

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

Gemeinsamer Teil



Stadt
Flensburg



Kreis
Schleswig-Flensburg



Kreis
Nordfriesland



NAH.SH
Der Nahverkehr

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

Beauftragt durch:

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

Kreis Nordfriesland
Marktstraße 6
25813 Husum

Stadt Flensburg
Rathausplatz 1
24937 Flensburg

Auftragnehmerin:

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

Autoren

Simon Fager
Christoph Gipp
Jennifer Hardt
Mine Henki
Annkatrin Nickels

Dokumentenversion

Beschlussentwurf
Stand: 30.09.2022

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	10
1. Struktur des RNVP	12
2. Politische Zielstellungen und Rahmenbedingungen	13
2.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des RNVP	13
2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben	13
2.2.1 Rechtlicher Rahmen für den übrigen ÖPNV	13
2.2.2 Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	15
2.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	17
2.3 Weitere flankierende Rahmenplanungen	21
2.4 Verkehrspolitische Zielsetzungen	22
2.5 Funktion, Erstellung- und Beteiligungsprozess RNVP	24
2.6 Erwartungen an NAH.SH, Zusammenarbeit Aufgabenträger	26
3. Struktur- und Bestandsanalyse	28
3.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen	28
3.2 Bevölkerungsstand und Bevölkerungsentwicklung	28
3.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation	31
3.4 Schulstruktur	33
3.5 Freizeit und Tourismus	34
3.6 Pkw-Bestand und Motorisierung	37
3.7 Modal Split	38
3.8 Verkehrsverflechtungen (Berufspendelnde)	39
3.9 ÖPNV-relevante Ziele	41
4. Derzeitiges Angebot im öffentlichen Personenverkehr	43
4.1 Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	43
4.2 Verkehrsangebot im Personenfernverkehr	43
4.3 Verkehrsangebot Linienschiffahrt	44
4.4 Verkehrsangebot im übrigen ÖPNV	45
4.5 Verkehrsinfrastruktur	57
4.6 Tarifstruktur und Tarifangebot	62
4.7 Vertrieb, Service und Marketing	66
5. Derzeitige Nachfrage und zukünftige Mobilitätsentwicklung	72
5.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV	72
5.2 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im übrigen ÖPNV	73
5.3 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im MIV	73
5.4 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im SPNV	73
5.5 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im übrigen ÖPNV	74
6. Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I	76

6.1	Vorgaben zur Erschließungsqualität	77
6.2	Vorgaben zur Angebotsqualität	80
6.2.1	Netzhierarchie im übrigen ÖPNV	80
6.2.2	Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 0	83
6.2.3	Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 1	88
6.2.4	Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 2	90
6.2.5	Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 3	93
6.2.6	Netzebene Tourismusnetz bzw. Tourismusnetzbereich	94
6.3	Mindestanforderungen an die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern	95
6.4	Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV	97
6.5	Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV	99
6.6	Weiterentwicklung des Angebotes im übrigen ÖPNV	101
6.7	Weiterentwicklung des Angebotes im SPNV und Koordinierung mit dem übrigen ÖPNV	105
6.8	Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und zur Beschleunigung des übrigen ÖPNV	109
7.	Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I	110
7.1	Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte	110
7.2	Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen (Infrastrukturqualität)	114
7.3	Qualität der Fahrzeuge	119
7.4	Qualität der Fahrgastinformation	122
7.5	Qualitätsstandards zur Erreichung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV	124
7.6	Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst	131
7.7	Qualität des Betriebsablaufes	132
7.8	Dienstleistungsqualität	134
7.9	Tarif- und Vertriebsqualität	134
7.10	Marketingaktivitäten	137
7.11	Beitrag des übrigen ÖPNV zur Erreichung klimapolitischer Ziele	138
7.12	Anforderungen und Maßnahmen in Notfällen	141
8.	ÖPNV-Management	142
8.1	Organisation des ÖPNV	142
8.2	Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling	143
8.3	Investition und Finanzierung	144
8.4	Weitere Finanzierungsmöglichkeiten	148
	Quellenverzeichnis	151

Anhang		155
A1	Derzeitiges Angebot im SPNV im Planungsraum I	155
A2	Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV des Kreises Nordfriesland	157
A3	Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV des Kreises Schleswig- Flensburg	169
A4	Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV der Stadt Flensburg (Stadtverkehr)	184

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Zentrale Orte im Planungsraum I	18
Abbildung 2:	Übersicht über den Erstellungsprozess der RNVP-Fortschreibung	25
Abbildung 3:	Übersicht über den Beteiligungsprozess zur RNVP-Fortschreibung	26
Abbildung 4:	Verwaltungsstrukturen im Planungsraum I	28
Abbildung 5:	Bevölkerungsdichte im Planungsraum I auf Gemeindeebene	30
Abbildung 6:	Übersicht wesentlicher Gewerbegebiete im Planungsraum I	32
Abbildung 7:	Schulstandorte im Planungsraum I	34
Abbildung 8:	Überblick Freizeit- und touristische Schwerpunkte Planungsraum I	35
Abbildung 9:	Entwicklung Motorisierungsgrad 2014 bis 2019	38
Abbildung 10:	Übersicht der Netzhierarchie des 1. RNVP 2017 - 2021	47
Abbildung 11:	Derzeitiges Liniennetz Stadt Flensburg	49
Abbildung 12:	Liniennetz Stadt Schleswig	51
Abbildung 13:	Liniennetz im Stadtverkehr Husum	52
Abbildung 14:	Übersicht Rufbusgebiete Nordfriesland	54
Abbildung 15:	Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Planungsraum I	57
Abbildung 16:	Zugangsstellen zum SPNV im Planungsraum I	58
Abbildung 17:	Ebenen der Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV	77
Abbildung 18:	Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards	80
Abbildung 19:	Netzebenen im Planungsraum I	81
Abbildung 20:	Netzhierarchie im Planungsraum I (Übersicht)	82
Abbildung 21:	Flexible Bedienformen (Rufbusse)	98

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zentrale Orte im Planungsraum I	17
Tabelle 2:	Stadt- und Umlandbereiche der Ober- und Mittelzentren	19
Tabelle 3:	Gemeinden mit besonderen Funktionen ohne zentralörtliche Einstufung	19
Tabelle 4:	Wesentliche Maßnahmen des LNVP	20
Tabelle 5:	Wesentliche flankierende Planungen mit Bezug zum RNVP	21
Tabelle 6:	Bevölkerungsentwicklung im Planungsraum I	29
Tabelle 7:	Arbeitsmarktentwicklung im Planungsraum I	31
Tabelle 8:	Allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft	33
Tabelle 9:	Entwicklung Gästeankünfte im Planungsraum I	36
Tabelle 10:	Entwicklung Übernachtungszahlen im Planungsraum I	37
Tabelle 11:	Entwicklung Bestand an zugelassenen Pkw im Planungsraum I	37
Tabelle 12:	Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) im Planungsraum I	39
Tabelle 13:	Wesentliche Berufspendelndenströme der Stadt Flensburg	39
Tabelle 14:	Wesentliche Berufspendelndenströme Kreis Nordfriesland	40
Tabelle 15:	Wesentliche Berufspendelndenströme Kreis Schleswig-Flensburg	40
Tabelle 16:	ÖPNV-relevante Ziele im Berufsverkehr	41
Tabelle 17:	Bestehende SPNV-Angebote im Planungsraum I	43
Tabelle 18:	Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit im Planungsraum I	45
Tabelle 19:	Entwicklung der Betriebsleistung im Planungsraum I	46
Tabelle 20:	Übersicht Mindestbedienstandards 1. Gemeinsamer RNVP	48
Tabelle 21:	Anzahl Fahrzeuge und Anteil barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge im übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg	55
Tabelle 22:	Anzahl Fahrzeuge und Anteil barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge im übrigen ÖPNV im Kreis Nordfriesland	56
Tabelle 23:	Anzahl Fahrzeuge und Anteil barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge im übrigen ÖPNV im Kreis Schleswig-Flensburg	56
Tabelle 24:	Wichtige Verknüpfungspunkte des übrigen ÖPNV im Kreis Schleswig-Flensburg	60

Tabelle 25:	Wichtige Verknüpfungspunkte des übrigen ÖPNV im Kreis Nordfriesland	61
Tabelle 26:	Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteigende Mo-So) im SPNV	72
Tabelle 27:	Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	79
Tabelle 28:	Verbindungsrelationen der Netzebene 0 Stadtverkehr Flensburg	83
Tabelle 29:	Angestrebte Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Flensburg bis 2026	84
Tabelle 30:	Verbindungsrelationen der Netzebene 0 im Stadtverkehr Husum	85
Tabelle 31:	Verbindungsrelationen der Netzebene 0 im Stadtverkehr Schleswig	85
Tabelle 32:	Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Husum	86
Tabelle 33:	Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Schleswig	86
Tabelle 34:	Verbindungsrelationen in den touristisch geprägten Ortsverkehren St. Peter-Ording und Westerland (Sylt)	87
Tabelle 35:	Anzustrebende Mindestbedienung Ortsverkehre St. Peter-Ording und Westerland (Sylt)	87
Tabelle 36:	Verbindungsrelationen der Netzebene 1	88
Tabelle 37:	Mindestbedienvorgaben Netzebene 1	89
Tabelle 38:	Orientierungsrahmen für die Mindestbedienvorgaben der Netzebene 1 SU (Stadt-Umland-Bereich Flensburg)	90
Tabelle 39:	Verbindungsrelationen der Netzebene 2	91
Tabelle 40:	Mindestbedienvorgaben Netzebene 2	92
Tabelle 41:	Mindestbedienvorgaben Netzebene 3	93
Tabelle 42:	Verbindungsrelationen und empfohlene Bedienqualität Netzebene Tourismusnetz, Verkehrszeitraum Mo-So	94
Tabelle 43:	Zumutbarkeitskriterien zu zulässigen Wartezeiten und Fußwegentfernungen (= zumutbarer Schulweg) gemäß den Schülerverkehrssatzungen	95
Tabelle 44:	Abgrenzung Bedienformen im übrigen ÖPNV und alternative Angebotsformen (Begriffsbestimmung)	97
Tabelle 45:	Vorgeschlagene Qualitätskriterien für ein höherwertiges PlusBus-Angebot (überregionale Busverbindungen)	104

Tabelle 46:	Geplante Maßnahmen im SPNV-Netz gemäß LNVP	106
Tabelle 47:	Anforderungen an die Weiterentwicklung des SPNV	107
Tabelle 48:	Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen	115
Tabelle 49:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	116
Tabelle 50:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen	126
Tabelle 51:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV	127
Tabelle 52:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	129
Tabelle 53:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der Infrastruktur	129
Tabelle 54:	Mögliche alternative Antriebstechnologien im Planungsraum I	140
Tabelle 55:	Angebotsumfang im SPNV im Planungsraum I (Fahrplanjahr 2020/2021)	155
Tabelle 56:	Angebotsumfang im übrigen ÖPNV des Kreises Nordfriesland (Fahrplanjahr 2020/2021)	157
Tabelle 57:	Angebotsumfang im übrigen ÖPNV des Kreises Schleswig- Flensburg (Fahrplanjahr 2020/2021)	169
Tabelle 58:	Angebotsumfang im Stadtverkehr der Stadt Flensburg (Fahrplanjahr 2020/2021)	184

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählssystem
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BAG ÖPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DB	Deutsche Bahn
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EW	Einwohnende
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein
GVOBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
ITCS	Intermodal Transport Control System (= rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
KAG	Kommunalabgabengesetz
KBV	koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung
LaplaG	Landesplanungsgesetz
LBGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz)
LEP	Landesentwicklungsplan
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MindGrVO	Landesverordnung über die Bestimmung der Mindestgröße von öffentlichen allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren
MIV	Motorisierter Individualverkehr

NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NPDG	Neue Pellwormer Dampfschiff GmbH
neg	Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFV SH	Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SchulG	Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVG	Sylter Verkehrsgesellschaft
TSI PRM	Technische Spezifikation für die Interoperabilität. Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
üÖPNV	übriger öffentlicher Personennahverkehr
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO	Verordnung
WAI	Web Accessibility Initiative
WDR	Wyker Dampfschiffahrtsreederei Föhr-Amrum GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Struktur des RNVP

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

Die Erarbeitung des RNVP berücksichtigt dabei eine Strukturierung in einen Gemeinsamen Teil (GT) sowie drei Regionale Teile (RT).

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

In den Regionalen Teilen werden gebietskörperschaftsspezifische Aussagen und Regelungen getroffen, welche jeweils den Gemeinsamen Teil ergänzen. Darüber hinaus werden in den Regionalen Teilen mit den Schnittmengenthemen besondere Aussagen und Anforderungen, die die Gestaltung des übrigen ÖPNV im Schnittbereich zweier Gebietskörperschaften betreffen, definiert.

Die im Vergleich zum 1. Gemeinsamen RNVP angepassten Struktur soll dabei eine schlankere Gestaltung durch die Reduzierung inhaltlicher Doppelungen in den einzelnen Teilen sowie Verzicht auf einen eigenständigen Schnittmengenteil sicherstellen. Dadurch soll auch die Übersichtlichkeit erhöht werden.

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)

2. Politische Zielstellungen und Rahmenbedingungen

2.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des RNVP

Die rechtliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der kreisfreien Stadt Flensburg für den Zeitraum 2022 - 2026 bildet das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein (ÖPNVG).

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

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 2 Abs. 1 ÖPNVG dem Land Schleswig-Holstein. In Verbindung mit § 2 Abs. 4 ÖPNVG ist das Land Schleswig-Holstein damit Aufgabenträger des SPNV. Demgegenüber ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV entsprechend § 2 Abs. 2 ÖPNVG die freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände. In Verbindung mit § 2 Abs. 4 ÖPNVG sind die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände **Aufgabenträger des üÖPNV**.

Gemäß § 4 Abs. 3 ÖPNVG können die Kreise die Planung und die Organisation des örtlichen ÖPNV sowie die Finanzverantwortung für den örtlichen ÖPNV auf kreisangehörige Gemeinden übertragen.

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2022 - 2026 nutzen die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie die kreisfreie Stadt Flensburg als Aufgabenträger für den üÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 5 ÖPNVG einen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) u.a. mit folgenden Inhalten aufzustellen:

- ◆ Angaben zu Bestand und zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung bzw. Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots,
- ◆ Angaben zu Bestand und zur erwarteten Entwicklung des Fahrgastaufkommens sowie
- ◆ Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf.

2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

2.2.1 Rechtlicher Rahmen für den übrigen ÖPNV

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

- ◆ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste
- ◆ Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
- ◆ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822)
- ◆ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Schleswig-Holstein (ÖPNVG) vom 26. Juni 1995 (GVOBl. S.262), zuletzt geändert durch Art. 20 LVO vom 16. Januar 2019 (GVOBl. S. 30)
- ◆ Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691)
- ◆ Gesetz zur Energiewende und zum Klimaschutz in Schleswig-Holstein (Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein - EWKG) vom 7. März 2017 (GVOBl. S. 124), zuletzt geändert durch Gesetz vom 02. Dezember 2021 (GVOBl. S. 1339)
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S.1467,1468), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760)
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz - LBGG) vom 29. März 2022 (GVOBl. S.364)

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

- ◆ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 25. Mai 2022 (BGBl. I S. 812)
- ◆ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S.1328)
- ◆ Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein - GVFG-SH) vom 24. Mai 2019 (GVOBl. S. 180), zuletzt geändert durch Gesetz am 30. November 2021 (GVOBl. S. 1316)
- ◆ Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-FV SH) vom 27. November 2020 (GVOBl. S. 927)

2.2.2 Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie die kreisfreie Stadt Flensburg sind u.a. Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern und als solche ist eine weitere rechtliche Grundlage für den regionalen Nahverkehrsplan das Schleswig-Holsteinische Schulgesetz (Schulgesetz - SchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Januar 2007 (GVOBl. S. 39), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. Februar 2022 (GVOBl. S. 130).

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

Schülerbeförderungssatzungen

Entsprechend § 114 SchulG sind die Schulträger der in den Kreisen liegenden öffentlichen Schulen Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern. Davon abweichend sind die Kreise Träger der Beförderung für

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

Die Kreise haben die Beförderung von Schülerinnen und Schülern eigenverantwortlich durch Satzungen zu regeln. In den beiden Kreisen des Planungsraums I wird dies durch die

- ◆ Satzung des Kreises Schleswig-Flensburg über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung vom 08. Januar 2020 sowie
- ◆ Satzung des Kreises Nordfriesland über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung vom 29. Juni 2007, geändert durch die 4. Änderungssatzung vom 20. März 2015 (Schülerbeförderungssatzung)

umgesetzt.

Die Stadt Flensburg stellt als Träger der im Stadtgebiet liegenden öffentlichen Schulen keine Satzung über die Kosten der Schülerbeförderung auf.

Mindestgrößen von Schulen

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

Entsprechend der Landesverordnung über die Bestimmung der Mindestgröße von öffentlichen allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren (Mindestgrößenverordnung - MindGrVO) vom 21. März 2017, gelten für allgemeinbildende Schulen und Förderzentren folgende Mindestanzahlen von Schülerinnen und Schülern:

- ◆ bei Grundschulen: mindestens 80 Schülerinnen und Schüler (Unterschreitung nur im Rahmen der Teilnahme an einem Schulversuch gemäß § 138 Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 SchulG zulässig),
- ◆ bei Gemeinschaftsschulen: mindestens 240 Schülerinnen und Schüler in der Sekundarstufe I,
- ◆ bei Gymnasien mit achtjährigem Bildungsgang: mindestens 240 Schülerinnen und Schüler in den Jahrgangsstufen 5 bis 9,
- ◆ bei Gymnasien mit neunjährigem Bildungsgang sowie organisatorische Verbindungen von Gymnasien mit Gemeinschaftsschulteil: mindestens 300 Schülerinnen und Schüler in der Sekundarstufe I und
- ◆ bei Förderzentren mit dem Förderschwerpunkt Lernen mindestens 1.000 Grundschülerinnen und Grundschüler in ihrem Einzugsbereich.

Schulen können mehrere Standorte haben. Bei organisatorischen Verbindungen von Grundschulen (Primarbereich) mit Schulen des Sekundarbereichs sind die Bestimmungen für die Mindestgröße von Außenstellen an Grundschulen gemäß § 3 Abs. 1 entsprechend anzuwenden. Für die Gesamtschülerzahl gelten die in § 1 Abs. 1 Nr. 2, 3 oder 4 genannten Größen.

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

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

Die Schulentwicklungsplanung ist entsprechend § 47 des schleswig-holsteinischen Schulgesetzes eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte. Die Schulentwicklungsplanung schafft gemäß § 51 SchulG eine planerische Grundlage für ein möglichst wohnungsnahes und alle Bildungsgänge umfassendes Schulangebot.

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

Folgende Schulentwicklungspläne liegen für die Gebietskörperschaften vor:

- ◆ Schulentwicklungsplan des Kreises Nordfriesland für die allgemeinbildenden staatlichen Schulen, Stand 2019,
- ◆ Schulentwicklungsplan des Kreises Schleswig-Flensburg, Fortschreibung 2018 sowie der
- ◆ Schulentwicklungsplan der Stadt Flensburg für allgemeinbildende Schulen bis 2024.

2.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung

Landesplanungsgesetz

Das Gesetz über die Landesplanung (Landesplanungsgesetz - LaplaG) in der Fassung vom 27. Januar 2014 (zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26.08.2020, GVOBl. S. 500) regelt für Schleswig-Holstein Ergänzungen und Abweichungen vom Raumordnungsgesetz des Bundes. Es ist u.a. die gesetzliche Grundlage für die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans, die Neuaufstellung der Regionalpläne sowie die Ausweisung eines Systems Zentraler Orte.

Das LaplaG weist folgende Kategorien von Zentralen Orten aus:

- ◆ Ländliche Zentralorte (Grundversorgung eines Nahbereiches mit mindestens 5.000 Personen)
- ◆ Unterzentren (Grundversorgung eines Nahbereiches mit mindestens 10.000 Personen)
- ◆ Unterzentren mit Teilfunktionen von Mittelzentren (mindestens teilweise Versorgungsfunktionen zur Deckung des gehobenen, längerfristigen Bedarfs)
- ◆ Mittelzentren (über den Nahbereich und über die Grundversorgung hinausgehende Versorgungsfunktionen und Zentralitätsbedeutung)
- ◆ Oberzentren (Einrichtungen zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs für mehrere Mittelbereiche)
- ◆ Stadtrandkerne (zentrale Teilfunktionen im Umkreis von zehn Kilometern um Mittel- und Oberzentren).

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021 (LEP)

Der Landesentwicklungsplan ist das zentrale Instrument der Raumordnung in Schleswig-Holstein. Er setzt den Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung des Landes. Der LEP liegt seit Dezember 2021 in seiner aktuellen Fortschreibung vor und soll neue Perspektiven für das Land bis zum Jahr 2030 aufzeigen. Der LEP schreibt ein System Zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest.

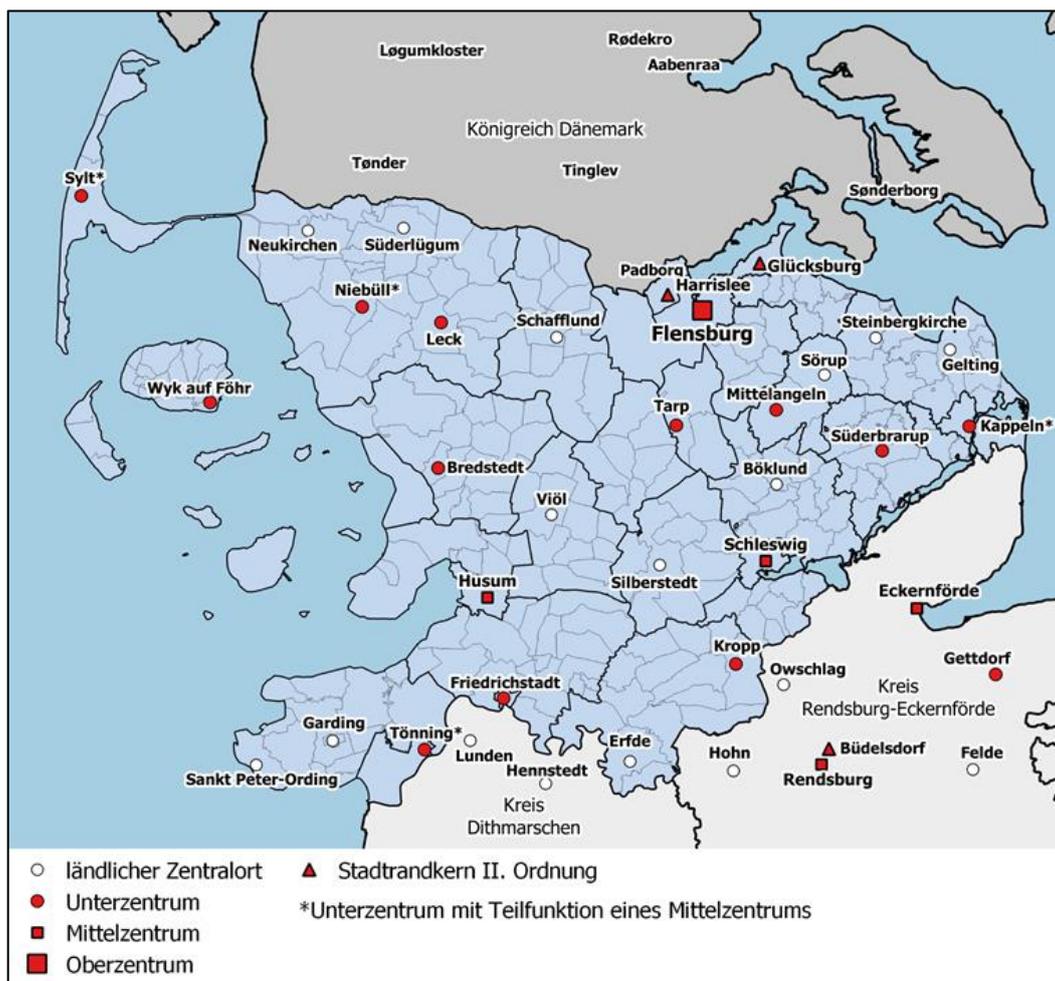
Tabelle 1: Zentrale Orte im Planungsraum I

Kategorie	Zentrale Orte
Oberzentrum	Flensburg
Mittelzentrum	Husum, Schleswig
Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums	Kappeln, Niebüll, Sylt, Tönning
Unterzentrum	Bredstedt, Friedrichstadt, Kropp, Leck, Mittelangeln, Süderbrarup, Tarp, Wyk auf Föhr (mit Nebel)
Ländlicher Zentralort	Böklund, Erfde, Garding, Gelting, Neukirchen, St. Peter-Ording, Schafflund, Silberstedt, Sörup, Steinbergkirche Süderlügum, Viöl,
Stadtrandkern II. Ordnung	Glücksburg (Ostsee), Harrislee

Daten: IM SH 2021.

Der LEP weist in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg **Husum** und **Schleswig** als Mittelzentren aus. Die kreisfreie Stadt **Flensburg** wird als Oberzentrum ausgewiesen. Daneben werden in den beiden Kreisen vier Orte (**Kappeln**, **Niebüll**, **Sylt**, **Tönning**) als Unterzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums ausgewiesen (vgl. Tabelle 1 und Abbildung 1).

Abbildung 1: Zentrale Orte im Planungsraum I



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

Der LEP weist für den Planungsraum I, neben den Zentralen Orten um das Oberzentrum Flensburg sowie die Mittelzentren Husum und Schleswig, Stadt- und Umlandbereiche als Raumkategorie aus (vgl. Tabelle 2). Diese sollen als regionale Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte in den ländlichen Räumen gestärkt werden.

Tabelle 2: Stadt- und Umlandbereiche der Ober- und Mittelzentren

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

Daten: IM SH 2021.

Ergänzend zum Entwurf des Landesentwicklungsplan weist der Regionalplan für den Planungsraum V die in Tabelle 3 dargestellten Gemeinden mit besonderen Funktionen ohne zentralörtliche Einstufung aus.¹

Tabelle 3: Gemeinden mit besonderen Funktionen ohne zentralörtliche Einstufung

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

Daten: MLR SH 2002.

Mobilitätsbezogene Ziele der Landesentwicklung

Der vorliegende RNVP berücksichtigt weiterhin folgende Grundsätze und Ziele:

- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung von Siedlungsnutzungen und regional bedeutsamen Versorgungsschwerpunkten,
- ◆ Sicherstellung einer angemessenen Bedienungsqualität des ÖPNV zur Erreichbarkeit der Ziele des zentralörtlichen Systems auch für nichtmotorisierten Bevölkerungsteile,
- ◆ Sicherstellung der Verbindungsqualitäten und der Erreichbarkeiten als Voraussetzungen für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV bzw. die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsangebote,

¹ Vgl. MLR SH 2002.

- ♦ Vorrangige Stärkung des ÖPNV zur Reduzierung der Belastungen durch den Straßenverkehr sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit auch für nichtmotorisierte Bevölkerungsgruppen (insbesondere auch die zunehmende Zahl älterer Menschen),
- ♦ Ermöglichung einer guten Zugänglichkeit zu ÖPNV-Angeboten zur Minderung der Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

Landesweiter Nahverkehrsplan 2022 bis 2027

Die ausreichende Bedienung im Schienenpersonennahverkehr in den Kreisen Nordfriesland, Schleswig-Flensburg und der kreisfreien Stadt Flensburg ist laut § 2 ÖPNVG grundsätzlich Aufgabe des Landes Schleswig. Das Land Schleswig-Holstein erstellt auf Grundlage von § 4 ÖPNVG alle fünf Jahre einen aktualisierten Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP). Dieser enthält unter anderem Zielstellungen zur Gestaltung der landesbedeutsamen Netz- und Linienentwicklung insbesondere für den SPNV. Derzeit gilt der LNVP des Landes Schleswig-Holstein für den Zeitraum bis 2027.²

Daneben werden Zielkonzepte zur Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems, z.B. zur Verbesserung eines abgestimmten Verkehrsangebotes zwischen SPNV und übrigem ÖPNV sowie zum Anschlussmanagement Bahn/Bus, definiert.

Der LNVP weist u.a. die in Tabelle 4 dargestellten und für den RNVP relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus.

Tabelle 4: Wesentliche Maßnahmen des LNVP

Maßnahmenkategorie	Maßnahmen
Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen im SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Ausbau Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge ♦ Elektrifizierung der Strecke Niebüll - Dagebüll ♦ Erweiterung RE Kiel - Husum um zusätzlichen Zugteil bis Flensburg in Jübek (Flügelkonzept RE 74 Jübek - Flensburg) ♦ Umsetzung E-Netz West (Elektrifizierung Marschbahn) ♦ Errichtung Innenstadtbahnhof Flensburg¹ ♦ Reaktivierung der Strecke Niebüll - Flensburg ♦ Errichtung neuer Zugangsstellen: Ohrstedt, Husum Rosendahler Weg, Lindholm, Hattstedt, Harrislee Nord, Harrislee Süd, Flensburg Campus/Krankenhaus, Flensburg-Weiche Süd, Tarup, Eggebek, Schuby, ♦ Umbau von Bahnhofsumfeldern zu Mobilitätsstationen
Infrastrukturmaßnahmen zur Barrierefreiheit im SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Verbesserung bzw. Sicherstellung der Barrierefreiheit an Zugangsstellen: z.B. Jübek, Tönning, Bad St. Peter Süd, Witzwort, Harblek, Kating, Katharinenheerd, Sandwehle, Tating ♦ Sicherstellung Barrierefreiheit von Fahrgastinformationen und Fahrzeugen

² Vgl. NAH.SH 2021 und MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

Maßnahmen im übrigen ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einführung überregionale Busverbindungen (PlusBus) ◆ Sicherstellung Bus-Bahn-Anschlüsse (Anschlussicherung)
Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einführung bzw. Fortführung NAH.SH Jobtickets ◆ Fortführung Semesterticket Schleswig-Holstein ◆ Beseitigung von Inkonsistenzen in der Tariflandschaft sowie Weiterentwicklung mithilfe des Tarifentwicklungsplan (TEP) ◆ Weiterentwicklung Datenqualität als Grundlage guter Fahrgastinformationen ◆ Weitere Digitalisierung des Vertriebs (u.a. Einführung Check-in/Be-out-Systeme) ◆ Verbesserter Fahrgastkomfort (Informationsmonitore, WLAN)
Klimaschutz- und qualitätsorientierte Maßnahmen im SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Störungsfreier Betrieb durch Instandsetzung und intensive Qualitätskontrollen vorhandener Infrastruktur ◆ Erhöhung Attraktivität der Zugangsstellen (Barrierefreiheit, Schadensfreiheit, Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation) ◆ Reduzierung von Qualitätsproblemen durch größere Fahrzeugreserven und höhere Werkstattkapazitäten ◆ Weiteres Vorantreiben Antriebswende durch Elektrifizierung von Strecken; Anschaffung neuer akku-betriebener Fahrzeuge ◆ Nutzung von Ökostrom zum Betrieb von Fahrzeugen und Gebäuden

Quelle: MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

Anmerkung: ¹ Maßnahme wird durch die Stadt Flensburg auf Grundlage eines Ratsbeschlusses aus dem Jahr 2016 abgelehnt.

2.3 Weitere flankierende Rahmenplanungen

Neben Aspekten der Raumordnung und Bauleitplanung liegen weitere Rahmen- und Einzelplanungen vor, die als verkehrspolitische Vorgaben und Entwicklungslinien zu berücksichtigen sind und Einfluss auf die Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I haben bzw. haben könnten. Tabelle 5 gibt eine Übersicht über die wesentlichen für den RNVP relevanten und bei der Aufstellung berücksichtigten Planungen.

Tabelle 5: Wesentliche flankierende Planungen mit Bezug zum RNVP

Gebietsbezug	Planungen mit Bezug zur Nahverkehrsplanung
Stadt Flensburg	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Masterplan Mobilität Flensburg 2030 (2018) ◆ Kommunales Elektromobilitätskonzept für die Stadt Flensburg (2018) ◆ Gutachten zur zukünftigen Bahnstruktur Flensburg (2016) ◆ Integriertes Stadtentwicklungskonzept Flensburg (2018) ◆ Leitfaden zur Haltestellengestaltung in Flensburg (2018) ◆ Förderung des Umweltverbundes - Buslinien-Netz und Velorouten (2018) ◆ Integriertes Klimaschutzkonzept Flensburg (2011) ◆ Masterplan 100 Prozent Klimaschutz Flensburg (2013) ◆ Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Stadt Flensburg (2015) ◆ Erster Fahrradhandlungsplan für die Stadt Flensburg (2012)

Kreis Nordfriesland	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Entwicklungsstrategien der AktivRegionen im Planungsraum I ◆ Masterplan Daseinsvorsorge (2011) ◆ Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland (2013) ◆ Mobilitätskonzept Nordfriesland - Neuordnung des ÖPNV im Kreis Nordfriesland (Festland) und Einführung des Rufbusses (2018) ◆ Klimaschutzkonzept Kreis Nordfriesland (2011) ◆ Leitbild Tönning 2030 (2015) ◆ Stadtentwicklungskonzept Husum (2006) ◆ Einzelhandels- und Zentrenkonzept für den Stadt-Umland-Bereich Husum, Fortschreibung (2014) ◆ Radverkehrskonzept Stadt Husum (2010) ◆ Wachstumsstrategie Husum Tourismus 2025 (2015) ◆ Städtebauliches Entwicklungskonzept Altstadt Friedrichstadt (2019) ◆ Weiterentwicklung und Ausschreibung Stadtverkehr Husum (2016) ◆ Masterplan Friedrichstadt Tourismus 2025 (2017) ◆ Orts(kern)entwicklungskonzept für die Gemeinden Bramstedtlund, Ladelund, Karlum und Westre (2019) ◆ Gemeindeübergreifende Entwicklungsstudie Haselund-Löwenstedt-Norstedt-Sollwitt
Kreis Schleswig-Flensburg	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Entwicklungsstrategien der AktivRegionen im Planungsraum I ◆ Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen (2018) ◆ Strategie Schleswig-Flensburg 2030 ◆ Regionalstrategie Daseinsvorsorge ◆ Integriertes Klimaschutzkonzept Region Flensburg (2015) ◆ Klimaschutz-Teilkonzept Kreis Schleswig-Flensburg (2015) ◆ Klimaschutz in Kappeln (2019) ◆ Zukunftskonzept Daseinsvorsorge Kappeln und Nahbereich (2018) ◆ Verkehrskonzept Stadt Schleswig (2015) ◆ Integriertes Stadtentwicklungskonzept Schleswig (2010) ◆ Amtsentwicklungsplan Amt Hürup 2040 (2018) ◆ Gemeinde-Entwicklungs-Konzept Gemeinde Handewitt (2019) ◆ Einzelhandelskonzept Gemeinde Harrislee (2018) ◆ Ortsentwicklungskonzept Gemeinde Süderbrarup 2030 (2018) ◆ Zukunftskonzept Daseinsvorsorge für Steinbergkirche und Nahbereich (2019) ◆ Ortskernentwicklungskonzepte der Gemeinden Hasselberg, Kronsgaard, Pommerby und Nieby (2021) ◆ Ortskernentwicklungskonzept der Gemeinde Gelting (2020)
Landesweit	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025 ◆ OdeS – Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein 2021

Anmerkung: Die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

2.4 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie die kreisfreie Stadt Flensburg orientieren sich bei der Gestaltung des übrigen ÖPNV an den **Grundsätzen gemäß § 1 ÖPNVG**. Die wesentlichen Grundsätze werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- ◆ Der ÖPNV soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen.

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

Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Teilnahme aller Menschen am gesellschaftlichen Leben und den Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder aber im Gesundheitswesen zu sichern sowie die Erreichbarkeit touristischer Infrastrukturen attraktiv zu gestalten. Die zentrale Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit nimmt in den Gebietskörperschaften des Planungsraum I dabei weiterhin stetig zu.

Über die oben genannten gesetzlichen Vorgaben des ÖPNVG hinaus definieren die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie die kreisfreie Stadt Flensburg daher folgende **verkehrspolitische Zielsetzungen**, die zu einer Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im gesamten Planungsraum beitragen sollen.

Unter Berücksichtigung der bisherigen verkehrspolitischen Arbeit der drei Gebietskörperschaften werden mit dem zweiten gemeinsamen Regionalen Nahverkehrsplan die nachfolgend dargestellten Ziele verfolgt:

- ◆ Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) im Planungsraum I,
- ◆ Anstreben der CO₂-Neutralität der Fahrzeugflotte im übrigen ÖPNV (auch bilanzielle CO₂-Neutralität möglich) durch den konsequenten Umbau der Fahrzeugflotte des ÖPNV unter Berücksichtigung der Vorgaben der Clean Vehicles Directive (= Richtlinie (EU) 2019/1161)³ sowie des SaubFahrzeugBeschG

³ Zielwert ist ein Anteil von mindestens 45 % „sauberer Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2025. Bis 31. Dezember 2030 sollen mindestens 65 % aller neu zu beschaffenden Fahrzeuge „saubere Fahrzeuge“ sein. Dabei soll im Sinne der Richtlinie je Zeitraum die Hälfte der neu zu beschaffenden Fahrzeuge emissionsfrei sein.

- (u.a. Einsatz saubere bzw. emissionsfreie Antriebsformen und Kraftstoffe und somit konsequente Unterstützung klimapolitischer Ziele),
- ◆ Weitere Modernisierung des ÖPNV (Fahrzeuge, Haltestellen, Fahrgastinformation etc.),
 - ◆ Stetige Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr,
 - ◆ Definition kreisweiter Mindestbedienstandards und Sicherung einer flächendeckenden Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie Definition stadtweiter Mindestbedienstandards zur Sicherstellung der flächendeckenden Erreichbarkeit im Stadtgebiet der Stadt Flensburg,
 - ◆ Sicherung und Schaffung integrierter Bahn-, Bus-, Bedarfs- und Schiffsverkehre,
 - ◆ Stärkung der Stadt-Umland-Kooperationen und Integration überregionaler Buslinien in die Stadtverkehre,
 - ◆ Stärkung der Rückgratfunktion der SPNV-Angebote, insbesondere durch Erhalt und Ausbau von SPNV-Strecken und Zugangsstellen,
 - ◆ Stärkung der regionalen Zentren,
 - ◆ Verbesserung der multimodalen Vernetzung von Schienen- und Busverkehr untereinander sowie mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen und Systeme zur Anschlussicherung,
 - ◆ Einsatz bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote in Räumen mit geringer Nachfrage, als Zubringer zu den Hauptverkehrsachsen oder als Ergänzung der klassischen Buslinien,
 - ◆ Sicherstellung der Angebotsqualität bzw. eines bedarfsgerechten Angebotes für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern,
 - ◆ Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV,
 - ◆ Weiterer Ausbau des ÖPNV-Marketings unter Nutzung der Marke „NAH.SH“,
 - ◆ Erhaltung bezahlbarer und finanzierbarer Tarifstrukturen für den ÖPNV,
 - ◆ Stärkere Berücksichtigung von saisonaler Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr und Schaffung übergreifender ÖPNV- und Dienstleistungsangebote (kombinierte Übernachtungsangebote mit ÖPNV-Fahrberechtigung etc.) sowie
 - ◆ Stärkung der ÖPNV-Anbindung relevanter Ziele des touristischen und Freizeitverkehrs inkl. Prüfung der Einführung einer touristischen Gästekarte.

2.5 Funktion, Erstellung- und Beteiligungsprozess RNVP

Funktion des RNVP und Zielstellungen

Den Gebietskörperschaften Kreis Nordfriesland, Kreis Schleswig-Flensburg sowie der kreisfreien Stadt Flensburg obliegt auf Grundlage von § 2 Abs. 2 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 einen RNVP aufstellen.

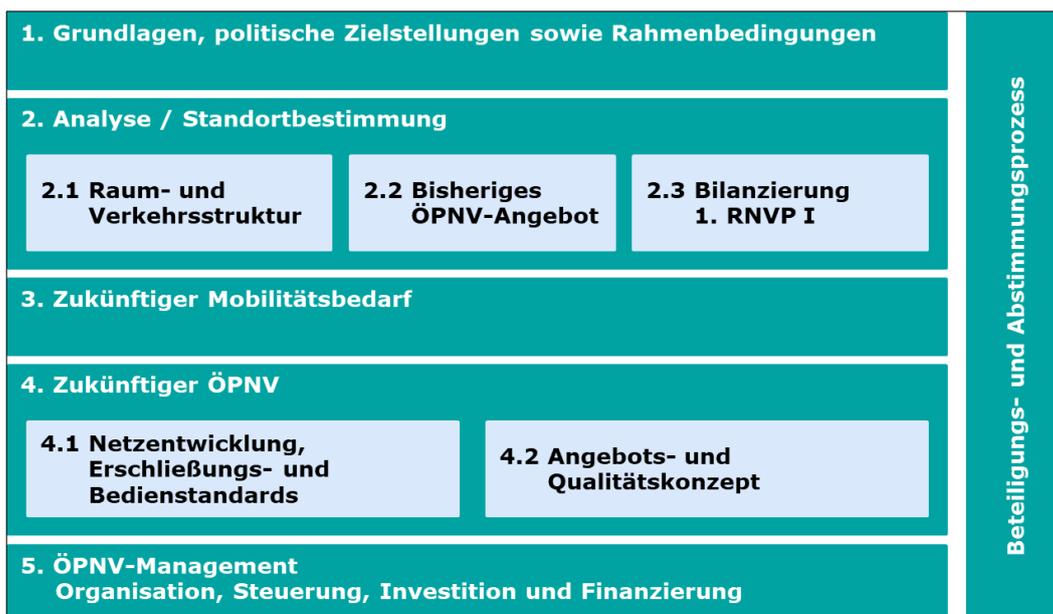
Mit vorliegendem Dokument wird aufbauend auf diese Ausgangslage der bestehende gemeinsame RNVP für den Planungsraum I fortgeschrieben. Der RNVP soll dabei als integrierter Gesamtnahverkehrsplan weiterhin die Daseinsvorsorge sichern und den Anforderungen einer nachhaltigen Verkehrsbedienung sowohl den **flächenorientierten Kreisen** als auch den Anforderungen der **innerstädtischen Verkehrsbedienung der Stadt Flensburg** gerecht werden.

Der RNVP 2022 bis 2026 berücksichtigt als einen 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 wichtiger Punkt ist die Hinterlegung bzw. Weiterentwicklung 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. Des Weiteren wurden bei der Fortschreibung aktuelle, spezifische Fragestellungen der Aufgabenträger berücksichtigt.

Überblick über den Erstellungs- und Beteiligungsprozess des RNVP

Zur inhaltlichen und fachlichen Umsetzung der Fortschreibung des RNVP wurden die Gebietskörperschaften durch die IGES Institut GmbH begleitet. In Abbildung 2 wird der Erstellungsprozess der Fortschreibung des RNVP zusammengefasst.

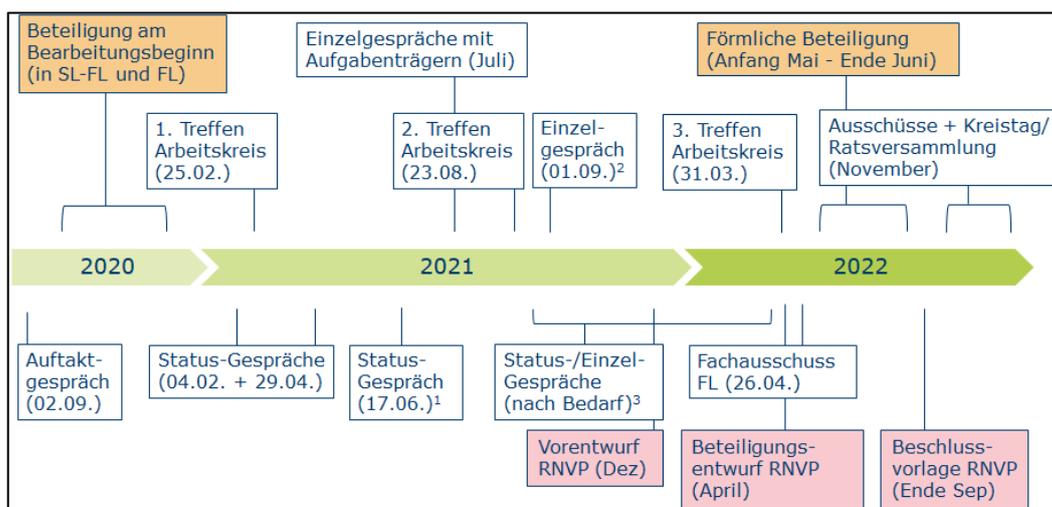
Abbildung 2: Übersicht über den Erstellungsprozess der RNVP-Fortschreibung



Darstellung: IGES 2021.

Die Fortschreibung war dabei in einen umfangreichen Beteiligungsprozess eingebettet. Um frühzeitig Ideen und Anregungen zur Weiterentwicklung der Angebote und der Qualität des übrigen ÖPNV einbringen zu können, wurden die Städte und Gemeinden im Kreis Schleswig-Flensburg sowie verschiedene Institutionen in der kreisfreien Stadt Flensburg bereits zum Start des Verfahrens beteiligt. Die konkrete Darstellung des Verfahrensablaufs zur Erstellung des NVP wird in Abbildung 3 dargestellt.

Abbildung 3: Übersicht über den Beteiligungsprozess zur RNVP-Fortschreibung



Darstellung: IGES 2022. Stand September 2022.

Anmerkungen: ¹ Abstimmungstermin mit den angrenzenden Aufgabenträgern Kreis Dithmarschen und Kreis Rendsburg-Eckernförde.

² Abstimmungstermin mit Sydtrafik zu Dänemark-Verkehren.

³ Status-Gespräche fanden u.a. am 18.01.2022, 23.03.2022 und 03.03.2022 statt.

2.6 Erwartungen an NAH.SH, Zusammenarbeit Aufgabenträger

Erwartungen an die NAH.SH

Insbesondere im Bereich der geplanten überregionalen Buslinien soll die NAH.SH aus Sicht der Gebietskörperschaften des Planungsraums I beim Aufbau eines Netzes überregionaler Buslinien eine koordinierende Rolle einnehmen. Die entsprechenden Aussagen des LNVP werden dabei durch die Gebietskörperschaften ausdrücklich unterstützt.

Darüber hinaus besteht neben den elementaren Verbundaufgaben der NAH.SH, wie z.B. Interessenvertretung, Verbundkommunikation, Tarif- und Vertriebsorganisation oder regional übergreifende Projektarbeit, die Erwartungshaltung der Gebietskörperschaften an die NAH.SH, auch individuelle Beratungsleistungen zu erbringen. Dazu zählen im Wesentlichen

- ◆ Beratungen und Unterstützungen bei der Abwicklung von Verkehrsverträgen, hauptsächlich im Bereich der Weiterentwicklung des Leistungsangebotes und dessen Abrechnung sowie auch Qualitätskontrollen,
- ◆ Beratung und Unterstützung bei der Planung, Vergabe und Umsetzung von Verkehrsprojekten sowie
- ◆ Beratung und Unterstützung bei der Umsetzung von Marketing-Maßnahmen.

Zusammenarbeit der Aufgabenträger

Die Gebietskörperschaften streben eine enge Zusammenarbeit zur Umsetzung insbesondere gebietsübergreifender Maßnahmen und Prüfaufträge des vorliegenden 2. Gemeinsamen RNVP an.

Die bisherige Zusammenarbeit der Aufgabenträger mit der NAH.SH im Rahmen des Verbundausschusses sowie die bilaterale Zusammenarbeit der Aufgabenträger zu speziellen Themen der gebietsübergreifenden Verkehre sollen weiter fortgeführt werden. Hierzu streben die Gebietskörperschaften des Planungsraums I die Etablierung regelmäßiger Treffen, z.B. im Vorgang von Fahrplanwechseln, an.

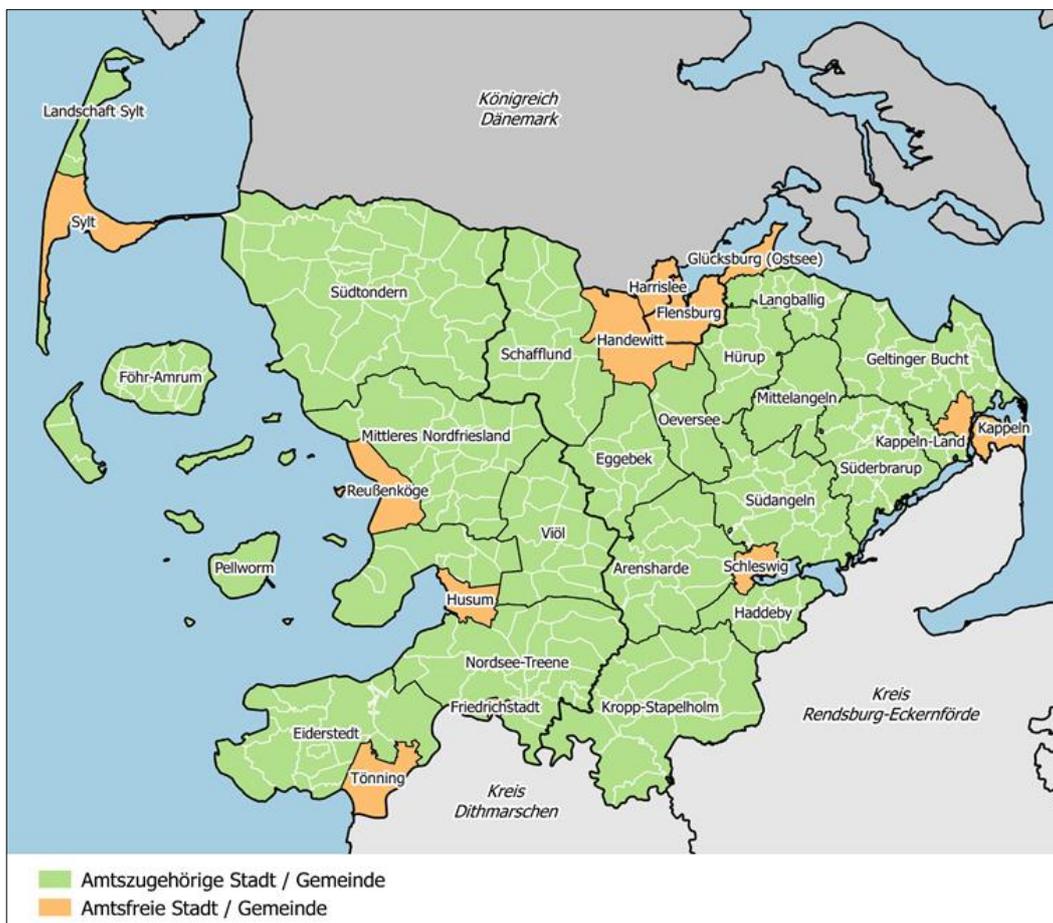
Darüber hinaus soll bei Maßnahmen und Prüfaufträgen, die die angrenzenden Kreise Dithmarschen und Rendsburg-Eckernförde betreffen, eine intensive Abstimmung mit den benachbarten Gebietskörperschaften erfolgen. Gleiches gilt für die Abstimmung mit dem Nachbarland Königreich Dänemark bezüglich der möglichen Weiterentwicklung von gemeinsamen ÖPNV-Angeboten.

3. Struktur- und Bestandsanalyse

3.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Die Kreisgebiete im Planungsraum I gliedern sich in insgesamt 21 Ämter und zehn amtsfreie Kommunen. Davon liegen acht Ämter und fünf amtsfreie Kommunen im Kreis Nordfriesland sowie 13 Ämter und fünf amtsfreie Kommunen im Kreis Schleswig-Flensburg. Die Stadt Flensburg ist eine kreisfreie Gebietskörperschaft (vgl. auch Abbildung 4).

Abbildung 4: Verwaltungsstrukturen im Planungsraum I



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

3.2 Bevölkerungsstand und Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungsentwicklung

Zum Stichtag 31.12.2019 lebten 201.156 Einwohnende im Kreis Schleswig-Flensburg, 165.951 in Nordfriesland sowie 90.164 in der Stadt Flensburg. Seit 2014 ist die Bevölkerung im gesamten Planungsraum I um 3,3 % angestiegen. Den größten Zuwachs verzeichnete mit 6,5 % die Stadt Flensburg.

Tabelle 6 gibt einen Überblick über die Bevölkerungsentwicklung von 2014 - 2019 in den Kreisen Schleswig-Flensburg und Nordfriesland sowie der kreisfreien Stadt Flensburg.

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung im Planungsraum I

Jahr	Bevölkerung		
	Schleswig-Flensburg	Nordfriesland	Flensburg ¹
2014	195.593	162.203	84.694
2015	196.839	163.960	85.942
2016	198.685	164.926	87.432
2017	199.503	165.462	88.519
2018	200.025	165.507	89.504
2019	201.156	165.951	90.164

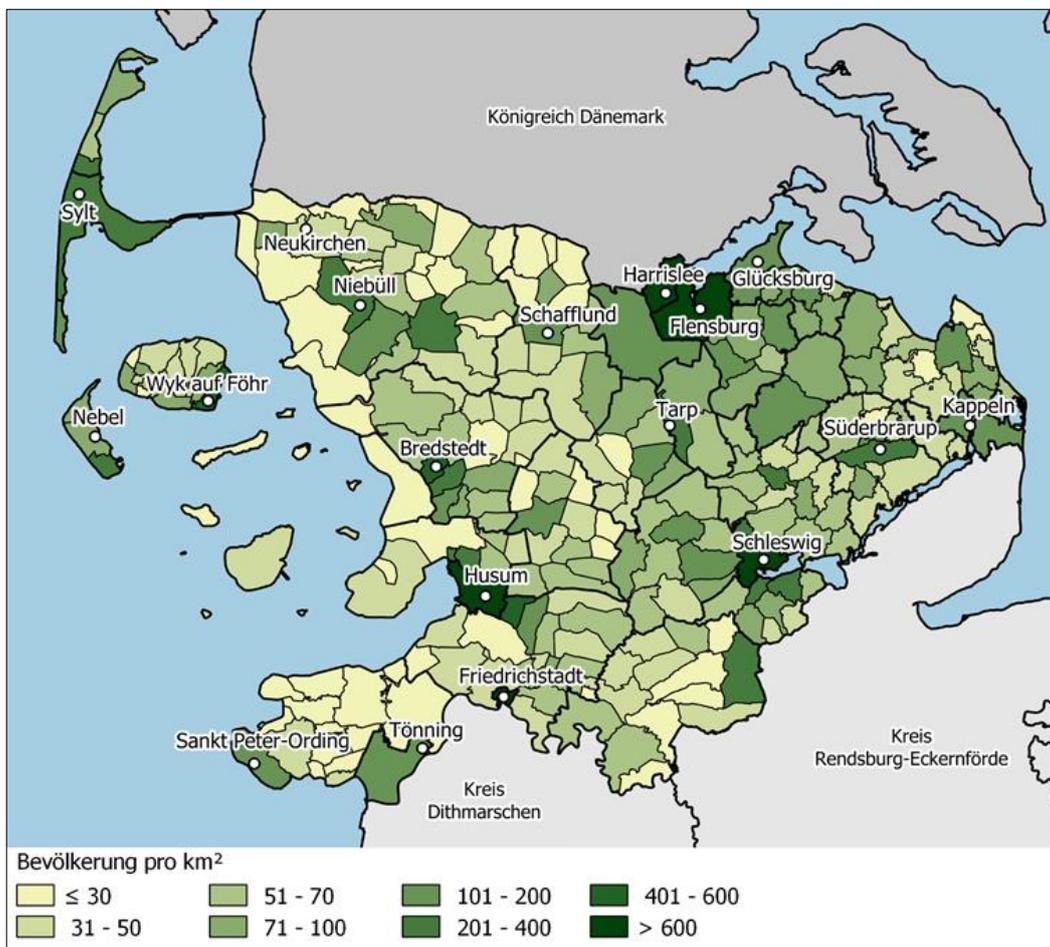
Quelle: Statistik Nord 2020a. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

Anmerkung: ¹ Es ist zu beachten, dass die Daten des aus Sicht der Stadt Flensburg Plausibilitätsprobleme aufweisen, da diese Daten von denen der tatsächlichen der Stadt vorliegenden Bevölkerungsentwicklung zwischen 2014 und 2019 (96.920 Einwohner) abweichen.

Bevölkerungsdichte

Die Bevölkerungsdichte ist im Planungsraum I je nach Region unterschiedlich: Eine hohe Bevölkerungsdichte besteht neben den Zentralen Orten selbst insbesondere in Kommunen, die an Zentrale Orte angrenzen, Kommunen an den Hauptverkehrsachsen sowie den touristisch geprägten Standorten (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Bevölkerungsdichte im Planungsraum I auf Gemeindeebene



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
 Daten: Statistisches Bundesamt 2019.

Bevölkerungsprognose

Bezogen auf das Basisjahr 2014 ist über den gesamten Planungsraum Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) bis 2030 mit einem Bevölkerungsrückgang von ca. 1,1 % zu rechnen.

Während für den Kreis Nordfriesland ein Bevölkerungsrückgang um 2,1 % und für den Kreis Schleswig-Flensburg um 3,7 % prognostiziert wird, wächst die Bevölkerung der Stadt Flensburg bis 2030 um 6,7 %.⁴

⁴ Vgl. Statistik Nord 2016.

3.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Arbeitsmarktentwicklung

Alle drei Gebietskörperschaften weisen seit 2014 eine konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigtenzahl auf (vgl. Tabelle 7). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht sich ausgehend vom Jahr 2014 bis zum Jahr 2019 in Nordfriesland um 10,7 %, in Schleswig-Flensburg um 12,0 % und in der Stadt Flensburg um 13,0 %. In Folge dessen sinkt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt in Nordfriesland auf 4,8 %, in Schleswig-Flensburg auf 4,3 % und in der Stadt Flensburg auf 8,0 %.⁵

Tabelle 7: Arbeitsmarktentwicklung im Planungsraum I

Jahr	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte und Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)					
	Nordfriesland		Schleswig-Flensburg		Flensburg	
2014	55.099	6,4 %	50.489	7,3 %	39.462	10,5 %
2015	56.223	6,0 %	51.919	6,7 %	40.774	10,0 %
2016	57.758	6,1 %	53.206	6,2 %	41.499	9,0 %
2017	59.265	6,1 %	54.683	6,0 %	42.517	8,9 %
2018	60.338	5,3 %	55.505	5,3 %	44.045	8,3 %
2019	60.989	4,8 %	56.524	4,3 %	44.607	8,0 %

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2020a.

Wirtschaftsstruktur

Von hoher Relevanz für den Kreis Nordfriesland sind vor allem die Wirtschaftsbereiche Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, das Gastgewerbe, öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung und externe Organisation sowie das Baugewerbe. Der größte Wirtschaftsbereich ist der Dienstleistungssektor. In diesem sind rund 79,2 % aller Beschäftigten tätig.

Im Kreis Schleswig-Flensburg sind die Wirtschaftsbereiche Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, Heime und Sozialwesen, das verarbeitende Gewerbe sowie das Baugewerbe von wesentlicher Bedeutung. Auch im Kreis Schleswig-Flensburg ist der Dienstleistungssektor mit 75,2 % Beschäftigten, der größte Wirtschaftsbereich.

In der Stadt Flensburg sind die wesentlichen Wirtschaftsbereiche Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, das verarbeitende Gewerbe, Heime und Sozialwesen sowie Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung und externe

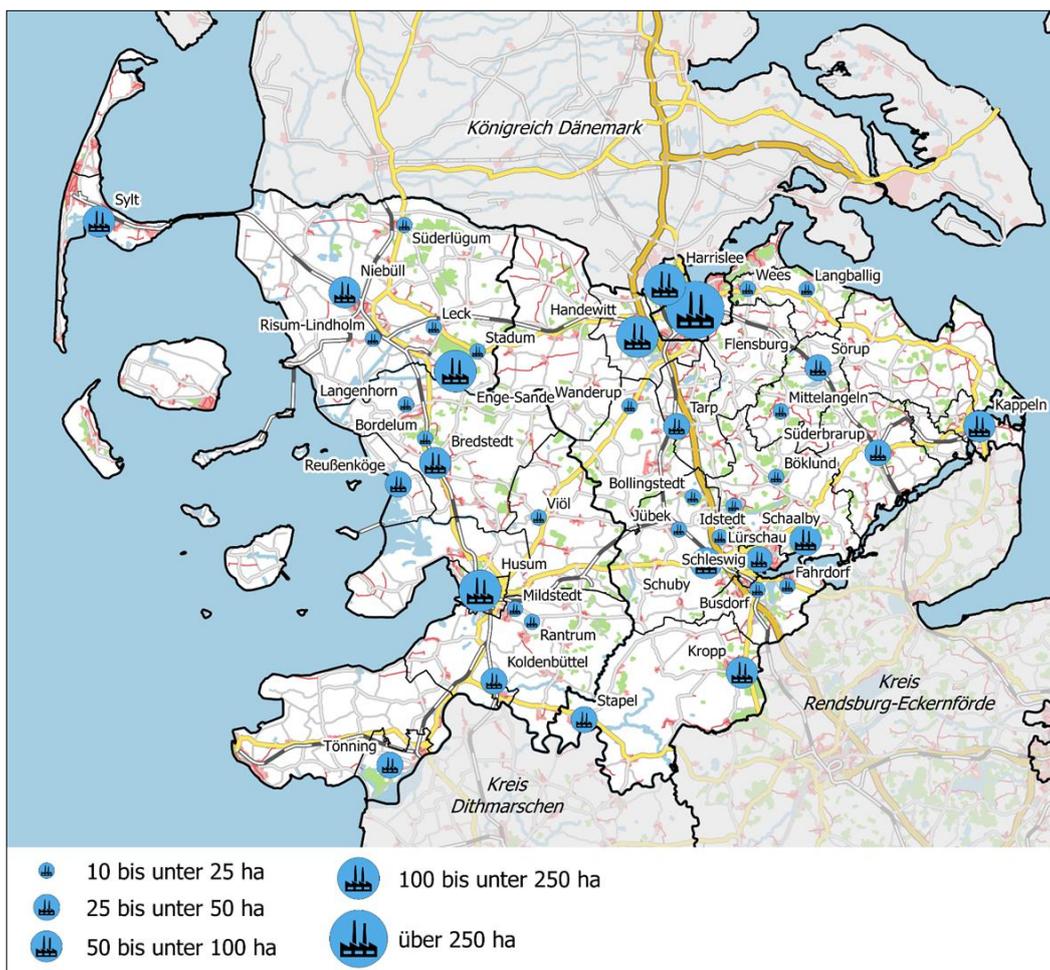
⁵ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020a.

Organisationen. Der Dienstleistungssektor ist mit 84 % der Beschäftigten in der Stadt Flensburg der größte Wirtschaftsbereich.⁶

Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

Eine Übersicht über die wesentlichen Gewerbestandorte bzw. Gewerbegebiete im Planungsraum I wird in Abbildung 6 dargestellt.

Abbildung 6: Übersicht wesentlicher Gewerbegebiete im Planungsraum I



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2021.

Einzelhandelsstandorte

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

⁶ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020b.

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

Standorte der Energiewirtschaft

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

3.4 Schulstruktur

Mit Stand Schuljahr 2019/2020 umfasst das Schulangebot im Planungsraum I 128 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft. Die Schulstruktur in den Gebietskörperschaften ist in Tabelle 8 dargestellt.

Tabelle 8: Allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft

Schulart	Allgemeinbildende Schulen ¹		
	Nordfriesland	Schleswig-Flensburg	Flensburg
Grundschulen	26	30	10
Gemeinschaftsschulen	15	14	5
Förderzentren	4	7	3
Gymnasien	6	4	4
Summe	51	55	22

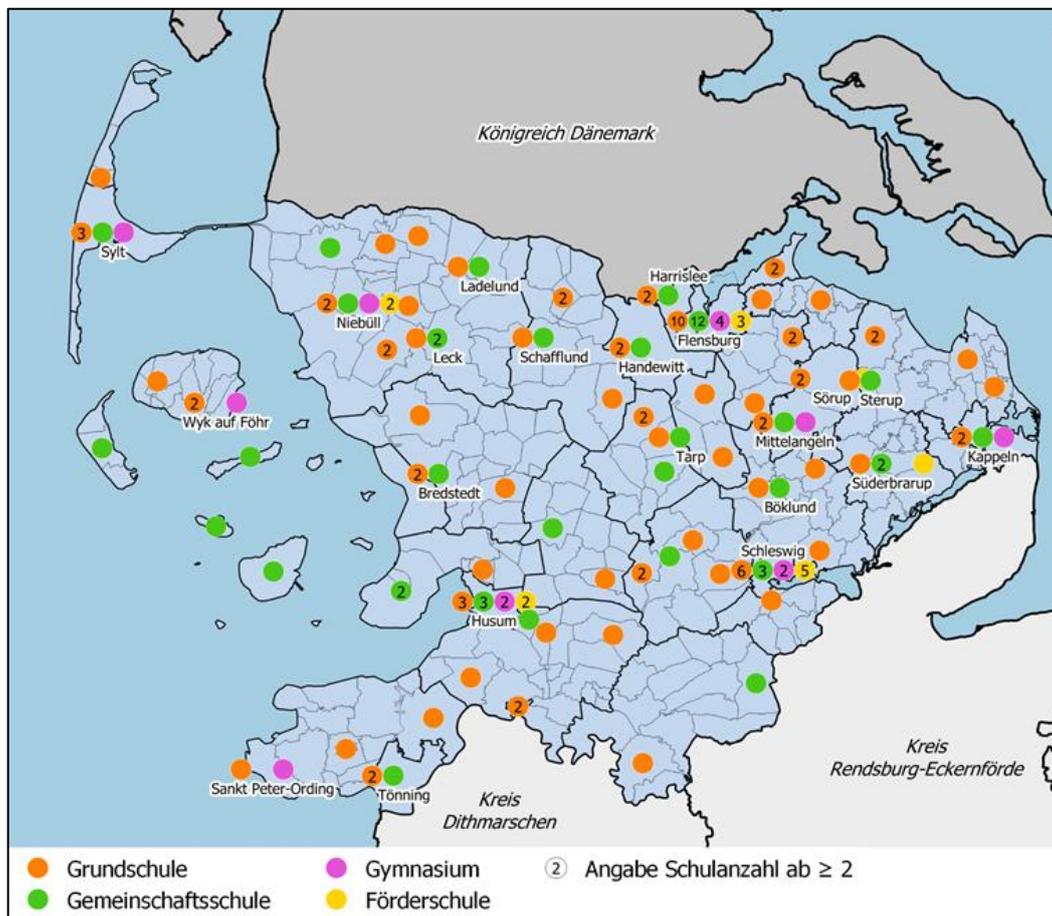
Quelle: Statistik Nord 2019.

Anmerkung: Datenstand Schuljahr 2019/2020.

¹ Außenstellen werden nicht ausgewiesen.

Abbildung 7 zeigt die räumliche Verteilung der Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Planungsraum I. Weitergehende Ausführungen zu Schulstandorten, Anzahl von Schülerinnen und Schülern, Schulentwicklungsplanungen und Quelle-Ziel-Beziehungen der Schülerinnen und Schüler mit Anspruchsberechtigung auf eine Beförderung sind Bestandteil der jeweiligen Regionalen Teile.

Abbildung 7: Schulstandorte im Planungsraum I



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

Daten: Statistik Nord 2019.

Anmerkung: Ggf. bestehende Außenstellen bzw. Nebenstandorte von Schulstandorten werden nicht dargestellt.

Auswirkung der freien Schulwahl

Gemäß § 24 SchulG können Erziehungsberechtigte oder volljährige Schüler die Grundschule, weiterführende allgemeinbildende Schule oder das Förderzentrum bei verfügbarer Aufnahmekapazität selbst wählen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Wahlfreiheit des Schulstandortes nicht grundsätzlich mit einer Übernahme der gesamten Beförderungskosten einhergeht. Weitergehende Ausführungen sind Bestandteil des jeweiligen Regionalen Teils.

3.5 Freizeit und Tourismus

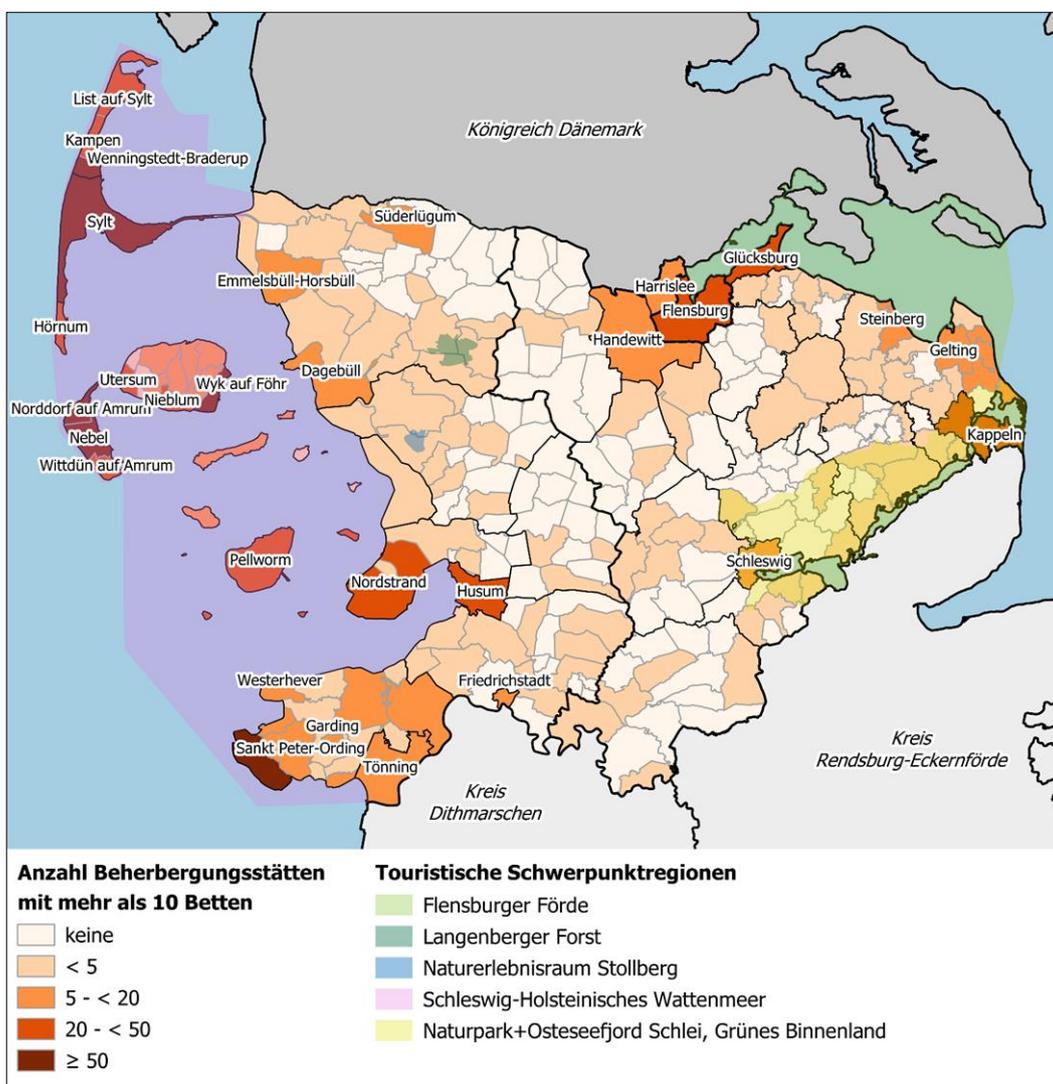
Tourismusstandorte

Der Kreis Nordfriesland ist mit seinen Küstenregionen Teil des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. Schwerpunktregionen des Tourismus entlang der Nordseeküste sind u.a. die Regionen St. Peter-Ording, Dagebüll und Friedrichskoog. Weitere touristische Schwerpunkte sind die Nordfriesischen Inseln Sylt,

Amrum, Föhr, Pellworm und Nordstrand und die Halligen Hooge, Langeneß und Oland.⁷

Abseits der Küstenregionen sind u.a. das Wander- und Erholungsgebiet Langenberger Forst, der Naturerlebnisraum Stollberg, die Nolde-Stiftung in Seebüll sowie die KZ-Gedenkstätte Ladelund Besucherziele. Es verlaufen viele touristisch vermarktete Erlebnisradrouten wie der Themenradweg Grenzroute, der Nordseeküsten-Radweg oder der Deichwanderweg Dagebüll durch den Kreis. Bedeutend für den Kreis sind neben dem dem Gesundheitstourismus auch der Wasser-, Natur-, Aktiv- und Kulturtourismus.⁸

Abbildung 8: Überblick Freizeit- und touristische Schwerpunkte Planungsraum I



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
 Daten: Statistik Nord 2020b.

⁷ Vgl. LEP Schleswig-Holstein 2018.

⁸ Vgl. Nordfriesland-Tourismus GmbH 2020.

Besonderer touristischer Schwerpunkt des Kreises Schleswig-Flensburg sind die Ostseeküstenräume um Flensburg und Glücksburg (Flensburger Förde) sowie von Steinbergkirche über Kappeln bis nach Eckernförde im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Mit dem Ostseefjord Schlei und dem Grünen Binnenland existieren im Kreis Schleswig-Flensburg weitere Bereiche mit hoher touristischer Bedeutung.⁹

Zudem spielen z.B. die Kulturstadt Schleswig, das UNESCO-Welterbe Wikingersiedlung Haithabu sowie der Grenzwall Danewerk (Danewerkmuseum) eine wichtige Rolle für den deutsch-dänischen Kulturtourismus.¹⁰ Daneben sind die auch der Natur-, Aktiv- und Wassertourismus bedeutend für den Kreis. Es verlaufen viele Themenrad- und Themenwanderwege wie der Ostseeküstenradweg, der Gendarmenpfad, der Eider-Teene-Sorge Radweg oder der Wikinger-Friesen-Weg.^{11,12}

Ergänzt werden die regionalen touristisch vermarkteten Rad- und Wanderwege im Planungsraum I durch ein Netz von Fernrad- und Fernwanderwegen wie z.B. dem Nord-Ostseeküsten Radweg, dem Grenzweg oder dem Ochsenweg.

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

Tourismusentwicklung

Die Entwicklung der Gästeankünfte im den Gebietskörperschaften des Planungsraum I weist in den letzten Jahren eine nahezu konstant positive Entwicklung auf. Im Vergleich zum Jahr 2014 lagen die Gästezahlen im Jahr 2019 um 34,7 % höher (vgl. Tabelle 9).

Tabelle 9: Entwicklung Gästeankünfte im Planungsraum I

Jahr	Gästeankünfte und Veränderung zum Vorjahr					
	Nordfriesland		Schleswig-Flensburg		Flensburg	
2014	1.385.772	-	447.651	-	139.791	-
2015	1.404.163	+1,3 %	452.682	+1,1 %	159.559	+14,1 %
2016	1.467.768	+4,3 %	464.276	+2,6 %	162.224	+1,7 %
2017	1.594.617	+8,0 %	488.891	+5,3 %	190.020	+17,1 %
2018	1.835.009	+13,1 %	522.795	+6,9 %	188.390	-0,9 %
2019	1.901.335	+3,5 %	551.709	+5,5 %	204.128	+8,4 %

Quelle: Statistik Nord 2020c. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

⁹ Vgl. LEP Schleswig-Holstein 2018.

¹⁰ Vgl. Ostseefjord Schlei GmbH 2020.

¹¹ Vgl. Tourismusagentur Flensburger Förde GmbH 2020.

¹² Vgl. Ostseefjord Schlei GmbH 2020.

Die Übernachtungszahlen haben sich in allen drei Gebietskörperschaften in den letzten Jahren ebenfalls positiv entwickelt. Im Vergleich zum Jahr 2014 lagen sie insgesamt um 41,7 % höher (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10: Entwicklung Übernachtungszahlen im Planungsraum I

Jahr	Übernachtungszahlen und Veränderung zum Vorjahr					
	Nordfriesland		Schleswig-Flensburg		Flensburg	
2014	7.614.727	-	1.241.957	-	255.268	-
2015	7.722.266	+1,4 %	1.247.169	+0,4 %	279.818	+9,6 %
2016	8.003.834	+3,6 %	1.306.589	+4,8 %	286.161	+2,3 %
2017	8.865.244	+10,8 %	1.342.771	+2,8 %	311.603	+8,9 %
2018	10.508.249	+18,5 %	1.507.430	+12,3 %	322.191	+3,4 %
2019	10.891.228	+3,6 %	1.663.718	+10,4 %	357.014	+10,8 %

Quelle: Statistik Nord 2020c. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

3.6 Pkw-Bestand und Motorisierung

Kraftfahrzeugbestand und Motorisierungsgrad sind wichtige Indikatoren zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen lässt maßgeblich auf die hohe Bedeutung des Individualverkehrs schließen. In allen drei Gebietskörperschaften ist der Bestand an zugelassenen Pkw zwischen 2014 und 2019 insgesamt um +9,4 % gestiegen. Die höchste Steigerung mit +10,1 % verzeichnet dabei der Kreis Schleswig-Flensburg.

Tabelle 11: Entwicklung Bestand an zugelassenen Pkw im Planungsraum I

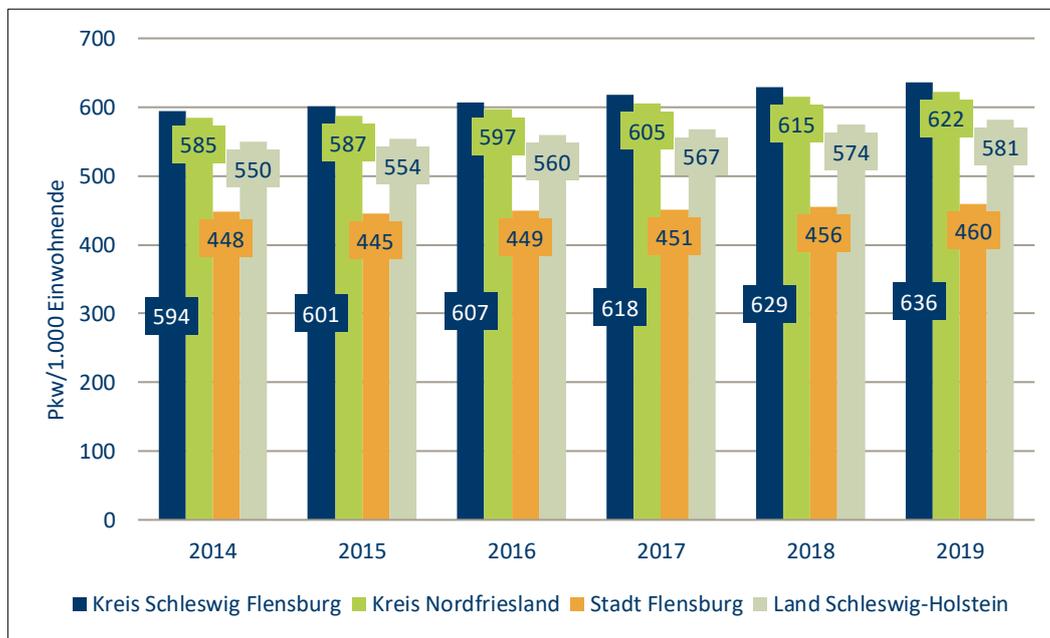
Jahr	Bestand zugelassener Pkw		
	Schleswig-Flensburg	Nordfriesland	Flensburg
2014	116.216	94.875	40.869
2015	118.381	96.292	41.440
2016	120.505	98.386	42.321
2017	123.328	100.054	43.075
2018	125.733	101.766	43.822
2019	127.925	103.274	44.556

Quelle: KBA 2020.

Aufbauend auf dem Pkw-Bestand sowie den Bevölkerungszahlen ergibt sich für die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg zwischen 2014 und 2019 eine stetig steigende Motorisierung (Pkw je 1.000 Menschen), die deutlich über dem Landesdurchschnitt liegt. In der Stadt Flensburg besitzen weniger Menschen einen Pkw

als im Durchschnitt des Landes, allerdings steigt auch hier der Motorisierungsgrad seit 2015 stetig an (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Entwicklung Motorisierungsgrad 2014 bis 2019



Darstellung: IGES 2020. Eigene Berechnung.

Datengrundlage: Statistik Nord 2020a und 2020d, Flensburg 2020, KBA 2020.

3.7 Modal Split

Zur Beschreibung der Ausgangssituation wird auf die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 verwiesen, in deren Rahmen zwischen Juni 2016 und September 2017 u.a. 31.996 Wege im Land Schleswig-Holstein erhoben wurden. Daraus ergibt sich für den Modal Split von Schleswig-Holstein, dass 59 % der Wege mit dem MIV, 7 % mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), 13 % mit dem Fahrrad und 21 % zu Fuß zurückgelegt werden.

Die Small Area Schätzung der MiD geht für die drei Gebietskörperschaften von einer geringfügig abweichenden Verkehrsmittelnutzung aus: Bis zu 60 % bzw. 65 % der Wege werden in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg mit dem MIV (als Fahrer und Mitfahrer) zurückgelegt. In der Stadt Flensburg liegt der Wert mit bis zu 54 % unter dem Landesdurchschnitt. Sowohl im Kreis Nordfriesland als auch in Schleswig-Flensburg werden zwischen 5 und 7,5 % der Wege mit dem ÖV zurückgelegt. In der Stadt Flensburg liegt dieser Wert mit 7,5 bis 10 % geringfügig höher. Mit dem Fahrrad werden in Flensburg über 15 % der Wege zurückgelegt. Damit liegt die Stadt über dem Landesdurchschnitt von 13 %. In Nordfriesland sind es 12,5 bis 15 % und in Schleswig-Flensburg 7,5 bis 10 %. Zu Fuß werden in Flensburg 22 bis 24 % der Wege zurückgelegt, während dies in Nordfriesland 20 bis 22 % und in Schleswig-Flensburg 18 bis 20 % sind.

Tabelle 12: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) im Planungsraum I

Verkehrsmittel	Nordfriesland	Schleswig-Flensburg	Flensburg	Schleswig-Holstein
MIV (Fahrer)	45,0 % - 47,5 %	> 50,0 %	< 40,0 %	45,0 %
MIV (Mitfahrer)	14,0 % - 15,0 %	15,0 % - 16,0 %	14,0 % - 15,0 %	14,0 %
ÖV	5,0 % - 7,5 %	5,0 % - 7,5 %	7,5 % - 10,0 %	7,0 %
Fahrrad	12,5 % - 15,0 %	7,5 % - 10,0 %	> 15,0 %	13,0 %
Zu Fuß	20,0 % - 22,0 %	18,0 % - 20,0 %	22,0 % - 24,0 %	21,0 %

Darstellung: IGES 2021. Datengrundlagen: MiD 2018b (Nordfriesland, Schleswig-Flensburg, Flensburg) und MiD 2018a (Schleswig-Holstein).

3.8 Verkehrsverflechtungen (Berufspendelnde)

Gebietskörperschaftsübergreifende Berufspendelnde

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Strömen der Berufspendelnden abgeleitet werden. In den folgenden Abbildungen sind die stärksten Ströme der Ein- und Auspendelnden auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte für die Stadt Flensburg (vgl. Tabelle 13) sowie für die Kreise Nordfriesland (vgl. Tabelle 14) und Schleswig-Flensburg (vgl. Tabelle 15) dargestellt.

Eine Darstellung auf Gemeindeebene der beiden Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg erfolgt in den jeweiligen Regionalen Teilen.

Tabelle 13: Wesentliche Berufspendelndenströme der Stadt Flensburg

Einpendelnde aus		Auspendelnde nach	
Kreis Schleswig-Flensburg	16.255	Kreis Schleswig-Flensburg	6.193
Kreis Nordfriesland	2.487	Kreis Nordfriesland	748
Kreis Rendsburg-Eckernförde	854	Freien und Hansestadt Hamburg	707
Kreisfreie Stadt Kiel	345	Kreisfreie Stadt Kiel	693
Freien und Hansestadt Hamburg	272	Kreis Rendsburg-Eckernförde	419
Kreis Dithmarschen	212	Kreisfreie Stadt Neumünster	133
Königreich Dänemark	195	Kreisfreie Stadt Lübeck	125

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2020c.

Tabelle 14: Wesentliche Berufspendelndenströme Kreis Nordfriesland

Einpendelnde aus		Auspendelnde nach	
Kreis Schleswig-Flensburg	2.412	Kreis Schleswig-Flensburg	2.527
Kreis Dithmarschen	1.625	Stadt Flensburg	2.487
Stadt Flensburg	748	Kreis Dithmarschen	920
Kreis Rendsburg-Eckernförde	325	Land Hamburg	847
Land Hamburg	322	Kreis Rendsburg-Eckernförde	394
Kreis Ostholstein	130	Kreisfreie Stadt Kiel	363

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2020c.

Tabelle 15: Wesentliche Berufspendelndenströme Kreis Schleswig-Flensburg

Einpendelnde aus		Auspendelnde nach	
Stadt Flensburg	6.193	Stadt Flensburg	16.255
Kreis Rendsburg-Eckernförde	3.367	Kreis Rendsburg-Eckernförde	4.561
Kreis Nordfriesland	2.578	Kreis Nordfriesland	2.392
Kreisfreie Stadt Kiel	469	Kreisfreie Stadt Kiel	1.524
Kreis Dithmarschen	355	Land Hamburg	885
Königreich Dänemark	166	Kreis Dithmarschen	283
Land Hamburg	133	Stadt Neumünster	155

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2020c.

Grenzüberschreitende Berufspendelnde

Die Zahl der grenzüberschreitenden Berufspendelnden (sowohl von Deutschland nach Dänemark als auch umgekehrt) lag im Jahr 2019 bei ca. 13.140 Pendelnden¹³. Grenzüberschreitende Berufspendelnde werden von der Bundesagentur für Arbeit nur erfasst, wenn der Arbeitsort im Inland liegt. Berufspendelnde, welche von einem deutschen Wohnort zu einem Arbeitsort nach Dänemark pendeln, sind also statistisch in Deutschland nicht erfasst. Im Jahr 2019 pendelten insgesamt 426 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus dem Königreich Dänemark in den Planungsraum I ein. Davon entfallen auf den Kreis Nordfriesland 65 Einpendelnde, auf den Kreis Schleswig-Flensburg 166 Einpendelnde und auf die kreisfreie Stadt Flensburg 195 Einpendelnde.

¹³ Vgl. Stadt Flensburg 2021.

3.9 ÖPNV-relevante Ziele

ÖPNV-relevante Ziele im Berufsverkehr

Ausgehend von der Zahl der Einpendelnden im Berufsverkehr sind die Ober- und Mittelzentren Flensburg, Husum und Schleswig die dominierenden Ziele im Berufsverkehr (vgl. Tabelle 16).

Tabelle 16: ÖPNV-relevante Ziele im Berufsverkehr

Kommune	Einpendelnde	Kommune	Einpendelnde
Flensburg	23.363	Breklum	1.476
Husum	11.493	Süderbrarup	1.145
Schleswig	9.813	Böklund	1.413
Handewitt	4.391	Leck	1.253
Sylt	4.384	Tarp	1.250
Niebüll, Stadt	3.210	Bredstedt, Stadt	1.204
Harrisee	3.182	Sörup	1.143
Kappeln	2.595	Glücksburg (Ostsee)	1.142
Kropp	1.811	Wyk auf Föhr	1.031
St. Peter-Ording	1.805		

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2020c.

Anmerkung: Dargestellt sind Einpendelndenströme mit mehr als 1.000 Pendelnden.

ÖPNV-relevante Ziele im Alltagsverkehr¹⁴

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

Teilräumliche Versorgungsfunktionen insbesondere für Waren und Dienstleistungen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs üben vor allem die Unterzentren und ländlichen Zentralorten aus.

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

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

¹⁴ Alltagsverkehr umfasst in diesem Sinne regelmäßige Wege zur Wahrnehmung von Angeboten in den Daseinsvorsorgebereichen Gesundheit, Versorgung, Bildung und Freizeit.

In den Umlandgemeinden der kreisfreien Stadt Flensburg konzentrieren sich die Wege im Alltagsverkehr deutlich auf Flensburg, wobei Kommunen mit entsprechenden Siedlungsschwerpunkten wie z.B. Glücksburg und Harrislee ebenfalls Teilfunktionen der Daseinsvorsorge bereitstellen.

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

Weitere bedeutende Stadt-Umland-Kooperationen bestehen zwischen Husum sowie Schleswig und den jeweiligen Umlandgemeinden (vgl. auch Tabelle 2 in Kapitel 2.2.3).

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

4. Derzeitiges Angebot im öffentlichen Personenverkehr

4.1 Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Schleswig-Holstein als Aufgabenträger entsprechend § 2 Abs. 1 ÖPNVG und umfasst die in Tabelle 17 dargestellten Leistungen. Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des SPNV im Planungsraum I wird in Anhang A1 dargestellt. Die SPNV-Leistungen im Planungsraum I werden durch die DB Regio AG und die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (neg) auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit dem Land Schleswig-Holstein erbracht. Die Verbindung Niebüll – Tønder – Esbjerg wird in Kooperation der Unternehmen neg und Arriva Tog A/S bedient.

Tabelle 17: Bestehende SPNV-Angebote im Planungsraum I

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt	Laufzeit
RE 6 Westerland (Sylt) – Hamburg	West	DB Regio AG	60 Min	Bis 12/2025
RE 7 Flensburg – Neumünster - Hamburg	Mitte	DB Regio AG	60 Min	Bis 12/2027
RB 64 Bad St. Peter-Ording – Tönning – Husum	Nord	DB Regio AG	60 Min	Bis 12/2023 ¹
RB 65 Niebüll – Dagebüll Mole	-	neg	ca. 60 - 90 Min	Bis 12/2025
RB 66 Niebüll – Tønder – Esbjerg	-	neg/ Arriva	60 - 120 Min	Bis 12/2028
RE 72 Flensburg – Eckernförde – Kiel	Nord	DB Regio AG	60 Min	Bis 12/2023 ¹
RE 74 Husum – Rendsburg – Kiel	Nord	DB Regio AG	60 Min	Bis 12/2023 ¹

Daten: NAH.SH GmbH 2020a.

Anmerkung: ¹Die Verkehrsverträge wurden bereits verlängert.

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

4.2 Verkehrsangebot im Personenfernverkehr

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Im Planungsraum I besteht an den Zugangsstellen Flensburg, Dagebüll Mole, Husum und Niebüll Anschluss zum SPFV.

Ab Flensburg bestehen Direktverbindungen nach Aarhus, Prag sowie einmal in der Woche nach München.

Von den Zugangsstellen Dagebüll Mole, Husum und Niebüll bestehen Direktverbindungen nach Berlin, Frankfurt Main, Hamburg, Heidelberg, Karlsruhe und Westerland.

Fernbuslinienverkehr

Viele Städte und Regionen in Deutschland profitieren seit der Umsetzung der Marktliberalisierung zum 01. Januar 2013 von neuen Fernbuslinienverkehren. In den drei Gebietskörperschaften gibt es zwei Zugangsstellen des Fernbuslinienverkehrs. Diese befinden sich in Flensburg und in Schleswig.

Neben ständigen Anpassungen der Fernbusangebote treten auch saisonale Unterschiede in der Angebotshäufigkeit auf, so dass nach derzeitigem Stand von den beiden Zugangsstellen mehrmals pro Woche die Städte Rendsburg, Neumünster, Kaltenkirchen, Hamburg und Berlin erreicht werden.¹⁵

4.3 Verkehrsangebot Linienschifffahrt

Zur Anbindung der Nordseeinseln und Halligen an das Festland bestehen im Kreis Nordfriesland Linienschifffahrtsverbindungen. Der Schiffsverkehr findet in Nordfriesland dabei generell außerhalb des ÖPNV statt. Dennoch ist auch im vorliegenden RNVP festzuhalten, dass die Befahrbarkeit der Fahrrinnen und Häfen von/zur Inseln und Halligen einschließlich Helgoland sichergestellt werden muss, um eine tideunabhängige Erreichbarkeit zu gewährleisten¹⁶.

Derzeit werden die Leistungen im Schiffsverkehr überwiegend von drei Reedereien erbracht. Die Neue Pellwormer Dampfschiffahrts GmbH bedient die Verbindung Strucklahnungshörn (Nordstrand) - Tammensiel (Pellworm) bis zu sechsmal täglich.

Die Reederei Adler-Schiffe betreibt neben Ausflugsverbindungen die Verbindung Strucklahnungshörn – Hallig Hooge - Wittdün (Amrum) - Hörnum. Die Verbindung wird saisonal unterschiedlich stark frequentiert. In der Saison März bis Oktober werden bis zu zwei tägliche Abfahrten angeboten.

Die übrigen Verbindungen betreibt die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH mit folgenden Schiffsverbindungen:

- ◆ Dagebüll - Föhr (- Amrum) bis zu 14-mal täglich mit einzelnen Direktverbindungen zwischen Dagebüll und Amrum sowie
- ◆ Schlüttsiel - Hallig Hooge - Langeneß (- Amrum): 2x täglich während der Hauptsaison; im Winter an vier Tagen in der Woche 1x sowie an einem Tag pro Woche 2x. Im Sommer werden die Fahrten durch mehrere Ausflugschiffe ergänzt, die zu unterschiedlichen Zeiten ablegen.

¹⁵ Vgl. FlixMobility GmbH 2020.

¹⁶ Diese Aufgabe fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundes, da es sich um Bundeswasserstraßen handelt.

Die Reedereien betreiben darüber hinaus Linienverkehre mit Omnibussen als Teil des übrigen ÖPNV im Kreis Nordfriesland. Diese Linien erfüllen Zubringerfunktionen zu den Schiffsverbindungen sowie die kleinräumige Anbindung der Ortsbereiche auf den Inseln.

4.4 Verkehrsangebot im übrigen ÖPNV

Aufgabenträger

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

Ausnahmen bilden ausgewählte Ortsverkehre im Kreis Nordfriesland. Örtlicher Aufgabenträger für die Ortsverkehre Husum und St. Peter-Ording ist die Stadt Husum bzw. die Gemeinde St. Peter-Ording. Die Aufgabenträgerschaft für den Inselverkehr Sylt liegt beim Landschaftszweckverband Sylt (auf Basis eines öffentlich-rechtlichen Vertrages mit dem Kreis Nordfriesland).

Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen

Im Planungsraum I verfügen derzeit 7 Verkehrsunternehmen über Liniengenehmigungen im übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg. Davon entfallen fünf auf den Kreis Nordfriesland, zwei auf den Kreis Schleswig-Flensburg und ein Verkehrsunternehmen auf die Stadt Flensburg.

Tabelle 18 gibt einen Überblick über derzeit tätigen Verkehrsunternehmen in den einzelnen Teilnetzen der Gebietskörperschaften, die Linienanzahl der Teilnetze sowie die Laufzeiten der Liniengenehmigungen.

Tabelle 18: Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit im Planungsraum I

Verkehrsunternehmen	Teilnetz	Linien	Laufzeit bis
Flensburg			
Aktiv Bus Flensburg GmbH	Stadtverkehr Flensburg	11	31.05.2025
Kreis Schleswig-Flensburg			
Autokraft GmbH	Ost	53	30.06.2031
	Süd	37	31.12.2029
Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH	West	28	31.12.2028

Verkehrsunternehmen	Teilnetz	Linien	Laufzeit bis
Kreis Nordfriesland			
Autokraft GmbH	Nord	24	31.07.2029
	Süd	45	31.07.2029
	Husum	10	31.07.2029
	Bad St. Peter-Ording	3	31.07.2029
Rohde Verkehrsbetriebe GmbH	Mitte	18	31.07.2029
Neue Pellwormer Dampfschiffahrts GmbH	Pellworm	2	31.07.2029
Sylter Verkehrsgesellschaft	Insel Sylt	10	31.07.2029
Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH	Föhr/Amrum	2	31.07.2027

Daten: Angabe der Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg und der Stadt Flensburg.
 Anmerkungen: Unternehmen mit Konzessionen in Gebietskörperschaften außerhalb des Planungsraumes I sowie Nachunternehmen werden nicht dargestellt.
 Linien in Aufgabenträgerschaft der Kreise Dithmarschen sowie Rendsburg-Eckernförde werden nicht dargestellt.

Betriebsleistung

Im Jahr 2019 betrug die Betriebsleistung im Kreis Nordfriesland insgesamt ca. 6,04 Mio. Fahrplankilometer und in der kreisfreien Stadt Flensburg insgesamt ca. 2,78 Mio. Fahrplankilometer. Im Kreis Schleswig-Flensburg lag die Betriebsleistung im Jahr 2019 bei insgesamt ca. 8,57 Fahrplankilometer (vgl. Tabelle 19).

Tabelle 19: Entwicklung der Betriebsleistung im Planungsraum I

Jahr	Nordfriesland	Schleswig-Flensburg	Flensburg
2016	k.A.	7.564.837	2.606.138
2017	5.927.462	7.530.664	2.576.279
2018	6.077.124	7.426.179	2.653.082
2019	6.037.610	8.568.813	2.776.418

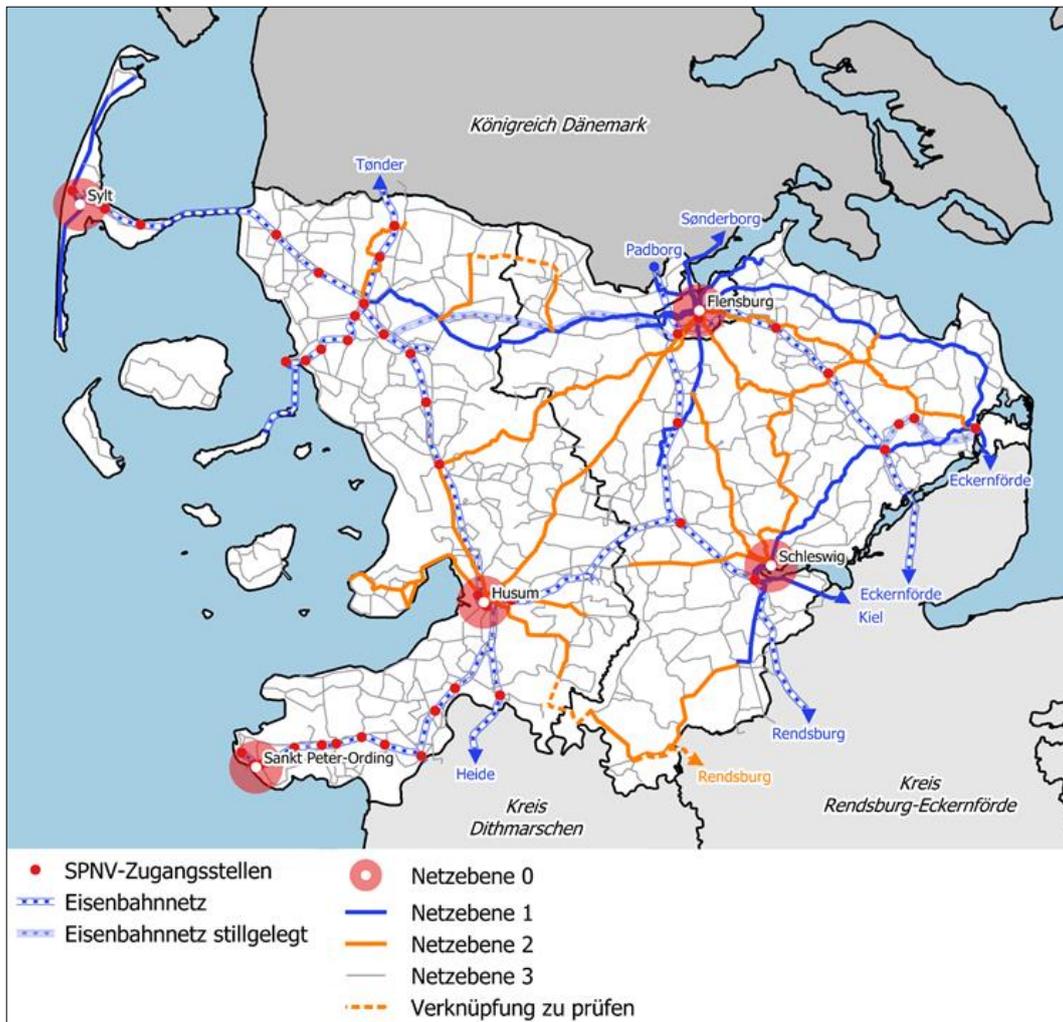
Daten: Angabe der Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg und der Stadt Flensburg.
 Ohne Betriebsleistung einbrechender Linien aus den angrenzenden Kreisen.

Angebot und Netzhierarchie

Das Netz des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Gebietskörperschaften des Planungsraums I umfasst zum Stand Juli 2021 insgesamt ca. 233 Linien sowie mehrere Rufbusgebiete (insbesondere Kreis Nordfriesland). Eine detaillierte Darstellung nach Linien, Betreibern und zur Angebotshäufigkeit in den Bedienzeiträumen Montag - Freitag (Schultage), Montag - Freitag (Ferientage), Samstag und Sonntag erfolgt in den Anhängen A2 bis A4. Soweit vorhanden, werden dabei der-

zeitige Taktfolgezeiten aber auch etwaige Elemente flexibler Betriebsformen dargestellt. In Abbildung 10 wird das Netz des übrigen ÖPNV auf Basis der Netzhierarchie des 1. Gemeinsamen RNVP dargestellt.

Abbildung 10: Übersicht der Netzhierarchie des 1. RNVP 2017 - 2021



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

Der 1. Gemeinsame RNVP legt für die in Abbildung 10 dargestellten Netzebenen 0-3 unterschiedliche Bedienstandards fest. Die **Netzebene 0** beinhaltet die Stadt- und Ortsverkehre. Dabei wird unterschieden zwischen

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

Die **Netzebene 1** hat Mo-Fr einen 60-Min-Takt und die **Netzebene 2** einen 120-Min-Takt als Mindestbedienstandard. **Netzebene 3** umfasst die ergänzenden Verbindungen zur flächendeckenden ausreichenden Bedienung des Planungsraums I.

Die Flächenerschließung dient dabei insbesondere als Zubringer zu den höherwertigen Netzebenen sowie zur Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg. Alle Liniennetzabschnitte, die nicht den Netzebenen 0, 1 oder 2 zugeordnet werden, sind Bestandteil der Netzebene 3. Dies gilt auch für die Inselverkehre.

Tabelle 20: Übersicht Mindestbedienstandards 1. Gemeinsamer RNVP

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

Darstellung: IGES 2021.

Regionalverkehre

In den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg verkehren die Regionalverkehrslinien mit unterschiedlicher Bedienqualität. Während im Ergänzungsnetz auf vielen Linien nur einzelne Fahrten, insbesondere an Schultagen, durchgeführt werden, erfolgt auf den Hauptachsen eine Bedienung mit hochwertigen Linien im Taktverkehr bzw. mit taktähnlichen Fahrtenfolgen. Zu diesen hochwertigen Linien gehören z.B.

- ◆ Linie R1 Flensburg – Niebüll
- ◆ Linie 800 Flensburg – Kappeln
- ◆ Linie 155 Schleswig – Husum
- ◆ Linie 600 Schleswig – Kappeln

Ebenfalls können die flexiblen Bedienformen (Rufbus, Bürgerbus etc.) als Regionalverkehrslinien, unabhängig von der jeweiligen Bedienform als Linien- oder Bedarfsverkehr, verstanden werden.

Stadtverkehr Flensburg

Der Stadtverkehr Flensburg umfasst aktuell insgesamt elf Linien sowie drei Nachtbuslinien (vgl. Abbildung 11). Zentraler Verknüpfungspunkt im übrigen ÖPNV ist dabei der ZOB.

Abbildung 11: Derzeitiges Liniennetz Stadt Flensburg



Quelle: Aktiv Bus Flensburg GmbH 2021.

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

Die Stadtbuslinien 1 und 7 verkehren im Norden über das Stadtgebiet hinaus und verbinden das Stadtzentrum Flensburg über den Harrisleer Ortsteil Wassersleben

mit Kruså (Königreich Dänemark). In Kruså besteht ein Anschluss an die von Sydtrafik betriebene Linie 220 nach Aabenraa.

Darüber hinaus beginnen und enden verschiedene Regionalverkehrslinien im Bereich der Stadt Flensburg und übernehmen ebenfalls Erschließungsfunktionen in der Stadt (vgl. Abbildung 11).

Verkehrsangebot im Stadt-Umland-Bereich der Stadt Flensburg

Das Stadtgebiet wird zusätzlich zu den Stadtverkehrslinien von mehreren Regionalbuslinien erschlossen. Die Linien aus dem Umland der Stadt Flensburg verlaufen überwiegend 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 z.B. die Korridore

- ◆ Handewitt – Flensburg,
- ◆ Harrislee – Flensburg,
- ◆ Glücksburg – Flensburg,
- ◆ Eggebek – Tarp – Flensburg und
- ◆ Die Verbindungen zwischen Flensburg und Jarplund, Weding und Wees.

Eine Übersicht über die im Stadtgebiet verkehrenden Regionalbuslinien wird im Regionalen Teil Flensburg dargestellt. Eine konkrete Betrachtung der Verkehrsangebote des Stadt-Umland-Bereichs der Stadt Flensburg erfolgt in den Schnittmengenbereichen der Regionalen Teile der kreisfreien Stadt Flensburg und des Kreises Schleswig-Flensburg.

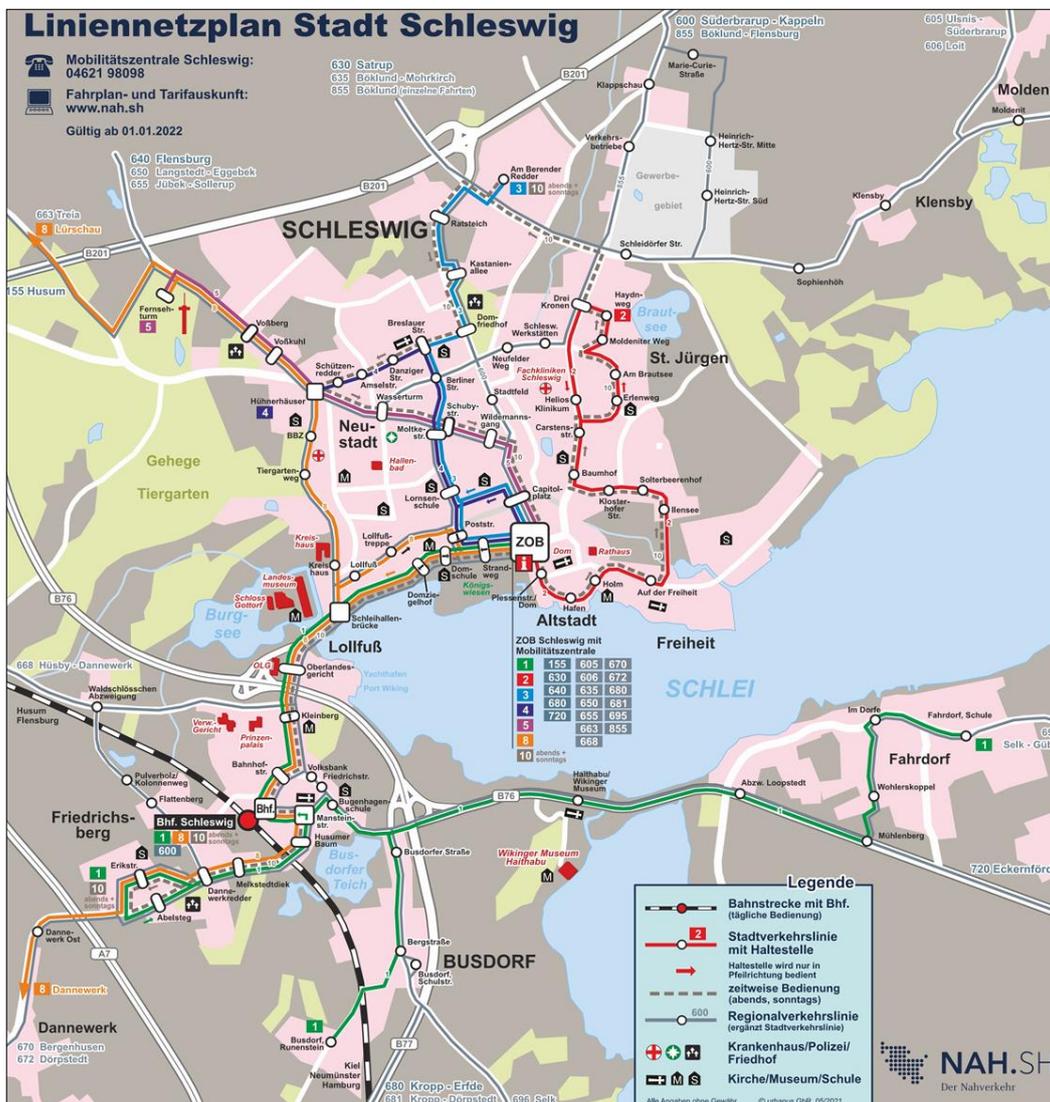
Stadtverkehr Schleswig

Der Stadtverkehr Schleswig umfasst sechs Linien, von denen alle den ZOB als zentralen Verknüpfungspunkt bedienen. Die Bedienung erfolgt montags bis samstags größtenteils im 30- bis 60-Min-Takt. An Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie 10 im 30-Min-Takt zur Erschließung des Stadtgebietes im Korridor Erikstr. – Bahnhof – ZOB – St. Jürgen – Hühnerhäuser.

Die Linien 1 und 8 verknüpfen den Bahnhof mit der Innenstadt (ZOB). Linie 8 verkehrt dabei im Ringbetrieb (ZOB – Dannewerk – Schuby – Lürschau – ZOB) zur Verknüpfung der westlichen Umlandgemeinden mit der Innenstadt. Darüber hinaus verkehren die Linie 2 im Korridor ZOB – Haydnweg, die Linie 3 im Korridor ZOB – Am Berender Redder, die Linie 4 im Korridor ZOB – Breslauer Straße – Schützenredder und die Linie 5 im Korridor ZOB – Wasserturm – real/Fernsehturm.

Mehrere Regionalverkehrslinien (z.B. Linien 155, 600, 640, 650 und 680) stellen zudem die regionale und überregionale Anbindung an das Stadtzentrum (ZOB) sicher und ergänzen dabei punktuell das Stadtverkehrsangebot (z.B. auf der Achse ZOB – Bahnhof zu einem ca. 15-Min-Takt).

Abbildung 12: Liniennetz Stadt Schleswig



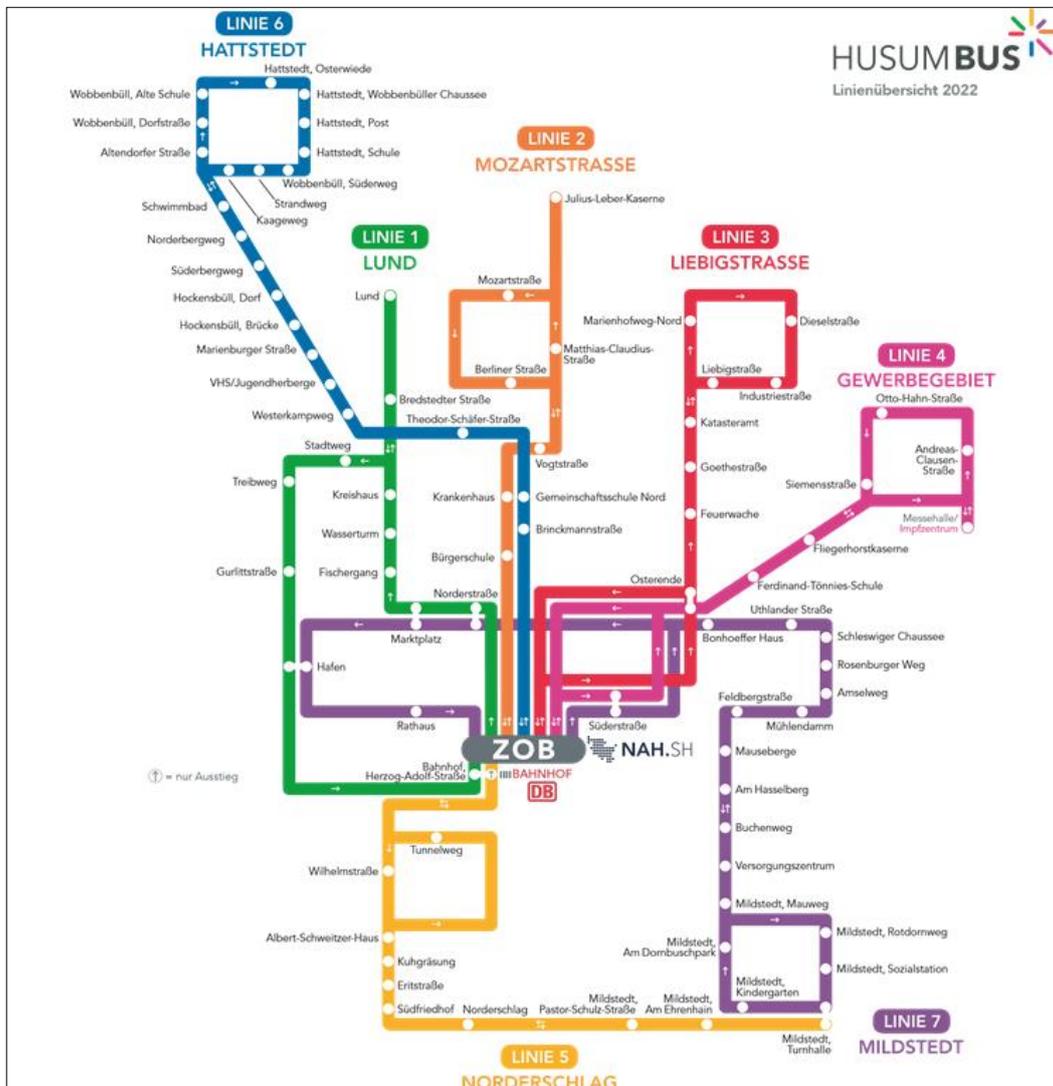
Quelle: urbanus GbR (Hrsg.) 2021.

Stadtverkehr Husum

Der Stadtverkehr Husum besteht derzeit aus sieben Linien. Die Linien verkehren alle als Ringlinien und beginnen sowie enden an der Zugangsstelle Husum, ZOB bzw. Husum, Bahnhof. Die Bedienung erfolgt Mo-Fr im 30- bis 60-Min-Takt.

Darüber hinaus verkehren mehrere Regionalverkehrslinien (z.B. 120, 140, 150, 155 und 163) im Bereich des Stadtgebietes Husum mit Start bzw. Endpunkt ZOB, welche zum Teil Erschließungsfunktionen in der Stadt übernehmen.

Abbildung 13: Liniennetz im Stadtverkehr Husum



Quelle: Stadt Husum 2019.

Ortsverkehr St. Peter-Ording

Der Ortsverkehr St. Peter-Ording besteht derzeit aus drei Linien. Die Linien weisen dabei starke saisonale Unterschiede im Bedienungsumfang auf:

- ◆ Linie 1/2: Böhl – Dorf – Bad – Ording – Brösüm (Hinrichtung Linie 1, Rückrichtung Linie 2; Bedienung: Sommer täglich 60-Min-Takt, Winter täglich 120-Min-Takt)
- ◆ Linie 3 (CityBus): Marktplatz – Strandklinik – St.Peter-Ording Bahnhof Ording – Strandklinik – Marktplatz (Bedienung: Sommer täglich 30-Min-Takt, Winter keine Bedienung).

Ortsverkehr Westerland (Sylt)

Der innerörtliche Verkehr in der Gemeinde Sylt besteht ganzjährig aus zwei Stadtbuslinien im Ringbetrieb innerhalb des Ortsteils Westerland. Dabei existieren folgende Linienverläufe, welche jeweils von Mo-Sa im 60- bis 120-Min-Takt bedient werden:

- ◆ Linie A: Westerland/ZOB – Südwäldchen – Breslauer Straße – Westerland/ZOB
- ◆ Linie B: Westerland/ZOB – Kollundweg – Keitum – Nordseeklinik – Sylt-ness-Center – Westerland/ZOB

Darüber hinaus verkehrt die Linie C (Kleiner Tinnerum) im Korridor Westerland/ZOB – Tinnum Einkaufszentrum – Südhörn – Ringweg – Tinnum Schule – Westerland/ZOB Mo-Sa ebenfalls im 60- bis 120-Min-Takt. Ergänzt werden diese Linien durch die Linie 3/3a, welche im Korridor Westerland – Tinnum – Keitum – Munkmarsch – Braderup – Wenningstedt – Westerland mit einer Bedienung ca. im 60-Min-Takt ebenfalls den ZOB im Ortsteil Westerland erschließt.

Inselverkehre

Auf den Inseln Föhr/Amrum, Pellworm und Sylt werden Inselverkehre für den Binnenverkehr sowie die Anbindung an Zubringerverkehre der Bahn bzw. im Schiffsverkehr angeboten. Das Fahrtenangebot ist zumeist stark auf den Tourismus ausgerichtet und weist entsprechend starke saisonale Unterschiede auf. Darüber hinaus ist die Orientierung an den Belangen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern erkennbar.

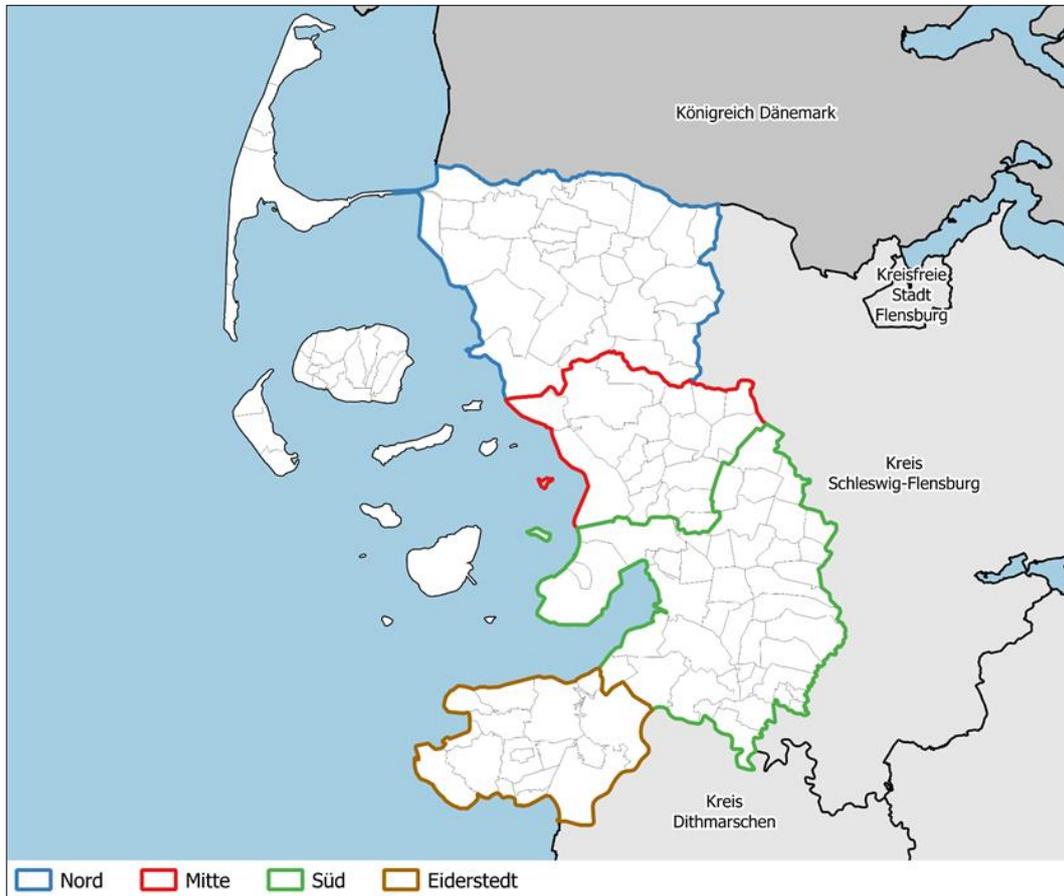
Einsatz flexibler Bedienformen

Die Bedienung im übrigen ÖPNV im Planungsraum I erfolgt je nach Gebietskörperschaft in unterschiedlichem Umfang als klassischer Linienverkehr oder auch als zeitlich bzw. räumlich flexible Bedienformen.

So besteht im Kreis Nordfriesland ein umfassendes Rufbusangebot, welches den Kreis in die vier Rufbusbereiche Nord, Mitte, Süd und Eiderstedt unterteilt (vgl. Abbildung 14). Der Rufbus verkehrt dabei täglich, wobei an Schultagen mindestens vier Fahrten und in den Ferien und am Wochenende mindestens sechs Fahrten angeboten werden (ca. 120-Min-Takt). Es bestehen zwei unterschiedlichen Fahrplankonzepte: Im Rufbusgebiet Nordstrand erfolgt die Bedienung als Flächenbetrieb, während in den Bereichen Nord, Eiderstedt, Mitte und Süd (hier alle Rufbusgebiete außer Nordstrand) die Bedienung in Korridoren erfolgt.¹⁷

¹⁷ Vgl. Kreis Nordfriesland 2021.

Abbildung 14: Übersicht Rufbusgebiete Nordfriesland



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

Zu den weiteren flexiblen Bedienformen im übrigen ÖPNV im Planungsraum I gehören unter anderem:

- ◆ das DorfSHUTTLE im Bereich des Amtes Hürup sowie Teilen der Stadt Glücksburg und des Amtes Langballig,
- ◆ Smartes DorfSHUTTLE im Amtsbereich Süderbrarup (Pilotprojekt),
- ◆ der OrderBus Husum (Stadtverkehr ab Samstagnachmittag und sonntags) sowie
- ◆ der Rufbus Pellworm (zwischen Mitte März bis Anfang November).

Darüber hinaus verbindet der Rufbus Dithmarschen (RuDi) des Kreises Dithmarschen die Kommunen Lunden und Tönning Mo-Fr abends sowie an Wochenenden und Feiertagen ganztägig im 120-Min-Takt.

Fahrzeugeinsatz im übrigen ÖPNV

Insgesamt setzen die Verkehrsunternehmen im übrigen ÖPNV im Planungsraum I derzeit 492 Fahrzeuge ein. Der Anteil barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge liegt dabei insgesamt bei ca. 89 %.¹⁸

In der Stadt Flensburg werden im übrigen ÖPNV ca. 32 Gelenk- und Standardbusse eingesetzt (ohne Fahrzeuge von Subunternehmen, vgl. Tabelle 21). Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge liegt bei 7,1 Jahren. Alle Fahrzeuge der Aktiv Bus Flensburg GmbH sind mit elektrischen Haltestellenansagen und Fahrtziel- bzw. Haltestellenanzeigen, Monitoren zur dynamischen Haltestellenanzeige sowie Videoüberwachungsanlagen ausgestattet. Aktuell sind bereits einige Fahrzeuge mit Komfortmerkmalen wie USB-Anschlüssen zum Aufladen von mobilen Endgeräten wie Smartphones oder einer Fahrerplatzklimatisierung ausgestattet. Dies trifft auch auf den Einsatz automatischer Fahrgastzählssysteme (AFZS) zu.

Tabelle 21: Anzahl Fahrzeuge und Anteil barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge im übrigen ÖPNV in der Stadt Flensburg

Verkehrsunternehmen/Fahrzeuge	Anzahl	Davon barrierefrei
Aktiv Bus Flensburg GmbH	32	100 %
<i>Davon Gelenkbusse</i>	<i>30</i>	
<i>Davon Standardbusse</i>	<i>2</i>	
Subunternehmer von Aktiv Bus Flensburg GmbH	19	100 %
<i>Davon Gelenkbusse</i>	<i>19</i>	

Quelle: Aktiv Bus Flensburg GmbH 2021.

Im Kreis Nordfriesland werden im übrigen ÖPNV derzeit ca. 206 Fahrzeuge im Linienverkehr eingesetzt (vgl. Tabelle 22). Die eingesetzten Fahrzeuge verfügen größtenteils über Ziel- bzw. Haltestellenanzeigen und elektrische Haltestellenansagen sowie teilweise über Videoüberwachungsanlagen, USB-Ladesteckdosen und WLAN. Im Bereich Sylt wird dabei von der Sylter Verkehrsgesellschaft ein Elektrobus eingesetzt. In den Bereichen Husum und Niebüll setzt die Autokraft derzeit zwei Brennstoffzellenfahrzeuge ein¹⁹. Die benötigte Tankstelleninfrastruktur ist sowohl in Niebüll als auch in Husum vorhanden. Der verwendete Wasserstoff wird aus regionaler Windenergie gewonnen.

¹⁸ Datenstand Oktober und Dezember 2020 bzw. Januar 2021 (Kreis Schleswig-Flensburg: Datenstand Juli 2021).

¹⁹ Teil des Projektes eFarm, vgl. <https://www.gp-joule.de/referenzen/efarm>, zuletzt abgerufen am 08.07.2021.

Tabelle 22: Anzahl Fahrzeuge und Anteil barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge im übrigen ÖPNV im Kreis Nordfriesland

Verkehrsunternehmen/Fahrzeuge	Anzahl	Davon barrierefrei
Autokraft GmbH	126	78 %
Rohde Verkehrsbetriebe GmbH	40	80 %
Neue Pellwormer Dampfschiffahrts GmbH	5	80 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	3	
<i>Davon Kleinbusse (Diesel)</i>	2	
Sylter Verkehrsgesellschaft	26	85 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	4	
<i>Davon Standardbusse (Elektro)</i>	1	
<i>Davon Gelenkbusse (Diesel)</i>	15	
<i>Davon Großraumbusse (Diesel)</i>	3	
<i>Davon Kleinbusse (Diesel)</i>	3	
Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH	9	100 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	3	
<i>Davon Gelenkbusse (Diesel)</i>	6	

Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen. Datenstand Autokraft Dezember 2020, Rohde Oktober 2020, NPDG Oktober 2020, SVG Januar 2021, WDR Oktober 2020.

Insgesamt setzen die Verkehrsunternehmen im übrigen ÖPNV im Kreis Schleswig-Flensburg derzeit ca. 235 Fahrzeuge ein (vgl. Tabelle 23). Ein Großteil der Fahrzeuge ist mit einer Fahrerplatzklimatisierung sowie zum Teil mit einer Vollklimatisierung ausgestattet. Des Weiteren verfügen die Fahrzeuge größtenteils über eine Videoüberwachungsanlage sowie vereinzelt über WLAN und AFZS.

Tabelle 23: Anzahl Fahrzeuge und Anteil barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge im übrigen ÖPNV im Kreis Schleswig-Flensburg

Verkehrsunternehmen/Fahrzeuge	Anzahl	Davon barrierefrei
Autokraft GmbH	178	97 %
Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH	57	85 %

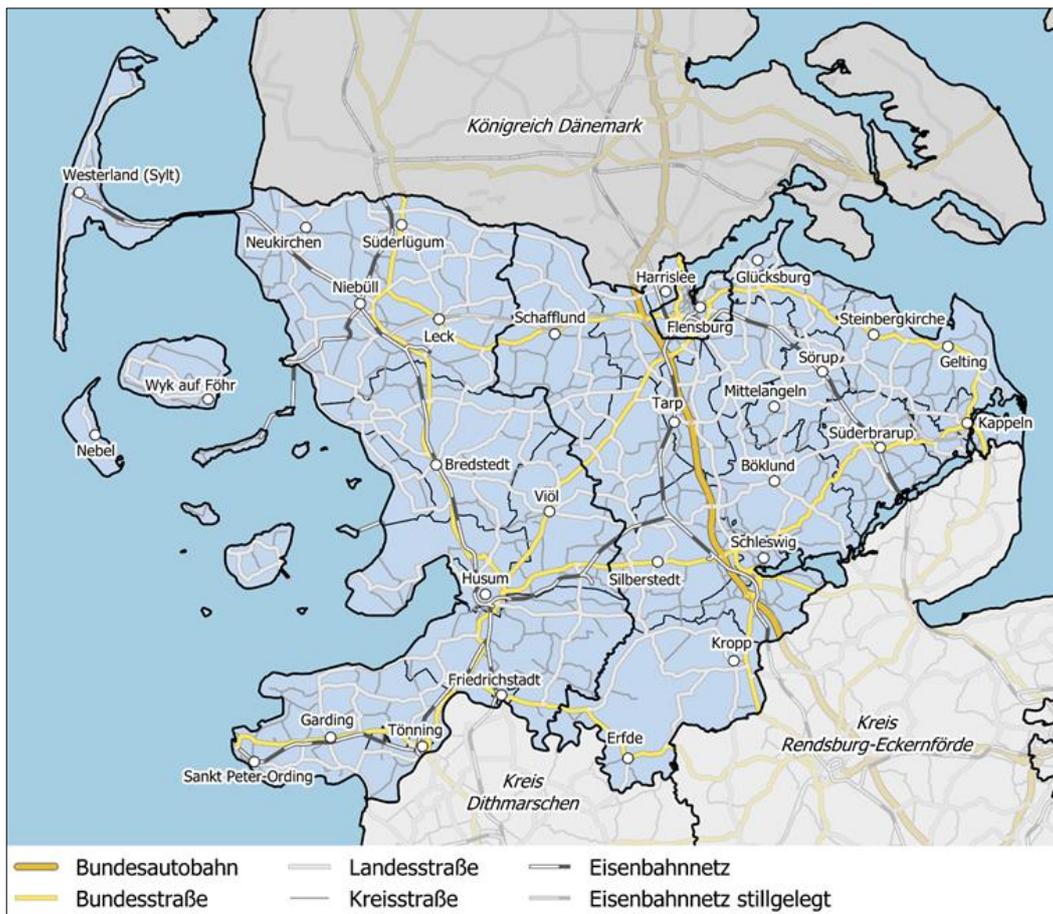
Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen. Datenstand 2021 (nach Inbetriebnahme Teilnetz Ost).

4.5 Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur

Der Planungsraum I wird durch ein Netz von Bundesstraßen (B) und Bundesautobahnen (BAB) im Bereich des **übergeordneten Straßennetzes** erschlossen (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Planungsraum I



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

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

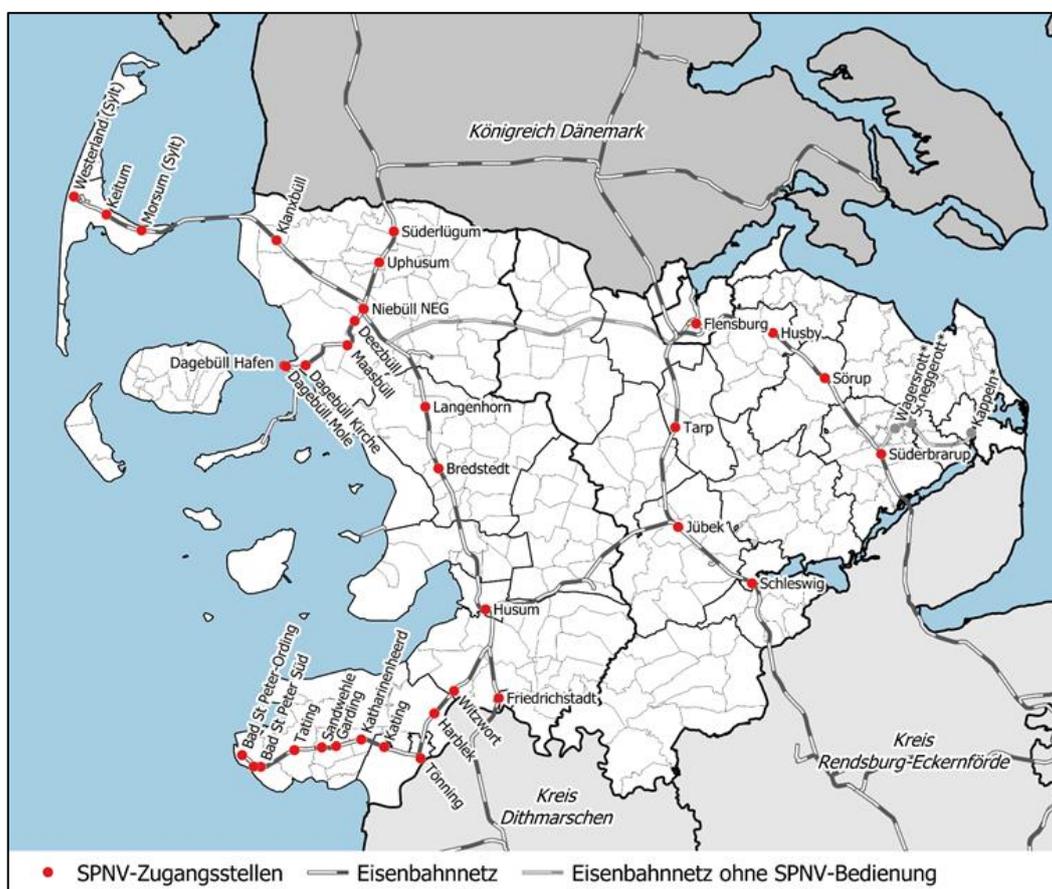
Das Bundesfernstraßennetz wird durch Landes- und Kreisstraßen verdichtet und ergänzt. Von dem übergeordneten Straßennetz ausgehende Gemeindestraßen dienen der Feinerschließung und bilden zusätzliche mäßig ausgelastete Verbindun-

gen auf der untergeordneten Straßennetzebene, die nicht bereits durch übergeordnete Straßenverbindungen abgebildet werden, z.B. zwischen Ortsteilen einer Gemeinde.

Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltestellen)

Der Planungsraum I wird durch 37 Zugangsstellen zum SPNV erschlossen (vgl. Abbildung 16). Davon sind derzeit 20 Zugangsstellen mit barrierefreien Zuwegungen ausgestattet (Rampen oder Aufzüge). Nicht barrierefrei erreichbar²⁰ sind derzeit u.a. die Zugangsstellen an der Linie RB 64 (ausgenommen Bad St. Peter-Ording und Husum) sowie an der Linie RB 65 (ausgenommen Niebüll NEG und Dagebüll Mole). An der Strecke Niebüll NEG – Dagebüll Mole ist ein Zustieg für mobilitätseingeschränkte Personen nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung möglich.

Abbildung 16: Zugangsstellen zum SPNV im Planungsraum I



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

Anmerkung: * Zugangsstellen werden derzeit nur durch eine Museumsbahn bedient.

²⁰ Teilweise sind SPNV-Zugangsstellen zwar barrierefrei erreichbar, allerdings besteht bei diesen das Problem, dass kein barrierefreier Einstieg in das Fahrzeug möglich ist.

Entsprechend LNVP und dem dort formulierten Ziel „100 % der Stationen barrierefrei“ sollen bis spätestens 2030 alle SPNV-Zugangsstellen barrierefrei gestaltet sein.²¹

Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV (Haltestellen)

Insgesamt verfügen die Stadt Flensburg über ca. 385 Haltestellen und der Kreis Schleswig-Flensburg über ca. 2.250 Haltestellenpositionen im übrigen ÖPNV. Im Kreis Nordfriesland gibt es ca. 1.350 Haltestellen.²²

Einheitliche Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen ergeben sich grundsätzlich aus der Haltestellenkategorisierung des 1. Gemeinsamen RNVP 2017-2021 sowie den jeweils erfassten Mindestausstattungsmerkmalen je Haltestellenkategorie. Dabei werden grundsätzlich die Haltestellenkategorien Einfachhaltestelle, Normalhaltestelle und Schwerpunkthaltestelle unterschieden.

Handlungsbedarf bei Zugangsstellen im übrigen ÖPNV

Bei der überwiegenden Zahl der Zugangsstellen in den beiden Kreisen besteht Handlungsbedarf insbesondere hinsichtlich ihrer barrierefreien Ausführung. Insgesamt liegen die **Handlungsschwerpunkte in den Kreisen** vor allem in

- ◆ dem barrierefreien Ausbau inkl. der barrierefreien Zugänglichkeit,
- ◆ Verbesserung der Situation bei Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten,
- ◆ der Verbesserung der Beleuchtungssituation,
- ◆ der Verbesserung der Verkehrsmittelverknüpfung (Radabstellanlagen),
- ◆ Verbesserung der Fahrplan- und Tarifinformationen sowie
- ◆ der Verbesserung barrierefreier Informationsmöglichkeiten.

Die Zugangsstellen im übrigen ÖPNV der Stadt Flensburg verfügen über einen höheren Ausbaustandard als in den beiden Flächenkreisen. Es besteht jedoch weiterer Handlungsbedarf. So liegt der **Handlungsschwerpunkt in der Stadt Flensburg** vor allem im Bereich des umfassenden barrierefreien Ausbaus (z.B. Aufmerksamkeitsfelder und taktile Leitsysteme).

Erschließungsqualität durch Haltestellen im Planungsraum I

Die derzeitige räumliche Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche wird anhand der in Kapitel 6.1 definierten Festlegungen zur Erschließungsqualität für den Planungsraum I geprüft.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass nicht alle Teile der Siedlungsgebiete gleichermaßen durch Haltestellen des ÖPNV und SPNV erschlossen sind und somit zukünftig zum Teil zusätzlicher Erschließungsbedarf besteht. Dies gilt sowohl für bestehende

²¹ Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

²² Zum Zeitpunkt der Erstellung lagen die Daten des zentralen Haltestellenkatasters der NAH-SH für den für den Kreis Nordfriesland und die Stadt Flensburg noch nicht vor, weshalb hierzu zunächst keine detaillierten Aussagen getroffen werden können.

Wohn- und Gewerbeflächen als auch z.B. bei der zukünftigen Wohn- und Gewer-
beflächenentwicklung.

Sichtbare Bedarfe bestehen in Kreis Nordfriesland z.B. in Teilen von Niebüll, Hors-
tedt, Leck und im östlichen Bereich von Viöl.

Im Kreis Schleswig-Flensburg sind Erschließungsdefizite u.a. in Teilen von Tarp,
Tastrup, Steinbergkirche, Schuby, Sörup und Kappeln, im nördlichen Bereich von
Harrislee, im westlichen Bereich von Langballig, im nördlichen Bereich von Schles-
wig und in den Bereichen Schwennauhof und Schiedenhohlweg der Stadt Glücks-
burg sowie dem Ortsteil Burg der Gemeinde Brodersby-Goltoft erkennbar.

In der Stadt Flensburg bestehen vereinzelt Defizite z.B. im Bereich der Wohnge-
biete Westliche Höhe, Mürwik, Kauslund-Osterfeld, Tarup, Sophienhof und Wei-
che.

Auf konkrete Erschließungsbedarfe wird – sofern aus Sicht der jeweiligen Gebiets-
körperschaft erforderlich – im jeweiligen Regionalen Teil in Kapitel 4 (Angebots-
konzept) eingegangen.

Verkehrsträgerverknüpfung

Wichtige Verknüpfungspunkte im Planungsraum I sind derzeit insbesondere Zu-
gangsstellen zum SPNV sowie einige Haltestellen des übrigen ÖPNV. Dabei sind
Handlungsbedarfe vor allem bei der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinan-
der aber auch der Verknüpfung mit dem MIV sowie dem Fahrrad (Fahrradabstell-
anlagen) erkennbar.

Eine Übersicht von wichtigen Verknüpfungspunkten des übrigen ÖPNV mit ande-
ren Verkehrsträgern und den derzeitigen Verknüpfungsmöglichkeiten werden in
Tabelle 24 (Kreis Schleswig-Flensburg) und in Tabelle 25 (Kreis Nordfriesland) dar-
gestellt.

Tabelle 24: Wichtige Verknüpfungspunkte des übrigen ÖPNV im Kreis Schles-
wig-Flensburg

Zugangsstellen	SPNV – übriger ÖPNV	Übriger ÖPNV – übriger ÖPNV	P+R	B+R
Böklund ZOB		X		X
Dörpstedt Wendeplatz		X		X
Eggebek ZOB		X		
Erfde Dorfplatz		X		X
Glücksburg ZOB		X		
Handewitt, B199		x		x
Husby Bhf	X	X	X	X

Jübek Bhf	X	X	X	X
Kappeln ZOB		X	X	X
Kropp Schule/ZOB		X		
Satrup ZOB		X		X
Schleswig Bhf	X	X	X	X
Schleswig ZOB		X	X	X
Sörup ZOB/Bhf	X	X	X	X
Süderbrarup ZOB/Bhf	X	X	X	X
Tarp Bhf	X		X	X
Wallsbüll B 199		X		

Daten: IGES 2021.

Tabelle 25: Wichtige Verknüpfungspunkte des übrigen ÖPNV im Kreis Nordfriesland

	SPNV – übriger ÖPNV	Übriger ÖPNV – Übriger ÖPNV	SPNV/Übriger ÖPNV – Schiff	P+R	B+R
Bredstedt Bhf	X	X		X	X
Bad St. Peter Süd	X	X		X	X
Dagebüll Mole			X	X	
Garding Bhf	X			X	X
Husum Bhf	X			X	X
Husum ZOB		X		X	
Leck ZOB		X		X	
Niebüll Bhf	X			X	X
Niebüll ZOB		X		X	
Nordstrand (Hafen Strucklahnungshörn)			X	X	
Schlüttsiel Anleger			X	X	
Tönning Bhf	X			X	X
Viöl ZOB		X			X
Westerland Bhf	X	X		X	X
Wittdün auf Amrum			X	X	X
Wyk auf Föhr			X	X	X

Daten: IGES 2021.

Am Bahnhof Dagebüll Mole bestehen zudem Verknüpfungen mit dem Fährbetrieb auf die Inseln Amrum und Föhr sowie an der Haltestelle Schlüttsiel Anleger zu den Halligen Hooge und Langeneß.

Im **Stadtgebiet Flensburg** bestehen mehrere Verknüpfungspunkte im übrigen ÖPNV sowie zum SPNV und zum Individualverkehr. Wichtige Verknüpfungspunkte im übrigen ÖPNV sind insbesondere

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

Weiterhin bestehen Verknüpfungspunkte zum MIV in Form von P+R-Anlagen u.a. an den Standorten Förde Park, Citti-Park und Exe.

4.6 Tarifstruktur und Tarifangebot

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

Der Schleswig-Holstein-Tarif

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

Der SH-Tarif gilt für alle Fahrten mit Bussen und Bahnen im Nahverkehr in Schleswig-Holstein und Hamburg, sofern sie nicht ausschließlich im Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) stattfinden. Weiterhin gibt es das ergänzende Sonderangebot „SH-plus-HVV“ für weiterführende Fahrten aus dem Hamburger Tarifbereich AB. Zudem findet der SH-Tarif keine Anwendung im Busbinnenverkehr in der Verkehrsregion Schleswig-Flensburg (Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg), im reinen Busverkehr auf den Nordseeinseln (ausgenommen Nordstrand) sowie im Schiffsverkehr von und zu den Nordseeinseln.²³

Jede Gemeinde ist einer Tarifzone zugeordnet. Für jede Fahrtrelation zwischen zwei Gemeinden ist mindestens eine Preisstufe definiert, die sich an den vorhandenen Linienverbindungen des Regelbetriebs orientieren. Die Fahrausweise gelten auf der gewählten Strecke sowie in den jeweiligen Start- und Zielorten.²⁴

²³ Vgl. NAH.SH GmbH 2020b.

²⁴ Vgl. NAH.SH GmbH 2020b.

Der SH-Tarif bietet dabei ein vereinheitlichtes Kernsortiment an Fahrausweisen, das Einzelkarten, Tageskarten, Kleingruppenkarten sowie Wochen- und Monatskarten – auch im Abo – umfasst. In begründeten Ausnahmefällen kann das Kernsortiment durch regionale Ergänzungen erweitert werden. Hierfür ist die Zustimmung der betroffenen Verkehrsunternehmen, der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, der betroffenen Aufgabenträger und der NAH.SH erforderlich. So ist zum Beispiel regional das Angebot von Kurzstreckenkarten, Mehrfahrtenkarten und Kombitickets mit örtlichen Partnern möglich.

Für spezielle Zielgruppen (z.B. Schülerinnen und Schüler) werden im Kernsortiment rabattierte Fahrausweise angeboten. Der Erwerb der „SH-Card“ ermöglicht zudem einen Rabatt beim Kauf von Einzelfahrausweisen im SH-Tarif. Auch der Besitz einer BahnCard ermöglicht eine Vergünstigung von 25 % beim Erwerb von Einzelfahrausweisen im SH-Tarif. Sowohl die SH-Card als auch die BahnCard gelten nicht im reinen Stadtverkehr in Kiel, Lübeck und Flensburg. Zudem gilt die SH-Card nicht im reinen Busverkehr im Kreis Schleswig-Flensburg. Die BahnCard 100 wird vollumfänglich in allen Nahverkehrszügen in Schleswig-Holstein sowie in den Busverkehren innerhalb der Städte Flensburg, Neumünster, Kiel und Lübeck anerkannt.

Zudem wird seit 2021 das NAH.SH Jobticket angeboten, das durch eine Kombination von Arbeitgeberzuschüssen und Rabatt der Verkehrsunternehmen attraktive Konditionen für Bus und Bahn herstellt. Das NAH.SH-Jobticket ist in den Stadtverkehren Flensburg, Husum und Schleswig schon ab 0,- Euro/Monat erhältlich²⁵.

Haustarife im Kreis Nordfriesland

Im Kreis Nordfriesland werden im Bereich der Inselverkehre Haustarife angeboten. Zusätzlich zum Haustarif akzeptiert die Sylter Verkehrsgemeinschaft (SVG) für in ihr Verkehrsgebiet ein- und ausbrechende Fahrten durchgängig ausgestellte Fahrausweise nach dem SH-Tarif (s.o.)²⁶. Außerdem wird für den OrderBus Husum ein Komfortzuschlag erhoben.

Die Linienschiffverbindungen zu den Inseln und Halligen sind nicht in den regulären SH-Tarif integriert. Es existieren jedoch einzelne kombinierte Angebote, die eine durchgängige Reiseverbindung vor allem im touristischen An- und Abreiseverkehr sowie im Ausflugs- und Freizeitverkehr sicherstellen. Beispiel dafür ist der Nordseeinseltarif.

Tarif in der Verkehrsregion Flensburg / Schleswig

Bis Juli 2022 existierte mit dem Tarif für die Verkehrsregion Flensburg / Schleswig ein eigener Binnentarif für den Busverkehr. Dieser wurde ab August 2022 vollständig durch den SH-Tarif abgelöst, so dass für Busfahrten auch im nördlichen Schleswig-Holstein, speziell in der Stadt Flensburg sowie im Kreis Schleswig-Flensburg

²⁵ Vgl. <https://www.nah.sh/de/fahrkarten/jobticket/>, zuletzt abgerufen am 13.07.2022.

²⁶ Anerkennung des SH-Tarifs im Übergang zwischen Bus und Bahn.

der SH-Tarif vollumfänglich angewendet. Mit der Einführung des SH-Tarifs profitieren die Fahrgäste vom landesweiten Kernsortiment. Dabei werden u.a. ein neues Abo für Pendelnde sowie eine Kleingruppenkarte als Ausflugs- und Familienticket angeboten.

Für Busverkehre von Flensburg nach Dänemark gilt i.d.R. das Preissystem der dänischen Verkehrsgesellschaft Sydtrafik. Das Preissystem der Sydtrafik kennt neben den dänischen Zonen lediglich die „Zone Flensburg“. Busfahrten aus dem Kreisgebiet Schleswig-Flensburg nach Dänemark werden daher nicht durchtarifziert. Einzige Ausnahme bildet der Harrisleer Ortsteil Wassersleben, der von der Flensburger Stadtbuslinie 1 bedient wird und deshalb zur „Zone Flensburg“ zählt. Hier werden Fahrscheine zu allen Zielen der in Kruså anschließenden Buslinien verkauft (d.h. bis max. Padborg/Aabenraa/Sønderborg). Weiterhin gilt für Fahrten der Linie 1/7 bis Kruså der Tarif der Verkehrsregion Flensburg/Schleswig wie bei innerstädtischen Fahrten in der Stadt Flensburg (Tarifzone Flensburg).

Fahrausweise der dänischen Sydtrafik mit Ziel Flensburg werden zur Weiterfahrt im Stadtverkehr anerkannt. Dies gilt technisch bedingt nicht für die Nutzung der „rejekort“, da ein Ein- und Aussteigen in den Fahrzeugen des Stadtverkehrs Flensburg derzeit 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, 5 und 8 zwischen Bahnhof und ZOB ein.

Zielgruppenspezifische Sondertarife

Mit einem Schwerpunkt auf besondere Zielgruppen, insbesondere auf den touristischen Verkehr, existieren eine Vielzahl an Sondertarifen und Kombitickets, die auch die Nutzung von Angeboten des übrigen ÖPNV einschließen können. Beispiele hierfür sind etwa das Nationalpark-Ticket²⁷ oder das Mobilticket²⁸.

Im Bereich des SPNV bestehen des Weiteren verschiedene Ticketangebote wie das Schleswig-Holstein-Ticket (Tageskarte für ein bis fünf Personen im Bereich Schles-

²⁷ Vgl. <https://www.regiomaris.de/kurztrips/nationalpark-ticket/>, zuletzt abgerufen am 13.12.2021.

²⁸ Einwohnende des Kreises Schleswig-Flensburg, die freiwillig ihren Führerschein abgeben, erhalten ein Mobilticket für ein Jahr kostenlose Nutzung des gesamten Liniennetzes der Verkehrsgemeinschaft Schleswig-Flensburg. Innerhalb der Zone „Flensburg“ gilt die Karte nur auf den Linien der Regionalunternehmen. Vgl. https://www.vsf-gmbh.com/fileadmin/daten/pdf/Tarife/A2_Tarifbestimmungen_01082021.pdf, zuletzt abgerufen am 13.12.2021. Ein vergleichbares Angebot gibt es auch im Kreis Nordfriesland.

wig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg), das Kombiticket Bahnspaß (Tagesticket für Ausflüge nach Sylt von Husum oder St. Peter-Ording aus) oder der Nordseeinsel-Tarif als KombiTicket zur Nutzung von Bahn, Bus und Schiff.²⁹

Fahrscheinloser Nahverkehr für Touristen

Die Gemeinde St. Peter-Ording inklusive der Halbinsel Eiderstedt hat die fahrscheinlose Beförderung von Nutzenden der Gästekarte umgesetzt. Mit der Gästekarte können die angebotenen Ortsbusverkehre kostenlos genutzt werden. Es ist ebenso möglich im Bus eine Tagesgästekarte zu lösen. Die Tarifhöhe ist saisonbedingt unterschiedlich gestaltet. Das Projekt einer Nordsee-Card, welches z.B. auch Husum inkludiert, wurde 2020 nach drei Jahren beendet³⁰.

An der Schleswig-Holsteinischen Ostseeküste wird im Projekt „unbeschwert unterwegs“ den Gästen der teilnehmenden Kommunen ermöglicht, mit dem Erwerb einer Kurkarte, den ÖPNV, ohne weitere Zusatzkosten, zu nutzen. Eine Übertragung des Modells auf Kommuen im Planungsraum I ist möglich.

Tarife im Rahmen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Schülerinnen und Schüler mit Wohnort im Kreis Schleswig-Flensburg, die zur Beförderung berechtigt sind, erhalten vom jeweiligen Schulträger eine Schülerjahreskarte. Die Jahreskarte gibt es in den Varianten

- ◆ „Strecke“ (Fahrten zwischen Wohnort und Schule) sowie
- ◆ „Kreis“ (Fahrten innerhalb des gesamten Kreises Schleswig-Flensburg und auf den Regionallinien in der "Zone Flensburg" bis/vom ZOB).

Besitzer einer Schülerjahreskarte „Strecke“ können diese mit einem SchülerPlus-Ticket auf beliebig viele Fahrten im Kreis Schleswig-Flensburg und auf den Regionallinien in der „Zone Flensburg" bis/vom ZOB erweitern.

Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr nach Dänemark

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

Handlungsbedarf im Bereich Tarif

Mit der vollumfänglichen Anwendung des SH-Tarifs im Planungsraum I seit August 2022 hat sich die Angebotstransparenz gegenüber den ÖPNV-Nutzenden deutlich

²⁹ Vgl. https://www.bahn.de/angebot/regio/laender_tickets/schleswig-holstein-ticket, zuletzt abgerufen am 13.12.2021. Hinweis: Das Grenzkieker-Ticket für Fahrten nach Dänemark wurde zum 11. Dezember 2021 eingestellt. Ein vergleichbares Ticket stellt das Nachbarticket der NAH.SH dar.

³⁰ Vgl. <https://www.nordseetourismus.de/nordseecard>, zuletzt abgerufen am 11.10.2021.

verbessert. Seit der Einführung 2002 wurde der SH-Tarif sukzessive weiterentwickelt, jedoch gab es bisher keine grundlegende Tarifüberarbeitung. Mit dem zu erstellenden Tarifentwicklungsplan (TEP) soll daher eine ganzheitliche und zukunftsorientierte Weiterentwicklung des SH-Tarifs erfolgen.³¹

4.7 Vertrieb, Service und Marketing

Vertrieb

Der Vertrieb von Fahrausweisen erfolgt vornehmlich in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV (Verkauf bei den Beschäftigten im Fahrdienst). Online-Vertrieb erfolgt z.B. über die Webseite der NAH.SH oder die Webseiten einzelner Verkehrsunternehmen wie der Autokraft sowie für Fahrausweise des SPNV z.B. über www.bahn.de oder die App DB Navigator der DB AG. Im Stadtverkehr Flensburg findet ein Online-Vertrieb über die Fairtiq-App statt.

Weiterhin erfolgt der Fahrausweisvertrieb auch über vertraglich gebundene und entsprechend gekennzeichnete Verkaufsfagenturen (z.B. in Verkaufsstellen der DB oder den Mobilitätszentralen in Flensburg und Schleswig) an verschiedenen Standorten im Planungsraum I (z.B. an Bahnhöfen und wichtigen Verknüpfungspunkten sowie in den verschiedenen Stadtteilen der Stadt Flensburg).

Automatenbasierter Vertrieb besteht durch die Fahrausweisautomaten der DB AG auf einigen Zugangsstellen zum SPNV. Bei der neg erfolgt der Vertrieb darüber hinaus auch durch das Personal im Zug.

Fahrplankommunikation

Einheitlich gestaltete Fahrplaninformationen werden aktuell über jährlich erscheinende **Fahrplanbücher** angeboten. Das Fahrplanbuch erscheint für die Stadt Flensburg im Heftformat sowie gemeinsam mit dem Kreis Schleswig-Flensburg als Fahrplanbuch der Tarifregion Flensburg / Schleswig. In diesem werden auch Hinweise zu ausgewählten Regionalbuslinien mit Zugangsstellen im Stadtgebiet gegeben. Das Fahrplanbuch der Verkehrsregion Flensburg / Schleswig beinhaltet ebenfalls die Fahrpläne der Stadtbuslinien sowie der grenzüberschreitenden Verbindungen von Flensburg nach Dänemark. Im Kreis Nordfriesland wird das Fahrplanbuch als Kreis-Fahrplanheft angeboten.

Im Internet sind in den beiden Kreisen **linienbezogene Fahrplaninformationen** wie z.B. Verkehrsinformationen oder Fahrplantabellen beim jeweiligen Verkehrsunternehmen der Linie abrufbar. Im Kreis Schleswig-Flensburg können diese Informationen des Weiteren über die Homepage der Mobilitätszentrale Region Flensburg

³¹ Vgl. <https://unternehmen.nah.sh/de/themen/vergabeverfahren/tarifentwicklungsplan-fuer-den-sh-tarif/>, zuletzt abgerufen am 11.10.2021.

Der TEP soll eine ganzheitliche und zukunftsorientierte Tarifstrategie darstellen und u.a. derzeitige Stärken und Schwächen und mögliche Lösungsoptionen herausarbeiten. Der TEP soll als gemeinsame Strategie für alle beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verbindlich sein.

(mobizentrale.de) abgerufen werden. Der Kreis Nordfriesland ist an mobizentrale.de derzeit nicht beteiligt, dort ist ein Fahrplanabruf nur bei den einzelnen tätigen Verkehrsunternehmen und auf der Internetseite des Kreises möglich. In Flensburg sind Linien- und Haltestellenfahrpläne im PDF-Format über die Webseiten von Aktiv Bus sowie der Mobilitätszentrale Flensburg abrufbar. Hier werden auch verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte durch Weiterleitung auf den Internetauftritt der NAH.SH angeboten.

Durch die NAH.SH wird eine landesweite, verbindungsbezogene Fahrplanauskunft und eine dazugehörige App betrieben über welche **mobile Fahrplaninformationen** abgerufen werden können.

Verbindungsbezogene Fahrplaninformationen können für die Kreise im Internet auf dem Internetauftritt der NAH.SH sowie der Deutschen Bahn abgerufen werden. Weiterhin können Fahrplanauskünfte bei der Service-Rufnummer der NAH.SH sowie bei den Verkehrsunternehmen der jeweiligen Linien telefonisch oder per E-Mail erfragt werden.

An den **Haltestellen** ist jeweils das Fahrtenangebot mindestens mit Liniennummer, Abfahrtzeit und Fahrtziel veröffentlicht. Dynamische Informationssysteme an Haltestellen des übrigen ÖPNV zur Anzeige von Echtzeit-Fahrplandaten sind im Planungsraum I derzeit nur teilweise vorhanden (z.B. in Flensburg). Im Stadtgebiet Flensburg sind zudem alle Haltestellen mit QR-Codes als Zugang zu mobilen Echtzeit-Abfahrtszeiten ausgerüstet. Es ist außerdem ein Hinweis auf den NAH.SH-Kundendialog vorhanden³².

Mobilitätszentralen

Mobilitätszentralen sind überwiegend für Fahrplan- und Tarifauskünfte zuständig. In Husum informiert außerdem die Tourismuszentrale über ÖPNV-Angebote. Weiterhin existiert in Niebüll das Kundencenter der neg Niebüll GmbH und bietet dort unter anderem das Sortiment des SH-Tarifs und touristische Informationen an.

Am ZOB befindet sich die **Mobilitätszentrale Region Flensburg**. Diese bietet neben Fahrplan- und Tarifauskünften auch Möglichkeiten zum Fahrscheinerwerb 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.

³² Z.B.: 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.

Des Weiteren gibt es eine **Mobilitätszentrale am Zentralen Omnibusbahnhof in Schleswig** („Mob am ZOB“). Diese ist überwiegend für Fahrplan- und Tarifauskünfte zuständig.

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

Echtzeitinformationen

Derzeit betreiben die Verkehrsunternehmen im **Kreis Schleswig-Flensburg** ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS = Intermodal Transport Control System)³³ zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort. Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf werden den Kunden derzeit jedoch noch nicht angeboten.

In der **Stadt Flensburg** wird auf Grundlage des ITCS das „Busradar Flensburg“ mit Echtzeitinformationen zu den Stadtbuslinien sowie den Nachtbussen betrieben. Echtzeitinformationen können außerdem über die Homepage sowie die App „NAH.SH“ des Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein (NAH.SH) abgerufen werden. Das Angebot wird im Zuge des Projektes „landesweite Echtzeitinformationen“ derzeit stetig ausgeweitet. An ausgesuchten Haltestellen in der Innenstadt stellt die Aktiv Bus seit Juli 2016 kostenfreie Internet-Hotspots zur Verfügung.

Im **Kreis Nordfriesland** nutzen die Verkehrsunternehmen ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem, u.a. zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort. Die SVG bietet auf dieser Grundlage Echtzeitinformationen zu ihren Linien auf ihrer Internetplattform, in der App „typisch Sylt“ sowie auf DFI-Anlagen an ausgewählten Zugangsstellen an.

Informationen in den Fahrzeugen

Für Fahrplaninformationen während der Fahrt sind ein Großteil der eingesetzten Fahrzeuge mit akustischen Haltestellenansagen und -anzeigen sowie ein Teil der eingesetzten Fahrzeuge mit dynamischen Haltestellenanzeigen (Informationsdisplays) ausgestattet. In Flensburg sind alle im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge mit dynamischen Haltestellenanzeigen und -ansagen ausgestattet.

Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung. Darüber hinaus werden zum Teil weitere Informationen wie Liniennetzpläne oder Tarifinformationen bereitgestellt. Eine einheitliche und komplette Ausstattung aller in den beiden Kreisen eingesetzten Fahrzeuge besteht bis dato noch nicht.

³³ Früher rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).

Störungsinformationen

Derzeit werden Informationen zu Störungen über Fahrplanaushänge, internetbasiert z.B. über die Webseiten der Verkehrsunternehmen sowie über die DFI-Anlagen (soweit vorhanden) übermittelt, sofern es sich nicht um Verspätungen handelt, die als Echtzeitinformationen gehandhabt werden.

Betriebsleittechnik und Anschlusssicherung

Die Verkehrsunternehmen verfügen über ein ITCS, womit die Voraussetzungen zur technischen Anschlusssicherung grundsätzlich gegeben sind. Dennoch werden Anschlusssicherungsverfahren noch nicht flächendeckend angewendet. So werden Anschlusssicherungen z.B. auch durch Hinweise in den Dienstplänen, durch Abwarten auf Sicht bzw. durch operative Regelungen der Einsatzleitungen oder durch Nutzung von Betriebs-, Bündel- oder Mobilfunk umgesetzt.

Der anzustrebende Zielzustand ist, wie im Kapitel Qualität der Fahrgastinformation bereits genannt, die vollständige Umsetzung der Anschlusssicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten. Die Verfügbarkeit ist z.B. im Stadt-Umland-Raum Flensburg heute noch nicht für alle Regionalbuslinien mit Zugangsstellen im Stadtgebiet gewährleistet.³⁴

ÖPNV-Erscheinungsbild und Marketing

Insgesamt gibt es bislang nur teilweise Ansätze zur Umsetzung eines gemeinsamen Marketing-Auftritts im Planungsraum I. Das Corporate Design des Verkehrsverbundes NAH.SH ist dabei in den einzelnen Gebietskörperschaften derzeit in unterschiedlichem Umfang umgesetzt. Die Verwendung erfolgt z.B. im Bereich des Rufbusangebotes Nordfriesland, der Gestaltung der Deckblätter der Fahrplanbücher und vereinzelter Linieninformationen sowie durch Anbringung des NAH.SH-Logos an den Fahrzeugen bzw. teilweise werden, insbesondere im Kreis Nordfriesland, auch bereits Fahrzeuge im vollständigen NAH.SH-Design eingesetzt. Die soll im Zuge der Neubeschaffung von Fahrzeugen nach und nach ausgeweitet werden.

Im Bereich Flensburg und Schleswig-Flensburg ist bei der Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und Fahrgastinformationen das NAH.SH-Design anzuwenden. Zudem werden in Flensburg markenbildende Elemente im Corporate Design der Aktiv Bus eingesetzt. Darüber hinaus erfolgt die Vermarktung einzelner Produkte und Initiativen³⁵. Dies betrifft u.a. die Verbesserung der Anbindung aus dem bzw. ins Flensburger Umland zum Start des Teilnetzes Ost im Juli 2021. Weiterhin werden Kombinationen aus Fahrplan- und touristischen Informationen vermarktet. Als Beispiel beschreibt der Wanderführer „Flensburg BusRundUm“ acht thematische

³⁴ Seit Inbetriebnahme des Teilnetzes Ost in Schleswig-Flensburg zum 01.07.2021 werden im Regionalverkehr u.a. auch moderne Hybridbusse mit WLAN, USB-Steckdosen und TFT-Bildschirmen zur dynamischen Fahrgastinformation eingesetzt.

³⁵ Vgl. <https://www.flensburg.de/verkehr-mobilitaet/mit-dem-bus/haltestellenkonzept/index.php>, zuletzt abgerufen am 07.07.2021.

Wanderrouten sowie deren Erreichbarkeit mit dem übrigen ÖPNV; hier ist eine Aktualisierung auf Grund der Veränderungen im Liniennetz des Stadtverkehr Flensburg erforderlich.

In den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg wurden einzelne Linien auf den Hauptverbindungsachsen unter der Marke „Schnellbus“ gebietskörperschaftsübergreifend vermarktet. Zukünftig soll die Marke „Schnellbus“ durch die landesweite Bezeichnung „PlusBus“ abgelöst werden. Darüber hinaus fokussiert die Vermarktung stark auf die einzelnen Verkehrsunternehmen sowie einzelne (z.B. touristische) Verkehrsräume.

Insgesamt gibt es bislang noch keine konsistente Umsetzung des Marketing-Auftritts unter der Dachmarke NAH.SH. Insbesondere in den Kreisen bestehen zudem sehr unterschiedliche Formen der Gestaltung von Zugangsstellen. Einheitliche Designelemente fehlen bislang.

Serviceleistungen

Zu den Serviceleistungen der Verkehrsunternehmen im Planungsraum I gehören u.a. die Mobilitätsberatung und Kundenbetreuung sowie Informationen zur Tarifgestaltung und den Haltestellen.

Weiterhin bieten die Verkehrsunternehmen Leistungen eines Fundbüros für in den Fahrzeugen des jeweiligen Unternehmens verlorene Gegenstände an. Erreichbar ist dieses über die allgemeine Telefonnummer des Verkehrsunternehmens.

Mobilitätstrainings

In der Stadt Flensburg bietet Aktiv Bus in Zusammenarbeit mit der Stadt Flensburg in unregelmäßigen Abständen Mobilitätstrainings in interessierten Einrichtungen an (v.a. in Altenheimen).

Im Kreis Schleswig-Flensburg betreiben die Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg jährlich zusammen mit der Verkehrswacht derzeit das Projekt „Busengel“. Zu diesem gehören Schulungen wie eine Busschule (Vermittlung von Themen wie Schulwegsicherheit sowie richtiges Verhalten im Bus und an Haltestellen) und die Tätigkeit und Schulung der Busengel im Fahrzeug. Darüber hinaus werden auch Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (z.B. Rollatorentaining etc.) angeboten.

Fahrradmitnahme

In der **Stadt Flensburg** ist die Fahrradmitnahme 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 hat. Im Zweifelsfall obliegt es dem Ermessen des Fahrpersonals, 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.

In den **Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg** besteht entsprechend den Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen kein Anspruch auf Fahrradmitnahme. Sie können mitgenommen werden, sofern es der vorhandene Platz erlaubt und dadurch die Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen nicht eingeschränkt wird. Grundsätzlich liegt die Entscheidung über die Mitnahme von Fahrrädern beim Fahrpersonal.

Handlungsbedarf im Bereich Service und Marketing

Grundsätzlich wird weiterer Optimierungsbedarf bei der Bündelung von Informationsangeboten sowie bei der Umsetzung eines gemeinsamen Marketing-Auftritts gesehen. Im Bereich Marketing findet das Corporate Design der NAH.SH zwar zunehmend Anwendung bei der Fahrplanbuch- und Fahrzeuggestaltung, darüber hinaus fehlen jedoch gemeinsame Vermarktungsansätze z.B. bei der Gestaltung von Zugangsstellen. Ziel sollte ein einheitlicher Auftritt der Verkehrsunternehmen sein, um ÖPNV-Nutzenden die Orientierung zu erleichtern und neue Nutzende besser erreichen zu können.³⁶

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

Des Weiteren sollten bei der Anwendung des Corporate Designs der NAH.SH auch verkehrsmittelübergreifende Vermarktungsansätze, z.B. in Verbindung mit Carsharing und Bikesharing, weiter gefördert werden.

Für den Kreis Nordfriesland sollte die Schaffung einer über die Einzelinformationen auf Internetplattformen wie NAH.SH oder den Informationsangeboten der Verkehrsunternehmen hinausgehenden zentralen Informationsmöglichkeit zu den Fahrplänen, Tarif und weiteren ÖPNV-verbundenen Auskünften geprüft werden. Dies ist insbesondere in Verbindung mit bereits bestehenden flexiblen Betriebsformen, wie z.B. dem Rufbus Nordfriesland, von Bedeutung. Eine zentrale Informationsmöglichkeit wie etwa eine Mobilitätszentrale bietet die Option, Aufgaben der Rufbusdisposition (Auftragsannahme und Weiterleitung zu den Verkehrsunternehmen etc.) gebündelt zu übernehmen.

³⁶ Im Jahr 2015 haben das Land, die Kreise und kreisfreien Städte 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-Corporate Design (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.

5. Derzeitige Nachfrage und zukünftige Mobilitätsentwicklung

5.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV

Ein- und Aussteigendenzahlen für die Zugangsstellen zum SPNV des Planungsraums I liegen für das Jahr 2019 vor (vgl. Tabelle 26). Die Entwicklung der Ein- und Aussteigendenzahlen zwischen 2017 und 2019 lässt dabei eine kontinuierliche Steigerung der Nachfrage erkennen. Ausnahmen bilden insbesondere einzelne kleine SPNV-Zugangsstellen oder Zugangsstellen abseits der stark durch Touristen genutzten Achsen (z.B. Dagebüll Kirche, Katharinenheerd oder Maasbüll).

Auf den einzelnen SPNV-Linien besteht dabei insbesondere eine starke Nachfrage auf der Verbindung zur Insel Sylt (RE 6) sowie dem RE 7 von und nach Flensburg.

Tabelle 26: Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteigende Mo-So) im SPNV

Zugangsstelle	Summe Ein- und Aussteigende	Zugangsstelle	Summe Ein- und Aussteigende
Bad St. Peter Süd	3.000 - 5.000	Langenhorn(Schlesw)	3.000 - 5.000
Bad St Peter-Ording	3.000 - 5.000	Maasbüll b Niebüll	<100
Bredstedt	5.000 - 10.000	Morsum	3.000 - 5.000
Dagebüll Kirche-Bahnhof	<100	Niebüll	>10.000
Dagebüll Mole	5.000 - 10.000	Niebüll neg	5.000 - 10.000
Deezbüll	<100	Sandwehle	100 - 500
Flensburg	>10.000	Schleswig	>10.000
Friedrichstadt	1.000 - 3.000	Sörup	1.000 - 3.000
Garding	1.000 - 3.000	Süderbrarup	3.000 - 5.000
Harblek	100 - 500	Süderlügum	500 - 1.000
Husby	500 - 1.000	Tarp	1.000 - 3.000
Husum	>10.000	Tating	500 - 1.000
Jübek	1.000 - 3.000	Tönning	5.000 - 10.000
Katharinenheerd	100 - 500	Uphusum	100 - 500
Kating	100 - 500	Westerland (Sylt)	>10.000
Keitum	5.000 - 10.000	Witzwort	100 - 500
Klanxbüll	>10.000		

Daten: NAH.SH 2021. Datenstand 2019, Werte gerundet bzw. kategorisiert.

Anmerkung: Dargestellt ist die Summe der durchschnittlichen Zahl der Ein- und Aussteigenden von Montag bis Sonntag.

5.2 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im übrigen ÖPNV

Im Jahr 2019 wurden im Kreis Nordfriesland ca. 8,6 Mio. (inkl. Inselverkehre) und im Stadtverkehr der Stadt Flensburg (Verkaufsstatistik Aktiv Bus) ca. 16,7 Mio. ÖPNV-Nutzende befördert. Im Kreis Schleswig-Flensburg wurden im Jahr 2018 ca. 8,4 Mio. ÖPNV-Nutzende befördert. Der Anteil der Beförderung von Schülerinnen und Schülern lag dabei in den beiden Flächenkreisen deutlich höher als in der Stadt Flensburg.

Eine Konkretisierung der Nachfragedaten, erfolgt – sofern möglich – in den Regionalen Teilen.

5.3 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im MIV

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

So prognostiziert die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP)³⁷, dass die Nachfrage nach Mobilität in der Planungsregion von 2010 bis 2030 um max. 10 % zunehmen wird. Dieser Zuwachs zeigt sich insbesondere bei den Fahrtzwecken Einkauf, Urlaub und „Freizeitverkehr“³⁸. Für die Fahrtzwecke Beruf-, Ausbildungs- und Geschäftsverkehr wird dagegen nur für die kreisfreie Stadt Flensburg ein moderates Wachstum erwartet, für die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg wird dagegen von einer leicht sinkenden Nachfrage ausgegangen (0,0 bis -10,0 %).

Nach der Prognose der BVWP wird der gestiegene Mobilitätsbedarf auch zukünftig insbesondere durch den **motorisierten Individualverkehr** (MIV) befriedigt werden. Das Nachfragewachstum bei diesem Verkehrsmittel liegt bei 1,0 -10,0 %. Als Hauptursachen für diese Entwicklung gelten sowohl die Erweiterung des Pkw-Bestands (vgl. auch Kapitel 3.6) als auch die zunehmende Freizeitmobilität, bei der der Pkw-Verkehr eine überragende Rolle einnimmt.³⁹

5.4 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im SPNV

Die aktuellen Prognosen für den Schienenpersonenverkehr lassen für Schleswig-Holstein bis 2030 eine moderate Zunahme der Nachfrage erwarten (etwa +11,0 %

³⁷ Vgl. BMVI (Hrsg.) 2014.

³⁸ Der Fahrtzweck Freizeitverkehr umfasst neben Ausflugsfahrten, Fahrten zum Besuch von Bekannten, Verwandten u.a. auch einige Fahrten, die nicht direkt als Freizeitverkehr klassifiziert werden würde (z.B. Fahrten von Wochenendpendelnde, Fahrten zum Bringen und Holen von Personen usw.).

³⁹ Es handelt sich dabei um eine reine Status quo-Prognose, d.h. mögliche Maßnahmeneffekte im Straßenverkehr (z.B. Autobahnausbau etc.) oder Angebotsverbesserungen im ÖPNV sind nicht enthalten. Vgl. BMVI (Hrsg.) 2014.

gegenüber dem Vergleichsjahr 2010), wenn nicht deutliche Angebotsverbesserungen durchgeführt werden.

Der LNVP bis 2027 formuliert das Ziel des Landes Schleswig-Holstein, einer Nachfragesteigerung bis zum Jahr 2026 um mindestens 20,0 % gegenüber dem Jahr 2019 zu erreichen. Die Nachfrage soll dabei auch über 2026 hinaus bis zum Jahr 2030 weiter gesteigert werden.⁴⁰

5.5 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im übrigen ÖPNV

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

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

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

Eine *Modellierung von pandemiebedingten Effekten erfolgt nicht*, da hierfür keine belastbaren Prognoseparameter vorliegen (etwa aus Erhebungen etc.). Grundsätzlich ist jedoch festzustellen, dass aufgrund der COVID-19-Pandemie zunächst ein **Prozess der Fahrgastrückgewinnung** stattfinden muss, um zunächst wieder das Fahrgastzahlenniveau von vor der Pandemie erreichen zu können.⁴¹

Einfluss-Faktoren der Fahrgastnachfrage

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

⁴⁰ Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

⁴¹ Hierbei wird auf das derzeit laufende Projekt „Phönix“ im Land Schleswig-Holstein hingewiesen, welches als gemeinsame Ziele der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger die Entwicklung von Strategien zur Pandemiebewältigung, Fahrgastrückgewinnung und das Voranbringen der Mobilitätswende verfolgt (vgl. <https://www.nah.sh/de/newsletter/phoenix-soll-den-nahverkehr-besser-machen/>, zuletzt abgerufen am 28.03.2022.).

Nachfrage. Der Ansatz der Status quo-Prognose unterstellt dabei eine konstante Nutzungsintensität des übrigen ÖPNV.

In der vorliegenden Analyse werden ausschließlich demographische Entwicklungen (vgl. auch Kapitel 3.2), d.h. Änderungen der Einwohnendenzahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

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

Weitere Ausführungen zu der erwarteten Entwicklung der Einwohnendenzahl und Altersstruktur sowie den abgeleiteten Prognoseergebnissen können dem jeweiligen Regionalen Teil (jeweils Kapitel 3.2) entnommen werden.

6. Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I

Der RNVP definiert als strategisches ÖPNV-Planungsinstrument das zukünftige Angebot des übrigen ÖPNV hinsichtlich Angebotsumfang und Angebotsqualität im geplanten Gültigkeitszeitraum.

Dabei definieren die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe von angebots- und bedarfsorientierten Entwicklungspfaden sowie Berücksichtigung der Finanzierbarkeit jeweils selbst. Begründet liegt dies darin, dass keine übergeordneten allgemein- oder rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des übrigen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge existieren.

Die Aufgabenträger orientieren sich deshalb u.a. an

- ◆ den eigenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen,
- ◆ den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen, strukturpolitischen und touristischen Entwicklungen,
- ◆ dem derzeitigen und erwarteten Fahrgastaufkommen,
- ◆ den Vorhaben der Raumordnung und der Regional-/Landesplanung,
- ◆ den vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendelnden, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung und von weiteren Kundengruppen sowie
- ◆ den Vorgaben für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Nachfolgende Mindestvorgaben sichern aus Sicht der Aufgabenträger eine ausreichende Bedienung im übrigen ÖPNV ab. Dies wird ergänzt durch die Vorgaben des Qualitätskonzeptes entsprechend Kapitel 7.

Das Angebotskonzept beinhaltet folgende nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht der Gebietskörperschaften die Sicherstellung einer ausreichenden, bedarfsgerechten Bedienung im übrigen ÖPNV im Sinne der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte und unter Beachtung des Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatzes zu definieren (vgl. Abbildung 17).

Erschließungsqualität: Als erstes Element des Angebotskonzepts wird die räumliche Erschließung unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl je Ortsteil sowie die anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche definiert.

Angebotsqualität / Bedienhäufigkeit: Weiterhin erfolgt unter Orientierung an Verbindungsrelationen des übrigen ÖPNV die Festlegung von konkreten Vorgaben zu Mindestbedienhäufigkeiten auf Basis einer einheitlichen Netzkonzeption⁴².

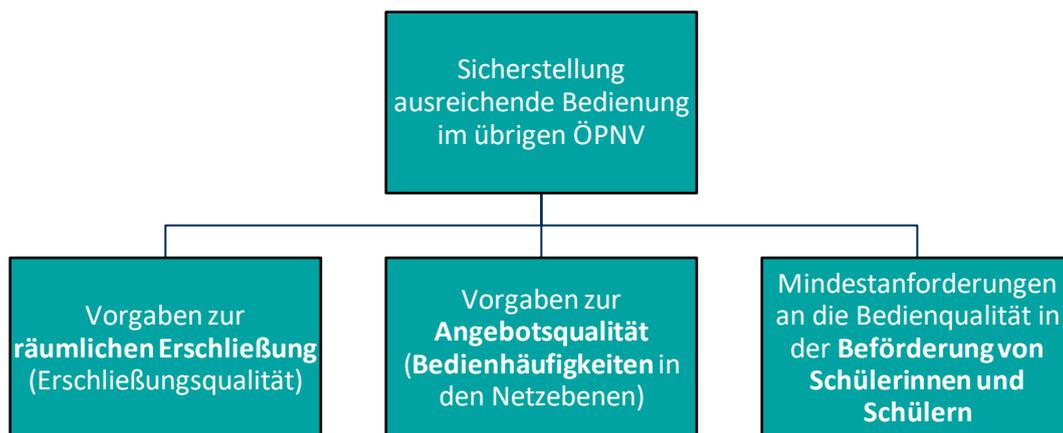
⁴² Basierend auf der Netzhierarchie des Planungsraum I, die sinnentsprechend aus dem 1. Gemeinsamen RNVP 2017 - 2021 übernommen und weiterentwickelt wird.

Beförderung von Schülerinnen und Schülern: Da die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Pflichtaufgabe der Gebietskörperschaften zu berücksichtigen ist und Schülerinnen und Schüler eine bedeutende Kundengruppe im übrigen ÖPNV sind, wird zur Definition eines Mindestniveaus die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern als untere Grenze eingeführt.

Die Vorgaben zur Bedienqualität sollen insbesondere absichern, dass auch dann das definierte Mindestniveau vorgehalten wird, falls sowohl das Kriterium Mindesterschließung unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl eines Ortsteils als auch die Mindestbedienvorgaben auf den definierten Netzebenen nicht greifen.

Es erfolgt dabei eine Verknüpfung mit dem jeweils dazu bestehenden Instrument der Satzungen über die Beförderung von Schülerinnen und Schülern in den jeweiligen Gebietskörperschaften.

Abbildung 17: Ebenen der Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV



Quelle: IGES 2021.

Vernetzungsqualität: In Ergänzung zum Angebotskonzept werden im Qualitätskonzept Vorgaben zur Absicherung eines koordinierten und miteinander verknüpften ÖPNV-Angebots definiert. Dies beinhaltet konkrete Verknüpfungspunkte sowie Vorgaben zur Anschlusssicherung (vgl. Kapitel 7.1).

6.1 Vorgaben zur Erschließungsqualität

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

Es wird empfohlen, eine an die regionale Struktur des Planungsraums I angepasste Untergrenze zu definieren. Dementsprechend werden im vorliegenden RNVP Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnenden als Untergrenze für die räumlichen Mindesterschließungsvorgaben festgelegt.

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

Sicherung der Mindesterschließung

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

- ◆ Alle **Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnenden** müssen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.
- ◆ Weiterhin sollen **Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 200 Arbeitsplätzen** mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.
- ◆ Ein Ortsteil bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohnenden bzw. Beschäftigten in einem zumutbaren fußläufigen Haltestelleneinzugsbereich (vgl. Tabelle 27) gemeldet sind bzw. ihren Arbeitsplatz haben. In touristisch stark frequentierten Orten können abweichend auch weitere Indikatoren (z.B. die Zahl der Betten oder Übernachtungen) maßgeblich sein.
- ◆ Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des übrigen ÖPNV erfolgen. Im übrigen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible bzw. Bedarfsverkehre eingesetzt werden.
- ◆ Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen ist durch den zuständigen Baulastträger und/oder die planende und genehmigende Kommune vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den übrigen ÖPNV zu berücksichtigen.

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

- ◆ Alle Stadtteile müssen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.
- ◆ Alle Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 100 Arbeitsplätzen sollen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.
- ◆ Ein Stadtteil bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohnenden bzw. Beschäftigten in einem zumutbaren fußläufigen Haltestelleneinzugsbereich (vgl. Tabelle 27) gemeldet sind bzw. ihren Arbeitsplatz haben.
- ◆ Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des übrigen ÖPNV erfolgen. Im übrigen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible bzw. Bedarfsverkehre eingesetzt werden.

- ◆ Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen ist durch den zuständigen Baulastträger vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den übrigen ÖPNV zu berücksichtigen.

Haltestelleneinzugsbereiche

Tabelle 27 gibt eine Übersicht über die definierten Einzugsbereiche sowie die tatsächlichen Wegezeiten von Haltestellen im übrigen ÖPNV.

Tabelle 27: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

	Beschreibung	Luftlinie	Ungefähre Wegezeit ¹
Regionalverkehr	Siedlungseinheiten mit mehr als 200 Einwohnenden im Kreis Nordfriesland	600 m	10 min
	Siedlungseinheiten mit mehr als 200 Einwohnenden im Kreis Schleswig-Flensburg	800 m	13 min
Stadtverkehr	Unter-/Mittelzentrum	400 m	7 min
	Oberzentrum	300 m	5 min

Quelle: IGES 2021.

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

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in Tabelle 27 definierten Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern lokale Gegebenheiten, wie z.B. die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur, eine Erfüllung der Vorgabe verhindern.

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

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

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

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

6.2 Vorgaben zur Angebotsqualität

Grundansatz zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienug

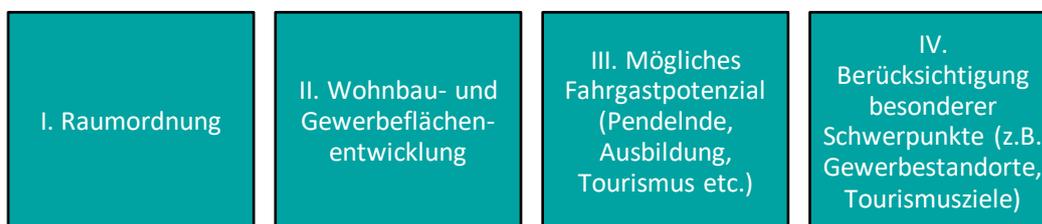
Da in Deutschland keine allgemeinverbindlichen Bedienstandards oder anzuwendende Indikatoren bzw. Vergleichswerte für den öffentlichen Verkehr existieren, haben die Gebietskörperschaften als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV entsprechend ÖPNVG im Rahmen des eigenen Wirkungskreises selbst zu definieren, wie eine ausreichende Verkehrsbedienug im Rahmen der Daseinsvorsorge erfolgen soll. Dieser Verpflichtung kommen die Aufgabenträger mit den im RNVP definierten Erschließungsvorgaben, Netzebenen und Mindestbedienstandards nach.

Die Definition der Netzebenen erfolgt unter Berücksichtigung der Grundsätze eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und übrigen ÖPNV. Dabei erfolgt eine Orientierung an:

- ◆ durchgeführten Analysen der Bevölkerungs- und Strukturentwicklung,
- ◆ vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendelnden sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung sowie von weiteren Kundengruppen,
- ◆ verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV,
- ◆ Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung sowie
- ◆ derzeitigem und erwartetem Fahrgastaufkommen.

Aufbauend auf die definierten Netzebenen erfolgt anschließend die Zuordnung der jeweiligen Verbindungsrelationen sowie die Definition der jeweiligen Mindestbedienvorgaben. Dabei wurden aus den vorab genannten Orientierungspunkten die in Abbildung 18 dargestellten wesentlichen Prämissen abgeleitet und zugrunde gelegt.

Abbildung 18: Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards



Quelle: IGES 2021.

6.2.1 Netzhierarchie im übrigen ÖPNV

Im vorliegenden RNVP wird die bestehende Netzhierarchie im Planungsraum I hinsichtlich aktueller und zukünftiger Anforderungen weiterentwickelt (vgl. Abbildung 19).

Abbildung 19: Netzebenen im Planungsraum I

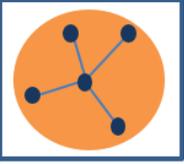
	Netzebene 0	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen im Stadtverkehr des Oberzentrums Flensburg und der Mittelzentren Husum und Schleswig • Eigenständige Ortsverkehre in Bad St. Peter-Ording und Westerland (Sylt) • Grundtakt je nach Stadt-/Ortsverkehr unterschiedlich
	Netzebene 1	<ul style="list-style-type: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

Abbildung: IGES 2021.

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

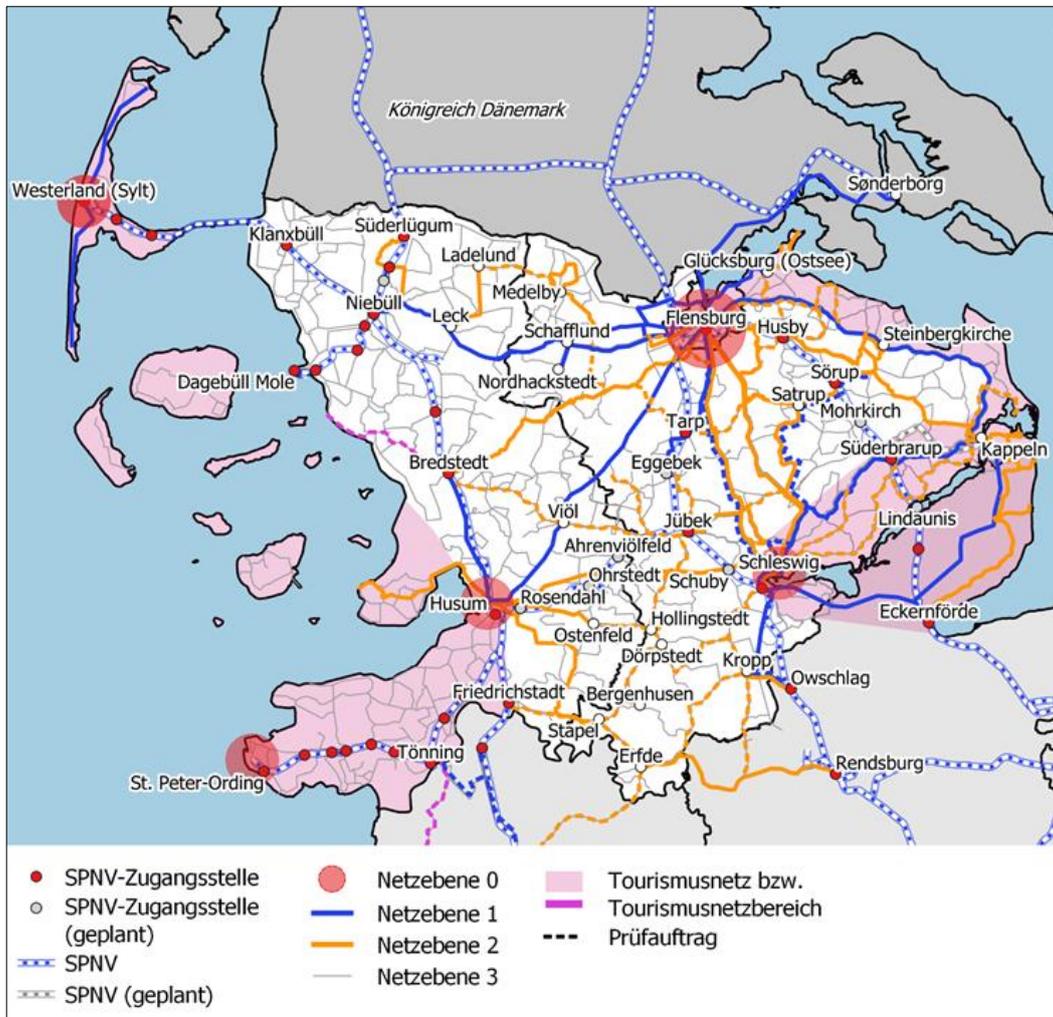
² Die Netzebene hat einen empfehlenden Charakter, die Umsetzung soll unter Einbeziehung von Finanzierungsinstrumenten der Drittnutzerfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erfolgen.

Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 20 dargestellt. Basis für die Zuordnung der Netzebenen sind die bisherigen und geplanten Linien- bzw. Fahrtwege des übrigen ÖPNV im Planungsraum I.

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

Über Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 4.5 und auch 7.1) werden alle Netzebenen miteinander verbunden.

Abbildung 20: Netzhierarchie im Planungsraum I (Übersicht)



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

Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen

Die Mindestbedienvorgaben legen das Mindestniveau der Bedienung im übrigen ÖPNV fest, das nicht unterschritten werden soll. Zusätzlich gelten Vorgaben im Rahmen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern (vgl. Kapitel 6.3). Da die Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Pflichtaufgabe sichergestellt werden muss, stehen diese Vorgaben im Zweifel über den hier definierten Vorgaben.

Die Festlegung von Mindestbedienzeiträumen und Mindesttakten erfolgt bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit. Vereinzelt Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttakten bzw. anzustrebenden Fahrzeugfolgezeiten sind zu begründen (z.B. Fahrgastaufkommen, Anschlüsse zum/vom Schienenverkehr oder Schulanfangs- und -endzeiten). Für die Verbindungen der Flächenerschließung (Netzebene 3) werden die

Mindestbedienvorgaben in Form einer Mindestanzahl anzubietender Fahrtenpaare definiert.

Die Gemeinden, Städte und kommunalen Verwaltungsgemeinschaften im Planungsraum I können auf Wunsch darüberhinausgehende Beförderungsleistungen mit den Aufgabenträgern des übrigen ÖPNV vertraglich vereinbaren. Diese werden in das bestehende System des übrigen ÖPNV eingebunden. Es handelt sich dabei in der Regel um zusätzliche Beförderungsleistungen, für die im gewünschten Leistungsumfang ein finanzieller Ausgleich erforderlich ist (vgl. Kapitel 7.4 im jeweiligen Regionalen Teil).

6.2.2 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 0

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

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

Stadtverkehr Flensburg

Die Stadt Flensburg ist das einzige Oberzentrum im Planungsraum I und als solches ein wichtiger Versorgungs-, Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitstandort.

Auf Grund entsprechend starker Verkehrsverflechtungen insbesondere mit den Kommunen 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
- ◆ wichtige Freizeit- und Erholungsstandorte

sicher.

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

Tabelle 28: Verbindungsrelationen der Netzebene 0 Stadtverkehr Flensburg

Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV	Entspricht den heutigen Linien
Bahnhof – ZOB – Nordertor – Am Lachsbach	1
Am Lachsbach – Kruså (DK)	1, 7

ZOB – Am Ochsenmarkt – Harisleer Kreuz – Am Lachsbach	2
Solitüde – Twedter Plack – Hafermarkt – ZOB – Marienhölungsweg	3
Campus – Sandberg – Konventgarten – ZOB – Burgplatz – Frösleeweg	4
ZOB – Bahnhof – Campus – Sünderup – Engelsby – Hesttoft – Sonwik – ZOB	5A
ZOB – Sonwik – Hesttoft – Engelsby – Süderup – Campus – Bahnhof – ZOB	5B
Am Lachsbach – Nordertor – ZOB – Twedter Park – Tremmerup	7
ZOB – Bahnhof – Campus – Tastruper Weg – Tarup – Adelbylund – ZOB	8A
ZOB – Adelbylund – Tarup – Tastruper Weg – Campus – Bahnhof – ZOB	8B
Twedter Plack – Kauslund – Engelsby – Südermarkt – Timm-Kröger-Weg – Raiffeisenstraße	10
Twedter Plack – Engelsby – Südermarkt – Citti Park – Gartenstadt Weiche – Nikolaus-Matthiesen-Str.	11
ZOB – Rude – Bahnhof/Tegelbarg – Weiche – Gartenstadt	12
ZOB – Südermarkt – Rude – Förde Park (– Technologiezentrum)	14 ¹

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

¹ Die Bedienung erfolgt Mo-Sa.

Ergänzt wird das Angebot durch einbrechende Verbindungen mit hoher Nachfrage des regionalen Busverkehrs zur Anbindung der Siedlungsschwerpunkte an das Stadtgebiet Flensburg. Diese Verbindungen werden in der Netzkonzeption zunächst der Netzebene 1 zugeordnet. Für einige Verbindungen des Stadt-Umland-Bereichs Flensburg gilt darüber hinaus ein verdichteter Mindestbedienstandard (Netzebene 1 SU, vgl. Kapitel 6.2.3). Die Mindestbedienvorgaben für den Stadtverkehr Flensburg werden in Tabelle 29 dargestellt.

Tabelle 29: Angestrebte Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Flensburg bis 2026

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

Stadtverkehr der Mittelzentren Husum und Schleswig

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

Für innerstädtische Verkehre und zur Anbindung des Umlands verfügen die Mittelzentren über Stadtverkehre. Dementsprechend umfasst die Netzebene 0 die in Tabelle 30 und Tabelle 31 dargestellten Verbindungen im Stadtverkehr der Mittelzentren Husum und Schleswig.

Tabelle 30: Verbindungsrelationen der Netzebene 0 im Stadtverkehr Husum

Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
ZOB – Marktplatz – Lund – Treibweg – ZOB	1
ZOB – Krankenhaus – Mozartstraße – Krankenhaus – ZOB	2
ZOB – Feuerwache – Liebigstraße – Feuerwache – ZOB	3
ZOB – Osterende – Otto-Hahn-Straße (Gewerbegebiet) – Osterende – ZOB	4
ZOB – Bahnhof – Norderschlag – Mildstedt Turnhalle – Bahnhof – ZOB	5
ZOB – Hockensüll – Wobbenüll – Hattstedt – VHS/Jugendherberge – ZOB	6
ZOB – Versorgungszentrum – Mildstedt – Bonhoefferhaus – Hafen – ZOB	7

Tabelle 31: Verbindungsrelationen der Netzebene 0 im Stadtverkehr Schleswig

Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Hauptkorridore	
ZOB – Oberlandesgericht – Bahnhof – Erikstraße (– Bugenhagenschule – Busdorf/Fahrdorf)	1 ¹
ZOB – Hafen – Freiheit – Gallberg – Haydnweg	2 ¹
ZOB – Wasserturm – Hühnerhäuser – real/Fernsehturm	5 ¹
Erikstraße – Bahnhof – ZOB – Hafen – Erlenweg – Kastanienallee – Schützenredder – ZOB – Bahnhof – Erikstraße	10 ²
Nebenkorridente I	
ZOB – Moltkestraße – Breslauer Straße – Am Berender Redder	3 ¹
ZOB – Moltkestraße – Breslauer Straße – Schützenredder	4 ¹

Nebenkorridore II	
ZOB – Bahnhof – Dannewerk – Hüsby – Schuby – Lürschau – Berufsbildungszentrum – ZOB	8 ¹

Anmerkung: ¹ Bedienung Mo-Fr.
² Bedienung Sa, So/Feiertag.

Darüber hinaus verkehren einige Verbindungsrelationen der Netzebenen 1, 2 und 3 im Bereich der Stadtgebiete der Städte Husum und Schleswig und erschließen zusätzlich das jeweilige Stadtgebiet.

Die Mindestbedienvorgaben für die Stadtverkehre Husum und Schleswig werden in Tabelle 32 und Tabelle 33 dargestellt. Eine Umsetzung dieser Mindestbedienvorgaben kann dabei auch durch Überlagerungen von zwei oder mehreren Verbindungsrelationen erfolgen.

Tabelle 32: Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Husum

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
<i>Verbindungsrelationen heutige Linien 1, 2, 3, 4, 5</i>		
Montag - Freitag	ca. 06:00 - 19:00 Uhr	30-Min-Takt
Samstag	ca. 09:00 - 16:30 Uhr ca. 16:30 - 20:00 Uhr	30-Min-Takt 60-Min-Takt als Rufbus ¹
Sonn-/Feiertag	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt als Rufbus ¹
<i>Verbindungsrelationen heutige Linien 6, 7</i>		
Montag - Freitag	ca. 06:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt
Samstag	ca. 09:00 - 15:30 Uhr ca. 15:30 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt 60-Min-Takt als Rufbus ¹
Sonn-/Feiertag	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt als Rufbus ¹

Anmerkung: ¹ Anmeldung von Fahrwünschen bis spätestens 45 Minuten vor Abfahrtszeit.

Tabelle 33: Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Schleswig

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Hauptkorridore		
Montag - Samstag	ca. 06:00 - ca. 19:00 Uhr	30-Min-Takt
Sonn-/Feiertag	ca. 07:00 - ca. 19:00 Uhr	30-Min-Takt
Nebenkorridore I		
Montag - Freitag	ca. 06:00 - ca. 19:00 Uhr	60-Min-Takt
Samstag, Sonn-/Feiertag	-	-
Nebenkorridore II		
Montag - Freitag	ca. 06:00 - ca. 19:00 Uhr	120-Min-Takt
Samstag, Sonn-/Feiertag	-	-

Touristisch geprägte Ortsverkehre

Neben den Stadtverkehren der Ober- und Mittelzentren verfügen im Kreis Nordfriesland auch St. Peter-Ording und Westerland (Sylt) über eigenständige Ortsverkehre mit hoher touristischer Bedeutung, die ebenfalls der Netzebene 0 zuzuordnen sind (vgl. Tabelle 34).

Tabelle 34: Verbindungsrelationen in den touristisch geprägten Ortsverkehren St. Peter-Ording und Westerland (Sylt)

Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
St. Peter-Ording¹	
Böhl – Dorf – Bad – Ording – Brösum	1, 2
Westerland (Sylt)	
ZOB – Syltness-Center – Südwäldchen – Breslauer Str. – ZOB	A
ZOB – Jahnstraße – Nordseeklinik – Altenwohnheim – ZOB	B
ZOB – Tinum, Am Hanger – Koogweg – ZOB	C

Anmerkung: ¹ Zusätzlich verkehrt zwischen ca. April bis Oktober in St. Peter-Ording der CityBus (Linie 3) als weitestgehend touristisches Angebot. Dieser wird in Kapitel 6.2.6 dargestellt.

Die anzustrebende Mindestbedienung in den Ortsverkehren St. Peter-Ording und Westerland (Sylt) werden in Tabelle 35 dargestellt.

Tabelle 35: Anzustrebende Mindestbedienung Ortsverkehre St. Peter-Ording und Westerland (Sylt)

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Sommer		
Montag - Freitag	ca. 07:00 - 21:00 Uhr	60-Min-Takt ¹
Samstag, Sonn-/Feiertag	ca. 08:00 - 21:00 Uhr	60-Min-Takt
Winter		
Montag - Freitag	ca. 07:00 - 19:00 Uhr	120-Min-Takt ¹
Samstag, Sonn-/Feiertag	ca. 09:00 - 19:00 Uhr	120-Min-Takt

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

In Abhängigkeit der Nachfrage sollte das Angebot saisonal bedarfsgerecht verdichtet und der Bedienzeitraum (z.B. in den Abendstunden) erweitert werden. Dies

kann ggf. auch im Rahmen der Netzkategorie Tourismusnetz bzw. Tourismusnetz-
bereich erfolgen (vgl. 6.2.6).

6.2.3 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 1

Relationen der Netzebene 1 sind Verbindungen des SPNV und übrigen ÖPNV zwischen Zentralen Orten der Kategorien Ober-, Mittel- und Unterzentren. Dies beinhaltet auch Verbindungen in die Zentralen Orte der angrenzenden Kreise. Hinzu kommen Verbindungen im SPNV mit hoher Nachfrage in die touristischen Zentren und als Fährzubringer sowie Verbindungen des übrigen ÖPNV mit hoher touristischer Nachfrage.

Tabelle 36: Verbindungsrelationen der Netzebene 1

Verbindungsrelationen im SPNV ¹	Entspricht ca. den heutigen Linien
Westerland (Sylt) – Niebüll – Husum – Friedrichstadt – Hamburg	RE 6
Flensburg – Jübek – Schleswig – Neumünster – Hamburg	RE 7
Flensburg – Sörup – Süderbrarup – Eckernförde – Kiel	RE 72
Husum – Schleswig – Rendsburg – Kiel	RE 74
Husum – Tönning – Bad St. Peter-Ording	RB 64
Niebüll – Dagebüll Mole	RB 65
Niebüll – Tønder – Esbjerg	RB 66
Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
List – Westerland – Hörnum (Inselverkehr Sylt)	1, 2
Flensburg – Glücksburg	21 ²
Flensburg – Handewitt	33 ²
Flensburg – Harrislee – Ellund (– Handewitt)	37 ²
Flensburg – Harrislee – Padborg, Grenze	39 ²
Flensburg – Sønderborg	110 ³
Husum – Bredstedt	120
Flensburg – Viöl – Husum	150
Schleswig – Tolk – Süderbrarup – Kappeln	600
Schleswig – Kropp	680
Kappeln – Vogelsang-Grünholz – Eckernförde	710 ³
Schleswig – Eckernförde	720 ³
Flensburg – Steinbergkirche – Gelting – Kappeln	800 ⁴
Flensburg – Oeversee – Tarp – Eggebek	860
Nordhackstedt – Schafflund – Handewitt	880

Flensburg – Schafflund – Leck – Niebüll	R1
Prüfauftrag der Zuordnung zu Netzebene 1	
Padborg, Grenze – Padborg, Bahnhof	.. ⁵
Satrup – Sörup – Sterup	620, 835, 840, 850
Schleswig – Böklund – Satrup	630
Flensburg – Jarplund – Idstedt – Schleswig	640
Kropp – Owschlag	725 ³
Tönning – Heide	2614 ³

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

In Tabelle 37 wird ein Mindestbedienzeitraum sowie der anzubietende Mindesttakt definiert, wobei deren Festlegung bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit erfolgt.

Tabelle 37: Mindestbedienvorgaben Netzebene 1

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

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

Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttaktten sind zu begründen (z.B. Fahrgastaufkommen, Anschlüsse zum/vom Schienenverkehr oder Schulanfangs- und -endzeiten).

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

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

Grundsätzlich gelten im Sinne des vorliegenden RNVP die in der Netzkonzeption definierten Vorgaben und Mindestbedienstandards. Im Stadt-Umland-Bereich der Stadt Flensburg (Bereich des 1. Siedlungsringes) besteht für einige im Stadt-Umland-Raum verkehrende Linien des übrigen ÖPNV ein Orientierungsrahmen für verdichtende Mindestbedienstandards. Dies gilt für folgende Verbindungsrelationen (vgl. auch Tabelle 36):

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

Der in Tabelle 38 definierte Orientierungsrahmen für die Mindestbedienvorgaben bildet einen Übergangsbereich zwischen dem Mindestbedienstandards der Netzebenen 0 und 1 und greift die bestehenden Bedienunterschiede zwischen dem verdichteten Stadt-Umland-Bereich und der Stadt Flensburg auf.

Tabelle 38: Orientierungsrahmen für die Mindestbedienvorgaben der Netzebene 1 SU (Stadt-Umland-Bereich Flensburg)

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
	ca. 05:00 - 06:00 Uhr	60-Min-Takt ¹
Montag - Freitag	ca. 06:00 - 20:00 Uhr	30-Min-Takt ¹ Verdichtungen auf 20-Min-Takt ¹ in Harrislee
	ca. 20:00 - 22:00 Uhr	60-Min-Takt
Samstag	ca. 05:00 - 22:00 Uhr	60-Min-Takt
Sonn-/Feiertag	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt

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

6.2.4 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 2

Zur Netzebene 2 zählen Verbindungen im übrigen ÖPNV zur Anbindung weiterer Zentraler Orte, Versorgungszentren und Siedlungsschwerpunkte untereinander sowie an die Netzebene 1. Darüber hinaus werden auch Verbindungen mit starker Nachfrage der Netzebene 2 zugeordnet.

Die in Tabelle 39 dargestellten Verbindungsrelationen der Netzebene 2 ergänzen die Verbindungsrelationen der Netzebene 1. Ländliche Zentralorte und Stadtrandkerne sowie weitere Siedlungsschwerpunkte werden so an die Ober-, Mittel- bzw. Unterzentren im Planungsraum I angebunden.

Tabelle 39: Verbindungsrelationen der Netzebene 2

Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV	Entspricht ca. heutigen Linien
Glücksburg – Bockholm – Holnis/Schausende	21
Husum – Nordstrand (Fährzubringer)	140
Husum – Ostfeld	145
Husum – Treia – Silberstedt – Schleswig	155
Husum – Schwabstedt – Stapel	160
Satrup – Sörup – Sterup – Kappeln	620 (Abschnitte 835, 840, 850)
Schleswig – Böklund – Satrup	630
Flensburg – Jarplund – Idstedt – Schleswig	640
Kappeln – Olpenitz – Karby – Damp – Eckernförde	711 ¹
Kropp – Owschlag	725 ¹
Erfde – Hohn – Rendsburg	770 ¹
Flensburg – Husby – Quern – Sterup – Sörup	830
Sörup – Sterup – Steinbergkirche	835
Flensburg – Hürup – Freienwill – Satrup – Sörup	840
Flensburg – Freienwill – Böklund – Schleswig	855
Wallsbüll – Medelby – Böxlund – Jardelund – Medelby – Wallsbüll	890
Niebüll – Süderlügum	R110
Leck – Ladelund	R112
Flensburg – Großenwiehe – Joldelund – Bredstedt	R125
Prüfauftrag der Zuordnung zur Netzebene 2	
Glücksburg – Wees – Flensburg	22 ²
Handewitt – Weding – Jarplund	35
Ostfeld – Hollingstedt	145
Friedrichstadt – Stapel (– Bergenhusen)	165, 670
Stapel – Erfde	165, 680
Schleswig – Brodersby – Ulsnis – Steinfeld – Süderbrarup	605
Schleswig – Schaalby – Loit	606
Kappeln – Grödersby – Arnis – Ekenis – Lindaunis – Nottfeld – Süderbrarup	610
Maasholm – Kappeln	625
Schleswig – Böklund	635
Schleswig – Langstedt – Eggebek	650
Schleswig – Ellingstedt – Hollingstedt	670
Hollingstedt – Wohlde – Bergenhusen	670
Kropp – Dörpstedt	680
Kropp – Erfde	680
Kropp – Tetenhusen – Hohn – Rendsburg	771 ¹

Flensburg – Wees – Langballigau – Streichmühle	810 ²
Flensburg – Hürup – Husby – Langballig	820
Glücksburg – Munkbrarup – Husby	823
Flensburg – Freienwill – Satrup – Sörup	850
Eggebek – Bollingstedt – Eggebek	865
Jörl – Sollerup – Jübek	Abschnitte 875
Ladelund – Medelby	1005
Bredstedt – Viöl – Jübek	1643
Erfde – Heide	2618 ¹
Schafflund – Wanderup – Tarp	_ ³
Tarp – Satrup (– Sörup)	_ ³
Jübek – Idstedt – Böklund – Süderbrarup	_ ³
Hollingstedt – Jübek	_ ³

Anmerkung: ¹ Linie nicht in Aufgabenträgerschaft der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg oder der kreisfreien Stadt Flensburg.

² Wird für die enthaltene Verbindungsrelation Flensburg – Wees durch die Überlagerung mit weiteren Linien ergänzend auch der Netzebene 1 SU zugeordnet.

³ Neues Angebot, wird derzeit in dieser Form nicht angeboten.

In Tabelle 40 wird ein Mindestbedienzeitraum sowie der anzubietende Mindesttakt für die Verbindungsrelationen der Netzebene 2 definiert, wobei deren Festlegung bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit erfolgt.

Tabelle 40: Mindestbedienvorgaben Netzebene 2

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

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

Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttaktten sind zu begründen (z.B. Fahrgastaufkommen, Anschlüsse zum/vom Schienenverkehr oder Schulanfangs- und -endzeiten).

Auf Verbindungen zur Anbindung von touristischen Schwerpunkten ist in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage das Angebot saisonal bedarfsgerecht zu verdichten und der Bedienzeitraum, z.B. in den Abendstunden, zu erweitern. Dies kann ggf.

auch im Rahmen der Netzkategorie Tourismusnetz bzw. Tourismusnetzbereich erfolgen (vgl. Kapitel 6.2.6).

6.2.5 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 3

Die Verbindungen der Flächenerschließung ergänzen in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg die Netzebenen 1 und 2 zur flächendeckenden Bedienung aller anderen Ortsteile entsprechend der in Kapitel 6.1 definierten Erschließungsstandards. Die Flächenerschließung dient dabei insbesondere

- ◆ zur Anbindung an die Verbindungen der Netzebenen 0, 1 und 2 sowie
- ◆ zur Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern in den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg (als Netzebene 3S).

Alle Liniennetzabschnitte, die nicht den Netzebenen 0, 1 oder 2 zugeordnet werden können, sind Bestandteil der Netzebene 3. Dies gilt auch für die Inselverkehre.

Wie nachfolgend in Tabelle 41 dargestellt, erfolgt die Definition der Mindestbedienung anhand von Fahrtenpaaren zu den nächstgelegenen Zentralen Orten. ÖPNV-Verbindungen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sind Bestandteil der Mindestbedienung (im Kreis Schleswig-Flensburg als Netzebene 3S). Die Mindestbedienvorgaben der Netzebene 3S werden zusammen mit weiteren Mindestanforderungen an die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern in Kapitel 6.3 sowie in den Regionalen Teilen der Kreise dargestellt.

Tabelle 41: Mindestbedienvorgaben Netzebene 3

Verkehrszeitraum	Mindestbedienung
Montag bis Freitag	Konventionelle Bedienung: mind. drei Fahrtenpaare ¹ Flexible Bedienung: mind. drei Fahrtenpaare
Samstage, Sonn- und Feiertag	-

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

Mit der Festlegung von mindestens drei Fahrtenpaaren Mo-Fr für jeden Ortsteil ab 200 Einwohnende soll das Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen Zentralen Ortes mit einer Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen ist zulässig, sichergestellt werden.

Die Bedienung kann dabei mit **konventionellen oder auch flexiblen Bedienformen** erfolgen. Dabei sind bei einer Bedienung mit flexiblen Bedienformen mindestens drei Fahrtenpaare als Mindestbedienung vorgesehen, wobei jeder Aufgabenträger selbst entscheiden kann, die Anzahl der Fahrtenpaare auszuweiten. Sofern dies der Fall ist, erfolgt eine entsprechende Konkretisierung in den Regionalen Teilen.

6.2.6 Netzebene Tourismusnetz bzw. Tourismusnetzbereich

Die Netzebene Tourismusnetz bzw. Tourismusnetzbereich zielt als **Qualitätsempfehlung** auf **saisonal** verdichtete bzw. saisonal zu verdichtende Verbindungen für stark touristisch genutzte Relationen ab. Teilweise würden diese Verbindungen entsprechend der oben genannten Netzebenen sonst ggf. nur im Rahmen der Netzebene 3 bedient werden.

Tabelle 42: Verbindungsrelationen und empfohlene Bedienqualität Netzebene Tourismusnetz, Verkehrszeitraum Mo-So

Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV	Entspricht ca. heutigen Linien	Bedienzeitraum	Takt
Marktplatz – Strandklinik – Bahnhof Ording – Strandklinik – Marktplatz (CityBus St. Peter-Ording)	3	ca. 10:00 -18:00 Uhr	30-Min-Takt
Prüfaufträge der Zuordnung zum Tourismusnetz			
Bredstedt – Ockholm Schlüttsiel/Anleger	1029	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Tönning – Büsum – Friedrichskoog	- ^{1,2}	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt

Anmerkung: ¹ Neues Angebot, wird derzeit in dieser Form nicht angeboten.

² Linie nicht in Aufgabenträgerschaft der Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg und der kreisfreien Stadt Flensburg.

Darüber hinaus soll für die nachfolgenden **Tourismusnetzbereiche** während der Laufzeit des RNVP untersucht werden, ob eine Umsetzung neuer oder weiterer ÖPNV-Angebote, ggf. auch als flexible Bedienung, mit Fokus auf Freizeit- und touristische Verkehre möglich ist:

- ◆ Insel Sylt
- ◆ Inseln Amrum, Föhr, Pellworm und Halligen
- ◆ Halbinsel Nordstrand
- ◆ Halbinsel Eiderstedt
- ◆ Weltkulturerbe Haithabu/Danewerk, z.B. mögliche Bedienung als Ringlinie Schleswig – Dannewerk (Danewerkmuseum) Güby – Fahrdorf – Haithabu – Schleswig,
- ◆ Schlei-Region⁴³, z.B. Betrachtung der folgenden möglichen Verbindungskorridore:
 - Schleswig – Süderbrarup – Kappeln,
 - Schleswig – Güby – Eckernförde (– Thumbby – Kappeln)
 - Schleswig – Lindaunis – Arnis – Kappeln
- ◆ Ostseeküste zwischen Glücksburg, Steinbergkirche, Gelting und Kappeln

⁴³ Es wird eine gemeinsame Prüfung mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde angestrebt.

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

Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

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

Der Anspruch auf Kostenübernahme orientiert sich an der Notwendigkeit der Nutzung eines Verkehrsmittels, wenn der Schulweg nicht auf eine andere zumutbare Weise zurückgelegt werden kann. Kosten werden im Kreis Nordfriesland dabei im Allgemeinen für den kürzesten verkehrsüblichen Weg zwischen der nächstgelegenen Haltestelle der Wohnung der Schülerinnen und Schüler und der nächstgelegenen Haltestelle der Schule übernommen. Im Kreis Schleswig-Flensburg bemessen sich die Kosten an den Fahrkartenpreisen für den kürzesten verkehrsüblichen Weg zwischen der nächstgelegenen Haltestelle des Wohnortes der Schülerinnen und Schüler und der Haltestelle an der nächstgelegenen Schule der erforderlichen Schulart.

Die Satzungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern definieren Zumutbarkeitskriterien zu zulässigen Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn bzw. nach Ende der regulären Unterrichtszeiten sowie Fußwegeentfernungen (= zumutbarer Schulweg) zwischen Wohnung und Haltestelle bzw. Haltestelle und Schule für den Besuch von Grundschulen, allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren in den Kreisen (vgl. Tabelle 43).

Tabelle 43: Zumutbarkeitskriterien zu zulässigen Wartezeiten und Fußwegeentfernungen (= zumutbarer Schulweg) gemäß den Schülerverkehrsatzungen

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

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

Wirkungsbereich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Sinne des RNVP

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

Schulverkehr im Sinne des RNVP ist unter dieser Maßgabe und unter Berücksichtigung des Gestaltungsermessens der Aufgabenträger die Beförderung von Schülerinnen und Schülern in integrierter Form, d.h. als Linienverkehr im Sinne von § 42 PBefG. Formal sind auch nach § 43 Abs. 2 PBefG genehmigte Sonderformen des Linienverkehrs hier zu berücksichtigen, wobei die zukünftige Ausrichtung im Sinne integrierter Verkehre klar auf Linienverkehre entsprechend § 42 PBefG erfolgt. Dies entspricht auch der Vorgabe nach § 2 Abs. 5 PBefG, dass Sonderlinienverkehre im Sinne von § 43 PBefG, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, in den ÖPNV integriert werden sollen.

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

Bedienungshäufigkeit von Schulstandorten

Eine Darstellung der Bedienungshäufigkeit von Schulstandorten erfolgt im jeweiligen Regionalen Teil der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg (Netzebene 3S) in Kapitel 4.3.

Verkehrsrelationen ohne Beförderungspflicht

Verkehrsrelationen, die der Schülerbeförderung dienen und die aufgrund von Schulwahlentscheidungen der Schülerinnen und Schüler bzw. Erziehungsberechtigten auf Schulen außerhalb des jeweiligen Schuleinzugsbereiches ausgerichtet sind, erfordern zusätzlichen planerischen und Finanzierungsaufwand. Die Gebietskörperschaften bemühen sich durch die in Kapitel 6.2 und 6.6 beschriebenen Maßnahmen ausdrücklich, auch diese Verkehrsrelationen sicherzustellen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass hierbei keine Verpflichtungen zur Einrichtung von Verbindungen des übrigen ÖPNV existieren.

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

Die derzeit auf Grundlage von § 114 SchulG und der Satzungen der Kreise organisierten Mechanismen der Kostentragung gelten grundsätzlich weiterhin, so dass auch notwendige Kosten der Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Sinne der Satzungen weiterhin in der geltenden Form getragen werden, auch wenn die Fahrtenanzahl über die definierten Mindeststandards hinausgehen sollte⁴⁴.

⁴⁴ Vgl. auch Kapitel 7.4 „Mitfinanzierung von Verkehren über Mindestbedienstandard“ in den jeweiligen Regionalen Teilen.

6.4 Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV

Die Angebote des übrigen ÖPNV werden **gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch durch flexible Bedienformen** erbracht. Flexibler ÖPNV bzw. flexible Bedienformen sind dabei von alternativen Angebotsformen (vgl. Tabelle 44) abzugrenzen, da die drei Gebietskörperschaften als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV formal keine Zuständigkeit für Verkehrsangebote außerhalb des übrigen ÖPNV haben. Die Abgrenzung wird in Anlehnung an den Planungsleitfaden des BMVI sowie den VDV-Standards in Tabelle 44 dargestellt.

Flexible Bedienformen sollen dabei vorrangig im Bereich der Netzebene 3, im Bereich zeitlich und örtlich geringer Nachfragepotentiale bzw. bei nicht durch den konventionellen Linienverkehr erschließbaren Räumen angewendet werden. Die Gebietskörperschaften streben im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 bzw. § 44 PBefG an. Dabei wird i.d.R. Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen. Es soll grundsätzlich der SH-Tarif angewendet werden.

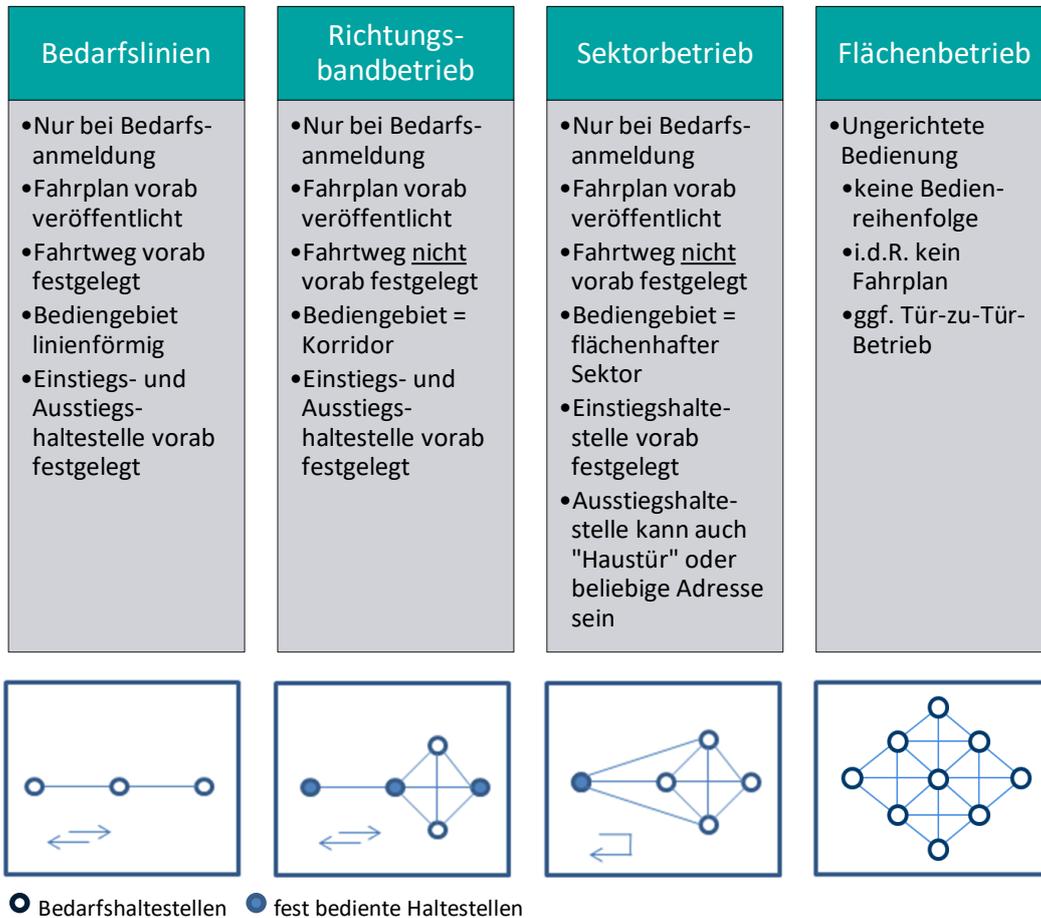
Tabelle 44: Abgrenzung Bedienformen im übrigen ÖPNV und alternative Angebotsformen (Begriffsbestimmung)

Bedienform	Definition
Konventioneller Linienverkehr im übrigen ÖPNV	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges (insbesondere auf Netzebenen 0,1 und 2)
Flexible Bedienung im übrigen ÖPNV	Bedienung erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr, fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb, fahrplanbasierter Sektorbetrieb oder Flächenbetrieb (insbesondere auf Netzebene 3 sowie in Zeiten geringer Nachfrage)
Alternative Angebotsformen (kein ÖPNV)	Ergänzendes Angebot zum übrigen ÖPNV (z.B. Ridepooling als gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG, gemeinschaftlich organisierte Verkehre/Mitnahmeverkehre, Krankenfahrten, Car-sharing, Bikesharing etc.)

Quelle: BMVI (Hrsg.) 2016, VDV 2016.

Grundsätzlich können für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in Abbildung 21 dargestellten Bedienformen angewendet werden.

Abbildung 21: Flexible Bedienformen (Rufbusse)



Quelle: IGES 2021 nach BMVI (Hrsg.) 2016.

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

- ♦ Aus Perspektive der Nutzungsfreundlichkeit ist die **Anmeldung** grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen in den **Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg** bis spätestens **60 Minuten vor Fahrtbeginn** zu ermöglichen. In der **Stadt Flensburg** ist die Beförderung grundsätzlich innerhalb eines Zeitfensters von **10 bis 30 Minuten nach Anmeldung des Fahrtwunsches** zu ermöglichen.
- ♦ Die Anmeldung von Fahrtwünschen soll sowohl **digital** (z.B. internet-/App-basiert) als auch **analog** (z.B. telefonisch) möglich sein.
- ♦ Die Bezahlung sollte sowohl beim Fahrpersonal als auch online und/oder App-basiert erfolgen können.
- ♦ Es soll eine einheitliche **Produktbezeichnung** für Angebotsformen des flexiblen ÖPNV genutzt werden (z.B. unter der Dachmarke NAH.SHUTTLE). Ebenso sollte ein **eigenes Branding** angewendet werden. Beides soll bei Bedarf regional angepasst werden können.

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

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

Es wird empfohlen, die **Disposition** der Fahrtaufträge der flexiblen Bedienformen einheitlich zu organisieren⁴⁵. Ggf. könnte hier eine Kooperation mit dem Verbund NAH.SH und/oder die Einbeziehung geeigneter Dienstleister geprüft werden.

Im Sinne der Weiterentwicklung soll daher geprüft werden, ob **langfristig ein einheitliches Buchungs- und Dispositionssystem**, u.a. auch zur Verbesserung des Monitorings in Zusammenarbeit der Aufgabenträger des Planungsraums I eingeführt werden kann (z.B. auch unter Berücksichtigung der Plattform NAH.SHuttle⁴⁶ der NAH.SH).

Darüber hinaus soll geprüft werden, ob langfristig eine einheitliche Rufnummer für die Bestellung bzw. Anmeldung von Fahrtwünschen angestrebt werden kann.

Soweit erforderlich, werden über die hier festgelegten Standards hinausgehende, spezifische Anforderungen der drei Gebietskörperschaften an den Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV in den jeweiligen Regionalen Teilen konkretisiert.

6.5 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV

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

Beispiele von alternativen Mobilitätsformen sind verschiedene Formen der Mitnahme (unterschiedliche Ansätze für Mitfahrbänke, Pendelnden-Netzwerke etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharing-Konzepte wie Carsharing, Bikesharing, E-Roller und E-Scooter), aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum übrigen ÖPNV (z.B. Bürgerbus, Pooling-Dienste⁴⁷).

⁴⁵ Hierbei ist zu beachten, dass ggf. regionale Besonderheiten oder verschiedene Angebotsformen von flexiblen Bedienformen einer einheitlichen Disposition entgegenstehen können.

⁴⁶ Vgl. <https://nahshuttle.de/>, zuletzt abgerufen am 19.11.2021.

⁴⁷ Mit der seit August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ (als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV, § 44 PBefG) und „gebündelte

Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote

Aus Sicht der Gebietskörperschaften ist es notwendig, das Zusammenwirken von individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Fahrrad etc. von alternativen Mobilitätsformen und von öffentlichen Verkehrsangeboten des SPNV und des übrigen ÖPNV weiterzuentwickeln.

Die Gebietskörperschaften unterstützen daher ausdrücklich die Umsetzung und Ausweitung von Sharing-Konzepten sowie die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des übrigen ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten. Hierdurch werden positive Effekte für Verlagerungen vom MIV auf öffentliche oder gemeinschaftliche Mobilitätsformen erwartet.

Durch die damit verbundene Offenheit unterstützen die Gebietskörperschaften derzeitige und zukünftige Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Versorgungskonzepte.

Mischform Bürgerbus

Aus Sicht des Gemeinsamen RNVP werden Bürgerbusse im Planungsraum I wie folgt definiert: Bürgerbusse sind grundsätzlich Mobilitätsangebote, die durch bürgerschaftliches Engagement initiiert werden und bei denen der Betrieb durch den Einsatz ehrenamtlicher Fahrpersonale erfolgt. Bürgerbusse befinden sich je nach Organisations- und Bedienform im Schnittbereich zwischen dem übrigen ÖPNV und den alternativen Angebotsformen.

Entscheidend ist, dass die **Initiative für Bürgerbusangebote aus dem bürgerschaftlichen Engagement heraus** entsteht, da die **Gebietskörperschaften kein Initiator** bürgerschaftlich getragener Verkehrsangebote sein können.

Aus Sicht der Gebietskörperschaften soll die Betriebsdurchführung von Bürgerbusangeboten möglichst integriert in den übrigen ÖPNV (z.B. als Linienverkehr entsprechend § 42 PBefG, als Linienbedarfsverkehr entsprechend § 44 PBefG oder als Sonderform des Linienverkehrs entsprechend § 43 PBefG bzw. als Verkehr mit Mietnibussen oder Mietwagen entsprechend § 49 PBefG) erfolgen.

Bürgerbusvereine kooperieren oftmals mit Verkehrsunternehmen, welche als konzessionierte Verkehrsunternehmen die Betriebsführerschaft gewährleisten, aber auch die Angebotsplanung übernehmen können (Beispiel Bürgerbus Ladelund). Es wird empfohlen, den durch die NAH.SH gemeinsam mit Vertretungen der Aufgabenträger, der Bürgerbusvereine und der Verkehrsunternehmen erarbeiteten Leitfaden zu berücksichtigen⁴⁸.

Die Gebietskörperschaften unterstützen Mobilitätsinitiativen wie Bürgerbusansätze als ehrenamtlich getragene und durchgeführte **Ergänzung zum ÖPNV** insbesondere in Räumen, in denen kein allumfassendes Angebot sichergestellt werden

Bedarfsverkehre“ (als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV, § 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert.

⁴⁸ Vgl. <http://www.nah.sh/projekte/buergerbusse-in-schleswig-holstein/>, zuletzt abgerufen am 11.08.2021.

kann. Bürgerbusse dürfen dabei bestehende Angebote des übrigen ÖPNV nicht in ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen. Die Gebietskörperschaften unterstützen daher Bürgerbusinitiativen, die ihr Angebot von vornherein in enger Abstimmung mit dem jeweils in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen entwickeln.

6.6 Weiterentwicklung des Angebotes im übrigen ÖPNV

Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I werden das derzeitige **Angebot** auf Basis der Bedienungsstandards entsprechend den Angaben in Kapitel 6.2 **nach Maßgabe der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln** und dabei von der **Möglichkeit des Einsatzes von Bedarfsverkehren** Gebrauch machen. **Eine schrittweise Umsetzung ist möglich.**

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

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

Möglichkeit der Anpassung von Zuordnungen zu Netzebenen

Die Gebietskörperschaften werden die entsprechend den neuen Mindestbedienvorgaben entwickelten Verkehrsleistungen regelmäßig evaluieren. Dabei soll u.a. erfasst werden, ob und in welchem Umfang das Angebot durch die Fahrgäste angenommen wird. Geeignete Kennzahlen dazu sind u.a. die Fahrgastzahlen, ggf. in Verbindung mit Erhebung der Entwicklungen der Fahrgelderlöse.

Sofern z.B. aufgrund der Nachfragentwicklung erforderlich, werden die Gebietskörperschaften während der Laufzeit des RNVP Anpassungsbedarfe im Bereich der Zuordnung einzelner Verbindungsrelationen zu den Netzebenen und somit zu den Mindestbedienvorgaben vornehmen. Dadurch wird sichergestellt, dass eine Umschichtung der Fahrplanleistung, z.B. zwischen verschiedenen Verbindungsrelationen, oder die Anpassung von Verbindungsrelationen möglich ist, sofern die vorliegenden Datengrundlagen (z.B. eine unterschiedliche Nachfrageentwicklung) dies erforderlich macht. Dies stellt einen wirtschaftlichen Umgang mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln der Gebietskörperschaften sicher.

Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen

Während der Laufzeit des RNVP sollen die Möglichkeiten der Aufwertung von Verbindungsrelationen geprüft werden. Dies betrifft für die **Netzebene 1** die folgenden Verbindungsrelationen:

- ◆ (Flensburg –) Padborg, Grenze – Padborg, Bahnhof
- ◆ Satrup – Sörup – Sterup
- ◆ Schleswig – Böklund – Satrup

- ◆ Flensburg – Jarplund – Idstedt – Schleswig
- ◆ Kropp – Owschlag
- ◆ Tönning – Heide

Für die **Netzebene 2** sollen folgende Verbindungsrelationen bezüglich einer Aufwertung geprüft werden:

- ◆ Glücksburg – Wees – Flensburg
- ◆ Handewitt – Weding – Jarplund
- ◆ Ostenfeld – Hollingstedt
- ◆ Friedrichstadt – Stapel (– Bergenhusen)
- ◆ Stapel – Erfde
- ◆ Schleswig – Brodersby – Ulsnis – Steinfeld – Süderbrarup
- ◆ Schleswig – Schaalby – Loit
- ◆ Kappeln – Grödersby – Arnis – Ekenis – Lindaunis – Nottfeld – Süderbrarup
- ◆ Maasholm – Kappeln
- ◆ Schleswig – Böklund
- ◆ Schleswig – Langstedt – Eggebek
- ◆ Schleswig – Ellingstedt – Hollingstedt
- ◆ Hollingstedt – Wohlde – Bergenhusen
- ◆ Kropp – Dörpstedt
- ◆ Kropp – Erfde
- ◆ Kropp – Tetenhusen – Hohn – Rendsburg
- ◆ Flensburg – Wees – Langballigau – Streichmühle
- ◆ Flensburg – Hürup – Husby – Langballig
- ◆ Glücksburg – Munkbrarup – Husby
- ◆ Flensburg – Freienwill – Satrup – Sörup
- ◆ Eggebek – Bollingstedt – Eggebek
- ◆ Jörl – Sollerup – Jübek
- ◆ Ladelund – Medelby
- ◆ Bredstedt – Viöl – Jübek
- ◆ Erfde – Heide
- ◆ Schafflund – Wanderup – Tarp
- ◆ Tarp – Satrup (– Sörup)
- ◆ Jübek – Idstedt – Böklund – Süderbrarup
- ◆ Hollingstedt – Jübek

Prüfung einer Ausweitung des Mindestbedienzeitraums auf den Netzebenen 1, 2 und 1 SU

Während der Laufzeit des RNVP soll die Ausweitung des abendlichen Mindestbedienzeitraums der Netzebenen 1, 2 und 1 SU geprüft werden. Folgende Ausweitung soll geprüft und bei Machbarkeit entsprechend umgesetzt werden:

- ◆ Netzebenen 1 und 2
 - Montag - Freitag: von ca. 19:00 Uhr auf 20:00 Uhr
 - Samstag: von ca. 18:00 Uhr auf 19:00 Uhr

- ◆ Netzebene 1 SU
 - Freitag: von ca. 22:00 Uhr auf 23:00 Uhr
 - Samstag: von ca. 22:00 Uhr auf 23:00 Uhr

Empfehlung der Einführung überregionale Busverbindungen (Landesweites Plus-Bus-Netz)

Der gebietskörperschaftsübergreifende Ansatz zur Weiterentwicklungen des Angebots im Planungsraum I aus dem 1. Gemeinsamen RNVP wird fortgeschrieben. Dies beinhaltet den Ansatz von überregionalen Busverbindungen (landesweites PlusBus-Netz), Chancen eines Premiumproduktes im übrigen ÖPNV sowie die Zielstellungen möglichst einheitlicher Angebotsstrukturen und einer Reduzierung von Reisezeiten.

Die Vermarktung starker ÖPNV-Linien als „Premiumprodukt“ bietet erfahrungsgemäß auch im ländlichen Raum die Chance einer Markenbildung, Bekanntheits- sowie Akzeptanz- und Nachfragesteigerung.

Im LNVP kündigt das Land Schleswig-Holstein an, das Konzept überregionaler Busverbindungen (= PlusBus) aufgreifen zu wollen. Die Gebietskörperschaften begrüßen diesen Ansatz ausdrücklich, der gleichzeitig die Weiterentwicklung der jeweiligen Verbindungen zu einem zeitgemäßen „Premiumprodukt“ beinhaltet.

Der LNVP benennt dabei die Verbindungen

- ◆ Husum – Flensburg
- ◆ Flensburg – Niebüll
- ◆ Schleswig – Süderbrarup – Kappeln
- ◆ Eckernförde – Schleswig

als starke Achsen von besonderem Interesse als PlusBus-Verbindungen.

Aus Sicht der Gebietskörperschaften des Planungsraum I bestehen weitere mögliche Netzabschnitte für die Einrichtung und Finanzierung von PlusBus-Verbindungen. Zu diesen gehören:

- ◆ Flensburg – Kappeln
- ◆ Flensburg – Kruså – Sønderborg
- ◆ Kappeln – Eckernförde

Um ein hochwertiges Produkt zu etablieren, muss eine **gleichbleibend hohe und auch zwischen den jeweiligen Verbindungen vergleichbare Angebotsqualität sowie eine optische Wiedererkennbarkeit** gewährleistet werden. Erklärtes Ziel ist daher, gewohnte Qualitätsstandards etwa vom SPNV in das „Premiumprodukt“ im übrigen ÖPNV zu integrieren, diese offensiv zu vermarkten und damit die Attraktivität zu steigern.

Es werden dazu, unter Berücksichtigung der Angaben im LNVP⁴⁹, folgende Qualitätskriterien vorgeschlagen, die sich an den Kriterien des erfolgreich umgesetzten

⁴⁹ Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

PlusBus-Ansatzes des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes orientieren (vgl. auch Tabelle 45).

Tabelle 45: Vorgeschlagene Qualitätskriterien für ein höherwertiges PlusBus-Angebot (überregionale Busverbindungen)

Kriterium	Erläuterung
Verbindungsfunktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbindung von wichtigen Orten mit mindestens einem Zentralen Ort, auf der es kein regelmäßiges direktes Angebot im Schienenverkehr gibt bzw. nicht mehr gibt ◆ Dabei mindestens ein Anschluss zum Schienenverkehr ◆ Möglichkeit von Verbindungen innerhalb der Kreise aber auch kreisgrenzen- oder landesgrenzenübergreifend
Regelmäßiger Taktverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Montag-Freitag verlässlicher Grundtakt von 60 Minuten¹ ◆ Wochenendbedienung im 120-Min-Takt ◆ Orientierung Bedienzeiträume an Betriebszeiten im Schienenverkehr, um Systemwirksamkeit und Anschlüsse zwischen Schienenverkehr und überregionalen Busverbindungen zu ermöglichen
Anschlussicherung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anschlusssicherung an Umsteigepunkten mit dem Schienenverkehr sowie Haupt- und Nebenrelationen ◆ Übergangszeit maximal 15 Minuten
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Klare Linienführungen mit möglichst geradlinigem und einheitlichem Linienweg
Sichtbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Wiedererkennbarkeit durch Verwendung des Markennamens in Fahrplänen, Flyern, Online-Auskünften und an Haltestellen ◆ Identische Design-Merkmale in der Gestaltung der Fahrzeuge (z.B. Design-Elemente des Verbundes NAH.SH)
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einsatz von Niederflurbussen mit Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren
Verkehrsmittelverknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ggf. Möglichkeit der Fahrradmitnahme (z.B. durch Fahrradträger) insbesondere in den touristischen Regionen
Besondere Ausstattungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Sonderausstattungen wie z.B. Klimatisierung und USB-Steckplätze

Darstellung: IGES 2021 auf Basis von VBB 2019 und MDV 2019.

Anmerkung: ¹ Das PlusBus-Angebot kann ggf. durch ein TaktBus-Angebot mit 120-Min-Takt ergänzt werden.

Zur finanziellen Absicherung der Realisierung eines hochwertigen und verlässlichen landesweiten Netzes aus SPNV und übrigem ÖPNV ist unter Berücksichtigung eines Anstiegs der Regionalisierungsmittel um ca. 30 Mio. EUR seit 2016⁵⁰ sowie der engen finanziellen Handlungsspielräume der Kreise (und kreisfreien Städte) eine stärkere finanzielle Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein erforderlich.

⁵⁰ Vgl. MWAVT SH 2016.

Die Umsetzung überregionaler PlusBus-Verbindungen muss jedoch - falls vorhanden - auf Basis bestehender Konzessionen mit den jeweiligen Betreibern weiterentwickelt werden. Die Aufgabenträgerschaft soll bei den Kreisen und kreisfreien Städten verbleiben. Konkurrenz zu bestehenden Verkehrsunternehmen ist dadurch zu vermeiden.

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

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

Der Schienenverkehr erfüllt für die Anbindung im Nah- und Fernverkehr eine entscheidende Erschließungsfunktion für den gesamten Planungsraum I. Die Gebietskörperschaften fordern daher, dass das bestehende Niveau mindestens gehalten und nach Möglichkeit ausgebaut werden soll⁵¹.

Koordinierungsgrundsätze zwischen SPNV und übrigen ÖPNV

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

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

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

⁵¹ Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Schleswig-Holstein. Hinweise zum SPNV sind daher nur als Wunsch der Kreise und der kreisfreien Stadt an den Aufgabenträger des SPNV zu verstehen.

Langfristige Sicherung des Verkehrsangebotes im SPNV

Das Leistungsangebot im SPNV ist derzeit nur für die bisher bestellten Leistungen gesichert. Die Aufgabenträger des Planungsraum I fordern das Land auf, mindestens die heutige Angebotsqualität auch in Zukunft zu bestellen.

Geplante Maßnahmen gemäß LNVP

Bauliche Maßnahmen sowie Maßnahmen zur Angebotsverbesserung im Bereich des Planungsraumes I sind im LNVP Schleswig-Holsteins bis 2027 enthalten. Die nachfolgend in Tabelle 46 aufgeführten Maßnahmen des LNVP werden durch die Gebietskörperschaften des Planungsraum I ausdrücklich begrüßt.

Tabelle 46: Geplante Maßnahmen im SPNV-Netz gemäß LNVP

Zugangsstelle/Strecke/Bereich	Maßnahmen
Schleswig – Husum	♦ Errichtung bzw. Reaktivierung der Zugangsstellen Husum Rosendahler Weg ¹ , Ohrstedt und Schuby
Husum – Niebüll	♦ Errichtung bzw. Reaktivierung der Zugangsstellen Hattstedt und Lindholm
Husum – St. Peter-Ording	♦ Verbesserung bzw. Sicherstellung der Barrierefreiheit an den Zugangsstellen Bad St. Peter Süd, Harblek, Kating, Katharinenheerd, Sandwehle, Tating, Tönning, Witzwort
Jübek Bhf	♦ Verbesserung bzw. Sicherstellung der Barrierefreiheit an der Zugangsstelle Jübek
Kiel – Husum bzw. Kiel – Flensburg	♦ Erweiterung RE 74 Kiel – Husum um zusätzlichen Zugteil mit Teilung in Jübek und somit Verbesserung des SPNV-Angebotes auf der Strecke Rendsburg – Flensburg (Flügelkonzept RE 74 Jübek – Flensburg) ♦ Errichtung bzw. Reaktivierung der Zugangsstelle Eggebek
Hamburg – Westerland	♦ Elektrifizierung der Marschbahn im Abschnitt Itzehoe – Westerland (Umsetzung E-Netz West) ♦ Zweigleisiger Ausbau der Marschbahn im Abschnitt Niebüll – Klanxbüll
Niebüll – Dagebüll	♦ Elektrifizierung der Strecke
Kiel – Eckernförde – Eckernförde Süd – Kappeln	♦ Verlängerung der geplanten Verbindung der S-Bahn Kiel über die Zugangsstellen Lindaunis und Süderbrarup nach Kappeln

Quelle: MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

Anmerkung: ¹ Name der geplanten Zugangsstelle entsprechend LNVP. Da sich die Zugangsstelle jedoch nicht auf dem Gebiet der Stadt Husum befindet, ist aus Sicht des Kreises Nordfriesland die Benennung als „Mildstedt-Rosendahl“ zielführender.

Anforderungen der Gebietskörperschaften an die künftige Entwicklung

Neben den bereits vom Land geplanten Maßnahmen besteht aus Sicht der Gebietskörperschaften weiterer Bedarf an der Entwicklung des SPNV-Netzes sowie

des SPNV-Angebotes. Im Einzelnen sind dies die folgenden Anforderungen, welche teilweise auch Inhalte des OdeS-Gutachten⁵² darstellen (vgl. Tabelle 47).

Tabelle 47: Anforderungen an die Weiterentwicklung des SPNV

Zugangsstelle/Strecke	Maßnahmen
Husum – St. Peter-Ording	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Barrierefreier Ausbau der Zugangsstellen mit Priorisierung der Zugangsstellen Tönning und Bad St. Peter Süd
Husum – Westerland	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Taktverdichtung auf 30-Min-Takt ◆ Einrichtung neuer Zugangsstellen in Hattstedt, Risum-Lindholm und Husum Nord¹
St. Peter-Ording – Tönning – Heide	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einrichtung einer Schienenverbindung im Abschnitt Tönning – Heide mit Bedienung als Direktverbindung ohne Umstieg
Schleswig – Jübek – Husum	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Jübek – Husum von derzeit 80 km/h auf 120 km/h ◆ Elektrifizierung des Abschnitts Husum – Jübek ◆ Errichtung neuer Zugangsstelle Ahrenviölfeld
Flensburg – Süderbrarup – Eckernförde ²	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Schaffung eines zusätzlichen SPNV-Angebotes im Streckenabschnitt Flensburg – Süderbrarup zur Taktverdichtung auf der Linie RE 72 ◆ Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Flensburg – Sörup auf 140 km/h ◆ Errichtung neuer bzw. Reaktivierung der Zugangsstellen Lindaunis und Mohrkirch
Flensburg Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ausweitung der SPNV-Anbindung der derzeitigen Zugangsstelle Flensburg Bahnhof
Kiel – Flensburg	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h ◆ Abschnittsweise zweigleisiger Ausbau sowie Elektrifizierung ◆ Verkehrstechnische Sicherung der bisher noch ungesicherten Bahnübergänge³
Kappeln – Süderbrarup – Eckernförde	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einführung eines ganzjährigen SPNV-Angebotes über die derzeitige touristische Bedienung hinaus
Niebüll – Tønder	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verdichtung des Angebotes durch Einführung eines durchgängigen 60-Min-Taktes
Sønderborg – Tinglev – Flensburg ⁴	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Prüfung der Einführung einer grenzüberschreitenden Regionalbahn-Linie
Schienenpersonenfernverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verlängerung IC-Linie Aarhus – Kolding – Tinglev – Flensburg im 120-Min-Takt bis nach Hamburg ◆ Einführung IC-Linie Kopenhagen – Kolding – Tinglev – Flensburg im 120-Min-Takt ◆ Verbesserung Anbindung an Metropolregion Hamburg, u.a. durch bessere Bedienung des IC-Haltespunktes Schleswig im Schienenpersonenfernverkehr

⁵² Vgl. Gutachten OdeS – Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein für das MWVATT von März 2021.

Zugangsstelle/Strecke	Maßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Sicherstellung der Anbindung Flensburgs nach erfolgter Elektrifizierung in Dänemark

Anmerkung:

¹ Die Einrichtung einer SPNV-Zugangsstelle Husum Nord sollte im Zusammenhang mit der Umsetzung einer ergänzenden Regionalbahnverbindung Husum – Westerland, z.B. im Rahmen einer Taktverdichtung auf einen 30-Min-Takt, geprüft werden.

² Darüber hinaus könnten zur Verbesserung der Erreichbarkeit die Zugangsstellen Flensburg-Zentralkrankenhaus und Tarup (entsprechend LNVP) sowie eine Zugangsstelle Maasbüll geprüft werden, sofern diese nicht in Abhängigkeit zur Errichtung eines Innenstadtbahnhof Flensburg stehen.

³ Zwischen dem Begegnungs-/Ausweichbahnhof Süderbrarup und Flensburg befinden sich 31 Bahnübergänge, davon sind 18 nicht verkehrstechnisch gesichert (5 Bahnübergänge an Straßen und 13 landwirtschaftliche Übergänge). Alle Bahnübergänge sollen technisch nachgerüstet werden um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

⁴ Grundsätzlich ist aus Sicht der Gebietskörperschaften der Ausbau der Angebote im Schienenverkehr zwischen Deutschland und dem Königreich Dänemark anstrebenswert.

Es wird eine Priorisierung und Ausfinanzierung der in Tabelle 47 aufgeführten Maßnahmen gefordert, damit diese Maßnahmen auch eine Chance auf Realisierung bis 2026 bekommen. Die Gebietskörperschaften begrüßen, dass trostlos, teils schlecht instandgehalten Empfangsgebäude und Bahnhofsumfelder durch gezielte finanzielle Maßnahmen wieder in einen für Reisende genügenden Zustand versetzt werden sollen. Auch der in diesem Zusammenhang beabsichtigte Ausbau von Mobilitätsstationen findet große Zustimmung durch die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV.

Darüber hinaus sind an wichtigen Verknüpfungspunkten Anschlüsse zwischen Bahn und Bahn sowie zwischen Bahn und übrigen ÖPNV sicherzustellen (vgl. Kapitel 7.1). Um dies auch im Falle von Fahrplanänderungen realisieren zu können, wird folgendes Abstimmungsverfahren zwischen dem Landesnahverkehrsverbund NAH.SH und den Gebietskörperschaften vorgeschlagen:

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

planänderungen durch Baumaßnahmen sind den vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen durch das entsprechende Eisenbahnverkehrsunternehmen zu übermitteln.

6.8 Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und zur Beschleunigung des übrigen ÖPNV

Die Gebietskörperschaften des Planungsraums I unterstützen die Zielstellung, den übrigen ÖPNV durch konsequente Beschleunigung zu verbessern. Dabei werden ggf. bestehende, spezifische Anforderungen der Gebietskörperschaften in den jeweiligen Regionalen Teilen konkretisiert.

Förderung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV

Die Anordnung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen soll entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zwar in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Fahrzeuge des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren, jedoch bekennen sich die Gebietskörperschaften zu einer deutlich verbesserten ÖPNV-Beschleunigung.

Daher ist aus Sicht der Gebietskörperschaften im Einklang mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) auf Streckenabschnitten mit mehr als zwölf Fahrzeugen des Linienverkehrs in der Spitzenstunde eine Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen verkehrlich sinnvoll. Bei stark staubelasteten Straßenabschnitten, im Rückstaubereich vor Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren gilt dies auch bei weniger als zwölf Fahrzeugen.

Maßnahmen zur konsequenten Beschleunigung des übrigen ÖPNV

Folgende Maßnahmen sollten aus Sicht der Gebietskörperschaften zur Umsetzung der Beschleunigung konkret weiterverfolgt bzw. umgesetzt werden:

- ◆ **ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung** an Knoten z.B. durch Ansteuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) oder Pfortner-Lichtsignalanlagen an allen problematischen LSA-Knoten auf Verbindungsrelationen der Netzebenen 0 und 1 sowie an sonstigen LSA-Knoten mit vielen Fahrgastfahrten (ab 6 Fahrten je Spitzenstunde),
- ◆ Prüfung der Einrichtung von Halteverböten,
- ◆ Einrichtung von Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung sowie
- ◆ Umgestaltung der Bauform von Haltestellen zu Kaphaltestellen.

Flächenvorhaltung bei Änderungen der Straßeninfrastruktur sowie bei Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen

Bei der Neuanlage oder Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung sollen ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus, Haltestellen sowie Wendemöglichkeiten vorgesehen werden. Hierbei sollten Schleppkurven von etwaigen Fahrzeuggrößen von Gelenkbussen (Gesamtlänge derzeit maximal ca. 21 m), Solobussen (Gesamtlänge ca. zwischen 11 und 15 m) und Kleinbussen berücksichtigt werden.

7. Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I

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

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

Das Qualitätskonzept definiert aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 6.2) die Ausgestaltung der qualitativen Aspekte des übrigen ÖPNV. Die Aspekte Infrastrukturqualität, Qualität der Fahrzeuge sowie Qualität der Fahrgastinformation wirken dabei verzahnt mit dem Umsetzungskonzept zur Erreichung der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 7.5).

7.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte

Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität

Alle Elemente der öffentlichen Mobilität im Planungsraum I sollen koordiniert und miteinander verknüpft angeboten werden. Derzeit bildet der ÖPNV ein integriertes System aus SPNV und Linienverkehr des übrigen ÖPNV mit unterschiedlichen Produkten wie z.B. Regionalbus oder Stadtbuss. Die Verknüpfung beinhaltet dabei nicht nur die Verknüpfung zum und vom SPNV, sondern auch eine Verknüpfung der Linien des übrigen ÖPNV untereinander.

Eine stärkere intermodale Verknüpfung, sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie Schiff, MIV, Fahrrad, Sharing-Systemen und Fernbahn und -bus, ist erklärtes Ziel der drei Gebietskörperschaften.

Insbesondere sollen dabei Maßnahmen zur Stärkung einer klima- und umweltgerechten Mobilität gefördert werden.

Anschlussicherung und Anschlussqualität

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

Sämtliche Beförderungsleistungen sind anschlussorientiert zu planen. Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlussicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende Anforderungen an die Anschlussicherung und Anschlussqualität formuliert:

- ◆ Die Anschlusssicherung zwischen den Linien des übrigen ÖPNV sowie mit den Angeboten des SPNV soll über die Nutzung **rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS)** erfolgen und in geeigneter Form, z.B. durch die geforderten **Betriebsleitstellen** (vgl. Kapitel 7.7), überwacht werden.
- ◆ Die **Echtzeitdaten des ITCS** sollen so gestaltet sein, dass sie mit **der zentralen Datendrehscheibe der NAH.SH kompatibel** sind. Damit wird die Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationen für alle Verkehre innerhalb den Planungsraums I sowie in diesen ein- und ausfahrende SPNV- und Busverbindungen ermöglicht. Alle Verkehrsunternehmen des ÖPNV im Planungsraum I sollen technisch in die zentrale Datendrehscheibe eingebunden werden.
- ◆ Es wird die Installation von **DFI-Anlagen** und deren Anbindung an die Datendrehscheibe für mindestens die in den Regionalen Teilen genannten Verknüpfungspunkte empfohlen.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse zum und vom **SPNV, Fernverkehr Bahn** sowie **PlusBus** sind mindestens als **limitierter Anschluss** sicherzustellen. Limitierter Anschluss bedeutet, dass der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten werden kann. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung in der **Beförderung von Schülerinnen und Schülern** sollen, wenn möglich, als **garantierter Anschluss** durchgeführt werden. Der Anschluss wird dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall gehalten, sofern keine zeitnah verkehrende Anschlussalternative vorhanden ist. Das Niveau des limitierten Anschlusses darf jedoch keinesfalls unterschritten werden.
- ◆ Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse, insbesondere mit hohem Umsteigepotenzial, im Stadt- und Ortsverkehr sowie Zubringerverkehre (z.B. zu PlusBus-Linien oder Fährverbindungen), sind als **vorgesehene Anschlüsse** durchzuführen, so dass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.
- ◆ In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollten Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollten 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollten Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Minuten nicht übersteigen.

Aufbauend darauf sollen zukünftig einheitliche Kriterien **zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der zu erbringenden Anschlussqualität** festgelegt werden. Im Zuge der Erteilung von Linienkonzessionen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen konkrete einheitliche Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen. Anschlüsse sollen dabei jährlich zum Fahrplanwechsel fortgeschrieben oder ggf. angepasst werden.

Verknüpfungspunkte

Zur Sicherstellung der Verkehrsträgernetzung erfolgt die Fortschreibung der bereits im 1. Gemeinsamen RNVP 2017 - 2021 festgelegten Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 4.5). Eine Anschlusssicherung ist nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse mindestens für die dargestellten Verknüpfungspunkte vorzusehen.

Eine konkrete Festlegung der Verknüpfungspunkte in den drei Gebietskörperschaften erfolgt im jeweiligen Regionalen Teil.

Im Zuge der Erteilung von Linienkonzessionen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen konkrete Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

Bei der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sollen die Qualitätsvorgaben zu Mindestausstattungsmerkmalen von Haltestellen (vgl. Kapitel 7.2) sowie Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die festgelegten Vorgaben zur Anschlussqualität sowie die in Kapitel 7.5 definierten Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten.

Die Verknüpfungspunkte müssen so ausgelegt sein, dass eine **barrierefreie Nutzung des ÖPNV** sichergestellt wird. Dies soll durch den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV (vgl. Kapitel 7.3) sowie durch geeignete fahrzeugseitige Einstiegshilfen in den Fahrzeugen des SPNV sichergestellt werden.

Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

Die Verknüpfung von Fahrrad und übrigen ÖPNV soll im Planungsraum I weiter gestärkt werden. Im Kontext der deutlichen Potenziale der Radnutzung als Teil von Wegekettensystemen zur Mobilitätssicherung und zum Erreichen der verkehrspolitischen Verlagerungs- und Umweltziele fördern die Gebietskörperschaften die stärkere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Im Vordergrund steht dabei der **Ausbau bzw. die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum ÖPNV**.

Aus Sicht der Gebietskörperschaften wird **die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen** mit einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten mit zeitgemäßem Witterungsschutz, hoher Diebstahlsicherheit und Eignung zum Abstellen von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs, E-Bikes) unterstützt. Die derzeit vorhandenen Anlagen sind nach Möglichkeit um- und auszurüsten bzw. weiterzuentwickeln.

Um eine erfolgreiche Nutzung der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Rad und übrigen ÖPNV bzw. SPNV zu ermöglichen, sind die entsprechenden Infrastrukturen, wie z.B. Radwege zwischen den Gemeinden bzw. Ortsteilen und den ÖPNV-

und SPNV-Zugangsstellen mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten, eine zentrale Voraussetzung⁵³.

Fahrradmitnahme im SPNV

Die Gebietskörperschaften fordern den weiteren Ausbau ausreichender Beförderungskapazitäten für Fahrräder im SPNV.

Fahrradmitnahme im übrigen ÖPNV

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

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

Zur Unterstützung des Zusammenwirkens von Bus und Bahn sowie Fahrrad wird angestrebt, auf den Linien der Netzebenen 1 und 2 sowie Tourismusnetz durch geeignete Maßnahmen wie etwa Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge eine Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten zu überprüfen und ggf. umzusetzen. Dies ist Teil der Gesamtstrategie zur Verbesserung der Qualität der übergeordneten Netzebenen im Sinne eines landesweiten PlusBus-Netzes bzw. hochwertigen Bussystems⁵⁴.

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

Es ist dabei für eine rasche Umsetzung von Verbesserungen wünschenswert, dass sich die Partner der Tourismuswirtschaft einbringen, indem z.B. Fahrradträger oder Fahrradanhänger zur Verfügung gestellt oder mitfinanziert werden. Ebenso sollte durch die Tourismuswirtschaft eine offensive Vermarktung der Verknüpfung mit dem ÖPNV erfolgen.

Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV (inkl. Taxi bzw. taxiähnlichen Verkehrsformen)

Aus Sicht der Gebietskörperschaften wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die zuständigen Baulastträger bzw. Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt.

⁵³ Die NAH.SH fördert die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit bis zu 75 % und unterstützt die Straßenbaulastträger durch fertig geplante Baukastensysteme.

⁵⁴ Vgl. auch MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Insbesondere im Bereich der Mobilitätsstationen sollen auch Taxistellplätze an zentralen Verknüpfungsstellen berücksichtigt werden. Des Weiteren sollten Möglichkeiten der Integration taxiähnlicher Verkehrsformen (z.B. uber, moia, clevershuttle etc.) geprüft werden.

Berücksichtigung der PBefG-Novelle

Mit der im August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV (§ 44 PBefG) und „gebündelte Bedarfsverkehre“ als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV (§ 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert. Somit liegen für Pooling-Dienste bzw. taxiähnliche Verkehrsformen zwei Genehmigungstatbestände vor. Die Regulierung soll dabei durch den jeweilig zuständigen Aufgabenträger erfolgen.⁵⁵

Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fernverkehr (Fernbus, SPFV)

Die Angebote des Fernbusses sollten mit dem übrigen ÖPNV koordiniert werden und, wenn möglich, an Verknüpfungspunkten entsprechend den vorab dargestellten Empfehlungen mit den anderen Verkehrsträgern verknüpft werden.

Darüber hinaus sollen nach Möglichkeit auch wichtige Fahrten des Schienenpersonenfernverkehrs mit dem Angebot des übrigen ÖPNV verknüpft werden, um eine attraktive Reisekette, z.B. für Gäste, herzustellen.

7.2 Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen (Infrastrukturqualität)

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

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

Kategorisierung der Haltestellen

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeu-

⁵⁵ Vgl. Deutscher Städte- und Gemeindebund 2021 und Rödl & Partner GmbH 2020.

tung. Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Buslinienetzes sowie von sonstigen Haltestellen.

Die Haltestellen des übrigen ÖPNV werden nach ihrer Verkehrsaufgabe (Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang) und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert (vgl. Tabelle 48).

Tabelle 48: Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen

Haltestellenkategorie		Verkehrsaufgabe und Fahrgastaufkommen
Schwerpunkthaltestellen	S	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Gebiete und Ziele mit überdurchschnittlicher bzw. hoher Nachfrage ◆ Innerörtliche Ziele mit hoher Bedeutung wie z.B. Ortskerne oder touristische Schwerpunkte ◆ Hoch frequentierte Umsteigeknoten mit mehr als 200 Ein- und Aussteigende pro Tag
Normalhaltestellen	N	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erschließung von Gebieten oder Zielen mit durchschnittlicher Nachfrage und regelmäßiger Bedienung. ◆ Aufkommen zwischen 50 und bis zu 200 Ein- und Aussteigende pro Tag
Einfachhaltestellen	E	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erschließung peripherer oder nachfrageschwacher Gebiete mit ÖPNV-Basisangebot ◆ Aufkommen bis zu 50 Ein- und Aussteigende pro Tag

Quelle: IGES 2021.

Ausgestaltung von Haltestellen

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

Ausstattung von Haltestellen

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen gelten nachfolgende Ausstattungsstandards als Mindestanforderungen (vgl. Tabelle 49).

Die **Mindestanforderungen** erfassen sowohl **Ausstattungs-elemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen** (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch **Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der jeweiligen Straßenbaulastträger** liegen. Die Mindestanforderungen sollen sich auch an den im Kapitel 7.5 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

Tabelle 49: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	S	N	E
Grundausrüstung			
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für Haltestellenschild	X	X	X
Haltestellenschild mit Haltestellenname, Liniennummern und Fahrtziel (bei höherwertigem Angebot) aller verkehrenden Linien ¹	X	X	X
Verbundlogo ²	X	X	X
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen) ³	X	X	X
Fahrgastinformation⁴			
Liniennummern und Fahrtziele	X	X	X
Fahrplan, Gültigkeitshinweis	X	X	X
Tarifinformationen	X	(X)	(X)
Liniennetzplan	X	(X)	-
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	(X)	-	-
Übersichts-, Umgebungspläne	X	(X)	-
Aufenthaltskomfort			
Befestigte, sicher erreichbare und ausreichend große, ebene Wartefläche	X	X	X
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	X	X	X
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	-
Sitzgelegenheit	X	X	-
Radabstellanlage	X ⁵	(X)	-
Notrufeinrichtung oder öffentliches Telefon	(X)	-	-

Quelle: IGES 2022.

Anmerkung: (X) = Anzustreben bzw. bei Bedarf.

¹ Ausnahmen sind mit der NAH.SH abzustimmen. Die Wahl der Haltestellenschilder sollte sich an den Bedingungen der Region orientieren, insbesondere das Thema Windlast ist zu berücksichtigen, eine Einschränkung der Fahrgastinformation sollte bei Anpassungen jedoch vermieden werden.

² Die Angabe des Verkehrsunternehmens erfolgt auf den Aushangfahrplänen.

³ Verkehrshinweise sollten bei baubedingten Verlegungen von Haltestellenstandorten immer auch Kartenausschnitte enthalten, damit auch Ortsfremde die Möglichkeit haben, den Ersatzstandort der Haltestelle zu finden. Es existiert für den interaktiven Liniennetzplan der NAH.SH (<https://www.linien-netz.nah.sh/>) ein entsprechendes Tool, mit dem entsprechende Karten erstellt werden können.

⁴ Liniennetzplan, Tarifinformationen und Umgebungsplan sollen mindestens an allen Haltestellen der Netzebenen 0, 1 und 2 vorgesehen werden.

⁵ Nach Möglichkeit überdachte Radabstellanlage.

Haltestellen mit besonderer touristischer Funktion sollen zusätzlich in geeigneter Weise mit touristisch relevanten Informationen (z.B. touristische Ziele, Umgebungskarten etc.) ausgestattet werden.

Zuwegungen zu Haltestellen

Neben den Haltestellen selbst sind auch an die Zuwegungen von Haltestellen Mindestanforderungen zu bestimmen (vgl. auch Kapitel 7.5). Dabei müssen Zuwegungen ebenfalls mit geeignetem Oberflächenbelag ausgestattet sein, eine ausreichende Beleuchtung und Breite aufweisen und ein sicheres Erreichen vom restlichen Fußwegenetz ermöglichen. Auch Zuwegungen sind winterdienstlich vom dafür Verantwortlichen zu betreuen.

Verkehrssicherheit der Haltestellen

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

Schaffung von Wiedererkennbarkeit

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

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

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

Zur weiteren Vereinheitlichung der Haltestellenausstattung (Haltestellenschilder, Fahrplankästen, Haltestellenmasten) im Verbundgebiet soll zur Gestaltung das Corporate Design der NAH.SH verwendet werden⁵⁶. Es ist dabei weiterhin sicherzustellen, dass eine Anpassung an vorhandene Gestaltungsstrategien bzw. die Beibehaltung von Elementen der lokalen Identität in die einheitliche Gestaltung integriert werden kann.

Ausgestaltung wichtiger Verknüpfungspunkte

An den zentralen Verknüpfungspunkten (vgl. Kapitel 4.5 und Kapitel 7.1 sowie jeweilige Regionale Teile) soll der Ausbau multimodaler Verkehrsangebote gefördert

⁵⁶ Vgl. Design-Manual Teil III Infrastruktur der NAH.SH 2021.

werden. Entsprechend wird mindestens die Vorhaltung der folgenden Verknüpfungsinfrastrukturen empfohlen:

- ◆ P+R-Anlagen,
- ◆ B+R-Anlagen in Form überdachter Fahrradstellplätze,
- ◆ Ggf. Kurzzeitparkplätze für Zubringerverkehr mit dem Pkw sowie
- ◆ Städtebauliche Integration.

Besonders bedeutende Umsteigepunkte und Verknüpfungspunkte zum Individualverkehr sowie ggf. alternativen Mobilitätsformen sollen zu **Mobilitätsstationen**⁵⁷ unter Förderung intermodaler Mobilität ausgebaut werden. Diese sollen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort fördern. An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsmodi (z.B. ÖV, MIV, Radverkehr etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Mobilitätsstationen werden grundlegend so konzipiert, dass sie auf die lokalen und sich ggf. weiterentwickelnden Bedürfnisse an den Standorten angepasst werden können. Sie dienen u.a. der Stärkung und Förderung der Nahmobilität.

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

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

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

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

Besonderheiten des Stadt- und Ortsverkehrs

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

⁵⁷ Konkretisierungen zu Mobilitätsstationen sind Bestandteil der jeweiligen Regionalen Teile.

einheitlichen Markenauftritt und garantieren Mindestkomfort gesteigert werden kann.

Deshalb sind abweichend von vorgenannten Festlegungen

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

Haltestellenkataster

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies soll im Kreis Nordfriesland und in der Stadt Flensburg auf Basis des zentralen Haltestellenkatasters der NAH.SH erfolgen, welches jeweils fortgeschrieben wird. Im Kreis Schleswig-Flensburg soll dies im Zusammenwirken zwischen den jeweiligen Baulastträgern (insbesondere den kreisangehörigen Kommunen), den Verkehrsunternehmen und dem Kreis erfolgen. Der Kreis Schleswig-Flensburg wird dazu das zentrale Haltestellenkataster der NAH.SH fortschreiben. Basis hierfür ist das bereits vorhandene Haltestellenkataster des Kreises.

7.3 Qualität der Fahrzeuge

Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I wirken auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** mit ausreichenden Kapazitäten entsprechend der Nachfrage im übrigen ÖPNV hin. Es werden dabei folgende **grundsätzliche Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**⁵⁸ gestellt:

- ◆ Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in **technisch und optisch einwandfreiem Zustand** sein.
- ◆ **Zugang zum Fahrzeug:** Die eingesetzten Fahrzeuge müssen einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflerbusse bzw. Low-Entry-Technologie jeweils mit Kneelingfunktion, in jedem Falle den Vorschriften gemäß UN R107 bzw. 2001/85/EG genügend).
- ◆ **Fahrzeugkapazität:** Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge hat sich am geplanten Bedarf zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge möglichst vermieden wird. Zusätzlich sind die Kapazitäten so zu planen, dass im Normalfall keine Fahrgäste zurückgelassen werden.

⁵⁸ Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebrauch- oder Neufahrzeuge handelt. Im Rahmen flexibler Bedienformen (z.B. durch Taxen) sind Ausnahmen zu prüfen.

- ♦ **Sicherheit:** Die Fahrzeuge sollen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und zur Möglichkeit der Fahrausweiskontrolle so ausgestattet sein, dass eine Beschränkung auf den Einstieg an der Vordertür erfolgen kann.
- ♦ **Reinigung:** Die Fahrzeuge müssen sich in einem sauberen Zustand befinden. Die Fahrzeuge sind im Innenraum täglich zu fegen. Mindestens einmal wöchentlich sind der Innenraum und das Fahrzeug von außen nass zu reinigen. Grundreinigungen des gesamten Innenraums werden mindestens einmal jährlich durchgeführt. Vandalismusschäden sind zeitnah zu beseitigen.

Ausstattung

- ♦ Im Innenraum müssen ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern (entsprechend Beförderungsbedingungen) und ggf. Fahrrädern vorhanden sein. Entsprechende Ladungssicherungssysteme sind ebenfalls vorzuhalten.
- ♦ Fahrzeuge mit mehr als 10 m Länge sind mit doppelbreiten Türen auszustatten.
- ♦ Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signet- und Farbgestaltung, Corporate Design des Verkehrsverbundes NAH.SH und des konzessionierten Verkehrsunternehmens).
- ♦ Die Fahrzeuge sind ausgestattet mit gut lesbarer Zielmatrix (ausreichend groß und kontrastreich) vorne und seitlich am Fahrzeug sowie einer Linienanzeige hinten.
- ♦ Im Innenraum ist eine automatische visuelle und akustische Fahrgastinformation vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung von visueller Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist. Die Ansage der Haltestellen kann im begründeten Ausnahmefall auch durch die Beschäftigten im Fahrdienst erfolgen.⁵⁹
- ♦ Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halтанforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
- ♦ Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
- ♦ Die Bodenbeschaffenheit muss rutschhemmend ausgeführt werden.
- ♦ Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik, ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter, Ansteuerung der Innenmo-

⁵⁹ Neufahrzeuge sollten idealerweise mit zwei nebeneinander angeordneten Bildschirmen ausgerüstet sein, welche Bewegtbilder unabhängig voneinander anzeigen können, um zukünftig geplante verbundweite Fahrgastinformationen/-kommunikation darstellen zu können.

nitore, Kommunikationseinrichtungen (inkl. automatische Haltestellenansage) sowie ggf. Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der in den Gebietskörperschaften eingesetzten Technik etc.

- ◆ Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmern, sind die Fahrzeuge mit entsprechenden mobilen Terminals für den Fahrausweisverkauf auszustatten.
- ◆ Neufahrzeuge sollen mit einer Vollklimatisierung sowie Sonnenblendschutz ausgerüstet und können mit einem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) und einer Anlage zur Videoüberwachung ausgestattet werden.

Werbeflächen

- ◆ Die Fenster im Fahrgastbereich dürfen generell nicht ganzflächig beklebt werden.
- ◆ Der Sichtbereich des Fahrpersonals muss generell gewährleistet bleiben.
- ◆ Das NAH.SH-Design soll als Eigenwerbung für den ÖPNV sukzessive auf den Fahrzeugen zur Anwendung kommen.

Umweltstandards und Fahrzeugalter

- ◆ Alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, sollen die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) mindestens erfüllen. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt.
- ◆ Die Geräuschgrenzwerte sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG für Busse in der jeweils geltenden Fassung einzuhalten.
- ◆ Die Beschaffung und der Einsatz von „sauberen Fahrzeugen“⁶⁰ bzw. emissionsfreien⁶¹ Fahrzeugen soll entsprechend SaubFahrzeugBeschG zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161) erfolgen.
- ◆ Fahrzeuge mit konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren): Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge soll 8 Jahre nicht überschreiten. Die Fahrzeuge sollen nicht älter als 15 Jahre sein.
- ◆ Abweichend gilt für „Saubere Fahrzeuge“: Da bei diesen Fahrzeugen noch nicht bekannte längere technische Lebenszyklen der Fahrzeuge zu erwarten sind, werden keine Vorgaben zum Fahrzeugalter definiert.

⁶⁰ „Saubere Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die mit „Alternativen Kraftstoffen“ oder als „Elektrofahrzeug“ im Sinne von Artikel 2 Nummern 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben werden. „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und — Flüssiggas (LPG).

⁶¹ Ein Fahrzeug ist „emissionsfrei“, wenn es entweder keinen Verbrennungsmotor hat oder der Verbrennungsmotor weniger als 1 g CO₂/km bzw. 1 g CO₂/kWh ausstößt.

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

7.4 Qualität der Fahrgastinformation

Die optische und inhaltliche Gestaltung von Informationsmaterialien für den ÖPNV-Nutzenden sind zentrale Aspekte, um Zugangshürden abzubauen. Durch eine einheitliche Gestaltung im landesweiten Nahverkehrsdesign können die Angebote als „Marke ÖPNV“ wahrgenommen werden. Betrieblich aufwändige Konzepte können dem ÖPNV-Nutzenden durch gute Informationsmaterialien klar verständlich und einfach wahrnehmbar vermittelt werden. Eine stärkere Integration bietet die Möglichkeit, von den Marketingmaßnahmen des Verbundes und seiner Partner zu profitieren.

Fahrplankommunikation

Für den Fahrgast sollten Fahrplan- und Tarifangebot leicht erreichbar sein. Dies gilt gleichermaßen sowohl für klassische Fahrplanangebote wie auch für flexible Verkehre. Neben dem klassischen Fahrplanbuch, sollen Fahrplaninformationen auch online zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Gestaltung der ÖPNV-Informationen sind die Vorgaben der NAH.SH zu berücksichtigen. **Eine einheitliche Gestaltung der ÖPNV-Informationen im Planungsraum I wird angestrebt.** Eine Anlehnung an die Dachmarke NAH.SH erleichtert den Fahrgästen die Orientierung und den Zugang zum Nahverkehrsangebot.

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung sicherzustellen.

Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen der NAH.SH haben die Verkehrsunternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Daten bereitzustellen. Sie stellen der NAH.SH Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Darüber hinaus gewährleisten die Verkehrsunternehmen die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen. Die Internetseiten sollen zudem barrierefrei gestaltet werden.

Die Verkehrsunternehmen sollen somit einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan, Linienverlaufs- und Tarifinformationen (ggf. über eine Verlinkung zur NAH.SH) darzustellen.

Weiterhin sind telefonische Fahrplan- und Tarifauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über Hinweis zur NAH.SH) anzubieten. Dabei ist eine planungsraumübergreifend einheitliche Rufnummer (ggf. mit positionsabhängiger telefonischer Weiterleitung an regionale Mobilitätszentralen) anzustreben. Zusätzlich wird empfohlen, die Möglichkeiten eines gemeinsamen

Telefonkanals für die Bestellung und Beratung zu Angeboten des Bedarfsverkehrs unter Einbindung des Verbundes NAH.SH zu prüfen.

Nach Möglichkeit sollen darüber hinaus Informationen für spezifische ÖPNV-Angebote (z.B. touristische oder flexible ÖPNV-Angebote) bereitgestellt werden.

Aktualität von ÖPNV-Fahrgastinformationen

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

Digitale Daten und Schnittstellen - Echtzeitinformation

Die Verkehrsunternehmen sollen Echtzeitinformationen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) entsprechend den Anforderungen der NAH.SH für die Datendrehscheibe der NAH.SH zur Verfügung stellen. Über diese erfolgt ebenfalls der Abruf von Echtzeitinformationen, z.B. zur Darstellung in der Fahrplanauskunft auf www.nah.sh, <https://www.busradar-flensburg.de/> und www.bahn.de, an den DFI-Anlagen, über QR-Codes an den Haltestellen oder in verschiedenen Apps.

Gleichzeitig sollten Echtzeitabfahrtszeiten auch akustisch übermittelt werden können (z.B. für die Zielgruppe sehbehinderter Menschen). Es existieren in Deutschland bereits erfolgreich umgesetzte Anwendungen, wie z.B. DyFIS® Talk oder aber die ivanto-App. Die Gebietskörperschaften des Planungsraum I begrüßen und unterstützen dementsprechende technische Entwicklungen.

Informationen in den Fahrzeugen

Visuelle und akustische Informationen zu den nächsten Haltestellen und Anschlussmöglichkeiten sollen in allen Fahrzeugen vorhanden sein. Begründete Ausnahmen können bei Einsatz von kleinen Fahrzeugen durch den jeweiligen Aufgabenträger genehmigt werden. Nach Möglichkeit sollen auch bedeutende Zwischenhalte (z.B. Bahnhöfe oder touristische Ziele) dargestellt werden.

Die Gebietskörperschaften des Planungsraum I sehen es als wichtiges Ziel an, in den Fahrzeugen des übrigen ÖPNV zukünftig auch Echtzeitdaten zur dynamischen Anzeige von Fahrplanabweichungen sowie von Anschlussinformationen nutzen zu können.

Weitere Anforderungen an die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen werden in den Kapiteln 7.3 und 7.5 definiert.

Information an den Haltestellen

Die Informationen an den Haltestellen haben sich nach den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen (vgl. Kapitel 7.5) sowie an den Mindestanforderungen für die Haltestellenausstattung entsprechend der jeweiligen Haltestellenkategorie (vgl. Kapitel 7.2) zu richten.

Zur Verbesserung der Informationsqualität sollte ein weiterer Ausbau von DFI-Anlagen an zentralen Haltestellen erfolgen. Nach Möglichkeit sollen dabei insbesondere auch Haltestellen im Bereich von SPNV-Zugangsstellen mit DFI-Anlagen ausgestattet werden.

Störungsinformationen

Über Störungen im Betriebsablauf, Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen ist durch die Verkehrsunternehmen internetbasiert, über die von der Datendrehscheibe versorgten Apps, über die DFI-Anlagen sowie in den Fahrzeugen zu informieren. Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen.

Mobilitätszentralen

Die Mobilitätszentralen fungieren als zentrale Anlaufstellen für Informationen und Ticketverkauf rund um den ÖPNV sowie alternativer Mobilitätsangebote. Dies ist insbesondere mit Blick auf die Zielgruppen, welche keinen Zugang zu internetbasierten Medien haben, von hoher Bedeutung. Es wird daher eine weitere übergreifende Entwicklung der bestehenden Mobilitätszentralen angestrebt, um diese als zentrale Informationsplattformen für Informationen zu Fahrplan, Tarif und Mobilitätsangeboten zu stärken. Bei der Gestaltung der Mobilitätszentralen ist das NAH.SH-Design zu berücksichtigen.

7.5 Qualitätsstandards zur Erreichung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV

Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 5 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 berücksichtigen⁶², für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022⁶³ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

⁶² Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im LBGG sowie im ÖPNVG festgeschrieben.

⁶³ Die Frist gilt nicht, sofern im RNVP 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. Schleswig-Holstein hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten 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.⁶⁴

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 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 Behinderung 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 müssen im LNVP Aussagen zu Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemacht werden. Der LNVP benennt dabei u.a. die folgenden übergeordneten Maßnahmen für den barrierefreien ÖPNV in Schleswig-Holstein:

- ◆ Beschaffung von Niederflurfahrzeugen in Bus- und Bahnverkehr
- ◆ Umgestaltung der Verkehrsstationen und Bushaltestellen zur Sicherstellung eines durchgehend stufenfreien Zugangs. Einrichtung von Aufzügen und Blindenleitsystemen
- ◆ Verbesserung der Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip) und Optimierung der Aufenthaltsqualität

Des Weiteren weist der LNVP darauf hin, dass bei der Modernisierung von Stationen sowie beim Einsatz neuer SPNV-Fahrzeuge die Vorgabe der TSI PRM⁶⁵ gelten.

Barrierefreiheit für Alle

Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I bekennen sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder

⁶⁴ Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

⁶⁵ Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM).

sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzenden. Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Ganzheitlicher Ansatz erforderlich

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein. Aspekte zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sowie zum Service und Betrieb 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.

Berücksichtigung von Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Es werden unter Berücksichtigung des Leitfadens „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“⁶⁶ folgende Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen.

Tabelle 50: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden
Barrierefreie Fahrgastinformationen an Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen und sonstigen visuellen Informationen z.B. über DFI-Anlagen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung ♦ Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen ♦ Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrende günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 m und 1,40 m) ♦ Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand ♦ Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter) <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen</i></p>
Barrierefreie Information in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle)

⁶⁶ Vgl. <https://unternehmen.nah.sh/de/themen/projekte/barrierefreie-bushaltestellen/>, zuletzt abgerufen am 02.11.2021.

	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein ◆ Für akustische Informationen müssen im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein. <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen</i></p>
Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden. ◆ Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/ Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch) ◆ In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist. Wechselt der Einsatz zwischen barrierefreien und nicht barrierefreien Fahrzeugen auf einer Linie, so ist dem ÖPNV-Nutzenden aus den Fahrplanmedien ersichtlich zu machen, welche Fahrt garantiert barrierefrei stattfindet. <p><i>Verantwortlichkeit: NAH.SH, Aufgabenträger sowie konzessioniertes Verkehrsunternehmen</i></p>
Barrierefreier Zugang zu ÖPNV-Angeboten	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Persönliche und telefonische Beratung sowie digitale Beratungsform für Menschen mit Hörbehinderung (z.B. per E-Mail, Fax oder app-gestützt) ◆ Barrierefreie Zugänglichkeit sowie Innenräume der Mobilitätszentralen ◆ Akustische Übermittlung von Echtzeitinformationen, z.B. über app-basierte Lösungen, die Echtzeitdaten aus ITCS-Systemen wiedergeben (z.B. Anwendungen wie DyFIS® Talk, ivanto-App etc.) ◆ Gestaltung ÖPNV-Internetseiten nach Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)

Tabelle 51: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Zuwegung zu Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm) ◆ Einbau von Rampen / Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden, automatisch öffnende Türen ◆ Mindestbreite von Zuwegungen 1,50 m ◆ Mindestbreite von Rampen 2,00 m ◆ Zwischenpodeste mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampen ◆ Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m ◆ Max. Längsneigungen von Rampen (6 %), Querneigungen nicht zulässig ◆ Ausführung Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) ◆ Blinden-/sehbehindertengerechte Markierung von Hindernissen ◆ Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen ◆ Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)

	<p><i>Verantwortlichkeit: Betreiber der Eisenbahninfrastruktur (DB Station&Service AG, DB Netz AG, Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH), Baulastträger der Straßeninfrastruktur</i></p>
Berücksichtigung barrierefreier Überquerungsmöglichkeiten von Straßen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung ◆ Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) <p><i>Verantwortlichkeit: Baulastträger der Straßeninfrastruktur</i></p>
Barrierefreie Warteflächengestaltung, barrierefreier Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Oberflächenbeschaffenheit: befestigt, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche) ◆ Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast) ◆ Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs ◆ Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle) ◆ Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen (Rollstuhlfahrende sollen dabei eine Stellfläche neben den Sitzgelegenheiten erhalten) ◆ Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstieghilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür ◆ Max. Längsneigungen (3 %) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5 %) ◆ Sicherheitsbereich sowie Konfliktfreiheit zu anderen Verkehrsflächen ◆ Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner/Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren ◆ Zielgröße der Spaltenbreite Wartefläche - Fahrzeug = 5 cm ◆ Minimierung der Einstiegshöhe, Mindestwert Bordsteinhöhe = 16-18 cm, entsprechend NAH.SH-Leitfaden optimal 22 cm (Achtung, je nach Fahrzeugeinsatz im Bediengebiet anpassen; praktische Probleme z.B. bei Außenschwenktüren im Zusammenhang mit Querneigungen von Straßen) ◆ Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellen-/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand) ◆ Unterlaufen von Hindernissen mit dem Blindenlangstock vermeiden (z.B. Außenhülle Fahrgastunterstand) ◆ Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder, Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m ◆ Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast, taktiles Einstiegsfeld) <p><i>Verantwortlichkeit: Baulastträger der Straßeninfrastruktur, Berücksichtigung durch konzessioniertes Verkehrsunternehmen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i></p>
Erreichbarkeit von Informationseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein und auch durch Rollstuhlfahrende bedient werden können ◆ Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m

Tabelle 52: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck und ÖPNV-zugelassenen E-Scootern ◆ Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeurtür mit einer Breite von mind. 850 mm ◆ Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, 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 des Fahrgastraums <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i></p>
Anforderungen an den Fahrzeugzugang	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster ◆ Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen etc. ◆ Stufenloser Zugang in das Fahrzeug bei entsprechender Haltestellengestaltung (ggf. unterstützt durch Klapprampen und Kneelingfunktion bzw. Einsatz von Hubliften) <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i></p>

Tabelle 53: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der Infrastruktur

Bereich	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit
Barrierefreie Nutzbarkeit der Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen, dabei mindestens <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung von Kleinstreparaturen ▪ Kontrolle von Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans ▪ Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind, ▪ Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten ◆ Regelmäßige Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte des Haltestellenbereiches sowie der Zuwegung zur Haltestelle ◆ Sicherstellung der barrierefreien Nutzbarkeit auch bei Baustellensituationen (z.B. barrierefreier Zugang und barrierefreie Nutzbarkeit von Ersatzhaltestellen, Information mobilitäts- und insbesondere sehbehinderter Nutzende über baubedingte Haltestellenverlegungen) <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen, Bau- lastträger der Straßeninfrastruktur</i></p>
Sicherstellung Barrierefreiheit durch Personal	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Schulung des Fahr- und Servicepersonals der Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen ◆ Schulung bzw. Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich des barrierefreien Anfahrens von Haltestellen zur Minimierung des Spaltmaßes zwischen Fahrzeug und Bordstein

	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich der Bedeutung von taktilen und visuellen Markierungen (z.B. taktiler Einstiegsfeld) zur Markierung der Einstiegsstelle <p><i>Verantwortlichkeit: konzessioniertes Verkehrsunternehmen</i></p>
Freihaltung von Flächen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Freihaltung der notwendigen Länge des Haltestellenbereichs von abgestellten Fahrzeugen zur Sicherstellung der barrierefreien Anfahrbarkeit der Haltestelle

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- ◆ Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- ◆ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- ◆ Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2013
- ◆ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAST, 2006
- ◆ DIN 18040-1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- ◆ DIN 18040-3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- ◆ DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- ◆ DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- ◆ VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BOKraft)

Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der BAG ÖPNV Ausnahmen anhand folgender Kriterien festgelegt werden⁶⁷:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichende Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichen Grunderwerbs nicht erweitert werden können),
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität,
- ◆ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle, die vergleichbare Verkehrsverbindungen bietet,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B., weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ◆ Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist sowie
- ◆ Sogenannte virtuelle Haltestellen bzw. Ein- und Ausstiegspunkte im Haustürbetrieb, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im Flächenbetrieb bedient werden.

Ausnahmen sind zu begründen.

⁶⁷ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

7.6 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den übrigen ÖPNV gegenüber den vorhandenen und potenziellen ÖPNV-Nutzenden. Sie beeinflussen mit ihrem Verhalten die Wahrnehmung des Unternehmens und damit des ÖPNV in der Bevölkerung.

Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsleistungen sind daher von hoher Bedeutung. Es werden folgende Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst gestellt:

- ◆ Fachliche Kompetenz,
- ◆ Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan sowie allgemeine Kenntnis über touristische Ziele,
- ◆ Fähigkeit zur Fahrausweis-Sichtkontrolle,
- ◆ Vertrautheit mit den elektronischen Bordgeräten,
- ◆ Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise,
- ◆ Erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste, sicherer Umgang mit Stress-Situationen und Konfliktbewältigung,
- ◆ Serviceorientiertes Auftreten,
- ◆ Kenntnis vom Umgang mit Fundsachen,
- ◆ Umsichtigkeit gegenüber an den Haltestellen wartenden und heraneilenden Fahrgästen,
- ◆ Einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild, einheitliche Dienstkleidung,
- ◆ Kommunikationsfähigkeit und sichere Kenntnis der deutschen Sprache sowie
- ◆ Sicherstellung erforderlicher Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzende.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer und gilt für alle Bedienformen (z.B. Linienverkehr, Rufbusverkehr, Bürgerbus etc.).

Permanente Qualifizierung des Fahrpersonals

Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, durchgeführt werden. Die Schulungen können ggf. durch eigene Inhalte der Verkehrsunternehmen ergänzt werden. Dabei sind die Themen Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit/Orientierung und Nutzung des ÖPNV durch mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Menschen zu berücksichtigen.

Die Verkehrsunternehmen überwachen zudem die Durchführung und Teilnahme der entsprechenden Weiterbildungen ihrer Beschäftigten.

Herausforderung Fachkräftemangel

Vor dem Hintergrund wachsender Anforderungen an den ÖPNV zur Verbesserung der Mobilität und zur Erreichung klimapolitischer Ziele wird zukünftig ein erhöhter Bedarf an Fachkräften, insbesondere auch im Bereich des Fahrpersonals, erwartet. Hierbei ist nicht nur das derzeitige Fehlen von Fachkräften, sondern auch das altersbedingte Ausscheiden von Beschäftigten als Herausforderung anzusehen.

Um diesen Herausforderungen des vorherrschenden Fachkräftemangels zu begegnen, sollten die Verkehrsunternehmen verschiedene Maßnahmen zur Personalgewinnung prüfen, sofern sie nicht bereits solche umgesetzt haben. So könnte z.B. eine Ausbildungsoffensive⁶⁸ durchgeführt werden, bei der neben dem Ziel der Gewinnung neuer Fachkräfte auch eine langfristige Bindung dieser im Vordergrund steht. Dabei spielt auch die Attraktivität der tariflichen und sozialen Arbeitsbedingungen, z.B. Zusatzleistungen wie Gesundheitsmaßnahmen, Mitarbeiterrabatte etc., eine wichtige Rolle um als attraktiver Arbeitgeber angesehen zu werden. Darüber hinaus könnten auch weitere Vorteile der Arbeit im Verkehrswesen wie z.B. Sicherheit und Regionalität des Arbeitsplatzes, verlässliche Bezahlung und die Möglichkeit flexibler Arbeitszeitmodelle stärker vermarktet und im Recruitingprozess berücksichtigt werden⁶⁹. Dabei können zur Steigerung der Bekanntheit u.a. auch Elemente wie „Tag der offenen Tür“ oder Informationsveranstaltungen an zentralen Punkten (z.B. Marktplätze, Bahnhöfe etc.) genutzt werden⁷⁰, z.B. auch um Quereinsteigende anzusprechen.

7.7 Qualität des Betriebsablaufes

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den übrigen ÖPNV aus. Daher werden folgende Anforderungen und Kriterien festgelegt:

- ◆ 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.

⁶⁸ Zu berücksichtigen ist, dass eine der Voraussetzungen zur Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse D (für Kraftfahrzeuge zur Beförderung von mehr als acht Personen neben dem Fahrzeugführenden) als Mindestalter 24 Jahre vorsieht.

⁶⁹ Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat unter <https://www.in-dir-steckt-zukunft.de/> eine Arbeitgeberinitiative ins Leben gerufen, mit welcher die Verkehrsunternehmen in der Personalgewinnung unterstützt werden sollen, vgl. <https://www.vdv.de/personal-und-fachkraeftebedarf-im-oepnv.aspx>, zuletzt abgerufen am 01.04.2022.

⁷⁰ Vgl. z.B. auch <https://www.dbregiobus-nord.de/stellenangebote>, zuletzt abgerufen am 01.04.2022.

Bei Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen zu Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV zwischen der jeweiligen Gebietskörperschaft und Verkehrsunternehmen werden u.a. folgende Mindestvorgaben für die Betriebsqualität konkretisiert:

- ◆ Regelungen zur exakten Definition von Fahrtausfällen, Verspätungen und anderen Schlechtleistungen,
- ◆ Regelungen zu Berichtspflichten sowie zu Datenzugriff auf ITCS-Systeme zwecks Prüfung der vertragsgemäßen Leistungserbringung sowie
- ◆ Regelungen zu Höhe und Umfang von Minderungen und Vertragsstrafen bei Schlechtleistungen.

Digitale Daten und Schnittstellen - Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV soll der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) erfolgen. Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) oder andere geeignete Systeme zu überwachen und zu steuern. Dabei sind mindestens folgende Funktionen zu erfüllen:

- ◆ Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle,
- ◆ Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten an die Leitstelle,
- ◆ Rechnergestützter Fahrbetrieb,
- ◆ Integriertes Kassensystem zum Fahrausweisverkauf,
- ◆ Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation (webbasiert bzw. Fahrplan-App mit Echtzeitdaten),
- ◆ Ggf. Ansteuerung der LSA-Knoten,
- ◆ Übermittlung von Fahrplandaten und Tarifinformationen,
- ◆ Unterstützung der automatisierten Erfassung von Ein-/Aussteigenden sowie
- ◆ Statistikinformationen über erbrachte Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Bedienformen, Anschlusssicherungen und Störungsmeldungen.

Leitstellen

Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität sind durch die Verkehrsunternehmen in ausreichendem Maße Leitstellen, z.B. auf den Betriebshöfen, vorzuhalten. Grundsätzlich ist der Betrieb der Leitstellen zeitlich auf die Erfordernisse der verkehrlichen Betriebsabläufe abgestimmt vorzuhalten. Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend qualifizierte Beschäftigte einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen.

Betriebshöfe

Die Verkehrsunternehmen verschaffen sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für

Fahrzeuge, Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen.

Abstellflächen für Fahrzeuge sollten nach Möglichkeit ausreichenden Schutz vor Vandalismus bieten.

Die Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen sollen möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten ermöglichen, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu unterstützen.

Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten.

Es sind angemessene Kapazitäten sicherzustellen, um im Falle von Sonder- oder Großereignissen Angebotsverdichtungen ermöglichen zu können.

Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren.

Die Fahrgäste sollen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen sowie zu Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden.

7.8 Dienstleistungsqualität

Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement. Dies beinhaltet die Aufnahme und zügige Bearbeitung von Kundenbeschwerden innerhalb von 14 Tagen nach Beschwerdeeingang.

Fahrgastgarantien

Fahrgastgarantien der Verkehrsunternehmen sollten sich mindestens auf die Bereiche Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie Reisekomfort (Sauberkeit, Sicherheit, Fahrkomfort) beziehen. Im Garantiefall sind angemessene Entschädigungen gegenüber den Fahrgästen vorzusehen.

Fundsachenmanagement

Die Verkehrsunternehmen stellen ein Fundsachenmanagement/Fundbüro an einem Standort im jeweiligen Kreis- bzw. Stadtgebiet sicher.

7.9 Tarif- und Vertriebsqualität

Nachfolgend werden die Anforderungen an die Tarif- und Vertriebsqualität definiert. Darüberhinausgehende, spezifische Anforderungen der Gebietskörperschaften werden in den jeweiligen Regionalen Teilen konkretisiert.

Weiterentwicklung des SH-Tarif

Die Gebietskörperschaften im Planungsraum I unterstützen die Einführung des SH-Tarifs 2.0, welcher u.a. eine flexiblere Preisfindung durch die Trennung der bisher voneinander abhängigen Sortimente und eine feingliedrigere Preistafel ermöglichen soll. Des Weiteren unterstützen die Gebietskörperschaften die Berücksichtigung von Fragestellungen wie Multimodalität und e-Tarife. Dies betrifft insbesondere den Kreis Schleswig-Flensburg und die Stadt Flensburg, welche als Verkehrsregion Flensburg / Schleswig ein eigenes Tarifsysteem für Binnenfahrten angeboten hatten, welches seit August 2022 auf den SH-Tarif umgestellt wurde. Im Kreis Nordfriesland wird eine Integration der Inselbusverkehre in den SH-Tarif 2.0 sowie einfache Tarifkombinationen mit den Tarifen des Linienschiffsverkehrs angestrebt.

Darüber hinaus werden die nachfolgenden durch das Land Schleswig-Holstein vorgesehenen Weiterentwicklungen des SH-Tarifes⁷¹ durch die Gebietskörperschaften ausdrücklich begrüßt:

- ◆ Fortführung des NAH.SH Jobtickets,
- ◆ Fortführung des Semestertickets Schleswig-Holstein,
- ◆ Beseitigung von Inkonsistenzen in der Tariflandschaft sowie
- ◆ Festlegung einer Tarifstrategie mithilfe des in Erarbeitung befindlichen Tarifentwicklungsplans.

Ziele des **Tarifentwicklungsplans (TEP)** sind dabei die Entwicklung einer ganzheitlichen, **zukunftsorientierten Strategie** für die Weiterentwicklung des SH-Tarifs sowie die Bearbeitung gegenwärtiger Fragestellungen (**Multimodalität, e-Tarife**). Der Tarif soll dabei insbesondere auch für die ÖPNV-Nutzenden einfacher verständlich sein.⁷²

Chancen von ÖPNV-Tarifen für touristische Zielgruppen nutzen

Die touristische Vermarktung des ÖPNV-Angebots soll deutlich ausgebaut und durch entsprechende ÖPNV-Tarifangebote stärker etabliert werden. Dies bietet gleichzeitig Chancen, Mehreinnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes generieren zu können. Konkret sollen Kombiangebote aus ÖPNV-Nutzung und touristischen bzw. Freizeitdienstleistungen ausgeweitet und auf andere Teilbereiche des Planungsraums I übertragen werden.

Ebenso sollte intensiv an der erfolgreichen Umsetzung von umlagefinanzierten Gästekarten-Modellen gearbeitet werden, die kurzfristig zumindest anteilig zur Finanzierbarkeit von (touristischen) Mehrleistungen des übrigen ÖPNV eingesetzt werden könnten. Eine Wiederauflage bzw. Weiterführung der NordseeCard ist zu empfehlen. Darüber hinaus sollten Möglichkeiten der Einführung in weiteren Teil-

⁷¹ Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

⁷² Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021 und NAH.SH 2021 „Tarifentwicklungsplan für den SH-Tarif, Stand September 2021“.

len des Planungsraums I, wie z.B. im Bereich der Flensburger Förde, geprüft werden. Die Gebietskörperschaften unterstützen darüber hinaus die geplante Erweiterung des Ansatzes OstseeCard⁷³.

Tarifkooperationen mit dem Königreich Dänemark

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

Vertriebsstrukturen

Der Vertrieb wird derzeit hauptsächlich durch die Beschäftigten im Fahrdienst in den Fahrzeugen des ÖPNV und punktuell an einzelnen Standorten durch die Verkehrsunternehmen auch stationär organisiert (z.B. Kundencenter der neg in Niebüll etc.).⁷⁴ In Flensburg gibt es zudem zahlreiche Verkaufsstellen in Kooperation mit diversen Handelspartnern.

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

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

Die durch das Land Schleswig-Holstein vorgesehene weitere Digitalisierung des Vertriebs (u.a. Einführung Check-in/Be-out-Systeme) zur Attraktivitätssteigerung gegenüber den Kunden sowie zur Verbesserung von Abrechnungs- und Planungsgrundlagen (inkl. Einnahmenaufteilungsverfahren) wird durch die Gebietskörperschaften ausdrücklich begrüßt.⁷⁵ Doppelstrukturen im Vertrieb sollen vermieden

⁷³ Geplant ist die Integration einer ticketfreien ÖPNV-Nutzung in die bestehende OstseeCard für Übernachtungsgäste ab 2022. Eine Ausgabe an Übernachtungsgäste soll in Kiel, Bad Malente, Bosau, Eutin, Neustadt, Plön, Scharbeutz, Schönberg, Sierksdorf, Timmendorfer Strand und Travemünde erfolgen. Das ÖPNV-Akzeptanzgebiet erstreckt sich über ganz Schleswig-Holstein und Hamburg (SH-Tarifgebiet).

⁷⁴ Darüber hinaus erfolgt an einzelnen Zugangsstellen des SPNV der Vertrieb von Fahrausweisen über Fahrausweisautomaten bzw. personalbedienten Vertrieb.

⁷⁵ Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

werden. Die Aufgabenträger werden darauf hinarbeiten, dass Einzellösungen einzelner Verkehrsunternehmen auslaufen, wenn funktional und qualitativ gleichwertige, von Seiten des Verbundes bereitgestellte Vertriebsstrukturen existieren.

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

Um einen landesweit einheitlichen Wiedererkennungswert des ÖPNV zu gewährleisten, könnten die von der NAH.SH entwickelten Konzepte NAH.SH-Shop sowie NAH.SH Kundenzentrum genutzt werden.

7.10 Marketingaktivitäten

Integration in das landesweite ÖPNV-Marketing der NAH.SH

Im Sinne einer landesweiten ÖPNV-Integration ist ein gemeinsamer Auftritt unter der Dachmarke NAH.SH zu fördern. Es soll eine unternehmensübergreifende einheitliche Verwendung des NAH.SH-Corporate Designs⁷⁶ z.B. bei der Fahrzeuggestaltung sowie der Gestaltung von Informationsmedien erfolgen. Die Vorgaben sind so zu gestalten, dass regionale Identitäten (z.B. in touristisch geprägten Gebieten wie die Gemeinde St. Peter-Ording) sowie spezifische ÖPNV-Produkte (z.B. Plus-Bus, TaktBus, Stadt- und Ortsverkehr) erhalten bleiben.

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

Produkt- und Zielgruppenorientiertes ÖPNV-Marketing sowie Online-Marketing

Die regionale Identität des ÖPNV-Systems in den Gebietskörperschaften des Planungsraums I soll gleichzeitig als Qualitätsmerkmal und Maßnahme zur Kundenbindung und -gewinnung gestärkt werden (Vermarktung von allgemeinen Nahverkehrsinformationen, Tarifen, Kombinationsangeboten sowie von Kooperationen mit Mobilitäts-, freizeitorientierten, touristischen oder sonstigen Partnern). Zur Intensivierung des Marketings gegenüber von Bestands- aber vor allem auch potenziellen ÖPNV-Nutzenden (= bisherige Nicht- oder Gelegenheitsnutzende) regen die Gebietskörperschaften die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmenansätze durch alle Verkehrsunternehmen bzw. gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen an:

- ◆ Verteilung von Fahrplanflyer an Endkundenhaushalte,

⁷⁶ Vgl. z.B. https://unternehmen.nah.sh/assets/Subsite2/Files/NAHSH_Manual_Teil01_Basis_2020_05.pdf, zuletzt aberufen am 30.11.2021.

- ◆ Vermarktung attraktiver Angebotsqualitäten wie PlusBus, neuer Wochenendangebote etc. z.B. über Werbeflächen an Haltestellen und im öffentlichen Raum,
- ◆ Verzicht auf Werbebeklebungen an den ÖPNV-Fahrzeugen zugunsten der Selbst-Vermarktung als modernes Mobilitätsangebot⁷⁷,
- ◆ Intensivierung gemeinsamer Online- und Offline- Marketingaktivitäten mit touristischen Leistungsanbietern, Handels- und Dienstleistungsunternehmen,
- ◆ Service-Informationen und Verkauf von Fahrausweisen des SH-Tarif in allen touristischen Informationsstellen sowie z.B. in den Rathäusern aller Kommunen der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg,
- ◆ Bereitstellung von Informationen z.B. zum NAH.SH Jobticket bei Arbeitgebern,
- ◆ Verteilung von Fahrplanflyern etc. an typischen Stauschwerpunkten,
- ◆ Werbung auf Events, Volksfesten und bei kulturellen Veranstaltungen,
- ◆ Durchführung von Aktionen wie z.B. autofreie Wochenenden mit kostenfreier Nutzung des ÖPNV,
- ◆ Willkommensaktionen für Neubürgerinnen und Neubürger (Fahrplaninformationen und Schnupper-Freifahrten),
- ◆ Etc.

7.11 Beitrag des übrigen ÖPNV zur Erreichung klimapolitischer Ziele

Der öffentliche Verkehr und damit auch der übrige ÖPNV im Sinne des vorliegenden RNVP muss aus Sicht der Gebietskörperschaften durch die Schaffung von Alternativen z.B. zum motorisierten Individualverkehr dazu beitragen, klimapolitische Ziele zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes zu unterstützen.

Nachhaltigkeits- und Umweltstandards

Die Aufgabenträger setzen sich das Ziel, den ÖPNV möglichst umwelt- und klimaschutzfördernd zu gestalten. Neben nachhaltigen Angeboten sind auch Alternativen zu fossilen Antriebsarten zu beachten. Für die Fahrzeuge des übrigen ÖPNV wird festgelegt, dass die im Beschaffungsjahr geltenden aktuellsten Euro-Abgas-Normen und Lärmvorgaben für alle Neu- und Gebrauchtfahrzeuge erfüllt oder übertroffen werden müssen. Die zukünftige Fahrzeugbeschaffung berücksichtigt die Zielwerte des SaubFahrzeugBeschG als Umsetzung der Clean Vehicles Directive⁷⁸, so dass eine konsequente Ausrichtung auf den Klimaschutz und Nachhaltigkeit gewährleistet wird.

⁷⁷ Bei einem Verzicht auf Werbebeklebungen müsste ggf. der Wegfall entsprechender Einnahmen kompensiert werden.

⁷⁸ Zielwert von mindestens 45 % „sauberer Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2025 (davon die Hälfte emissionsfrei), sowie mindestens 65 %

Weiterhin soll zur Reduzierung von Lärmemissionen der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge erfolgen. Diese müssen mindestens die Geräuschgrenzwerte für Busse entsprechend EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung erfüllen.

Neben den fahrzeugbezogenen Maßnahmen **entwickeln** die Gebietskörperschaften das **Verkehrsangebot im übrigen ÖPNV angebotsorientiert** weiter, um die **Verlagerung von Wegen im MIV auf den ÖPNV** zu unterstützen. Um die Attraktivität des ÖPNV im Wettbewerb mit dem MIV zu erhöhen, unterstützen die Gebietskörperschaften ausdrücklich folgende Maßnahmen und Strategien:

- ◆ Unterstützung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** bei Arbeitsgebern im Planungsraum I,
- ◆ Optimierung von Verkehrsangeboten in Abwägung von Nachfragepotentialen und tatsächlicher Nachfrage,
- ◆ Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu **Mobilitätsstationen** sowie
- ◆ Stärkung der **ÖPNV-Bevorrechtigung** (z.B. Sonderfahrstreifen für den ÖPNV, Busschleusen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen etc.) bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur, um eine **Beschleunigung** der Verkehre im übrigen ÖPNV zu erreichen.

Einsatz alternativer Antriebstechnologien

Um die Zielwerte entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive zu erreichen, verfolgen die Gebietskörperschaften mit vorliegendem RNVP das Ziel, den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe zu forcieren.

Hierbei werden in den einzelnen Regionalen Teilen unterschiedliche Anforderungen gestellt, die den im Gemeinsamen Teil gespannten Gesamtrahmen untersetzen sollen. Mögliche Einsatzgebiete und Potenziale werden, soweit relevant, in den jeweiligen Regionalen Teilen dargestellt.

Dabei verfolgen die Gebietskörperschaften beim Einsatz alternativer Antriebstechnologien einen technologieoffenen Ansatz, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Grundsätzlich ist daher die Anwendung der in Tabelle 54 dargestellten alternativen Antriebstechnologien möglich. Es muss jedoch beachtet werden, dass z.B. je nach Umlauflänge der Einsatz von Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antriebstechnologien nur eingeschränkt erfolgen kann bzw. dieser einen entsprechenden Ladeinfrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf nach sich zieht. Darüber hinaus sind die Antriebstechnologien „Oberleitung (Trolley)“ und „Streckenlader“ aufgrund des sehr hohen infrastrukturellen Aufwandes insbesondere für Regionalverkehre nicht geeignet.

Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass nur die dargestellten (batterie-)elektrischen Antriebstechnologien sowie der Brennstoffzellenantrieb emissionsfrei entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive sind, wohingegen

„saubere Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis 31. Dezember 2030 (davon die Hälfte emissionsfrei).

die übrigen Antriebstechnologien in die Kategorie „saubere“ Antriebstechnologien fallen. Weitere Entwicklungen wie etwa im Bereich synthetischer Kraftstoffe bleiben abzuwarten.

Auf Bundesebene existieren Fördermöglichkeiten für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien, auf welche zurückgegriffen werden kann.⁷⁹

Tabelle 54: Mögliche alternative Antriebstechnologien im Planungsraum I

Antriebs-technologie	Ladeort	Anschaffungs-kosten ¹	Reichweite ²	Infrastrukturel-ler Aufwand
(Batterie-)Elektrische Antriebstechnologien³				
Oberleitung (Trolley)	Oberleitung (unterwegs)	Ca. 400 T €	Keine Begrenzung (nur bei vorhandener Oberleitung)	Sehr hoch
Streckenlader (Oberleitungsbus mit Batterie)	Oberleitung (unterwegs)	Ca. 400 T €	Ca. 5 - 15 km (ohne Oberleitung)	Hoch - Sehr hoch
Gelegenheits-lader³	Streckenpunkte (unterwegs)	Ca. 550 - 650 T €	Keine Begrenzung (bei vorhandener Ladeinfrastruktur)	Mittel
Depotlader³	Betriebshof	Ca. 550 T €	Ca. 150 - 250 km	Gering - Mittel
Hybrid-elektrische Antriebstechnologien				
Wasserstoff-Hybrid (Brennstoffzelle)	Wasserstoff-tankstelle (Betriebshof)	Ca. 600 T €	Ca. 300 - 400 km	Mittel
Diesel-Hybrid	Tankstelle (Betriebshof)	Ca. 260 - 280 T €	Ca. 400 km	Gering
Erdgas-Hybrid	Erdgastankstelle (Betriebshof)	Ca. 350 T €	Ca. 400 km	Gering
Weitere alternative Antriebstechnologien				
Gas⁴ (CNG, LNG, Bio-CNG, Bio-LNG)	Gastankstelle (Betriebshof)	Ca. 250 T €	Ca. 400 km	Gering

Quelle: IGES 2021 sowie Land Berlin (Hrsg.) 2019.

Anmerkung: ¹ Angegeben sind die Anschaffungskosten für einen Standardbus.

² Reichweite kann je nach vorliegender Energiespeicherkapazität, der Ladeinfrastruktur (Normal- oder Schnellladeinfrastruktur) sowie der Witterung (z.B. Betrieb der Klimaanlage im Sommer oder der Heizung im Winter) variieren.

³ Es existieren daneben auch Fahrzeuge, die die Funktionen Gelegenheits- und Depotladung kombinieren (Schnellladung an Streckenpunkten, Langsamladung auf dem Betriebshof).

⁷⁹ Vgl. z.B. „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

⁴ Fahrzeuge mit Gasantrieb können sowohl mit konventionellem Erdgas (CNG, LNG) als auch mit Biogas (Bio-CNG, Bio-LNG) betrieben werden.

7.12 Anforderungen und Maßnahmen in Notfällen

Außergewöhnliche Ereignisse können die Versorgung mit ÖPNV-Leistungen und die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen massiv gefährden. Daher soll mit Bezug zu den aktuellen Geschehnissen (COVID-19-Pandemie) und zu anderen Fällen wie Streiks, Waldbränden und anderen Naturkatastrophen sowie bei sonstigen Ereignissen höherer Gewalt ein Vorschlag für Anpassungsmechanismen des Angebotsumfangs und der Angebotsqualität (Notbetriebspläne) erarbeitet werden.

Die Gebietskörperschaften unterstützen somit die Erarbeitung von „Notbedienstandards“ (z.B. Bedienung der Hauptachsen sowie Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern), Schutzmaßnahmen für Fahrgäste und Beschäftigte im Fahrdienst, Hygieneplänen etc., um auch bei außergewöhnlichen Ereignissen ein angepasstes Maß an ausreichender Verkehrsbedienung im übrigen ÖPNV sicherstellen zu können. Etwaige Notbetriebspläne sollen in enger Abstimmung zwischen den Gebietskörperschaften und den zuständigen Verkehrsunternehmen erarbeitet werden.

8. ÖPNV-Management

8.1 Organisation des ÖPNV

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

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

Erteilung der Liniengenehmigungen

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

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

Im Kreis Schleswig-Flensburg laufen die derzeit erteilten Liniengenehmigungen zu verschiedenen Terminen bis zum 31.12.2028 (Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH, Teilnetz West), 31.12.2029 (Autokraft GmbH, Teilnetz Süd) und 30.06.2031 (Autokraft GmbH, Teilnetz Ost). Die Erteilung der Genehmigungen erfolgt als öffentliche Dienstleistungsaufträge (Teilnetze Ost und Süd) sowie auf Grundlage eines eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrages (Teilnetz West). Der Kreis Schleswig-Flensburg nutzt für letztere eine allgemeine Vorschrift entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Art.3 IIf. mit der Pflicht zur Tarifanwendung sowie der Qualitätsanforderungen entsprechend des RNVP 2017 - 2021. Der Kreis gewährt dabei einen Ausgleich; es besteht kein Rechtsanspruch auf vollständigen Kostenausgleich und/oder Preisauffüllung.

Die Liniengenehmigungen in Aufgabenträgerschaft des Kreises Nordfriesland wurden fast vollständig harmonisiert und haben eine Laufzeit bis zum 31.07.2029 (Teilnetze Nord, Süd, Husum, Bad St. Peter-Ording (jeweils Autokraft GmbH), Mitte (Rohde Verkehrsbetriebe GmbH), Pellworm (Neue Pellwormer Dampfschiffahrts GmbH), Insel Sylt (Sylter Verkehrsgesellschaft)). Die Liniengenehmigungen des Teilnetzes Föhr/Amrum (Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH) haben eine Laufzeit bis zum 31.07.2027. Mit Ausnahme der Teilnetze Föhr/Amrum, Pellworm und Sylt wurden die Teilnetze als öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben.

Bildung von Teilnetzen bzw. Linienbündeln

Die Bildung von Teilnetzen ist in beiden Kreisen bereits erfolgt. Änderungen gegenüber dem im 1. Gemeinsamen RNVP definierten Teilnetzen sind derzeit nicht vorgesehen. Einzelheiten werden in den jeweiligen Regionalen Teilen dargestellt. In der kreisfreien Stadt Flensburg wird die Gesamtstruktur des Stadtverkehrs weiterhin als ein Linienbündel behandelt.

Die vorgesehene Form der Leistungsvergabe wird in den jeweiligen Regionalen Teilen dargestellt.

8.2 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling

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

Nachweis der Betriebsqualität bzw. Berichtspflichten

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

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

Monitoring der Verkehrsleistungen

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales (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 der NAH.SH sowie am Verfahren zur Einnahmenaufteilung im SH-Tarif orientiert.

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

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

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

Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten

Um durch die Gebietskörperschaften eine strategische Planung von Mobilitätsangeboten des ÖPNV zu ermöglichen, sollen darüber hinaus folgende Leistungs- und Erlösdaten mindestens jährlich in elektronischer Form bereitgestellt werden:

- ◆ Anzahl der Fahrgäste (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, Jahreswerte etc.),
- ◆ Zahlen zu Ein- und Aussteigenden (je Haltestelle, nach Verkehrstagen, Jahreswerte etc.),
- ◆ Daten über die Auslastung einzelner Linien z.B. als Tagesganglinie,
- ◆ Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen sowie
- ◆ Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, nach Gebietskörperschaft (je Kreisgebiet/Stadtgebiet, Jahreswerte etc.).

Ergänzende Instrumente der Marktforschung

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

8.3 Investition und Finanzierung

Finanzierung des übrigen ÖPNV im Land Schleswig-Holstein

Die Finanzierung des übrigen ÖPNV im Land Schleswig-Holstein wird im Wesentlichen durch das ÖPNVG geregelt. Gemäß § 6 Abs. 3 ÖPNVG erhalten die Aufgabenträger eine jährliche Pauschale zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im übrigen ÖPNV, zur Abgeltung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwandes, für Investitionen in Haltestellen und zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.

Bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen der jeweiligen Aufgabenträger hinaus erstrecken, haben sich die Aufgabenträger abzustimmen. Bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Landesgrenzen hinaus erstrecken, soll eine Abstimmung mit den Aufgabenträgern der benachbarten Länder erfolgen (§ 6 Abs. 1 ÖPNVG).

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

Entsprechend ÖPNVFV SH erhalten die Kreise und kreisfreien Städte zweckgebundene Mittelzuweisungen für den übrigen ÖPNV. Diese setzen sich i.d.R. aus jährlich um 1,8 % dynamisierten Landesmitteln und jährlich um 1,8 % dynamisierten Regionalisierungsmitteln zusammen (§ 1 Abs. 1 ÖPNVFV SH). Die Mittel werden entsprechend den Faktoren Einwohnerzahl, Fläche, Fahrplankilometer und Anzahl der Fahrgäste gewichtet auf die Aufgabenträger aufgeteilt (§ 2 ÖPNVFV SH).

Mit Beschlussfassung des Bundes und der Länder vom 14. Oktober 2016 über die Reform des Bundesstaatlichen Finanzausgleichs erhalten die Länder anstelle der bisherigen Kompensationszahlungen im Rahmen des Entflechtungsgesetzes (Anteil des Landes Schleswig-Holstein lag bei ca. 43 Mio. EUR) seit 2020 zusätzliche Einnahmen bei der Umsatzsteuer (insgesamt 4,02 Mrd. EUR). Mit dem Finanzplan 2018 - 2022 und der Fortschreibung für die Jahre 2023 - 2028 hat die Landesregierung festgelegt, dass die entfallenen Entflechtungsmittel in gleicher Höhe durch zusätzliche Umsatzsteueranteile kompensiert werden. Es erfolgt dabei eine jährliche Dynamisierung der Mittel um 2 %.⁸⁰

Finanzierung des übrigen ÖPNV im Planungsraum I

Entsprechend § 6 Abs. 1 ÖPNVG obliegt die Finanzierung des übrigen ÖPNV den Aufgabenträgern (Kreise und kreisfreie Städte). Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV erfolgt dabei im eigenen Wirkungskreis. Das heißt, die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie die kreisfreie Stadt Flensburg sind berechtigt und im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit verpflichtet, die Aufgabe der Gewährleistung des örtlichen ÖPNV in eigener Verantwortung zu regeln.

Der Finanzierungsbedarf für die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV ergibt sich aufbauend auf die beschriebenen gesetzlichen Grundlagen einerseits aus der Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d) der VO (EG) 1370/2007, die einen Ausgleichsanspruch der damit beauftragten

⁸⁰ Vgl. MWAVT SH 2019.

Verkehrsunternehmen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß Artikel 3 Absatz 1 der genannten EU VO begründen, und andererseits aus der Förderung investiver Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur sowie der Förderung von Fahrzeugen.

Die wesentlichen Elemente der Gesamtfinanzierung sind dabei zusammengefasst:

- ◆ Einnahmen durch Fahrausweisverkäufe,
- ◆ Mittel des Landes nach § 6 ÖPNVG,
- ◆ Erstattungen von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von Schwerbehinderten (nach § 228 ff. SGB IX),
- ◆ Verkehrsvertragliche Finanzierungsbeiträge für die bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge,
- ◆ Investitionszuschüsse des Landes bzw. der Kreise oder der kreisfreien Stadt sowie
- ◆ Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen)

Die Gebietskörperschaften des Planungsraums I nehmen im Planungszeitraum ihre Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellen die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit.

Weitere Angaben zur Finanzierung des übrigen ÖPNV werden in den Regionalen Teilen behandelt.

Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben

Eine grobe Abschätzung des zu erwartenden Mehrbedarfs zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben erfolgt im jeweiligen Regionalen Teil. Die detaillierte Ermittlung der finanziellen Auswirkungen der Umsetzung des Zielniveaus erfordert betriebliche Untersuchungen, da die Kostenbestandteile wesentlich von Indikatoren wie dem exakten Fahrzeug- und Personalbedarf abhängen. Die vertiefte betriebliche Prüfung im Sinne einer Optimierung der Fahr- und Umlaufplanung ist im Rahmen des RNVP jedoch nicht leistbar.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von der Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmittel abhängt und einen Kapazitätsaufbau und -ausbau bei den Verkehrsunternehmen erfordern wird. Daher wird eine stufenweise Umsetzung angestrebt. Den Mehrkosten können auch **zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen** gegenüberstehen. Eine **verlässliche Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmefeffekte ist jedoch nicht leistbar**, da ein Ansatz derzeitiger kilometerbasierter Erlössätze der einzelnen Verbindungsrelationen keine ausreichende Genauigkeit bietet. Es ist daher zu berücksichtigen, dass mit der Maßnahme verbundene Auswirkungen auf die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen (Erhöhung der Tarifeinnahmen) noch durch eine vertiefte Machbarkeitsprüfung zu ermitteln sind, so dass die jährliche Kostenauswirkung sich de facto verringern wird.

Investitionsbereich ÖPNV-Haltestelleninfrastruktur

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

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

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

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

Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur

Zur Modernisierung der Fahrzeugflotte im übrigen ÖPNV ist die regelmäßige Neubeschaffung von Fahrzeugen vorgesehen. Dabei besteht für die Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben die Möglichkeit, mit der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten fördern zu lassen.⁸¹

Neben Investitionen in die Fahrzeug- und Haltestelleninfrastruktur werden weitere Investitionsbedarfe im Bereich technische und sonstige ÖPNV-Infrastruktur bestehen. Für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb sind weitere Kosten im Bereich der Netz-, Lade- und Instandhaltungsinfrastrukturen zu erwarten, die derzeit nur teilweise grob abschätzbar sind. So wird z.B. für die Bereitstellung von Lademöglichkeiten an wichtigen Anfangs- und Endhaltestellen je Anlage von einem Orientierungswert in Höhe von ca. 500 TEUR ausgegangen. Weitere erforderliche Infrastrukturausstattungen sind z.B. die Einrichtung von Lademöglichkeiten in den Betriebshöfen, die Umrüstung der Werkstatt, ggf. notwendige Betriebshoferweiterungen sowie die notwendige Einrichtung einer Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur.

⁸¹ Vgl. Richtlinie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 07. September 2021.

Das Land Schleswig-Holstein gewährt mit der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zusätzliche Mittel zur Errichtung der für den Betrieb elektrisch betriebener bzw. aufladbarer Busse im ÖPNV erforderlichen Ladeinfrastruktur.⁸²

Zur Finanzierung von Maßnahmen zur Neubeschaffung technischer und sonstiger ÖPNV-Infrastruktur können darüber hinaus voraussichtlich Fördermittel aus dem „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) für die Förderperiode 2021 bis 2027 für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr zur Förderung einer umweltfreundlichen Nahverkehrsinfrastruktur beantragt werden.⁸³

8.4 Weitere Finanzierungsmöglichkeiten

Anforderungen an das Land Schleswig-Holstein zur finanziellen Beteiligung bei der Umsetzung der beabsichtigten Strategie überregionaler Busverbindungen

Im LNVP formuliert das Land die Notwendigkeit der Einführung qualifizierter überregionaler Busverbindungen als Ergänzung des SPNV-Netzes zu umfassenden Verbesserung des ÖPNV in Schleswig-Holstein. Die Gebietskörperschaften unterstützen die Einrichtung überregionaler Busverbindungen ausdrücklich (vgl. Kapitel 6.6). Für die Umsetzung der überregionalen Busverbindungen wird das Land um die Sicherstellung eines finanziellen Ausgleichs der Mehrleistungen gegenüber dem heutigen Angebotsniveau gebeten.

Finanzierung touristischer Verkehre

Für die Finanzierung touristischer Verkehre kommen verschiedene Finanzierungsquellen in Betracht. Dabei besteht insbesondere die Möglichkeit, z.B. bei **Gästekarten einen ÖPNV-Anteil** zu erheben, welcher in Angebotsausweitungen des ÖPNV investiert werden kann.

Gästekarten zur ÖPNV-Nutzung ohne zusätzlichen Fahrausweis werden in Deutschland mehr und mehr angewendet, um u.a. als Reisedestination attraktivere Mobilität für die Gäste zu ermöglichen, das Angebot im öffentlichen Verkehr dadurch zu verbessern und um Umwelt- und Klimaschutzziele zu fördern. Beherbergungsbetriebe erheben auf Grundlage einer Kurbeitrags- oder Gästebeitragssatzung dabei einen leicht angehobenen Gästebeitrag vom Gast, der einen ÖPNV-Beitrag sowie einen Management- und Marketingbeitrag beinhaltet. Der ÖPNV-Beitrag und Management- und Marketingbeitrag wird dann über eine Managementgesellschaft an die Verkehrsverbünde oder Verkehrsunternehmen weitergeleitet und dient so

⁸² Vgl. <https://wtsh.de/de/ladeinfrastruktur-fuer-elektrofahrzeuge>, zuletzt abgerufen am 30.11.2021.

⁸³ Vgl. https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/efre2021_2027_Info.html, zuletzt abgerufen am 30.11.2021.

auch zur Mitfinanzierung des Bus- und Bahn-Angebots oder sogar zur Ausweitung von Fahrtenangeboten.

Ein vergleichbarer Ansatz soll in Teilen des Landes mit der OstseeCard Schleswig-Holstein verfolgt werden⁸⁴. Die Gebietskörperschaften unterstützen daher die Prüfung der Einführung von Gästekartenansätzen inkl. einer umlagefinanzierten ticketfreien Beförderung von Übernachtungsgästen im ÖPNV als Kernleistung im Planungsraum I.

Die Gebietskörperschaften regen daher an, dass Kommunen bei der Weiterentwicklung aus touristischer Sicht auch die Möglichkeiten des Gästekartenansatzes prüfen. Die darüber zusätzlich für den ÖPNV generierbaren Mittel bieten Chancen, auch Ausweitungen im Verkehrsangebot (z.B. Ausweitung der Bedienzeiten oder Verstärkung in der innergemeindlichen Erschließung von Ortsteilen etc.) zu fördern.

Die im Jahr 2017 erfolgte Novellierung des Kommunalabgabengesetzes Schleswig-Holstein (KAG SH) ermöglicht die Nutzung von Kur- und Fremdenverkehrsabgaben für übrige ÖPNV-Angebote im Tourismusnetz. Somit ist die Mittelverwendung der Kurabgabe seit der Anpassung des KAG SH nun auch für die, ggf. auch im Rahmen eines überregionalen Verbundes, den Abgabepflichtigen eingeräumte Möglichkeit der kostenlosen Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zulässig (vgl. § 10 Abs. 1 KAG SH). Es wird jedoch aus Sicht der Gebietskörperschaften empfohlen, § 10 des KAG SH als Ermächtigungsgrundlage erneut zu novellieren, um allen Kommunen, unabhängig davon ob sie ein anerkannter Kur- und Erholungsort sind, ein geeignetes Finanzierungsinstrument zum Erhalt und Ausbau touristisch relevanter Angebote an die Hand zu geben.

Beiträge aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement

Arbeitgeber könnten sich bei Leistungsveränderungen, die zu einer besseren Mobilität der Mitarbeitenden beitragen (z.B. zusätzliche ÖPNV-Fahrten zu Schichtanfangs-/endzeiten), z.B. im Rahmen von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, am Finanzierungsmehrbedarf beteiligen. Beispiele, z.B. aus Süddeutschland zeigen, dass das Potenzial hierfür bzw. die Bereitschaft der Unternehmen zur finanziellen Beteiligung allerdings als gering einzuschätzen ist.

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

⁸⁴ Geplant ist die Integration einer ticketfreien ÖPNV-Nutzung in die bestehende OstseeCard für Übernachtungsgäste ab 2022. Eine Ausgabe an Übernachtungsgäste soll in Kiel, Bad Malente, Bosau, Eutin, Neustadt, Plön, Scharbeutz, Schönberg, Sierksdorf, Timmendorfer Strand und Travemünde erfolgen. Das ÖPNV-Akzeptanzgebiet erstreckt sich über ganz Schleswig-Holstein und Hamburg (SH-Tarifgebiet).

Sonstige Elemente der Drittnutzerfinanzierung

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

Für die diskutierten Modelle der Drittnutzerfinanzierung fehlen aktuell jedoch zu meist die erforderlichen rechtlichen Grundlagen (Ausnahmen sind landesrechtliche Regelungen zu touristischen Gästekarten). Erforderlich ist eine abgabenrechtliche Ermächtigungsnorm, die Kommunen bzw. Kreise ermächtigt, mittels entsprechender Satzungen Abgaben zur Finanzierung des ÖPNV zu erheben. Die rechtswissenschaftliche Literatur geht derzeit davon aus, dass die Gesetzgebungszuständigkeit für die meisten Modelle der Drittnutzerfinanzierung bei den Bundesländern liegt (umstritten ist dies z.B. bei der sogenannten Arbeitgeberabgabe).⁸⁵

⁸⁵ Vgl. hierzu die Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“ des HIR Hamburg Institut Research gGmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg aus dem Jahr 2016.

Quellenverzeichnis

- Aktiv Bus Flensburg GmbH (2021): Liniennetzplan 2021/2022. Flensburg.
- BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. URL: <https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf>, zuletzt abgerufen am 21.04.2021.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Berlin. URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 09.09.2021.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Berlin. URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 09.09.2021.
- Bundesagentur für Arbeit (2020a): Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. URL: <https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/325/2020/employrate/?r=>, zuletzt abgerufen am 19.10.2020.
- Bundesagentur für Arbeit (2020b): Regionalreport über Beschäftigte. Flensburg, Schleswig-Flensburg, Nordfriesland. Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2020c): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg.
- Deutscher Landkreistag (2014): Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014.
- Deutscher Städte- und Gemeindebund (2021): Bundesrat beschließt Novelle des Personenbeförderungsgesetzes. Berlin. URL: <https://www.dstgb.de/aktuelles/2021/novelle-personenbefoerderungsgesetz/> zuletzt abgerufen am 17.06.2021.
- Flix Mobility GmbH (2021): Busverbindungen. Berlin. URL: <https://www.flixbus.de/busverbindung>, zuletzt abgerufen am 17.06.2021.
- IM SH (Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein) (Hrsg.) (2021): Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021. Kiel.
- KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) (2020): Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 1. Januar 2020 URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html, zuletzt abgerufen am 16.10.2020.
- Kreis Nordfriesland (2021a): Mit dem Rufbus durch Nordfriesland. Husum. URL: <https://rufbus.nordfriesland.de/>, zuletzt abgerufen am 12.10.2021.
- Kreis Nordfriesland (2021b): Daten des Kreises Nordfriesland zur Erstellung des 2. Gemeinsamen RNVP. Husum.

- Kreis Nordfriesland (2020): Daten des Kreises Nordfriesland zur Erstellung des 2. Gemeinsamen RNVP. Husum.
- Kreis Schleswig-Flensburg (2021): Daten des Kreises zur Erstellung des 2. Gemeinsamen RNVP. Schleswig.
- MDV (Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH) (2019): Der PlusBus. Leipzig. URL: <https://www.plusbus-deutschland.de/>, zuletzt abgerufen am 08.06.2021.
- MLR SH (Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus) (2002): Regionalplan für den Planungsraum V Landesteil Schleswig URL: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/Downloads/regionalplaene/planungsraum5/Download/regionalplan_planungsraum5.pdf?__blob=publicationFile&v=5, zuletzt abgerufen am 08.06.2021.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018a): Tabellarische Grundausswertung. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Bonn.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018b): Small Area-Schätzung bundesweiter Regionaldaten. Berlin.
- MWAVT SH (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein) (Hrsg.) (2021): Landesweiter Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein bis 2027. Kiel. URL: https://unternehmen.nah.sh/assets/2021/Landesweiter-Nahverkehrsplan-2022-bis-2027_final.pdf, zuletzt abgerufen am 06.01.2022.
- MWAVT SH (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus) (2019): Kompensation der wegfallenden Entflechtungsmittel. Antrag auf Zugang zu Informationen vom 29. April 2019 nach dem Informationszugangsgesetz für das Land Schleswig-Holstein (IZG-SH). Kiel.
- MWAVT SH (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein) (Hrsg.) (2014): Landesweiter Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein bis 2017. Kiel. URL: <http://www.nah.sh/assets/downloads/berichte/LNVP-bis-2017web.pdf>, zuletzt abgerufen am 17.12.2020.
- 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, zuletzt abgerufen am 15.12.2021.
- NAH.SH (Hrsg.) (2021): Liniennetz der Stadt Schleswig. Kiel.
- NAH.SH GmbH (2020a): Fahrplantabellen 2020. Kiel. URL: <http://www.nah.sh/fahren/fahrplan/fahrplantabellen/>, zuletzt abgerufen am 21.10.2020.
- NAH.SH GmbH (2020b): Schleswig-Holstein-Tarif Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen gültig ab September 2020. Kiel. URL: https://www.nah.sh/assets/01_NSH/21-01-01_Tarifbestimmungen_SH-Tarif.pdf, zuletzt abgerufen am 01.12.2020.
- Nordfriesland-Tourismus GmbH (2020): Dagebüll. URL: <https://nordfrieslandtourismus.de/de/>, zuletzt abgerufen am 21.10.2020.

- Ostseefjord Schlei GmbH (2020): Schleswig. URL: <https://www.ostseefjordschlei.de/entdecken/>, zuletzt abgerufen am 21.10.2020.
- Rödl & Partner GmbH (2020): Koalitionsfraktionen einigen sich auf weitere Details für eine PBefG-Novelle im Eckpunktepapier „Taxi-, Mietwagen- und Poolingverkehr“. Nürnberg. URL: <https://www.roedl.de/themen/kompass-mobilitaet/15-2020/koalition-pbefg-novelle-eckpunktepapier-taxi-mietwagen-poolingverkehr>, zuletzt abgerufen am 08.06.2021.
- Stadt Flensburg (2021): Informationen zum Grenzpendeln. URL: <https://www.flensburg.de/Wohnen-Wirtschaft/Wirtschaftsstandort/Grenzpendeln/>, zuletzt abgerufen am 16.06.2021.
- Stadt Flensburg (2021): Daten der Stadt Flensburg zur Erstellung des 2. Gemeinsamen RNVP. Flensburg.
- Stadt Flensburg (2020): Daten der Stadt Flensburg zur Erstellung des 2. Gemeinsamen RNVP. Flensburg.
- Stadt Husum (2021): Husumbus. Fahrplan 2022. Linienübersicht und Informationen. Husum.
- Statistisches Bundesamt (2019): Daten aus dem Gemeindeverzeichnis. Gemeinden in Deutschland nach Fläche, Bevölkerung und Postleitzahl am 31.12.2019. Wiesbaden.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2020a): Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Schleswig-Holsteins 2014 bis 2019. Hamburg. URL: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung/bevoelkerungsstand-und-entwicklung>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2020b): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein 2019. Statistischer Bericht. Hamburg. URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/industrie__handel_und_dienstl/G_IV_1_j_S/G_IV_1-j19-SH.pdf, zuletzt abgerufen am 10.11.2020.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2020c): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein 2014-2019. Hamburg. URL: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/handel-tourismus-dienstleistungen/tourismus/dokumentenansicht/products/6303/presseinformationen-2?cHash=d4904abf106c27ab9b7d792845c0aed9>, zuletzt abgerufen am 19.10.2020.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2020d): Die Bevölkerung in Schleswig-Holstein nach Alter und Geschlecht. Hamburg. URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_3_j_S/A_I_3_j19_SH.pdf, zuletzt abgerufen am 15.10.2020.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2019): Verzeichnis der allgemeinbildenden Schulen in Schleswig-Holstein 2019/2020 URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Verzeichnisse/Schulverzeichnis_A_19-20__INTERNET.pdf, zuletzt abgerufen am 19.10.2020.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2016): Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis

2030. Hamburg. URL: http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_8_j16_SH.pdf, zuletzt abgerufen am 1.10.2020.

Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH (2020): Flensburg. URL: <https://www.flensburger-foerde.de/>, zuletzt abgerufen am 21.10.2020.

urbanus GbR (Hrsg.) (2021): Liniennetzplan Stadt Schleswig. Schleswig.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2019): Der PlusBus. Konzept. Hintergründe. Angebot. Berlin.

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

Anhang

A1 Derzeitiges Angebot im SPNV im Planungsraum I

Tabelle 55: Angebotsumfang im SPNV im Planungsraum I (Fahrplanjahr 2020/2021)

Linie	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im Planungsraum I	Richtung	Zugpaare			Takt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
RE 6	Westerland (Sylt) - Niebüll - Husum (- Heide - Itzehoe - Elmshorn – Hamburg)	Westerland (Sylt) Keitum Morsum (Sylt) Klanxbüll Niebüll Langenhorn Bredstedt Husum Friedrichstadt	Westerland (Sylt) – Husum (– Hamburg)	25	23	23	60	Zusätzlich Mo-Fr 7 + Sa, So/F 6 Fahrtenpaare im Abschnitt Westerland - Niebüll; zusätzlich 2 Fahrtenpaare im Abschnitt Husum - Hamburg sowie einzelne Fahrten Husum - Itzehoe (- Hamburg) als RB 62; einzelne Fahrten als RE 60
			(Hamburg –) Husum – Westerland (Sylt)	25	25	25		
RE 7	Flensburg - Rendsburg – Kiel - Neumünster (- Elmshorn - Pinneberg – Hamburg)	Flensburg Tarp Jübek Schleswig	Flensburg – Hamburg	20	21	17	60	Fahrten teilweise nur Abschnitt Flensburg - Neumünster; ab Kiel 30-Min-Takt
			Hamburg – Flensburg	20	21	17		
RE 72	Flensburg - Süderbrarup - Eckernförde - Gettorf - Kiel	Flensburg Husby Sörup Süderbrarup	Flensburg – Kiel	17	17	16	60	
			Kiel – Flensburg	17	15	14		
RE 74	Husum - Rendsburg - Felde - Kiel	Husum Jübek Schleswig	Husum – Kiel	20	19	18	60	
			Kiel – Husum	19	24	22		
RB 62	Husum - Heide - Itzehoe	Husum Friedrichstadt	Husum – Itzehoe	2	1	1	/	

Linie	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im Planungsraum I	Richtung	Zugpaare			Takt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
			Itzehoe – Husum	1	1	0		Nur Einzelfahrten bis Husum, darüber hinaus 60-Min-Takt Heide - Itzehoe (- Hamburg)
RB 64	Husum - Tönning - Kating - Garding - Tating - Bad St. Peter-Ording	Husum Witzwort Harblek Tönning Kating Katharinenheerd Garding Sandwehle Tating Bad St. Peter-Ording Bad St. Peter-Ording	Husum – Bad St. Peter-Ording	13	12	12	60	
			Bad St. Peter-Ording – Husum	13	12	12		
RB 65	Niebüll - Maasbüll - Dagebüll Mole	Niebüll Deezbüll Maasbüll Dagebüll Kirche Dagebüll Mole	Niebüll – Dagebüll	12 (14) (13)	9 (14) (15)	9 (14) (15)	ca. 60-90	Abweichende Zugpaaranzahl nach Jahreszeiten: Herbst/Winter (Frühjahr/Spätsommer) (Sommer); Herbst/Winter + Frühjahr/Spätsommer je 1 Fahrt mit Bus statt Bahn; Sommer je 1 Fahrt nur Fr-So, Fr bzw. Sa-Do
			Dagebüll – Niebüll	12 (14) (14)	9 (14) (15)	9 (14) (15)		
RB 66	Esbjerg - Ribe - Tønder - Süderlügum - Niebüll	Süderlügum Uphusum Niebüll	Esbjerg – Niebüll	11	8	7	60-120	
			Niebüll – Esbjerg	11	8	7		

Daten: NAH.SH 2020 und Angaben der Verkehrsunternehmen, Fahrplanstand Oktober 2020 für Fahrplanjahr 2020/2021.

A2 Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV des Kreises Nordfriesland

Tabelle 56: Angebotsumfang im übrigen ÖPNV des Kreises Nordfriesland (Fahrplanjahr 2020/2021)⁸⁶

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
1001	Niebüll - Neukirchen - Klanxbüll - Emmelsbüll - Niebüll	Autokraft	Niebüll - Klanxbüll - Emmelsbüll - Niebüll	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt mit Kleinbus
			Niebüll - Emmelsbüll - Klanxbüll - Niebüll	5 (/)	/	/		
1002	Niebüll - Rodenäs - Niebüll	Autokraft	Ringverkehr	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1003	Neukirchen - Aventoft - Neukirchen (- Süderlügum - Humptrup - Braderup)	Autokraft	Ringverkehr	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mi Do, 1 Fahrt mit Kleinbus
1004	Neukirchen - Rodenäs - Lübkekoog (- Horsbüll - Niebüll)	Autokraft	Neukirchen - Lübkekoog	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mi+Do
			Lübkekoog - Neukirchen	5 (/)	/	/		
1005	Niebüll - Ladelund - Flensburg	Autokraft	Niebüll - Flensburg	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	Kleinbus
			Flensburg - Niebüll	2 (/)	/	/		
1007	Neukirchen - Emmelsbüll - Neukirchen - Emmelsbüll (- Niebüll)	Autokraft	Neukirchen - Emmelsbüll	6 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt Mo-Do
			Emmelsbüll - Neukirchen	4 (/)	/	/		
1008	Süderlügum - Braderup - Humptrup - Suderlügum (- Neukirchen)	Autokraft	Süderlügum - Braderup - Humptrup - Suderlügum	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Süderlügum - Braderup - Lexgaard	7 (/)	/	/		
1009		Autokraft	Niebüll - Süderlügum	4 (/)	/	/		

⁸⁶ Es ist zu beachten, dass sich inzwischen im Teilnetz Süd die dargestellten Liniennummern, Laufwege und zum Teil auch die Fahrtenanzahl geändert haben. Dies gilt ebenso für die Rufbusverbindungen sowie die Linie 2614.

Linie	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
	(Bosbüll -) Niebüll - Braderup - Humptrup - Süderlügum (- Wimmersbüll)		Süderlügum - Niebüll	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1011	Niebull - Bosbüll - Emmelsbüll - Niebüll	Autokraft	Ringverkehr	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1012	Niebüll/Leck - Karlum - Ladelund - Westre - Leck	Autokraft	Niebüll - Leck - Karlum - Ladelund - Westre - Leck	11 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt mit Kleinbus
			Westre - Ladelund - Westre - Karlum - Niebüll - Leck	5 (/)	/	/		
1013	Flensburg - Niebüll	Autokraft	(Leck-) Klixbüll - Niebüll - Flensburg (- Gottrupel - Schafflund - Hörup)	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Niebüll - Klixbüll - Leck - Stadum - Hörup - Schafflund - Handewitt - Flensburg	5 (/)	/	/		
1014	Leck - Stadum - Leck	Autokraft	Ringverkehr	7 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1015	Niebüll - Risum - Stedesand - Langenhorn - Flensburg (Cornelius-Hansen-Skolen)	Autokraft	Niebüll - Flensburg	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Flensburg - Niebüll	2 (/)	/	/		
1016	Niebüll - Risum - Lindholm - Dagebüll - Niebüll	Autokraft	Niebüll - Risum - Lindholm - Dagebüll - Niebüll	5 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Abschnitt Niebüll - Dagebüll, 1 Fahrt nur Abschnitt Risum - Niebüll
			Niebüll - Dagebüll - Risum - Lindholm - Niebüll	5 (/)	/	/		
1017	Niebüll - Dagebüll - Fahretoft - Niebüll	Autokraft	Niebüll - Dagebüll - Fahretoft - Niebüll	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	

Linie	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
			Niebüll - Fahretoft - Dagebüll - Niebüll	3 (/)	/	/		
1018	Niebüll - Risum - Stedesand - Lindhom - Niebüll	Autokraft	Niebüll - Stedesand - Risum - Lindholm - Niebüll	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Niebüll - Lindholm - Stedesand - Niebüll	2 (/)	/	/		
1019	Niebüll - Waygaard - Stedesand - Risum	Autokraft	Niebüll - Risum	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	Alle Fahrten mit Kleinbus
			Risum - Niebüll	3 (/)	/	/		
1020	(Niebüll - Langenhorn -) Bredstedt - Husum	RVB	Bredstedt - Husum	9 (2)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	7 Fahrten bis bzw. 2 Fahrten ab Langenhorn, 1 Fahrt ab bzw. 3 Fahrten bis Bredstedt
			Husum - Bredstedt	8 (2)	/	/		
1021	Bredstedt - Almdorf - Bohmsstedt - Almdorf - Dreisdorf - Vollstedt (- Breklum)	RVB	Bredstedt - Vollstedt	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
			Vollstedt - Bredstedt	2 (/)	/	/		
1022	Dagebüll - Leck	Autokraft	Dagebüll - Niebüll - Leck -(Niebüll) - (Neugalmsbüll)	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Leck - Klixbüll - Niebüll	3 (/)	/	/		
1023	Langenhorn - Ockholm - Langenhorn	RVB	Ringverkehr	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1024	Langenhorn - Lütjenholm - Bargum - Langenhorn	RVB	Ringverkehr	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1025	Bredstedt - Langenhorn - Bredstedt	RVB	Ringverkehr	6 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1026	Dörpum - Bordelum - Dörpum	RVB	Ringverkehr	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1027	Bargum - Lütjenholm - Bredstedt - Hattstedt - Husum	RVB	Bargum - Bredstedt - Hattstedt - Husum	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
			Bredstedt - Bordelum - Dörpum - Bargum - Mönkebüll	5 (/)	/	/		2 Fahrten nur bis Dörpum
1028	(Bordelum -) Bredstedt - Reußen- köge - Bredstedt	RVB	Bredstedt - Reußenköge - Bredstedt	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Bredstedt - Reußenköge - Ock- holm - Bredstedt	5 (/)	/	/		1 Fahrt nur Mo-Do
1029	Bredstedt - Bordelum - Ockholm - Schlüttsiel/Anleger	RVB	Ockholm - Bredstedt	2 (2)	2	2	Einzelne Fahrten ohne Takt	Abweichender Sommer-/Win- terfahrplan: Winter 1 Fahrt je Fr, Sa, So sowie 2 Fahrten Di (als Rufbus) und Do
			Bredstedt - Ockholm	2 (2)	2	2		
1030	Niebüll - Klixbüll - Leck - Wallsbüll - Flensburg (Marie-Jørgensby- Skolen)	Autokraft	Niebüll - Flensburg	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Flensburg - Niebüll	2 (/)	/	/		
1031	Husum - Olderup - Dresldorf - Bredstedt	RVB	Husum - Bredstedt	5 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur bis Olderup
			(Högel) - Dresldorf - Olderup - Husum	6 (/)	/	/		1 Fahrt nur Mo-Do
1032	Breklum - Struckum - Almdorf	RVB	Ringverkehr	9 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mi
1033	Bohmstedt - Dreldorf	RVB	Ringverkehr	5 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	Fahrten größtenteils nur Teil- abschnitte
1035	Leck - Wallsbüll - Medelby - Ladelund - Leck	Autokraft	Ringverkehr	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mi
1036	(Husum -) Horstedt - Olderup - Arlewatt - Horstedt (- Husum)	Autokraft	Horstedt - Olderup - Arlewatt - Horstedt	2 (1)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt in den Ferien mit Kleinbus
			Horstedt - Arlewatt - Olderup - Horstedt	6 (1)	/	/		
1039	Haselund - Löwenstedt	RVB	Löwenstedtfeld - Haselund	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Haselund - Löwenstedtfeld	2 (/)	/	/		

Linie	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
1042	Joldelund - Löwenstedt - Norderstedt - Viöl - Husum	Autokraft	Joldelund - Viöl	12 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	2 Fahrten mit Kleinbus, 1 Fahrt nur Mi, 1 Fahrt nur Di-Do
			Viöl - Joldelund	6 (/)	/	/		
1043	Viöl - Klein Jörl - Sollbrück - Behrendorf - Viöl	Autokraft	Ringverkehr	13 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mi, 1 Fahrt nur Di-Do
1044	(Flensburg - Wanderup -) Jörl - Viöl - Immenstedt - Husum	Autokraft	(Flensburg -) Jörl - Husum	11 (7)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	Mo-Fr F Bedienung mit Klein- und Midibussen
			Husum - Jörl	10 (8)	/	/		
1045	Ohrstedt - Schwesing - Immenstedt - Ohrstedt	Autokraft	Ringverkehr	5 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1046 (155)	Schleswig - Silberstedt - Treia - Husum	Autokraft	Schleswig - Husum	11 (10)	7	6	Mo-Fr 60-120 (Sa, So/F 120)	
			Husum - Schleswig	12 (10)	7	6		
1048	Inselverkehr Nordstrand	Autokraft	Ringverkehr	9 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	2 Fahrten nur Mo-Do Schule
1049	Ohrstedt - Ahrenviölfeld - Treia - Bremsburg - Ohrstedt	Autokraft	Ringverkehr	6 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	2 Fahrten nur Di-Do
1052	Hattstedt - Hattstedtermarsch - Hattstedt	Autokraft	Ringverkehr	7 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1058	Husum - Wittbek - Ostfeld - Hollingstedt	Autokraft	Husum - Hollingstedt	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	2 Fahrten mit Kleinbus
			Hollingstedt - Husum	4 (/)	/	/		
1059	Ostfeld - Osterwittbek - Ostfeld	Autokraft	Ringverkehr	6 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt mit Kleinbus
1062	Husum - Schwabstedt - Fresendelf - Husum	Autokraft	Husum - Schwabstedt - Mildstedt - Husum	5 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mi S
			Schwabstedt - Fresendelf - Schwabstedt - Husum	1 (/)	/	/		
1063	Erfde - Schwabstedt - Husum	Autokraft	Erfde - Husum	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Husum - Erfde	3 (/)	/	/		

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
1064	Schwabstedt - Friedrichstadt	Autokraft	Schwabstedt - Ramstedt - Friedrichstadt	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo+Di+Do
			Friedrichstadt - Koldenbüttel - Friedrichstadt - Schwabstedt	7 (/)	/	/		
1065 (165)	Erfde - Dörpstedt - Bergenhusen - Friedrichstadt	Autokraft	Erfde - Bergenhusen - Stapel - Friedrichstadt	7 (3)	3	3	Einzelne Fahrten ohne Takt	Mo-Fr: 3 Fahrten mit Kleinbus Sa, So/F: alle Fahrten mit Kleinbus
			Friedrichstadt - Stapel - Bergenhusen - Dörpstedt	8 (3)	3	3		
1066	Husum - Friedrichstadt - Husum	Autokraft	Ringverkehr	7 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1068	Mildstedt - Oldersbek - Rantrum - Mildstedt	Autokraft	Mildstedt - Ostfeld - Rantrum - Mildstedt	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
			Mildstedt - Rantrum - Ostfeld - Mildstedt	3 (/)	/	/		
1070	Garding - Tetenbüll	Autokraft	Garding - Tetenbüll	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur innerhalb Garding
			Tetenbüll - Garding	2 (/)	/	/		
1071	Husum – St. Peter-Ording	Autokraft	Husum – St. Peter-Ording	1 (1)	1	1	Einzelne Fahrten ohne Takt	Kleinbus
			St. Peter-Ording - Husum	1 (1)	1	1		
1073	Garding - Husum	Autokraft	Garding - Husum	7 (1)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	4 Fahrten mit Kleinbus
			Husum - Garding	4 (2)	/	/		
1074	Garding - Westerhever – Norderhever - Tetenbüll - Garding	Autokraft	Ringverkehr	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1075	Tönning - Kating - Garding	Autokraft	Garding - Tönning	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Tönning - Garding	2 (/)	/	/		
1076	(Garding - Vollerwiek -) Kating - Tönning	Autokraft	(Garding -) Tönning - Kotzenbüll - Tönning	6 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	2 Fahrten mit Kleinbus
			Tönning - Kating - Garding	7 (/)	/	/		2 Fahrten mit Kleinbus
1077		Autokraft	Husum - Tönning	17 (5)	/	/		3 Fahrten mit Kleinbus

Linie	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
	Husum - Uelvesbüll - Oldenswort - Tönning		Tönning - Husum	15 (4)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	4 Fahrten mit Kleinbus, 1 Fahrt nur Fr S
1078	Witzwort - Oldenswort - Osterhever - Garding	Autokraft	Witzwort - Garding	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do S
			Garding - Garding	3 (/)	/	/		
1079	Tetenbüll Westerkoog - Osterhever - Westerhever - Süderheverkoog - Poppenbüll - Garding	Autokraft	Tetenbüll Westerkoog - Garding	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Garding - Tetenbüll Wasserkoog	3 (/)	/	/		
1080	Kotzenbüll - Garding - Bad St. Peter-Ording	Autokraft	Kotzenbüll - Bad St. Peter-Ording	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Sankt Peter-Ording - Kotzenbüll	4 (/)	/	/		
1081	Bad St. Peter-Ording - Tating - Vollerwiek - Garding	Autokraft	Bad St. Peter-Ording - Garding	8 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	3 Fahrten mit Kleinbus, davon 1x nur Di, 1x Di+Do
			Garding - Bad St. Peter-Ording	6 (/)	/	/		1 Fahrt mit Kleinbus
1130	Dänischer Schulverkehr Bredstedt	RVB	Bargum - Langenhorn - Bordelum - Bredstedt	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1580	Flensburg - Bredstedt	RVB	Flensburg - Bredstedt	12 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Fr
			Bredstedt - Flensburg	16 (/)	/	/		
1643	(Ockholm - Bordelum – Langenhorn -) Bredstedt - Breklum - Almdorf - Jübeck - Schleswig	RVB	Bredstedt - Schleswig	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do S
			Schleswig - Bredstedt	4 (/)	/	/		
R1	SchnellBus Flensburg - Handewitt - Leck - Klixbüll - Niebüll	Autokraft	Flensburg - Niebüll	26 (26)	12	9	Mo-Fr 60 (HVZ 30) (Sa, So/F 120)	
			Niebüll - Flensburg	27 (27)	11	7		
R14 (150)	SchnellBus Flensburg - Wanderup - Jörl - Viöl - Schwesing – Husum	Autokraft	Flensburg - Husum	18 (15)	7	6	Mo-Fr 60 (Sa, So/F 120)	7 Fahrten ab bzw. 9 Fahrten bis Viöl, ZOB
			Husum - Flensburg	18 (16)	7	6		
R110	Niebüll - Süderlügum – Aventoft Neukirchen - Klanxbüll	Autokraft	Niebüll - Klanxbüll	8 (8)	7	7	120	Mo-Fr Hälfte der Fahrten nur ab/bis Aventoft
			Klanxbüll - Niebüll	9 (9)	6	6		
R112	Ladelund - Achtrup - Leck	Autokraft	Ladelund - Leck	15 (15)	8	6		

Linie	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
			Leck - Ladelund	13 (13)	8	6	Mo-Fr 60-120 (Sa, So/F 120)	Mo-Fr größtenteils als Bürgerbus Ladelund (R112B); 2 Fahrten nur freitags
			Leck - Klintum - Achtrup - Leck	7 (7)	/	/	60	verkehrt als Bürgerbus Ladelund, keine Fahrt 11-14 Uhr
R120	Bredstedt - Husum	RVB	Bredstedt - Husum	16 (16)	7	7	Mo-Fr 60	
			Husum - Bredstedt	15 (15)	7	7	(Sa, So/F 120)	
R125	Bredstedt - Lindewitt - Großewiehe - Flensburg	RVB	Bredstedt - Flensburg	31 (30)	15	13	Mo-Fr 60	Hälfte der Fahrten ab/bis Wending, Mo-Fr 6 Fahrten ab Lindewitt
			Flensburg - Bredstedt	31 (31)	15	13	(Sa, So/F 120)	
R140	Husum - Nordstrand	Autokraft	Husum - Nordstrand	11 (9)	7	7		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur freitags
			Nordstrand - Husum	9 (8)	7	7	120	Sa, So/F: jeweils 1 Fahrt mit Kleinbus ; zusätzlich 1 Fahrt in der Saison April - Oktober
R145 (145)	Husum - Ostfeld (- Holtingstedt)	Autokraft	Husum - Ostfeld	7 (7)	7	7		
			Ostfeld - Husum	8 (8)	7	7	120	
R149 (160)	Husum - Rantrum - Schwabstedt - Stapel - Erfde	Autokraft	Husum - Erfde	8 (8)	7	6		Sa, So/F: Hälfte der Fahrten nur bis Schwabstedt
			Erfde - Husum	8 (8)	6	5		
Rufbus Nordfriesland								
	Rufbusgebiet Klanxbüll – Süderlügum	Autokraft	Ellhöft - Klanxbüll	4 (7)	7	7		
			Klanxbüll - Ellhöft	4 (7)	7	7	120	
Rufbus Nord			Klanxbüll - Niebüll	4 (7)	7	7		
			Niebüll - Klanxbüll	4 (7)	7	7	120	Korridor D
	Rufbusgebiet Niebüll	Autokraft	Niebüll - Tinningstedt	4 (7)	7	7		
			Tinningstedt - Niebüll	4 (7)	7	7	120	Korridor E
			Niebüll - Schlüttsiel	4 (7)	7	7	120	Korridor F

Linie	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
			Schlüttsiel - Niebüll	4 (7)	7	7		
	Rufbusgebiet Ladelund	Autokraft	Ladelund - Bramstedtlund - Westrefeld - Ladelund	/	8	6	120	
			Ladelund - Westrefeld - Bramstedtlund - Ladelund	/	8	6		
	Rufbusgebiet Leck	Autokraft	Leck - Achtrup - Stadum - - Leck	4 (7)	7	7	120	
			Leck - Stadum - Achtrup - Leck	4 (7)	7	7		
Rufbus Eiderstedt	Rufbusgebiet Eiderstedt	Autokraft	Tönning - Garding - Olversum - Tönning	6 (6)	6	6	120	
			Tönning - Olversum - Garding - Tönning	6 (6)	6	6		
	Rufbusgebiet Husum Umland	Autokraft	Südermarsch - Husum - Schwesing - Husum - Südermarsch	4 (7)	7	7	120	
	Rufbusgebiet Nordstrand	Autokraft	Flächenbetrieb	4 (7)	6	6	120	Flächenbetrieb, 1 Fahrt nur Mo-Fr
Rufbus Süd	Rufbusgebiet Viöl	Autokraft	Viöl - Bondelum - Schwesing - Viöl	4 (7)	7	7	120	
			Viöl - Schwesing - Bondelum - Viöl	4 (7)	7	7		
	Rufbusgebiet Ostfeld	Autokraft	Ringverkehr	4(7)	7	7	120	
	Rufbusgebiet Friedrichstadt - Schwabstedt	Autokraft	Ringverkehr	4 (7)	7	7	120	
Rufbus Mitte	Rufbusgebiet Langenhorn	RVB		3 (6)	6	6	120	
	Rufbusgebiet Joldelund	RVB		3 (7)	6	5	120	
	Rufbusgebiet Bredstedt	RVB		3 (7)	6	6	120	
Stadtverkehr Husum								
1	ZOB - Lund - ZOB	Autokraft	Ringverkehr	26 (26)	16	/	30	
2	ZOB - Mozartstraße - ZOB	Autokraft	Ringverkehr	26 (26)	16	/	30	
3	ZOB - Liebigstraße - ZOB	Autokraft	Ringverkehr	26 (26)	16	/	30	

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
4	ZOB - Gewerbegebiet - ZOB	Autokraft	Ringverkehr	26 (26)	16	/	30	
5	ZOB - Norderschlag - ZOB	Autokraft	Ringverkehr	26 (26)	16	/	30	
6	ZOB - Hattstedt - ZOB	Autokraft	Ringverkehr	13 (13)	7	/	60	
7	ZOB - Mildstedt - ZOB	Autokraft	Ringverkehr	13 (13)	7	/	60	
Ortsverkehr St. Peter-Ording								
1/2	Böhler Strand - Bahnhof Süd - Marktplatz - Goldene Schüssel - Brösum	Autokraft	Böhler Strand - Brösum	14 (13)	13	13	60	2 Fahrten nur im Zeitraum 01.07. bis 31.08.
			Brösum - Böhler Strand	15 (13)	13	13		
3	Cityshuttle	Autokraft	Ringverkehr	15 (15)	17	17	30	Bedienung nur in der Saison
Inselverkehr Sylt sowie Ortsverkehr Westerland (Sylt)								
1	Westerland - Wenningstedt - Kampen - List	SVG	Westerland - List	47 (47)	46	46	Sommer: HVZ 15 NVZ 30/60	Darstellung Sommer und Win- terfahrplan
			List - Westerland	27 (26)	26	24		
2	Westerland - Rantum - Hörnum	SVG	Westerland - Hörnum	50 (49)	49	48	Sommer: HVZ 20 NVZ 30/60	Darstellung Sommer und Win- terfahrplan
			Hörnum - Westerland	28 (26)	26	24		
3	Westerland - Tinum - Keitum - Munkmarsch - Braderup - Wen- ningstedt - Westerland	SVG	Westerland - Hörnum	39 (39)	39	38	Einzelne Fahrten ohne Takt	Darstellung Sommer und Win- terfahrplan; 1 Fahrt nur mitt- wochs
			Hörnum - Westerland	24 (24)	24	22		
3a	Westerland - Tinum - Keitum - Braderup - Munkmarsch - Keitum Tinnum - Westerland	SVG	Ringverkehr	11 (10)	9	9	Einzelne Fahrten ohne Takt	Darstellung Sommer und Win- terfahrplan
4	Westerland - Tinum - Keitum - Archsum - Morsum	SVG	Westerland - List	12 (10)	10	9	Einzelne Fahrten ohne Takt	Darstellung Sommer und Win- terfahrplan
			List - Westerland	9 (8)	8	7		
4	Westerland - Tinum - Keitum - Archsum - Morsum	SVG	Westerland - Morsum	8 (6)	6	5	Einzelne Fahrten ohne Takt	Darstellung Sommer und Winterfahrplan
			Morsum - Westerland	8 (6)	5	5		
			Morsum - Westerland	9 (6)	6	5		

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
				9 (6)	6	5		
5	List Hafen - List Weststrand	SVG	Ringverkehr	12 (12) 4 (4)	12 4	12 4	Einzelne Fahrten ohne Takt	
A	ZOB - Südwäldchen - Breslauer Str. - ZOB	SVG	Ringverkehr	8 (8)	8	/	Mo-Fr 90	„StadtBus“ Westerland
B	ZOB - Jahnstraße - Nordsee-klinik - ZOB	SVG	Ringverkehr	8 (8)	8	/	Mo-Fr 90	„StadtBus“ Westerland
C	ZOB - Tinnum, Am Hanger - Koogweg - ZOB	SVG	Ringverkehr	7 (7)	7	/	Mo-Sa 90	„Kleiner Tinner“
Inselverkehre								
1091	Inselverkehr Pellworm	NPDG	Ringverkehr	20 (14)	14	14	Einzelne Fahrten ohne Takt	9 Fahrten nur in Verbindung mit Fährfahrt (täglich), 5 Fahr- ten als Rufbus
Föhr- Land 1/11	Wyk - Midlum - Toftum - Dun- sum - Borgsum - Midlum - Wyk	WDR	Ringverkehr	12 (/)	8	8	Einzelne Fahrten ohne Takt	
Föhr- Land 2/22	Wyk - Midlum - Borgsum - Dun- sum - Toftum - Midlum - Wyk	WDR	Ringverkehr	10 (/)	7	7	Einzelne Fahrten ohne Takt	
Amrum	Wittdün - Nebel - Norddorf - Ne- bel - Wittdün	WDR	Wittdün - Norddorf Norddorf - Wittdün	17 (15) 17 (15)	2 2	2 2	Mo-Fr ca. 60	
Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften								
RUDI 2614	Lunden - Krempel - Rehm - Hemme - Zennhusen - Karolinen- koog - Tönning	Dithmarschenbus	Lunden - Tönning Tönning - Lunden	1 (2) 2 (2)	7 7	7 7	120	Rufbus (Anruf-Linien-Taxi), Mo-Fr morgens und abends je 1 Fahrt
2614		Dithmarschenbus	Heide - Tönning	7 (4)	/	/		

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
	Heide - Weddingstedt - Rehm - Lunden - Hemme - Karolinen- koog - Tönning		Tönning - Heide	6 (4)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
2616	Heide - Weddingstedt - Hen- nstedt - Schlichting - St. Annen - Friedrichstadt	Dithmarschenbus	Heide - Friedrichstadt	8 (2)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Friedrichstadt - Heide	6 (2)	/	/		

Datengrundlage: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen, Stand Oktober 2020. Ergänzung Rufbusgebiet Mitte, Neunummerierung Liniennummern, Stand Januar 2022.

A3 Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV des Kreises Schleswig-Flensburg

Tabelle 57: Angebotsumfang im übrigen ÖPNV des Kreises Schleswig-Flensburg (Fahrplanjahr 2020/2021)

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
21	Flensburg - Glücksburg (- Bockholm - Schausende/ Holnis)	Autokraft	Flensburg - Glücksburg (- Schausende/Holnis)	34 (34)	16	13	Mo-Fr 30 (Sa, So/F 60)	Mo-Fr jeweils 120-Min-Takt bis Schausende bzw. Holnis
			(Schausende/Holnis -) Glücksburg - Flensburg	33 (32)	17	13		
22	Glücksburg - Ulstrup - Munkbrarup - Oxbüll - Wees - Flensburg	Autokraft	Glücksburg - Flensburg	9 (8)	7	6	120	
			Flensburg - Glücksburg	8 (7)	8	7		
33 (1569)	Flensburg - Handewitt - Unterlangberg - Handewitt	VSF	Flensburg - Handewitt	32 (32)	18	11	Mo-Fr 30 (Sa, So/F 60)	
			Handewitt - Flensburg	32 (32)	18	11		
35 (1535)	Jarplund - Handewitt - Weding - Flensburg - Weding - Handewitt	VSF	Jarplund - Handewitt	9 (7)	3	3	Mo-Fr 120	
			Handewitt - Jarplund	9 (7)	3	3		
37 (1537)	Handewitt - Ellund - Harrislee - Flensburg	VSF	Handewitt - Flensburg	33 (32)	18	11	Mo-Fr 30 (Sa, So/F 60)	Mo-Fr Fahrten nach 20 Uhr bis Padborg, Grenze
			Flensburg - Handewitt	33 (32)	18	11		
39 (1539)	Harrislee - Flensburg	VSF	Harrislee - Flensburg	34 (33)	18	11	Mo-Fr 30 (Sa, So/F 60)	Fahrten teilweise über Haltestelle Padborg, Grenze
			Flensburg - Harrislee	34 (33)	18	11		
600 (1624)	Kappeln - Dollrothfeld - Sünderbrarup - Brebel - Loit - Twedt - Tolk - Nübel - Schleswig	Autokraft	Kappeln - Schleswig	18 (16)	14	11	Mo-Fr 60 (Sa, So/F 60/120)	
			Schleswig - Kappeln	19 (18)	13	12		
		Autokraft	Kappeln - Schleswig	1 (/)	/	/		

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
601 (1644)	Kappeln - Faulück - Dollrottfeld - Süderbrarup - Brebel - Grumby - Schleswig (A.P. - Möller Skolen)		Schleswig - Kappeln	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo+Di+Do+Fr, 1 Fahrt nur Mo-Do
605 (1625)	Schleswig - Schaalby - Ulsnis - Steinfeld - Süderbrarup	Autokraft	Schleswig - Süderbrarup	10 (7)	6	3	120	
			Süderbrarup - Schleswig	11 (7)	6	3		
606 (1626)	Schleswig - Moldenit - Schaalby - Taarstedt - Loit	Autokraft	Schleswig - Loit	9 (7)	/	/	120	
			Loit - Schleswig	8 (6)	/	/		
610 (1627)	Kappeln - Arnis - Ekenis - Süderbrarup (- Steinfeld)	Autokraft	Kappeln - Süderbrarup	8 (6)	6	5	120	
			Süderbrarup - Kappeln	7 (6)	6	5		
611 (1621)	Mohrkirch - Rügge - Süderbrarup - Rügge - Mohrkirch	Autokraft	Ringverkehr	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
614 (1614)	Sterup - Quern - Scheggerott - Wagersrott - Süderbrarup (Dänischer Schulverkehr)	Autokraft	Sterup - Süderbrarup	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Süderbrarup - Sterup	1 (/)	/	/		
615 (1623)	Kappeln - Scheggerott - Süderbrarup	Autokraft	(Scheggerott -) Kappeln - Süderbrarup	8 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Süderbrarup - Scheggerott (- Kappeln)	5 (/)	/	/		
618 (1628)	(Mohrkirch -) Thumbby - Süderbrarup	Autokraft	Mohrkirch - Süderbrarup	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Süderbrarup - Mohrkirch	8 (/)	/	/		
619 (1629/ 1630)	Süderbrarup - Ekenis - Kiesby - Lindaunis - Süderbrarup	Autokraft	Ringverkehr	5 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
		Autokraft	Satrup - Kappeln	7 (7)	3	3	Mo-Fr 120	

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo- Fr F)	Sa	So/F		
620 (1604)	Satrup - Sörup - Sterup - Stoltebüll - Mehlby - Kappeln		Kappeln - Satrup	8 (8)	3	3		
621 (1604)	(Sterup -) Rabenkirchen - Stoltebüll - Kappeln	Autokraft	(Rabenkirchen -) Stoltebüll - Grödersby	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Ellenberg/Grödersby - Stoltebüll (- Sterup)	7 (/)	/	/		
624 (1607)	(Stangheck -) Wippendorf - Gelting - Stoltebüll - Mehlby - Kappeln	Autokraft	(Stangheck -) Wippendorf - Kappeln	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Kappeln - Wippendorf	2 (/)	/	/		
625 (1608)	(Gelting -) Maasholm - Schwackendorf - Rabel - Kappeln	Autokraft	(Gelting -) Maasholm - Kappeln	9 (7)	3	3	Mo-Fr 120	
			Kappeln - Maasholm (- Gelting)	10 (7)	3	3		
626 (1596)	Gelting - Lehbeck - Stoltebüll - Kronsgaard - Gelting	Autokraft	Ringverkehr	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
627 (1613)	Rabel - Hasselberg - Gundelsby - Bobeck - Kieholm	Autokraft	Schwackendorf - Kieholm	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Kieholm - Schwackendorf - Bobeck	3 (/)	/	/		
630 (R170)	Schleswig - Tolk - Böklund - Struxdorf - Satrup	Autokraft	Schleswig - Satrup	11 (10)	7	6	Mo-Fr: 60/120 (Sa, So/F: 120)	
			Satrup - Schleswig	18 (12)	7	6		
631 (1591)	Hostrup - Havetoft - Klappholz - Böklund	Autokraft	Hostrup - Böklund	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur an Mo+Mi+Do
			Böklund - Hostrup (- Böklundfeld)	4 (/)	/	/		
632 (1616)	Stolkerfeld - Idstedtfeld - Idstedt - Böklund	Autokraft	(Stolkerfeld -) Stolk - Böklund (- Struxdorf)	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo- Fr F)	Sa	So/F		
			(Struxdorf -) Böklund - Stolkerfeld/Twedt/ Klensby	6 (/)	/	/		1 Fahrt nur an Mo+Mi+Do
633 (1618)	Böklund - Tolk - Struxdorf - Ülsby - Böklund	Autokraft	Ringverkehr	4 (/)	/	/		Einzelne Fahr- ten ohne Takt
635 (1615)	Schleswig - Idstedt - Böklund - Struxdorf - Mohrkirch	Autokraft	Schleswig - Mohrkirch Mohrkirch - Schleswig	7 (6) 6 (6)	/	/	120	
636 (1526)	Tolk - Schaalby - Brodersby - Schaalby - Tolk	Autokraft	Schaalby/Klensby - Schaalby/Tolk (- Klensby)	4 (/)	/	/		Einzelne Fahr- ten ohne Takt
637 (1634)	Tolk - Brodersby - Ulsnis - Tolk	Autokraft	Brodersby - Tolk - Stein- feld/Tolk	5 (/)	/	/		Einzelne Fahr- ten ohne Takt
638 (1642)	Tolk - Buschau - Twedt - Tolk	Autokraft	(Taarstedt -) Tolk - Taarstedt/Tolk	3 (/)	/	/		Einzelne Fahr- ten ohne Takt
639 (1523)	Nübel - Brend - Neuberend - Nübel	Autokraft	Ringverkehr	3 (/)	/	/		Einzelne Fahr- ten ohne Takt
640 (R150)	Schleswig - Idstedt - Oever- see - Jarplund - Flensburg	Autokraft	Schleswig - Flensburg Flensburg - Schleswig	15 (14) 14 (14)	7	6	60-120	
650 (1516)	Schleswig - Neuberend - Idstedt - Gammellund - Bollingstedt - Eggebek	Autokraft	Schleswig - Eggebek Eggebek - Schleswig	10 (8) 13 (8)	7	6	120	1 Fahrt mit Kleinbus 2 Fahrten mit Kleinbus
655 (1597)	Sollerup - Espertoft - Jübeck - Lürschau - Schleswig	Autokraft	Sollerup - Schleswig Schleswig - Sollerup	4 (/) 4 (/)	/	/		Einzelne Fahr- ten ohne Takt 1 Fahrt nur Mo+Mi+Fr
661 (1542)	Ellingstedt - Hollingstedt - Sil- berstedt - Treia	Autokraft	Ellingstedt - Treia Treia - Silberstedt - Ellingstedt - Silberstedt - Holm - Treia	1 (/) 5 (/)	/	/		Einzelne Fahr- ten ohne Takt 1 Fahrt nur Mo+Mi+Do

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo- Fr F)	Sa	So/F		
662 (1543)	Sollerup - Espertoft - Friedrichsau - Gammellund - Bollingstedt - Jübeck - Schleswig - Treia - Silberstedt	Autokraft	Sollerup - Silberstedt	11 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Di
			Silberstedt - Sollerup	11 (/)	/	/		1 Fahrt nur Di, 2 Fahrten nur Mo+Mi+Do
663 (1515)	Dörpstedt - Hollingstedt - Treia - Silberstedt - Lürschau - Schleswig	Autokraft	Dörpstedt - Schleswig	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Schleswig - Dörpstedt	2 (/)	/	/		
666 (1510)	Wilhelmslust - Lürschau - Schuby - Hüsby - Silberstedt	Autokraft	Wilhelmslust - Silberstedt	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	2 Fahrten nur Do, 1 Fahrt nur Mo+Mi+Do
			Schuby - Silberstedt - Lürschau	7 (/)	/	/		
667 (1519)	Lürschau - Schuby - Hüsby - Schleswig (Dannewerkschule)	Autokraft	Lürschau - Schleswig	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Schleswig - Lürschau (- Schleswig)	4 (/)	/	/		
668 (1511)	Hüsby - Dannewerk - Bugenhagenschule - Schleswig ZOB	Autokraft	Schleswig - Hüsby - Schleswig	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Busdorf - Hüsby (- Schleswig - Hüsby)	3 (/)	/	/		
670 (1512)	Stapel - Bergenhusen - Dörpstedt - Hollingstedt - Ellingstedt - Dannewerk - Schleswig	Autokraft	Stapel - Schleswig	7 (6)	6	5	120	Mo-Fr F 1 Fahrt nur April-Oktober
			Schleswig - Stapel	8 (6)	6	5		
671 (1514)	Dörpstedt - Schuby - Schleswig	Autokraft	Schleswig/Dörpstedt - Schleswig	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
672 (1518)	Dörpstedt - Börm - Groß Rheide - Kurburg - Dannewerk - Schleswig	Autokraft	Dörpstedt - Schleswig	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Schleswig - Dörpstedt	2 (/)	/	/		

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
673 (1520)	Dörpstedt - Börm - Dörpstedt	Autokraft	Ringverkehr	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mi+Do
676 (1517)	Kropp - Groß Rheide - Börm - Dörpstedt - Büнге - Hollingstedt - Ellingstedt	Autokraft	Kropp - Ellingstedt	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Ellingstedt - Kropp	3 (/)	/	/		
677 (1547)	Kropp - Tetehusen - Kropp	Autokraft	Ringverkehr	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
678 (1548)	Kropp - Mielberg - Groß Rheide - Kropp	Autokraft	Kropp - Mielberg - Groß Rheide - Kropp	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Kropp - Groß Rheide - Mielberg - Kropp	1 (/)	/	/		
680 (R15)	Schleswig - Busdorf - Kropp (- Dörpstedt/Stapel)	Autokraft	Schleswig - Dörpstedt/Stapel	17 (17)	9	7	Mo-F 60 (Sa, So/F 120)	Jeweils 120-Min-Takt bis Dörpstedt bzw. Stapel
			Dörpstedt/Stapel - Schleswig	19 (19)	9	7		
681 (1513)	Schleswig - Kropp - Stapel - Dörpstedt	Autokraft	(Schleswig -) Kropp – Dörpstedt/Stapel/Erfde	6 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Stapel/Dörpstedt - Kropp - Schleswig	4 (/)	/	/		
686 (1544)	Erfde - Meggerdorf - Bergenhusen - Wohlde	Autokraft	Erfde - Wohlde	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Wohlde - Erfde	4 (/)	/	/		
687 (1545)	Meggerdorf - Erfde - Meggerdorf	Autokraft	Ringverkehr	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
688 (1546)	Erde - Barga - Scheppern - Pahlen - Tielen - Erfde	Autokraft	Ringverkehr	7 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	3 Fahrten mit Kleinbus
695 (1635)	Schleswig - Busdorf - Fahrdorf - Borgwedel - Güby -	Autokraft	Ringverkehr	8 (2)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo- Fr F)	Sa	So/F		
	Geltorf - Borgwedel - Fahrdorf - Busdorf - Schleswig							
696 (1636)	Jagel - Lottorf - Selk - Schleswig	Autokraft	Jagel - Selk (- Schleswig) Schleswig - Jagel	5 (/) 3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
699 (1645)	Lindau - Rieseby - Eckernförde - Gammelby - Güby - Fahrdorf - Schleswig (A.P. Møller-Skole)	Autokraft	Lindau - Schleswig Schleswig - Lindau	2 (/) 3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
800 (1605)	Flensburg - Wees - Munkbrarup - Steinberg - Gelting - Kappeln	Autokraft	Flensburg - Kappeln Kappeln - Flensburg	25 (18) 24 (17)	10 9	8 8	Mo-Fr 60 (sa, So/F 120)	
801 (1568)	Gelting/Westerholz - Flensburg	Autokraft	Westerholz/Gelting - Flensburg Flensburg - Gelting	2 (/) 1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
806 (1561)	Munkbrarup - Langballig - Grundhof - Dollerup - Langballig - Munkbrarup	Autokraft	Ringverkehr	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
807 (1562)	Munkbrarup - Lanballig - Wees - Munkbrarup	Autokraft	Ringverkehr	6 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
808 (1563)	Glücksburg - Wees - Munkbrarup	Autokraft	Glücksburg - Munkbrarup Rosgaard/Munkbrarup/ Wees - Glücksburg	4 (/) 4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
809 (1560)	Langballig - Nordballig - Westerholz - Langballig	Autokraft	(Dollerup -) Langballig - Munkbrarup (Munkbrarup -) Langballig - Westerholz - Langballig	2 (/) 3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo- Fr F)	Sa	So/F		
810 (1601/ 1602/1 605)	Flensburg - Wees - Langballigau (- Streichmühle - Dollerup)	Autokraft	Flensburg - Langballigau (- Streichmühle)	9 (6)	6	6	120	Mo-Fr 120-Min-Takt bis Streichmühle
			(Streichmühle -) Westerholz - Flensburg	9 (6)	6	6		
811 (1601)	Steinbergkirche/Neukirchen - Dingholz - Husby/ Flensburg	Autokraft	Steinbergkirche/Neukirchen - Husby/Flensburg	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Sterup-Dingholz - Steinbergkirche/Neukirchen	2 (/)	/	/		
812 (1602)	Langballig - Grundhof - Husby - Maasbüll - Tarup - Flensburg	Autokraft	Langballig - Flensburg	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Flensburg - Langballig	2 (/)	/	/		
813 (1603)	Tastrup - Hürup - Weseby - Maasbüll - Tarup - Flensburg	Autokraft	Tastrup - Flensburg	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Flensburg - Tastrup	2 (/)	/	/		
820 (1602/ 1603)	Flensburg - Tarup - Maasbüll - Hürup - Husby - Grundhof - Langballig	Autokraft	Flensburg - Langballig	7 (7)	/	/	120	
			Langballig - Flensburg	8 (8)	/	/		
821 (1588)	Husby - Hürup - Gremmerup - Husby	Autokraft	(Kleinsolt -) Hürup - Husby	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Husby - Hürup	4 (/)	/	/		
822 (1589)	Husby - Ausacker - Markerup - Husby	Autokraft	Ringverkehr	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
825 (1587)	Husby - Satrup - Sörup	Autokraft	Husby - Satrup (- Steinbergkirche)	11 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
			Satrup - Husby	5 (/)	/	/		
827 (1567)	Flensburg - Mohrkirch/ Tastrup/Böel	Autokraft	Flensburg - Mohrkirch/ Tastrup/Böel	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
			Mohrkirch/Böel/Tastrup - Flensburg	4 (/)	/	/		
830 (1601/ 1604)	Flensburg - Maasbüll - Husby - Sterup - Quern - Sterup - Sörup	Autokraft	Flensburg - Sörup	10 (9)	4	3	Mo-Fr 120	So/F 1 Fahrt nur Sörup - Sterup
			Sörup - Flensburg	11 (8)	4	4		
831 (1606)	Steinbergkirche - Östergaard - Norgaardholz - Sterup	Autokraft	Steinbergkirche - Sterup	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mi, 1 Fahrt nur Di+Do
			Sterup - Steinbergkirche	5 (/)	/	/		
832 (1609)	Sterup - Esgrus - Ahneby - Esgrus - Sterup	Autokraft	Ringverkehr	6 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nu Di+Do
833 (1610)	Esgrus - Sterup	Autokraft	Esgrus - Sterup	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Di+Do
			Sterup - Esgrus/Koppelheck/Stenderup	7 (/)	/	/		
834 (1611)	Sterup - Neukirchen - Steinbergkirche - Sterup	Autokraft	Sterup-Dingholz II - Steinbergkirche (- Sterup)	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mi, 1 Fahrt nur Di+Do
			Steinbergkirche/Sterup - Sterup-Dingholz II	5 (/)	/	/		
835 (1594)	Sörup - Sterup - Quern - Nübelfeld - Steinbergkirche	Autokraft	Sörup - Steinbergkirche	8 (8)	5	3	Mo-Fr 120	
			Steinbergkirche - Sörup	9 (8)	5	3		
836 (1612)	(Esgrus -) Koppelheck - Sterup	Autokraft	Esgrus/Koppelheck - Sterup	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Sterup - Koppelheck	2 (/)	/	/		
837 (1620)	Sörup - Mühlenholz - Sörup	Autokraft	Ringverkehr	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
838 (1622)	Sörup - Hargesby - Sterup	Autokraft	Sörup - Sterup	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Di+Do
			Sterup - Sörup	4 (/)	/	/		
	Sterup - Dingholz - Sörup	Autokraft	Sterup - Sörup	3 (/)	/	/		

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo- Fr F)	Sa	So/F		
839 (1632)			Satrup/Sörup - Sterup/ Sörup	7 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
840 (1592/ 1603)	Flensburg - Maasbüll - We- seby - Hürup - Großsolt - Satrup - Sörup	Autokraft	Flensburg - Sörup	9 (9)	8	6	120	Mo-Fr 1 Fahrt nur Satrup - Sörup
			Sörup - Flensburg	9 (10)	10	7		Mo-Sa 2 Fahrten, So/F 1 Fahrt nur Sörup - Satrup
841 (1582)	Schnarup-Thumby - Satrup	Autokraft	(Böel -) Schnarup- Thumby - Satrup	3 (/)	/	/		Je 1 Fahrt nur Mi, Fr und Mo-Do
			Satrup - Schnarup- Thumby - Satrup	4 (/)	/	/		
842 (1583)	Dammholm - Havetoftloit - Torsballig - Satrup	Autokraft	Dammholm - Satrup	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Satrup - Dammholm	3 (/)	/	/		
843 (1593)	Mohrkirch - Rügge - Schna- rup - Satrup - Großrude - Satrup	Autokraft	Mohrkirch - Satrup	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
			Satrup - Mohrkirch	7 (/)	/	/		
845 (1595)	Tarp - Satrup	Autokraft	Stolk/Juhlschau/Tarp - Satrup	6 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	2 Fahrten nur Mo-Do
			Satrup - Stolk/Tarp/ Juhlschau	10 (/)	/	/		
850 (1592)	Flensburg - Tastrup - Groß- solt - Bistoft - Satrup - Sörup	Autokraft	Flensburg - Sörup	8 (8)	/	/	120	1 Fahrt nur Satrup - Sörup
			Sörup - Flensburg	9 (8)	/	/		
851 (1592)	Flensburg - Satrup	Autokraft	Tastrup/Großsolt - Satrup/Bistoft	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
			Satrup - Wielenberg (- Flensburg)	7 (/)	/	/		
855 (1590)	Flensburg - Tastrup - Großsolt - Böklund - Nübel - Schleswig	VSF	Flensburg - Schleswig	8 (7)	3	3	Mo-Fr 120	
			Schleswig - Flensburg	8 (7)	3	3		

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo- Fr F)	Sa	So/F		
860 (1550)	Eggebek - Tarp - Oeversee - Jarplund - Flensburg	Autokraft	Eggebek - Flensburg	23 (19)	12	6	Mo-Sa 60 (So/F 120)	
			Flensburg - Eggebek	23 (19)	12	6		
861 (1551)	Tarp - Sieverstedt - Süder- schmedeby - Tarp	VSF	Ringverkehr	6 (/)	/	/	Einzelne Fahr- ten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
862 (1552)	Tarp - Wanderup - Frörup - Oeversee - Barderup - Tarp	VSF	Ringverkehr	5 (/)	/	/	Einzelne Fahr- ten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
863 (1553)	Tarp - Eggebek – Solle- rup/Jerrishoe - Tarp	VSF	Tarp - Sollerup - Tarp	10 (/)	/	/	Einzelne Fahr- ten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
			Tarp - Jerrishoe - Tarp	7 (/)	/	/		
864 (1554)	Tarp - Oeversee - Barderup - Tarp	VSF	Ringverkehr	9 (/)	/	/	Einzelne Fahr- ten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
865 (1557)	Eggebek - Sieverstedt - Jübek - Bollingstedt- Jübek - Egge- bek	VSF	Ringverkehr	11 (/)	/	/		3 Fahrten nur Mo-Do
866 (1555)	Eggebek - Kleinjörll - Jörll - Sollbrück - Sollerupfeld - Eg- gebek	VSF	Ringverkehr	7 (/)	/	/	Einzelne Fahr- ten ohne Takt	1 Fahrt Jerrisbek - Kleinjörll mit Um- stieg in Kleinjörll in Tarper-Bus; 2 Fahrten nur Mo-Do
867 (1556)	Eggebek - Wanderup - Jerris- hoe - Eggebek - Jerrishoe - Wanderup - Eggebek	VSF	Ringverkehr	6 (/)	/	/	Einzelne Fahr- ten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
871 (1558)	Jarplund - Weding - Flens- burg - Weding - Flensburg - Jarplund	VSF	Ringverkehr	6 (/)	/	/		1 Fahrt nur Di+Do
872 (1559)	Sieverstedt - Havetoft - Sie- verstedt - Stenderup - Sten- derupau - Havetoft - Sie- verstedt	VSF	Ringverkehr	7 (/)	/	/		1 Fahrt nur Mo-Do
		VSF	Jerrishoe - Flensburg	1 (/)	/	/		

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo- Fr F)	Sa	So/F		
876 (1565)	Sieverstedt - Tarp - Eggebeck - Flensburg	VSF	Sieverstedt - Flensburg	1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
	Flensburg - Tarp - Stenderup		1 (/)	/	/			
	Flensburg - Eggebek - Jerrishoe		1 (/)	/	/			
880 (1113)	Nordhackstedt - Schafflund - Meyn - Handewitt	VSF	Nordhackstedt - Handewitt	14 (14)	6	5	Mo-Fr 60 (Sa, So/F 120)	
			Handewitt - Nordhackstedt	17 (14)	6	5		
881 (1530)	Wallsbüll - Weesby - Medelby - Schafflund (- Meyn)	VSF	Wallsbüll - Schafflund	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Schafflund - Medelby - Schafflund (- Meyn)	2 (/)	/	/		
882 (1532)	Schafflund - Meyn - Handewitt - Ellund - Timmersiek	VSF	Timmersiekfeld - Handewitt - Wallsbüll - (- Handewitt)	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Schafflund - Handewitt - Schafflund/Wallsbüll	3 (/)	/	/		1 Fahrt nur Mo-Do
883 (1570)	Schafflund - Hörup - Nordhackstedt - Schafflund	VSF	Schafflund - Hörup - Nordhackstedt - Meyn - Schafflund	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Schafflund - Meynfeld - Nordhackstedt - Hörup - Holzacker - Schafflund	2 (/)	/	/		1 Fahrt nur Mo+Do 1 Fahrt nur Mo+Di
884 (1571)	Schafflund - Wallsbüll - Schafflund	VSF	Schafflund - Wallsbüll - Schafflund	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
			Schafflund - Wallsbüll - Lütjenhorn - Schafflund	4 (/)	/	/		1 Fahrt nur Mo; 1 Fahrt nur Di+Mi+Do
886 (1579)	(Kleinwiehe -) Großenwiehe - Sillerup - Lindewitt - Schafflund	VSF	Kleinwiehe - Schafflund	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
			Schafflund - Lindewitt - Schafflund (- Goldebek)	3 (/)	/	/		
890 (1540)	Wallsbüll - Medelby - Weesby - Jardelund - Medelby - Wallsbüll	VSF	Ringlinie	10 (8)	3	3	Mo-Fr 120	Anschluss an R1
891 (1531)	Wallsbüll - Medelby - Schafflund - Handewitt	VSF	(Osterby - Wallsbüll -) Schafflund - Handewitt	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
			Handewitt/Schafflund - Medelby (- Schafflund/Wallsbüll)	5 (/)	/	/		
892 (1534)	Harrislee - Handewitt - Flensburg	VSF	Harrislee - Handewitt (- Flensburg)	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
			Handewitt - Harrislee/Flensburg	4 (/)	/	/		
893 (1581)	Wanderup - Lindewitt - Großenwiehe - Handewitt	VSF	Wanderup/Lindewitt - Handewitt	5 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	2 Fahrten nur Mo-Do an Schultagen
			Handewitt - Wanderup (- Sillerup Lindewitt/Kleinwiehe)	6 (/)	/	/		
896 (1538)	Harrislee - Niehuus - Kupfermühle	VSF	Harrislee - Kupfermühle	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Kupfermühle - Harrislee	4 (/)	/	/		
Stadtverkehr Schleswig								
1		Autokraft	(Busdorf/Fahrdorf -) Erikstraße - ZOB	38 (37)	36	/	30	Abschnitt bis Fahrdorf im 60-Min-Takt; einzelne Fahrten bis Fahrdorf

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo- Fr F)	Sa	So/F		
	(Busdorf/Fahrdorf -) Erikstraße - Bahnhof - Ober- landesgericht - ZOB		ZOB - Erikstraße (- Bus- dorf/Fahrdorf)	40 (39)	36	/		
2	ZOB - Hafen - Gallberg Haydnweg	Autokraft	ZOB - Haydnweg Haydnweg - ZOB	36 (36) 36 (36)	34 35	/ /	30	
3	ZOB - Moltkestraße - Bres- lauer Straße - Am Berender Redder	Autokraft	ZOB - Am Berender Red- der Am Berender Redder - ZOB	18 (18) 18 (18)	17 17	/ /	60	
4	ZOB - Moltkestraße - Bres- lauer Straße - Schützenred- der	Autokraft	ZOB - Schützenredder Schützenredder - ZOB	18 (18) 18 (18)	17 17	/ /	60	
5	ZOB - Wasserturm - Hühner- häuser - real/Fernsehturm	Autokraft	ZOB - real/Fernsehturm real/Fernsehturm - ZOB	36 (36) 36 (36)	34 34	/ /	30	
8	ZOB - Bahnhof - Dannewerk - Hüsby - Schuby - Lürschau - Berufsbildungszentrum - ZOB	Autokraft	ZOB - Dannewerk - Schuby - ZOB ZOB - Schuby - Danne- werk - ZOB	8 (7) 8 (8)	7 7	/ /	120	
10	Erikstraße - Bahnhof - ZOB - Hafen - Erlenweg - Kasta- nienallee - Schützenredder - ZOB - Bahnhof - Erikstraße	Autokraft	Ringverkehr	/	/	30	30	
Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften von außerhalb des Planungsraums I								
710	Eckernförde - Gammelby - Vogelsang-Grünholz - Ellen- berg - Kappeln	Autokraft	Eckernförde - Kappeln Kappeln - Eckernförde	26 (18) 24 (17)	9 8	8 7	Mo-Fr 60 (Sa, So/F 120)	

Linien	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
711	Kappeln - Brodersby - Karby - Damp - Vogelsang-Grünholz - Waabs - Eckernförde	Autokraft	Kappeln - Damp - Eckernförde	11 (8)	9	8	120	zusätzlich Mo-Fr 9 Fahrten Damp - Vogelsang-Grünholz (60-Min-Takt) sowie zusätzlich Sa, So/F 8 Fahrten Damp - Vogelsang-Grünholz
			Eckernförde - Damp - Kappeln	12 (8)	9	8		
720	Schleswig - Haddeby - Fahrdorf - Stexwig - Borgwedel - Fleckeby - Eckernförde	Autokraft	Schleswig - Eckernförde	19 (18)	9	8	Mo-Fr 60 (Sa, So/F 120)	
			Eckernförde - Schleswig	19 (18)	9	8		
725	Kropp - Owschlag - Ascheffel - Windeby - Eckernförde	Autokraft	Kropp - Eckernförde	16 (9)	4	4	Mo-Fr 60	
			Eckernförde - Kropp	14 (9)	4	3		
770	Rendsburg - Fockbeck - Garlbeck - Hohn - Erfde	Autokraft	Rendsburg - Erfde	10 (9)	4	4	Mo-Fr 60	
			Erfde - Rendsburg	11 (9)	4	3		
771	Rendburg - Fockbek - Hohn - Tetenhusen - Kropp	Autokraft	Rendburg - Kropp	6 (6)	/	/	120	
			Kropp - Rendsburg	6 (6)	/	/		
772	Hamdorf - Bargstall - Hohn - Tetenhusen - Kropp	Autokraft	Hamdorf - Kropp	9 (6)	4	4	Mo-Fr größtenteils 120	
			Kropp - Hamdorf	9 (6)	4	3		
774	Kropp - Owschlag - Alt Duvenstedt - Fockbek	Autokraft	Kropp - Fockbek	10 (9)	5	4	Mo-Fr 120	
			Fockbek - Kropp	10 (9)	4	4		
2618	Heide - Linden - Pahlen - Erfde	Dithmarschenbus	Heide - Erfde	6 (1)	/	/		Mo-Fr S 1 weitere Fahrt und Mo-Fr F 2 weitere Fahrten von/bis Dörpling (Kreis Dithmarschen)
			Erfde - Heide	6 (1)	/	/		

Datengrundlage: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen, Stand Oktober 2020 (Teilnetze West und Süd), Stand Juli 2021 (Teilnetz Ost).

A4 Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV der Stadt Flensburg (Stadtverkehr)

Tabelle 58: Angebotsumfang im Stadtverkehr der Stadt Flensburg (Fahrplanjahr 2020/2021)

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

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

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

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

Daten: Aktiv Bus 2020.

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

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

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

