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

Schnittmengenteil kreisfreie Stadt Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg

Stadt Flensburg

Kreis Schleswig-Flensburg

NAH.SH
Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

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

**Dokumentenversion**
Entwurf v4
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 Kapitel.

# Inhalt


Abbildungsverzeichnis 6
Tabellenverzeichnis 7
Abkürzungsverzeichnis 8

1. Einleitung 9

2. Standortbestimmung 11
   2.1 Übergreifende Berufspendelndenströme 11
   2.2 Übergreifende Quelle-Ziel-Beziehungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern 13
   2.3 Weitere übergreifende Verkehrsverknüpfungen 14
   2.4 Derzeitiges übergreifendes Angebot im SPNV 15
   2.5 Derzeitiges übergreifendes Angebot im übrigen ÖPNV 16
   2.6 Kreisgrenzenüberschreitende Buslinien mit innerstädtischer Bedienung der Stadt Flensburg 17

3. Status und Entwicklungen im Bereich Verkehrsverhalten bzw. Verkehrsnachfrage 21
   3.1 Nachfrage im SPNV 21
   3.2 Nachfrage im übrigen ÖPNV (inkl. der Beförderung von Schülerinnen und Schülern) 22
   3.3 Zu erwartende Nachfrageentwicklung im übrigen ÖPNV 23
   3.4 Auswirkungen der Entwicklung der Anzahl von Schülerinnen und Schülern auf den zukünftigen Mobilitätsbedarf im übrigen ÖPNV 24

4. Weiterentwicklung des übergreifenden Verkehrs 25
   4.1 Angebotskonzept - Weiterentwicklung des Angebotsumfangs im übrigen ÖPNV 25
   4.2 Handlungsbedarf im übrigen ÖPNV durch starke Ausprägung der Stadt-Umland-Beziehung 26
   4.3 Qualitätskonzept - Weiterentwicklung der Angebotsqualität im übrigen ÖPNV 27
   4.4 Zuständigkeiten und Teilnetzzuordnung der Linien im übergreifenden übrigen ÖPNV 27

5. Maßnahmen zur Weiterentwicklung der übergreifenden Verkehre des übrigen ÖPNV 28
   5.1 Orientierungsrahmen für Mindestbedienungsvorgaben auf Verbindungskorridoren im Stadt-Umland-Bereich 31
   5.2 Möglichkeiten zur betrieblichen Umsetzung angehobener Mindestbedienungsstandards im Stadt-Umland-Bereich 32
   5.3 Maßnahmen in den Verbindungskorridoren 33
   5.4 Zielstellung der konkreten Angebotsverbesserungen im Stadt-Umland-Verkehr 42

5.5 Prüfung finanzieller, konzessions- und vergaberechtlicher Auswirkungen der Maßnahmenempfehlungen 43
5.6 Zeitrahmen und Ablauf des Prozesses zur Umsetzung von Angebotsverbesserungen 44

Quellenverzeichnis 46

Anhang: 47
A1 Anhang: Gebietskörperschaftsübergreifende Bedienung im übrigen ÖPNV 47

**Abbildungsverzeichnis**


Abbildung 1: Berufsauspendelnde aus Stadt Flensburg in Richtung 1. Siedlungsring 11

Abbildung 2: Berufseinpendelnde in die Stadt Flensburg aus Richtung 1. Siedlungsring 12

Abbildung 3: Verflechtungen zu Schulstandorten der Stadt Flensburg 14

Abbildung 4: Verbindungskorridore im Stadt-Umland-Bereich 30

Abbildung 5: 10 Kilometer-Radius für Angebotsmaßnahmen im Stadt-Umland-Bereich zwischen Stadt Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg 31

Abbildung 6: Zeitliche Priorisierung für die Planung, Abstimmung und Umsetzung von Angebotsverbesserungen 44

**Tabellenverzeichnis**


| | | |
|---|---|---|
| Tabelle 1: | Übergreifendes Angebot im SPNV | 15 |
| Tabelle 2: | Konzessionierte Verkehrsunternehmen und Laufzeitgenehmigung gebietskörperschaftsübergreifende Linien | 16 |
| Tabelle 3: | Innerstädtische Bedienung Stadt Flensburg durch grenzüberschreitende Busverkehre | 18 |
| Tabelle 4: | Nachfrage im SPNV zwischen 2005 und 2012 | 21 |
| Tabelle 5: | Nachfrage im übrigen ÖPNV | 22 |
| Tabelle 6: | Relative Nachfrageveränderung auf den übergreifenden Linien | 23 |
| Tabelle 7: | Erfüllung der Mindestbedienungsstandards auf den Verbindungsrelationen der Netzebenen 0, 1 und 2 | 25 |
| Tabelle 8: | Orientierungsrahmen für die Mindestbedienungsqualität auf Verbindungsrelationen der Netzebene 1 im Stadt-Umland-Bereich | 32 |
| Tabelle 9: | Ist-Angebot übriger ÖPNV Verbindungskorridor 1 - Harrislee | 34 |
| Tabelle 10: | Ist-Angebot übriger ÖPNV Verbindungskorridor 2 - Handewitt | 35 |
| Tabelle 11: | Ist-Angebot übriger ÖPNV Verbindungskorridor 3 – Amt Oeversee | 38 |
| Tabelle 12: | Ist-Angebot SPNV und übriger ÖPNV Verbindungskorridor 4 – Amt Hürup | 39 |
| Tabelle 13: | Ist-Angebot übriger ÖPNV Verbindungskorridor 5 – Wees | 41 |
| Tabelle 14: | Ist-Angebot übriger ÖPNV Verbindungskorridor 6 – Glücksburg (Ostsee) | 42 |

**Abkürzungsverzeichnis**

| | |
|---|---|
| BA | Bundesagentur für Arbeit |
| LNVP | Landesweiter Nahverkehrsplan |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| NAH.SH | Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH |
| 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 |
| RNVP | Regionaler Nahverkehrsplan |
| SchulG | Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz |
| SH-Tarif | Schleswig-Holstein-Tarif |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| üÖPNV | übriger ÖPNV |
| VDV | Verband Deutscher Verkehrsunternehmen |
| VSF | Verkehrsregion Flensburg/Schleswig |
| VSF | VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH |
| ZOB | Zentraler Omnibusbahnhof |

# 1. Einleitung

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

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

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

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

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

Insgesamt beinhaltet der RNVP folgende Dokumente:

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

**Im vorliegenden Schnittmengenteil für die kreisfreie Stadt Flensburg und den Kreis Schleswig-Flensburg werden die kleinräumigen Verflechtungen im Stadt-Umland-Bereich des Oberzentrums Flensburg gesondert betrachtet.**

Dabei fokussiert die Betrachtung für den Schnittmengenteil auf die übergreifenden Verkehrsverbindungen zwischen der Stadt Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg. Besonderer Schwerpunkt sind dabei die Kommunen des Stadt- und Umlandbereiches der Stadt Flensburg, der auch als sogenannter 1. Siedlungsring bezeichnet wird.

Der Stadt- und Umlandbereich bzw. 1. Siedlungsring wird von folgenden Ämtern, Städten und Gemeinden gebildet:

- Stadt Glücksburg (Ostsee), (amtsfrei)
- Handewitt, (amtsfrei)
- Harrislee, (amtsfrei)
- Amt Hürup: Ausacker, Freienwill, Hürup, Großsolt, Husby, Maasbüll, Tastrup
- Amt Langballig: Langballig, Dollerup, Grundhof, Munkbrarup, Ringsberg, Wees, Westerholz
- Amt Oeversee: Oeversee, Sieverstedt, Tarp

**Diese Aussagen ergänzen den Gemeinsamen Teil, der das Hauptwerk bildet und den einheitlichen Rahmen für den RNVP der gesamten Region aufspannt sowie die Regionalteile der Stadt Flensburg und des Kreises Schleswig-Flensburg.**

Dabei wird auch vor dem Hintergrund des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) mit diesem Schnittmengenteil die wesentliche Grundlage für eine Abstimmung der Aufgabenträger im Sinne von § 3 ÖPNVG geschaffen.

Als Grundlage der Verflechtungen werden die Berufspendelndenströme sowie die Verflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern behandelt. Dabei wird die abgestimmte Netzkonzeption der Regionalteile an dieser Stelle übernommen.

Die einzelnen Entwicklungsparameter und Konzeptionen zur Netzentwicklung sind in den Regionalteilen des RNVP aufgeführt. Handlungsempfehlungen mit übergreifenden Auswirkungen sowie ergänzende Hinweise werden in diesem Schnittmengenteil aufgegriffen.

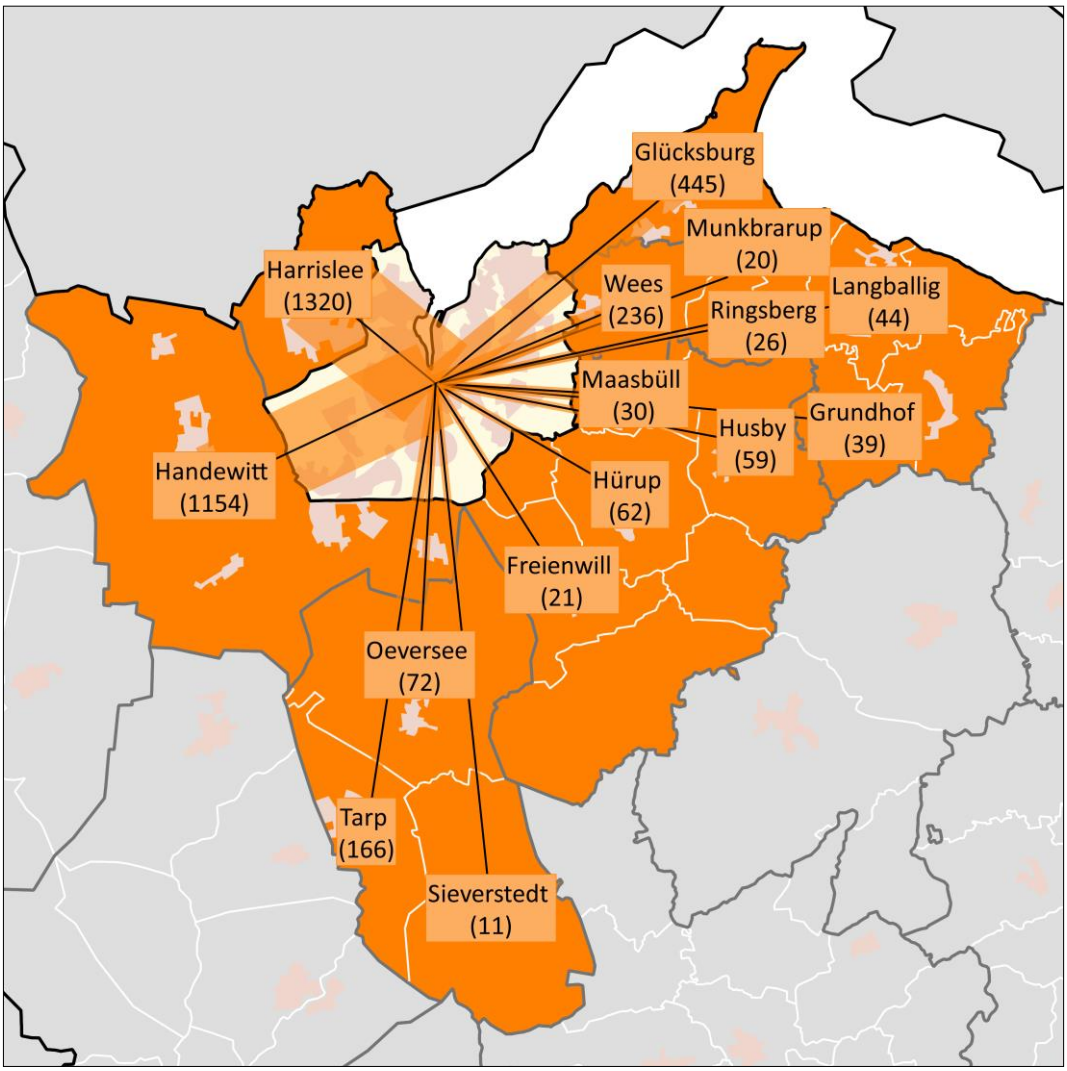
# 2. Standortbestimmung

## 2.1 Übergreifende Berufspendelndenströme

Die Analyse der Berufspendelndenströme für den Planungsraum I erfolgte auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit (BA), erhoben zum Stichtag 30.06.2014.

Es werden Ein- und Auspendelnde zwischen der Stadt Flensburg und den Gemeinden des 1. Siedlungsrings betrachtet. Alle sonstigen Verflechtungen Berufspendelnder werden im Gemeinsamen Teil oder den jeweiligen Regionalteilen dargestellt.

Abbildung 1: Berufsauspendelnde aus Stadt Flensburg in Richtung 1. Siedlungsring



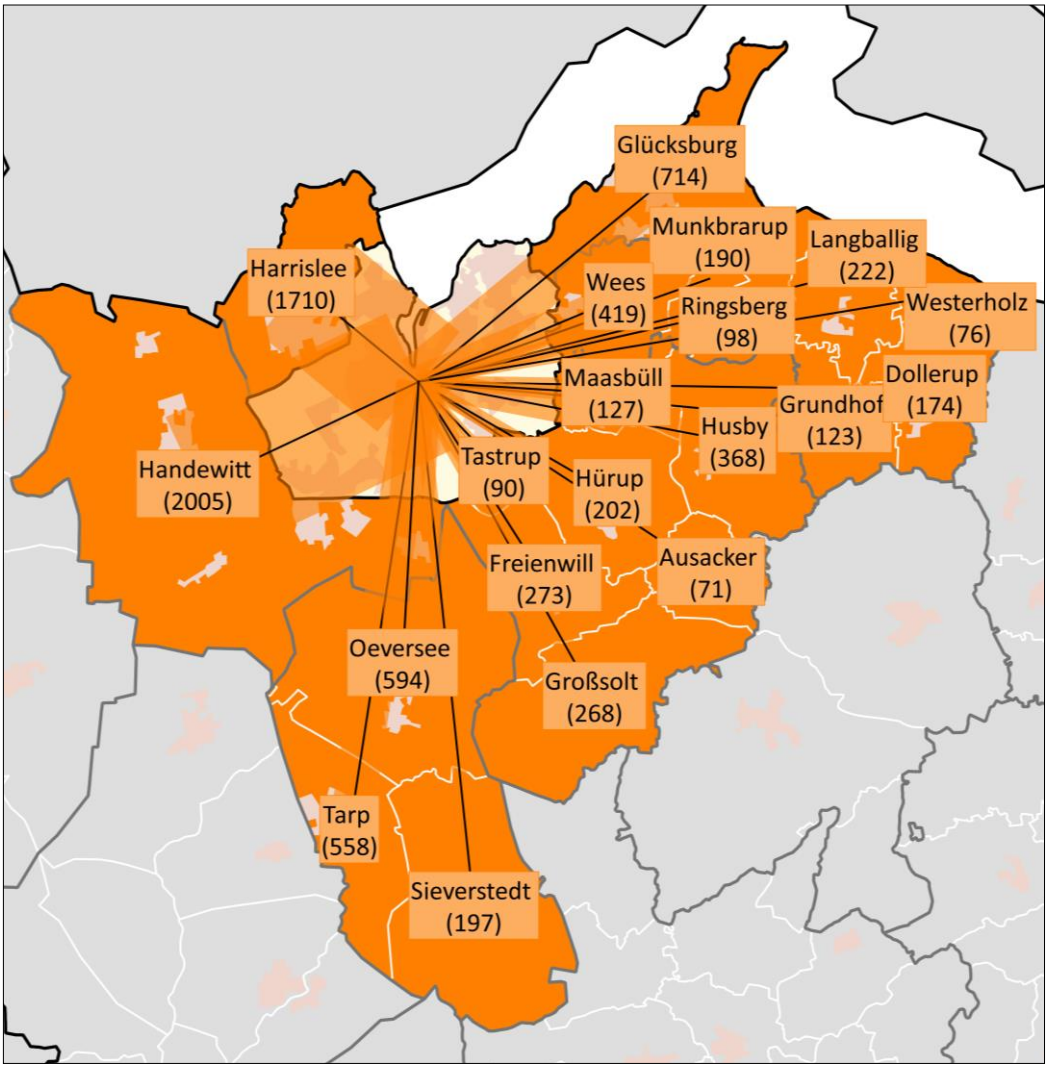

Karte: IGES 2016, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016. Daten: BA 2015.

## Relevante Verflechtungen Berufspendelnder

Betrachtet werden alle Arbeitsorte, in die in Summe mindestens 50 Beschäftigte ein- oder auspendeln.[1]

Die Verflechtungen Einpendelnder als auch Auspendelnder zwischen der Stadt Flensburg und den Gemeinden des 1. Siedlungsrings werden in Abbildung 1 und Abbildung 2 dargestellt.

Abbildung 2: Berufseinpendelnde in die Stadt Flensburg aus Richtung 1. Siedlungsring




Karte: IGES 2016, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016. Daten: BA 2015.

In Summe pendeln zwischen der Stadt Flensburg und dem 1. Siedlungsring (Kreis Schleswig-Flensburg) rund 20.000 Personen. Dabei pendeln rund 75 % in die Stadt

[1] Eine kleinteiligere Betrachtung der Verflechtungen von Berufspendelnden mit weniger als 50 Ein- und Auspendelnde ist nicht sinnvoll, da diese eine zu geringe Relevanz aufweisen, als das sie spürbare Nachfragepotentiale im ÖPNV darstellen.

Flensburg und rund 25 % in den 1. Siedlungsring (Kreis Schleswig-Flensburg). Mit rund 6.200 Personen konzentriert sich ein deutlicher Anteil der Berufspendelndenströme auf die Stadt Flensburg und die angrenzenden Gemeinden Handewitt und Harrislee. Weitere bedeutende Berufspendelndenströme bestehen zwischen der Stadt Flensburg und Glücksburg (Ostsee), Oeversee, Tarp, Wees etc..

## 2.2 Übergreifende Quelle-Ziel-Beziehungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Für die übergreifenden Quelle-Ziel-Beziehungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern werden alle

- Schulstandorte in der Stadt Flensburg mit zehn oder mehr Schülerinnen und Schülern aus dem 1. Siedlungsring mit Anspruchsberechtigung auf Beförderung sowie
- Schulstandorte im 1. Siedlungsring mit zehn oder mehr Schülerinnen und Schülern aus der Stadt Flensburg mit Anspruchsberechtigung auf Beförderung

betrachtet. Grundlage für die nachfolgenden Angaben sind Angaben der Stadt Flensburg und des Kreises Schleswig-Flensburg mit Datenstand 2015.

Die Verflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sind zum überwiegenden Teil aus Richtung 1. Siedlungsring (Kreis Schleswig-Flensburg) in die Stadt Flensburg ausgerichtet. Daneben existieren sogar weiträumige Verflechtungen bis hin zu Schülerinnen und Schülern aus dem Kreis Nordfriesland (siehe Abbildung 3).

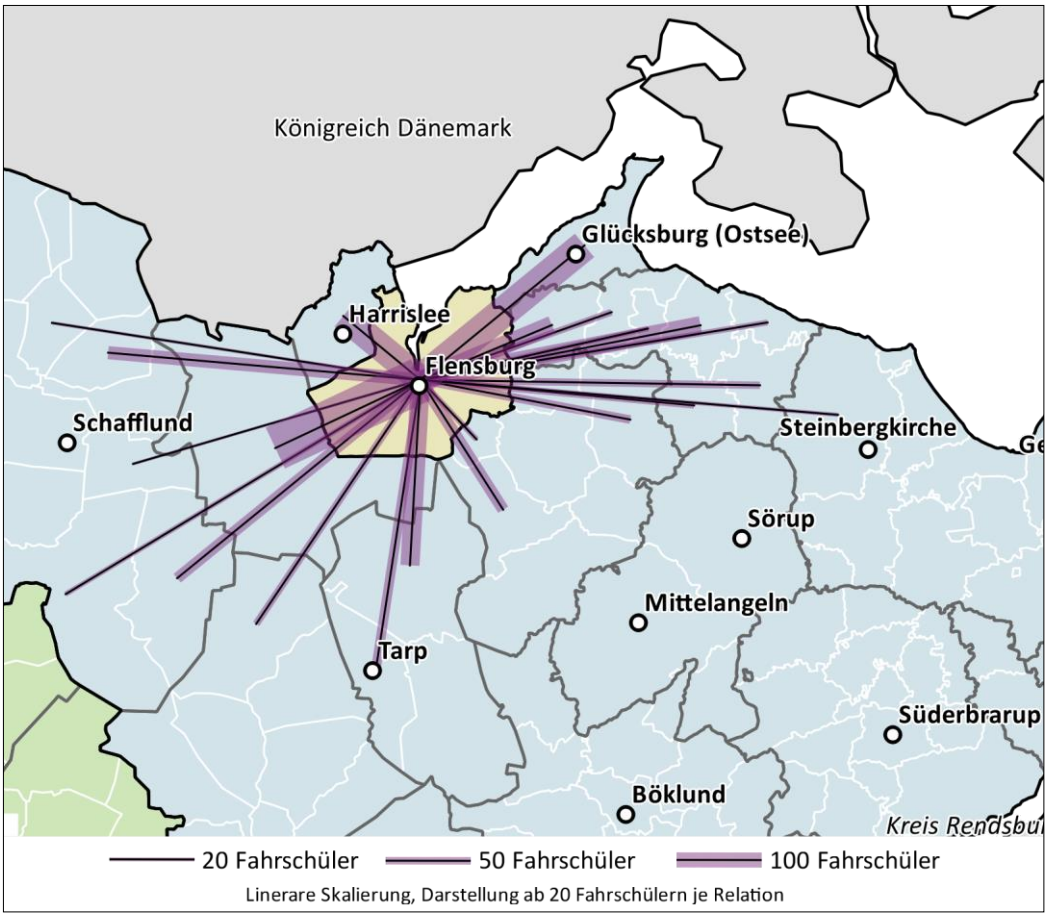
Der größte Anteil der existierenden Verflechtungen zur Stadt Flensburg beinhaltet Schülerinnen und Schüler aus Handewitt (299), Glücksburg (201), Harisslee (183), Oeversee (126), Wees (122) und Langballig (122) und den Gemeinden des 1. Siedlungsrings.

Die Verflechtungen aus der Stadt Flensburg in Richtung der Gemeinden des 1. Siedlungsrings sind nach Anwendung des beschriebenen Analyseverfahrens vor allem in Richtung Handewitt[2] bzw. in geringem Umfang auch nach Harrislee feststellbar.

Die Verflechtungen der Schülerinnen und Schüler des Dänischen Schulvereins werden hierbei nicht betrachtet, da die Beförderung der betroffenen Schülerinnen und Schüler durch den Dänischen Schulverein selbst organisiert wird.

[2] 74 Schülerinnen und Schüler zur örtlichen Grund- und Gemeinschaftsschule Handewitt.

Abbildung 3: Verflechtungen zu Schulstandorten der Stadt Flensburg




Karte: IGES 2016, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
Daten: Kreis Schleswig-Flensburg 2015.

## 2.3 Weitere übergreifende Verkehrsverknüpfungen

Die Stadt Flensburg besitzt als Oberzentrum im **Bereich der Nahversorgung mit Waren und Dienstleistungen** dank höherrangiger Versorgungsmöglichkeiten eine über die Stadtgrenzen hinaus wahrnehmbare Attraktivität.

So weisen z.B. die im südlichen bzw. südwestlichen Stadtgebiet liegenden **Einzelhandelszentren** wie Förde Park oder Citti-Park eine hohe Anziehungskraft nicht nur auf die umliegenden Gemeinden im 1. Siedlungsring auf. Ebenfalls bestehen mit den Einzelhandelskonzentrationen der Innenstadt (Große Straße, Holm, Rathausstraße, FLENSBURG GALERIE etc.) weitere attraktive Ziele aus Richtung der Umlandgemeinden. Infolgedessen bestehen starke Verflechtungen zwischen den Einzelhandelszentren und den umliegenden Gemeinden.

Verflechtungen aus der Stadt Flensburg in Richtung der Umlandgemeinden im Einkaufsverkehr existieren ebenfalls, sind jedoch als vergleichsweise schwächer ausgeprägt zu charakterisieren.

Flensburg bietet eine umfassende **Vollversorgung aller Bereiche der ambulanten und stationären Gesundheitsversorgung** und hat auch hier einen Einzugsbereich, der komplett die Gemeinden des 1. Siedlungsrings einschließt.

Neben den im Abschnitt 2.2 beschriebenen Verkehrsverflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern bildet die Stadt Flensburg als einziger Hochschulstandort im Planungsraum I die Möglichkeit des Studiums für Tagespendelnde aus dem Kreisgebiet.

Auch bei **Angeboten in der Freizeitgestaltung** wirkt das Oberzentrum Flensburg bis weit in das Umland hinein. So besitzt die Stadt Flensburg mit Kinos, Theatern und Sportspielstätten ein breites Spektrum an Freizeitgestaltungsmöglichkeiten. Damit einhergehend führt ein großer Teil des Freizeitverkehrs in die Stadt hinein.

Interessant für die **touristische Nutzung** ist vor allem das Ostseeküstengebiet sowohl der Stadt Flensburg als auch angrenzend Bereiches im Kreis Schleswig-Flensburg. Hier sind Verflechtungen auch aus der Stadt Flensburg heraus von Relevanz. Insbesondere sind hierbei Glücksburg (Ostsee) sowie das dortige Naherholungsbereich der Halbinsel Holnis aber auch Wasserleben (Harrislee) und die Küstenbereiche im Amt Langballig zu nennen.

## 2.4 Derzeitiges übergreifendes Angebot im SPNV

Als Angebot des SPNV bestehen im übergreifenden Verkehr zwischen der Stadt Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg die Verbindungen der Linie RE 72 zwischen Flensburg und Süderbrarup (weiter nach Kiel über Eckernförde) sowie der Linie RE 7 zwischen Flensburg und Schleswig (weiter nach Hamburg Hbf. über Schleswig).

Angaben zum Streckenverlauf sowie zur derzeitigen Bedienung werden in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Übergreifendes Angebot im SPNV

| Lfd. Nr. | Linie und Laufweg | Zugangsstellen in den Kreisgebieten | Richtung | Zugpaare | | | Takt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Mo-Fr | Sa | So/F | |
| 1 | RE 7 Flensburg – Schleswig – Neumünster – Hamburg | Flensburg. Tarp, Jübek, Schleswig | Flensburg - Hamburg | 20 | 21 | 18 | 60' |
| | | | Hamburg - Flensburg | 20 | 21 | 18 | |
| 2 | RE 72 Flensburg – Eckernförde – Kiel | Flensburg, Husby, Sörup, Süderbrarup | Flensburg - Kiel | 16 | 16 | 15 | 60' |
| | | | Kiel - Flensburg | 16 | 17 | 16 | |

Daten: Fahrplanstand 2015/16.

## 2.5 Derzeitiges übergreifendes Angebot im übrigen ÖPNV

Im Umland des Oberzentrums Flensburg verläuft das Linienangebot zumeist sternförmig auf das Stadtgebiet zu. Eine Übersicht über alle gebietskörperschaftsübergreifenden ÖPNV-Angebote wird im Anhang A1 aufgeführt. Die Laufwege, die konzessionierten Verkehrsunternehmen und Laufzeiten der Liniengenehmigung gehen aus Tabelle 2 hervor.

Tabelle 2: Konzessionierte Verkehrsunternehmen und Laufzeitgenehmigung gebietskörperschaftsübergreifende Linien

| Linie | Laufweg | Konzessioniertes Verkehrsunternehmen | Laufzeit der Liniengenehmigung |
|---|---|---|---|
| 1 | Bahnhof – ZOB – Nordstadt – Wassersleben – Krusau (DK) | Aktiv Bus Flensburg GmbH | 31.05.2025 |
| 110 | Flensburg – Kruså – Gråsten – Adsbøl – Sønderborg | Sydtrafik | k. A. |
| 1013 | Flensburg – Niebüll | Autokraft GmbH | 31.05.2017 |
| 1044 | Flensburg – Husum | Autokraft GmbH | 31.07.2018 |
| 1534 | Handewitt – Harrislee – Flensburg - Schafflund | VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH | 31.12.2018 |
| 1535 | Handewitt – Weding – Jarplund – FL-Weiche | VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH | 31.12.2018 |
| 1537 | Handewitt – Medelby – Harrislee – Flensburg | VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH | 31.12.2018 |
| 1539 | Pattburg, Grenze – Harrislee – Flensburg | VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH | 31.12.2018 |
| 1550/ 21 | Eggebek – Tarp – Barderup – Flensburg (1550); Flensburg – Glücksburg – Schausende (21) | VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH | 1550: 31.12.2018 21: 31.12.2020 |
| 1558 | Jarplund – Weding – Jarplund | VSF Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH | 31.12.2018 |
| 1565 | Jerrishoe – Eggebek – Jörl – Wanderup – DSFS Flensburg | Autokraft GmbH | 31.12.2018 |
| 1567 | Angeln I – DSFS Flensburg | Autokraft GmbH | 31.12.2020 |
| 1568 | Nordstraße I – DSFS Flensburg | Autokraft GmbH | 31.12.2020 |
| 1569 | Flensburg – Handewitt | Autokraft GmbH | 31.12.2018 |
| 1580 | Flensburg – Großenwiehe – Lindewitt – Bredstedt | Autokraft GmbH | 31.12.2018 |

| Linie | Laufweg | Konzessioniertes Verkehrsunternehmen | Laufzeit der Liniengenehmigung |
|---|---|---|---|
| 1590 | Flensburg – Böklund – Schleswig | Autokraft GmbH | 31.12.2018 |
| 1592 | Flensburg – Großsolt – Satrup | Autokraft GmbH | 31.12.2020 |
| 1601 | Flensburg – Sterup-Dingholz – Neukirchen | Autokraft GmbH | 31.12.2020 |
| 1602 | Flensburg – Husby – Grundhof – Westerholz | Autokraft GmbH | 31.12.2020 |
| 1603 | Flensburg – Hürup – Husby | Autokraft GmbH | 31.12.2020 |
| 1604 | Flensburg – Sterup – Kappeln | Autokraft GmbH | 31.12.2020 |
| 1605 | Flensburg – Gelting – Kappeln | Autokraft GmbH | 31.12.2020 |
| 4810 | Kiel – Eckernförde – Schleswig – Flensburg | Autokraft GmbH | 31.05.2017 |

Quelle: Servicebetrieb Schleswig-Flensburg 2016.

## 2.6 Kreisgrenzenüberschreitende Buslinien mit innerstädtischer Bedienung der Stadt Flensburg

Eine signifikante Anzahl innerstädtischer Haltestellen werden durch übergreifende Linien des Regionalverkehrs bedient. Die nachfolgende Tabelle 3 stellt alle Linien dar, die mindestens zwei Haltestellen im Stadtgebiet Flensburg bedienen und damit eine innerstädtische Bedienung übernehmen.

Tabelle 3: Innerstädtische Bedienung Stadt Flensburg durch grenzüberschreitende Busverkehre

| Linie | Linienverlauf | Anz. an Halte-stellen im Stadtge-biet | Haltestellen im Stadtgebiet Flensburg |
|---|---|---|---|
| 1 | Bahnhof – ZOB – Nordstadt – Wassersleben – Krusau (DK) | 22 | Am Lachsbach \| Angelburger Str. \| Bahnhof \| Bauer Landstr. \| (Campus FH) \| (Campus Mensa) \| (Campus Uni) \| Deutsches Haus[1] \| Fördebrücke \| Glashütte \| Junkerhohlweg \| Munketoft \| (Mühlendamm) \| Nordertor \| Ostseebadweg \| Schifffahrtsmuseum \| Südermarkt[1] \| (Sünderuphof) \| (Sünderup Ringstr.) \| Terrassenstr. \| Walzenmühle \| ZOB |
| 1013 | Flensburg – Schafflund – Niebüll | 7 | Boreas Mühle[1] \| Citti-Park/Westerallee \| Deutsches Haus[1] \| Friedenshügel \| Exe \| Neumarkt/Rathaus[1] \| ZOB |
| 1044 | Flensburg – Husum | 11 | Bahnhof/Serpentine[1] \| Bahnhof/Tegelbarg[1] \| Burgplatz[1] \| Deutsches Haus[1] \| Förde Park Abzw. \| Martinsberg[1] \| Neumarkt[1] \| St. Pauli \| Stuhrsallee[1] \| ZOB \| (Zur Bleiche)[1] |
| 1534[2,3] | Handewitt – Harrislee – Flensburg – Schafflund | 6 | Burgplatz[1] \| Exe[1] \| Finanzamt[1] \| Museumsberg \| Schäferhaus[1] \| St. Franziskus-Hospital |
| 1537 | Handewitt – Medelby – Harrislee – Flensburg | 11 | Fördebrücke \| Gasstr.[1] \| Harrisleer Str. \| Junkerhohlweg[1] \| Nordertor[1] \| Nordertor (Hafenseite)[1] \| Nordkreuz[1] \| Stadtpark[1] \| Taubenstraße \| ZOB |
| 1539 | Pattburg, Grenze – Harrislee – Flensburg | 9 | Fördebrücke \| Gasstr. [1]\| Harrisleer Str. \| Junkerhohlweg[1] \| Nordertor[1] \| Nordertor (Hafenseite)[1] \| Nordkreuz[1] \| Taubenstr.[1] \| ZOB |
| 1550/ 21 | Eggebek – Tarp – Barderup – Flensburg (1550); Flensburg – Glücksburg – Schausende (21) | 10 | Angelburger Str. \| Bahnhof/Serpentine[1] \| Bahnhof/Tegelbarg[1] \| Ballastbrücke \| Förde Park Abzw. \| Fuchskuhle[1] \| Seewarte \| St. Pauli \| Twedter Plack \| ZOB |
| 1565[2] | Jerrishoe – Eggebek – Jörl – Wanderup – Flensburg | 5 | Burgplatz \| Finanzamt \| St. Franziskus-Hospital \| Stuhrsallee \| ZOB[1] |
| 1567[2,4] | Boel –Flensburg | 14 | Bahnhof/Serpentine[1] \| Burgplatz \| Deutsches Haus[1] \| Finanzamt \| Eckernförder Landstraße[1] \| Martinstift[1] \| Stadtpark[1] \| Steinfelder Weg[1] \| St. Franziskus-Hospital \| St. Pauli[1] \| Stuhrsallee \| Südermarkt[1] \| Valentiner Allee[1] |

| Linie | Linienverlauf | Anz. an Halte-stellen im Stadtge-biet | Haltestellen im Stadtgebiet Flensburg |
|---|---|---|---|
| | Mohrkirch – Flensburg | 8 | Burgplatz \| Finanzamt \| Seewarte \| Stadion[1] \| Stadtpark[1] \| St. Franziskus-Hospital \| St.-Jürgen-Platz \| Stuhrsallee[1] |
| | Hardesby – Flensburg | 10 | Adelby/Kirche \| Adelbyund/Mühle[1] \| Angelburger Str.[1] \| Burgplatz \| Finanzamt \| Hafermarkt[1] \| Kantstr. \| Kanzleistr. Abzw.[1] \| St. Franziskus-Hospital \| Süderuper Weg |
| 1568[2,4] | Esgrus – Flensburg | 10 | Burgplatz \| Finanzamt \| Museumsberg[1] \| Seewarte \| Stadtpark[1] \| St. Franziskus-Hospital \| St.-Jürgen-Platz \| Stuhrsallee \| Südermarkt[1] \| Ziegeleistr.[1] |
| | Langballig – Flensburg | 10 | Burgplatz \| Finanzamt \| Museumsberg[1] \| Seewarte \| Stadtpark[1] \| St. Franziskus-Hospital \| St.-Jürgen-Platz \| Stuhrsallee \| Südermarkt[1] \| Ziegeleistr.[1] |
| 1569 | Flensburg – Handewitt | 9 | Angelburger Str.[1] \| Boreas Mühle[1] \| Citti-Park/Westerallee \| Deutsches Haus[1] \| Exe \| Friedenshügel \|Neumarkt/Rathaus[1] \| Schäferhaus \| ZOB |
| 1580 | Flensburg – Großenwiehe – Lindewitt – Bredstedt | 4 | Bahnhof/Serpentine[1] \| Bahnhof/Tegelbarg[1] \| Neumarkt[1] \| ZOB |
| 1590 | Flensburg – Böklund – Schleswig | 5 | Angelburger Str.[1] \| Bahnhof/Serpentine[1] \| Bahnhof/Tegelbarg[1] \| Martinsberg[1] \| ZOB |

| Linie | Linienverlauf | Anz. an Halte-stellen im Stadtge-biet | Haltestellen im Stadtgebiet Flensburg |
|---|---|---|---|
| 1592 | Flensburg – Großsolt – Satrup | 11 | Angelburger Str.[1] \| Bahnhof/Serpentine[1] \| Bahnhof/Tegelbarg[1] \| Deutsches Haus[1] \| Eckernförder Landstraße \| Martinstift \| Neumarkt[1] \| St. Pauli[1] \| Südermarkt[1] \| Valentiner Allee \| ZOB |
| 1601 | Flensburg – Sterup-Dingholz – Neukirchen | 8 | Adelby/Kirche \| Angelburger Str.[1] \| Hafermarkt[1] \| (Munketoft)[1] \| Schulze-Delitzsch-Str. \| Kantstr.[1] \| (Südermarkt)[1] \| ZOB |
| 1602 | Flensburg – Husby – Grundhof – Westerholz | 12 | Adelby Grundschule[1] \| Adelby/Kirche \| Adelbylund/Mühle[1] \| Angelburger Str. \| Hafermarkt[1] \| Kantstr.[1] \| Kanzleistraße Abzw.[1] \| Munketoft[1] \| Schulze-Delitzsch-Str.[1] \| Südermarkt[1] \| Süderuper Weg [1]\| ZOB |
| 1603 | Flensburg – Hürup – Husby | 15 | Adelby/Kirche \| (Adelbylund/Mühle)[1] \| Angelburger Str. \| (Campus FH)[1] \| (Deutsches Haus)[1] \| Hafermarkt[1] \| (Johannismühle) \| Kantstr. \| (Kanzleistr.) \| (Kanzleistraße Abzw.) \| (Munketoft)[1] \| (Schulze-Delitzsch-Str.) \| Südermarkt[1] \| Süderuper Weg[1] \| ZOB |
| 1604 | Flensburg – Sterup – Kappeln | 8 | Adelby/Kirche \| Angelburger Str.[1] \| Hafermarkt[1] \| Kantstr. \| (Munketoft)[1] \| (Schulze-Delitzsch-Str.) \| Südermarkt[1] \| ZOB |
| 1605 | Flensburg – Gelting – Kappeln | 3 | Engelsby Nordstr. \| Kauslund \| ZOB |
| 4810 | Kiel – Eckernförde – Schleswig – Flensburg | 3 | Förde Park Abzw. \| Martinsberg[1] \| ZOB |

Daten: Fahrplanstand 2015/16.

Anmerkung: Haltestellnamen in Klammern beschreiben Haltestelle, die nicht regelmäßig angefahren werden.

[1] Die Haltestelle wird nur in eine Richtung bedient.

[2] Die Linie befördert im deutschen Raum Schülerinnen und Schüler.

[3] Die Linie befördert im dänischen Raum Schülerinnen und Schülern.

[4] Die Linie beinhaltet mehr als nur einen Laufweg. Für eine bessere Übersicht werden alle Laufwege separat dargestellt.

# 3. Status und Entwicklungen im Bereich Verkehrsverhalten bzw. Verkehrsnachfrage

Nachfolgend wird im Abschnitt 3.1 zunächst die derzeitige Nachfrage und die Entwicklung der Nachfrage im SPNV dargestellt. In den Abschnitten 3.2 und 3.3 folgt die derzeitige Nachfrage und der zukünftige Mobilitätsbedarf im übrigen ÖPNV.

Der zukünftige Mobilitätsbedarf hängt von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren ab. Unterschiedliche Entwicklungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sind dabei zu berücksichtigen.

## 3.1 Nachfrage im SPNV

Die Nachfrage im SPNV hat sich auf den Strecken zwischen dem Kreis Schleswig-Flensburg und der Stadt Flensburg zwischen den Jahren 2005 bis 2012 durchgehend positiv entwickelt. Mit einer Nachfragesteigerung von 22 % zwischen 2005 und 2012 weist der Abschnitt zwischen Flensburg und Jübek ein besonders starkes Nachfragewachstum auf.

Die vollständigen Daten zur Nachfrage und zur Nachfrageentwicklung des SPNV in Schleswig-Flensburg können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 4: Nachfrage im SPNV zwischen 2005 und 2012

| Strecke | Abschnitt | Nachfrage 2012 | Veränderung zu 2005 |
|---|---|---|---|
| Flensburg – Kiel | Flensburg – Eckernförde | 1.250 | + 9 % |
| Flensburg – Rendsburg | Flensburg - Jübek | 1.950 | + 22% |

Quelle: MWAVT 2014.

Da der Wachstumstrend im SPNV auch über das Jahr 2012 hinaus angehalten hat[3], wird aufbauend auf die Aussagen des Landesnahverkehrsplans auf den beschriebenen Strecken von einem anhaltenden Wachstum ausgegangen. Weitere Angaben dazu können dem Gemeinsamen bzw. den Regionalteilen entnommen werden.

[3] Vgl. BAG SPNV 2016.

## 3.2 Nachfrage im übrigen ÖPNV (inkl. der Beförderung von Schülerinnen und Schülern)

Die Nachfrage sowie der ungefähre Anteil von Schülerinnen und Schülern an der Gesamtnachfrage für die übergreifenden Linien im übrigen ÖPNV wird in Tabelle 5 dargestellt.

Eine Differenzierung zwischen Fahrten im überschreitenden Verkehr und Fahrten im Binnenverkehr der Stadt Flensburg bzw. des Kreises Schleswig-Flensburg ist nicht möglich.

Tabelle 5: Nachfrage im übrigen ÖPNV

| Linien-Nr. | Laufweg | Jährliche Beförderungsfälle | Anteil Schülerinnen und Schüler |
|---|---|---|---|
| 1 | Bahnhof – ZOB – Wassersleben – Krusau (DK) | > 100.000 | k. A. |
| 110 | Flensburg – Kruså – Adsbøl – Sønderborg | k. A. | k. A. |
| 1013 | Flensburg – Niebüll | > 100.000 | 51-75 % |
| 1044 | Flensburg – Husum | > 100.000 | 51-75 % |
| 1534 | Handewitt – Harrislee – Flensburg – Schafflund | 10.000-50.000 | > 90 % |
| 1535 | Handewitt – Weding – Jarplund – FL-Weiche | > 100.000 | > 90 % |
| 1537 | Handewitt – Medelby – Harrislee – Flensburg | 50.001-100.000 | 51-75 % |
| 1539 | Pattburg, Grenze – Harrislee – Flensburg | > 100.000 | 20-50 % |
| 1550/21 | Eggebek – Tarp – Barderup – Flensburg (1550); Flensburg – Glücksburg – Schausende (21) | > 100.000 | 51-75 % |
| 1558 | Jarplund – Weding – Jarplund | 10.000-50.000 | > 90 % |
| 1565 | Jerrishoe – Eggebek – Jörl – Wanderup – DSFS Flensburg | 50.001-100.000 | > 90% |
| 1567[1] | Boel – Flensburg<br>Mohrkirch – Flensburg<br>Hardesby – Flensburg | < 10.000 | > 90% |
| 1568[1] | Esgrus – Flensburg<br>Langballig – Flensburg | < 10.000 | > 90% |
| 1569 | Flensburg – Handewitt | 50.001-100.000 | 76-90% |
| 1580 | Flensburg – Großenwiehe – Bredstedt | > 100.000 | > 90% |
| 1590 | Flensburg – Böklund – Schleswig | 50.001-100.000 | 76-90% |
| 1592 | Flensburg – Großsolt – Satrup | > 100.000 | 76-90% |

| Linien-Nr. | Laufweg | Jährliche Beförderungsfälle | Anteil Schülerinnen und Schüler |
|---|---|---|---|
| 1601 | Flensburg – Sterup - Dingholz – Neukirchen | 10.000-50.000 | 76-90% |
| 1602 | Flensburg – Husby – Grundhof – Westerholz | 10.000-50.000 | 76-90% |
| 1603 | Flensburg – Hürup – Husby | 10.000-50.000 | 76-90% |
| 1604 | Flensburg – Sterup – Kappeln | > 100.000 | 76-90% |
| 1605 | Flensburg – Gelting – Kappeln | > 100.000 | 51-75 % |
| 4810 | Kiel – Eckernförde – Schleswig – Flensburg | > 100.000 | 20-50 % |

Quelle: Service-Betrieb Kreis Schleswig-Flensburg 2016.
Anmerkung: [1] Die Linie beinhaltet mehrere Laufwege.

## 3.3 Zu erwartende Nachfrageentwicklung im übrigen ÖPNV

Die Prognose der relativen Nachfrageveränderung in Bezug zum Basisjahr 2014 auf den übergreifenden Linien ist in Tabelle 6 dargestellt. Die Methodik und Datengrundlagen werden im Gemeinsamen Teil des RNVP beschrieben.

Tabelle 6: Relative Nachfrageveränderung auf den übergreifenden Linien

| Linien-Nr. | Laufweg | Veränderung im Abschnitt in Schleswig-Flensburg | |
|---|---|---|---|
| | | 2021 zu 2014 | 2025 zu 2014 |
| 1 | Bahnhof – ZOB – Wassersleben – Krusau (DK) | k. A.[1] | k. A.[1] |
| 110 | Flensburg – Kruså – Gråsten – Sønderborg | k. A. | k. A. |
| 1013 | Flensburg – Schafflund – Niebüll | + 1,3% | + 2,3% |
| 1044 | Flensburg – Husum | + 0,7% | + 2,6% |
| 1534 | Handewitt – Harrislee – Flensburg – Schafflund | k. A. | k. A. |
| 1535 | Handewitt – Weding – Jarplund – FL-Weiche | + 5,7% | + 9,8% |
| 1537 | Handewitt – Medelby – Harrislee – Flensburg | + 2,7% | + 4,4% |
| 1539 | Pattburg, Grenze – Harrislee – Flensburg | + 2,8% | + 4,4% |
| 1550/21 | Eggebek – Tarp – Barderup – Flensburg (1550); Flensburg – Glücksburg – Schausende (21) | 1550: + 1,7%<br>21: + 3,8% | 1550: + 3,2%<br>21: + 6,0% |
| 1565 | Jerrishoe – Eggebek – Jörl – Wanderup – DSFS Flensburg | k. A. | k. A. |
| 1567 | Angeln I – DSFS Flensburg | k. A. | k. A. |

| Linien-Nr. | Laufweg | Veränderung im Abschnitt in Schleswig-Flensburg | |
|---|---|---|---|
| | | 2021 zu 2014 | 2025 zu 2014 |
| 1568 | Nordstraße I – DSFS Flensburg | k. A. | k. A. |
| 1569 | Flensburg – Handewitt | + 3,3% | + 5,5% |
| 1580 | Flensburg – Großenwiehe – Lindewitt – Bredstedt | + 1,8% | + 4,1% |
| 1590 | Flensburg – Böklund – Schleswig | + 2,1% | +4,3% |
| 1592 | Flensburg – Großsolt – Satrup | + 4,9% | + 8,6% |
| 1601 | Flensburg – Sterup - Dingholz – Neukirchen | k.A. | k.A. |
| 1602 | Flensburg – Husby – Grundhof – Westerholz | k.A. | k.A. |
| 1603 | Flensburg – Hürup – Husby | + 4,6% | + 8,2% |
| 1604 | Flensburg – Sterup – Kappeln | + 1,8% | + 3,8% |
| 1605 | Flensburg – Gelting – Kappeln | + 1,6% | + 3,3% |
| 4810 | Kiel – Eckernförde – Schleswig – Flensburg | + 0,8% | + 1,1% |

Quelle: IGES 2016.
Anmerkung: Für den Stadtverkehr Flensburg kann keine linienbezogene Nachfrageprognose ermittelt werden. Das allgemeine Wachstum im ÖPNV wird bis zum Jahr 2025 rund 0,56 % pro Jahr betragen (siehe auch Abschnitt 7.3 im Gemeinsamen Teil).

## 3.4 Auswirkungen der Entwicklung der Anzahl von Schülerinnen und Schülern auf den zukünftigen Mobilitätsbedarf im übrigen ÖPNV

Die Stadt Flensburg stellt als Oberzentrum mit einer Vielzahl an Schulstandorten der unterschiedlichen Schulformen einen Schwerpunkt als Ziel in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern dar (siehe Abschnitt 2.2).

Der Schulentwicklungsplan Flensburg weist auf eine sinkende Anzahl von Schülerinnen und Schülern in Flensburg hin. Begründet wird der Rückgang mit der negativ prognostizierten Bevölkerungsentwicklung in dem Kreis Schleswig-Flensburg.[4]

Die zu erwartende Abnahme der Anzahl von Schülerinnen und Schülern wird im Regionalteil Schleswig-Flensburg anhand der Entwicklung der Altersgruppen im dortigen Abschnitt 5.5 unterstrichen.

[4] Vgl. Flensburg 2014.

# 4. Weiterentwicklung des übergreifenden Verkehrs

## 4.1 Angebotskonzept - Weiterentwicklung des Angebotsumfangs im übrigen ÖPNV

Im Rahmen des vorliegenden gemeinsamen RNVP wird für den Planungsraum I das ÖPNV-Netz zu einer einheitlichen Netzkonzeption weiterentwickelt und sowohl im Gemeinsamen als auch in den Regionalteilen dargestellt.

Dies beinhaltet als Bestandteil des Angebotskonzepts die Vorgabe von Erreichbarkeitskriterien und Mindestbedienungsstandards unter Berücksichtigung der Grundsätze eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und übrigen ÖPNV. In Bezug auf die vorab analysierten relevanten übergreifenden Linien sind alle im Gemeinsamen Teil dargestellten Netzebenen 0, 1, 2 und 3 von Bedeutung.

Die Mindestbedienungsstandards legen das Mindestniveau der Bedienung im übrigen ÖPNV in den Gebietskörperschaften des Planungsraumes I fest, das nicht unterschritten werden soll.

Nach o.g. Definition erfolgt die in Tabelle 7 dargestellte Zuordnung der relevanten übergreifenden Linien zu den Verbindungsrelationen der **Netzebenen 0, 1 und 2** sowie die Angabe, ob die entsprechenden Mindestbedienstandards derzeit bereits erfüllt werden.

Tabelle 7: Erfüllung der Mindestbedienungsstandards auf den Verbindungsrelationen der Netzebenen 0, 1 und 2

| Linien-Nr. | Verbindungsrelation | Erfüllung Mindestbedienstandard | Zuordnung zu Netzebene |
|---|---|---|---|
| 1 | Bahnhof – ZOB – Wassersleben – Krusau (DK) | ja | 0 |
| 110 | Flensburg – Kruså – Adsbøl – Sønderborg | ja | 1 |
| 1013 | Flensburg – Niebüll | ja | 1 |
| 1044 | Flensburg – Husum | ja | 2 |
| 1539 | Padborg, Grenze – Harrislee – Flensburg | ja | 1 |
| 1550/21 | Eggebek – Tarp – Barderup – Flensburg (1550); Flensburg – Glücksburg – Schausende (21) | ja | 1 |
| 1569 | Flensburg – Handewitt | nein | 1 |
| 1580 | Flensburg – Großenwiehe – Bredstedt | ja | 2 |
| 1592 | Flensburg – Großsolt – Satrup | nein | 2 |

| Linien-Nr. | Verbindungsrelation | Erfüllung Mindestbedienstandard | Zuordnung zu Netzebene |
|---|---|---|---|
| 1601 bis 1604 | Flensburg – Husby (- Anschluss Verbindungsrelation Husby – Kappeln) | ja | 1 |
| 1604 | (Anschluss Verbindungsrelation Flensburg – Husby -) Husby – Sörup – Sterup - Kappeln | nein | 2 |
| 1605 | Flensburg – Gelting – Kappeln | ja | 1 |
| 4810[1] | Kiel – Eckernförde - Schleswig - Flensburg, hier: Abschnitt Schleswig – Flensburg | nein | 2 |

Daten: Fahrplanstand 2015/16.

Anmerkung: [1] Linie 4810: Der Abschnitt (Kiel - ) Eckernförde – Schleswig ist der Netzebene 1 zugeordnet, der Abschnitt Schleswig – Flensburg der Netzebene 2.

Alle anderen Linien entsprechen Verbindungsrelationen der **Netzebene 3** (Linien 1534, 1535, 1537, 1558, 1565, 1567, 1568 sowie 1590). Die im vorliegenden RNVP vorgegebenen **Mindestbedienungsstandards werden** für diese Verbindungsrelationen **erfüllt**.

Der Vergleich zwischen heutigem Angebot und den vorgegebenen Mindestbedienungsstandards zeigt insgesamt nur noch vereinzelte Erfordernisse für Angebotsergänzungen.

## 4.2 Handlungsbedarf im übrigen ÖPNV durch starke Ausprägung der Stadt-Umland-Beziehung

Die **Beschränkung der Betrachtung auf die Erfüllung der Mindestbedienungsstandards aus der Netzkonzeption greift** wegen der Besonderheiten der hier gegebenen Stadt-Umland-Beziehungen zwischen der Stadt Flensburg und den unmittelbar angrenzenden Siedlungsbereichen jedoch **zu kurz**.

Sowohl die für den RNVP vorgeschlagene Netzkonzeption als auch das heutige Verkehrsangebot in der Stadt Flensburg und im angrenzenden Umlandbereich unterscheidet sich stark in der Angebotshäufigkeit. Während in der Stadt Flensburg ein 20-Minuten-Grundtakt angeboten wird, der in vielen Relationen durch Überlagerungen auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet wird, fällt die Angebotshäufigkeit außerhalb der Stadtgrenzen unmittelbar ab.

Auf einzelnen Verbindungen entsteht in den an Flensburg angrenzenden Siedlungsbereichen durch Verstärkungen von Verbindungsrelationen der Netzebene 1 eine Angebotsdichte bis hin zu einem 30-Minuten-Takt. In großen Teilen wird jedoch nur ein annähernd stündliches Angebot bzw. teilweise nur zweistündliches Angebot und schlechter realisiert.

Die für die Verbesserung des Angebots im Stadt-Umland-Verkehr vorgeschlagenen Maßnahmen werden im nachfolgenden Kapitel 5 beschrieben.

## 4.3 Qualitätskonzept - Weiterentwicklung der Angebotsqualität im übrigen ÖPNV

Alle für die übergreifenden Angebote im übrigen ÖPNV erforderlichen Aussagen und Festlegungen sind dem Gemeinsamen Teil bzw. den Regionalteilen zu entnehmen.

## 4.4 Zuständigkeiten und Teilnetzzuordnung der Linien im übergreifenden übrigen ÖPNV

Es wird empfohlen, zwischen den Aufgabenträgern verbindliche Kriterien aufzustellen, nach denen die Zuständigkeit und Teilnetzzugehörigkeit der Linien im übergreifenden Verkehr bestimmt werden.

Dies wird insbesondere dann an Bedeutung gewinnen, wenn eine Weiterentwicklung des Verkehrsangebots durch die im Kapitel 5 beschriebenen Maßnahmen greift.

Als geeignete Parameter für die Festlegung von Aufgabenträgerzuständigkeiten können beispielsweise die überwiegende Anzahl der Beförderungsfälle oder die Kilometerleistung je Gebietskörperschaft herangezogen werden.

# 5. Maßnahmen zur Weiterentwicklung der übergreifenden Verkehre des übrigen ÖPNV

**Vorbemerkung**

Im Kapitel 5 werden Maßnahmenvorschläge zur Weiterentwicklung der übergreifenden Verkehre des übrigen ÖPNV zwischen der Stadt Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg definiert und ein Verfahren zur Abstimmung und Umsetzung dieser Maßnahmen beschrieben.

Die Maßnahmenvorschläge entsprechen dem strategischen Charakter des RNVP, der als Rahmenplan die verkehrspolitischen Vorstellungen zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots im übrigen ÖPNV aus Sicht der Aufgabenträger definieren soll. Die konkrete Ermittlung von Kosten für den Umsetzungsfall ist auf Basis dieser strategischen Maßnahmenvorschläge nicht vorgesehen. Zum einen hängen Kostenangaben von der konkreten Ausgestaltung der Betriebsprogramme und Betreiberkonzepte ab und zum anderen ist auf Basis der derzeitigen Vorschläge nur ein konservativer, d.h. nicht ausreichend differenzierter Kostenrahmen abschätzbar.

Der vorliegende RNVP kann somit eine gemeinsame Erarbeitung und fundierte Prüfung der Machbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen nicht ersetzen. Vielmehr soll durch die gemeinsame Beschlussfassung zum RNVP der Abstimmungs- und Planungsprozess unterstützt und verbindliche zeitliche Umsetzungshorizonte beschlossen werden.

**Am Übergang** aus der Stadt Flensburg in das Kreisgebiet Schleswig-Flensburg findet wie oben dargestellt ein deutlicher **Abbruch der Angebotshäufigkeit** statt, der durch die engen verkehrlichen Verflechtungen im Berufspendelnden-, Schul- aber auch Versorgungs- und Freizeitverkehr **über die definierten Mindestbedienungsstandards hinausgehende Maßnahmen erforderlich** macht.

Dies wird für den direkten Stadt-Umland-Bereich dadurch verstärkt, dass nur durch Verbesserung im Angebotsumfang und in der Angebotsqualität die Zielstellung der Erhöhung des Anteils des übrigen ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl wirksam unterstützt werden kann.

Das derzeitige Angebot im unmittelbaren Stadt-Umland-Verkehr soll daher nach Maßgabe der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit über die im vorliegenden RNVP definierten Vorgaben des Angebots- und Qualitätskonzepts hinaus weiterentwickelt werden.

Zur besseren Strukturierung der Maßnahmen und Handlungsansätze werden die Gemeinden des 1. Siedlungsrings sechs **Verbindungskorridoren** zugeordnet (vgl. Abbildung 4) und im Weiteren beschrieben.

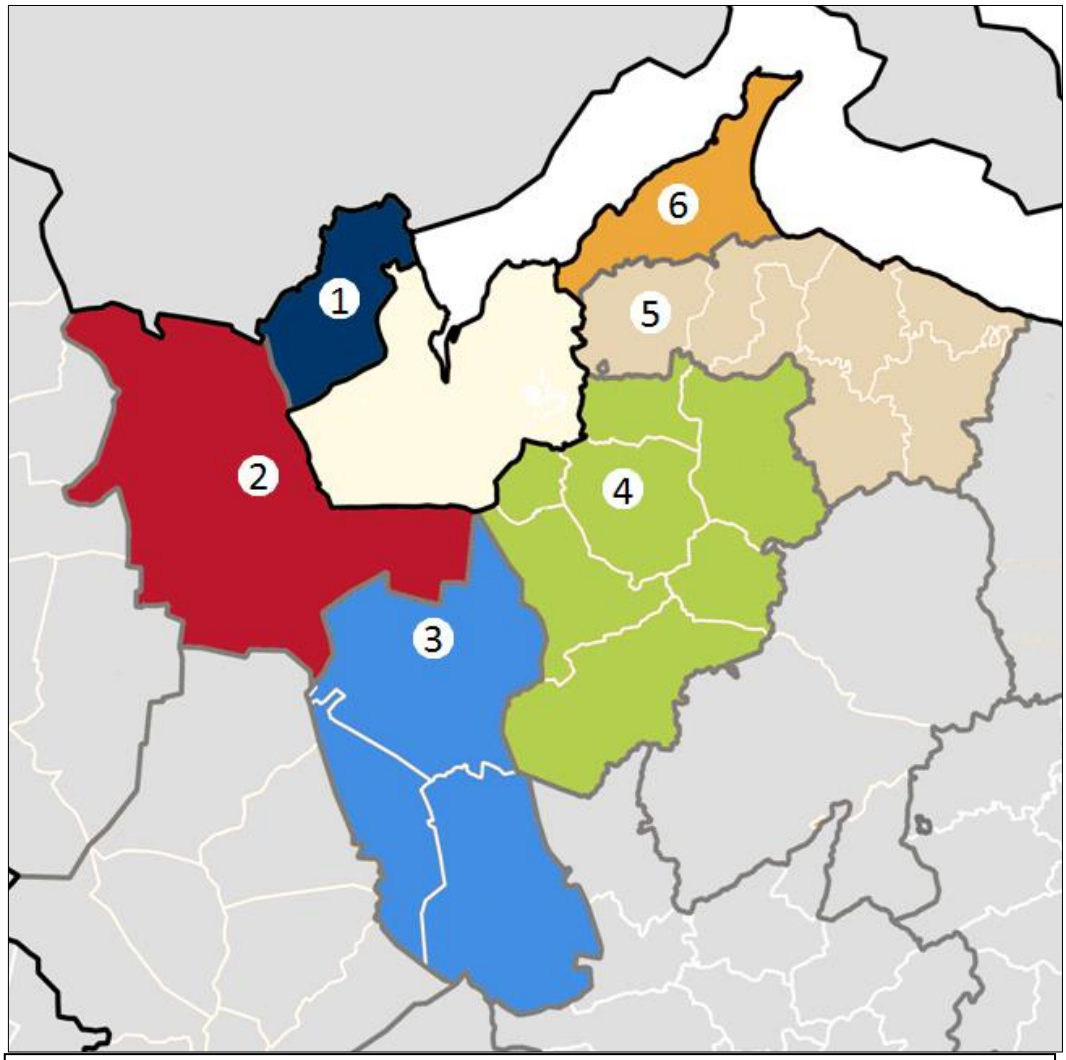
Da der 1. Siedlungsring einen sehr umfangreichen Bereich ausgehend vom Oberzentrum Flensburg beschreibt, ist eine weitere Eingrenzung der Stadt-Umland-Bereiche durchzuführen, für die eine Weiterentwicklung der Angebotsqualität über die definierten Mindestbedienungsstandards der Netzebenen hinaus erforderlich ist.

Als Abgrenzungskriterium wird dazu ein Gebiet definiert, welches ungefähr einem **10 km-Radius** ausgehend vom Stadtzentrum Flensburgs entspricht (vgl. Abbildung 5). Die Definition dieser Gebietskulisse orientiert sich zum einen an den stärksten Verflechtungen Berufspendelnder sowie den Verflechtungen im Schulverkehr und zum anderen an den analysierten Informationen zur heutigen und zukünftig möglichen Nachfrageentwicklung.

Neben diesen Kriterien ist die Festlegung eines 10 km-Radius auch aufbauend auf verkehrlichen Grundüberlegungen gutachterlich zu empfehlen. Die überwiegende Anzahl relevanter verkehrlicher Zielen (Wohnen, Schulstandorte, Einkaufen, Kultur, Sport, etc.) ist ausgehend vom Bezugspunkt Stadtzentrum Flensburg in Reisezeiten von ca. 30 Minuten erreichbar[5]. Dies entspricht erfahrungsgemäß Distanzen, die in urbanen und suburbanen Verflechtungsbereichen eine gute Akzeptanz im ÖPNV erwarten lassen.

[5] Dies berücksichtigt eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit im Stadt-Umland-Verkehr des übrigen ÖPNV von ca. 20 km/h.

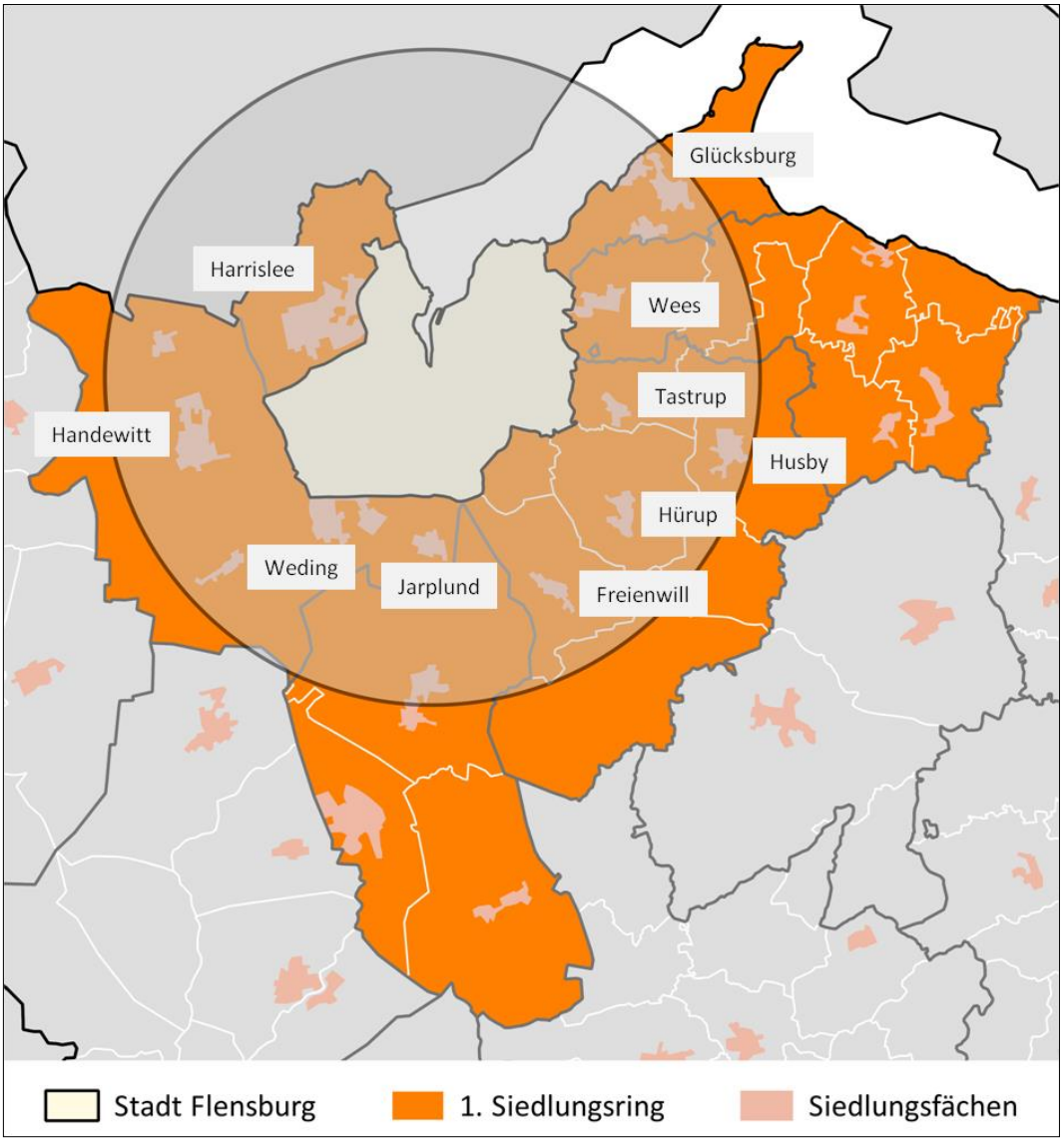
Abbildung 4: Verbindungskorridore im Stadt-Umland-Bereich




| Bezeichnung | Beinhaltet folgende Gemeinden des 1. Siedlungsrings |
|---|---|
| (1) Korridor 1 (Nord): | Harrislee |
| (2) Korridor 2 (West): | Handewitt |
| (3) Korridor 3 (Süd): | Oeversee, Sieverstedt, Tarp |
| (4) Korridor 4 (Südost): | Ausacker, Freienwill, Großsolt, Hürup, Husby, Maasbüll, Tastrup |
| (5) Korridor 5 (Ost): | Dollerup, Grundhof, Langballig, Munkbarup, Ringsberg, Wees, Westerholz |
| (6) Korridor 6 (Nordost): | Glücksburg (Ostsee) |

Karte: IGES 2016.

Abbildung 5: 10 Kilometer-Radius für Angebotsmaßnahmen im Stadt-Umland-Bereich zwischen Stadt Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg




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

## 5.1 Orientierungsrahmen für Mindestbedienungsvorgaben auf Verbindungskorridoren im Stadt-Umland-Bereich

Grundsätzlich gelten im Sinne des vorliegenden RNVP die in der Netzkonzeption definierten Vorgaben und Mindestbedienungsstandards.

Der im Folgenden definierte Orientierungsrahmen greift die Problematik bestehender Sprünge in der Angebotsqualität im verdichteten Stadt-Umland-Bereich zwischen der Stadt Flensburg und dem Kreis Schleswig-Flensburg auf.

Dazu erfolgt nachfolgende Modifikation der gemeinsamen Netzkonzeption für die Planungsregion I für die Verbindungsrelationen der Netzebene 1 (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 8: Orientierungsrahmen für die Mindestbedienungsqualität auf Verbindungsrelationen der Netzebene 1 im Stadt-Umland-Bereich

| | Mindestbedienungszeitraum | Mindesttakt / anzustrebende Fahrtenabfolge im taktähnlichen Verkehr |
|---|---|---|
| **Montag bis Freitag** | ca. 05:00 - ca. 06:00 Uhr | Grundsätzlich 60-Minuten-Takt |
| | ca. 06:00 - ca. 20:00 Uhr | Grundsätzlich 30-Minuten-Takt<br>Verdichtungen auf 20-Minuten-Takt in Harrislee |
| | ca. 20:00 - ca. 22:00 Uhr | Grundsätzlich 60-Minuten-Takt |
| **Samstag** | ca. 05:00 - ca. 22:00 Uhr | Grundsätzlich 60-Minuten-Takt* |
| **Sonn- und Feiertage** | ca. 08:00 - ca. 18:00 Uhr | |

Empfehlungsgrundlage: Eigene Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse, Analyse Nachfrageentwicklung

Anmerkung: *Eine nachfrageorientierte Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt während der Öffnungszeit im Einzelhandel an Sonnabenden und verkaufsoffenen Sonntagen ist zu prüfen.

Der in Tabelle 8 gezeigte Orientierungsrahmen bildet damit einen Übergangsbereich zwischen dem Mindestbedienungsstandards der Netzebene 0 und der Netzebene 1.

## 5.2 Möglichkeiten zur betrieblichen Umsetzung angehobener Mindestbedienungsstandards im Stadt-Umland-Bereich

Die betriebliche Realisierung eines Übergangs vom 20-Minuten-Grundtakt in der Stadt Flensburg auf einen 30-Minuten-Grundtakt im angrenzenden Stadt-Umland-Bereich des Kreises Schleswig-Flensburg erfordert eine Koordinierung des Verkehrsangebots im Stadt- und Regionalverkehr.

Dies kann z.B. dadurch umgesetzt werden, dass endende Fahrten des Stadtverkehrs alle 60 Minuten über die Stadtgrenze hinaus verlängert werden und gemeinsam mit einer Linie des Regionalverkehrs mit 60-Minuten-Takt durch Überlagerung die Verdichtung zum 30-Minuten-Takt entstehen lassen.

### „Gutes Beispiel“ zur Stadt-Umland-Verknüpfung: Cottbus, Land Brandenburg

„Gute Beispiele“ aus anderen Regionen in Deutschland zeigen mögliche betriebliche Optionen zur Umsetzung eines übergreifenden Verkehrs trotz unterschiedlicher Bedienungsniveaus innerhalb eines Stadtgebietes in Vergleich zum Umlandbereich. Nachfolgend wird exemplarisch dafür die Praxis verknüpfter Stadt- und Regionalverkehre der Stadt Cottbus dargestellt.

Die kreisfreie Stadt Cottbus bietet ein Beispiel für eine funktionale Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalverkehr mit der Anbindung des dörflichen und durch

Einfamilienhausbebauung geprägten Stadtteils Sielow im Norden des Cottbusser Stadtgebietes.

Der Ortsteil wird zum einen durch die Stadtverkehrslinie 15 erschlossen. Die Linie 15 führt vom Hauptbahnhof als Radiallinie in den Stadtteil Sielow. Weiterhin verkehrt die Regionallinie 44 von Cottbus ebenfalls über den Stadtteil Sielow in verschiedene Umlandgemeinden bis nach Burg (Spreewald).

Dabei entsteht für die Verbindung vom Hauptbahnhof - Stadtteil Sielow durch eine kombinierte Bedienung der beiden Linien ein 30-Minuten-Takt entsprechend als Stadtverkehrsstandard im Busverkehr.

## 5.3 Maßnahmen in den Verbindungskorridoren

Im Folgenden werden für die einzelnen in Abbildung 4 definierten Verbindungskorridore Handlungsbedarfe und Maßnahmen beschrieben. Der Fokus liegt dabei auf dem Stadt-Umland-Bereich entsprechend Abbildung 5.

Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die im Folgenden dargestellten Maßnahmen jeweils auf die Mindestbedienungsstandards der einheitlichen Netzkonzeption des vorliegenden RNVP oder auf den Orientierungsrahmen für einen aufgewerteten Mindestbedienungsstandard im Stadt-Umland-Verkehr Flensburg (vgl. Tabelle 8).

Im Text dargestellte Angaben zu Taktabständen beziehen sich (wenn nicht anders beschrieben) auf den Verkehrszeitraum Montag bis Freitag, ca. 6:00 Uhr bis ca. 20:00 Uhr. In allen Verbindungskorridoren der Stadt-Umland-Verkehre sollte der Sonnabend sowie ggf. verkaufsoffene Sonntage mit gleichen Zeiten im Taktverkehr wie an den übrigen Werktagen angeboten werden. Angebote auf Verbindungsrelationen Netzebene 3, die überwiegend Aufgaben der Beförderung von Schülerinnen und Schülern erfüllen, werden nicht detailliert bewertet.

### Verbindungskorridor 1 - Harrislee

Der Siedlungsschwerpunkt der amtsfreien Gemeinde Harrislee grenzt direkt an die Stadt Flensburg. Die Siedlungsstrukturen gehen fließend ineinander über.

Die derzeitigen Verbindungen zwischen Harrislee und Flensburg bestehen überwiegend aus Verbindungen der Linien 1534, 1537 und 1539 (vgl. Tabelle 9). Die Linie 1539 wird Montag-Freitag bereits heute annähernd über den gesamten Tagesverlauf in einem 30-Minuten-Takt bzw. am Wochenende im 60-Minuten Takt angeboten. Weiterhin wird Harislee durch die Verbindung Flensburg – Harrislee, Ortsteil Wassersleben – Kruså (DK) durch Linie 1 des Stadtverkehrs Flensburg im 20-Minuten-Takt erschlossen. Die Stadtbuslinie 4 endet zwar innerhalb des Stadtgebietes, erschließt aber durch ihre Lage an der Stadtgrenze ein Teilgebiet von Harrislee. Linie 110 Flensburg – Kruså – Sønderborg durchfährt den Bereich des Kreises Schleswig-Flensburg ohne Halt.

Tabelle 9: Ist-Angebot übriger ÖPNV Verbindungskorridor 1 - Harrislee

| Linie | Laufweg | Richtung | Fahrtenpaare | | | Takt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mo-Fr | Sa | So/F | |
| 1534 | Handewitt – Harrislee – Flensburg – Schafflund | Handewitt – Schafflund | 4(/) | / | / | EF |
| | | Schafflund – Handewitt | 2(/) | / | / | |
| 1537 | Handewitt - Medelby - Harrislee - Flensburg | Handewitt – Flensburg | 10(7) | 6 | 1 | EF |
| | | Flensburg – Handewitt | 12(7) | 5 | 1 | |
| 1539 | Padborg, Grenze - Harrislee - Flensburg | Padborg, Grenze – Flensburg | 40(37) | 25 | 9 | Mo-Fr: 30´ Sa/So/F: 60´ |
| | | Flensburg – Padborg, Grenze | 41(37) | 24 | 9 | |

Daten: Fahrplanstand 2015/16.

Anmerkungen: Die Klammerwerte bei den Fahrtenpaaren geben die Fahrtenpaare während der Ferienzeit an. EF = einzelne Fahrten (ohne Takt).
Die Linie 1 Flensburg – Wassersleben – Kruså (DK) wird nicht dargestellt.

Harrislee lässt in der Bevölkerungsprognose eine stabile Entwicklung erkennen, so dass die erwartete Bevölkerungsentwicklung weitestgehend konstant ist. Die Prognose der zu erwartenden Nachfrageentwicklung der Linien in Richtung Harrislee lässt selbst unter der Maßgabe eines gleichbleibenden Angebotes ein leichtes Wachstum erwarten.

**Maßnahmenempfehlungen:**

Verbunden mit der stark ausgeprägten siedlungsstrukturellen Einheit mit der Stadt Flensburg sollte daher die **Möglichkeit der Weiterführung eines 20-Minuten-Taktes auf Abschnitten der derzeitigen Linien 1537 und 1539** ausgehend von der Stadtgrenze zu Flensburg geprüft werden.

Damit wäre ein abgestimmtes Betriebskonzept zwischen den derzeitigen Linien 1537 und 1539 zu entwickeln, dass damit auch eine Aufwertung und Vertaktung des Angebots der Linie 1537 zur Schaffung von verdichteten Abschnitten im Bereich Harrislee – Flensburg beinhaltet. Optionen der **betrieblichen Verknüpfung** bzw. der Weiterführung der **Stadtverkehrslinien** 2, 3, 4 und/oder 7 sollten dabei berücksichtigt werden.

Auf Anregung der Gemeinde Harrislee wird dazu vorgeschlagen, bei der Verflechtung zum Oberzentrum Flensburg auch die **innerörtliche Verflechtung** von Niehuus, Kupfermühle und Wassersleben ins Harrisleer Zentrum durch geeignete ÖPNV Anbindungen zu berücksichtigen sowie die Anbindung der Baugebiete am nördlichen Ortsrand einzuplanen.

Zur **Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen nach Dänemark** sollte die Verlängerung der derzeitigen Linie 1539 über Padborg, Grenze hinaus bis Padborg st (Pattburg, Bahnhof) geprüft werden.

### Verbindungskorridor 2 - Handewitt

Die Siedlungsschwerpunkte im Verbindungskorridor 2 bilden die nah an die Stadt Flensburg grenzenden Ortsteile Handewitt, Jarplund sowie Weding.

Die derzeitigen Verkehrsangebote in Verbindungskorridor 2 umfassen vor allem folgende Verbindungsrelation.

- Verbindungsrelation Flensburg – Handewitt: Linien 1013, 1534, 1535, 1537 und 1569
- Verbindungsrelation Flensburg – Jarplund: Linien 1550 und 4810
- Verbindungsrelation Flensburg – Weding: Linien 1558 und 1580

Tabelle 10: Ist-Angebot übriger ÖPNV Verbindungskorridor 2 - Handewitt

| Linie | Laufweg | Richtung | Fahrtenpaare (Klammerwerte: Ferienzeit) | | | Takt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mo-Fr | Sa | So/F | |
| 1013 | Flensburg - Schafflund - Niebüll | Flensburg – Niebüll | 32(28) | 10 | 9 | Mo-Fr*: 60´ Sa/So/F:120´ |
| | | Niebüll – Flensburg | 27(25) | 10 | 8 | |
| | | Weiche – Handewitt | 5(/) | / | / | |
| 1534 | Handewitt – Harrislee – Flensburg – Schafflund | Handewitt – Schafflund | 4(2/) | / | / | EF |
| | | Schafflund – Handewitt | 2(/) | / | / | |
| 1535 | Handewitt – Weding – Jarplund – FL-Weiche | Handewitt – Weiche | 4(/) | / | / | EF |
| | | Weiche – Handewitt | 5(/) | / | / | |
| 1537 | Handewitt - Medelby - Harrislee - Flensburg | Handewitt – Flensburg | 10(7) | 6 | 1 | EF |
| | | Flensburg – Handewitt | 12(7) | 5 | 1 | |
| 1550/ 21 | Eggebek-Tarp-Bar-derup-Flensburg (1550); Flensburg– Glücksburg – Schausende (21) | Eggebek – Flensburg – Glücksburg (Ostsee) | 23(20) | 12 | 5 | Mo-Fr*/Sa: 60´ So/F: 120´ |
| | | Glücksburg (Ostsee) - Flensburg – Eggebek | 24(19) | 13 | 5 | |
| 1558 | Jarplund – Weding – Jarplund | Einrichtungsbetrieb | 9(/) | / | / | EF |
| 1569 | Flensburg - Handewitt | Flensburg – Handewitt | 11(11) | 7 | / | EF |
| | | Handewitt – Flensburg | 13(13) | 9 | / | |
| 1580 | Flensburg - Großen-wiehe - Lindewitt - Bredstedt | Flensburg – Bredstedt | 23(14) | 4 | 3 | Mo-Fr: 60´ Sa/So/F: EF |
| | | Bredstedt – Flensburg | 21(13) | 4 | 3 | |
| 4810 | Kiel - Eckernförde - Schleswig - Flensburg | Kiel – Flensburg | 16(15) | 7 | 4 | EF |
| | | Flensburg – Kiel | 17(16) | 11 | 7 | |

Daten: Fahrplanstand 2015/16.

Anmerkungen: Die Klammerwerte bei den Fahrtenpaaren geben die Fahrtenpaare während der Ferienzeit an. EF = einzelne Fahrten (ohne Takt).

* Einzelne Taktverdichtungen auf einen 30-Minuten-Takt.

*Verbindungsrelation Flensburg – Handewitt*

Linie 1013 Flensburg – Niebüll wird als Schnellbus vermarktet und in den Hauptverkehrszeiten bereits bis auf einen annähernden 30-Minuten-Takt verdichtet. Linie 1013 schließt die Ortslage Handewitt jedoch nicht direkt, sondern nur peripher

durch die Haltestelle „Handewitt, B199“ an. Die Linien 1569 und zum Teil die Linie 1537 sichern derzeit die direkte Erschließung der Ortslage Handewitt. Linie 1569 bindet dabei den Einzelhandelsstandort Scandinavian Park an Flensburg an.

Nach Hinweisen der Gemeinde Handewitt bestehen Defizite in der Erreichbarkeit der Hauptverwaltung des Unternehmens Dänisches Bettenlager mit ca. 400 Mitarbeitern im Berufsverkehr (Haltestelle Weding, Dänisches Bettenlager, Ortsteil Weding).

**Maßnahmenempfehlungen:**

Das Angebot auf der Verbindungsrelation Flensburg – Ortslage Handewitt entspricht derzeit nicht den im vorliegenden RNVP definierten Standards. Es ist daher zunächst **kurzfristig** die **Aufwertung der Verbindung Flensburg – Handewitt zu einem grundsätzlichen 60-Minuten-Takt** anzustreben.

Im Weiteren sollte unter Berücksichtigung des Orientierungsrahmens für eine Stärkung des Stadt-Umland-Verkehrs (vgl. Tabelle 8) die **Möglichkeit von Verdichtungen auf einen 30-Minuten-Takt** analog der heutigen Bedienung der Linie 1013 geprüft werden.

*Verbindungsrelationen Flensburg – Jarplund und Flensburg - Weding*

Die Verbindungsrelation Flensburg – Jarplund (- weiter nach Oeversee - Tarp - Eggebeck) wird im Wesentlichen durch die seit 2016 aufgewertete Linie 1550/21 und die Linie 4810 Flensburg – Schleswig – Kiel erschlossen.

Die direkte Anbindung des Ortes Weding an Flensburg erfolgt durch die Linie 1580 (Netzebene 2).

**Maßnahmenempfehlungen:**

Der Ortsteil Weding schließt siedlungsstrukturell direkt an den Stadtteil Flensburg Weiche an und ist räumlich mit der Stadt Flensburg stark verwachsen. Der vorgegebene Mindestbedienungsstandard des RNVP wird hier erfüllt. Es wird jedoch empfohlen, betriebliche Möglichkeiten zur **Verdichtung der Anbindung der Ortslage auf einen ungefähren 60-Minuten-Takt** zu prüfen. Dabei sollten Möglichkeiten der betrieblichen Verknüpfung mit den bestehenden Stadtverkehrslinien 11 oder 12 einbezogen werden.

Dringender Handlungsbedarf ist aufbauend auf die durchgeführten Analysen auf der Verbindungsrelation Flensburg - Jarplund (- Oversee - Tarp – Eggebeck) nicht erkennbar. Eine **mittelfristige teilweise Verdichtung des Angebotes auf der Linie 1550/21 zu einem ausgeweiteten 30-Minuten-Takt** ist **entsprechend der Nachfrageentwicklung** zu prüfen. Dies betrifft damit ebenso die Verbindungskorridore 3 – Amt Oeversee sowie 6 - Glücksburg (Ostsee).

Unter Einbeziehung der Option verlängerter Stadtverkehrsangebote der Stadt Flensburg sollte die Prüfung von Möglichkeiten der **verbesserten Anbindung der bestehenden Haltestelle Weding/Dänisches Bettenlager** (Hauptverwal-

tung Dänisches Bettenlager) an die Stadt Flensburg erfolgen, da nach Informationen der Gemeinde Handewitt die Erreichbarkeit des Unternehmens mit ca. 400 Mitarbeitern noch nicht in der erforderlichen Attraktivität besteht, um eine verlässliche Alternative zum MIV zu sein.

*Projektstudie für einen attraktiveren Nahverkehr im Verbindungskorridor Handewitt*

Aufbauend auf Einschätzungen der Gemeinde Handewitt bestehen durch Verflechtungen von Beschäftigen sowie durch die Bündelung sozialer und Nahversorgungsfunktionen in Handewitt aus Hinterlandgemeinden in Richtung Handewitt sowie zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Handewitt verkehrliche Bedarfe, die derzeit nur zum Teil abgedeckt werden.

Zur Konkretisierung der Handlungserfordernisse und Lösungsoptionen ist eine vertiefte Untersuchung erforderlich, die im Rahmen des in den Abschnitten 5.5. und 5.6 beschriebenen Prozesses berücksichtigt werden sollte.

Entsprechend den Hinweisen der Gemeinde Handewitt sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Einrichtung eines innergemeindlichen Ringverkehr zur Verbindung der einzelnen Ortsteile mit dem Gemeindezentrum in Form eines flexiblen und reaktionsschnellen Angebots
- Verbesserung der Anbindung von Freizeitangeboten und Angeboten der Naherholung (z.B. Schwimmhalle Jarplund, Freibad Schafflund etc.)
- Verbesserung der Anbindung dieses Hinterlandes in den Bereichen Wanderup - Großenwiehe, Meyn - Schafflund - Wallsbüll sowie Wallsbüll – Osterby – Medelby und Verknüpfung mit dem Stadtverkehr in Flensburg über einen „ZOB“ in Handewitt

### Verbindungskorridor 3 – Amt Oeversee

Der Verbindungskorridor 3 – Amt Oeversee umfasst die Gemeinden Oeversee, Sieverstedt und Tarp. Im Einzugsbereich des 10 Kilometer-Radius für Angebotsmaßnahmen im Stadt-Umland-Bereich zwischen Stadt Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg ist räumlich die Gemeinde Oeversee zu berücksichtigen.

Die Verbindungsrelation Flensburg – Oeversee (- weiter nach Tarp - Eggebeck) wird im Wesentlichen durch die seit 2016 aufgewertete Linie 1550/21 mit einem 30- bzw. 60-Minuten-Takt und die Linie 4810 Flensburg – Schleswig – Kiel erschlossen (vgl. Tabelle 11). Linie 4810 erschließt Oeversee jedoch nur peripher durch die Haltstelle Oeversee, L317.

Tabelle 11: Ist-Angebot übriger ÖPNV Verbindungskorridor 3 – Amt Oeversee

| Linie | Laufweg | Richtung | Fahrtenpaare (Klammerwerte: Ferienzeit) | | | Takt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mo-Fr | Sa | So/F | |
| 1550/21 | Eggebek-Tarp-Bardorup-Flensburg (1550); Flensburg– Glücksburg – Schausende (21) | Eggebek – Flensburg – Glücksburg (Ostsee) | 23(20) | 12 | 5 | Mo-Fr*/Sa: 60´ So/F: 120´ |
| | | Glücksburg (Ostsee) - Flensburg – Eggebek | 24(19) | 13 | 5 | |
| 4810 | Kiel - Eckernförde - Schleswig - Flensburg | Kiel – Flensburg | 16(15) | 6 | 4 | EF |
| | | Flensburg – Kiel | 17(16) | 7 | 4 | |

Daten: Fahrplanstand 2015/16.

Anmerkungen: Die Klammerwerte bei den Fahrtenpaaren geben die Fahrtenpaare während der Ferienzeit an. EF = einzelne Fahrten (ohne Takt).

* Einzelne Taktverdichtungen auf einen 30-Minuten-Takt.

**Maßnahmenempfehlung:**

Dringender Handlungsbedarf ist aufbauend auf die durchgeführten Analysen auf der Verbindungsrelation Flensburg - Jarplund - Oeversee - Tarp – Eggebeck nicht erkennbar. Eine **mittelfristige teilweise Verdichtung des Angebotes auf der Linie 1550/21 zu einem ausgeweiteten 30-Minuten-Takt** ist **entsprechend der Nachfrageentwicklung** zu prüfen. Dies betrifft damit ebenso die Verbindungskorridore 2 – Handewitt, Ortsteil Jarplund sowie 6 - Glücksburg (Ostsee).

Eine **Weiterentwicklung der Linie 4810 zu einem 60-Minuten-Takt** entsprechend der Mindestbedienungsstandards für Verbindungsrelationen der Netzebene 1 soll erfolgen. Auch hier sollen die **zeitlichen Fahrtenlagen der Linien 1550/21 und 4810** wenn möglich so **koordiniert** werden, dass zeitlich parallele Abfahrten minimiert werden.

### Verbindungskorridor 4 – Amt Hürup

Mit den Gemeinden Ausacker, Freienwill, Großsolt, Hürup, Husby, Maasbüll und Tastrup umfasst der Verbindungskorridor 4 – Amt Hürup in Summe sieben Gemeinden. Im Einzugsbereich des 10 Kilometer-Radius für Angebotsmaßnahmen im Stadt-Umland-Bereich zwischen Stadt Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg liegen räumlich die Gemeindebereiche Freienwill, Hürup, Husby, Maasbüll und Tastrup im Fokus.

- Verbindungsrelation Flensburg – Freienwill: Linien 1590 und 1592
- Verbindungsrelation Flensburg – Hürup - Husby: Linien RE 72, 1601, 1602, 1603, 1604
- Verbindungsrelation Flensburg – Tastrup: Linien 1592, 1602 und 1603

Dies entspricht den in Tabelle 12 zusammengefassten Linien.

Tabelle 12: Ist-Angebot SPNV und übriger ÖPNV Verbindungskorridor 4 – Amt Hürup

| Linie | Laufweg | Richtung | Fahrtenpaare (Klammerwerte: Ferienzeit) | | | Takt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mo-Fr | Sa | So/F | |
| RE 72 | Flensburg – Eckernförde – Kiel | Flensburg - Kiel | 16(16) | 16 | 15 | 60 |
| | | Kiel - Flensburg | 16(16) | 17 | 15 | |
| 1590 | Flensburg – Böklund – Schleswig | Schleswig – Flensburg | 5(5) | 3 | / | EF |
| | | Schleswig – Flensburg | 5(7) | 4 | / | |
| 1592 | Flensburg - Großsolt - Satrup | Flensburg – Satrup | 13(9) | 5 | 2 | Mo-Fr: 60´ Sa/So/F: EF |
| | | Satrup – Flensburg | 17(12) | 5 | 2 | |
| 1601 | Flensburg - Sterup-Dingholz - Neukirchen | Flensburg – Neukirchen | 3(2) | 3 | / | EF |
| | | Neukirchen – Flensburg | 3(2) | 3 | / | |
| 1602 | Flensburg - Husby - Grundhof - Westerholz | Flensburg – Westerholz | 5(2) | / | / | EF |
| | | Westerholz – Flensburg | 3(3) | / | / | |
| 1603 | Flensburg - Hürup - Husby | Flensburg – Husby | 11(7) | 7 | / | EF |
| | | Husby – Flensburg | 10(7) | 6 | / | |
| 1604 | Flensburg-Sterup-Kappeln | Flensburg – Kappeln | 9(8) | 3 | / | EF |
| | | Kappeln – Flensburg | 12(9) | 3 | / | |

Daten: Fahrplanstand 2015/16.

Anmerkungen: Ohne Linien 1587 - 1589. Die Klammerwerte bei den Fahrtenpaaren geben die Fahrtenpaare während der Ferienzeit an. EF = einzelne Fahrten (ohne Takt).

Der Abschnitt Flensburg - Husby ist eine Verbindungsrelation der Netzebene 1. Das Grundangebot besteht durch die im 60-Minuten-Takt angebotene Linie RE 72. Die Fahrten der auf diesem Abschnitt angebotenen Linien des übrigen ÖPNV 1601 bis 1604 sind in diesem Abschnitt bis auf samstags nicht taktähnlich gestaltet. Es bestehen Bedienungslücken sowohl im Vormittags- als auch Nachmittagsbereich. Sonntags wird derzeit keine Bedienung angeboten. Diese Defizite wirken insbesondere auf die Gemeinde Maasbüll, die dadurch nur unzureichend erschlossen wird. Das Fahrtenangebot der Linien 1601 bis 1604 besitzt in Teilen ähnliche Linienverläufe. Das Fahrplanangebot ist in den gedruckten Fahrplänen mehrfach den einzelnen Linien zugeordnet und insgesamt nicht klar und verständlich aufgebaut.

Die Anbindung der Gemeinden Hürup und Tastrup im Stadt-Umland-Verkehr erfolgt hauptsächlich durch die Linien 1603 und 1602. Die Anzahl der angebotenen Fahrmöglichkeiten ist sehr gering. Die Erreichbarkeit von beiden Gemeindebereichen ausgehend von Flensburg entspricht den Mindestbedienungsstandards der Netzebene 3. Allerdings ist ausgehend von den derzeitigen Verflechtungen Pendelnder insbesondere aus Hürup und auch Maasbüll nach Flensburg eine Aufwertung des Angebotes zu prüfen.

Die Stadt-Umland-Erschließung der Gemeinde Freienwill wird durch die Linie 1590 sowie Linie 1592 (Verbindungsrelation der Netzebene 2) ausreichend sichergestellt.

Die Linien 1587, 1588 und 1589 sind reine Verkehrslinien für die Beförderung der Schülerinnen und Schüler, die in der Ferienzeit nicht verkehren und auch keine direkte Verbindung zwischen Hürup/Husby und Flensburg anbieten. Im weiteren Verlauf werden diese Linien daher nicht gesondert betrachtet.

**Maßnahmenempfehlung:**

*Verbindungsrelation Flensburg – Freienwill (- Satrup)*

Die Linie 1592 entspricht einer Verbindungsrelation der Netzebene 2. Die dafür definierten Mindestqualitätsstandards werden durch **einzelne Taktlücken** sowie durch nur zwei **Fahrmöglichkeiten an Sonn- und Feiertagen** noch nicht erfüllt. Das Angebot ist daher anzupassen.

Ein weiterer Handlungsbedarf ist aufbauend auf die durchgeführten Analysen auf der Verbindungsrelation Flensburg – Freienwill im Stadt-Umland-Verkehr nicht erkennbar.

*Verbindungsrelation Flensburg – Hürup - Husby*

Das Fahrtenangebot auf den **Linien 1601 bis 1604 sollte** unter Beachtung der Fahrplanlagen der Linie RE 72 **stärker aufeinander abgestimmt** und die **Darstellung in den Informationsmedien verbessert** werden.

Ein **Ausbau** der Anzahl der angebotenen Fahrten zur **Erschließung der Gemeinde Maasbüll** bei gleichzeitiger **stärkerer Vertaktung der Linien 1601 bis 1604** ist zu prüfen. Dadurch kann ein Angebotsumfang im Sinne des empfohlenen Orientierungsrahmens (vgl. Tabelle 8) angestrebt werden.

Die **Anbindung der Gemeinde Hürup** im Stadt-Umland-Verkehr sollte **gestärkt** werden. Möglichkeiten wie **Zubringer zur Verbindungsrelation Flensburg – Husby** etc. sollten geprüft werden.

*Verbindungsrelation Flensburg – Tastrup*

Das derzeitige Fahrtenangebot ist nur als ausreichend zu charakterisieren. Tastrup liegt in unmittelbarer Nähe zur Stadt Flensburg und dem dortigen Neubaugebiet Hochfeld. Durch Entwicklungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des Projekts „Groß Tarup“ ist eine weitere Verdichtung im Schnittbereich zwischen Tastrup und Flensburg zu erwarten.

Es sollten daher im Zuge der im Regionalteil Flensburg beschriebenen Weiterentwicklung der Erschließung des Bereichs Tarup bzw. Hochfeld Optionen für eine **Stärkung der Anbindung von Tastrup** geprüft werden. Eine betriebliche **Verknüpfung mit dem Stadtverkehr Flensburg** sollte dabei berücksichtigt werden.

### Verbindungskorridor 5 – Wees (Amt Langballig)

Mit den Gemeinden Dollerup, Grundhof, Langballig, Munkbarup, Ringsberg, Wees und Westerholz umfasst der Verbindungskorridor 5 sieben Gemeinden. Im Einzugsbereich des 10 Kilometer-Radius für Angebotsmaßnahmen im Stadt-Umland-Bereich zwischen Stadt Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg wird nachfolgend besonders die Erschließung der Gemeinde Wees betrachtet.

Wees liegt schließt unmittelbar an das Stadtgebiet von Flensburg an. Die Anbindung zwischen Flensburg und Wees wird hauptsächlich durch die Linie 1605 (entspricht einer Verbindungsrelation der Netzebene 1) gesichert (vgl. Tabelle 13). Die Linien 1560 - 1562 (Verbindungsrelationen der Netzebene 3) orientieren sich vor allem an der Beförderung von Schülerinnen und Schülern und werden nicht gesondert dargestellt.

Das heutige Angebot geht entspricht dem Mindeststandard einer Verbindungsrelation der Netzebene 1.

Tabelle 13: Ist-Angebot übriger ÖPNV Verbindungskorridor 5 – Wees

| Linie | Laufweg | Richtung | Fahrtenpaare | | | Takt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mo-Fr | Sa | So/F | |
| 1605 | Flensburg - Gelting - Kappeln | Flensburg – Kappeln | 16(15) | 9 | 8 | Mo-Fr*: 60´ Sa/So/F: 120´ |
| | | Kappeln – Flensburg | 17(16) | 9 | 8 | |

Daten: Fahrplanstand 2015/16.

Anmerkungen: Ohne Linien 1560 – 1562. Die Klammerwerte bei den Fahrtenpaaren geben die Fahrtenpaare während der Ferienzeit an. * Einzelne Taktverdichtungen auf einen 30-Minuten-Takt.

**Maßnahmenempfehlung:**

Unter Berücksichtigung der Erfordernisse einer Stadt-Umland-Verknüpfung sollten entsprechend Tabelle 8 Möglichkeiten der **Angebotsverdichtung bis auf einem 30-Minuten-Takt** geprüft werden. In diesem Zusammenhang wird auch auf die im Regionalteil Flensburg beschriebene **Weiterentwicklung der Erschließung des Bereichs Flensburg Kauslund** verwiesen.

Dabei sollte die **Stärkung der Linie 1605** oder aber die **betriebliche Verknüpfung mit den Stadtverkehr Flensburg** berücksichtigt werden.

### Verbindungskorridor 6 – Glücksburg (Ostsee)

Der Verbindungskorridor 6 – Glücksburg (Ostsee) wird von der gleichnamigen Stadt Glücksburg (Ostsee) gebildet.

Die Anbindung zwischen Flensburg und Glücksburg (Ostsee) wird hauptsächlich durch die aufgewertete Linie 1550/21 (entspricht einer Verbindungsrelation der Netzebene 1) gesichert (vgl. Tabelle 14). Die Linie 1563 wird an Schultagen angeboten und erfüllt Aufgaben der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

**Maßnahmenempfehlung:**

Dringender Handlungsbedarf ist aufbauend auf die durchgeführten Analysen auf der Verbindungsrelation im Stadt-Umland-Verkehr Flensburg – Glücksburg (Ostsee) nicht erkennbar. Eine **mittelfristige teilweise Verdichtung des Angebotes auf der Linie 1550/21 zu einem ausgeweiteten 30-Minuten-Takt** ist **entsprechend der Nachfrageentwicklung** zu prüfen. Dies betrifft damit ebenso die Verbindungskorridore 2 – Handewitt sowie 3 – Amt Oeversee.

Tabelle 14: Ist-Angebot übriger ÖPNV Verbindungskorridor 6 – Glücksburg (Ostsee)

| Linie | Laufweg | Richtung | Fahrtenpaare | | | Takt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mo-Fr | Sa | So/F | |
| 1550/21 | Eggebek-Tarp-Barderup-Flensburg (1550); Flensburg– Glücksburg – Schausende (21) | Eggebek – Flensburg – Glücksburg (Ostsee) | 23(20) | 12 | 5 | Mo-Fr*/Sa: 60´ So/F: 120´ |
| | | Glücksburg (Ostsee) - Flensburg – Eggebek | 24(19) | 13 | 5 | |

Daten: Fahrplanstand 2015/16.

Anmerkungen: Ohne Linie 1563. Die Klammerwerte bei den Fahrtenpaaren geben die Fahrtenpaare während der Ferienzeit an. EF = einzelne Fahrten (ohne Takt).
* Einzelne Taktverdichtungen auf einen 30-Minuten-Takt.

## 5.4 Zielstellung der konkreten Angebotsverbesserungen im Stadt-Umland-Verkehr

**Die Stadt Flensburg und der Kreis Schleswig-Flensburg beabsichtigen, aufbauend auf den zuvor vorgeschlagenen Orientierungsrahmen konkrete Angebotsverbesserungen im Stadt-Umland-Verkehr des übrigen ÖPNV umzusetzen.**

Die entsprechenden Bestrebungen bauen auf umfangreiche frühere Überlegungen zur Verbesserung der Zusammenarbeit in der Stadt-Umland-Beziehung auf und vertiefen daher bisherige Strategien zur Erreichbarkeitsverbesserung.

Es werden damit erstmals konkretisierende Maßnahmen definiert, die Ausgangspunkt für einen Umsetzungsprozess sein sollen.

**Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass eine Umsetzung unterer Berücksichtigung der Ergebnisse des erforderlichen Umsetzungs- und Abstimmungsprozess erfolgt und die Realisierung unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit ggf. erforderlicher Haushaltsmittel steht.**

## 5.5 Prüfung finanzieller, konzessions- und vergaberechtlicher Auswirkungen der Maßnahmenempfehlungen

Die einzelnen oben dargestellten Maßnahmenempfehlungen erfordern neben der betrieblichen Prüfung und Fahr- und Umlaufanpassung eine finanzielle, konzessions- bzw. vergaberechtliche Machbarkeitsprüfung.

Etwaige finanzielle Auswirkungen der Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Flensburg und den Kreis Schleswig-Flensburg sind aufbauend auf den jeweiligen Stand der entwickelten betrieblichen Optionen zu ermitteln.

Darauf aufbauend ist zur Absicherung der Machbarkeit ein Finanzierungskonzept unter Berücksichtigung

- der erwarteten Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen,
- etwaiger erhöhter Mittelzuweisungen des Landes Schleswig-Holstein im Ergebnis der Einigung zwischen Bund und Ländern zur Höhe der Regionalisierungsmittel sowie
- möglichen finanziellen Beiträge der betroffenen Gemeinden zur Umsetzung eines ausgeweiteten Angebots im Stadt-Umland-Verkehr

zu erstellen.

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

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

Dies beinhaltet u.a.

- den bestehenden öDA zwischen der Stadt Flensburg und der Aktiv Bus Flensburg GmbH,
- die Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung gemäß § 6 Abs. 2 ÖPNVFinV SH zwischen den Verkehrsunternehmen im Kreis Schleswig-Flensburg und dem Kreis als Aufgabenträger sowie
- vertragliche Regelungen zwischen den beiden Aufgabenträgern Stadt Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg selbst.

## 5.6 Zeitrahmen und Ablauf des Prozesses zur Umsetzung von Angebotsverbesserungen

### Zeitrahmen

**Die Maßnahmenabstimmung sowie die angestrebte Umsetzung sollen innerhalb der Laufzeit des vorliegenden RNVP erfolgen.**

Dabei wird eine Priorisierung vorgeschlagen, um die zeitliche und betriebliche Umsetzung in realisierbaren Schritten durchführen zu können. Unter Berücksichtigung der Kriterien Anzahl Bewohner in den zu erschließenden Bereichen, Bevölkerungsentwicklungen, Verflechtungen im Berufspendelnden-, Schul- sowie im Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr sind folgende Prioritäten vorgesehen.

**Die Stadt Flensburg und der Kreis Schleswig-Flensburg unterstützt ausdrücklich folgende zeitliche Priorisierung (**vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Zeitliche Priorisierung für die Planung, Abstimmung und Umsetzung von Angebotsverbesserungen

**Kurzfristig:**
Start der Planungs- und Abstimmungsphase in 2017; anzustrebende Umsetzung ab 2019:

- Maßnahmen im Verbindungskorridor 1 – Harrislee
- Maßnahmen im Verbindungskorridor 2 – Handewitt
- Maßnahmen im Verbindungskorridor 5 – Wees (Amt Langballig)

**Mittelfristig:**
Start der Planungs- und Abstimmungsphase in 2018; anzustrebende Umsetzung ab 2020

- Maßnahmen im Verbindungskorridor 3 – Amt Oeversee
- Maßnahmen im Verbindungskorridor 4 – Amt Hürup
- Maßnahmen im Verbindungskorridor 6 – Glücksburg (Ostsee)

Darstellung: IGES 2016.

### Prozess zur Umsetzung von Angebotsverbesserungen

Die Umsetzung der Angebotsverbesserungen erfordert die zuvor beschriebenen Prüfungen sowie die Durchführung eines Beteiligungsverfahrens. Zu beteiligen sind innerhalb der Planungsphase mindestens die Stadt Flensburg, der Kreis Schleswig-Flensburg, die jeweiligen Ämter bzw. Städte und Gemeinden, die betroffenen Verkehrsunternehmen (konzessioniertes Verkehrsunternehmen) sowie Beteiligte und Betroffene.

Die einzelnen Schritte des Prozesses zur Umsetzung der Angebotsverbesserungen werden nachfolgend gegliedert nach einer Planungs- und einer Umsetzungsphase zusammengefasst.

**Planungsphase**

- Priorisierung der Maßnahmen aufbauend auf Kriterien wie Anzahl Bewohner in den zu erschließenden Bereichen, Bevölkerungsentwicklungen, Verflechtungen im Berufspendelnden- und Schulverkehr sowie Verflechtungen im Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr
- Ggf. Entscheidung zu einem Gesamtkonzept Stadt-Umland-Verkehr versus Betrachtung von Einzelmaßnahmen
- Planerische und Betriebliche Konzeption: Konkretisierte Untersuchung Verkehrsbeziehungen und Nachfrageentwicklung, betrieblichen Prüfung möglicher Angebots- und Betriebskonzepte sowie Fahr- und Umlaufanpassung
- Prüfung der konzessions- und vergaberechtlichen Auswirkungen sowie Abstimmung der Betreiberoptionen unter Einbeziehung der konzessionierten Verkehrsunternehmen
- Prüfung finanzielle Auswirkungen für die Stadt Flensburg, den Kreis Schleswig-Flensburg
- Finanzierungskonzept unter Berücksichtigung etwaiger erhöhter Mittelzuweisungen des Landes Schleswig-Holstein und möglicher finanzieller Beiträge der betroffenen Gemeinden zur Umsetzung eines ausgeweiteten Angebots im Stadt-Umland-Verkehr
- Begleitung durch geeignete Betroffenenbeteiligung in den Planungsphasen

**Umsetzungsphase**

- Herbeiführen etwaig erforderlicher politischer Beschlüsse
- Erforderliche vertragliche Grundlagen zur Absicherung der Leistungen und Finanzierung
- Konkretisierung Betriebs- und Umlaufplanung sowie Vorbereitung Betriebsaufnahme
- Ggf. Anpassung Liniengenehmigungen
- Ggf. Beschaffung erforderlicher Fahrzeuge
- Begleitende Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit

## Quellenverzeichnis

BA (Bundesagentur für Arbeit) (2015): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort mit Angaben zu Pendlerverflechtungen. Region Land Schleswig-Holstein.

BAG SPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV) (2016): Marktreport SPNV 2015/16. URL: http://bag-spnv.de/files/bagspnv/downloads/BAG-SPNV_Marktreport_SPNV_2015-16.pdf

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

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

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

# Anhang:

## A1 Anhang: Gebietskörperschaftsübergreifende Bedienung im übrigen ÖPNV

| Linien-nr. | Laufweg | Konzessionier-tes Verkehrs-unternehmen | Fplkm | Richtung | Fahrtenpaare (Klammerwerte: Ferienzeit) | | | Takt | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Mo-Fr | Sa | So/F | | |
| 1 | Bahnhof – ZOB – Nord-stadt – Wassersleben – Krusau (DK) | Aktiv Bus | k. A. | Flensburg – Krusau | 50 | 46 | 30 | HVZ: 20´<br>NVZ/SVZ: 60´ | |
| | | | | Krusau - Flensburg | 51 | 48 | 31 | | |
| 110 | Flensburg – Kruså – Gråsten – Adsbøl – Søn-derborg | Sydtrafik | k. A. | Flensburg – Sønderborg | 16 | 11 | 7 | Mo-Sa: 60´<br>So: 120´ | |
| | | | | Sønderborg – Flensburg | 16 | 11 | 7 | | |
| 1013 | Flensburg - Schafflund - Niebüll | Autokraft | 393.048 | Flensburg – Niebüll | 32(28) | 10 | 9 | Mo-Fr*: 60´<br>Sa/So/F:120´ | Schnellbus |
| | | | | Niebüll – Flensburg | 27(25) | 10 | 8 | | |
| 1044 | Flensburg - Husum | Autokraft | 237.228 | Flensburg – Husum | 29(23) | 6 | 3 | Mo-Fr: 60´<br>Sa/So/F: Einzelne Fahrten | Schnellbus |
| | | | | Husum – Flensburg | 27(21) | 6 | 3 | | |
| 1534 | Handewitt-Harrislee-Flensburg-Schafflund | VSF | 19.749 | Handewitt – Schafflund | 4(/) | / | / | Einzelne Fahrten | 1 Fahrt pro Tag abhängig von dänischen Schultagen |
| | | | | Schafflund – Handewitt | 2(/) | / | / | | |
| 1535 | Handewitt - Weding - Jarplund - FL-Weiche | VSF | 31.942 | Handewitt – Weiche | 4(/) | / | / | Einzelne Fahrten | |
| | | | | Weiche – Handewitt | 5(/) | / | / | | |
| 1537 | Handewitt - Medelby - Harrislee - Flensburg | VSF | 92.209 | Handewitt – Flensburg | 10(7) | 6 | 1 | Einzelne Fahrten | |
| | | | | Flensburg – Handewitt | 12(7) | 5 | 1 | | |
| 1539 | Pattburg, Grenze - Har-rislee - Flensburg | VSF | 174.442 | Pattburg – Flensburg | 40(37) | 25 | 9 | Mo-Fr: 30´<br>Sa/So/F: 60´ | |
| | | | | Flensburg – Pattburg | 41(37) | 24 | 9 | | |
| 1550/21 | Eggebek-Tarp-Bar-derup-Flensburg (1550); Flensburg– Glücksburg – Schausende (21) | VSF | 344.165 | Eggebek – Flensburg | 23(20) | 12 | 5 | Mo-Fr*/Sa: 60´<br>So/F: 120´ | |
| | | | | Flensburg – Eggebek | 24(19) | 13 | 5 | | |
| 1558 | Jarplund – Weding – Jarplund | VSF | 15.769 | Einrichtungsbetrieb | 9(/) | / | / | Einzelne Fahrten | |

| Linien-nr. | Laufweg | Konzessionier-tes Verkehrs-unternehmen | Fplkm | Richtung | Fahrtenpaare (Klammerwerte: Ferienzeit) Mo-Fr | Sa | So/F | Takt | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1565 | Jerrishoe - Eggebek - Jörl - Wanderup - DSFS Flensburg | Autokraft | 36.628 | Jerrishoe – DSFS Flensburg | 1(/) | / | / | Einzelne Fahrten | |
| | | | | DSFS Flensburg – Jerrishoe | 1(/) | / | / | | |
| 1567 | Angeln I - DSFS Flensburg | Autokraft | 67.910 | Angeln I – DSFS Flensburg | 3(/) | / | / | Einzelne Fahrten | als 1 Linie geführt, unterschiedliche Laufwege |
| | | | | DSFS Flensburg – Angeln I | 3(/) | / | / | | |
| 1568 | Nordstraße I - DSFS Flensburg | Autokraft | 55.353 | Nordstraße I – DSFS Flensburg | 2(/) | / | / | Einzelne Fahrten | als 1 Linie geführt, unterschiedliche Laufwege |
| | | | | DSFS Flensburg – Nordstraße I | 2(/) | / | / | | |
| 1569 | Flensburg - Handewitt | Autokraft | 72.343 | Flensburg – Handewitt | 11(11) | 7 | / | Einzelne Fahrten | |
| | | | | Handewitt – Flensburg | 13(13) | 9 | / | | |
| 1580 | Flensburg - Großenwiehe - Lindewitt - Bredstedt | Autokraft | 251.239 | Flensburg – Bredstedt | 23(14) | 4 | 3 | Mo-Fr: 60´ Sa/So/F: Einzelne Fahrten | |
| | | | | Bredstedt – Flensburg | 21(13) | 4 | 3 | | |
| 1590 | Flensburg - Böklund - Schleswig | Autokraft | 77.839 | Flensburg – Schleswig | 5(5) | 3 | / | Einzelne Fahrten | |
| | | | | Schleswig – Flensburg | 5(7) | 4 | / | | |
| | | | | Böklund – Hostrup | 3(/) | / | / | | |
| 1592 | Flensburg - Großsolt - Satrup | Autokraft | 173.932 | Flensburg – Satrup | 13(9) | 5 | 2 | Mo-Fr: 60´ Sa/So/F: Einzelne Fahrten | |
| | | | | Satrup – Flensburg | 17(12) | 5 | 2 | | |
| 1601 | Flensburg - Sterup-Dingholz - Neukirchen | Autokraft | 30.934 | Flensburg – Neukirchen | 3(2) | 3 | / | Einzelne Fahrten | |
| | | | | Neukirchen – Flensburg | 3(2) | 3 | / | | |
| 1602 | | Autokraft | | Flensburg – Westerholz | 5(2) | / | / | | |

| Linien-nr. | Laufweg | Konzessionier-tes Verkehrs-unternehmen | Fplkm | Richtung | Fahrtenpaare (Klammerwerte: Ferienzeit) | | | Takt | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Mo-Fr | Sa | So/F | | |
| | Flensburg - Husby - Grundhof - Westerholz | | 54.254 | Westerholz – Flensburg | 3(3) | / | / | Einzelne Fahrten | |
| 1603 | Flensburg - Hürup - Husby | Autokraft | 71.531 | Flensburg – Husby | 11(7) | 7 | / | Einzelne Fahrten | |
| | | | | Husby – Flensburg | 10(7) | 6 | / | | |
| 1604 | Flensburg-Sterup-Kap-peln | Autokraft | 156.291 | Flensburg – Kappeln | 9(8) | 3 | / | Einzelne Fahrten | |
| | | | | Kappeln – Flensburg | 12(9) | 3 | / | | |
| 1605 | Flensburg - Gelting - Kappeln | Autokraft | 443.769 | 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 | 345.044 | Kiel – Flensburg | 16(15) | 6 | 4 | Einzelne Fahrten | |
| | | | | Flensburg – Kiel | 17(16) | 7 | 4 | | |

Daten: Fahrplanstand 2015/16.

Anmerkungen: Fplkm = Fahrplankilometer

EF = einzelne Fahrten