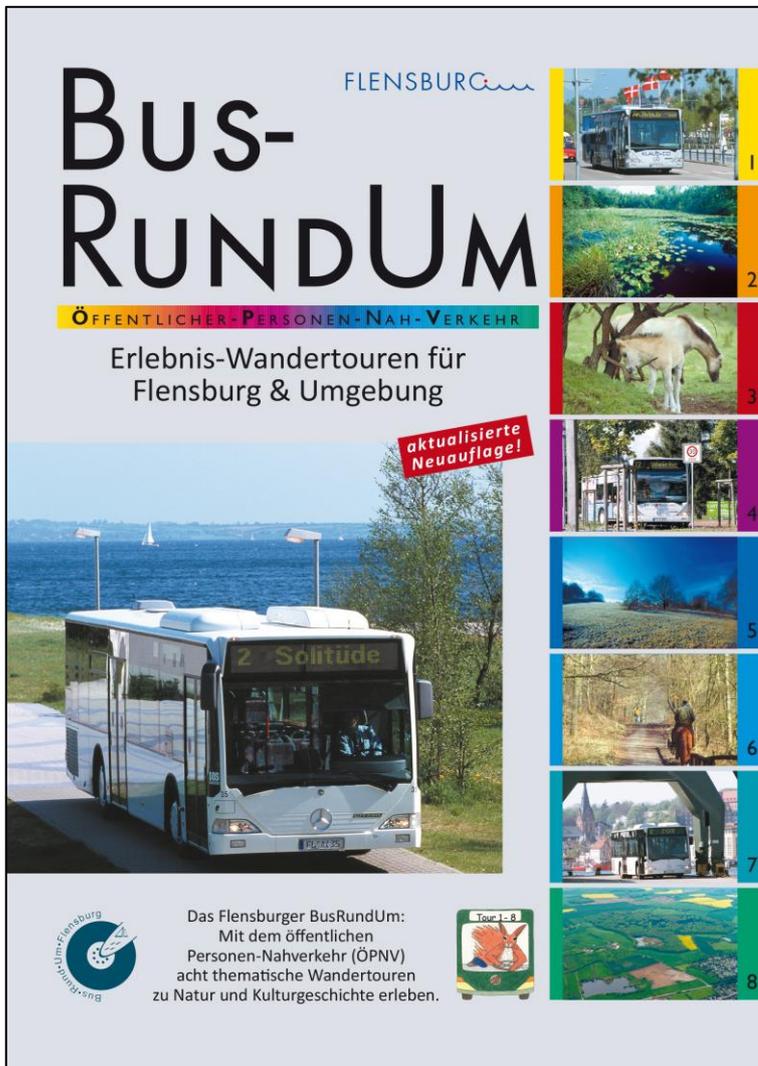
Abbildung 15: Vermarktung spezifischer Produkte im übrigen ÖPNV



Quelle: Flensburg 2012 (oben links), Autokraft 2015 (oben rechts), Aktiv Bus 2016 (unten).

Weiterhin werden Kombinationen aus Fahrplan- und touristischen Informationen vermarktet. Als Beispiel beschreibt der Wanderführer „Flensburg BusRundUm“ acht thematische Wanderrouen sowie deren Erreichbarkeit mit dem übrigen ÖPNV.

Abbildung 16: Marketing-Kooperationen von ÖPNV und Tourismus



Quelle: Flensburg 2012.

Insgesamt gibt es bislang nur vereinzelte Ansätze zur verstärkten Umsetzung eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH. Mit Einführung des landesweiten SH-Tarifs sollen entsprechende gemeinsame Marketing-Ansätze ausgebaut werden.

Zusammenfassung von derzeitigen Handlungsbedarfen im Bereich Service und Marketing

Das Land, die Kreise und kreisfreien Städte haben 2015 vereinbart, dass für den öffentlichen Auftritt der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger das NAH.SH-Design angewendet werden soll. Fahrzeuge, Haltestellen und übergreifende Kommunikationsmedien sollen als zum System zugehörig erkennbar sein. Werbemedien sollen sich am NAH.SH-CD orientieren und Busse CD-konform gestaltet werden. Ziel ist ein einheitlicher Auftritt des Nahverkehrs im ganzen Land, um Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und wirkungsvoller um Kunden werben zu können.

Trotz des stetigen Ausbaus von Online-Informationen besteht Handlungsbedarf insbesondere in der Kommunikation von Informationen zu den ÖPNV-Nutzenden. So wurden vor allem in den Print-Medien unterschiedliche Informationsansätze festgestellt, die dem Gedanken eines integrierten Angebots im ÖPNV nicht voll entsprechen. Es existiert zum einen ein Fahrplanbuch für die gesamte Verkehrsregion, das alle Fahrpläne für Busse und Bahnen im Kreis Schleswig-Flensburg und der Stadt Flensburg komplett darstellt. Daneben wird ein separates Fahrplanheft für die Stadt Flensburg publiziert, das mit Fahrplanstand 2016 ausschließlich Angebote des Stadtverkehrs wiedergibt.

Verbesserungsbedarf besteht im Fahrplanheft der Stadt Flensburg, in den Fahrplänen und Tarifinformationen zumindest ausgewählter wichtiger Regionalbuslinien sowie der grenzüberschreitenden Linien nach Dänemark ergänzend dargestellt werden sollten. Konkret wird vorgeschlagen, die Angebote auf den Verbindungsrelationen der Netzebenen 1 und 2 zu ergänzen.

Der derzeitige Liniennetzplan der Stadt Flensburg fokussiert stark auf die Stadtbuslinien innerhalb des Stadtgebietes. Liniennetz-Darstellungen der ÖPNV-Anbindungen aus den Umlandgemeinden sowie dem Königreich Dänemark werden sehr unauffällig dargestellt. Vor dem Hintergrund starker Verflechtungen zwischen Flensburg und den benachbarten Siedlungsschwerpunkten sollte eine Verbesserung des Informationsangebotes geprüft werden. Dies soll durch die Neuerstellung des Liniennetzplans spätestens zum Fahrplanwechsel 2017/2018 umgesetzt werden. Es soll außerdem einen Hinweis auf Internetseite und Kundendialog von NAH.SH zur allgemeinen Information über den Nahverkehr in Schleswig-Holstein geben.

Das für Bereitstellung von Echtzeitinformationen notwendige Vorhandensein von RBL-Systemen ist derzeit noch nicht für alle Regionalbuslinien im ein- und ausbrechenden Verkehr von und nach Flensburg gegeben. Auch die zur Einführung einer unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung notwendige Vernetzung der Datengrundlagen ist mit den vorhandenen Möglichkeiten noch nicht sichergestellt. Die entsprechenden vertraglichen Voraussetzungen zwischen den Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Beteiligten wie NAH.SH oder Unternehmen für den Betrieb von Infrastrukturen wie Haltestellen und Bahnhöfen (DB Netz AG, etc.) sind noch zu schaffen.

Im Bereich Marketing findet das Corporate Design des Nahverkehrsverbundes NAH.SH bislang nur zum Teil Anwendung, da aufgrund derzeitiger geltender unterschiedlicher Tarifangebote wie dem Tarif der Verkehrsregion Flensburg/Schleswig einerseits und dem SH-Tarif andererseits eine differenzierte Kommunikation als erforderlich angesehen werden muss. Im Zuge der angestrebten vollständigen Integration in den SH-Tarif wird die einheitliche Anwendung des NAH.SH-Designs verbindlich. Die vollständige Tarifintegration ist spätestens mit Einführung des SH-Tarifs 2.0 vorgesehen. Verkehrsmittelübergreifende Vermarktungsansätze z.B. in Verbindung mit Carsharing und Bikesharing sollen weiter gefördert werden.

4.6 Erfolgskontrolle des dritten Regionalen Nahverkehrsplans

Für die Laufzeit des 3. RNVP der Stadt Flensburg wurde ein Maßnahmenkonzept erarbeitet. In diesem wurden Leuchtturmprojekte definiert, deren Umsetzung höchste Priorität beigemessen wurde. Die nachfolgende Erfolgskontrolle fokussiert auf die Umsetzung dieser Leuchtturmprojekte

Durchführung einer Linienoptimierung

Im Rahmen einer schrittweisen Optimierung des Liniennetzes wurde die Anbindung der Gartenstadt im Stadtteil Weiche verbessert. Die Linien 11 und 12 wurden klar voneinander getrennt und überlagern sich in Weiche zu einem 10-Minuten-Takt. Die bislang bereits unter einem Fahrplan firmierenden Linien 14 und 15 werden nun einheitlich als Linie 14 bezeichnet. Im Dezember 2013 wurde die Linie 5 durch den Lückenschluss zwischen Sünderup und Hestoft zu einer Ringlinie zusammengefasst und dadurch die Anbindung von Engelsby und Tarup verbessert. Weiterhin wurden die Anschlüsse zwischen den Stadtbuslinien insbesondere am ZOB verbessert.

Angebotsverdichtung (partiell und Grundtaktgefüge)

Die angestrebte Angebotsverdichtung auf einen linienunabhängigen 20-Minuten-Takt wurde für die Linien 2 und 13 in der HVZ bislang noch nicht umgesetzt. Dort besteht weiter ein 30-Minuten-Grundtakt.

Auf der Linie 12 wurde das Angebot zwischen 19 und 21 Uhr auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Zusätzliche zentrale Umsteigehaltestelle im Bereich der südlichen Altstadt

Das Maßnahmenkonzept sah den Ausbau des ZOB in Verbindung mit der Schaffung einer weiteren zentralen Umsteigehaltestelle im Bereich der südlichen Altstadt vor. Beide Projekte wurden während der Laufzeit des dritten RNVP nicht umgesetzt.

Neue Direkt- und Schnellbusverbindungen

Im rein innerstädtischen Angebot existieren keine Schnellbusverbindungen vom Stadtrand in das Stadtzentrum. Einzig einbrechende Regionalbuslinien, wie beispielsweise die Linie 1550/21, bieten eine Art Schnellbuscharakter, da diese nur ausgewählte Haltestellen im Stadtgebiet bedienen.

Prüfung des Einsatzes von klimafreundlichen Fahrzeugen

Aktiv Bus setzt seit 2015 drei Diesel-Hybrid-Gelenkbusse im Linienverkehr ein. Zudem besteht seit Juni 2016 ein Förderbescheid für die Anschaffung von sechs weiteren Hybrid-Fahrzeugen. Reine Elektrofahrzeuge werden derzeit noch nicht im Linienbetrieb eingesetzt. Allerdings gab es im Dezember 2015 bis Januar 2016 ein Testbetrieb mit einem Elektro-Gelenkbus.

Ausbau der Kooperation zwischen ÖPNV und Verleihsystemen (Rad- und Carsharing)

Seit März 2015 betreibt Cambio ein Carsharing-System in Flensburg. Im Rahmen des Klimapaktes wurde die Einführung durch fünf Mitglieder des Klimapaktes (u.a. die Aktiv Bus) finanziell abgesichert. Die Kooperation zwischen Aktiv Bus und dem Carsharing-Anbieter Cambio erfolgt auf drei Ebenen:

- ◆ Aktiv Bus bewirbt das Carsharing in Flensburg.
- ◆ Die Anmeldung zur Nutzung des Carsharing kann in der Mobilitätszentrale durchgeführt werden.
- ◆ Cambio kann die Werkstatt der Aktiv Bus zur Wartung der Carsharing-Fahrzeuge nutzen.

Eine tarifliche Zusammenarbeit wurde die Rabattierung der Anmeldegebühren für Nutzende eines Semestertickets oder einer Senioren-Jahreskarte gestartet.

Es sollten aus Sicht der Stadt Flensburg weitere Maßnahmen der tariflichen Zusammenarbeit entwickelt werden. Dazu wird durch die Unternehmen Aktiv Bus und Cambio derzeit vorbereitet, auch Rabattierungen der Nutzung des Carsharing-Systems für Abonnement-Nutzenden anzubieten. Voraussetzung ist dabei, zuvor Abonnements als Tarifangebot im Stadtverkehr Flensburg umzusetzen. Eine Ausweitung der Nutzungsmöglichkeit dieses Angebots auf alle ÖPNV-Nutzenden in der Region Schleswig-Flensburg wird durch die Stadt Flensburg unterstützt.

Weiterhin sollten Optionen für intermodal nutzbare Zugangs- und Abrechnungsmöglichkeiten geprüft und ggf. umgesetzt werden (z.B. in Form einer MobilCard zur kombinierten Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote von Bus & Bahn sowie aus dem Bereich Rad- und Carsharing).

Anbindung aller Wohngebiete an allen Wochentagen

Die Linien 4, 7, 10 und 14 verkehren nicht an Sonntagen. Während die Linien 4 und 7 zum größten Teil durch parallel bzw. in der Nähe verkehrenden Alternativlinien ersetzt werden können, gilt dies für die Linie 10 nicht. Dadurch resultieren Bedienungslücken etwa in den Abschnitten Falkenberg bis Timm-Kröger-Hochhaus bzw. Raiffeisenstraße.

Integration von Stadt- und Regionalverkehr

Mit Ausnahme der Linien 110, 1535 und 4810 übernehmen die kreisgrenzenüberschreitenden Regionalbuslinien durch eine hohe Zahl an innerstädtischen Haltestellen Aufgaben im innerstädtischen Verkehr.

Teilweise mangelt es jedoch an der Abstimmung zwischen den Linien, wodurch partielle Parallelverkehre sowie längere Wartezeiten auf innerstädtischen Abschnitten bestehen.

Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Dänemark

Das Angebot im übrigen ÖPNV zu Zielen in Dänemark wird entsprechend der Nachfrage für bedarfsgerecht erachtet. Unter Beachtung der Erfahrungen der Verkehrsunternehmen und früherer Überlegungen der dänischen Sydtrafik sollte die Umsetzung eines 30-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit zwischen Flensburg und Dänemark geprüft werden.

Optimierungsbedarf besteht bei der Gestaltung von Anschlussbeziehungen zur Weiterreise in Dänemark. Während in Krusau eine Verknüpfung der Fahrtmöglichkeiten aus/nach der Stadt Flensburg bzw. Aabenraa umgesetzt wurde, besteht Verbesserungsbedarf bei der Verknüpfung in Aabenraa von bzw. nach Haderslev.

Ausbaufähig ist die Kommunikation der grenzüberschreitenden Angebote des übrigen ÖPNV sowohl auf deutscher als auch auf dänischer Seite. Insbesondere ist aufbauend auf Einschätzungen der Verkehrsunternehmen eine Verbesserung der Informationsverfügbarkeit für Touristen umzusetzen (z.B. durch Ausflugs-/Fahrplanflyer, Plakate). Dies sollte beinhalten, dass ÖPNV-Informationen auch in touristisch relevanten Infrastrukturen wie Hotels, Tourismusinformationen, Museen, Campingplätzen etc. angeboten werden.

Herstellung eines barrierefreien ÖPNV

Die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV erlangt vor dem Hintergrund der Zielstellung entsprechend § 8 Abs. 8 PBefG immer mehr an Wichtigkeit. Der Aufbau eines Haltestellenkatasters zur Bewertung der Ausstattungsqualität und die barrierefreie Gestaltung des Internetauftritts der Mobilitätszentrale wurden in der Laufzeit des dritten RNVP abgeschlossen.

Die barrierefreie Gestaltung der Schwerpunkthaltestellen im Stadtgebiet befindet sich noch in der Umsetzung. Zwar bieten alle Schwerpunkthaltestellen bereits eine barrierefreie Zuwegung, doch weist jede fünfte Haltestelle dieser Kategorie keine abgesenkte Querungsstelle auf und nur rund 11 % verfügen über ein komplettes taktilen Leitsystem. Über ein Aufmerksamkeitsfeld im Einstiegsbereich und im Gehweg verfügen rund 20 %, über einen Leitstreifen zur Querungsstelle nur rund 14 %. Eine akustische Information ist bisher an keiner Schwerpunkthaltestelle möglich.

5. Status und Entwicklung im Bereich Verkehrsverhalten bzw. Verkehrsnachfrage

Nachfolgend wird in den Kapiteln 5.1, 5.2 und 5.3 zunächst die derzeitige Nachfrage im SPNV, im übrigen ÖPNV und im MIV dargestellt.

Darauf folgt die in den Kapiteln 5.4 bis 5.7 die Bewertung der Entwicklungen im zukünftigen Mobilitätsbedarf in der Stadt Flensburg. Dieser hängt von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren ab. Unterschiedliche Entwicklungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sind dabei zu berücksichtigen.

Dabei werden zunächst die zentralen Trends und Prognosen für die Verkehrsträger MIV und SPNV skizziert. Anschließend erfolgt die Darstellung der zu erwartenden Nachfrageentwicklung im übrigen ÖPNV sowie eine zusammenfassende Bewertung möglicher Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

5.1 Derzeitige Nachfrage im SPNV

Die Nachfrage im SPNV hat sich zwischen 2005 und 2012 auf den Verbindungen von und nach Flensburg durchgehend positiv entwickelt (vgl. Tabelle 13). Der Streckenabschnitt Flensburg - Jübek weist dabei sowohl die höchste Nachfrage als auch das höchste Wachstum auf. Auch der Streckenabschnitt Flensburg - Eckernförde kann ein stabiles Wachstum aufweisen.

Tabelle 13: Verkehrsnachfrage und -entwicklung im SPNV in Flensburg

Strecke	Abschnitt	Nachfrage 2012 ¹	Veränderung zu 2005
Flensburg - Kiel	Flensburg - Eckernförde	1.250	+ 9 %
Flensburg - Neumünster	Flensburg - Jübek	1.950	+ 22 %
Flensburg - Padborg	Flensburg - Padborg (DK)	420	k.A.

Quelle: MWAVT SH 2014.

Anmerkung: ¹ Summe aus Richtung und Gegenrichtung an einem durchschnittlichen Verkehrstag (Mo-So)

5.2 Derzeitige Nachfrage im übrigen ÖPNV (inkl. Beförderung von Schülerinnen und Schülern)

Insgesamt wurden 2014 auf den Linien im übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Stadt Flensburg ca. 14,7 Mio. Fahrgäste befördert.

Zu den nachfragestärksten Linien gehören die Linien 1, 3, 5, 7 und 11. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Anteile an der Gesamtnachfrage der Stadtbuslinien.

Tabelle 14: Linien und Anteile an der Gesamtnachfrage im Stadtverkehr Flensburg

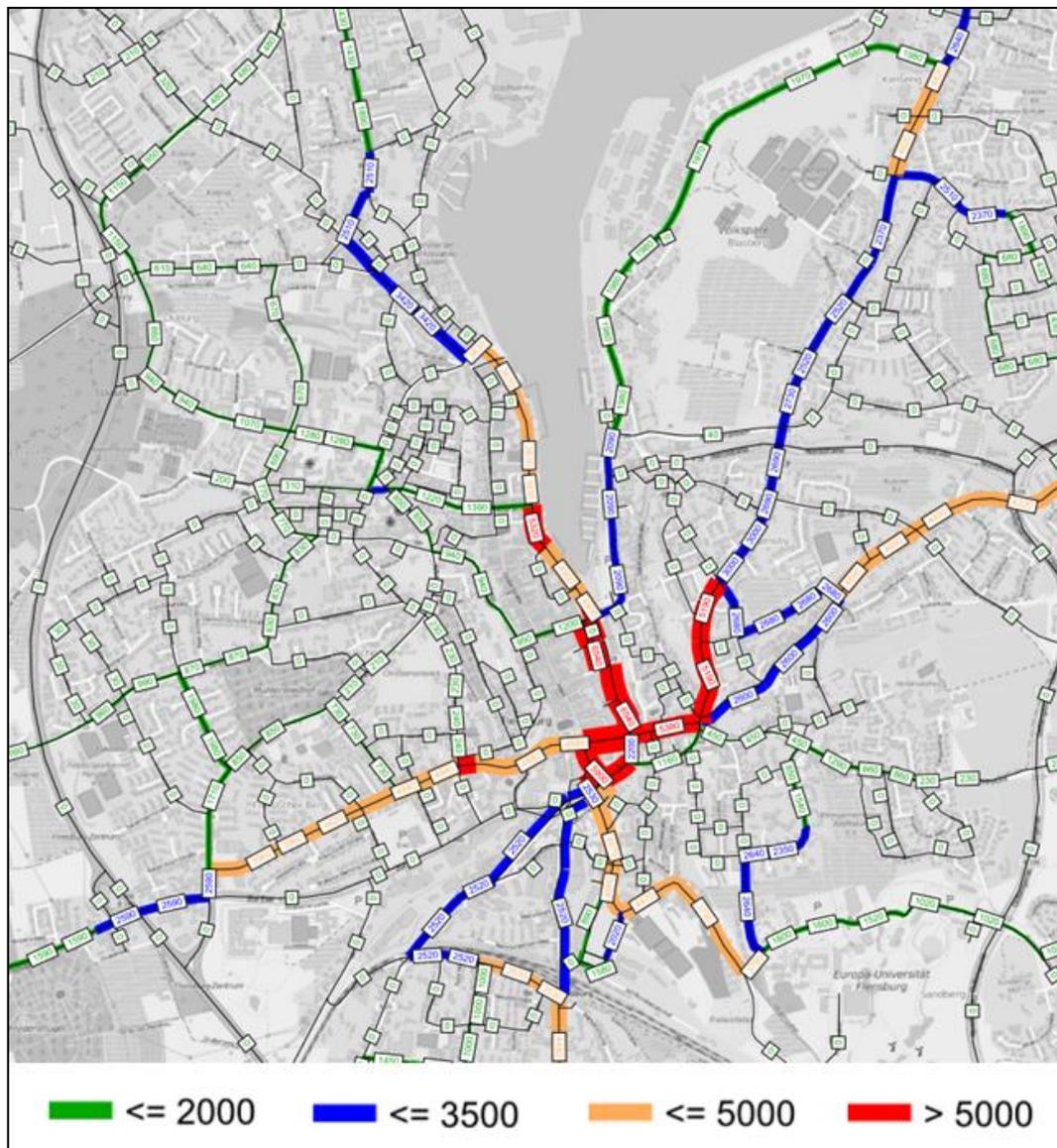
Linie	Laufweg	Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen in %, gerundet
1	Krusau/DK – ZOB – Bahnhof	11 %
2	Am Lachsbach – ZOB	5 %
3	Marienhölzung – ZOB – Solitude	14 %
4	Frösleeweg – ZOB – Campus/Uni	9 %
5	ZOB – Fruerlund – Engelsby – Campus – ZOB	12 %
7	Am Lachsbach – ZOB – Tremmerup	15 %
10	Raiffeisenstr. – Südermarkt – Twedter Plack	7 %
11	Twedter Plack – Südermarkt – Weiche	14 %
12	ZOB – Rude – Weiche	6 %
13	ZOB – Sandberg – Tarup	>1 %
14	ZOB – Förde Park/Technologiezentrum	4 %

Datengrundlage: Aktiv Bus und AFAG, Planfahrt 2013/2014.

Eine Analyse der einzelnen Linienabschnitte zeigt dabei die Schwerpunkte in der Nachfrage auf. Die Abschnitte in der Innenstadt zwischen den Haltestellen ZOB, Angelburger Straße, Südermarkt, Deutsches Haus, Hafermarkt und St.-Jürgen-Platz gehören dabei zu den aufkommenstärksten. Generell steigt die Nachfrage mit zunehmender Nähe zur Innenstadt an.

Es zeigt sich aber auch, dass eine sich überlagernde Linienführung nicht zwangsläufig mit hohen ÖPNV-Nutzenden-Zahlen einhergehen muss. So beträgt die Belastung der Linien 10 und 11 zwischen den Haltestellen Twedter Plack und Schottweg unter 400 Personen pro 24 Stunden. Auch die Nachfrage in der Gartenstadt (Linien 11 und 12) ist mit rund 300 ÖPNV-Nutzenden in 24 Stunden eher gering.

Abbildung 17: Streckenbelastungen im werktäglichen Verkehr des übrigen ÖPNV im Analysefall 2015 in [Pers/24h]



Datengrundlage: Verkehrsmodell der Stadt Flensburg.

5.3 Derzeitige Verkehrsnachfrage im MIV

Die Verkehrsbelastung spiegelt die verkehrliche Funktion einer Straße wieder. Die derzeit höchsten Verkehrsbelastungen sind im Stadtzentrum sowie auf den beiden Tangenten zu verzeichnen. Alle stark belastete Straßenabschnitte sind in der nachfolgenden Tabelle 15 aufgeführt.

Tabelle 15: Hochbelastete Straßen im Stadtgebiet Flensburg

Nr.	Straßenabschnitt	Straßenkategorie	Verkehrsbelastung (Kfz am Tag)
01	Osttangente	B199	bis zu 36.700 Kfz
02	Westtangente	B200	bis zu 35.000 Kfz
03	Friedrich-Ebert-Straße	L249	bis zu 29.900 Kfz
04	Hafendamm	K28	bis zu 27.100 Kfz
05	Zur Exe – Schützenkuhle	L249	bis zu 24.400 Kfz
06	Am Friedenshügel	B199	bis zu 22.900 Kfz
07	Süderhofenden	K28	bis zu 18.700 Kfz
08	Eckernförder Landstraße	L23	bis zu 17.700 Kfz
09	Norderhofenden	K29	bis zu 17.500 Kfz
10	Mürwiker Straße	L249	bis zu 17.200 Kfz

Quelle: Flensburg 2016a.

Anmerkung: Als hochbelastete Straßen gelten Straßen mit >16.400 Fahrzeugen am Tag.

5.4 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im SPNV

Steigende Nachfragezahlen im SPNV mit dem Ausgangspunkt oder dem Ziel Flensburg haben eine Auswirkung auf die erforderliche Anbindung des Bahnhofs durch den übrigen ÖPNV. 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 Aufkommenswachstum von etwa 8% aus. Durch die im Landesnahverkehrsplan skizzierten Angebotsverbesserungen im Szenario „Offensive Nahverkehr“ wird vor allem für die Relation Flensburg – Rendsburg – Hamburg eine stärkere Nachfrage prognostiziert, während auf der Strecke Flensburg – Eckernförde – Kiel keine signifikanten Nachfrageänderungen zu erwarten sind.

5.5 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. Weitergehende Erläuterungen der Methodik sowie zur Sensitivität der Verkehrsprognose werden in Kapitel 7.3 des Gemeinsamen Teils des RNVP dargestellt.

Prognose-Zeitraum und Prognosegegenstand

Gegenstand der Prognose sind die Anzahl der Fahrgäste im übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg.

Die Prognose soll eine mittelfristige Entwicklung widerspiegeln. Als primärer Betrachtungszeitraum werden daher die Jahre 2014 bis 2021 festgelegt worden. Ergänzend wird auch der Zeitraum 2021 bis 2025 betrachtet.

Einfluss-Faktoren auf die ÖPNV-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 im Tourismus generierte 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 die Anzahl an Berufspendelnden 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 bei leicht positiver Wachstumstendenz aus.

Erwartete Entwicklung der Bevölkerungszahl und Altersstruktur

Für die zentralen Einflussfaktoren der Verkehrsnachfrage in der Stadt Flensburg zeigen die aktuellen Prognosen insgesamt eine Zunahme der Bevölkerungszahl bis 2025 von 5,42 %.

Es ist zu beachten, dass die zukünftige Entwicklung der Bevölkerung vom Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein auf Basis der Zensusdaten von 2011 erarbeitet wird. Diese Daten weisen aus Sicht der Stadt Flensburg Plausibilitätsprobleme auf. Da seitens der Stadt Flensburg derzeit keine eigenen Prognosewerte zur Verfügung stehen, muss mit den Wachstumswerten vom Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein gearbeitet werden. Aus diesem Grund bestehen einzelne Differenzen bei den Angaben zu den Bevölkerungszahlen zwischen Kapitel 3.4 und den nachfolgenden Tabellen.

Tabelle 16: Prognose der Bevölkerung (absolut und relativ im Vergleich zum Jahr 2014)

Region	2014	2014 bis 2021	2014 bis 2025	durchschnittliche Veränderung p.a.
Flensburg	91.316	+4,0 %	+5,42 %	+0,56 %
Planungsraum I	449.052	-1,1 %	-2,2 %	-0,2 %

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

Zusätzlich zur Entwicklung der Bevölkerungszahl ist bei der Prognose insbesondere die Änderung der Altersstruktur zu beachten. Wie die Tabelle 17 zeigt, wird bei allen Altersgruppen ein Wachstum erwartet. Neben der Altersgruppe 0 - 5 Jahre wird vor allem die Gruppe der älteren Menschen stärker wachsen als die anderen Gruppen.

Tabelle 17: Altersstruktur, Ist-Werte und Prognosewerte

Altersgruppe	Istwerte			rel. Änderung (zu 2014)	
	2014	2021	2025	2021	2025
0 – 5 Jahre	4.446	+4,90 %	+7,41 %		
6 – 17 Jahre	8.883	+2,22 %	+3,63 %		
18 – 65 Jahre	59.809	+2,57 %	+2,46 %		
über 65 Jahre	18.178	+9,11 %	+15,04 %		
Summe	91.316	+4,00 %	+5,42 %		

Quelle: Ist-Werte: Meldestatistik Flensburg 2016 und Statistik Nord 2016.

Ergebnisse

Für die Stadt Flensburg ermittelt die Status quo Prognose einen Anstieg der Beförderungsfälle um rund 4 % bis zum Jahr 2021 (vgl. Abbildung 18). Das durchschnittliche Wachstum pro Jahr beträgt bis 2021 rund 0,56 % und von 2021 bis 2025 rund

0,34 %. Werden die Entwicklungen in den Stadtteilen zugrunde gelegt und die Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt beachtet, wird sich das Wachstum im übrigen ÖPNV im Schwerpunkt auf drei Korridore konzentrieren:

Abbildung 18: Entwicklung Beförderungsfälle im übrigen ÖPNV



Darstellung: IGES 2016.

Stadtteil Weiche

Der Stadtteil Weiche wies in den letzten zehn Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum auf. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung, der Verfügbarkeit un bebauter Flächen und der Pläne zur baulichen Erschließung ist mit einem weiteren Bevölkerungswachstum und damit einhergehend auch der Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten zu rechnen.

Stadtteil Tarup

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 225 („Groß Tarup – Westlicher Teil“) und der geänderten Maßgabe, neben Einfamilienhäusern auch Mehrgeschosswohnungen zu errichten, wird auch in diesem Bereich mit einem starken Bevölkerungswachstum gerechnet. Infolgedessen wird auch die ÖPNV-Nachfrage insbesondere in Richtung Altstadt zunehmen.

Stadtteile Neustadt/Nordstadt

Die beiden Stadtteile Neustadt und Nordstadt konnten über die letzten zehn Jahre ein Bevölkerungswachstum von jeweils rund 7 % verzeichnen. Ausgehend von der Evaluierung neuer Wohngebiete in diesem Bereich nördlich der Altstadt (z.B. Quartier Schwarzenbachtal), ist von einem weiteren Wachstum der Bevölkerung zu rechnen. Damit wird sich voraussichtlich auch die bereits heute hohe Nachfrage im übrigen ÖPNV in diesem Bereich weiter erhöhen.

5.6 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im MIV

Eine quantitative Aussage über die Entwicklung der mittel- und langfristigen Mobilitätsentwicklung in der Stadt Flensburg ist aufgrund unzureichender Basisdaten nicht möglich. Daher werden qualitative Aussagen auf Basis belastbarer Kennziffern entwickelt.

Eine Kennziffer stellt die Bestandsentwicklung an zugelassenen Pkw dar. Wie im Kapitel 3.5 beschrieben, hat sich der Bestand an zugelassenen Pkw parallel zu einem Anstieg der Bevölkerung über die letzten Jahre kontinuierlich erhöht. Ausgehend von einem prognostizierten weiteren Bevölkerungsanstieg und einem annähernd konstanten Motorisierungsgrad muss unter Berücksichtigung des derzeitigen Verkehrssystems mit einem steigenden Verkehrsaufkommen im MIV, aber auch bei den anderen Verkehrsmitteln, gerechnet werden.

5.7 Langfristige Entwicklung des Modal-Split

Aufbauend auf die zuvor diskutierten Entwicklungen können die Stadt Flensburg die folgenden Tendenzen bis 2025 zusammengefasst werden:

- ◆ Weiterhin kontinuierlicher Anstieg des gesamten Verkaufsaufkommens im Stadtgebiet in Folge des Bevölkerungswachstums,
- ◆ Anstieg der Verkehrsnachfrage im MIV, SPNV und übrigen ÖPNV.

Insgesamt ist aufbauend auf diesen Tendenzen, ohne die Berücksichtigung möglicher Attraktivitätssteigerungen in Folge von Angebotsanpassungen, von einer leichten Zunahme des Anteils des ÖPNV zu rechnen.

Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Stadt Flensburg als Mitglied des „Klimapakt Flensburg e.V.“ das Ziel verfolgt, die Emission von Treibhausgasen in Flensburg kontinuierlich zu senken und bis zum Jahr 2050 die CO₂-Neutralität zu erreichen. Ein erklärtes Zwischenziel ist die Senkung der Emissionen um 30 % bis zum Jahr 2030. Mit dem Ziel, den Anteil des MIV am Modal Split mittel- bis langfristig zu senken, sollen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und Busverkehr) gefördert werden. Im Zuge dessen empfiehlt der Masterplan 100 % Klimaschutz u.a. die inneren Stadtteile autofrei und die anderen Stadtteile autoarm zu gestalten.¹⁷

Werden Maßnahmen zur Verbesserung Erschließung und Bedienungsqualität oder die im Rahmen des Masterplan 100 % Klimaschutz Flensburg aufgeführten Maßnahmen, z.B. zur Beschränkung des MIV umgesetzt, werden in Folge dessen steigende Nutzungsanteile im übrigen ÖPNV erwartet.

¹⁷ Vgl. Flensburg 2013a.

6. Rahmenvorgaben zur Weiterentwicklung des Mobilitätssystems im Planungsraum I

6.1 Verkehrspolitische Zielstellungen und kontinuierliche Fortsetzung der bisherigen ÖPNV-Konzeption

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

In Fortsetzung der bisherigen Aktivitäten verpflichtet sich die Stadt Flensburg daher auch mit vorliegendem 1. RNVP für die Planungsregion I zur Sicherung und Förderung einer nachhaltigen, stadt- und klimaverträglichen Mobilität in einem stärkeren Zusammenspiel von Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Dabei werden die Zielstellungen des vorangegangenen 3. RNVP fortgeführt, die einen ambitionierten Handlungsrahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV zum verkehrspolitischen Leitbild aufgestellt haben:

- ◆ Erhöhung des Modal-Split-Anteils des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Flensburg von 10% im Jahr 2010 auf 20 % im Jahr 2050
- ◆ Erreichung der Zielwerte für den Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelwahl in den einzelnen Verkehrszwecken
 - Arbeit: von ca. 9% im Jahr 2010 auf ca. 25% im Jahr 2050
 - Dienstfahrten: von ca. 5% im Jahr 2010 auf ca. 7% im Jahr 2050
 - Ausbildung: von ca. 27% im Jahr 2010 auf ca. 30% im Jahr 2050
 - Einkauf: von ca. 7% im Jahr 2010 auf ca. 15% im Jahr 2050
 - Freizeit: von ca. 9% im Jahr 2010 auf ca. 15% im Jahr 2050

Dies unterstützt maßgeblich Klimaschutzziele der Stadt Flensburg, die im Integrierten Klimaschutzkonzept und im Masterplan 100% Klimaschutz hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl und der Kfz-Verkehrsleistung verfolgt werden:

- ◆ CO₂-Reduzierung um 30% bis 2020 eine als Zwischenetappe sowie
- ◆ CO₂-Neutralität bis zum Jahr 2050.

Vorliegender RNVP unterstützt dabei insbesondere die auch für den zukünftigen Masterplan Mobilität der Stadt Flensburg angedachten Zielfunktionen wie

- ◆ die Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen und Mobilitätsangebote einschließlich E-Mobilität,
- ◆ die effiziente Auslastung und Bewirtschaftung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur,
- ◆ die verstärkte Vernetzung und Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel („intermodale Vernetzung“),
- ◆ die Unterstützung von Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen durch ein intelligentes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sowie

- ♦ die Berücksichtigung der für Flensburg relevanten regionalen Verkehrsverflechtungen.

In der folgenden Tabelle werden die wesentlichen Ziele für die Stadt Flensburg mit Verweis auf die zugrundeliegenden, politisch beschlossenen oder planerisch vorbereiteten Grundlagen zusammengefasst.

Tabelle 18: Verkehrspolitische Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV

Zielsetzung	Politische Beschlüsse (Auswahl)
Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV	ÖPNVG-SH
Modernisierung des ÖPNV (Fahrzeuge, Zugangsstellen, ÖPNV-Nutzenden-Kommunikation, etc.) und Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe	ÖPNVG-SH, 3. RNVP, Masterplan Mobilität Flensburg (Projektskizze)
Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) und Ausbau des ÖPNV; Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und Anpassung an die sich ändernden Bedürfnisse	3. RNVP, Masterplan Mobilität (Projektantrag), Masterplan 100% Klimaschutz Flensburg, Lärmaktionsplan der Stadt Flensburg
Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr (Verdoppelung des ÖPNV-Anteils am Modal Split) und Förderung	ÖPNVG-SH, LEP 2010, 3. RNVP, Masterplan Mobilität (Projektantrag), Masterplan 100% Klimaschutz Flensburg
Nutzung von Mobilstationen als zentrale intermodale Verknüpfungspunkte inkl. einer besseren Verknüpfung Rad & ÖPNV	3. RNVP, Masterplan Mobilität (Projektantrag), Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung, Haltestellenkonzept Flensburg
Stärkung der Stadt-Umland-Kooperationen und Integration überregionaler Buslinien in die Stadtverkehre	Regionalplan 2002, 3. RNVP, Masterplan 100% Klimaschutz Flensburg
Anstreben einer vollständigen Barrierefreiheit inkl. Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet	PBefG, ÖPNVG-SH, LEP 2010, 3. RNVP, LNVP 2013-2017, Masterplan Mobilität (Projektskizze), Haltestellenkonzept
Ausbau des ÖPNV-Marketings unter Nutzung der Marke NAH.SH	LEP 2010, 3. RNVP, LNVP 2013-2017
Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen und Mobilitätsangebote (inkl. E-Mobilität)	3. RNVP, Masterplan Mobilität (Projektantrag), Masterplan 100% Klimaschutz Flensburg
Verstärkte Berücksichtigung der für Flensburg relevanten Verkehrsströme (Pendelnde)	Masterplan Mobilität (Projektantrag)
Nutzung intelligenter Verkehrs- und Mobilitätsmanagementsysteme	Masterplan Mobilität (Projektantrag)

Darstellung: IGES 2016.

6.2 Flankierende Rahmenplanungen

Zahlreiche flankierende Planungen mit Bezug zur Gestaltung der öffentlichen Mobilität müssen auch in der Stadt Flensburg berücksichtigt werden, um für den vorliegenden RNVP und die Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV relevante Überlegungen aufnehmen zu können. Im Folgenden werden kurz die wesentlichen Planungen sowie laufenden Untersuchungen mit Schnittpunkten zu den Inhalten des RNVP dargestellt

Haltestellenkonzept der Stadt Flensburg

Das Haltestellenkonzept Flensburg aus dem Jahr 2009 definiert Standards, die bei Neu- und Umbauten von Straßen und Zugangsstellen berücksichtigt werden sollen. Derzeit wird das Haltestellenkonzept durch die Stadt aktualisiert. Die Einbindung definierten Anforderungen erfolgt im Rahmen des Angebots- und Qualitätskonzeptes.

Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung

Das Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung aus dem Jahr 2011 definiert Handlungsfelder zur Förderung und Integration in das Gesamtverkehrssystem. Das Handlungsfeld „Radfahren und Bus & Bahn“ beinhaltet folgende Zielstellungen:

- ◆ Entwicklung einer verkehrsmittelübergreifenden „MobilCard“
- ◆ Ausbau von „Schwerpunkthaltestellen“ in strategisch günstiger Lage zu sogenannten „Mobilstationen“ (gemäß 3. RNVP).

Integriertes Klimaschutzkonzept Flensburg

Im September 2011 wurde das integrierte Klimaschutzkonzept Flensburg¹⁸ fertiggestellt und am 10.11. 2011 durch die Ratsversammlung beschlossen. Es beinhaltet Maßnahmen, um das übergeordnete Ziel der sektorübergreifenden CO₂-Neutralität gegenüber dem Jahr 1990 bis 2050 und als Zwischenetappe bis 2020 eine CO₂-Reduzierung um 30% zu erreichen.

Mit dem Ziel der Verdopplung des ÖPNV-Anteils am Modal Split beinhaltet das Maßnahmenpaket u.a.

- ◆ den Aufbau eines dynamischen ÖPNV-Nutzenden-Informationssystems,
- ◆ die Einrichtung von Busspuren,
- ◆ die Beschaffung und Integration von Dieselhybrid-Bussen auf Oberleitungsbetrieb (Umsetzung 2016 – 2020).

Masterplan 100 Prozent Klimaschutz Flensburg

Der Masterplan 100 Prozent Klimaschutz Flensburg als Erweiterung und Vertiefung des integrierten Klimaschutzkonzeptes wurde 2013 fertiggestellt und am

¹⁸ Vgl. Flensburg (2011b).

16.01.2014 durch die Ratsversammlung beschlossen. Als Teil der Flensburger Klimaschutzstrategie werden die Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes konkretisiert.

Tabelle 19: Masterplan 100 Prozent Klimaschutz, ÖPNV-relevante Maßnahmen

Maßnahmen-Kategorie	Maßnahmen
Angebotsverdichtung	Verdichtung vom derzeitigen 20-Minuten-Takt zum generellem 10-Minuten-Takt (Verdopplung auch in Nebenzeiten) sowie Schaffung eines 5-Minuten-Taktes im Stadtkern durch Überlagerung von Linien
Angebotsweiterung	Integration von Direkt- bzw. Schnellbuslinien und Buslinien in die Umlandgemeinden des ersten Siedlungsringes in den Takt des Flensburger Fahrplans
Verkehrsplanung	Rückbau von vierspurigen Straßen und Ausbau von Busspuren Restriktionen für Individualverkehr zu Gunsten des ÖPNV (z.B. City-Maut, Fahrverbote, Parkraumbewirtschaftung und 30 km/h im Nebennetz)
Weitere Maßnahmen	Aufbau von insgesamt acht Mobilstationen (Umweltverbund, Car- und Bikesharing) u.a. am Bahnhof, ZOB und Twedter Plack In Stadtrandlagen P & R –Parkplätze mit eng getaktetem Busverkehr in die Stadt Kampagnen für Hinzugezogene mit Informationen zum ÖPNV-Angebot

Quelle: Flensburg 2013a.

Gutachten über die zukünftige Bahnstruktur Flensburg

Das durch die NAH.SH, die dänischen Partner Region Syddanmark und Kommune Aabenraa sowie die Stadt Flensburg in Auftrag gegebene und am 19. Februar 2016 vorgestellte Gutachten zur zukünftigen Bahnstruktur Flensburg diskutiert unterschiedliche alternative Standortvarianten für einen Fernverkehrsbahnhof Flensburg - Syddanmark und zur Anbindung im Regionalverkehr und prüft Reaktivierungsmöglichkeiten der Bahnstrecke Flensburg-Weiche – Niebüll.

Aus Sichtweise des Regelungsumfangs und Geltungszeitraums des vorliegenden RNVP ist vor allem von Bedeutung, dass im vorgelegten Gutachten eine Empfehlung zur kurzfristigen **Verbesserung des Verkehrsangebots am heutigen Bahnstandsstandort** ausgesprochen wird, die im Rahmen des vorliegenden RNVP konkretisiert wird. Danach sollte das Verkehrsangebot am heutigen Bahnhof u.a. durch Verlängerung der Buslinien aus/nach Richtung Dänemark verbessert werden.

Eine Umsetzungsentscheidung zum Infrastrukturausbau und entsprechenden Leistungsbestellungen im SPNV ist derzeit nicht absehbar und eine etwaige Realisierung im vorgesehenen Gültigkeitszeitraum des vorliegenden RNVP nicht zu erwarten.

Stadt-Umland-Kooperation Flensburg

Im Jahr 2005 haben die Stadt Flensburg und die Gemeinden des ersten Siedlungsringes ein „Zielvereinbarung für die Neuausweisung von Wohnbauflächen in der Region Flensburg“ getroffen. Die Kooperationsbemühungen beinhalteten u.a. die Aufstellung eines gemeinsamen Regionalfonds und gemeinsamer Leitprojekte. Ende 2015 wurde die darauf aufbauende Wohnungsraumvereinbarung der Stadt Flensburg mit den Gemeinden des 1. Siedlungsringes beendet. Derzeit laufen politische Verhandlungen über die Wiederaufnahme.

Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept für die Stadt

Das Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept für die Stadt Flensburg 2015 beinhaltet Grundzüge und Leitlinien für die räumliche Einzelhandelssteuerung. Das Einzelhandelskonzept definiert aufbauend auf dem Zentrenkonzept von 2006 die für die zukünftige Entwicklung zentralen Versorgungsbereiche.

Die Innenstadt fungiert als Hauptgeschäftsbereich und ÖPNV-Knotenpunkt. Daneben bestehen Stadtteilzentren mit Neustadt, Weiche, Mürwik, Engelsby (alle 1. Ordnung) sowie Fruerlund und Friesischer Berg (beide 2. Ordnung). Die Standorte Hafenmarkt und Hochfeld sollen zum Stadtteilzentrum 2. Ordnung entwickelt werden. Für Stadtteilzentren ist eine gute verkehrliche Anbindung an den jeweiligen Stadtteil durch Lage an Hauptverkehrsträgern und Integration ins ÖPNV-Netz vorgesehen.

Weiterhin bestehen Sonderstandorte für großflächigen Einzelhandel. Dazu gehören u.a. die Einkaufszentren Förde Park und CITTI-Park sowie das Familia-Fachmarktzentrum. Sie werden als verkehrsorientierte Standorte, die überwiegend siedlungsstrukturell nicht integriert sind, ausgewiesen.

Gesamtverkehrsplan als Masterplan Mobilität sowie das Elektromobilitätskonzept als Bestandteil des Masterplanes Mobilität

Der Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung der Stadt Flensburg hat am 12.01.2016 die Erarbeitung eines **Gesamtverkehrsplanes als Masterplan Mobilität sowie eines Elektromobilitätskonzeptes als Bestandteil des Masterplanes Mobilität** beschlossen.

Der Masterplan soll wichtige Grundlagen in Form eines übergeordneten integrativen Gesamtrahmens für ein konkretes Angebotskonzept im darauffolgenden RNVP liefern. Dies beinhaltet

- ◆ Zielvorgaben für die überregionale und regionale ÖPNV-Anbindung,
- ◆ die Ausarbeitung einer übergeordneten Struktur für das ÖPNV-Gesamtsystem mit einer sinnvollen Funktionsteilung der ÖPNV-Verkehrsträger,

- ◆ die strategische Optimierung des Stadtbussystems auf Basis des 3. und zukünftig 4. RNVP auf den Ebenen Liniennetz und Verkehrsangebot,
- ◆ die Entwicklung von Ansätzen zur besseren Integration von Stadt- und Regionalverkehren unter verstärkter Berücksichtigung multi- und intermodaler Ansätze,
- ◆ Vorschläge für eine optimierte Vernetzung innerhalb des ÖPNV-Systems (Verknüpfungspunkte, Fahrplankoordination, etc.),
- ◆ Konzeptionierung für das Fahrradparken an ÖPNV-Haltestellen sowie
- ◆ ein strategisches Konzept für die Einbindung des Fernbusverkehrs.

Ziele des kommunalen Elektromobilitätskonzeptes sind u.a.

- ◆ die kurz- bis mittelfristige Bedarfsermittlung an Ladeinfrastruktur
- ◆ das Aufzeigen von Ansätzen und Erfahrungen zum Einsatz der Elektromobilität im ÖPNV und im innerstädtischen Lieferverkehr,
- ◆ die Erarbeitung neuer erfolgversprechenden Organisationsformen eines zukünftigen Mobilitätssystems.

Gebietsentwicklungsplanung im Bereich Wohnen

Die Gebietsentwicklungsplanung im Bereich Wohnen einschließlich der Erschließung möglicher Wohngebiete sowie sozialer und kultureller Infrastruktur muss bei der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden. Dies beinhaltet u.a.

- ◆ das **Planungs- und Entwicklungsvorhaben Hafen-Ostufer** einschließlich möglicher Zwischennutzungen an der Harniskaispitze,
- ◆ die **Wohngebietsentwicklung und Erschließung in Groß-Tarup** sowie
- ◆ das mögliche **Sanierungsgebiet** Städtebaulicher Denkmalschutz in der **Westlichen Altstadt**.

6.3 Landesplanerischer Rahmen

Im Rahmen des Gemeinsamen Teils des RNVP werden die konkreten Vorgaben der Landesplanung und Raumordnung mit Bezug zum übrigen ÖPNV im Planungsraum I in Kapitel 3.3 dargestellt.

Dies beinhaltet insbesondere

- ◆ das Landesplanungsgesetz (LaplaG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Februar 1996 (zuletzt geändert am 22.05.2015),
- ◆ den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP),
- ◆ den Regionalplan für den Planungsraum V Landesteil Schleswig (Neufassung 2002) sowie den
- ◆ den Vierten Landesweiten Nahverkehrsplan (bis 2017).

7. Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV

Die Stadt Flensburg definiert als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe einer bedarfsorientierten Sichtweise und der Finanzierbarkeit.

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

- ◆ den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen und strukturpolitischen Entwicklungen der Stadt,
- ◆ den Zielen und Hierarchien der Raumordnung und Landesplanung sowie
- ◆ den verkehrspolitischen Zielsetzungen.

7.1 Sicherung der räumlichen Erschließung des Stadtgebietes

Ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des ÖPNV ist eine möglichst kurze und fußläufige Erreichbarkeit der Zugangsstellen. Für Wohngebiete, den Hauptgeschäftsbereich der Altstadt und ÖPNV-relevante Ziele mit hohem Beschäftigten-, Nutzenden- bzw. Besuchendenverkehr wird ein Haltestellen-Einzugsbereich von maximal 300 m definiert. Für alle weiteren ÖPNV-relevanten Ziele wird der fußläufige Einzugsbereich mit 400 m festgelegt.

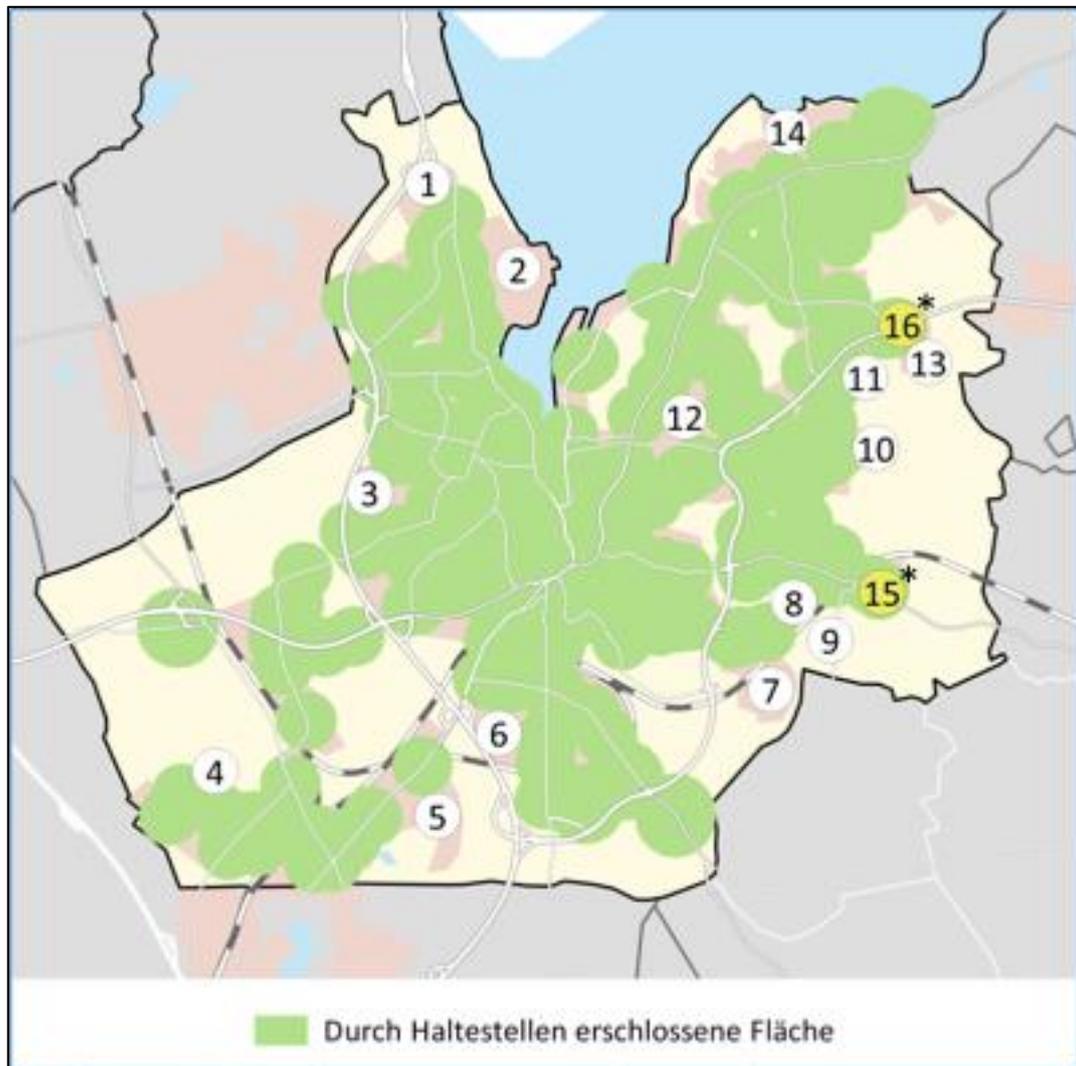
Betrachtung der Erschließungsdefizite

Abbildung 19 stellt die derzeitige Erschließung durch den übrigen ÖPNV basierend auf den definierten Einzugsbereichen der Zugangsstellen dar. Im Ergebnis wird das Stadtgebiet bereits gut erschlossen. Vereinzelt bestehen jedoch noch Erschließungsdefizite.

Bei den analysierten Erschließungsdefiziten ist in Abhängigkeit der Nachfrage und der betrieblichen Möglichkeiten im Einzelfall zu prüfen, wie beispielsweise durch veränderte Standorte der Zugangsstellen die Erschließung verbessert werden kann.

Darüber hinaus bedarf es in einigen Bereichen, die derzeit noch nicht oder nur unzureichend an das Stadtbusnetz angebunden sind, einer spezifischen Prüfung zur Verbesserung der Erschließung z.B. durch die Stärkung von Regionalbus-Angeboten. In Kapitel 7.6 werden dahingehend mögliche Handlungsoptionen für die Bereiche Hochfeld/Tarup sowie Kauslund aufgezeigt.

Abbildung 19: Räumliche Erschließung im übrigen ÖPNV (Mo-Fr)



Nr.	Stadtteil	Abschnitt	Bereich mit Erschließungsdefiziten
①	Nordstadt	Querstraße	Siedlungsfläche (stark verdichtet)
②	Nordstadt	Batteriestraße	Gewerbeflächen
③	Westl. Höhe	Heinrich-Voß-Str.	Siedlungsfläche (gering verdichtet)
④	Weiche	Geestbogen	Siedlungsfläche (gering verdichtet)
⑤	Weiche	Graf-Zeppelin-Str./ Am Sophienhof	Siedlungsfläche (gering verdichtet) und Gewerbeflächen
⑥	Südstadt	Liebigstraße	Gewerbefläche und Kleingartenfläche
⑦	Süderup	Neubaugebiet Hochfeld	Siedlungsfläche (Einfamilienhäuser)
⑧	Tarup	Kreuzkoppel	Siedlungsfläche (Einfamilienhäuser)

⑨	Tarup	Hochfelder Landstraße	Siedlungsfläche (z.T. stark verdichtet, geplant)
⑩	Engelsby	Vogelsanger Str.	Siedlungsfläche (Einfamilienhäuser)
⑪	Engelsby	Kauslundlücke	Siedlungsfläche (Einfamilienhäuser)
⑫	Fruerlund	Ostlandstr.	Siedlungsfläche (mittlere Verdichtung)
⑬	Engelsby	Anna-Hansen-Straße	Siedlungsfläche (Einfamilienhäuser)
⑭	Mürwik	Twedter Markt und Schöne Aussicht	Siedlungsfläche (Einfamilienhäuser)

* Im Bereich Rüllschauer Weg im Stadtteil Tarup (⑮) besteht derzeit ausschließlich eine Erschließung durch Regionalbuslinien. Die Bedienung entspricht derzeit nicht den Bedienungsstandards des Stadtverkehrs. Im Bereich Kauslund im Stadtteil Engelsby (⑯) wurde mit Fahrplanwechsel im Dezember 2016 das bis dato bestehende Erschließungsdefizit durch Anpassungen in der Stadtbuslinie 10 behoben (Änderung des Linienweges, 20-Minuten-Grundtakt).

Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Flensburg 2015g.

7.2 Einheitliche Netzkonzeption für den SPNV und übrigen ÖPNV im Planungsraum I

Ausgangslage

Ausgehend von den Zielsetzungen zur Netzqualität in den dritten Regionalen Nahverkehrsplänen besteht in den drei Gebietskörperschaften derzeit keine einheitliche Definition der Netzstruktur. Im Sinne der Kooperationsvereinbarung zwischen den drei Gebietskörperschaften des Planungsraumes I im Bereich ÖPNV wird eine Vereinheitlichung der Netzstruktur angestrebt.

Tabelle 20: 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: Flensburg 2013b.

Tabelle 20 zeigt die Elemente der derzeitigen Netzstruktur in den Gebietskörperschaften gemäß 3. RNVP. Aufbauend darauf ist für die im Folgenden zu entwickelnde gemeinsame Netzstruktur von Relevanz, welche jeweilige Funktion die einzelnen Elemente der früheren Netzstruktur erfüllen sollten.

Definition der Netzkonzeption für den Planungsraum I

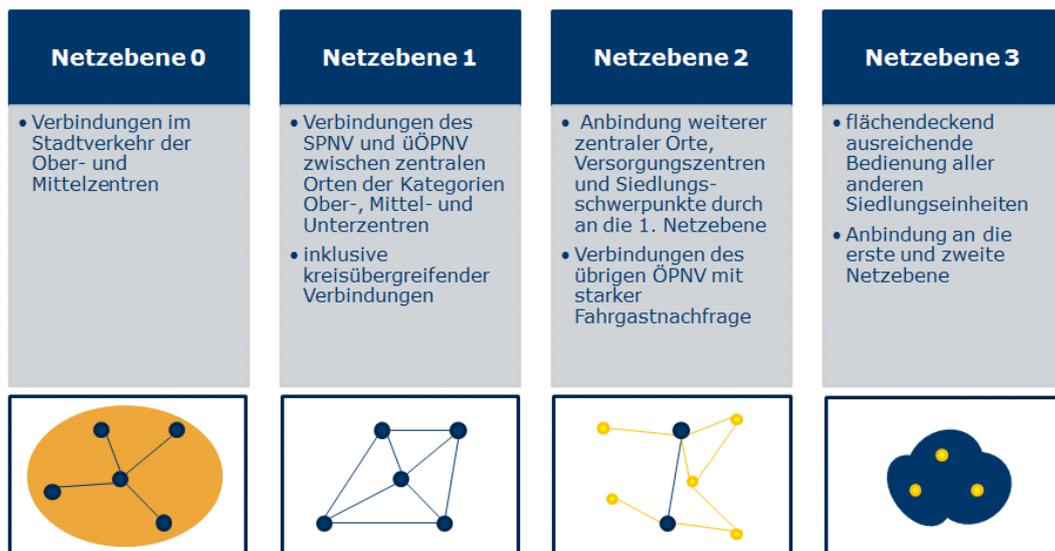
Der vorliegende RNVP berücksichtigt hinsichtlich der Netzkonzeption sowohl die flächenorientierten Kreise Schleswig-Flensburg und Nordfriesland als auch das Oberzentrum Flensburg. Das 3-Ebenen-Netzmodell aus dem für den flächenorientierten Kreis Nordfriesland erstellten Mobilitätskonzept wird daher als Ausgangsbasis für die gemeinsame Netzkonzeption genutzt und um eine Netzebene 0 des Stadtverkehrs erweitert.

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

- ◆ der verkehrspolitischen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV,
- ◆ der Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung,
- ◆ der durchgeführten Analysen der Bevölkerungs- und Strukturentwicklung der drei Gebietskörperschaften,
- ◆ der Analyse der Wegebeziehungen im Planungsraum I sowie
- ◆ der derzeitigen und zukünftig erwarteten Nachfrage

erfolgt daher die Definition der nachfolgenden einheitlichen Netzkonzeption für den Planungsraum I. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die definierten Netzebenen.

Abbildung 20: Netzebenen für den Planungsraum I



Darstellung: IGES 2016.

Die Definition der jeweiligen Vorgaben zur Mindestbedienung im übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg erfolgt in den folgenden Kapiteln.

7.3 Verbindungsrelationen der Netzebene 0

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.

Tabelle 21: 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 – Kauslund - Engelsby – Südermarkt – Friesischer Berg – Timm-Kröger-Weg Hochhaus/Raiffeisenstraße	10
Mürwik – Engelsby – Südermarkt – Citti Park – Gartenstadt Weiche – Weiche	11
ZOB – Rude – Bahnhof/Tegelbarg – Weiche – Gartenstadt-allee	12
ZOB – Sandberg - Tarup	13
ZOB – Bahnhof/Tegelbarg – Förde Park – (Technologiezentrum)	14

Ohne Nachtlinien.

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 in Aufgabenträgerschaft der Stadt Flensburg auf den in Tabelle 21 dargestellten Korridoren.

7.4 Verbindungsrelationen der Netzebenen 1, 2 und 3

Ergänzt wird das Angebot der Netzebene 0 durch

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

Die einbrechenden Verbindungen des Regionalbusverkehrs in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften werden entsprechend der gemeinsamen Netzkonzeption für den Planungsraum I den Netzebenen 1, 2 bzw. 3 zugeordnet.

Es wird empfohlen, die Regionalbuslinien im Rahmen der betrieblich-organisatorischen Möglichkeiten bedarfsgerecht in den Stadtverkehr zu integrieren. Mögliche Optionen sind beispielsweise

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

Konkrete Ansätze zur möglichen Einbindung der Regionalbuslinien für die Erschließung der Bereiche Tarup/Hochfeld und Kauslund werden in Kapitel 7.6 dargestellt. Eine vertiefende Betrachtung der einbrechenden Verbindungskorridore inkl. einer Zuordnung der entsprechenden Linien zu den Netzebenen erfolgt im Schnittmengenteil mit dem Kreis Schleswig-Flensburg.

7.5 Bedienungskonzeption und Mindestbedienqualität für den Stadtverkehr Flensburg

Die festgelegte Mindestbedienung für Verbindungen der Netzebene 0 im Stadtverkehr Flensburg (vgl. Tabelle 22) legt das Mindestniveau der Bedienung im übrigen ÖPNV fest, das nicht unterschritten werden soll. Vereinzelt Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttaktten sind zu begründen (Taktlücken oder Taktverschiebungen, z.B. unter Berücksichtigung der Nachfrage im übrigen ÖPNV).

Tabelle 22: Mindestbedienungsqualität Netzebene 0, Stadtverkehr Flensburg

Übriger ÖPNV	Bedienzeitraum	Mindesttakt / anzustrebende Fahrtenabfolge im taktähnlichen Verkehr
Montag bis Freitag	ca. 05:00 - ca. 06:00 Uhr	ca. 60-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-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-Minuten-Takt
	ca. 18:00 - ca. 24:00 Uhr	ca. 60-Minuten-Takt
	Nachtverkehr Sa/Soca. 00:00 - ca. 04:00 Uhr	ca. 60-Minuten-Takt

Empfehlungsgrundlage: Eigene Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse und 3. RNVP.

7.6 Weiterentwicklung des Angebotes im übrigen ÖPNV

Die Stadt Flensburg wird das derzeitige **Angebot im übrigen ÖPNV** auf Basis der Qualitätsstandards **nach Maßgabe der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln**.

Folgende Maßnahmen werden dazu vorgeschlagen und sollen ergebnisoffen in Abstimmung mit den jeweils betroffenen Beteiligten (z.B. betroffene Zielgruppen; Schulen und Schulverwaltung; Integrations- bzw. Behindertenbeauftragte und weitere Interessenvertretende; Nahverkehrsbeirat etc.) geprüft werden:

Optionen zur Verbesserung der Anbindung im Bereich Kauslund-Osterfeld

Im Rahmen von Beteiligungsverfahren wurden bereits die Anforderungen der Bevölkerung in Kauslund-Osterfeld analysiert. Diese beinhalten insbesondere eine verbesserte Anbindung an das Stadtzentrum sowie nach Engelsby und zum Twedter Plack.

Zur Verbesserung der Anbindung wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 eine veränderte Linienführung der Stadtbuslinie 10 mit direkter Führung durch Kauslund realisiert. Damit wird die Mindestbedienqualität des Stadtverkehrs durch einen 20-Minuten-Grundtakt in diesem Bereich hergestellt.

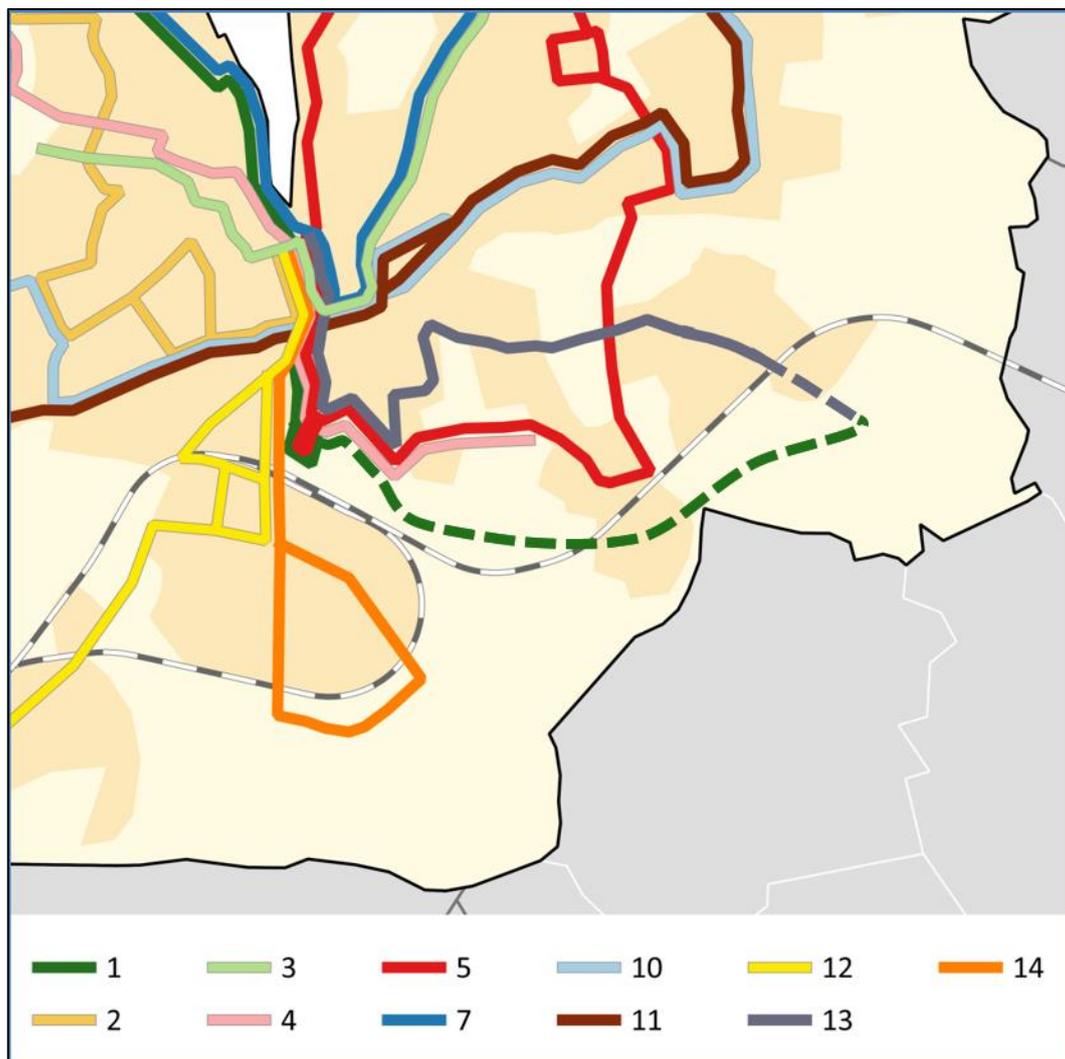
Eine Option zur weiteren Verbesserung der Anbindung von Kauslund-Osterfeld besteht durch die Stärkung des Angebotes auf der Regionalbuslinie 1605. Möglichkeiten der Angebotsausweitung sollten gemeinsam mit dem Aufgabenträger im Kreis

Schleswig-Flensburg und in Abstimmung mit allen betroffenen Verkehrsunternehmen geprüft werden. Dabei sind die Empfehlungen für den Verbindungskorridor 5 – Wees (Amt Langballig) im Schnittmengenteil zu berücksichtigen.

Verbesserung der Anbindung im Bereich Hochfeld und Tarup

Das Verkehrsangebot der derzeitigen Linie 13 erschließt aktuell den nördlichen Bereich von Tarup. Eine Erschließung der in Planung sowie Umsetzung befindlichen Wohngebiete entlang der zukünftigen K8 ist daher sicherzustellen.

Abbildung 21: Darstellung Ringlinienkonzept Hochfeld / Tarup Linien 1 und 13



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

Zur Sicherstellung der zukünftigen Anbindung der Wohngebiete in Hochfeld und Tarup bestehen aus derzeitiger Sicht die nachfolgend dargestellte Handlungsoption einer sogenannten Ringverkehrslösung, die die derzeitigen Linien 1 und 13 verbinden soll.

- ◆ Die zukünftige Erschließung soll über eine Verlängerung der Linie 13 entlang der Taruper Hauptstraße bis zum Knotenpunkt mit der Tangentialverbindung K8 erfolgen. Dort geht Linie 13 betrieblich auf die vom Bahnhof verlängerte Linie 1 über.
- ◆ Mit dieser Weiterentwicklung ist die Verbesserung des Fahrtenangebots der Linie 13 auf einen 20-Minuten-Takt entsprechend der Mindestbedienvorgaben verbunden. Damit ist eine Verknüpfung mit der im selben Takt verkehrenden Linie 1 möglich.
- ◆ Die derzeitige Linie 1 wird ab Bahnhof über den Verlauf Munketoft und Hochfelder Landstraße verlängert. Linie 1 folgt dann dem weiteren Verlauf der Tangentialverbindung K8 bis zum Knoten mit der Taruper Hauptstraße. Dort findet der betriebliche Übergang auf die Linie 13 statt.
- ◆ Die Angebotshäufigkeit der Linie 1 umfasst damit einen ganztägigen 20-Minuten-Takt. Die derzeitigen abendlichen Fahrten der Linie 1 zwischen Bahnhof und Campus sind in geeigneter Form zu integrieren bzw. über teilweise Angebotsergänzungen der Linien 4 oder 5 beizubehalten.

Die Umsetzung des vorgeschlagenen Ringlinienkonzepts ist mit einer Ausweitung der Fahrplanleistung verbunden. Gleichzeitig wird der Takt der Linie 13 auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet und damit an die Mindestbedienvorgaben angepasst.

Die Ermittlung der finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme erfordern weitere betriebliche Untersuchungen, da die Kostenbestandteile wesentlich von Indikatoren wie dem Fahrzeug- und Personalbedarf abhängen. Die vertiefte betriebliche Prüfung im Sinne einer Optimierung der Fahr- und Umlaufplanung ist im Rahmen des vorliegenden RNVP jedoch nicht leistbar.

Nachfolgend wird unter Ansatz eines Vollkostenansatzes eine Abschätzung des ungefähr jährlich aufzuwendenden Mehrkostenbetrags bei gesamthafter Umsetzung des Ringlinienkonzepts durchgeführt.

Die Verkehrsleistungen der **Linie 1** werden in Summe um ca. 140 T Fahrplankilometer pro Jahr ausgeweitet. Die Leistungen der **Linie 13** steigen bei gleichzeitiger Taktverdichtung vom 30-Minuten- auf einen 20-Minuten-Takt um jährlich ca. 250 T Fahrplankilometer.

Unter Ansatz des von der Stadt Flensburg vorgegebenen Vollkostensatzes von 4,10 Euro/km führt dies zu einem jährlichen ungefähren finanziellen Mittelaufwand von rund 1,6 Mio. Euro pro Jahr.¹⁹

Es ist dringend zu berücksichtigen, dass mit der Maßnahme verbundene Auswirkungen auf die Fahrgeldeinnahmen (Erhöhung der Tarifeinnahmen) noch durch eine vertiefte Machbarkeitsprüfung zu ermitteln sind, so dass der jährliche finanzielle Mittelaufwand von rund 1,6 Mio. Euro sich de facto verringern wird.

¹⁹ Vollkostensatz wurde als Näherungswert durch die Stadt Flensburg zur Verfügung gestellt.

Weiterhin wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln auch eine stufenweise Umsetzung denkbar ist, in dem z.B. zunächst der Laufweg der Linie 1 bis zum Siedlungsbereich Groß-Tarup verlängert wird. Die Durchbindung mit der anzupassenden Linie 13 könnte dann in einer späteren Umsetzungsstufe realisiert werden. Die Einbindung aller betroffenen Verkehrsunternehmen bei den Planungen soll sicherzustellen werden.

Schaffung einer weiteren zentralen Verknüpfungsstelle in der Innenstadt

Unter der Berücksichtigung der zunehmenden Nachfrage sowie der bereits hohen Auslastung des ZOB, wird eine alternative zentrale Verknüpfungshaltestelle im Bereich Angelburger Straße – Südermarkt – Deutsches Haus empfohlen.

Verbesserung der Bedienungsqualität im westlichen und nordwestlichen Stadtgebiet

Die Stadtverkehrslinie 2 vom ZOB zur Haltestelle Am Lachsbad erfüllt derzeit noch nicht den definierten Mindestbedienstandard eines 20-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit. In Folge dessen verfügen Teile des westlichen und nordwestlichen Stadtgebietes, in denen keine Überlagerung mit anderen Linien erfolgt, lediglich über ein halbstündiges Angebot im übrigen ÖPNV. Dies betrifft die Bereiche

- ◆ zwischen Am Lachsbad und Wielandweg im Stadtteil Nordstadt,
- ◆ zwischen Taubenstraße und St. Franziskus Hospital im Stadtteil Neustadt sowie
- ◆ innenstadtnahe Bereiche (z.B. der HLA Wirtschaftsschule) in den Stadtteilen Westliche Höhe und Friesischer Berg.

Insbesondere vor dem Hintergrund der derzeitigen und prognostizierten Bevölkerungsentwicklung im nordwestlichen Stadtgebiet wird eine Verdichtung des Angebotes der Linie 2 auf einen 20-Minuten-Takt empfohlen.

Optimierung im Nachtverkehr

Die Stadt Flensburg regt die Verbesserung des Angebots im Nachtverkehr an Wochenenden durch Schließen der ein- bis zweistündigen Fahrplanlücke am Übergang vom Tages- zum Nachtverkehr an. Im Nachtverkehr ist zudem eine Ausweitung auf die südöstlichen Stadtteile Sandberg und Tarup zu prüfen, um das gesamte Stadtgebiet abzudecken. Dies ist insbesondere durch die geplanten Wohnprojekte von Relevanz. Eine mögliche Variante stellt die Verlängerung einer bestehenden Nachtlinie dar. Alternativ kann eine vierte Nachtbuslinie angeboten werden.

Harmonisierung der Bedienungszeiträume mit den Öffnungszeiten ÖPNV-relevanter Verkehrsziele

Die Analyse zeigte, dass für Nutzende bzw. Besuchende und Beschäftigte des Einkaufszentrums Förde Park trotz verlängerter Öffnungszeiten bis 22 Uhr ab 21:03 keine ÖPNV-Verbindung in die Innenstadt besteht.

Entsprechend der im Einzelhandelskonzept der Stadt Flensburg definierten wichtigen verkehrsorientierten Versorgungsfunktion wird ein durchgängiges ÖPNV-Angebot entsprechend der Öffnungszeiten empfohlen. Eine Anpassung des Bedienungszeitraumes der Linie 14 sollte geprüft werden.

Darüber hinaus sollte eine Abstimmung mit den Trägern ÖPNV-relevanter Verkehrsziele erfolgen, um im Rahmen der betrieblich-organisatorischen Möglichkeiten das Angebot im ÖPNV möglichst optimal auf die Nachfrageströme anzupassen. So kann die Zielstellung der Erhöhung des Anteils des übrigen ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl wirksam unterstützt werden.

Verbesserung der Mindesterschließung durch ein erweitertes Angebot

Zurzeit weist das Angebot durch die Nichtbedienung der Linien 10 und 14 am Sonntag Lücken auf, da hier abschnittsweise keine Bedienung durch parallel oder in der Nähe verkehrende Linien erfolgt. Dies betrifft

- ◆ auf der Linie 10 den Bereich ab der Haltestelle Falkenberg bis Timm-Kröger-Hochhaus bzw. Raiffeisenstraße und
- ◆ auf der Linie 14 den Abschnitt ab St. Pauli über Fuchskuhle und Steinfelder Weg zurück nach St. Pauli.

Entsprechend der definierten Mindestbedienungsstandards wird eine Bedienung des gesamten Liniennetzes an allen Wochentagen empfohlen.

Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Flensburg

Trotz einer insgesamt guten Erreichbarkeit des Bahnhofs durch den Stadtverkehr (Linien 1, 5, 12 und 14) und damit auch aus den Bereichen ZOB/Innenstadt sowie einer guten Verknüpfung mit den Angeboten des Regionalverkehrs bestehen einzelne Erreichbarkeitsdefizite.

Folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Flensburg sind daher aus Sicht der Stadt Flensburg unter Berücksichtigung der Nachfrage und der zusätzlichen Kosten erforderlich:

- ◆ Ausweitung der derzeitigen Anbindung des Bahnhofs täglich in den späteren Abendstunden sowie sonntags zur Schaffung von Anschlüssen zu und von den Zügen von und zu den Stadtteilen,
- ◆ Weiterführung von Regionalverkehren aus nördlichen Richtungen über ZOB hinaus bis zum Bahnhofsvorplatz (Direktverbindungen zum Bahnhof z.B. aus Richtung Harrislee und Dänemark),
- ◆ Weiterführung von Regionalverkehren aus Richtung Kappeln, Gelting, Langallig und Wees (Linie 1605) zur Schaffung direkter Anbindungen an den Bahnhof Flensburg,
- ◆ Herstellung komfortabler und verlässlicher Anschlüsse zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs im Stadtverkehr aus Stadtteilen ohne eine direkte Stadtbusverbindung zum Bahnhof (z.B. am ZOB oder anderen Umsteigehaltestellen) sowie

- ♦ Einrichtung von Umsteigemöglichkeiten im Bereich Neumarkt (oder alternativer Standort) zur Verbesserung der Verknüpfung zum Stadtverkehr und zum Regionalverkehr (z.B. Richtung Niebüll, Husum, Bredstedt).

Verbesserung Verknüpfung ÖPNV/alternative Mobilitätsangebote

Im Bereich der alternativen Mobilitätsangebote wurde mit der flächenmäßigen Installation von Car- und Bikesharingstationen viel erreicht. Der nächste Schritt liegt in der **engeren Verzahnung vom ÖPNV mit den alternativen Mobilitätsangeboten**. Dazu sollen Mobilitätsstationen mittelfristig realisiert werden. Eine detaillierte Beschreibung des Aufbaus einer Mobilitätsstation sowie potentielle Standorte findet sich im Kapitel 8.3.

In Ergänzung zu der Schaffung eines Netzes aus Mobilitätsstationen soll die **Einführung einer MobilCard** geprüft werden. Eine derartige Karte ist Zugangsmedium sowohl für den ÖPNV als auch für die alternativen Mobilitätsangebote. Eine Beschreibung mit potentiellen Funktionen und Anforderungen findet sich im Kapitel 8.9).

Verbesserte Anbindung die Siedlungsschwerpunkte im Stadt-Umland-Gebiet

Am Übergang aus der Stadt Flensburg in das Kreisgebiet Schleswig-Flensburg findet derzeit ein deutlicher Abbruch der Angebotshäufigkeit statt. Die engen verkehrlichen Verflechtungen im Berufspendelnden-, Schul-, Versorgungs- und Freizeitverkehr machen eine, über die definierten Mindestbedienungsstandards für Regionalbuslinien hinausgehende, Bedienungsqualität erforderlich.

Das derzeitige Angebot im unmittelbaren Stadt-Umland-Verkehr soll daher nach Maßgabe des Nutzendenaufkommens und der Wirtschaftlichkeit über die im vorliegenden RNVP definierten Vorgaben des Angebots- und Qualitätskonzepts hinaus weiterentwickelt werden. Die Ableitung konkreter Handlungsempfehlungen für die jeweiligen Verbindungsrelationen ist Bestandteil des Schnittmengenteils mit dem Kreis Schleswig-Flensburg.

Fortsetzung des Ausbaus im grenzüberschreitenden Verkehr nach Dänemark

Unter Beachtung der Zielstellungen des vorangegangenen RNVP unterstützt die Stadt Flensburg die Umsetzung eines 30-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit zwischen Flensburg und Dänemark. Eine Angebotsausweitung sollte im Zusammenwirken mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger auf dänischer Seite geprüft und ggf. umgesetzt werden.

Ebenso unterstützt die Stadt Flensburg die festgestellten Optimierungsbedarfe zur Verbesserung von Anschlüssen in Aabenraa von bzw. nach Haderslev.

7.7 Weiterentwicklung des Angebotes im Schienenverkehr und Koordinierung 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 RNVP 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.

Weiterentwicklung des SPNV-Angebots

Das in Abschnitt 6.2 beschriebene Gutachten zur zukünftigen Bahnstruktur Flensburg diskutiert unterschiedliche alternative Standortvarianten für einen Fernverkehrsbahnhof Flensburg - Syddanmark und zur Anbindung im Regionalverkehr und Möglichkeiten zur Reaktivierung der Bahnstrecke Flensburg-Weiche – Niebüll.

Neben der für den Zeitraum des vorliegenden RNVP relevanten Empfehlung zur Verbesserung des Verkehrsangebots am heutigen Bahnstandsstandort kommt das Gutachten zur Einschätzung, dass ein hohes Nachfragepotenzial für die Reaktivierung Flensburg – Niebüll bestehe und diese sowohl verkehrlich als auch wirtschaftlich vielversprechend erscheint. Im aktuellen Landesnahverkehrsplan bis 2017 wird diese Relation, auf der derzeit ein Schnellbusangebot besteht, als sicherungswürdig eingestuft.

Es ist mit Blick auf die Reaktivierungsbewertung des Gutachtens jedoch darauf hinzuweisen, dass die Erschließung der an der Schnellbuslinie 1013 liegenden Orte und Siedlungseinheiten nicht durch eine Reaktivierung der Bahnstrecke Flensburg - Niebüll ersetzt werden kann. Dem spricht entgegen, dass durch die Schnellbuslinie wichtige kleinräumige Erschließungen erfolgen, was durch Anzahl und Lage etwaiger reaktivierter Zugangsstellen nicht abgesichert werden kann.

Weitere Überlegungen zur Weiterentwicklungen des Schienenverkehrs

Neben den vorgenannten Maßnahmen werden Maßnahmenoptionen diskutiert, die sich in einem Meinungsbildungsprozess befinden und zu denen bisher kein verkehrspolitischer Konsens besteht. Dies umfasst

- ◆ Vorschläge zu kurzfristigen Maßnahmen zur Verbesserung des Bahnverkehrs
 - Beschleunigung der derzeitigen Intercity-Zugpaare im Streckenabschnitt Flensburg – Hamburg um wenige Minuten und Anschlussherstellung zur ICE-Linie 25 Hamburg – Hannover – Würzburg – München,
 - Verbesserung der Anschlusssituation in Hamburg-Dammtor und in Hamburg Hauptbahnhof zwischen der Regionalexpress-Linie 7 Flensburg – Neumünster – Hamburg und den ICE-Linien 20 Hamburg – Hannover – Frankfurt – Basel und 22 Hamburg – Hannover – Frankfurt – Stuttgart,
- ◆ Vorschläge von Vertretern von Fahrgastinteressen zur Errichtung einer SPNV-Zugangsstelle in Flensburg-Tarup,

- ◆ Vorschläge zur kurz- bis mittelfristigen 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,
 - die Einführung einer grenzüberschreitenden Regionalbahn-Linie Sønderborg – Tinglev – Flensburg,
 - den Ausbau des Streckenabschnitts Flensburg – Sörup für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/ h.

8. Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV

8.1 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.

Aktiv Bus sowie die im Unterauftrag tätige AFAG verfügen über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) als Voraussetzung für eine technisch unterstützte Anschlusssicherung.

Im Rahmen des Projektes „Landesweite Echtzeitinformation“ haben sich 2014/15 viele Busunternehmen in den Kreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland an der Beschaffung neuer Bordrechner und eines Regio-RBLs beteiligt. Bis 2017 sollen diese Unternehmen an eine zentrale Datendrehscheibe angeschlossen und damit eine Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationen auch für alle einbrechenden Regionalbusverbindungen ermöglicht werden.

Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlusssicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten 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 Zubringeverkehrsmittels gehalten werden kann. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung bei der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sollen, wenn möglich, als garantierter Anschluss durchgeführt werden. Der Anschluss wird dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringeverkehrsmittels in jedem Fall gehalten. Das Niveau des limitierten Anschlusses darf jedoch keinesfalls unterschritten werden.
- ◆ Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse sind als vorgesehene Anschlüsse durchzuführen, sodass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.
- ◆ In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollen Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollen 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollen Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Minuten nicht überschreiten.
- ◆ Die Sicherung der Anschlüsse soll unter Anwendung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems erfolgen, das die Zusammenführung von Soll- und Ist-Daten der Fahrpläne und deren Vergleich unterstützt.
- ◆ Verkehrsunternehmen, die bislang nicht in die zentrale Datendrehscheibe eingebunden sind, soll die technische Anbindung ermöglicht werden.

- ♦ Es wird die Installation von DFI-Abfahrtsanzeigen an wichtigen Verknüpfungspunkte empfohlen.

Aufbauend darauf sollen zukünftig einheitliche Kriterien **zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im Planungsraum I hinsichtlich der zu erbringenden Anschlussqualität** festgelegt werden. Im Zuge der Erteilung von Liniengenehmigungen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen einheitliche Regelungen zu Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

Mit Blick auf eine bessere Verknüpfung zwischen Stadtbus- und Regionalbusrelationen beispielsweise zur verbesserten Anbindung des Stadt-Umlandes ist zudem eine verstärkte Koordination zwischen den Aufgabenträgern Stadt Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg notwendig.

8.2 Ausstattung, Bau und Unterhalt von Zugangsstellen

Neben einem einheitlichen Erscheinungsbild zur Markenbildung sind Anforderungen an Zugangsstellen im Hinblick auf den Komfort, die Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit sowie an die spezifischen Anforderungen des Buslinienverkehrs zu definieren. Dabei ist das Haltestellenkonzept der Stadt Flensburg aus dem Jahr 2009 bzw. der zukünftigen Fortschreibung zu berücksichtigen. Dies beinhaltet

- ♦ Grundsätze zur baulichen Gestaltung,
- ♦ Anforderungen an die Ausstattung,
- ♦ Anforderungen an die Barrierefreiheit,
- ♦ Anforderungen an die Wartung und Reinigung der Haltestellen sowie
- ♦ Regelungen von Zuständigkeiten z.B. des Verkehrsunternehmens,

die als Grundlage für alle Neu- und Umbauten von Haltestellen gelten.

Kategorisierung der Zugangsstellen

Die bisherige Unterteilung der Haltestellen, die insbesondere auf die Nachfragestruktur der Flächenkreise im Planungsraum I ausgelegt war, wird unter Berücksichtigung der Anforderungen des Stadtverkehrs weiterentwickelt.

Einfachhaltestellen sind Haltestellen mit geringem Nutzendenaufkommen. Sie dienen vornehmlich der Erschließung nachfrageschwächerer Gebiete mit einem ÖPNV-Basisangebot. Als Orientierungswert kann von einer Einfachhaltestelle ausgegangen werden, wenn sie von weniger als 100 Ein- und Aussteigende am Tag genutzt wird.

Normalhaltestellen dienen der Erschließung von Gebieten oder Zielen mit durchschnittlicher Nachfrage und im Allgemeinen regelmäßiger Bedienung. Zur Orientierung kann von einer Normalhaltestelle ausgegangen werden, wenn diese von höchstens 400, jedoch mehr als 100 Ein- und Aussteigende am Tag genutzt wird.

Zugangsstellen mit darüber hinausgehender, überdurchschnittlicher bzw. hoher Nachfrage (über 400 Ein- und Aussteigende pro Tag) z.B. hoch frequentierte Umsteigeknoten werden im Regelfall als **Schwerpunkthaltestellen** definiert.

Tabelle 23: Definition von Grenzwerten für die Kategorisierung von Zugangsstellen

Haltestellentyp	Bisherige Grenzwerte	Neue Grenzwerte
Einfachhaltestelle	< 50 Ein- und Aussteigende	< 100 Ein- und Aussteigende
Normalhaltestelle	50-200 Ein- und Aussteigende	100-400 Ein- und Aussteigende
Schwerpunkthaltestelle	> 200 Ein- und Aussteigende	> 400 Ein- und Aussteigende

Quelle: Flensburg 2015b.

Ausstattung von Haltestellen

Auch einfach ausgestattete Haltestellen sind mit einem Mindestmaß an Komfort und Informationsmaterial auszustatten. Dabei sind an den Haltestellen in Abhängigkeit der Kategorie die in der folgenden Tabelle dargestellten Ausstattungsmerkmale vorzusehen. Darüber hinaus wird für wichtige Verknüpfungspunkte die Installation von Fahrradabstellmöglichkeiten mit Überdachung (Bike&Ride) sowie dynamischen Abfahrtsanzeige (DFI) empfohlen.

Ausgestaltung von Haltestellen

Haltestellen sind grundsätzlich als Kaphaltestellen oder Haltestellen am Fahrbahnrand anzulegen, sofern die örtlichen Verhältnisse oder verkehrliche Belange nicht dagegensprechen. Eine Ausführung der Haltestelle als Busbucht ist aufgrund der hohen Entwicklungslängen für Busbuchten sowie der schwierigeren Einfädelung von abfahrenden Bussen in den fließenden Verkehr nicht zu empfehlen.

Bei der Ausgestaltung von Haltestellen sind die straßenbaulichen Regelwerke zu beachten. Insbesondere ist die Leichtigkeit des Verkehrs im klassifizierten Netz sicherzustellen.

Verkehrssicherheit der Haltestellen

Haltestellen sind so auszugestalten, dass die Oberfläche in einem schadfreien und verkehrssicheren Zustand ist, die Haltestellen nicht an Gefahrenpunkten liegen und im Winter regelmäßig geräumt und frei von Eis gehalten werden.²⁰

Um das Sicherheitsempfinden der wartenden ÖPNV-Nutzenden insbesondere auch in den Abend- und Vorabendstunden der Wintermonate zu stärken, sollen

²⁰ Gemäß § 45 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein kann die Stadt Flensburg diese Verpflichtung an Eigentümer und Eigentümerinnen der anliegenden Grundstücke übertragen.

Haltestellen vom öffentlichen Raum gut einsehbar und ausreichend ausgeleuchtet sein.

Zuwegungen zu Haltestellen

Zuwegungen müssen mit geeignetem Oberflächenbelag ausgestattet sein, eine ausreichende Beleuchtung und Breite aufweisen und ein sicheres Erreichen vom restlichen Fußwegnetz ermöglichen.

Tabelle 24: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	Einfachhaltestelle	Normalhaltestelle	Schwerpunkthaltestelle
Ebene, feste und sicher erreichbare Wartefläche	Ja	Ja	Ja
Haltestellenmast mit Aufschrift des Haltestellennamens, der Liniennummer und Fahrtziel	Ja	Ja	Ja
Unterstand / Witterungsschutz	Nein	Ja	Ja
ÖPNV-Nutzenden-Information, mit Fahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformationen und Umgebungsplan	Ja ¹	Ja	Ja ²
Sitzgelegenheit	Ja ³	Ja	Ja
Papierkorb	Ja	Ja	Ja
Beleuchtung	Ja	Ja	Ja
Barrierefreie Gestaltung und Ausstattung	Ja	Ja	Ja
Notruffeinrichtung oder öffentliches Telefon	Nein	Nein	Ja

Quelle: Flensburg 2015b

Anmerkung: ¹ Bei einer Einfachhaltestelle ist das Info-Quartett anzustreben. Es muss aber mindestens ein Fahrplanaushang realisiert werden.

² Schwerpunkthaltestellen sind zusätzlich mit einem Stadtplan und ergänzenden touristischen Informationen auszustatten.

³ Die Bereitstellung einer Sitzgelegenheit kann ggf. auch über die vorhandene Stadtmöblierung erfolgen.

Sollen neue Haltestellen auf Streckenabschnitten in der Baulast des Bundes oder des Landes Schleswig-Holstein hergestellt oder umgebaut werden, sind diese beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein mit aussagekräftigen Ortsangaben und Planunterlagen zu beantragen. Das gleiche gilt für Zuwegungen zu Haltestellen und Buswartehäuschen.

8.3 Weiterentwicklung der Verknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof Flensburg

Wie im Abschnitt 4.3 beschrieben, bestehen Defizite bei der räumlichen Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV durch das Vorhandensein von zwei Haltestellenbereichen (einmal auf dem Bahnhofsvorplatz und einmal im Bereich Schleswiger Str.) und Defizite in der Wegeleitung. Folgende Maßnahmen zur Behebung der bestehenden Defizite werden daher durch die Stadt Flensburg ausdrücklich unterstützt:

- ◆ Optimierung der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes,
- ◆ Barrierefreier und fahrgastfreundlicher Ausbau der Bushaltestelle und des Bahnhofsvorplatzes des heutigen Bahnhofes sowie angemessene Überdachung der stadtauswärts gerichteten Teil-Bushaltestelle
- ◆ Verbesserung der Wegeleitung im gesamten Bereich des Bahnhofes und des Bahnhofsumfeldes durch
 - Verbesserung der Möglichkeiten zum intuitiven Auffinden der jeweils richtigen Haltestelle) und
 - Verbesserung der Wegeverbindung zu den Haltestellen an der Schleswiger Straße (Bahnhof/Serpentine sowie Bahnhof/Tegelbarg),
 - Errichtung von Busziel-Anzeigern für die Echtzeit-Information,
- ◆ Errichtung eines Aufzugs zwischen Bahnsteig bzw. Bahnhofsvorplatz und der Brücke Schleswiger Str.,
- ◆ Verbesserung der Fahrgast-Information über die über den heutigen Bahnhof Flensburg verkehrenden Buslinien 1, 4 und 5 des Stadtverkehrs Flensburg an der Haltestelle ZOB,
- ◆ Ggf. Ausbau der Bahnstraße und des Mühlendamms für eine Befahrbarkeit durch den Stadtverkehr Flensburg in beiden Richtungen sowie
- ◆ Umsetzung einer Umsteigehaltestelle im Bereich Neumarkt (oder alternativer Standort) zur Verbesserung der Verknüpfung zum Stadtverkehr und zum Regionalverkehr.

8.4 Wichtige Verknüpfungspunkte und Mobilstationen

Wichtige Verknüpfungspunkte zum Individualverkehr sowie ggf. alternativen Mobilitätsformen sollen zu **Mobilitätsstationen** unter Förderung inter- und multimodaler Mobilität ausgebaut werden (vgl. auch Abschnitt 4.3).

An einer Mobilstation werden verschiedene Verkehrsmodi (z.B. Bus, Pkw Fahrrad, Taxi, etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Zentrale Komponenten sind dabei

- ◆ ein bedarfsgerechter Umfang an Angeboten unterschiedlicher Verkehrsmodi,
- ◆ kurze, fußläufige und barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsmodi,

- ◆ ein umfassendes Informationsangebot an den Mobilstationen sowie vorab über entsprechende Informationsmedien (z.B. Internet),
- ◆ eine verkehrsmittelübergreifende einheitliche Vermarktung sowie
- ◆ ggf. gemeinsame Zugangsmedien und Abrechnungsmöglichkeiten.

Ziel aus Sicht der Stadt Flensburg ist es, durch verbesserte Zugangs- und Anschlussmobilität, den Umweltverbund sowie insbesondere den ÖPNV als Rückgrat des städtischen Verkehrssystems zu stärken und die Nutzung von privaten Pkw zu reduzieren. In Einklang mit den Aktivitäten des Klimapaktes Flensburg kann inter- und multimodales Verkehrsverhalten einen wichtigen Beitrag zur angestrebten CO₂-Neutralität leisten.

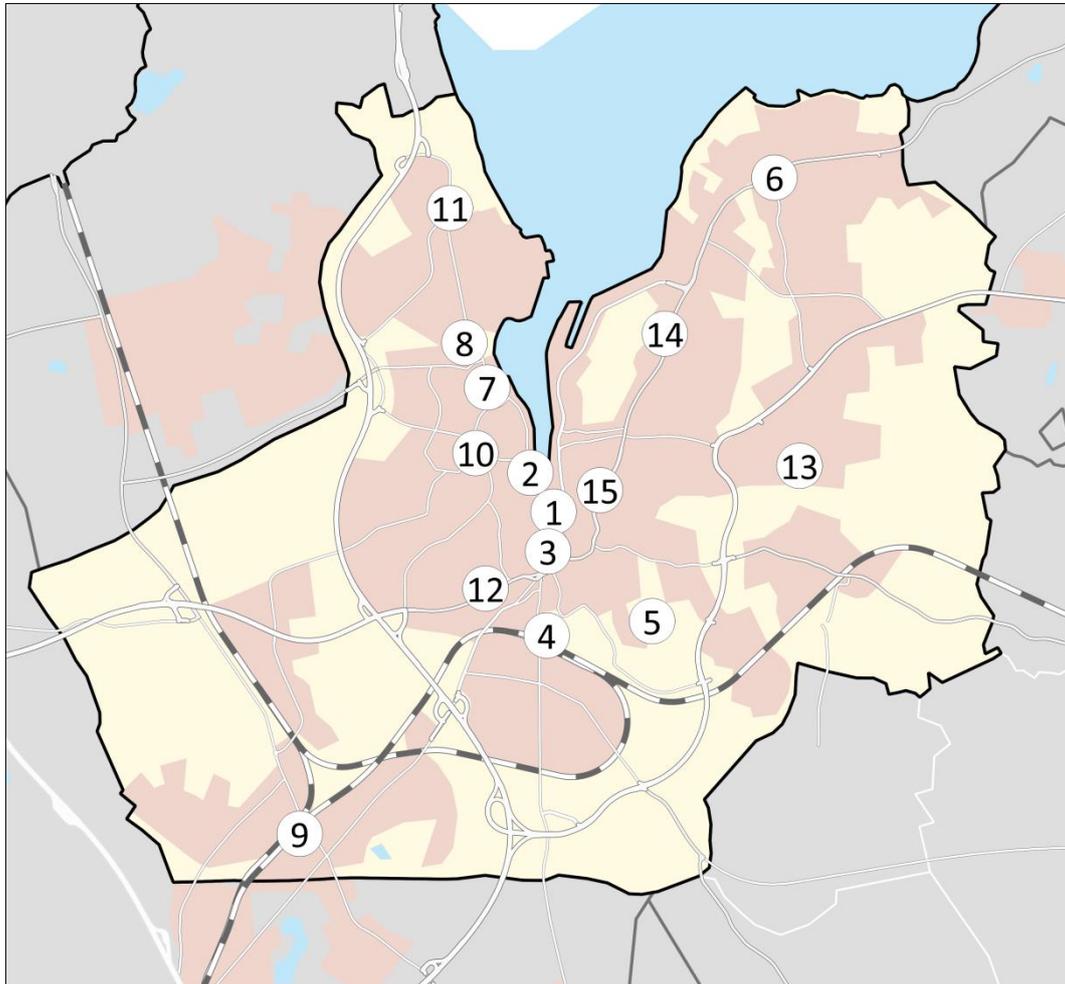
Mobilstationen sollten in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Verkehrsmodi mindestens über die folgenden Ausstattungsmerkmale verfügen:

- ◆ Hochwertige Haltestellenausstattung mindestens auf dem Niveau von Schwerpunkthaltestellen,
- ◆ Barrierefreie Zuwegung sowie Übergang zwischen den Verkehrsmodi,
- ◆ ein Grundangebot an verkehrsmittelübergreifenden und barrierefreien Informationen inklusive dynamischer ÖPNV-Nutzenden-Informationsanzeigen (DFI) für den ÖPNV,
- ◆ Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilstation durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen,
- ◆ überdachte und gut einsehbare Fahrradabstellanlagen,
- ◆ Kurzzeitparkplätze für Zu- und Abbringerverkehre ohne Behinderung des Busverkehrs,
- ◆ Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bikesharing-Angebote.

Darüber hinaus werden folgende zusätzliche Ausstattungsmerkmale empfohlen:

- ◆ Sichere Fahrradabstellanlagen z.B. Fahrradboxen,
- ◆ Ladeinfrastruktur für Pedelec,
- ◆ Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
- ◆ Ausweisung von Park+Ride-Stellplätzen,
- ◆ Taxi-Stellplätze,
- ◆ Kostenfreier Internetzugang über WLAN-Hotspots,
- ◆ weiterführende Informationsangebote ggf. als mobile Applikation sowie Info-Rufnummer z.B. in Kooperation mit der Mobizentrale.

Abbildung 22: Potenzielle Standorte für Mobilstationen



Karte: IGES 2016. Bezeichnung der Standorte in **Tabelle 25**.
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Tabelle 25: Potenzielle Standorte für Mobilstationen

Nr	Potentieller Standort	Stadtbuslinien	Nutzende ¹	P+R	K+R	B+R	BS	CS	Taxi
1	ZOB	Diverse ¹⁰	7.800	–	X	X	X	X	X
2	Willy-Brandt-Platz ²	1, 4, 7 ¹⁰	450	–	–	X	X	–	X
3	Südermarkt	Alle ¹⁰	2.150	–	–	?	X	–	X
4	Bahnhof	1, 5 ¹⁰	1.000	X	X	X	X	?	X
5	Campus Mensa	4, 5	500	X	X	?	X	X	?
6	Twedter Plack	Diverse ¹⁰	650	?	X	X	X	?	X
7	Walzenmühle	1,7	650	?	?	?	? ³	?	?
8	Apenrader Str. ⁴	1, 7	800	?	?	X	?	?	X
9	Bahnhof Weiche	11, 12	400	?	?	?	?	?	X
10	Burgplatz	3, 4	1.050	–	–	X	X	?	?
11	Am Lachsbach	1, 2, 7	600	X	X	X	?	?	?
12	Friesische Str. / Exe ⁵	10, 11	800	X	?	X	X	? ⁶	?
13	Trögelsbyer Weg	10, 11	550	?	?	X	?	?	?
14	Mürwiker Str. / Fichtestr. ⁷	3, 5, 7 ¹⁰	1.400	?	?	X	?	? ⁸	?
15	St.-Jürgen-Platz	Diverse ¹⁰	850	–	–	?	?	? ⁹	?

Quellen: Flensburg 2013a, Flensburg 2013b, Flensburg 2014/15, Nextbike o.J., Cambio o.J.

Erläuterungen: P+R = Park and Ride, K+R = Kiss and Ride, B+R = Bike and Ride, BS = Bikeshaaring, CS = Carsharing, Taxi = Taxistand.

X = Ist am Standort / in der Nähe vorhanden, bzw. Standort geeignet.

– = Standort nicht geeignet.

? = Standorteignung noch zu prüfen.

¹ Tägliche Nutzungsfrequenz der nächstgelegene(n) Haltestelle(n).

² Nähe zur Haltestelle „Fördebrücke“.

³ Nähe zur Nextbike-Station am Nordertor; Prüfung einer Verlegung zur Walzenmühle erforderlich.

⁴ Nähe zur Haltestelle „Bauer Landstr.“.

⁵ Nähe zur Haltestelle „Mathildenstraße“.

⁶ Nähe zur Carsharing-Station an der Schützenkuhle; Prüfung einer Verlegung „Zur Exe“, Ecke „Nikolaiallee/Katharinenstraße“ erforderlich.

⁷ Nähe zur Haltestelle „Stadion“.

⁸ Nähe zur Carsharing-Station am Mühlenhof; Prüfung einer Verlegung zur Haltestelle „Stadion“ erforderlich.

⁹ Nähe zur Carsharing-Station an der Heinrichstraße; Prüfung einer Verlegung zur Haltestelle „St.-Jürgen-Platz“ erforderlich.

¹⁰ Haltestelle wird von mindestens einer Regionalbuslinie angefahren.

Aufbauend auf einer Analyse der Nachfrage im ÖPNV, der bestehenden Infrastruktur sowie der Angebote weiterer Mobilitätsanbieter (z.B. Carsharing, Bikesharing) können potenzielle Standorte für Mobilstationen abgeleitet werden (vgl. Abbildung 20). Die Ergebnisse von Voruntersuchungen z.B. im Rahmen des 3. RNVP und des Masterplans 100 % Klimaschutz Flensburg wurden entsprechend berücksichtigt.

Das Ergebnis der Analyse möglicher Verknüpfungsoptionen wird in Tabelle 25 dargestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Kosten zur Umsetzung einer Mobilstation in Abhängigkeit der bereits bestehenden Infrastruktur sowie des geplanten Angebotsumfangs auf ca. 40.000 bis 100.000 Euro belaufen.

Eine weitergehende Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten wird unter Einbindung relevanter Beteiligten (z.B. betroffene Bevölkerung, Anbietende von Mobilitätsangeboten, Stadtentwicklungsplanung, Aufgabenträger ÖPNV, Integrations-, Gleichstellungs- bzw. Behindertenbeauftragten und weitere Interessenvertretenden etc.) empfohlen.

8.5 Qualität der Fahrzeuge

Die Stadt Flensburg wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im übrigen ÖPNV hin. Es werden folgende **grundsätzliche Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**²¹ gestellt:

- ◆ Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch und optisch einwandfreiem Zustand sein und einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflurbusse, ggf. auch Fahrzeuge mit Hublift oder Rampe).
- ◆ Im Innenraum muss eine Stellfläche zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, schwerem Gepäck und ggf. Fahrrädern vorhanden sein.
- ◆ 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.
- ◆ Die Geräuschgrenzwerte für Busse sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.
- ◆ Im Fahrzeug ist eine elektronische Haltestellenanzeige und -ansage vorzusehen. Die Ansage der Haltestellen kann im begründeten Ausnahmefall auch durch die Beschäftigten im Fahrdienst erfolgen.

²¹ 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 Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt.

- ◆ Die Kennzeichnung des Fahrziels und der Linie hat gemäß § 33 BOKraft mit einer Zielmatrix zu erfolgen. Darüber hinausgehend 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, Logo des Verkehrsverbundes NAH.SH und des konzessionierten Verkehrsunternehmens).
- ◆ 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 werden zeitnah beseitigt.

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

Klimafreundliche Fahrzeugflotte

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

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

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

Zum Aufbau von weiteren Erfahrungswerten werden die Testeinsätze mit reinen Elektrofahrzeugen unterstützt.²²

²² Vgl. Aktiv Bus 2016a.

8.6 ÖPNV-Nutzenden-Information und ÖPNV-Marketing

Die Art und Weise der Bereitstellung von Informationen über den übrigen ÖPNV ist von zentraler Bedeutung, um Zugangshürden zur Nutzung des ÖPNV der Stadt Flensburg noch weiter abzubauen.

Durch eine stärker einheitliche Gestaltung gut designter Informationsmedien können die Angebote als „Marke ÖPNV“ wahrnehmbar werden. Künftig soll das Design der landesweiten Nahverkehrs-Dachmarke NAH.SH angewendet werden und wird damit eine Zielstellung aus Sicht der Stadt Flensburg.

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

Analoge und digitale Informationsmedien optimieren

Für die ÖPNV-Nutzenden sollten Fahrplan-, Tarif- und Serviceinformationen leicht zugänglich sein. Dies gilt sowohl für Stadtbuss-Relationen als auch für ein- und ausbrechende Regionalbusverbindungen.

Dabei sollen Medienformen vom analogen Druckmedium mit den klassischen Fahrplanheft Stadt Flensburg über die Bereitstellung von Fahrplanaushängen an den Haltestellen, die Bereitstellung von Echtzeitinformationen und Anschlussinformationen über Elemente der Dynamischen ÖPNV-Nutzenden-Information bis hin zur Informationsbereitstellung im Internet sowohl als Schreibtischanwendung als auch im mobilen Internet weiter ausgebaut werden.

Weiterentwicklung des Fahrplanheftes Stadt Flensburg

Das 2016 erstmals erstellte Fahrplanheft Stadt Flensburg soll aufbauend auf seine bisherige Form durch Ergänzung der Verbindungsrelationen der Netzebenen 1 und 2 im Regionalverkehr weiterentwickelt werden. Dadurch werden wichtige innerstädtische Verkehrsverbindungen des Regionalverkehrs innerhalb der Stadt Flensburg und auch die wichtigsten Verbindungen im Stadt-Umland-Verkehr inklusive der grenznahen Verbindungen in das Königreich Dänemark in kompakter Form die bisherige bewährte Fahrplandarstellung ergänzen.

Damit verbunden soll bis spätestens zum Fahrplanwechsel 2017/2018 ein überarbeiteter Liniennetzplan mit besserer Berücksichtigung der bestehenden Linien des Regionalverkehrs umgesetzt werden.

Bei der Gestaltung des Fahrplanheftes ist grundsätzlich das NAH.SH-Design anzuwenden. Dabei ist der Hinweis aus Abschnitt 4.5 zu berücksichtigen, wonach aufgrund derzeitig geltender unterschiedlicher Tarifangebote wie dem Tarif der Verkehrsregion Flensburg/Schleswig einerseits und dem SH-Tarif andererseits eine differenzierte Kommunikation als erforderlich angesehen werden muss.

Internetbasierte Informationsbereitstellung

Die digitale Darstellung statischer und dynamischer Fahrplaninformationen sowie von Tarif- und Serviceangeboten gewinnt zunehmend an Bedeutung. Alle Linienfahrpläne, Liniennetzpläne sowie Informationen zu den Beförderungstarifen und Serviceangeboten sollen barrierefrei und nutzungsfreundlich dargestellt werden. Zentrale Elemente der digitalen Informationsbereitstellung sind die Möglichkeiten zur Verbindungs- und Fahrplansuche sowie zur verbindungsbezogenen Tarifinformation.

Die digitale Darstellung statischer und dynamischer Fahrplaninformationen ist aus Sicht der Stadt Flensburg eine wichtige Aufgabe der NAH.SH, da eine landesweit einheitliche Lösung zu betreiben ist.

Die Möglichkeiten zur verkehrsträgerübergreifenden und verkehrsunternehmensunabhängigen Integration von Echtzeitinformationen in die Routen-, Verbindungs- und Fahrplandarstellung sind dabei aus Sicht der Stadt Flensburg durch NAH.SH auf alle Angebote des ÖPNV, also sowohl des übrigen ÖPNV als auch des SPNV und des Fernverkehrs auszubauen. Bestehende Angebote wie Busradar der Mobilitätszentrale der Region Flensburg sind dabei weiterzuentwickeln.

Besondere Bedeutung haben im Bereich der internetbasierten Informationsbereitstellung mobile Anwendungen für die Nutzung über internetfähige Mobiltelefone („Smartphones“).

Die bereits etablierten Angebote wie z.B.

- ◆ Internetplattform der mobizentrale.de der Mobilitätszentrale Region Flensburg,
- ◆ Internetplattformen der Aktiv Bus und der weiteren in der Verkehrsregion Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg aktiven Verkehrsunternehmen sowie von NAH.SH oder bahn.de,
- ◆ NAH.SH-App,
- ◆ DB-Navigator-App,
- ◆ Zugang zu Echtzeitinformationen durch QR-Codes an den Haltestellen,
- ◆ etc.

sind insbesondere mit Blick auf die Verknüpfung von Verkehrsangeboten weiterzuentwickeln.

Die inhaltliche Gestaltung internetbasierter Informationen sollte sich dabei an den Grundsätzen der Dachmarke NAH.SH sowie unter Einbeziehung von Corporate Identity-Elementen der Stadt Flensburg orientieren. Spätestens mit Einführung des landesweiten SH-Tarifs 2.0 sollte eine stärkere Vereinheitlichung der Darstellung internetbasierter Angebote umgesetzt werden.

Digitalisierung von Daten des Betriebsablaufs - Echtzeitinformation

Die beschriebene Zielstellung der Weiterentwicklung internetbasierter Informationen aber auch die Anforderungen an eine stärkere Vernetzung der ÖPNV-Angebote inklusive der Erleichterung von Anschlussicherungsverfahren erfordert eine

konsequente Fortsetzung der Digitalisierung von Informationen zum Betriebsablauf.

Für die Linien im Stadtverkehr Flensburg werden Echtzeitinformationen bereits erfasst und sowohl an den vorhandenen ortsfesten dynamischen ÖPNV-Nutzenden-Informationsanlagen (DFI) angezeigt als auch im Internet zur Verfügung gestellt (grafisch als Busradar und informell für die Fahrplanung und Verbindungsauskunft).

Mit dem Ziel einer flächendeckenden Verfügbarkeit von Echtzeitinformationen im übrigen ÖPNV fordert die Stadt Flensburg eine Erweiterung auf alle einbrechenden Regionalbuslinien sowie die Angebote des SPNV unter Regie von NAH.SH.

Aktualität und Kontinuität von ÖPNV-Nutzenden-Informationen

Die Medien zur ÖPNV-Nutzenden-Information sind kontinuierlich zu prüfen und zu überarbeiten, um Fehlinformationen zu vermeiden und permanente Aktualität weitgehend sicherstellen zu können. Insbesondere Fahrplanaushänge sind bei Angebotsänderungen sofort auszutauschen.

Informationsbereitstellung bei Abweichungen im Betriebsablauf

Im Betriebsablauf existieren vorhersehbare und unvorhersehbare Abweichungen. Diese können durch akute Störungen im Straßenverkehr, Unfälle aber auch durch Umleitungen, Baustellen oder Sperrungen einzelner Haltestellen etc. bedingt sein.

Informationen zu **unvorhersehbar auftretenden Abweichungen** sollen möglichst unmittelbar nach dem Bekanntwerden durch die Betriebsleitstellen der Verkehrsunternehmen an folgenden Informationsmedien bekanntgegeben werden:

- ◆ ortsfeste dynamischen ÖPNV-Nutzenden-Informationsanlagen (DFI),
- ◆ auf der Internetplattform des Verkehrsunternehmens,
- ◆ über die ÖPNV-Nutzenden-Informationssysteme in den Fahrzeugen (z.B. TFT-Displays zur Anzeige des Linienverlaufs), in denen die Möglichkeit kurzfristiger Einblendungen realisiert werden sollte sowie
- ◆ ggf. über Lautsprecheranlagen der damit ausgerüsteten Fahrzeuge.

Es ist zu den betroffenen Verkehrsabweichungen in der Form zu informieren, dass die Fahrgäste über zeitliche und räumliche Auswirkungen informiert sind. Auswirkungen auf sicherzustellende Anschlussbeziehungen sind ebenfalls soweit möglich bekanntzugeben. Weiterhin soll über ggf. bestehende Alternative Fahrmöglichkeiten informiert werden.

Im Falle von Unfällen und Abweichungen im Betriebsablauf (Betriebsstörungen), die zum Ausfall von Fahrten oder größeren Verspätungen ab 30 Minuten führen, sind Ersatz-/Reservefahrzeuge einzusetzen. Die Verkehrsunternehmen sollen die Ersatz-/Reservefahrzeuge so stationieren, dass sie spätestens innerhalb von 30 Minuten an jedem Punkt des Bedienungsgebiets innerhalb eingesetzt werden können.

Informationen zu **vorhersehbar auftretenden Abweichungen** sollen als Information zu Art und Umfang der Störung

- ◆ an den Haltestellen der betroffenen Linie/Linien (laminierte Aushänge in den Informationskästen oder an den Haltestellenmasten),
- ◆ über die ÖPNV-Nutzenden-Informationssysteme in den Fahrzeugen (z.B. TFT-Displays zur Anzeige des Linienverkaufs),
- ◆ auf der Internetplattform des Verkehrsunternehmens (Meldung auf den Internetseiten, ggf. mit Übersichtsplan als PDF zum Download),
- ◆ als Presseinformation sowie auch
- ◆ in allen Medien zur digitalen Darstellung statischer und dynamischer Fahrplaninformationen verfügbar sein.

ÖPNV-Nutzenden-Informationen in den Fahrzeugen sind anzupassen. Bei Umleitungen sind die eingesetzten Fahrzeuge mit geeigneter Fahrzielbeschriftung zu versehen.

Informationen zu auftretenden Störungen und damit verbundenen Fahrplanänderungen sollen **mindestens eine Woche** vor Inkrafttreten bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen **einen Tag nach Bekanntwerden** des Ereignisses kommuniziert werden.

Stationäre und digitale Mobilitätszentrale

Die Mobilitätszentrale der Region Flensburg wurde als stationäres Angebot in der Holmpassage am ZOB sowie digital unter www.mobizentrale.de als zentrale Anlaufstelle für Informationen und Ticketverkauf rund um den ÖPNV sowie alternativer Mobilitätsangebote umgesetzt. Mit Blick auf die Förderung inter- und multimodaler Mobilitätsangebote z.B. durch zentrale Verknüpfungspunkte (Mobilstationen) sowie einheitlicher Zugangs- und Abrechnungsmedien (z.B. MobilCard) ist das Informationsangebot bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Telefonische Informationsverfügbarkeit

Fahrplan-, Tarif- und Serviceinformationen sowie Basisauskünfte zur aktuellen Betriebslage, beispielsweise bei Umleitungen Straßenbauarbeiten, sollen auch telefonisch zugänglich sein. Der bestehende Service von Mobizentrale, Aktiv Bus und den anderen im Stadtgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen ist dahingehend fortzuführen sowie ggf. bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

ÖPNV-Marketing

Die bisherigen Maßnahmen im ÖPNV-Marketing (vgl. Kapitel 4.5) sind mit Blick auf die Weiterentwicklung des Angebotes und der Qualität im übrigen ÖPNV auszuweiten. Empfohlen wird

- ◆ die Nutzung etablierter Informationsmedien (Flyer, Broschüren, Rundfunk etc.),
- ◆ der verstärkte Einsatz neuer elektronischer Medien (Internet, Soziale Netzwerke etc.),

- ◆ der Ausbau der Kooperationen mit anderen Mobilitätsanbietern (z.B. Cambio, Flinkster, Nextbike etc.) sowie
- ◆ eine verstärkte zielgruppenspezifische Vermarktung (z.B. Ältere, Jugendliche, touristische Zielgruppen etc.).

Im Sinne einer landesweiten ÖPNV-Integration ist ein gemeinsamer Auftritt unter der Dachmarke NAH.SH zu fördern. Es wird eine verstärkte Verwendung von Elementen des NAH.SH-Corporate Designs empfohlen. Die Vorgaben sind so zu gestalten, dass regionale sowie spezifische ÖPNV-Produkte erhalten bleiben.

Intensivierung der Kommunikation bestehender Angebote des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Dänemark

Unter Beachtung der Zielstellungen des vorangegangenen RNVP unterstützt die Stadt Flensburg die Verbesserung der Kommunikation der grenzüberschreitenden Angebote des übrigen ÖPNV sowohl auf deutscher als auch auf dänischer Seite.

Erforderlich ist u.a. eine Verbesserung der Informationsverfügbarkeit für touristische Zielgruppen (z.B. durch Ausflugs-/Fahrplanflyer, Plakate) sowie das verstärkte Anbieten von ÖPNV-Informationen in touristisch relevanten Infrastrukturen wie Hotels, Tourismusinformationen, Museen, Campingplätzen etc.

8.7 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 berücksichtigen²³, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022²⁴ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des no-

²³ 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.

²⁴ 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. Das Land Schleswig-Holstein hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

vellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.²⁵

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) im Kapitel 2.2.2 enthalten. Es wird festgelegt, dass im Rahmen der Mittelverfügbarkeit sukzessive Niederflurfahrzeuge anzuschaffen sind. Weiterhin 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:

- ◆ In der Einleitung sowie in allen Kapiteln, die die Belange von behinderten Menschen betreffen, wird auf die die Umsetzung von Barrierefreiheit eingegangen. Der regionale Nahverkehrsplan enthält zudem ein Kapitel, das übersichtsartig auf die festgelegten Maßnahmen eingeht.
- ◆ Bei Planungen ist Barrierefreiheit und im Bestand die schrittweise Herstellung dieser als verpflichtendes Ziel für die Gebietskörperschaft zu nennen.

²⁵ Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

Dabei ist die Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten, 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 zur Barrierefreiheit 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 Stadt Flensburg bekennt 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 Nutzenden des ÖPNV.

Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Ganzheitlicher Ansatz erforderlich, Subjektive Sicherheit wird mitgedacht

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. Aspekte zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sind dabei zu berücksichtigen und werden in die jeweiligen Gestaltungsanforderungen von Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten integriert.

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

Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Die Umsetzung der Barrierefreiheit soll auf den Vorgaben zur Haltestellen-, Fahrzeug- und ÖPNV-Informationsqualität den Kapiteln 8.2, 8.5 und 8.6 aufbauen.

Daher werden folgende Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen

Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Informationssystemen

Tabelle 26: Mindestanforderungen an barrierefreie Informationssysteme

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-Information 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 Rollstuhlfahrende günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe von ca. 130 bis 140 cm) erfolgen. Zugänglichkeit der Information soll bis zu einem für Sehbehinderte nötigen Abstand gewährleistet sein.</p> <p><i>Verantwortlichkeit: Konzessionierte 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: Konzessionierte Verkehrsunternehmen</i></p>
Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	<p>Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende 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 den ÖPNV-Nutzenden aus den Fahrplanmedien ersichtlich zu machen, welche Fahrt garantiert barrierefrei stattfindet.</p> <p><i>Verantwortlichkeit: NAH.SH, Aufgabenträger sowie Konzessionierte Verkehrsunternehmen</i></p>
Barrierefreier Zugang zu ÖPNV-Angeboten	Eine persönliche Beratung ist per Telefonauskunft bereitzustellen. Empfohlen werden barrierefrei zugängliche und ausgestattete stationäre Mobilitätszentralen mit persönlicher Beratung. Die ÖPNV-Internetseiten sind nach den Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative) zu gestalten.

Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Haltestellen²⁶

Tabelle 27: 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: Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Station&Service AG, DB Netz AG), 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 Wetterschutzeinrichtungen (Wartefläche mindestens 2,50 m x 2,50 m bei notwendigen Klapprampeneinsatz, 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>

²⁶ Erforderliche Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Zuwegungen zu Haltestellen, Überquerungsmöglichkeiten von Straßen, Warteflächen sowie Ein- und Ausstiegsbereichen ergeben sich jeweils aus der Betrachtung des Einzelfalls. Die dabei zu beachtenden Mindestanforderungen ergeben sich aus den jeweils aktuellen technischen Regelwerken.

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
	Spaltenbreite Wartefläche – Fahrzeug, Zielgröße 5 cm <i>Verantwortlichkeit: Baulastträger der Straßeninfrastruktur, Berücksichtigung durch Konzessionierte Verkehrsunternehmen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i>

Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Tabelle 28: 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 Fahrzeigtür mit einer Breite von mindestens 850 mm
	Rückhaltesysteme für Rollstühle, Haltestange, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrende
	Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug
	Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug
	Blendfreie Ausleuchtung im Fahrzeuginneren <i>Verantwortlichkeit: Konzessionierte 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: Konzessionierte 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 BAG ÖPNV Ausnahmen im Einzelfall anhand folgender Kriterien festgelegt werden²⁷:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen),
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität,
- ◆ 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 für die Stadt Flensburg erforderlich: Stufenweise Umsetzung zum Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit

Die Stadt Flensburg berücksichtigt bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV, dass durch den erheblichen resultierenden Investitionsaufwand, z.B. bei Haltestelleninfrastrukturen, eine Prioritätensetzung erforderlich ist. Die **Prioritätensetzung** bestimmt sich nach Maßgabe der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten aller jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV und erfolgt anhand zweier Kriterien:

- ◆ Anzahl der täglichen Ein- und Aussteiger der Haltestelle herangezogen
- ◆ Erschließungsfunktion der Haltestelle für Einrichtungen mit hoher Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. medizinische Einrichtungen).

Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit wird die Erstellung eines priorisierten Maßnahmenplans mit Angabe der auszubauenden Haltestellen bis spätestens 2017 empfohlen. Dabei sind die jeweiligen Baulastträger, die Verkehrsunternehmen, die Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten sowie weitere Interessensvertreter der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste zu beteiligen.

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

²⁷ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** des Aufgabenträgers, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.²⁸

8.8 Beschäftigte im Fahrdienst

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den übrigen ÖPNV gegenüber den vorhandenen ÖPNV-Nutzenden und den bisherigen Nicht-Nutzenden des übrigen ÖPNV. Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Servicequalität sind daher von hoher Bedeutung. Es werden 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 ÖPNV-Nutzende,
- ◆ Kommunikationsfähigkeit und sichere Kenntnis der deutschen Sprache,
- ◆ Regelmäßige Schulungen zu den Themen Bordtechnik, Sicherheit sowie Stress-Situationen und Konfliktbewältigung sowie
- ◆ Einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild, einheitliche Dienstkleidung.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die konzessionierten Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer. Die Verkehrsunternehmen überwachen zudem die Durchführung der entsprechenden Weiterbildungen ihrer Beschäftigten entsprechend den gesetzlichen Anforderungen.

Qualität des Betriebsablaufs (Pünktlichkeit)

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den ÖPNV aus. Fahrpläne sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren. Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.

In den vertraglichen Regelungen mit den Verkehrsunternehmen werden aufbauend darauf konkrete Kriterien zur geforderten Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit getroffen.

Um das Controlling der Einhaltung dieser Kriterien sowie eine Verbesserung der ÖPNV-Nutzenden-Information zu erreichen, sollen Echtzeitdaten genutzt werden. Zum Management der Echtzeitdaten soll ein zügiger Anschluss aller Verkehrsunternehmen an die vorgesehene landesweite Datendrehscheibe realisiert werden.

²⁸ Vgl. Deutscher Landkreistag 2014.

Im Betriebsablauf melden die Verkehrsunternehmen die Echtzeitdaten zur Ist-Fahrplanlage direkt an die Datendrehscheibe. Dadurch wird eine zentrale Speisung der Echtzeit-Information, wie dynamische Anzeiger und der Internetplattformen ermöglicht.

Um gleichzeitig auch die Grundlage für den Kontrollmechanismus zur Pünktlichkeit der Fahrten zu ermöglichen, ist eine Aufzeichnung der gemeldeten Daten technisch zu unterstützen. Dadurch können systematische Qualitätsmängel, wie beispielsweise streckenabschnittsweise problematische Fahrpläne, identifiziert werden.

8.9 Tarifgestaltung und Vertriebsstrukturen

Tarif

Die Stadt Flensburg unterstützt das Ziel des Landes Schleswig-Holstein, dass auch Binnenverkehre im übrigen ÖPNV innerhalb der Stadt sowie für Fahrten in den Kreis Schleswig-Flensburg in den SH-Tarif integriert werden. Vor allem aus ÖPNV-Nutzenden-Sicht ist die mit der Vollintegration des SH-Tarifs 2.0 verbundene Vereinfachung der Tarifpalette mit Vorteilen verbunden. Dies beinhaltet auch eine flexiblere Preisfindungslogik (derzeit feste Relationsbindung und Verknüpfung von Sortimentsgruppen).

In Bezug auf die die Stadt Flensburg ist zu berücksichtigen, dass eine Integration des Binnenverkehrs im übrigen ÖPNV nicht zu finanziellen Einbußen bei den Verkehrsunternehmen führen darf sowie Finanzierungs-Mehrbedarf durch die Aufgabenträger im Planungsraum I unbedingt zu verhindern ist.

Es wird angeregt, die Einführung eines Kurzstreckentickets für die Stadt Flensburg zu prüfen.

Erweiterung des Tarifsortiments

Durch die Möglichkeit im SH-Tarif 2.0 Kombitickets zu entwickeln, kann die Stadt Flensburg ihr Sortiment punktuell erweitern und mit neuen Angeboten erweiterte Zielgruppen ansprechen. So besteht die Möglichkeit eines **Kombitickets** speziell für Touristen z.B. mit einer Kombination aus Tageskarte für den ÖPNV sowie Ermäßigungen für touristische Einrichtungen. Eine weitere Möglichkeit besteht in der Kombination aus ÖPNV-Ticket und Eintrittskarten zu sportlichen Ereignissen.

Darüber hinaus sollte die Einführung einer „**MobilCard**“ geprüft werden, die neben dem klassischen ÖPNV auch als Zugangsmedium für weitere Mobilitätsangebote wie Bike- oder Carsharing dient. Eine „MobilCard“ baut die Barriere zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln ab und erschließt ggf. noch ungenutzte Zielgruppenpotenziale für den übrigen ÖPNV. Neben der Funktion als physisches Zugangsmedium zu Mobilitätsangeboten bestehen u.a. folgende Angebotsoptionen:

- ◆ ÖPNV-Monats- oder auch Job-Jahreskarte für die Stadt Flensburg (ggf. inkl. Umlandbereich),

- ◆ Rabattierung auf Zug- und Taxifahrten,
- ◆ Rabattierung auf Carsharing/Bikesharing-Mitgliedschaften sowie deren Nutzungspauschalen,
- ◆ ggf. weitere Kooperationen mit anderen Angeboten und Dienstleistungen.

Außerdem sollten Möglichkeiten einer verkehrsmittelübergreifenden Abrechnung geprüft werden.

Vertrieb

Der derzeitige Vertrieb von Fahrscheinen erfolgt in Flensburg auf drei Ebenen. Ein Fahrschein kann

- ◆ direkt in den Fahrzeugen,
- ◆ in einer autorisierten Verkaufsstelle und
- ◆ in der Mobilitätszentrale

erworben werden.

Das im 3. RNVP perspektivisch gewünschte Verkaufstellennetz ist fast vollständig. So besteht in jedem Stadtteil, mit Ausnahme von Tarup, mindestens eine Verkaufsstelle für Fahrscheine. Um den Fahrgästen den Zugang zum ÖPNV weiter zu vereinfachen sollte das Verkaufstellennetz z.B. durch Kooperation mit potentiellen Beteiligten aus dem Handel weiter ausgebaut werden. Einschränkungen durch kurze Ladenöffnungszeiten wie z.B. im Stadtteil Nordstadt (Mo-Fr, 9:30 bis 12:00 Uhr) sind zu vermeiden.

Neben den klassischen personalbedienten Verkaufsstellen soll darüber hinaus eine zeitgemäße Form des Vertriebs in Form von **eTicketing** eingeführt werden. Dies stellt eine zusätzliche und zeitgemäße Alternative zum klassischen Fahrscheinerverwerb dar und kann außerdem die Beschäftigten im Fahrdienst entlasten. Das eTicketing sollte auf zwei Wegen ermöglicht werden:

- ◆ Der Fahrschein wird im Internet von den ÖPNV-Nutzenden erworben, heruntergeladen, selbstständig ausgedruckt und mitgeführt.
- ◆ Der Ticketverkauf wird über eine Applikation für Smartphones z.B. von Aktiv Bus oder von NAH.SH abgewickelt. Innerhalb der Applikation wird das Ticket erworben und gespeichert. Dabei ist zu beachten, dass das Ticket auch offline vorgezeigt sein muss. Bei der Fahrscheinkontrolle wird das Ticket über einen Scanner ausgelesen (z.B. QR-Code-Scanner).

Derzeit befindet ein landesweiter Arbeitskreis Digitaler Vertrieb unter dem Dach der NAH.SH in Gründung.

Aus Sicht der Stadt Flensburg wird eine landesweite Lösung unterstützt, die ab Umsetzung der tariflichen Integration der Stadt Flensburg in den SH-Tarif wirksam wird. Kosten für eine befristete Zwischenlösung zur Umsetzung mit dem Tarif der Verkehrsregion Flensburg/Schleswig sollen damit vermieden werden.

9. ÖPNV-Management

9.1 Organisation des ÖPNV

Die Organisation des übrigen ÖPNV erfolgt in der Stadt Flensburg entsprechend des sogenannten Zwei-Ebenen-Modells aus Bestellung (Aufgabenträger) und Erstellung (Verkehrsunternehmen) der Verkehrsleistung. Im Gegensatz zum 3-Ebenen-Modell weist das angewendete Modell keine Regie- und Managementebene zwischen der Ebene der Bestellung und der Erstellung der Verkehrsleistung auf. Aufgabenträger im Sinne des vorliegenden RNVP ist dabei die Stadt Flensburg. Die Erstellung erfolgt derzeit durch das kommunale Verkehrsunternehmen Aktiv Bus Flensburg GmbH.

9.2 Vergabe von ÖPNV-Leistungen

Aktiv Bus wurde auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) durch die Stadt Flensburg mit Personenverkehrsdiensten im Stadtverkehr Flensburg im Sinne der VO 1370/2007 in der Zeit vom 01.06.2015 bis zum 31.05.2025 betraut. Während der Laufzeit des RNVP sind keine Vergabeverfahren für Leistungen im übrigen ÖPNV der Stadt Flensburg vorgesehen.

9.3 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 Beteiligte einheitlich und verbindlich ist und sich u.a. an den Anforderungen zum Datenaustausch im Rahmen der Datendrehscheibe sowie am Verfahren zur Einnahmenaufteilung im SH-Tarif orientiert.

Als ergänzende Qualitätssicherungselemente werden regelmäßige Zählungen, Befragungen zur Zufriedenheit und allgemeine Marktforschung empfohlen. Auch hier sollte eine Koordination und ggf. gemeinsame Durchführung mit NAH.SH durchgeführt werden, da im Bereich SPNV bereits etablierte Verfahren zur Qualitätsmessung angewendet werden. Dazu werden von den Aufgabenträgern und ggf. in Abstimmung mit NAH.SH gemeinsame Maßstäbe definiert.

9.4 Finanzierung und Finanzierungsrahmen

Finanzierung des ÖPNV im Land Schleswig-Holstein

Gemäß § 6 Abs. 3 ÖPNVG SH erhalten die Aufgabenträger aus den Mitteln nach § 8 des Regionalisierungsgesetzes und aus ergänzenden Landesmitteln nach § 2 Abs. 2 Satz 1 eine jährliche Pauschale

- ◆ zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im übrigen ÖPNV,
- ◆ zur Abgeltung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwandes,
- ◆ für die länderverbindenden Verkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund,
- ◆ für Investitionen in Haltestellen und
- ◆ zur Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.

Gemäß § 1 Abs. 1 ÖPNVFinV SH erhalten die Aufgabenträger im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Jahre 2013 bis 2017 jährlich 57,313 Mio. Euro (ÖPNV-Mittel). Davon entfallen ca. 28 Millionen Euro auf Landesmittel und ca. 29 Mio. Euro auf Regionalisierungsmittel des Bundes.

Weiterentwicklung der Finanzierung im Land Schleswig-Holstein

Nach Einigung über die Mittelverteilung in Zusammenhang mit der Fortführung und teilweisen Neuordnung der Mittelverteilung nach dem Regionalisierungsgesetz stehen dem Land Schleswig-Holstein jährlich durchschnittlich 30 Mio. Euro zusätzlich zur Verfügung. Es ist derzeit vorgesehen, davon ein Sechstel (ca. 5 Mio. Euro) für die Stärkung der Busverkehre zur Verfügung zu stellen.²⁹

Aus Sicht der Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV ist es zur Schaffung von Planungs- und Finanzierungssicherheit erforderlich, die entsprechende Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auch an die Aufgabenträger weiterzureichen.

Der gegebenen Finanzierungsrahmen sollte aus Sicht der Aufgabenträger kontinuierlich erweitert werden, um die verkehrs- und klimapolitischen Forderungen zugunsten eines erweitertes ÖPNV-Angebot umsetzen zu können und die Bezahlbarkeit der ÖPNV-Angebote zu sichern.

Finanzierungsrahmen des übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg

Nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG SH obliegt die Finanzierung des übrigen ÖPNV dem Aufgabenträger. Die Stadt Flensburg als Aufgabenträger erhält dabei weitergeleitete Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz sowie ergänzende Landesmittel (vgl. § 6 Abs. 3 ÖPNVG SH).

Die Zusammensetzung der Mittel ist in der Landesverordnung über Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 (ÖPNVFinV SH) geregelt. Nach § 1 Abs. 1 ÖPNVFinV SH stehen allen Aufgabenträgern in Schleswig-Holstein in Summe 57,313 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung.

Diese Mittel werden nach einem Verteilungsschlüssel auf die unterschiedlichen Aufgabenträger verteilt. Nach § 2 Abs. 1 ÖPNVFinV SH liegt der Schlüssel für die Stadt Flensburg bei 3,61 %. Somit erhält die Stadt jährliche Mittel i.H.v. 2,07 Mio. Euro. Diese Regelung läuft zum Ende des Jahres 2017 aus.

²⁹ Vgl. MWAVT SH 2016.

Darüber hinaus stehen den Beteiligten im ÖPNV Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Landes (GVFG-SH) zur Verfügung, indem das Land Maßnahmen, die zu einer Verbesserung des ÖPNV führen mit bis zu 75% fördert.

Finanzierungsquellen des übrigen ÖPNV

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen im Stadtverkehr der Stadt Flensburg erfolgt auf Grundlage folgender Elemente:

1. Einnahmen durch Fahrscheinverkäufe
2. Ausgleichszahlungen der Stadt aus bestehender Betrauung (auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags)
3. Mitteln aus dem Ausgleich für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX)
4. Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen)

9.5 Finanzielle Auswirkungen der empfohlenen Maßnahmen

In der nachfolgenden Aufstellung erfolgt aufbauend auf den wesentlichen empfohlenen Maßnahmen die Abschätzung der finanziellen Maßnahmenauswirkungen für die Stadt Flensburg.

Tabelle 29: Abschätzung Kostenrahmen für Maßnahmen des 1. RNVP für den Planungsraum I, Regionalteil Flensburg

Lfd. Nr.	Maßnahme	Kostenrahmen	Finanzierungsverantwortung
01	Prüfung von Anbindungsoptionen zur Behebung der vorhandenen Erschließungsdefiziten – Machbarkeitsprüfung punktueller Liniennetzanpassungen	> 25.000 €	Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen
02	Angleichung und Harmonisierung der Angebotsqualität im Stadtverkehr Flensburg: Umsetzung 20-Minuten-Grundtakt auf den Linien 2 und 13	Linie 2: > 100.000 € p.a. Linie 13: in Maßnahme 05 integriert	Stadt Flensburg
03	Verbesserung der Anbindung des Einkaufszentrums „Förde Park“ entsprechend den Rahmenöffnungszeiten	Linie 14: Ca. 5.000 € p.a.	Stadt Flensburg
04	Weitere Verbesserung der Anbindung von Kauslund-Osterfeld durch Stärkung der Regionalbuslinie 1605	Offen	Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen
05	Sicherstellung der Anbindung von Hochfeld und Tarup (Ringlinienkonzept) inkl. Umsetzung 20-Minuten-Grundtakt auf Linie 13 * Ohne Berücksichtigung von betrieblichen Synergien und möglichen Mehreinnahmen	Linien 1 und 13: < 1.600.000 € p.a.*	Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen
06	Schaffung einer alternativen Umsteigehaltestelle zur Entlastung des ZOB	Planungskosten ca. 40.000 € - 50.000 €	Stadt Flensburg
07	Kontinuierliche Erfüllung der definierten Angebotsqualitätsstandards (z.B. 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit)	Kann in Maßnahme 01 integriert werden.	Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen
08	Verbesserung des Angebots im Nachtverkehr an Wochenenden durch Schließen der ein- bis zweistündigen Fahrplanlücke am Übergang vom Tages- zum Nachtverkehr	> 50.000 € p.a.	Stadt Flensburg
09	Machbarkeitsprüfung der Erschließung der Stadtteile Sandberg und Tarup im Nachtverkehr an Wochenenden/Ausweitung	> 15.000 €	Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen
10	Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Flensburg sind (Ausweitung der Anbindung in den späteren Abendstunden sowie Sonntags und Weiterführung von Regionalverkehren aus nördlichen Richtungen bis zum Bahnhof)	Kann in Maßnahme 01 integriert werden.	Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen

Lfd. Nr.	Maßnahme	Kostenrahmen	Finanzierungsverantwortung
11	Fortsetzung des Ausbaus im grenzüberschreitenden Verkehr nach Dänemark (30-Minuten-Takt HVZ zwischen Flensburg und Dänemark)	Kann in Maßnahme 01 integriert werden.	Stadt Flensburg, Region Syddanmark, Verkehrsunternehmen
12	Herstellung einer einheitlichen Ausstattungsqualität an den Haltestellen	Offen	Stadt Flensburg
13	Herstellung einer verbesserten Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV	Ca. 10.000 €– 110.000 € je nach Umfang des Umbaus je Haltestelle	Stadt Flensburg
14	Verbesserung der Mindesterschließung durch ein erweitertes Angebot (Schließung der vorhandenen Bedienungslücken an Sonntagen)	Kann in Maßnahme 01 integriert werden.	Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen
15	Verbesserung der Stadt-Umland-Verknüpfung (siehe Schnittmengenteil der kreisfreien Stadt Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg)	Planungskosten > 20.000 €	Stadt Flensburg, Kreis Schleswig-Flensburg, Städte, amtsfreie Gemeinden, Gemeinden, Verkehrsunternehmen
16	Verbesserte Verknüpfung des ÖPNV mit alternativen Mobilitätsangeboten	Offen	Stadt Flensburg
17	Konsequente Erweiterung der umweltfreundlichen Fahrzeugflotte	Ab ca. 600.000 € je Fahrzeug, abhängig von Antriebs-technologie	Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen, Fördergeber
18	Verbesserung der räumlichen Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV	Zwischen 6 und 70 Mio. € je nach Planfall	Land Schleswig-Holstein, DB Netz, DB Station & Service, Stadt Flensburg, ggf. weitere
19	Festlegung einheitlicher Kriterien zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zur Anschlussqualität	< 10.000 €	Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen
20	Umsetzung der Anforderungen des bestehenden Haltestellenkonzeptes bei den bisher nicht ausreichend ausgestatteten Zugangsstellen mit den Handlungsschwerpunkten	Offen	Stadt Flensburg
21	Optimierung der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes, Verbesserung der Wegeleitung im gesamten Bereich des Bahnhofes und des Bahnhofsumfeldes	Offen	Stadt Flensburg, DB Station & Service, ggf. DB Netz, ggf. Verkehrsunternehmen

Lfd. Nr.	Maßnahme	Kostenrahmen	Finanzierungsverantwortung
22	Errichtung eines Aufzugs zwischen Bahnsteig bzw. Bahnhofsvorplatz auf die Ebene und der Brücke Schleswiger Str.	> 400.000 €	Stadt Flensburg, DB Station & Service, ggf. DB Netz
23	Umsetzung einer Umsteigehaltestelle im Bereich Neumarkt (oder alternativer Standort) zur Verbesserung der Verknüpfung zum Stadtverkehr und zum Regionalverkehr	Planungskosten bis zu 50.000 €	Stadt Flensburg
24	Ausbau der wichtigsten Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen bzw. Installation einer Mobilitätsstation in jedem Stadtteil	durchschnittliche Investitionskosten ca. 35.000 € bis 130.000 € je Station	Stadt Flensburg, ggf. externe Beteiligte für den Betrieb
25	Ausweitung des Einsatzes klimaschonender Antriebstechnologien bei Neu- und Ersatzbeschaffungen im Stadtverkehr zur Zielerreichung CO ₂ -Neutralität bis 2050)	Vgl. Maßnahme 17	Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen, Fördergeber
26	Fahrzeuggestaltung mit Elementen des NAH.SH-Corporate-Designs unter Beibehaltung regionaler Identitäten	> 3.000 € je Fahrzeug	NAH.SH, Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen
27	Verstärkte Umsetzung eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH	Offen	NAH.SH, Verkehrsunternehmen
28	Weiterentwicklung der der Internetplattform NAH.SH und der NAH.SH-App durch NAH.SH zur zentralen und flächendeckenden Anlaufstelle für digitale ÖPNV-Nutzenden-Information unter Berücksichtigung der Anforderungen der Stadt Flensburg	Offen	NAH.SH
29	Fortführung und Weiterentwicklung Fahrplanheft Stadt Flensburg durch Ergänzung der Verbindungsrelationen der Netzebenen 1 und 2 im Regionalverkehr inkl. Erstellung eines neuen Liniennetzplans mit besserer Berücksichtigung der bestehenden Linien des Regionalverkehrs	< 20.000 € p.a.	Verkehrsunternehmen, ggf. Stadt Flensburg
30	Kontinuierliche Sicherstellung der Aktualität der analogen und digitalen ÖPNV-Nutzenden-Information	Offen	Verkehrsunternehmen

Lfd. Nr.	Maßnahme	Kostenrahmen	Finanzierungsverantwortung
31	Einsatz RBL-System auch bei allen Linien im Regionalverkehr zur Bereitstellung von Echtzeitinformationen und zur Einführung einer unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung	Umsetzung hat bereits begonnen	NAH.SH, Verkehrsunternehmen
32	Verbindliche Festlegung eines digitalen Datenaustauschformates für das Qualitätsmanagement im Planungsraum I	Offen	Stadt Flensburg, Kreis Schleswig-Flensburg, Kreis Nordfriesland
33	Schaffung vertraglicher Voraussetzungen zum Datenaustausch und zur Anschlusssicherung zwischen den Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Beteiligten wie NAH.SH oder Infrastrukturunternehmen (DB Netz AG, etc.)	Offen	NAH.SH, Verkehrsunternehmen, Infrastrukturunternehmen, etc.
34	Mittelfristig vollständig barrierefreie Gestaltung von Haltestellen mit hohen Nutzungszahlen und / oder mit Einrichtungen hoher Bedeutung für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der Nähe	Vgl. Maßnahme 13	Stadt Flensburg
35	Langfristig Herstellung der Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV	Vgl. Maßnahme 13	Stadt Flensburg
36	Vollständige Integration des Tarifsystems in Flensburg in den künftigen SH-Tarif 2.0 sowie Umsetzung einer einheitlichen Tarifgestaltung im Rahmen des SH-Tarifs 2.0	Offen	NAH.SH, Verkehrsunternehmen, Stadt Flensburg, etc.
37	Einführung von E-Tickets zum Ausdrucken und als Handyticket	Offen	NAH.SH, Verkehrsunternehmen
38	Förderung verkehrsmittelübergreifender Vermarktungsansätze z.B. in Verbindung mit Carsharing und Bikesharing (z.B. Entwicklung weitere Maßnahmen der tariflichen Zusammenarbeit zwischen Aktiv Bus und Cambio Carsharing)	Offen	Stadt Flensburg, Verkehrsunternehmen, Unternehmen für Alternative Mobilitätsangebote

Lfd. Nr.	Maßnahme	Kostenrahmen	Finanzierungsverantwortung
39	Prüfung von Optionen für intermodal nutzbare Tarifierungs-, Zugangs- und Abrechnungsmöglichkeiten (z.B. in Form einer MobilCard zur kombinierten Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote von Bus & Bahn sowie aus dem Bereich Rad- und Carsharing), ggf. auch in Verbindung mit der SH-Card	> 20.000 €	NAH.SH, Verkehrsunternehmen, Stadt Flensburg, etc.
40	Ausbau des Verkaufstellennetzes	Offen	Verkehrsunternehmen

10. Handlungsempfehlungen und langfristiger Ausblick

Der vorliegende 1. Regionale Nahverkehrsplan für den Planungsraum I stellt den ersten übergreifenden RNVP im Land Schleswig-Holstein dar. Mit dem Ziel, eine einheitliche Strategie zur Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV zu erstellen gilt es, die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen der zwei Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg in eine gemeinsame Zielrichtung zu überführen.

Mit dem vorliegenden Ergebnis dieses Planungsprozesses werden die bisherigen Anstrengungen und Ziele der Stadt Flensburg zur Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV in diesen ersten gemeinsamen RNVP überführt.

Durch die ambitionierten klimapolitischen und verkehrspolitischen Zielstellungen der Stadt Flensburg kann damit auch die verkehrspolitische Arbeit der beiden Kreise im Planungsraum I unterstützt werden.

Nachfolgend werden die wesentlichen **Maßnahmen und Handlungsstrategien** aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan **zusammengefasst**.

Gleichzeitig soll aufgrund des vorgesehenen begrenzten Gültigkeitszeitraums durch einen **langfristigen Ausblick für den Zeitraum ab 2022** deutlich gemacht werden, dass vorliegender RNVP Teil eines permanenten Prozesses zur Optimierung des übrigen ÖPNV und zum Erreichen verkehrs- und klimapolitischer Ziele darstellt.

Übersicht über die wichtigsten Handlungsempfehlungen für die Laufzeit des RNVP

Erfolgskontrolle des bisherigen RNVP (Kapitel 4.6) sowie Angebotskonzept (Kapitel 7)

- Behebung der vorhandenen Erschließungsdefizite bzw. Verbesserung der räumlichen Erschließung des Stadtgebietes (entsprechend Kapitel 7.1 und 7.2)
- Angleichung und Harmonisierung der Angebotsqualität im Stadtverkehr Flensburg: Umsetzung 20-Minuten-Grundtakt auf den Linien 2 und 13
- Verbesserung der Anbindung des Einkaufszentrums „Förde Park“ entsprechend den Rahmenöffnungszeiten
- Verbesserung der Anbindung von Kauslund-Osterfeld durch Stärkung der Regionalbuslinie 1605
- Sicherstellung der Anbindung von Hochfeld und Tarup im Zusammenhang mit den dortigen Vorhaben zum Wohnungsbau durch Weiterentwicklung der Linienführung der Linie 13 bzw. Verlängerung der Linie 1; ggf. Einführung eines Ringlinienkonzeptes; ggf. Prüfung einer Alternative durch die Anbindung in Form flexibler Bedienformen (vgl. Kapitel 7.4)
- Schaffung einer alternativen zentralen Umsteigehaltestelle zur Entlastung des ZOB
- Verbesserung der Erreichbarkeit und räumlichen Verknüpfung am Bahnhof Flensburg
- Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Dänemark und der Angebotsinformation zu grenzüberschreitenden Angeboten

Bedienkonzeption und Mindestbedienqualitäten (Kapitel 7.3)

- Kontinuierliche Erfüllung der definierten Angebotsqualitätsstandards (z.B. 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit)
- Verbesserung des Angebots im Nachtverkehr an Wochenenden durch Schließen der ein- bis zweistündigen Fahrplanlücke am Übergang vom Tages- zum Nachtverkehr
- Machbarkeitsprüfung der Erschließung der Stadtteile Sandberg und Tarup im Nachtverkehr an Wochenenden

Weiterentwicklung des Angebots im übrigen ÖPNV (Kapitel 7.6)

- Herstellung einer einheitlichen Ausstattungsqualität an den Haltestellen und kontinuierliche Wartung der Haltestellen ("Infoquartett", Sauberkeit, kleinere Reparaturen) etc.
- Herstellung einer verbesserten Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV
- Verbesserung der Mindesterschließung durch ein erweitertes Angebot (Schließung der vorhandenen Bedienungslücken an Sonntagen)
- **Verbesserung der Stadt-Umland-Verknüpfung (siehe Schnittmengenteil der kreisfreien Stadt Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg)**
- Verbesserte und rasche Verknüpfung des ÖPNV mit alternativen Mobilitätsangeboten, dabei insbesondere auch mit dem Fahrrad (Abstellmöglichkeiten)
- Konsequente Erweiterung der umweltfreundlichen Fahrzeugflotte
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Flensburg mit dem übrigen ÖPNV
- Fortsetzung des Ausbaus im grenzüberschreitenden Verkehr nach Dänemark

Weiterentwicklung des Angebotes im SPNV und Koordinierung mit dem übrigen ÖPNV (Kapitel 7.7)

- Verbesserung der räumlichen Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV

Anschlussicherung und Anschlussqualität (Kapitel 8.1)

- Festlegung einheitlicher Kriterien zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zur Anschlussqualität

Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen (Kapitel 8.2)

- Umsetzung der Anforderungen des bestehenden Haltestellenkonzeptes bei den bisher nicht ausreichend ausgestatteten Zugangsstellen mit den Handlungsschwerpunkten
 - Umsetzung der barrierefreien Gestaltung
 - Herstellung einer umfassenden Informationsausstattung an allen Haltestellen („Info-Quartett“³⁰)
 - Verbesserung der Haltestellenausstattung (z.B. Ausstattung aller Haltestellen mit Sitzgelegenheiten)
 - Verbesserung der Beleuchtungssituation
 - Verbesserung der Verknüpfungsfunktion (z.B. durch die Installation von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder)
 - Verbesserung des Informationskonzepts am ZOB Flensburg – Ergänzung um Hinweise zu Verknüpfungsoptionen mit alternativen Mobilitätsangeboten wie Carsharing- oder Bikesharing sowie
 - Einrichtung Fahrradstationen z.B. am Bahnhof, am ZOB und an weiteren Stationen

Verknüpfungen und Verknüpfungspunkte (Kapitel 8.3. und 8.4)

- Ausbau der wichtigsten Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen bzw. Installation einer Mobilitätsstation in jedem Stadtteil
- Weiterentwicklung der Verknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof Flensburg inkl. Verbesserung der Wegeleitung

Qualität der Fahrzeuge (Kapitel 8.5)

- Ausweitung des Einsatzes klimaschonender Antriebstechnologien bei Neu- und Ersatzbeschaffungen im Stadtverkehr zur Zielerreichung des Klimapaktes (CO₂-Neutralität bis 2050)
- Fahrzeuggestaltung mit Elementen des NAH.SH-Corporate-Designs unter Beibehaltung regionaler Identitäten

ÖPNV-Nutzenden-Information und ÖPNV-Marketing (Kapitel 8.6)

- Verstärkte Umsetzung eines gemeinsamen Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH
- Weiterentwicklung der der Internetplattform NAH.SH und der NAH.SH-App durch NAH.SH zur zentralen und flächendeckenden Anlaufstelle für digitale ÖPNV-Nutzenden-Information unter Berücksichtigung der Anforderungen der Stadt Flensburg
- Fortführung und Weiterentwicklung Fahrplanheft Stadt Flensburg durch Ergänzung der Verbindungsrelationen der Netzebenen 1 und 2 im Regionalverkehr
- Erstellung eines neuen Liniennetzplans mit besserer Berücksichtigung der bestehenden Linien des Regionalverkehrs
- Kontinuierliche Sicherstellung der Aktualität analoger und digitaler ÖPNV-Nutzenden-Information

Echtzeitinformationen (Kapitel 8.6 sowie 9.3)

- Einsatz RBL-System auch bei allen Linien im Regionalverkehr zur Bereitstellung von Echtzeitinformationen und zur Einführung einer unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung
- Verbindliche Festlegung eines digitalen Datenaustauschformates für das Qualitätsmanagement im Planungsraum I
- Schaffung vertraglicher Voraussetzungen zum Datenaustausch und zur Anschlusssicherung zwischen den Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Beteiligten wie NAH.SH) oder Infrastrukturunternehmen zum Betrieb von Haltestellen und Bahnhöfen (DB Netz AG, etc.

Umsetzungskonzept zu Erreichung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV (Kapitel 8.7)

- Mittelfristig vollständig barrierefreie Gestaltung von Haltestellen mit hohen Nutzungszahlen und / oder mit Einrichtungen hoher Bedeutung für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der Nähe
- Langfristig Herstellung der Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV

Tarifgestaltung und Tarifstrukturen (Kapitel 8.9)

- Vollständige Integration des Tarifsystems in Flensburg in den künftigen SH-Tarif 2.0 sowie Umsetzung einer einheitlichen Tarifgestaltung im Rahmen des SH-Tarifs 2.0
- Einführung von E-Tickets zum Ausdrucken und als Handyticket
- Förderung verkehrsmittelübergreifender Vermarktungsansätze z.B. in Verbindung mit Carsharing und Bikesharing (z.B. Entwicklung weitere Maßnahmen der tariflichen Zusammenarbeit zwischen Aktiv Bus und Cambio Carsharing)
- Prüfung von Optionen für intermodal nutzbare Tarifierungs-, Zugangs- und Abrechnungsmöglichkeiten (z.B. in Form einer MobilCard zur kombinierten Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote von Bus & Bahn sowie aus dem Bereich Rad- und Carsharing), ggf. auch in Verbindung mit der SH-Card
- Ausbau des Verkaufstellennetzes

10.1 Langfristiger Ausblick über das Jahr 2021 hinaus

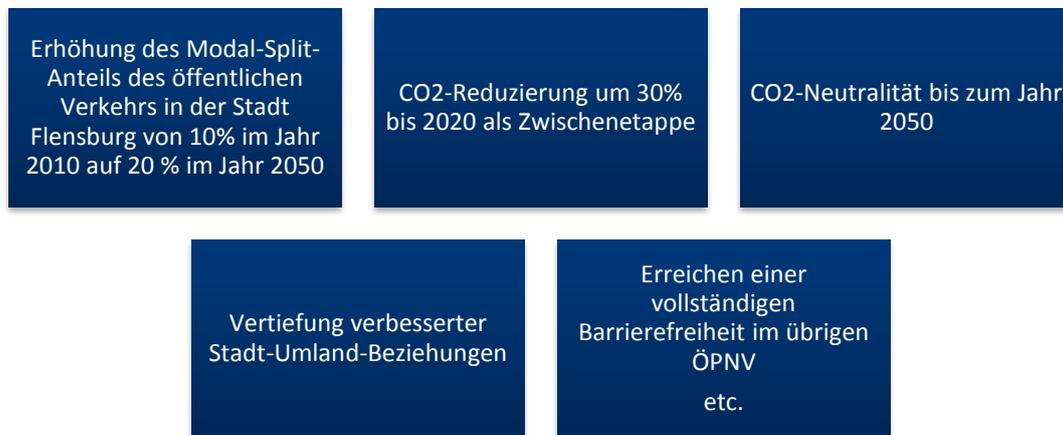
Langfristiger Weg zur Erreichung der Verlagerungs- und Klimaschutzziele

Bereits im 3. RNVP 2013 - 2017 wurden als wesentliche und langfristige Konzeption für den Stadtverkehr Ziele und Maßnahmen definiert, die im vorliegenden 1. RNVP für den Planungsraum I 2017 – 2021 fortgeschrieben und hinsichtlich der Optimierung des übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg konkretisiert werden.

Der zeitliche Gültigkeitsrahmen des vorliegenden RNVP ist zwar auf den Zeitraum 2017 bis 2021 ausgerichtet, dennoch sollen die vorgegebenen Maßnahmen und Handlungsstrategien auch darüber hinaus wirken.

³⁰ ÖPNV-Nutzenden-Information mit Fahrplan, Liniennetzplan, Umgebungsplan und Tarifinformation

Abbildung 23: Wichtige übergeordnete Zielstellungen über das Jahr 2021 hinaus



Insbesondere

- ◆ die Anforderungen an das Erreichen der klimapolitischen Ziele entsprechend des Integrierten Klimaschutzkonzeptes Flensburg (sektorübergreifende CO2-Neutralität gegenüber dem Jahr 1990 bis 2050),
- ◆ die langfristigen Ziele des Masterplans 100 Prozent Klimaschutz Flensburg,
- ◆ die Zielstellung zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit aber auch
- ◆ der geplante Masterplan Mobilität der Stadt Flensburg

erfordern konstantes und konsequentes Handeln der Stadt Flensburg zur Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV auch über das Jahr 2021 hinaus.

1. RNVP für den Planungsraum I 2017 – 2021 zur Unterstützung des vorgesehenen Masterplan Mobilität

Der vorliegende 1. RNVP für den Planungsraum I 2017 – 2021 bildet mit dem Angebots- und Qualitätskonzept weiterhin eine wesentliche Grundlage, die in den vorgesehenen Masterplan Mobilität der Stadt Flensburg als übergeordneten integrativen Gesamtrahmen einfließen und dort teilweise untersetzt werden soll. Dies soll vor allem Projekte mit Schnittstellen zum Gesamtverkehr wie beispielsweise den ZOB-Ausbau oder die Neuordnung des Verknüpfungspunktes Neumarkt (oder alternativer Standort) aufgreifen.

Nachhaltige Vertiefung verbesserter Stadt-Umland-Beziehungen im Mobilitätsbereich

Die im vorliegenden Regionalteil Flensburg sowie im Schnittmengenteil Stadt Flensburg - Kreis Schleswig-Flensburg definierten Maßnahmen zur Ausgestaltung der sehr mobilitätsrelevanten Stadt-Umland-Beziehungen erfordern auch über das Jahr 2021 hinaus eine konsequente Weiterverfolgung, um die gesamthaften Verlagerungs- und Klimaschutzziele zu erreichen.

Quellenverzeichnis

- Aktiv Bus (2015a): Linienübersicht. Stadtbusse in Flensburg. URL: <http://www.aktiv-bus.de/fahrplan/linienfahrplaene/uebersicht/>
- Aktiv Bus (2015b): Liniennetz Flensburg. Gültig ab 13.12.2015. URL: http://www.aktiv-bus.de/fahrplan/liniennetz/PDF%202016/Liniennetzplan_2016.pdf
- Aktiv Bus (2016): Erfolgreiche Testfahrt mit Elektro-Gelenkbus. URL: <http://www.aktiv-bus.de/service/aktuell/Erfolgreiche-Testfahrten-mit-Elektro-Gelenkbus.php>
- Aktiv Bus (2016a): Fuhrpark. URL: <http://aktiv-bus.de/ueberuns/fuhrpark/>
- Autokraft (2015): Faltblatt „Flensburg–Niebüll Linie 1013 Anbindung nach Westerland, Amrum und Föhr“. URL: https://www.bahn.de/autokraft/view/mdb/autokraft/fahrplaene_2015/mdb_210206_schnellbus_faltplan_flensbg_niebuell_74x105_apu_2.pdf
- BA (Bundesagentur für Arbeit) (2015): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort mit Angaben zu Pendlerverflechtungen. Region Land Schleswig-Holstein.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. URL: http://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile
- 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
- Destatis (Statistisches Bundesamt) (2016): Was sind sozialversicherungspflichtig Beschäftigte? URL: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/STATmagazin/Arbeitsmarkt/2008_01/WW_Sozialversicherungspflichtige.html
- Deutscher Landkreistag (2014): Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014
- Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2011a): Stadt Flensburg – Mobilitätsbefragung.
- Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2011b): Integriertes Klimaschutzkonzept Flensburg – Der Kurs zur CO₂-Neutralität.
- Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2012): Bus-RundUm. Erlebnis-Wandertouren für Flensburg und Umgebung.
- Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2013a): Masterplan 100 % Klimaschutz Flensburg. CO₂-Neutralität und Halbierung des Energiebedarfs bis zum Jahr 2050.
- Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2013b): Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Stadt Flensburg 2013-2017. URL: http://www.flensburg.de/media/custom/2306_1489_1.PDF?1453101156

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2013c): Leitlinien "Parken Innenstadt". URL: http://www.flensburg.de/media/custom/2306_1498_1.PDF?1453103132

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2014): Schulentwicklungsplan der Stadt Flensburg. Allgemeinbildende Schulen.

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2014/15): Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept Flensburg-Neustadt. Flensburg.

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2015a): Sozialatlas 2015.

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2015b): Haltestellenkonzept Flensburg. Gestaltung, Ausstattung und Betrieb von Bushaltestellen in der Stadt Flensburg.

Flensburg (Statistikstelle der kreisfreien Stadt Flensburg) (2015c): Zahlenspiegel 2015. Bevölkerungsstand.

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2015d): Flensburger Schulen. Emailverkehr mit dem Fachbereich Entwicklung und Innovation der Abt. 611 Strategische Projekte, Verkehr u. Umwelt am 16.11.2015.

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2015e): Betrauung der Aktiv Bus Flensburg GmbH durch die Stadt Flensburg mit Personenverkehrsdiensten im Sinne der VO 1370 im Stadtverkehr Flensburg in der Zeit vom 1. Juni 2015 bis 31. Mai 2025.

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

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2015g): Haltestellenkataster.

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2016a): Verkehrsmengenkarte Flensburg 2015. Querschnittsbelastungen in Kfz/24h.

Flensburg (Statistikstelle der kreisfreien Stadt Flensburg) (2016b): Zahlenspiegel 2016. Bevölkerungsstand. URL: http://www.flensburg.de/media/custom/2306_2144_1.PDF?1462261589

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (2016c): Bevölkerungsentwicklung bis 2015 nach Altersjahren (gesamt und nach Stadtteilen). Emailverkehr mit dem Fachbereich Entwicklung und Innovation der Abt. 611 Strategische Projekte, Verkehr u. Umwelt am 06.06.2016.

Flensburg (Kreisfreie Stadt Flensburg) (o.J.a): Statistik. Zahlenspiegel Teil 3: Stadtteile. URL: <http://www.flensburg.de/Politik-Verwaltung/Stadtverwaltung/Statistik>

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

GGR (Gertz Gutsche Rümenapp) (2012): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Kreis Schleswig-Flensburg URL: https://www.schleswig-flensburg.de/media/custom/146_6878_1.PDF?1347953362

GGR (Gertz Gutsche Rümenapp GbR) (2012): Bevölkerungsprognose Schleswig-Flensburg bis 2025 (Ausblick bis 2030).

Gorzelniaski (Omnibusbetrieb Gorzelniaski GmbH) (2016): Linienplan . URL: <http://www.gorzelniaski.de/>

HSH Nordbank (2013): Die 50 größten Unternehmen in Schleswig-Holstein 2013. URL: https://www.hsh-nordbank.de/media/pdf/presse/publikationen/studien/Umfrage_Die_50_groessten_Unternehmen_in_SH~1.pdf

Klimapakt (Klimapakt Flensburg e.V.) (2016): Aktiv Bus testet erneut Elektrobus. URL: <http://klimapakt-flensburg.de/allgemein/aktiv-bus-testet-erneut-elektrobus/>

Kreis SF (Kreis Schleswig-Flensburg) (o.J.): Fahrschülerzahlen.

MiD (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (2008): Mobilität in Deutschland 2008.

MLR SH (Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus) (2002): Neufassung 2002 des Regionalplans für den Planungsraum V Landesteil Schleswig des Landes Schleswig-Holstein – Kreisfreie Stadt Flensburg, Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg.

MobiZentrale (Mobilitätszentrale Region Flensburg) (o.J.): Fahrpreistafel ab 01. August 2015. URL: http://www.mobizentrale.de/bus/PDF/VGSF-Fahrpreistafel_2015.pdf

Mobizentrale (Mobilitätszentrale Region Flensburg) (2016a): Tarifbestimmungen in der Verkehrsregion Flensburg/Schleswig URL: http://mobizentrale.de/bus/PDF/2016/Tarifbestimmungen_Fahrer.pdf

Mobizentrale (Mobilitätszentrale Region Flensburg) (2016b): Lageplan ZOB mit Abfahrtspositionen URL: <http://www.mobizentrale.de/bus/fahrplan/flensburg/>

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) (2016): 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

NAH.SH GmbH (2010): Modernisierung Bahnhof Flensburg. URL: <http://www.nah.sh/blog/modernisierung-bahnhof-flensburg/>

NAH.SH GmbH (2016a): Fahrplantabellen. URL: <http://www.nah.sh/fahren/fahrplan/fahrplantabellen/>

NAH.SH GmbH (2016b): Fahrkarten und Preise 2016/2017. URL: http://www.nah.sh.de/files/oeffentlich/Tarif/w_2016-08-01_Tarifbroschuere_SH-Tarif_Allgemein.pdf

SH (Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein) (2010): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010.

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (o.J.): Statistische Jahrbücher Schleswig-Holstein. 11. Kapitel: Verkehr. URL: <http://www.statistik-nord.de/publikationen/publikationen/jahrbuecher/jahrbuch-schleswig-holstein-1/>

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2011): Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2015. 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) (2015a): Verzeichnis der allgemeinbildenden Schulen in Schleswig-Holstein nach Kreisen und Schularten Schuljahr 2014/2015.

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2015b): Verzeichnis der berufsbildenden Schulen in Schleswig-Holstein Schuljahr 2014/2015.

Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2016): Bevölkerungsentwicklung in den Kreisfreien Städten und Kreisen Schleswig-Holstein 2014 bis 2030.

VBSF (Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH) (2015): Tarifplan für Zonen Verkehrsregion Flensburg/Schleswig gültig ab 01.08.2015. URL: http://www.vsf-gmbh.com/fileadmin/daten/pdf/Tarife/Tarifzonenplan_neu.pdf

VDV (Zistel, Meinhard; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (2016): Perspektiven und Grenzen des öffentlichen Verkehrs auf dem Land.

VGRDL (Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder“) (2015): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder : Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 2000 bis 2013.

WiREG (Wirtschaftsförderung- und Regionalentwicklungsgesellschaft Flensburg/Schleswig mbH) (o.J.): Die Region. URL: <http://www.wireg.de/die-region/>

Anhang

A1 Öffentliche und private allgemeinbildende Schulen in der Stadt Flensburg

Öffentliche allgemeinbildende Schulen	Schulart	Träger	Schülerinnen und Schüler	Auswärtige Schülerinnen und Schüler
Grundschulen				
Falkenbergsschule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	215	3
Grundschule Adelby	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	252	6
Grundschule Engelsby	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	286	4
Grundschule Friedheim	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	259	2
Hohlwegsschule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	163	k.A.
Schule auf der Rude	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	93	k.A.
Schule Fruerlund	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	196	k.A.
Schule Ramsharde	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	223	1
Waldschule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	335	24
Unesco-Projekt-Schule Weiche	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	169	7

Öffentliche allgemeinbildende Schulen	Schulart	Träger	Schülerinnen und Schüler	Auswärtige Schülerinnen und Schüler
Förderzentren				
Friholtschule (Schwerpunkt f. geistige Entwicklung)	Ganztagsschule ¹	Schulverband Förderzentrum für geistige Entwicklung in Flensburg & Umgebung	176	k.A.
Förderzentrum f. körperlich-motorische Entwicklung	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	81	k.A.
Paulus-Paulsen-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	38	k.A.
Gymnasien				
Abendgymnasium	-	Stadt Flensburg	106	k.A.
Altes Gymnasium	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	867	580
Auguste-Viktoria-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	992	542
Fördegymnasium	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	756	327
Goethe-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	712	250

Öffentliche allgemeinbildende Schulen	Schulart	Träger	Schülerinnen und Schüler	Auswärtige Schülerinnen und Schüler
Gemeinschaftsschulen				
Comenius-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	305	14
Fridtjof-Nansen-Schule	Ganztagsschule ²	Stadt Flensburg	777	268
Gemeinschaftsschule Flensburg-West	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	421	26
Käte-Lassen-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	495	81
Kurt-Tucholsky-Schule	Ganztagsschule ¹	Stadt Flensburg	1.192	520
Regionale Bildungszentren (RBZ)				
Eckener-Schule Flensburg	k.A.	Stadt Flensburg	2.404	k.A.
Flensburger Wirtschaftsschule	k.A.	Stadt Flensburg	2.126	k.A.
Hannah-Arendt-Schule	k.A.	Stadt Flensburg	1.765	k.A.

Quelle: Flensburg 2014., Flensburg 2015d., Statistik Nord 2015a., Statistik Nord 2015b.

Anmerkung: Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler bezieht sich auf den Stand des Schuljahres 2014/2015.

Ganztagsschule¹ = offene Ganztagsschule mit Genehmigung

Ganztagsschule² = voll gebundene Ganztagsschule

Private allgemeinbildende Schulen	Schulart	Träger	Anzahl Schülerinnen und Schüler	Auswärtige Schülerinnen und Schüler
Grundschulen				
Jørgensby-Skolen	Kein Ganztagsbetrieb	Dänischer SV	268	k.A.
Oksevejens Skole	Kein Ganztagsbetrieb	Dänischer SV	103	k.A.
Gemeinschaftsschulen				
Cornelius Hansen-Skolen	Ganztagsschule ¹	Dänischer SV	280	k.A.
Duborg-Skolen	Kein Ganztagsbetrieb	Dänischer SV	526	k.A.
Gustav Johannsen-Skolen	Ganztagsschule ¹	Dänischer SV	392	k.A.
Jens-Jessen-Skolen	Ganztagsschule ¹	Dänischer SV	280	k.A.
Ostseeschule Flensburg	Ganztagsschule ²	Ostseeschule Flensburg gGmbH	266	k.A.
Freie Waldorfschule				
Freie Waldorfschule	Ganztagsschule ¹	Verein zur Förderung der Waldorfpädagogik	455	k.A.

Quelle: Statistik Nord 2015a.

Anmerkung: Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler bezieht sich auf den Stand des Schuljahres 2014/2015.

Ganztagsschule¹ = offene Ganztagsschule mit Genehmigung

Ganztagsschule² = voll gebundene Ganztagsschule

Dänischer SV = Dänische Schulverein für Südschleswig

A2 Übriger ÖPNV im Stadtgebiet Flensburg (Stadtverkehr)

Linie	Laufweg	Zugangsstellen ¹	Tag	Fahrtenpaare ²	Grundtakt
1	Bahnhof – ZOB – Nordstadt – Wassersleben – Krusau (DK)	Bahnhof Munketoft Südermarkt Angelburger Str. ZOB Fördebrücke Schifffahrtsmuseum Nordertor Walzenmühle Junkerholweg Bauer Landstr. Terrassenstr. Glashütte Ostseebadweg Am Lachsbach Wassersleben Kurhaus Wassersleben Kupfermühle Abzweigung Kupfermühle Kiosk Kupfermühle Grenze Krusau (DK)	Mo-Fr	50/51	20/60
			Sa	46/48	20/60
			So	30/31	30/60
2	ZOB – Südermarkt – Westliche Höhe – Nordstadt	ZOB Angelburger Str. Südermarkt Stuhrsallee Museumsberg Wrangelstr. Mühlenfriedhof Am Ochsenmarkt Goerdelerstr. Moltkestr. Nerongsallee Flurstr. Gustav-Johannsen-Schule Harrisleer Str. Taubenstr. Harrisleer Kreuz Am Katharinenhof Wielandweg Alter Kupfermühlenweg Sonderburger Str. Am Lachsbach	Mo-Fr	30/32	30/60
			Sa	25/23	30/60
			So	16/15	60
3	Marienhölungsweg – ZOB – Fruerlund – Mürwik – Solitüde	Marienhölungsweg Flurstr. Gertrudenstr. Burgplatz Stadtpark Kath. Kirche Stadttheater ZOB Angelburger Str. Südermarkt Hafermarkt St.-Jürgen-Platz Parsevalstr. Bohlberg Blasberg Stadion Seewarte Osterallee Hildebrandstr. Friedheim Tannenweg Am Bauernhof Twedter Plack Steingrund Solitüder Waldhöhe Solitüde Gaststätte Solitüde	Mo-Fr	47/46	20/60
			Sa	43/43	20/60
			So	29/29	30/60
4	Campus – ZOB - Frösleeweg	Campus Uni Campus Mensa Campus FH Mühlendamm Munketoft Deutsches Haus Angelburger Str. ZOB Fördebrücke Toosbüystr. Rummelgang Burgplatz Finanzamt St. Franziskus Hospital Norderallee Waldstr. Harrisleer Kreuz Am Katharinenhof Wielandweg Ramsharde Frösleeweg	Mo-Fr	42/44	20
			Sa	26/27	20
			So	-/-	-

Li- nie	Laufweg	Zugangsstellen ¹	Tag	Fahrten- paare ²	Grund- takt
5A	ZOB – Bahnhof – Campus – Engelsby – Hesttoft – ZOB	ZOB Angelburger Str. Südermarkt Munketoft Bahnhof Mühlendamm Campus FH Campus Mensa Campus Uni Süderuphof Süderup Ringelstr. Adelby Schule Adelby KTS/Kirche Franz-Schubert-Hof Brahmstr. Mo- zartstr. EKZ Hesttoft Nord Alsterbogen Schleibogen Fruerlundholz Sta- dion Sonvik Am Industriehafen Ballastbrücke ZOB	Mo-Fr	43/–	20
			Sa	41/–	20
			So	22/–	20
5B	ZOB – Fruerlund - Engelsby – Süderup - Campus – Bahnhof – ZOB	ZOB Hafendamm Ballastbrücke Am Industriehafen Sonvik Ziegeleistr. Stadion Fruerlundholz Schleibogen Alsterbogen Hesttoft Süd Mozartstr. EKZ Brahmstr. Franz-Schubert-Hof Adelby KTS/Kirche Adelby Schule Süderup Ringstr. Süderuphof Campus Uni Campus Mensa Campus FH Mühlendamm Bahnhof Munketoft Deutsches Haus Angelburger Str. ZOB	Mo-Fr	43/–	20
			Sa	41/–	20
			So	22/–	20
7	Nordstadt – ZOB - Fruer- lund – Mürwik - Tremme- rup	Am Lachsbad Ostseebadweg Glashütte Terrassenstr. Bauer Landstr. Junkerholweg Walzenmühle Nordertor Schiffahrtsmuseum Fördebrücke ZOB Angelburger Str. Südermarkt Hafermarkt St.-Jürgen-Platz Pars- evalstr. Bohlberg Blasberg Stadion Seewarte Osterallee Sportschule Twedter Plack Marrensberg Osterkoppel Wacholderbogen Twedter Feld Tremmerup	Mo-Fr	49/47	20/60
			Sa	46/47	20/60
			So	30/30	30/60
10	Mürwik – Engelsby – Süder- markt – Friesischer Berg – Timm-Kröger-Weg Hoch- haus/Raiffeisenstraße	Twedter Plack Marrensberg Kiefernweg Osterallee Eibenweg Kauslund Osterallee Twedt Neuer Weg Merkurstr. Trögelsbyer Weg Brahmstr. Mozartstr. Richard-Wagner-Str. Fruerlundmühle Adelbyer Kirchenweg Ludwigstal Mommsenstr. St.-Jürgen-Platz Hafermarkt Angelburger Str. Südermarkt Stuhrsallee Mathildenstr. Theodor-Storm-Str. Marientallee Am Ochsenmarkt Goerdelerstr. Falkenberg Timm-Kröger-Weg Hochhaus bzw. Timm-Kröger-Weg Tierheim Raiffeisenstr.	Mo-Fr	39/39	20/60
			Sa	19/21	20/30
			So	–/–	–
11			Mo-Fr	52/47	20/30/60

Li- nie	Laufweg	Zugangsstellen ¹	Tag	Fahrten- paare ²	Grund- takt
	Mürwik – Engelsby – Süder- markt – Citti Park – Garten- stadt Weiche – Weiche	Twedter Plack Marrensberg Kiefernweg Osterallee Eibenweg Wasserloo- ser Weg Schottweg Twedt Neuer Weg Merkurstr. Trögelsbyer Weg Brahmsstr. Mozartstr. Richard-Wagner-Str. Fruerlundmühle Adelbyer Kir- chenweg Ludwigstal Mommsenstr. St.-Jürgen-Platz Hafermarkt Angel- burger Str. Südermarkt Stuhrsallee Mathildenstraße Theodor-Storm-Str. Marienallee Friedenshügel Boreasmühle Citti-Park Lilienthalstr. Och- senweg Försterstieg Gartenstadt Weiche Heideweg Holzkrugweg Bahn- hof Weiche Mühlental Nikolaus-Matthiesen-Str.	Sa So	45/45 23/21	20/30/60 30/60
12	ZOB – Rude – Bahnhof/Te- gelbarg – Weiche – Garten- stadtallee	ZOB Angelburger Str. Südermarkt Neumarkt Lundweg Rude Bahn- hof/Tegelbarg St. Pauli Meierei Zur Bleiche Am Sophienhof Bredstedter Str. Keitumer Weg Mühlental Nikolaus-Matthiesen-Str. Bahnhof Weiche Holzkrugweg Heideweg Gartenstadt Weiche Gartenstadtallee Heidebo- gen Jägerweg Ochsenweg Amrumer Str.	Mo-Fr Sa So	49/49 42/41 15/15	20/30/60 20/30/60 60
13	ZOB – Sandberg - Tarup	ZOB Angelburger Str. Südermarkt Munketoft Mühlendamm Campus FH Kanzleistr. Schulze-Delitzsch-Str. Johannismühle Kantstr. Süderuper Weg Adelby/Kirche Kreuzlücke Norderlück Wiedeberger Weg Bäcker- weg Rüllschauer Weg	Mo-Fr Sa So	16/17 ³ 7/7 ³ 6/6	30 30/60 120
14	ZOB – Bahnhof/Tegelbarg – Förde Park – Technologie- zentrum	ZOB Angelburger Str. Südermarkt Neumarkt Lundweg Rude Bahn- hof/Tegelbarg St. Pauli Liebigstr. Fuchskuhle Förde Park Förde Park. Abzweig Lise-Meitner-Str. Technologiezentrum Steinfelder Weg Valenti- nerallee Eckernförder Landstr.	Mo-Fr Sa So	42/43 31/31 –/–	20/30 20/30 –

Li- nie	Laufweg	Zugangsstellen ¹	Tag	Fahrten- paare ²	Grund- takt
N1		ZOB Angelburger Str. Südermarkt Rude St. Pauli Zur Bleiche Bredstedter Str. Mühlental Bahnhof Weiche Gartenstadt Weiche Heidebogen Ochsenweg Lilienthalstr. Citti-Park Friedenshügel Exe / B199 Deutsches Haus ZOB	Mo-Fr	-/-	-
			Sa	3/-	60
			So	3/-	60
N2		ZOB Angelburger Str. Südermarkt Hafermarkt Adelbyer Kirchenweg Mozartstr. Trögelsbyer Weg Neuer Weg Schottweg Wasserlooser Weg Kiefernweg Twedter Plack Tannenweg Friedheim Osterallee Ziegeleistr. Stadion Blasberg Parsevalstr. St.-Jürgen-Platz Hafermarkt Angelburger Str. ZOB	Mo-Fr	-/-	-
			Sa	5/-	30
			So	5/-	30
N3		ZOB Fördebrücke Nordertor Bauer Landstr. Ostseebadweg Sonderburger Str. Harrisleer Kreuz Harrisleer Str. Franziskus Hospital Burgplatz Wrangelstr. Am Ochsenmarkt Marienallee Mathildenstr. Rathaus Südermarkt Angelburger Str. ZOB	Mo-Fr	-/-	-
			Sa	2/-	60
			So	2/-	60

Quelle: Aktiv Bus 2015a.

Anmerkung: Wird kein Fahrtenpaar angeboten wird dies durch das Symbol „-“ kenntlich gemacht.

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

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

³ Im Verlauf der Linie 13 verkehren ergänzend auch die Regionalbuslinien 1601 bis 1604.

A3 Übriger ÖPNV im Stadtgebiet Flensburg (Regionalverkehr)

Siehe nachfolgende Seiten.

Linien- nr.	Laufweg	Verkehrsunter- nehmen	Richtung	Fahrtenpaare (Klammerwerte: Ferienzeit)			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
110	Flensburg – Kruså – Gråsten – Adsbøl – Søn- derborg	Sydtrafik	Flensburg – Sønderborg	16	11	7	Mo-Sa: 60´	
			Sønderborg – Flensburg	16	11	7	So: 120´	
1013	Flensburg - Schafflund - Niebüll	Autokraft	Flensburg – Niebüll	32(28)	10	9	Mo-Fr*: 60´	Schnellbus
			Niebüll – Flensburg	27(25)	10	8	Sa/So/F:120´	
1044	Flensburg - Husum	Autokraft	Flensburg – Husum	29(23)	6	3	Mo-Fr: 60´	Schnellbus
			Husum – Flensburg	27(21)	6	3	Sa/So/F: Einzelne Fahrten	
1534	Handewitt-Harrislee- Flensburg-Schafflund	Hansen-Borg	Handewitt – Schafflund	4(/)	/	/	Einzelne Fahrten	1 Fahrt pro Tag abhängig von dänischen Schul- tagen
			Schafflund – Handewitt	2(/)	/	/		
1535	Handewitt - Weding - Jarplund - FL-Weiche	Hansen-Borg	Handewitt – Weiche	4(/)	/	/	Einzelne Fahrten	
			Weiche – Handewitt	5(/)	/	/		
1537	Handewitt - Medelby - Harrislee - Flensburg	Hansen-Borg	Handewitt – Flensburg	10(7)	6	1	Einzelne Fahrten	
			Flensburg – Handewitt	12(7)	5	1		
1539	Padborg, Grenze - Har- rislee - Flensburg	Hansen-Borg	Pattburg – Flensburg	40(37)	25	9	Mo-Fr: 30´	
			Flensburg – Pattburg	41(37)	24	9	Sa/So/F: 60´	
1550/21	Eggebek-Tarp-Bar- derup-Flensburg (1550); Flensburg– Glücksburg – Schausende (21)	Gorzelniaski/ Fördebus	Eggebek – Flensburg	23(20)	12	5	Mo-Fr*/Sa: 60´	
			Flensburg – Eggebek	24(19)	13	5	So/F: 120´	
1558	Jarplund – Weding – Jarplund	Gorzelniaski	Einrichtungsbetrieb	9(/)	/	/	Einzelne Fahrten	
1565		Autokraft	Jerrishoe – DSFS Flens- burg	1(/)	/	/	Einzelne Fahrten	

Linien- nr.	Laufweg	Verkehrsunter- nehmen	Richtung	Fahrtenpaare (Klammerwerte: Ferienzeit)			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
	Jerrishoe - Eggebek - Jörl - Wanderup - DSFS Flensburg		DSFS Flensburg – Jerris- hoe	1(/)	/	/		
1567	Angeln I - DSFS Flens- burg	Autokraft	Angeln I – DSFS Flens- burg	3(/)	/	/	Einzelne Fahrten	als 1 Linie geführt, unterschiedliche Laufwege
			DSFS Flensburg – An- geln I	3(/)	/	/		
1568	Nordstraße I - DSFS Flensburg	Autokraft	Nordstraße I – DSFS Flensburg	2(/)	/	/	Einzelne Fahrten	als 1 Linie geführt, unterschiedliche Laufwege
			DSFS Flensburg – Nord- straße I	2(/)	/	/		
1569	Flensburg - Handewitt	Autokraft	Flensburg – Handewitt	11(11)	7	/	Einzelne Fahrten	
			Handewitt – Flensburg	13(13)	9	/		
1580	Flensburg - Großen- wiehe - Lindewitt - Bredstedt	Autokraft	Flensburg – Bredstedt	23(14)	4	3	Mo-Fr: 60´	
			Bredstedt – Flensburg	21(13)	4	3	Sa/So/F: Ein- zelne Fahrten	
1590	Flensburg - Böklund - Schleswig	Autokraft	Flensburg – Schleswig	5(5)	3	/	Einzelne Fahrten	
			Schleswig – Flensburg	5(7)	4	/		
			Böklund – Hostrup	3(/)	/	/		
1592	Flensburg - Großsolt - Satrup	Autokraft	Flensburg – Satrup	13(9)	5	2	Mo-Fr: 60´	
			Satrup – Flensburg	17(12)	5	2	Sa/So/F: Ein- zelne Fahrten	
1601	Flensburg - Sterup-Ding- holz - Neukirchen	Autokraft	Flensburg – Neukirchen	3(2)	3	/	Einzelne Fahrten	
			Neukirchen – Flensburg	3(2)	3	/		
1602	Flensburg - Husby - Grundhof - Westerholz	Autokraft	Flensburg – Westerholz	5(2)	/	/	Einzelne Fahrten	
			Westerholz – Flensburg	3(3)	/	/		

Linien- nr.	Laufweg	Verkehrsunter- nehmen	Richtung	Fahrtenpaare (Klammerwerte: Ferienzeit)			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
1603	Flensburg - Hürup - Husby	Autokraft	Flensburg – Husby	11(7)	7	/	Einzelne Fahrten	
			Husby – Flensburg	10(7)	6	/		
1604	Flensburg-Sterup-Kap- peln	Autokraft	Flensburg – Kappeln	9(8)	3	/	Einzelne Fahrten	
			Kappeln – Flensburg	12(9)	3	/		
1605	Flensburg - Gelting - Kappeln	Autokraft	Flensburg – Kappeln	16(15)	9	8	Mo-Fr*: 60' Sa/So/F: 120'	Schnellbus
			Kappeln – Flensburg	17(16)	9	8		
4810	Kiel - Eckernförde - Schleswig - Flensburg	Autokraft	Kiel – Flensburg	16(15)	6	4	Einzelne Fahrten	
			Flensburg – Kiel	17(16)	7	4		

Anmerkung: Fahrplanstand 2

