

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

Regionaler Teil für den Kreis Nordfriesland



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](http://www.iges.de)

### **Autoren**

Simon Fager  
Christoph Gipp  
Jennifer Hardt  
Mine Henki  
Annkatrin Nickels

### **Dokumentenversion**

Beschlussentwurf  
Stand: 27.10.2022

# Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	8
<b>1. Struktur des RNVP</b>	<b>10</b>
<b>2. Struktur- und Bestandsanalyse</b>	<b>11</b>
2.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen	11
2.2 Bevölkerungsstand und Bevölkerungsentwicklung	12
2.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation	15
2.4 Schulstruktur	15
2.5 Pkw-Bestand und Motorisierung	19
2.6 Verkehrsverflechtungen im Kreis Nordfriesland (Berufspendelnde)	19
2.7 ÖPNV-relevante Ziele	22
2.8 Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote	25
2.9 Verkehrsinfrastruktur	27
2.10 Evaluation des 1. Gemeinsamen RNVP	29
<b>3. Derzeitige Nachfrage und zukünftige Mobilitätsentwicklung</b>	<b>34</b>
3.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im übrigen ÖPNV	34
3.2 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im übrigen ÖPNV	34
<b>4. Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Kreis Nordfriesland</b>	<b>36</b>
4.1 Vorgaben zur Erschließungsqualität	36
4.2 Vorgaben zur Angebotsqualität	37
4.2.1 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 0	40
4.2.2 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 1	42
4.2.3 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 2	44
4.2.4 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 3	45
4.2.5 Netzebene Tourismusnetz bzw. Tourismusnetzbereich	46
4.3 Mindestanforderungen an die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern	46
4.4 Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV	48
4.5 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV	49
4.6 Weiterentwicklung des Angebots im übrigen ÖPNV	50
<b>5. Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Kreis Nordfriesland</b>	<b>54</b>

5.1	Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte	54
5.2	Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen (Infrastrukturqualität)	56
5.3	Qualität der Fahrzeuge	57
5.4	Qualität der Fahrgastinformation	57
5.5	Umsetzungskonzept zur Erreichung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV	58
5.6	Beschäftigte im Fahrdienst	60
5.7	Qualität des Betriebsablaufes	60
5.8	Dienstleistungsqualität	61
5.9	Tarif- und Vertriebsqualität	61
5.10	Marketingaktivitäten	63
5.11	Beitrag des übrigen ÖPNV zur Erreichung klimapolitischer Ziele	63
6.	<b>Schnittmengenteil Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg</b>	<b>65</b>
6.1	Weiterentwicklung des Angebots im kreisübergreifenden Verkehr	65
6.2	Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im kreisübergreifenden Verkehr	66
7.	<b>ÖPNV-Management</b>	<b>69</b>
7.1	Organisation des übrigen ÖPNV	69
7.2	Vergabe von ÖPNV-Leistungen	69
7.3	Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling	70
7.4	Investition und Finanzierung	72
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>78</b>
	<b>Anhang</b>	<b>80</b>
A1	Allgemeinbildende Schulen im Kreis Nordfriesland	80
A2	Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV des Kreises Nordfriesland (Fahrplanjahr 2020/2021)	84

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Verwaltungsstrukturen im Kreis Nordfriesland	11
Abbildung 2:	Bevölkerungsdichte im Planungsraum I auf Gemeindeebene	14
Abbildung 3:	Schulstandorte im Planungsraum I	16
Abbildung 4:	Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort im Kreis Nordfriesland	17
Abbildung 5:	Einpendelnde in den Kreis Nordfriesland	20
Abbildung 6:	Auspendlende aus dem Kreis Nordfriesland	21
Abbildung 7:	Binnenpendelnde im Kreis Nordfriesland	22
Abbildung 8:	Übersicht Rufbusbereiche Nordfriesland	25
Abbildung 9:	Straßen- und Schieneninfrastruktur im Kreis Nordfriesland	28
Abbildung 10:	Rufbus Nordfriesland - Entwicklung der Fahrgastzahlen	31
Abbildung 11:	Rufbus Nordfriesland - Stark nachgefragte Verbindungen	32
Abbildung 12:	Netzebenen im Planungsraum I	38
Abbildung 13:	Netzhierarchie im Planungsraum I (Übersicht)	39
Abbildung 14:	Maßnahmenplan zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im Kreis Nordfriesland	59

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zentrale Orte im Kreis Nordfriesland	12
Tabelle 2:	Stadt- und Umlandbereich der Stadt Husum	12
Tabelle 3:	Gemeinden mit besonderen Funktionen ohne zentralörtliche Einstufung	12
Tabelle 4:	Bevölkerung im Kreis Nordfriesland 2019 sowie Veränderung gegenüber 2014	13
Tabelle 5:	Entwicklung der Bevölkerung im Alter zwischen 0 bis unter 20 Jahre im Kreis Nordfriesland	15
Tabelle 6:	Wichtige Verknüpfungspunkte des übrigen ÖPNV in Nordfriesland	28
Tabelle 7:	Evaluation Maßnahmen übriger ÖPNV des 1. Gemeinsamen RNVP	30
Tabelle 8:	Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung im Kreis Nordfriesland	37
Tabelle 9:	Verbindungsrelationen der Netzebene 0 im Mittelzentrum Husum	40
Tabelle 10:	Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Husum	41
Tabelle 11:	Verbindungsrelationen der Netzebene 0 in den Ortsverkehren Bad St. Peter-Ording und Gemeinde Sylt	41
Tabelle 12:	Anzustrebende Mindestbedienung Ortsverkehre St. Peter-Ording und Westerland (Sylt)	42
Tabelle 13:	Verbindungsrelationen der Netzebene 1 im Kreis Nordfriesland	42
Tabelle 14:	Mindestbedienvorgaben Netzebene 1	43
Tabelle 15:	Verbindungsrelationen der Netzebene 2 im Kreis Nordfriesland	44
Tabelle 16:	Mindestbedienvorgaben Netzebene 2	44
Tabelle 17:	Mindestbedienvorgaben Netzebene 3	45
Tabelle 18:	Verbindungsrelationen Kreis Nordfriesland und empfohlene Bedienqualität Netzebene Tourismusnetz, Verkehrszeitraum Mo-So	46
Tabelle 19:	Mindestbedienanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	47
Tabelle 20:	Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV des Kreises Nordfriesland	55

Tabelle 21:	Jährliche Kostenauswirkungen Netzebenen 0, 1 und 2 zur Erreichung des Zielniveaus	73
Tabelle 22:	Jährliche Kostenauswirkungen zur Umsetzung der Prüfaufträge Netzebenen 1 und 2	73
Tabelle 23:	Öffentliche allgemeinbildende Schulen im Kreis Nordfriesland	80
Tabelle 24:	Private allgemeinbildende Schulen im Kreis Nordfriesland	83

## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BAG ÖPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DB	Deutsche Bahn
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EW	Einwohnende
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GVFG-SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein
IC	Intercity
ITCS	Intermodal Transport Control System (= rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
KBV	koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsplan
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
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

RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SchulG	Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVG	Sylter Verkehrsgesellschaft
VO	Verordnung
WDR	Wyker Dampfschifffahrtsreederei 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). Die Regionalen Teile enthalten dabei jeweils auch Schnittmengenthemen für die Bereiche Kreis Nordfriesland – Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg – Kreis Schleswig-Flensburg.

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

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

Insgesamt beinhaltet der RNVP folgende Dokumente:

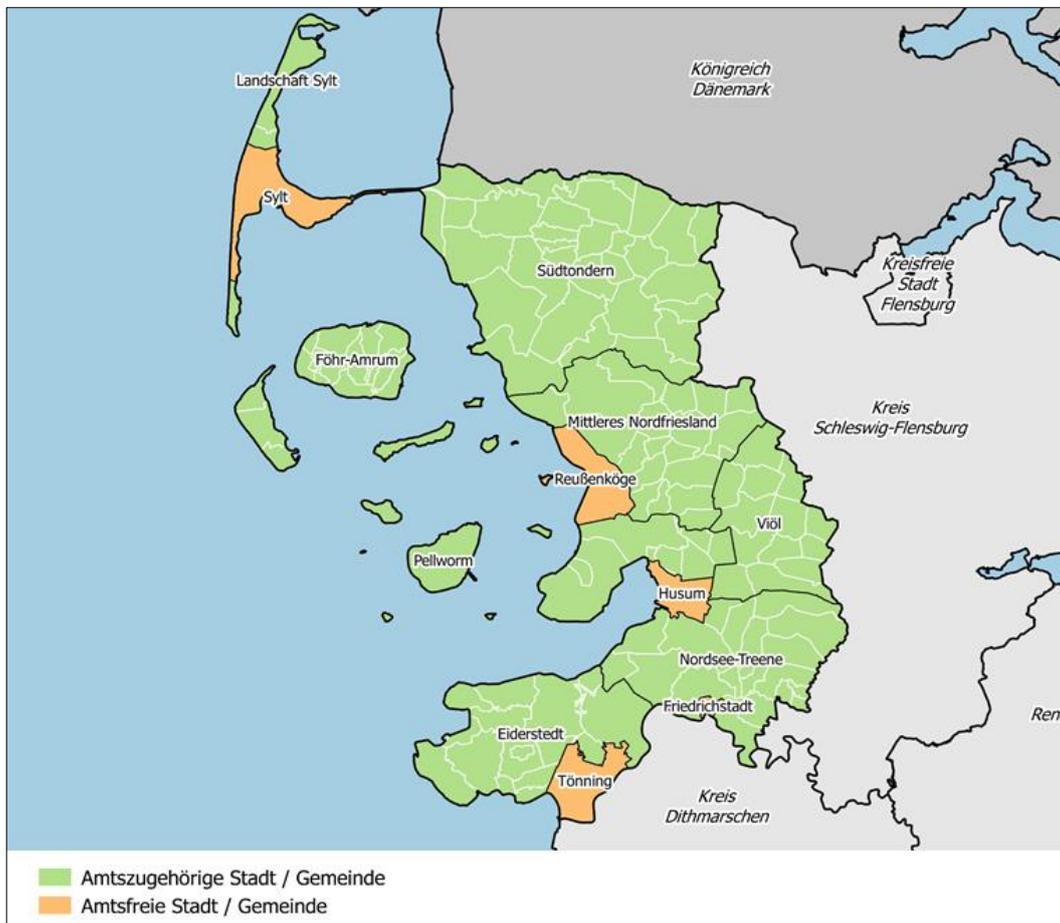
- ◆ Gemeinsamer Teil (GT)
- ◆ Regionaler Teil Kreis Nordfriesland (RT NF) – hier vorliegend
- ◆ Regionaler Teil Kreis Schleswig-Flensburg (RT SL-FL)
- ◆ Regionaler Teil Stadt Flensburg (RT FL)

## 2. Struktur- und Bestandsanalyse

### 2.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Der Kreis Nordfriesland befindet sich im Nordosten des Bundeslandes Schleswig-Holstein. Mit einer Fläche von rund 2.083 km<sup>2</sup> ist der Kreis der zweitgrößte Kreis in Schleswig-Holstein. Der Kreis Nordfriesland gliedert sich in acht Ämter mit insgesamt 133 amtsangehörigen Gemeinden, zwei amtsfreie Gemeinden und drei amtsfreie Städte. Nachfolgend werden die Amtsbereiche und amtsfreien Gemeinden und Städte des Kreises Nordfriesland dargestellt.

Abbildung 1: Verwaltungsstrukturen im Kreis Nordfriesland



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

Die Landesverordnung zur Festlegung der Zentralen Orte und Stadtrandkerne einschließlich ihrer Nah- und Mittelbereiche sowie ihre Zuordnung zu den verschiedenen Stufen (Verordnung zum Zentralörtlichen System) vom 5. September 2019 (zuletzt geändert am 20.05.2019) weist folgend dargestellte Zentrale Orte aus.

Tabelle 1: Zentrale Orte im Kreis Nordfriesland

Kategorie	Zentrale Orte
Mittelzentrum	Husum
Unterzentren mit Teilfunktionen von Mittelzentren	Niebüll, Sylt, Tönning
Unterzentren	Bredstedt, Friedrichstadt, Leck, Wyk auf Föhr/Nebel
Ländliche Zentralorte	Garding, Neukirchen/Klanxbüll, Sankt Peter-Ording, Süderlügum, Viöl

Quelle: IM SH 2021.

Neben den Zentralen Orten weist der Landesentwicklungsplan (LEP) um das Mittelzentrum Husum Stadt- und Umlandbereiche in den ländlichen Räumen als Raumkategorie aus (vgl. Tabelle 2). Diese sollen als regionale Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte im ländlichen Raum gestärkt werden. Eine gute verkehrliche Anbindung soll auch über den ÖNPV gewährleistet sein.

Tabelle 2: Stadt- und Umlandbereich der Stadt Husum

Zentraler Ort	Gemeinden im Stadt- und Umlandbereich
Husum	Hattstedt, Horstedt, Mildstedt, Rantrum, Schwesing, Simonsberg, Südermarsch, Wobbenüll

Quelle: IM SH 2021.

Neben dem zentralörtlichen System weist der Regionalplan folgend dargestellte Gemeinden mit besonderen Funktionen ohne zentralörtliche Einstufung aus.

Tabelle 3: Gemeinden mit besonderen Funktionen ohne zentralörtliche Einstufung

Funktion	Gemeinden
Ergänzende, überörtliche Versorgungsfunktion	Langenhorn (Nahbereich Bredstedt), Ladelund (Nahbereich Leck), Risum-Lindholm (Nahbereich Niebüll)

Quelle: MLR SH 2002.

## 2.2 Bevölkerungsstand und Bevölkerungsentwicklung

### Bevölkerungsentwicklung

Zum Stichtag 31.12.2019 lebten 165.951 Einwohnende im Kreis Nordfriesland. Am bevölkerungsreichsten war das Amt Südtondern mit 39.738 Einwohnenden, gefolgt vom Amt Nordsee-Treene mit 23.477 Einwohnenden, der amtsfreien Stadt

Husum mit 23.189 Einwohnenden und dem Amt Mittleres Nordfriesland mit 21.015 Einwohnenden.

Tabelle 4 gibt einen Überblick über die Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern bzw. amtsfreien Städten und Gemeinden im Kreis Nordfriesland im Vergleich von 2014 und 2019. Insgesamt nimmt die Bevölkerung im Betrachtungszeitraum seit 2014 kontinuierlich zu (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Bevölkerung im Kreis Nordfriesland 2019 sowie Veränderung gegenüber 2014

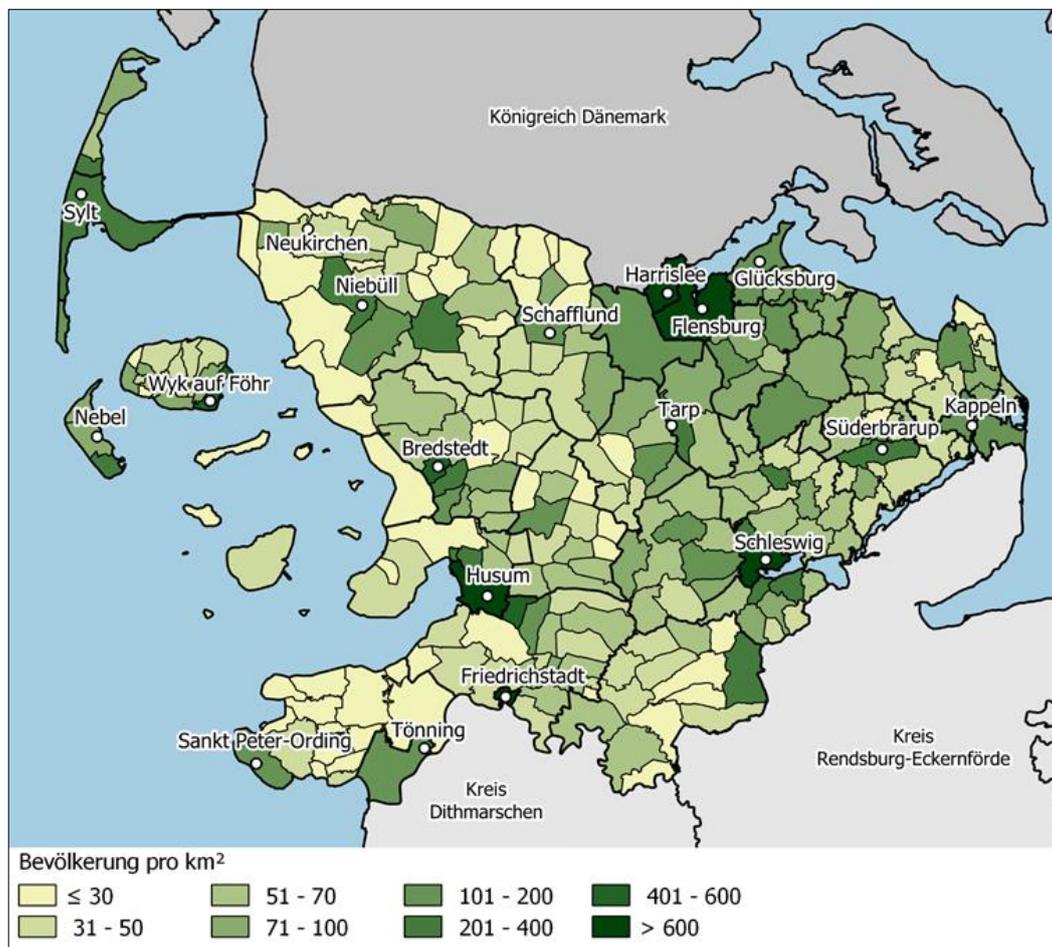
Amt, amtsfreie Kommune	Bevölkerung		
	2014	2019	Veränderung in %
Amt Eiderstedt	11.237	11.373	+1,2
Amt Föhr-Amrum	10.535	10.493	-0,4
Friedrichstadt, Stadt	2.491	2.653	+6,5
Husum, Stadt	22.215	23.189	+4,4
Amt Landschaft Sylt	4.304	4.429	+2,9
Amt Mittleres Nordfriesland	20.243	21.015	+3,8
Amt Nordsee-Treene	22.917	23.477	+2,4
Amt Pellworm	1.408	1.414	+0,4
Reußenköge	325	324	-0,3
Amt Südtondern	39.185	39.738	+1,4
Sylt	13.409	13.689	+2,1
Tönning	4.852	4.984	+2,7
Amt Viöl	9.082	9.173	+1,0
<b>Kreis Nordfriesland</b>	<b>162.203</b>	<b>165.951</b>	<b>+2,3</b>

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

Im Amt Föhr-Amrum (-0,4 %) sowie der amtsfreien Gemeinde Reußenköge (-0,3 %) ist ein leichter Rückgang der Bevölkerungszahl von 2014 bis 2019 festzustellen. Die höchsten Bevölkerungszuwächse gab es in den amtsfreien Städten Friedrichstadt (+6,5 %) und Husum (+4,4 %) sowie im Amt Mittleres Nordfriesland (+3,8 %).

Die Bevölkerungsdichte liegt bei 80 EW/km<sup>2</sup> (Stand 31.12.2019). Die Bevölkerungsverteilung ist dabei räumlich differenziert (vgl. Abbildung 2): Eine hohe Bevölkerungsdichte zeigt sich insbesondere in den zentralörtlichen Gemeinden, in den an die Zentralen Orte angrenzenden Gemeinden, den Hauptverkehrsachsen sowie den touristisch geprägten Standorten. Demgegenüber steht eine sehr niedrige Bevölkerungsdichte im Schnittbereich zwischen den beiden Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg, im südlichen Kreisgebiet sowie in Teilbereichen der nordfriesischen Inseln.

Abbildung 2: Bevölkerungsdichte im Planungsraum I auf Gemeindeebene



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

Daten: Statistisches Bundesamt 2019.

### Bevölkerungsprognose

Im Juni 2016 wurden durch das Statistikamt Nord erste Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2015 bis 2030 basierend auf der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland (KBV) für die Kreise und kreisfreien Städte veröffentlicht. Bezogen auf das Basisjahr 2014 ist im Kreis Nordfriesland insgesamt mit einem Bevölkerungsrückgang von 2,1 % zu rechnen.<sup>1</sup> Eine Übersicht über die Bevölkerungsentwicklung im gesamten Planungsraum I ist in Kapitel 3.2 des Gemeinsamen Teils dargestellt.

Die nachfolgende Tabelle 5 gibt einen Überblick über die Entwicklung der Altersgruppe der unter 20-Jährigen, welche für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von besonderer Relevanz ist. Im Zeitraum zwischen 2014 und 2019 ist ein Rückgang dieser Altersgruppe um ca. 3,4 % erfolgt. Die Prognose geht davon aus, dass bis zum Jahr 2030 eine deutliche Abnahme um ca. 12,3 % erfolgen wird.

<sup>1</sup> Vgl. Statistik Nord 2016.

Tabelle 5: Entwicklung der Bevölkerung im Alter zwischen 0 bis unter 20 Jahre im Kreis Nordfriesland

	2014	2019	2030
<b>Gesamtbevölkerung</b>	<b>162.203</b>	<b>165.951</b>	<b>158.820</b>
<b>Bevölkerung 0 bis unter 20</b>	30.610	29.567	25.930

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

## 2.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation

### Arbeitsmarktentwicklung

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat sich ausgehend vom Jahr 2014 bis zum Jahr 2019 um 10,7 % erhöht. In Folge dessen sinkt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt auf 4,8 %.<sup>2</sup>

### 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.<sup>3</sup>

## 2.4 Schulstruktur

Mit Stand Schuljahr 2019/2020 umfasst das Schulangebot im Kreis Nordfriesland insgesamt 51 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft. Dies beinhaltet

- ♦ 36 Grundschulen mit 4.466 Schülerinnen und Schülern,
- ♦ 15 Gemeinschaftsschulen mit 5.646 Schülerinnen und Schülern,
- ♦ 4 Förderzentren mit 229 Schülerinnen und Schülern sowie
- ♦ 6 Gymnasien mit 4.674 Schülerinnen und Schülern.<sup>4</sup>

Dazu kommen insgesamt 11 Schulen in Trägerschaft des dänischen Schulvereins im Kreisgebiet. Diese werden unterschieden in acht Grundschulen mit insgesamt 522 Schülerinnen und Schülern sowie drei Gemeinschaftsschulen mit insgesamt 616 Schülerinnen und Schülern.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020a.

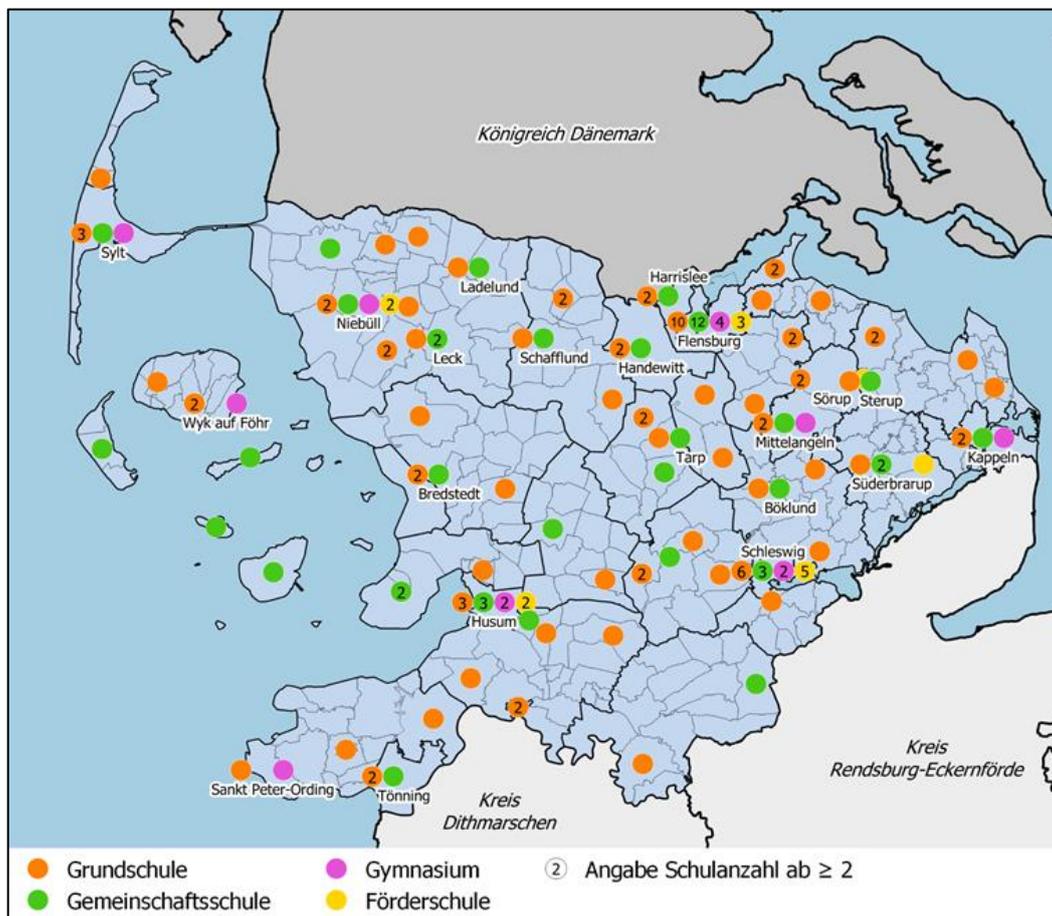
<sup>3</sup> Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020b.

<sup>4</sup> Definition der Schularten gemäß Statistik Nord 2019.

<sup>5</sup> Vgl. Statistik Nord 2019.

In Abbildung 3 wird die räumliche Lage der Schulstandorte im Kreis Nordfriesland (sowie im gesamten Planungsraum I) dargestellt.

Abbildung 3: Schulstandorte im Planungsraum I



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

Daten: Statistik Nord 2019.

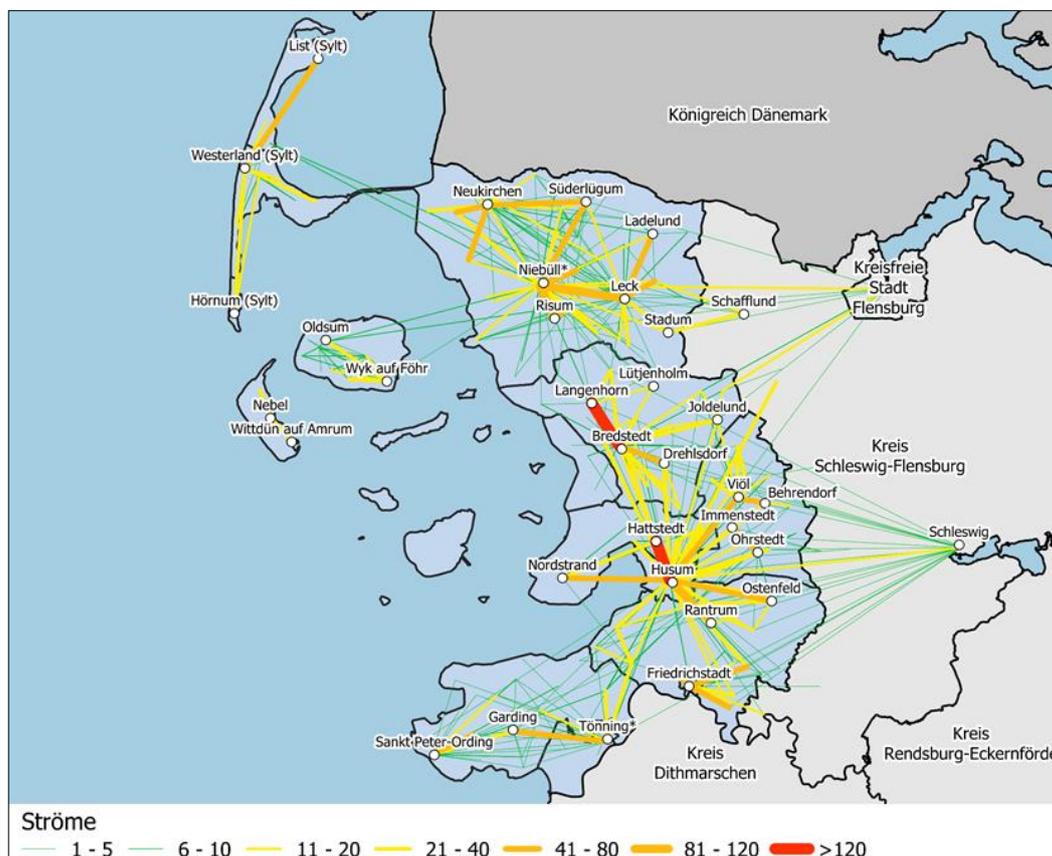
Anmerkung: Ggf. bestehende Außenstellen von Schulstandorten werden nicht dargestellt.

Eine Übersicht aller Schulen mit Zuordnung von Schultypen, Schulträgern sowie die Anzahl der Schülerinnen und Schüler wird in Anhang A1 dargestellt.

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

Eine Übersicht über die Quelle-Ziel-Beziehungen der Schülerinnen und Schüler mit Anspruchsberechtigung auf Beförderung sind in Abbildung 4 dargestellt. Innerhalb des Kreises bestehen dabei vor allem starke Verflechtungen zu den Schulstandorten in Husum, Bredstedt und Niebüll.

Abbildung 4: Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort im Kreis Nordfriesland



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

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

Im Bereich der kreisübergreifenden Quelle-Ziel-Beziehungen in der Beförderung der Schülerinnen und Schüler bestehen insbesondere Verflechtungen zu den nachfolgenden Schulstandorten:

- ♦ **Flensburg:** Verflechtungen u.a. aus den Kommunen Niebüll, Goldebek, Goldelund, Joldelund und Stadum sowie Verflechtungen u.a. aus den Kommunen Handewitt, Glücksburg, Harisslee, Oeversee, Wees und Langballig des Kreises Schleswig-Flensburg
- ♦ **Friedrichstadt:** Verflechtungen aus den Kommunen Stapel, Wohlde und Bergenhusen
- ♦ **Husum:** Verflechtungen aus den Kommunen Stapel, Hollingstedt und Treia
- ♦ **Schafflund:** Verflechtungen u.a. aus den Kommunen Stadum, Achtrup, Sprakelbüll und Leck
- ♦ **Schleswig:** Verflechtungen u.a. aus den Kommunen Husum, Langenhorn, Bredstedt, Norstedt, Schwesing, Friedrichstadt, Schwabstedt und Drage

- ♦ **Treia:** Verflechtungen u.a. aus den Kommunen Ahrenviöl und Oster-Ohrstedt
- ♦ **Viöl:** Verflechtungen aus den Kommunen Jörl, Janneby, Sollerup und Süderhackstedt

### **Zu erwartende Entwicklung der Anzahl an Schülerinnen und Schüler sowie Auswirkungen auf die Schulstandorte im Kreis Nordfriesland**

Gemäß Landesverordnung über die Bestimmung der Mindestgröße von öffentlichen allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren (Mindestgrößenverordnung - MindGrVO) werden folgende Mindestanzahlen von Schülerinnen und Schülern festgelegt:

- ♦ Grundschulen: mindestens 80 Schülerinnen und Schüler,
- ♦ Gemeinschaftsschulen: mindestens 240 Schülerinnen und Schüler in der Sekundarstufe I,
- ♦ Gymnasien mit achtjährigem Bildungsgang: mindestens 250 Schülerinnen und Schüler in den Jahrgangsstufen 5 bis 9,
- ♦ Gymnasien mit neunjährigem Bildungsgang, organisatorische Verbindungen von Gymnasien mit Gemeinschaftsschulteil: mindestens 300 Schülerinnen und Schüler in der Sekundarstufe I sowie
- ♦ Förderzentren mit dem Förderschwerpunkt Lernen: mindestens 1.000 Grundschülerinnen und Grundschüler in ihrem Einzugsbereich.

Unterschreiten Schulen die Mindestgrößen, sind die Schulentwicklungspläne zu aktualisieren und Anpassungsmaßnahmen wie etwa die Weiterführung in Kooperation oder die Schließung des Standortes zu ergreifen. Nach § 1 MindestGrV unterliegen die Schulen auf Helgoland, Amrum, Pellworm, Nordstrand und den Halligen nicht der Mindestgrößenverordnung.

Aufgrund der prognostizierten Entwicklung der Zahl der Schülerinnen und Schüler geht der Schulentwicklungsplan 2019 des Kreises Nordfriesland nicht von unmittelbarem Handlungsbedarf aus. Schulschließungen sind daher zunächst nicht geplant bzw. es wird die Erhaltung aller Schulstandorte durch organisatorische Verbindungen angestrebt.<sup>6</sup> Quantitativ ist allerdings der langfristig erwartete Rückgang der Anzahl von Schülerinnen und Schülern zu beachten, der sich auf alle Schularten auswirken wird. Daher ist mit erhöhten Beförderungsaufwendungen im Rahmen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern zu rechnen.

### **Auswirkungen der freien Schulwahl**

Gemäß § 24 des Schulgesetzes in Schleswig-Holstein (SchulG) wählen Eltern oder die volljährigen Schülerinnen und Schüler im Rahmen der von der Schulaufsichtsbehörde nach Anhörung des Schulträgers festgesetzten Aufnahmemöglichkeiten aus dem vorhandenen Angebot an Grundschulen, weiterführenden allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren aus.

---

<sup>6</sup> Vgl. Schulentwicklungsplan 2019 des Kreises Nordfriesland.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Wahlfreiheit des Schulstandortes nicht mit einer Übernahme von Beförderungskosten im Sinne der geltenden Schülerverkehrssatzung des Kreises Nordfriesland einhergeht. Gemäß § 114 Abs. 2 SchulG kann in der Satzung festgelegt werden, dass Kosten der Beförderung von Schülerinnen und Schülern maximal in Höhe der Beförderungskosten bis zur nächstgelegenen (zuständigen) Schule übernommen werden.

Gemäß § 114 Abs. 2 SchulG ist die Beförderung von Schülerinnen und Schülern, sofern möglich, in den übrigen ÖPNV zu integrieren und Kosten für freigestellten Schülerverkehr nur dann erstattungsfähig, wenn der Kreis die Zustimmung erteilt. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass ausgehend vom oben genannten Wettbewerb zwischen den Schulstandorten teilweise auch dann zusätzliche Beförderungsleistungen durch die Schulträger bestellt werden, wenn kein Beförderungsanspruch gemäß der Schülerverkehrssatzung besteht.

## **2.5 Pkw-Bestand und Motorisierung**

Im Kreis Nordfriesland ist der Bestand an zugelassenen Pkw zwischen 2014 (94.875 zugelassene PKW) und 2019 (103.274 zugelassene PKW) stetig gestiegen. Dabei liegt das Wachstum mit 8,9 % über dem Landesdurchschnitt Schleswig-Holsteins mit 7,8 %.<sup>7</sup>

Aufbauend auf dem Pkw-Bestand sowie den Bevölkerungszahlen ergibt sich für Nordfriesland eine stetig steigende Motorisierung (622 Pkw je 1.000 Einwohner in 2019), die deutlich über dem Landesdurchschnitt liegt (581 Pkw je 1.000 Einwohner in 2019).<sup>8</sup>

## **2.6 Verkehrsverflechtungen im Kreis Nordfriesland (Berufspendelnde)**

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

### **Ein- und Auspendelnde**

Insgesamt werden in den Pendelndendaten ca. 10.178 Einpendelnde sowie ca. 12.250 Auspendelnde ausgewiesen. 19,4 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Kreis Nordfriesland haben ihren Arbeitsort außerhalb

---

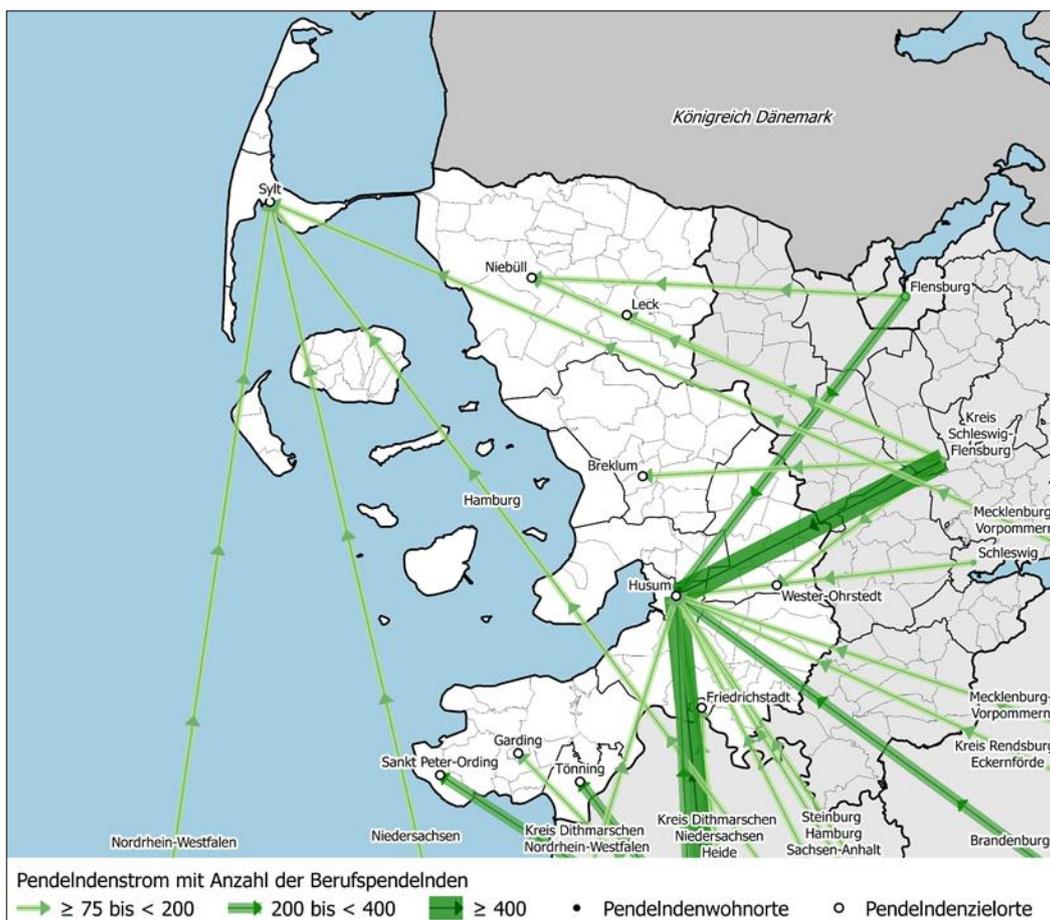
<sup>7</sup> Vgl. KBA 2020.

<sup>8</sup> Vgl. KBA 2020 und Statistik Nord 2020a.

des Landkreises. Der Landkreis weist damit die geringste Auspendelndenquote im Land Schleswig-Holstein auf.<sup>9</sup>

Die stärksten Pendelndenströme in den Kreis hinein sind aus den Kreisen Dithmarschen und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg verzeichnen, wobei insbesondere Verflechtungen aus Flensburg (ca. 288 Einpendelnde), Heide (ca. 138 Einpendelnde) und Schleswig (ca. 81 Einpendelnde) nach Husum bestehen (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Einpendelnde in den Kreis Nordfriesland



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

Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020c.

Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 75 Pendelnde auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

Bei den Auspendelnden bestehen die stärksten Verknüpfungen aus dem Kreis nach Flensburg und zwar von den Kommunen Niebüll (ca. 293 Auspendelnde), Leck (ca. 271 Auspendelnde) und Husum (ca. 249 Auspendelnde) aus (vgl. Abbildung 6).

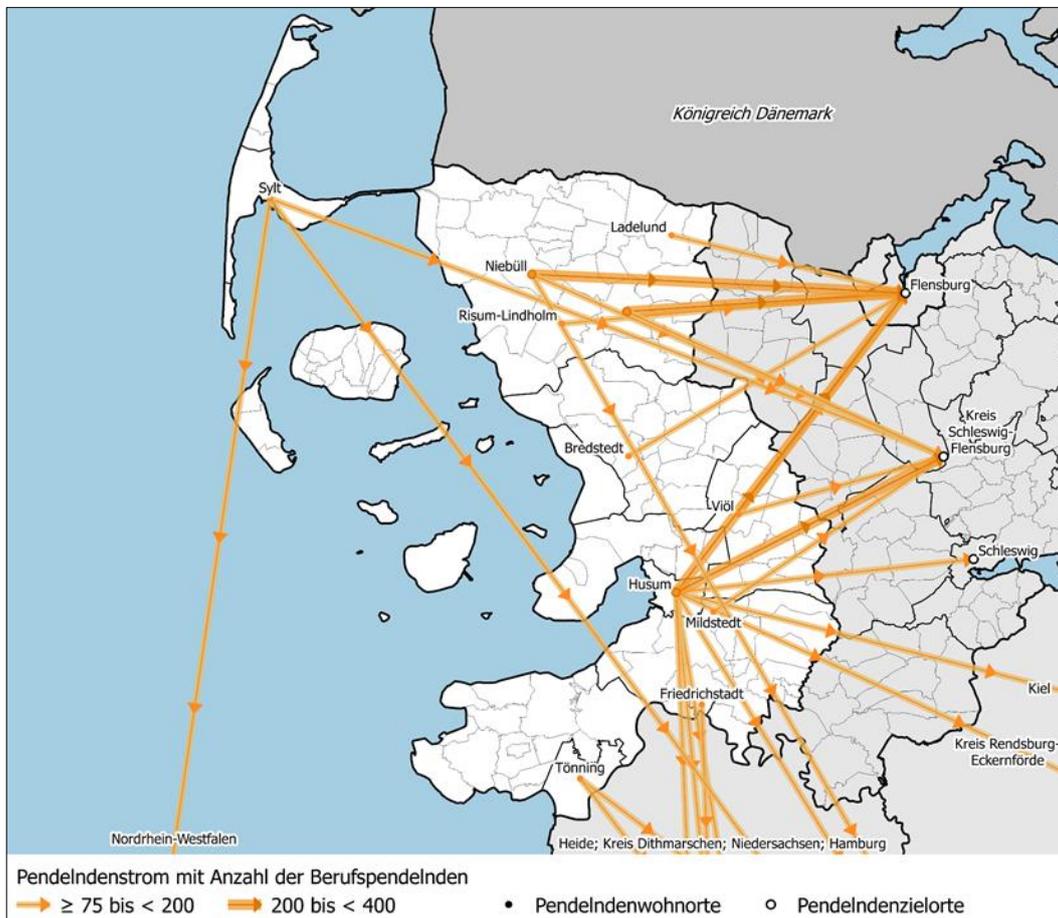
<sup>9</sup> Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020a.

Verbindungen zum Kreis Schleswig-Flensburg (insgesamt ca. 2.527 Auspendelnde) bestehen vor allem zwischen Husum und Schleswig (ca. 143 Auspendelnde) sowie aus den Kommunen Leck, Niebüll und Viöl in den Kreis Schleswig-Flensburg.

Des Weiteren bestehen Auspendelndenverknüpfungen mit dem Kreis Dithmarschen (insgesamt ca. 920 Auspendelnde) und hier insbesondere auf den Verbindungen Husum nach Heide (ca. 92 Auspendelnde) und Tönning nach Heide (ca. 78 Auspendelnde).

Weitere wichtige Pendelndenbeziehungen richten sich aus Husum nach Hamburg und Kiel sowie aus Sylt nach Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen und aus Niebüll nach Hamburg (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Auspendelnde aus dem Kreis Nordfriesland



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

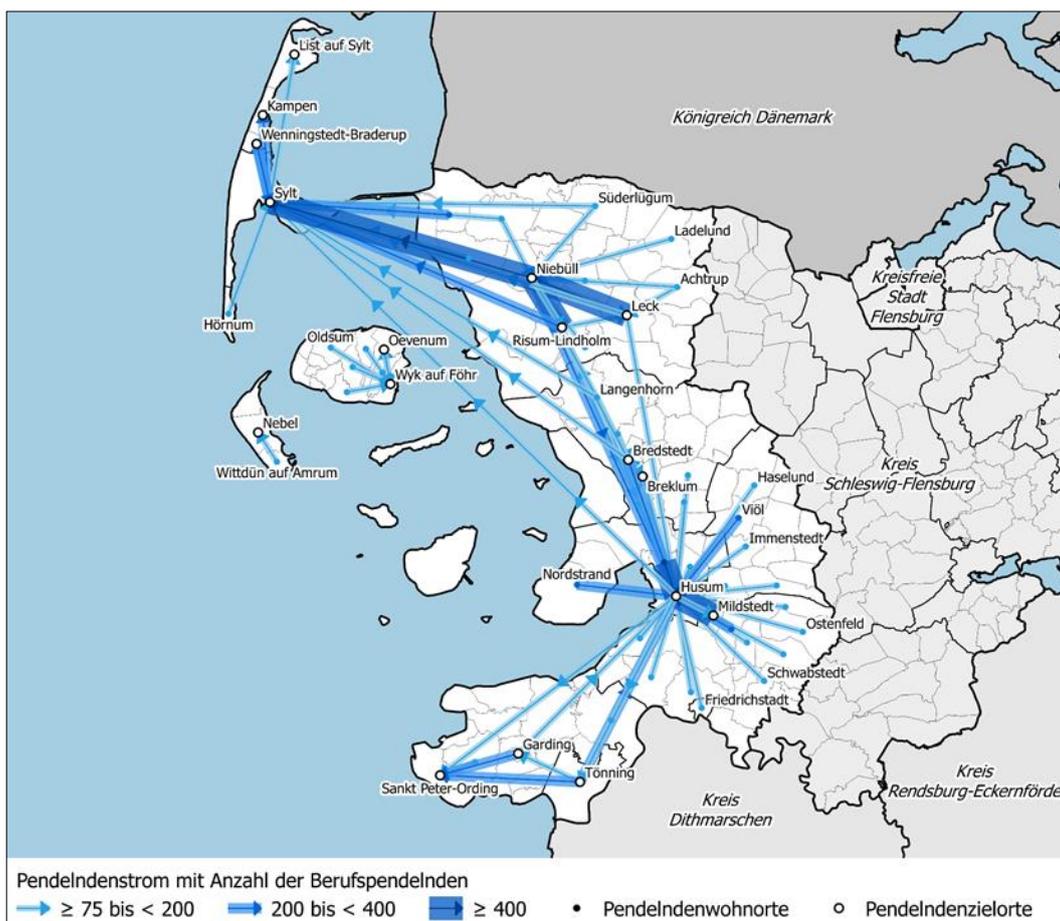
Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020c.

Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 75 Pendelnde auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

### Pendelnde innerhalb des Kreises Nordfriesland (Binnenpendelnde)

Die Pendelndenverflechtungen innerhalb des Kreises Nordfriesland sind insbesondere auf die Zentralen Orte ausgerichtet (vgl. Abbildung 7). Ausgeprägte Pendelndenströme bestehen dabei insbesondere nach Husum, Sylt und Niebüll sowie weiterhin auch nach Bredstedt und St. Peter-Ording.

Abbildung 7: Binnenpendelnde im Kreis Nordfriesland



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.  
Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020c.  
Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 75 Pendelnde auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

## 2.7 ÖPNV-relevante Ziele

ÖPNV-relevante Ziele stellen u.a. Unternehmen und öffentliche Einrichtungen mit einer hohen Anzahl an Beschäftigten oder Gästen dar. Zu den öffentlichen Einrichtungen gehören in erster Linie Ausbildungseinrichtungen, Behörden, touristische Ziele und Stadtteilversorgungszentren bzw. Einzelhandelschwerpunkte.

Im Folgenden erfolgt die Darstellung wichtiger ÖPNV-relevanter Industrie-, Gewerbe-, Tourismus-, Freizeit-, Einzelhandels- oder administrativer Standorte im Kreis Nordfriesland.

### **Tourismusstandorte**

Der Kreis Nordfriesland verfügt über bedeutende Standorte des Tourismusgewerbes. Die Entwicklung der Gästeankünfte weist in den letzten Jahren eine konstant positive Entwicklung auf. Im Vergleich zum Jahr 2014 lagen die Gästezahlen im Jahr 2019 um 37,2 % höher. Auch die Zahl der Übernachtungen hat sich positiv entwickelt. Im Vergleich zum Jahr 2014 lagen sie im Jahr 2019 um 43,0 % höher.<sup>10</sup>

Touristische Schwerpunkte sind insbesondere die Küstenregion sowie die Inseln und Halligen. Ein wichtiger Wachstumsmarkt ist insbesondere der Bereich des Gesundheitstourismus. So finden sich in St. Peter-Ording sowie auf den nordfriesischen Inseln zahlreiche Kurkliniken. Daneben sind auch der Wasser-, Natur-, Aktiv- und Kulturtourismus für den Kreis bedeutend.<sup>11</sup>

Durch die Fokussierung auf den Tourismus besteht aufgrund schwankender Gästezahlen mit Blick auf die Beschäftigung eine hohe Saisonabhängigkeit.

### **Industrie- und Gewerbestandorte**

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

### **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 soll das Hafengelände erweitert werden und dort ein branchenspezifisches Cluster entstehen. Weitere Entwicklungsimpulse werden durch den Bau von Offshore-Anlagen erwartet.

### **Nah- und Gesundheitsversorgung**

Mit Blick auf die Daseinsvorsorge fungieren besonders die Zentralen Orte als Versorgungszentren. So decken das Mittelzentrum Husum sowie die Unterzentren Niebüll, Sylt und Tönning auch höherwertige Daseinsgrundfunktionen ab.

Teilräumliche Versorgungsfunktionen insbesondere für Waren und Dienstleistungen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs üben insbesondere die Unterzentren, ländliche Zentralorte und Versorgungszentren an den Hauptverkehrsachsen aus. Im Kreis Nordfriesland sind dies insbesondere Leck, Neukirchen und Süderlügum

---

<sup>10</sup> Vgl. Statistik Nord 2020b.

<sup>11</sup> Vgl. Nordfriesland-Tourismus GmbH 2020.

im Norden, Bredstedt, Langenhorn, Nordstrand und Viöl in der Mitte, sowie Friedrichstadt, Garding und St. Peter-Ording im Süden.

Im unmittelbaren Grenzbereich des Kreises bestehen zudem teils starke Verflechtungen in Versorgungszentren der Nachbarkreise bzw. in das Königreich Dänemark. Dies betrifft vor allem Lunden und Hennstedt im Kreis Dithmarschen sowie Tøndern im Königreich Dänemark.

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

Insbesondere die Gemeinden abseits der Verkehrsachsen sind schlecht versorgt. Aufgrund der Siedlungsstrukturen gibt es in vielen kleinen Gemeinden keinerlei oder nur sehr eingeschränkte Nahversorgungsangebote.

#### **Kreisübergreifende Verkehrsverknüpfungen (Nahversorgung, Tourismus)**

Im Schnittbereich der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg bestehen unterschiedliche Optionen für die **Versorgung mit Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs**. Die nächstgelegenen Zentralen Orte der Kategorie Ober-, Mittel- oder Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums sind

- ♦ im nördlichen Bereich der Kreisgrenze Flensburg oder Niebüll,
- ♦ im mittleren Bereich der Kreisgrenze Husum und Flensburg sowie
- ♦ im südlichen Bereich der Kreisgrenze Husum und Schleswig sowie Heide im Kreis Dithmarschen und Rendsburg im Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Zur Versorgung mit Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs ist im Schnittbereich der Kreise von entsprechenden Wegen in die vorab genannten Zentren auszugehen.

Auch im **Bereich der Freizeit und Kultur** konzentrieren sich die Angebote vor allem auf die Mittel- und Oberzentren. Auch hier ist im Grenzbereich der Kreise von grenzübergreifenden Wegebeziehungen auszugehen.

Für den **tertiären Bildungsbereich** bildet die Stadt Flensburg als einziger Hochschulstandort im Planungsraum I die Möglichkeit des Studiums für Tagespendelnde aus dem Gebiet der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg.

**Touristische Schwerpunkte** liegen vor allem im Küstengebiet beider Kreise. Im Kreis Nordfriesland sind dies insbesondere die Nordseeinseln und im Kreis Schleswig-Flensburg die nördliche Ostseeküste. Weitere wichtige touristische Ziele sind das Eidergebiet und die Gemeinde St. Peter-Ording.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass sich die Verkehre zur Versorgung mit Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs sowie Wege mit touristischen und

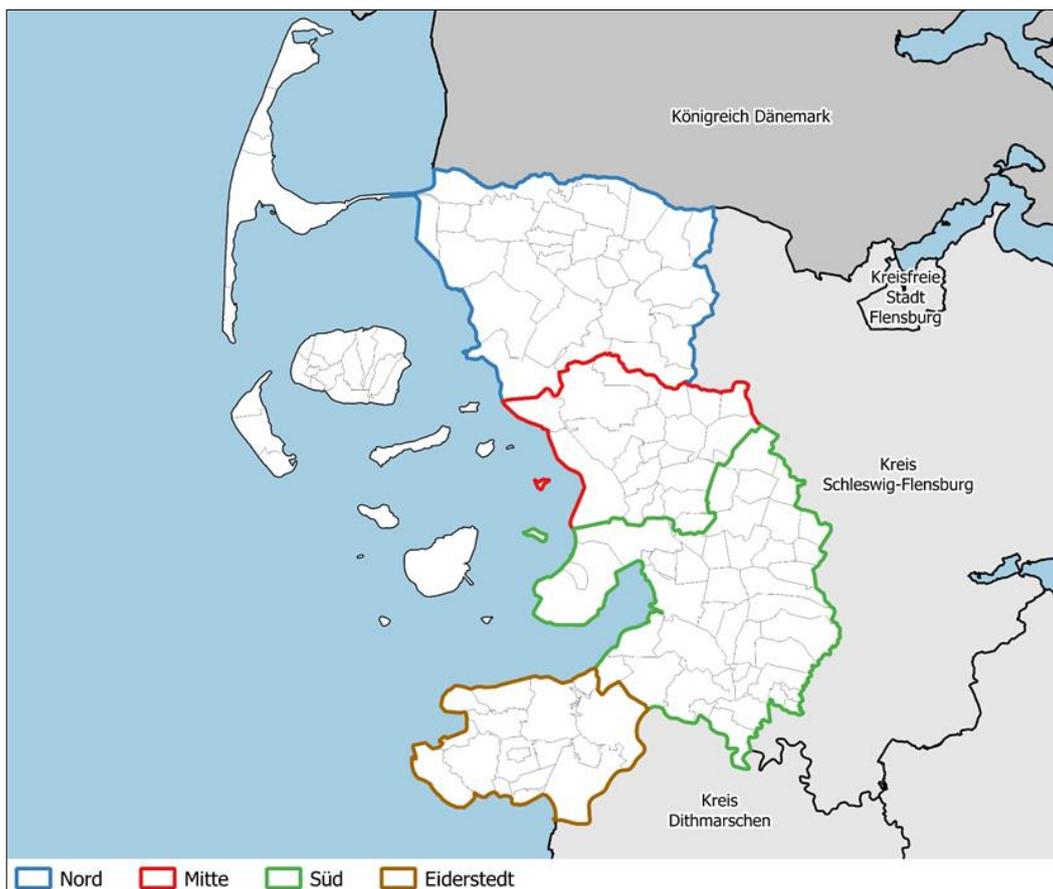
freizeitorientieren Fahrtzwecken auf die Orte Husum, Niebüll, Schleswig und Flensburg fokussieren (sowie im Bereich der touristischen und freizeitorientieren Fahrtzwecke auch auf die Insel Sylt), entweder als Ziel der Fahrt oder zum Umsteigen.

## 2.8 Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote

Eine detaillierte Darstellung des Angebotes im übrigen ÖPNV nach Linien, Betreibern und zur Angebotshäufigkeit in den Bedienzeiträumen Montag - Freitag (Schultage), Montag - Freitag (Ferientage), Samstag und Sonntag erfolgt in Anhang A2. Soweit vorhanden, werden dabei derzeitige Taktfolgezeiten aber auch etwaige Elemente flexibler Betriebsformen dargestellt.

Im Kreis Nordfriesland wurde ein umfassendes Rufbusangebot eingeführt. Dieses unterteilt den Kreis in die vier Rufbusbereiche Nord, Mitte, Süd und Eiderstedt (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Übersicht Rufbusbereiche Nordfriesland



Karte:

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

Anmerkung:

Es bestehen teilweise übergreifende Verbindungen in den Rufbusbereichen. Hierzu gehören z.B. die Verbindungen Viöl (Süd) – Joldelund (Mitte) und Friedrichstadt (Süd) – Tönning (Eiderstedt).

Der Rufbus verkehrt 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 (alle Rufbusgebiete außer Nordstrand) die Bedienung in Korridoren erfolgt.<sup>12</sup>

Weitere Angaben zum derzeitigen Angebot im übrigen ÖPNV des Kreises Nordfriesland können Kapitel 4.4 des Gemeinsamen Teils entnommen werden.

### **Derzeitiges kreisübergreifendes Angebot im übrigen ÖPNV**

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

- ♦ Linie 150 Husum – Viöl – Wanderup – Flensburg
- ♦ Linie 155 Husum – Treia – Silbersdtedt – Schleswig
- ♦ Linie 160 Husum – Rantrum – Schwabstedt – Stapel – Erfde
- ♦ Linie R1 Niebüll – Leck – Handewitt – Flensburg
- ♦ Linie R125 Bredstedt – Lindewitt – Großenwiehe – Flensburg

### **Pooling-Angebot SyltRide**

Im Bereich der Insel Sylt existiert seit 2021 das Pooling-Angebot SyltRide. Bei diesem ist können Fahrten im Bereich der Insel flexibel zwischen einem beliebigen Start- und Zielpunkt über eine App gebucht werden. Demnächst soll das Angebot um die App SyltGO! als Buchungsplattform erweitert werden, welche die Möglichkeit bietet, Fahrten verschiedener Verkehrsmittel (z.B Bus, Fahrrad, Ridepooling, Roller) in einer App zu buchen.<sup>13</sup>

### **Bürgerbusse im Kreis Nordfriesland**

Im Kreis Nordfriesland existiert seit 2014 der Bürgerbus Ladelund. Die Vermarktung erfolgt durch den Produktnamen BürgerBus Ladelund. Der Bürgerbus wird vom BürgerBus Ladelund e.V. getragen und in Kooperation mit der Autokraft GmbH als konzessioniertes Verkehrsunternehmen und Betriebsführer betrieben. Das Angebot besteht in Form eines Linienverkehrs zwischen Ladelund, Achtrup und Leck<sup>14</sup>. Es fügt sich als Linie R112 in das Fahrplanangebot des übrigen ÖPNV im Kreis Nordfriesland ein. Darüber hinaus werden als Linie 1012b auf der Verbindung Ladelund – Süderlügum – Ladelund Anruf-Linien-Fahrten als AnrufBus angeboten. Der Bürgerbus ergänzt dabei das überwiegend zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern bestehende Angebot im übrigen ÖPNV. Im Jahr 2020 wurden ca.

---

<sup>12</sup> Vgl. Kreis Nordfriesland 2021b.

<sup>13</sup> Vgl. <https://sylv-go.de/>, zuletzt abgerufen am 06.12.2021.

<sup>14</sup> Darüber hinaus werden die Kommunen Bramstedtlund, Karlum und Westre bei Bedarf bedient.

15.00 Fahrgäste befördert. Es wird ein eigener Haustarif angewendet. Eine tarifliche Integration in den SH-Tarif existiert nicht, sollte jedoch entsprechend dem Zielgrundsatz zur konsequenten Anwendung des SH-Tarifs im gesamten Kreis Nordfriesland angestrebt werden.<sup>15</sup>

### **Alternatives Mobilitätsangebot Nordfriesland-Nachttaxi**

Das Angebot „Nordfriesland-Nachttaxi“ ist ein Gemeinschaftsprojekt der Partner Kreis Nordfriesland, der Städte und Ämter im Kreis, der Verkehrsgemeinschaft Nordfriesland Regional, der Sylter Verkehrsgesellschaft sowie der im Kreisgebiet ansässigen Taxi- und Mietwagenunternehmen und wird seit 1995 angeboten. Zielgruppe sind Schülerinnen und Schüler, Studierende und Auszubildende mit entsprechendem Nachweis. Über den Kreis können Gutscheine für eine Beförderung erworben werden, die zur Hälfte des Nennwertes ausgegeben werden.<sup>16</sup>

## **2.9 Verkehrsinfrastruktur**

### **Straßennetz**

Der Kreis Nordfriesland wird durch das nachfolgend dargestellte Netz von Bundesstraßen im Bereich des übergeordneten Straßennetzes erschlossen (vgl. Abbildung 9). Obwohl im Kreis selbst keine Bundesautobahn (BAB) verläuft, ist dieser über mehrere Bundesstraßen an das BAB-Netz angeschlossen.

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

### **Schieneninfrastruktur**

Die Schieneninfrastruktur im Kreis Nordfriesland umfasst die folgenden Strecken:

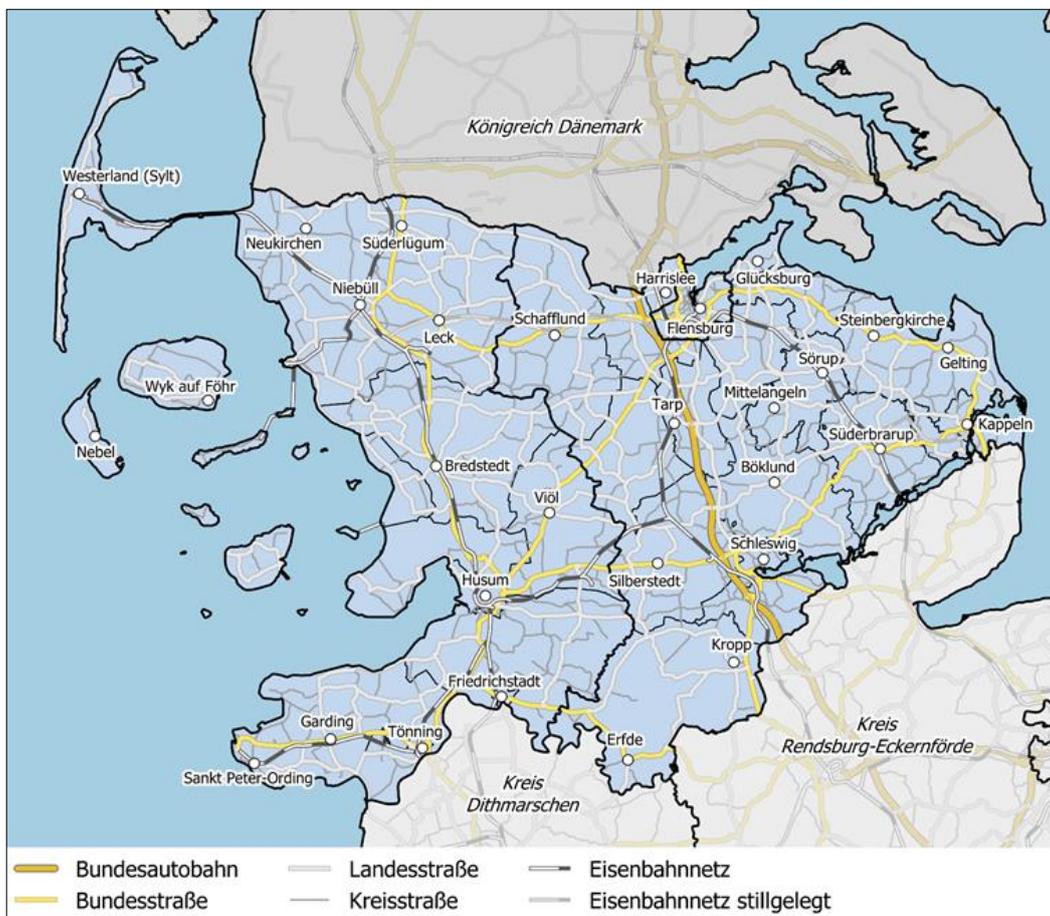
- ◆ Hamburg - Elmshorn - Husum - Niebüll - Westerland,
- ◆ Husum - Sankt Peter-Ording,
- ◆ Husum - Jübek - Schleswig - Rendsburg - Kiel,
- ◆ Niebüll - Dagebüll Mole,
- ◆ Niebüll – Tønder sowie
- ◆ Niebüll - Flensburg (derzeit kein SPNV-Betrieb).

---

<sup>15</sup> Vgl. <https://www.buergerbus-ladelund.de/>, zuletzt abgerufen am 08.07.2021.

<sup>16</sup> Vgl. <https://www.nordfriesland.de/Wirtschaft-Tourismus/%C3%96PNV/Nacht-Taxi/>, zuletzt abgerufen am 08.07.2021. Das Projekt ist vergleichbar mit dem Ansatz des Fifty-Fifty-Taxis, welches in den Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg mit Partnern wie AOK Nordost umgesetzt wird.

Abbildung 9: Straßen- und Schieneninfrastruktur im Kreis Nordfriesland



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

### Verkehrsträgerverknüpfung

Wichtige Verknüpfungspunkte im Kreis Nordfriesland sind derzeit insbesondere Zugangsstellen zum SPNV sowie einige Haltestellen des übrigen ÖPNV. Dabei sind Handlungsbedarfe vor allem bei der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander aber auch der Verknüpfung mit dem MIV sowie dem Fahrrad (Fahrradabstellanlagen) erkennbar.

Eine Übersicht von wichtigen Verknüpfungspunkten des übrigen ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern und den derzeitigen Verknüpfungsmöglichkeiten werden in Tabelle 6 dargestellt.

Tabelle 6: Wichtige Verknüpfungspunkte des übrigen ÖPNV in 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	
List (Sylt) Hafen			X	X
Niebüll Bhf	X		X	X
Niebüll ZOB		X	X	
Nordstrand (Hafen Strucklahnungshörn)			X	X
Pellworm Hafen/Tief- wasseranleger			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
Wyk auf Föhr			X	X

Daten: IGES 2021.

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

## 2.10 Evaluation des 1. Gemeinsamen RNVP

Der Umsetzungsstand der im 1. Gemeinsamen RNVP 2017 - 2021 definierten Maßnahmen im übrigen ÖPNV zeigt, dass ein Großteil der Maßnahmen bereits umgesetzt wurde bzw. sich in Planung befindet (vgl. Tabelle 7). So wurde z.B. die Flächenerschließung außerhalb der Beförderung von Schülerinnen und Schülern durch Rufbusse auf Grundlage der Kooperationsräume durch die Umsetzung des Angebotes Rufbus Nordfriesland verbessert. Sofern Maßnahmen noch nicht umgesetzt sind, werden diese im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung des 2. Gemeinsamen RNVP auf Übernahme in die aktualisierten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV geprüft.

Tabelle 7: Evaluation Maßnahmen übriger ÖPNV des 1. Gemeinsamen RNVP

Maßnahme	Status	Bemerkung
Netzebene 3: Flächenerschließung außerhalb der Beförderung von Schülerinnen und Schülern durch Rufbusse auf Grundlage der Kooperationsräume		♦ Umsetzung Rufbus Nordfriesland im August 2019 erfolgt (Grenzen der Kooperationsräume wurden dabei inzwischen z.T. verlassen)
Ergänzung der Schülerverkehrsatzung zur verbindlichen Festlegung der Häufigkeit der Schulanbindung		♦ Noch nicht erfolgt, erneute Berücksichtigung im RNVP (vgl. Gemeinsamer Teil, Kapitel 6.3)
Abstimmung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern mit Schulanfangs- und -endzeiten nach dem Prinzip der „verlässlichen Grundschule“		♦ Kontinuierliche Optimierung von Fahrten und Abstimmung mit Schulanfangs- und -endzeiten
Betriebliche Prüfung zur Erforderlichkeit einer Neuorganisation der Beförderung von Schülerinnen und Schülern vor dem Hintergrund der Angebotssicherung		♦ Noch nicht umfassend erfolgt, erneute Berücksichtigung im RNVP (vgl. Kapitel 4.6)
Prüfung von Angebotsanpassungen im Rahmen der Standortentwicklung der Bundeswehr in Bargum, Ladelund und Stadum		♦ Umsetzung für Standort Stadum erfolgt, keine Umsetzung für Bargum und Ladelund aufgrund Schließung der Standorte
Anschluss aller Versorgungszentren an die Netzebene 1 oder 2 auf Grundlage des integrierten Mobilitätskonzeptes Nordfriesland		♦ Umsetzung erfolgt (für Risum-Lindholm durch Einführung Rufbus Nordfriesland im Jahr 2019, alle weiteren Versorgungszentren sind an die Netzebenen 1 oder 2 angebunden)
Verbesserung der Anbindung von Ostenfeld durch Zuordnung der Linie 1058 zur Netzebene 2 und Anpassung des Angebotes		♦ Umsetzung erfolgt (Linie 145 mit Bedienung im 120-Min-Takt)
Stärkung der Verbindung Leck – Ladelund durch Zuordnung zur Netzebene 2		♦ Umsetzung erfolgt (Kombination der Angebote der Linie R112 sowie des Bürgerbusses bilden gestärktes Angebot)
Verstärkung der Linie 1009 durch Zuordnung zur Netzebene 2 zur besseren Anbindung des ländlichen Zentralorts Süderlügum		♦ Umsetzung erfolgt (Linie R110 mit Bedienung im 120-Min-Takt) <sup>17</sup>
Aufwertung der Linie 1001 zur Netzebene 2 auf dem Abschnitt Niebüll – Neukirchen – Klanxbüll		♦ Umsetzung erfolgt (Linie R110 mit Bedienung im 120-Min-Takt) <sup>17</sup>
Zusammenarbeit mit anderen Planungsräumen zum Aufbau eines höherwertigen Busangebotes mit gleichwertigen Standards		♦ Erneute Berücksichtigung im RNVP (vgl. Gemeinsamer Teil, Kapitel 6.6)
Vermarktung starker ÖV-Linien (Netzebene 1 und 2, vor allem Schnellbusse) als Premiumprodukt		♦ Teilweise erfolgt, erneute Berücksichtigung im RNVP (vgl. Gemeinsamer Teil, Kapitel 6.6)

Daten: 1. Gemeinsamer RNVP Planungsraum I - Regionalteil Nordfriesland.

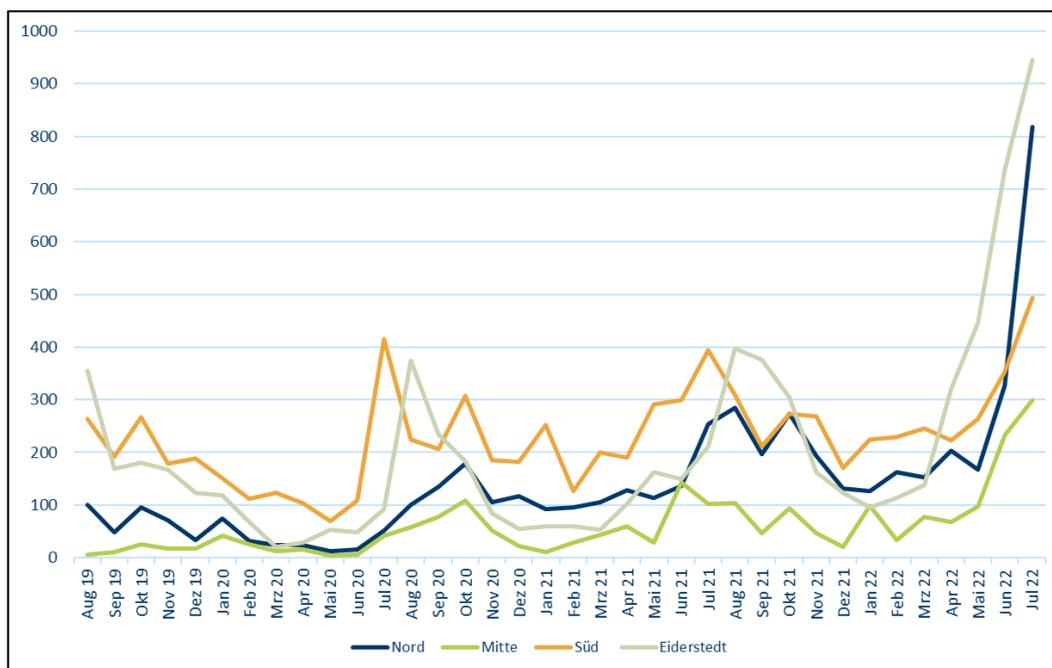
Anmerkung: Umgesetzt, teilweise umgesetzt, noch nicht umgesetzt.

## Evaluation Rufbus Nordfriesland

Das Rufbusangebot im Kreis Nordfriesland ist eine zentrale Maßnahme des 1. Gemeinsamen RNVP. Aus diesem Grund erfolgte eine Evaluation des derzeitigen Rufbusangebotes, deren Ergebnisse nachfolgend dargestellt werden.

Die Evaluation der Daten zum Rufbusangebot des Kreises Nordfriesland zeigt, dass eine positive Entwicklung der Fahrgastzahlen in allen Rufbusbereichen insbesondere nach Zusammenführung von Rufbusgebieten im August 2020 zu verzeichnen ist (vgl. auch Abbildung 10). Insgesamt konnten die Fahrgastzahlen im Betrachtungszeitraum August 2019 bis Juli 2022 deutlich gesteigert werden, wobei sich die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auch in den Fahrgastzahlen widerspiegeln. In den einzelnen Rufbusbereichen ist seit August 2019 ebenfalls eine positive Entwicklung der Fahrgastzahlen zu verzeichnen, auch wenn diese saisonalen Schwankungen unterliegen. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 7.878 Fahrgäste befördert. Im Jahr 2022 wurden bis einschließlich Juli 2022 bereits nahezu gleich viele Fahrgäste befördert (7.689) wie im gesamten Jahr 2021.

Abbildung 10: Rufbus Nordfriesland - Entwicklung der Fahrgastzahlen



Darstellung: IGES 2022. Datengrundlage: Kreis Nordfriesland 2021a und 2022.

Die besonders stark nachgefragten Verbindungsrelationen im jeweiligen Rufbusbereich können Abbildung 11 entnommen werden. Stark nachgefragte Verbindungen bestehen dabei zumeist in den nächstgelegenen Zentralen Ort mit Anschluss an den übrigen ÖPNV höherer Netzkategorien bzw. den SPNV (z.B. Husum, Niebüll, Bredstedt). Auf einigen Verbindungen besteht eine hohe Nachfrage nur in eine

Fahrtrichtung, z.B. auf den Verbindungen Niebüll – Tinningstedt oder Garding – Vollerwiek<sup>18</sup>.

Abbildung 11: Rufbus Nordfriesland - Stark nachgefragte Verbindungen



Karte: IGES 2022. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.  
 Datengrundlage: Kreis Nordfriesland 2021a.

<sup>18</sup> Der Grund für diese einseitige Nachfrage ist vermutlich in der Möglichkeit der Nutzung von Fahrten im Schülerverkehr für die Rückrichtung zu sehen, da der Rufbus auf diesen Verbindungen Fahrten im Schülerverkehr ergänzt.

Wichtige Fahrtziele der Fahrgäste sind dabei vor allem die Mittel- und Untertentren sowie teilweise auch die ländlichen Zentralorte. In den Rufbusgebieten, in denen kein Zentraler Ort gemäß Landesplanung liegt (z.B. Joldelund, Langenhorn, Nordstrand, Schwabstedt), war die Nachfrage sehr gering. Die nachgefragten Rufbusverbindungen sind vordergründig auf die Zentren des Kreises bezogen, nur in wenigen Bereichen gibt es eine bedeutende Nachfrage im Flächenverkehr „von Dorf zu Dorf“.

Es lässt sich festhalten, dass sich das Rufbusangebot seit der Einführung positiv entwickelt hat, auch wenn die Nachfrage insgesamt betrachtet relativ gering ist. Eine Fortführung wird insbesondere unter Beachtung des nachfolgend aufgeführten Weiterentwicklungspotenzials dennoch empfohlen.

Es besteht jedoch in einigen Bereichen Weiterentwicklungsbedarf bzw. Weiterentwicklungspotenzial, so z.B. im Bereich der Digitalisierung und des Monitorings. Da die Disposition des Rufbusangebotes zurzeit analog erfolgt, wird eine Digitalisierung des Buchungs- und Dispositionsprozesses empfohlen, u.a. auch zur Verbesserung der Beauskunftung. Darüber hinaus sind die Bedienzeiträume in den einzelnen Rufbusgebieten zum Teil unterschiedlich, so dass hier insbesondere auch vor dem Hintergrund der Verständlichkeit und Übersichtlichkeit des Angebotes eine Vereinheitlichung angestrebt bzw. zumindest die Möglichkeit geprüft werden sollte. Insbesondere für stark nachgefragte Verbindungen, wie nach Husum im Rufbusbereich Süd sowie nach bzw. innerhalb von Tönning im Rufbusbereich Eiderstedt wird ein Weiterentwicklungspotenzial durch die Verbesserung der angebotenen Bedienhäufigkeit und Bedienzeiträume gesehen. Hierbei sollten die Möglichkeiten einer Ausweitung der Bedienung bis zum letzten Zug sowie einer (saisonalen) Verdichtung des Fahrplans geprüft werden. Auch für Verbindungen nach Niebüll im Rufbusbereich Nord sowie nach Bredstedt im Rufbusbereich Mitte sollte eine Ausweitung der Bedienung bis zum letzten Zug geprüft werden.

Aufgrund der bestehenden Verkehrsverflechtungen mit dem Kreis Dithmarschen könnten des Weiteren die Möglichkeiten der Weiterentwicklung und Abstimmung mit dem Angebot RuDi geprüft werden. Ähnliches gilt für den benachbarten Kreis Schleswig-Flensburg.

Die Ableitung möglicher Maßnahmen zur betrieblichen Weiterentwicklung des Rufbussystems erfolgt in Kapitel 4.6.

### 3. Derzeitige Nachfrage und zukünftige Mobilitätsentwicklung

#### 3.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im übrigen ÖPNV

Insgesamt wurden im Kreis Nordfriesland im Jahr 2019 im übrigen ÖPNV nach Angaben der Verkehrsunternehmen insgesamt ca. 8,6 Mio. ÖPNV-Nutzende befördert. Ohne Betrachtung der Inselverkehre betrug das Fahrgastaufkommen 2019 ca. 5,6 Mio. ÖPNV-Nutzende. Schülerinnen und Schüler machen dabei einen Anteil von ca. 54 % der ÖPNV-Nutzenden des übrigen ÖPNV aus (Stand 2019).

Nachfrageschwerpunkte außerhalb der Stadtverkehre sind die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten innerhalb des Kreises Nordfriesland und ausgewählten Zentren der angrenzenden Bereiche des Planungsraums I (z.B. Flensburg, Schleswig). Die nachfragestärksten Angebote auf dem Festland – hier mit jeweils mehr als 200.000 Beförderungsfällen im Jahr 2019 – stellen die folgenden Linien dar:

- ♦ R1/1013 Niebüll – Flensburg
- ♦ R14/1044 (heute 150) Flensburg – Husum
- ♦ R112/1012 Ladelund – Achtrup – Leck
- ♦ 1046 (heute 155) Schleswig – Silberstedt – Treia – Husum
- ♦ R145/1058 (heute 145) Husum – Wittbek – Ostfeld – Hollingstedt
- ♦ 1512 (heute 165) Dörpstedt – Bergenhusen – Friedrichstadt

#### 3.2 Mittel- und langfristige Mobilitätsentwicklung im übrigen ÖPNV

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

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

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

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

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

### **Erwartete Entwicklung der Einwohnendenzahl und Altersstruktur**

Insgesamt wird in der Bevölkerungsprognose für den Kreis Nordfriesland von einem Bevölkerungsrückgang zwischen 2019 und 2030 um ca. 2,1 % ausgegangen (vgl. auch Kapitel 2.2). Bei der prognostizierten Entwicklung der einzelnen Altersgruppen wird der Anteil der Altersgruppe der bis unter 20-Jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, bis zum Jahr 2030 deutlich zurückgehen (-12,3 %).

### **Ergebnisse**

Insbesondere aufgrund der rückläufigen Entwicklung der für den übrigen ÖPNV besonders relevanten Altersgruppe der bis unter 20-Jährigen ist mittel- bis langfristig von einer Abnahme der Fahrgastnachfrage auszugehen, sofern nicht durch weitere Attraktivitätssteigerungen der ÖPNV im Wettbewerb mit dem MIV gestärkt wird. Dies ist insbesondere auch im Hinblick auf die Einhaltung der Klima- und Nachhaltigkeitsziele bedeutend.

## 4. Angebotskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Kreis Nordfriesland

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

### 4.1 Vorgaben zur Erschließungsqualität

Die Erschließungsstandards des vorangegangenen 1. Gemeinsamen RNVP werden unter Berücksichtigung der genannten Faktoren sowie im Sinne eines gemeinsamen Ansatzes für die Planungsregion I weiterentwickelt. 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. Es resultieren daraus folgende Mindestanforderungen für die Erschließung durch den ÖPNV im **Kreis Nordfriesland**:

- ♦ 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 8) 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.

#### Haltestelleneinzugsbereiche

Tabelle 8 gibt eine Übersicht über die definierten Einzugsbereiche sowie die tatsächlichen Wegezeiten von Haltestellen im übrigen ÖPNV. Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in Tabelle 8 definierten Haltestelleneinzugsbereiche sind

zulässig, sofern lokale Gegebenheiten, wie z.B. die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur, eine Erfüllung der Vorgabe verhindern.

Tabelle 8: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung im Kreis Nordfriesland

	Beschreibung	Luftlinie	Ungefähre Wegezeit <sup>1</sup>
Regionalverkehr	Siedlungseinheiten mit mehr als 200 Einwohnenden	600 m	10 min
Stadtverkehr	Unter-/Mittelzentrum	400 m	7 min

Quelle: IGES 2021.

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

### Ortslagen mit weniger als 200 Einwohnenden im Kreis Nordfriesland

Im Kreis Nordfriesland gibt es derzeit etwas über 100 Ortslagen mit weniger als 200 Einwohnenden. Ein Abgleich der Ortslagen mit dem im nachfolgenden Kapitel definierten Vorgaben zur Mindestbedienung 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.

## 4.2 Vorgaben zur Angebotsqualität

### Überblick über die Netzebenen und Netzkonzeption für den Kreis Nordfriesland

Im vorliegenden RNVP wird die bestehende Netzhierarchie im Planungsraum I hinsichtlich aktueller und zukünftiger Anforderungen weiterentwickelt (vgl. Abbildung 12).

Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 13 dargestellt. Basis für die Netzebenenanzuordnung sind die bisherigen und geplanten Linien- bzw. Fahrtwege des übrigen ÖPNV im Planungsraum I.

Abbildung 12: Netzebenen im Planungsraum I

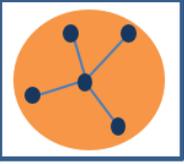
	<b>Netzebene 0</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindungen im Stadtverkehr des Oberzentrums Flensburg und der Mittelzentren Husum und Schleswig</li> <li>• Eigenständige Ortsverkehre in Bad St. Peter-Ording und Westerland (Sylt)</li> <li>• Grundtakt je nach Stadt-/Ortsverkehr unterschiedlich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

Abbildung: IGES 2021.

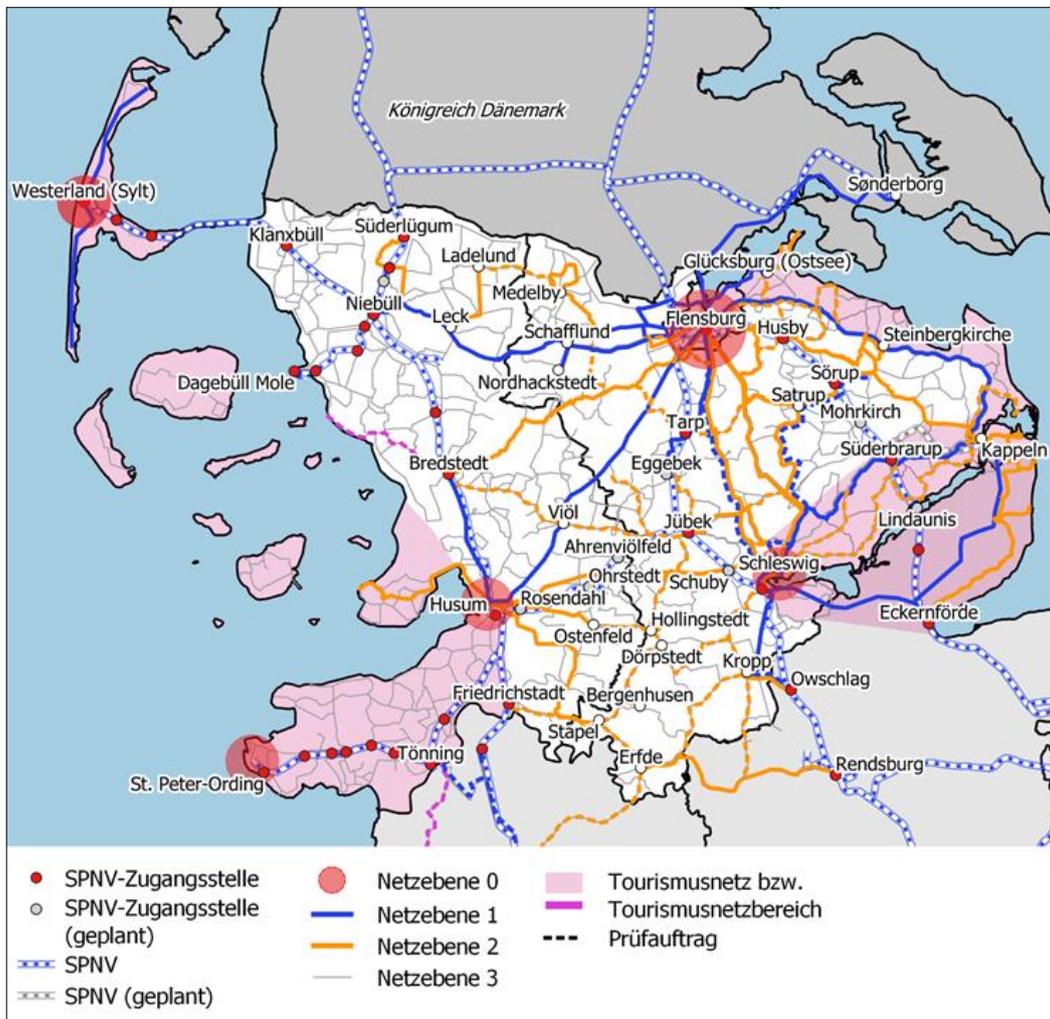
Anmerkung: <sup>1</sup> Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Schleswig-Holstein. Hinweise zum SPNV sind daher als Wunsch der Gebietskörperschaften an das Land zu verstehen.

<sup>2</sup> 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.

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

Über Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 5.1) werden alle Netzebenen miteinander verbunden.

Abbildung 13: 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 4.3). 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 Kreis Nordfriesland 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 der erforderlich ist (vgl. Kapitel 7.4).

#### 4.2.1 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 0

Die Netzebene 0 umfasst die Stadt- und Ortsverkehre im Kreis Nordfriesland. Dabei wird unterschieden zwischen

- ♦ dem Stadtverkehr des Mittelzentrums Husum sowie
- ♦ den überwiegend touristisch geprägten Ortsverkehren in St. Peter-Ording und in der Gemeinde Sylt.

##### Stadtverkehr des Mittelzentrums Husum

Das Mittelzentrum Husum stellt einen zentralen Verflechtungsbereich mit einer hohen Siedlungsdichte dar. Darüber hinaus verfügt es über Versorgungsfunktionen und Zentralitätsbedeutung, die den Nahbereich einschließt und über die Grundversorgung hinausgeht. Für städtische Binnenverkehre und zur Anbindung des unmittelbaren Stadtumlands verfügt das Mittelzentrum über einen eigenständigen Stadtverkehr. Im Stadtverkehr dient die Zugangsstelle Husum ZOB als Rendezvous-haltestelle und gleichzeitig als Start- bzw. Endhaltestelle der Linien. Der Stadtverkehr Husum umfasst die in Tabelle 9 dargestellten Verbindungsrelationen.

Tabelle 9: Verbindungsrelationen der Netzebene 0 im Mittelzentrum 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 – Hockensbüll – Wobbenbüll – Hattstedt – VHS/Jugendherberge – ZOB	6
ZOB – Versorgungszentrum – Mildstedt – Bonhoefferhaus – Hafen – ZOB	7

Darüber hinaus verkehren einige Verbindungsrelationen der Netzebenen 1, 2 und 3 im Bereich des Stadtgebietes der Stadt Husum und erschließen zusätzlich das Stadtgebiet. Die Mindestbedienvorgaben für den Stadtverkehr Husum wird in Tabelle 10 dargestellt.

Tabelle 10: Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Husum

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

Anmerkung: <sup>1</sup> Anmeldung von Fahrwünschen bis spätestens 45 Minuten vor Abfahrtszeit.

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. Tourismusnetzbereich erfolgen (vgl. Kapitel 4.2.5).

### Ortsverkehre St. Peter-Ording und in der Gemeinde Sylt

Neben dem Stadtverkehr Husum verfügen auch St. Peter-Ording und die Gemeinde Sylt über eigenständige Ortsverkehre. Beide Angebote haben u.a. auch eine hohe touristische Bedeutung. Die Ortsverkehre in St. Peter-Ording und in der Gemeinde Sylt werden ebenfalls der Netzebene 0 zugeordnet. Dies umfasst derzeit die in der folgenden Tabelle 11 dargestellten Verbindungsrelationen.

Tabelle 11: Verbindungsrelationen der Netzebene 0 in den Ortsverkehren Bad St. Peter-Ording und Gemeinde Sylt

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

Anmerkung: <sup>1</sup> Zusätzlich verkehrt zwischen ca. April bis Oktober in Bad St. Peter-Ording der CityBus (Linie 3) als weitestgehend touristisches Angebot. Dieser wird in Kapitel 4.2.5 dargestellt.

Die anzustrebende Mindestbedienung in den Ortsverkehren St. Peter-Ording und Westerland (Sylt) werden in Tabelle 12 dargestellt.

Tabelle 12: Anzustrebende Mindestbedienung Ortsverkehre St. Peter-Ording und Westerland (Sylt)

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

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

#### 4.2.2 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 1

Verbindungsrelationen der Netzebene 1 sind Verbindungen des SPNV und des 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 Verbindungen als Zubringer zum Schiffsverkehr.

Tabelle 13: Verbindungsrelationen der Netzebene 1 im Kreis Nordfriesland

Verbindungsrelationen im SPNV <sup>1</sup>	Entspricht ca. den heutigen Linien
Westerland (Sylt) – Niebüll – Husum – Friedrichstadt – Hamburg	RE 6
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 – Viöl – Husum	150
Flensburg – Schafflund – Leck – Niebüll	R1
Husum – Bredstedt	R120
<b>Prüfauftrag der Zuordnung zu Netzebene 1</b>	
Tönning – Heide	2614 <sup>2</sup>

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

<sup>2</sup> Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Kreises Nordfriesland.

In Tabelle 14 wird ein Mindestbedienzeitraum sowie der anzubietende Mindesttakt definiert, wobei deren Festlegung bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit erfolgt.

Tabelle 14: Mindestbedienvorgaben Netzebene 1

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

Anmerkung: <sup>1</sup> 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 4.2.5).

### 4.2.3 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 15 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 15: Verbindungsrelationen der Netzebene 2 im Kreis Nordfriesland

Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV	Entspricht ca. heutigen Linien
Husum – Ostfeld	145
Husum – Treia – Silberstedt – Schleswig	155
Husum – Rantrum – Schwabstedt – Stapel	160
Niebüll – Süderlügum	R110
Leck – Ladelund	R112
Flensburg – Großenwiehe – Joldelund – Bredstedt	R125
Husum – Nordstrand (Fährzubringer)	R140
Prüfauftrag der Zuordnung zur Netzebene 2	
Ostfeld – Hollingstedt	145
Friedrichstadt – Stapel (– Bergenhusen)	165, 670 <sup>1</sup>
Ladelund – Medelby	1005
Bredstedt – Viöl – Jübek	1643

Anmerkung: <sup>1</sup> Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Kreises Nordfriesland.

In Tabelle 16 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 16: Mindestbedienvorgaben Netzebene 2

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

Anmerkung: <sup>1</sup> 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 4.2.5).

#### 4.2.4 Verbindungsrelationen und Mindestbedienstandards der Netzebene 3

Die Verbindungen der Flächenerschließung ergänzen die Netzebenen 1 und 2 zur flächendeckenden Bedienung aller anderen Ortsteile entsprechend der in Kapitel 4.1 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.

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 17 dargestellt, erfolgt die Definition der Mindestbedienung anhand von Fahrtenpaaren zu den nächstgelegenen Zentralen Orten. ÖPNV-Verbindungen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sind Bestandteil der Mindestbedienung.

Tabelle 17: Mindestbedienvorgaben Netzebene 3

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

Anmerkung: <sup>1</sup> 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.

#### 4.2.5 Netzebene Tourismusnetz bzw. Tourismusnetzbereich

Die Netzkategorie Tourismusnetz bzw. Tourismusnetzbereich zielt als Qualitätsempfehlung auf saisonal verdichtete bzw. saisonal zu verdichtende Verbindungen für stark touristisch genutzte Relationen. Teilweise würden die Verbindungen entsprechend der oben genannten Netzebenen sonst der Netzebene 3 zugeordnet werden.

Tabelle 18: Verbindungsrelationen Kreis Nordfriesland 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
<b>Prüfauftrag der Zuordnung zum Tourismusnetz</b>			
Bredstedt – Ockholm Schlüttsiel/ Anleger	1029	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Tönning – Büsum – Friedrichskoog	<sup>1,2</sup>	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt

Anmerkung: <sup>1</sup> Neues Angebot, wird derzeit in dieser Form nicht angeboten.  
<sup>2</sup> Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Kreises Nordfriesland.

Darüber hinaus sollten nachfolgende **Tourismusnetzbereiche** während der Laufzeit des RNVP zur möglichen Umsetzung neuer oder weiterer ÖPNV-Angebote, ggf. auch als flexible Bedienung, mit Fokus auf Freizeit- und touristische Verkehre untersucht werden:

- ♦ Insel Sylt
- ♦ Inseln Amrum, Föhr, Pellworm und Halligen
- ♦ Halbinsel Nordstrand
- ♦ Halbinsel Eiderstedt

#### 4.3 Mindestanforderungen an die Bedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Der Wirkungsbereich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Sinne des RNVP wird in Kapitel 6.3 des Gemeinsamen Teils definiert.

### **Bedienungsqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern**

Gemäß § 114 SchulG erfolgt die Festlegung der Anerkennung der Beförderungskosten im Rahmen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern durch die geltende Satzung des Kreises Nordfriesland. Die Kostenübernahme orientiert sich an Zumutbarkeitskriterien für den Besuch von Grundschulen, allgemeinbildenden Schulen und Förderzentren im Kreis (vgl. auch Kapitel 6.3 im Gemeinsamen Teil des RNVP). Kosten werden dabei im Allgemeinen für den kürzesten verkehrsüblichen Weg zwischen der nächstgelegenen Haltestelle der Wohnung der Schülerinnen und Schüler und der nächstgelegenen Haltestelle der Schule übernommen.

### **Bedienungshäufigkeit von Schulstandorten**

Die Satzung des Kreises Nordfriesland über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern definiert keine Mindestbedienanforderungen für Grund- und weiterführende Schulen. Entsprechend den Festlegungen des 1. Gemeinsamen RNVP erfolgt derzeit eine Bedienung mit mindestens einer Hin- und zwei Rückfahrten. Im Sinne eines bedarfsgerechten und finanziell tragbaren Ansatzes wird dieser Ansatz daher als Mindestbedienanforderungen zur Gestaltung des übrigen ÖPNV fortgeschrieben (vgl. Tabelle 19).

Tabelle 19: Mindestbedienanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Schulart	Hinfahrten	Rückfahrten
Grundschulen	1	2 bzw. ggf. 3 <sup>1</sup>
Weiterführende Schulen	1	2 bzw. ggf. 3 <sup>1</sup>

Anmerkung: <sup>1</sup>Bei Schulen mit Ganztagsbetrieb oder bei Schulen der Sekundarstufe II soll die Möglichkeit einer dritten Rückfahrt geprüft werden.

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

Ausnahmen von den genannten Mindestbedienanforderungen sind zu begründen und mit dem Aufgabenträger des übrigen ÖPNV abzustimmen.

Es wird empfohlen, die Satzung für die Schülerbeförderung im Kreis Nordfriesland um eine entsprechende Ergänzung zum Bedienungsumfang der Beförderung von Schülerinnen und Schülern zu modifizieren.

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

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

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

### **4.4 Einsatz flexibler Bedienformen im übrigen ÖPNV**

Die Angebote des übrigen ÖPNV werden **gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch durch flexible Bedienformen** erbracht. Flexible Bedienformen sollen dabei vorrangig im Bereich der Netzebene 3, im Bereich zeitlich und örtlich geringer Nachfragepotentiale bzw. bei nicht durch den konventionellen Linienverkehr erschließbaren Räumen angewendet werden. Der Kreis Nordfriesland strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 bzw. § 44 PBefG im gesamten Kreisgebiet an. Dabei wird i.d.R. Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen. Es soll grundsätzlich der SH-Tarif angewendet werden.

Derzeit besteht das Rufbusangebot im Kreis Nordfriesland aus den vier Rufbusbereichen Nord, Mitte, Süd und Eiderstedt. Der Rufbus verkehrt 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.

Die Umsetzung flexibler Bedienformen soll dabei auch zukünftig **einheitlichen Standards** entsprechen:

- ♦ Aus Perspektive der Nutzungsfreundlichkeit ist die **Anmeldung** grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen bis spätestens **60 Minuten vor Fahrtbeginn** zu ermöglichen.
- ♦ Die Anmeldung von Fahrtwünschen soll **persönlich, telefonisch** sowie **perspektivisch auch internet- und app-basiert** möglich sein.
- ♦ Die Bezahlung sollte sowohl beim Fahrpersonal als auch online und/oder app-basiert erfolgen können.
- ♦ Es ist für alle flexiblen Angebote eine **einheitliche Rufnummer** für die Bestellung bzw. Anmeldung von Fahrtwünschen anzustreben.
- ♦ 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 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, **z.B. in Kooperation mit dem Verbund NAH.SH** und ggf. unter Einbeziehung geeigneter Dienstleister, im gesamten Kreisgebiet einheitlich zu organisieren.

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 Planungsraum I eingeführt werden kann.

Weitere Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Angebote im übrigen ÖPNV mit flexibler Bedienung werden in Kapitel 4.6 dargestellt.

#### **4.5 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-Dienste<sup>19</sup>).

Insbesondere in den ländlichen Räumen des Kreises Nordfriesland sind diese ergänzenden Mobilitätsformen zukünftig, z.B. zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge im Zuge des demographischen Wandels, von wachsender Bedeutung.

---

<sup>19</sup> Mit der seit August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ (als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV, § 44 PBefG) und „gebündelte Bedarfsverkehre“ (als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV, § 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert.

## 4.6 Weiterentwicklung des Angebots im übrigen ÖPNV

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

### **Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit**

Soweit nicht bereits erfüllt, sind die Angebotshäufigkeiten des übrigen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des RNVP im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kreises so weiterzuentwickeln, dass mindestens die in Kapitel 4.2 genannten Mindestbedienhäufigkeiten für die Netzebenen 0, 1, 2 und 3 erreicht werden. Maßgeblich sind dabei die in der vorliegenden Fortschreibung definierten Verbindungsrelationen der Netzhierarchie (vgl. Kapitel 4.2.1 bis 4.2.4). Eine schrittweise Umsetzung ist möglich.

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

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

### **Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen**

Neben der Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit sollen die Möglichkeiten der Aufwertung von Verbindungsrelationen geprüft werden. Dies betrifft für die Netzebene 1 die Verbindungsrelation Tönning – Heide und für die Netzebene 2 die folgenden Verbindungsrelationen:

- ◆ Ostenfeld – Hollingstedt
- ◆ Friedrichstadt – Stapel (– Bergenhusen)
- ◆ Ladelund – Medelby
- ◆ Bredstedt – Viöl – Jübek

### **Prüfung einer Ausweitung des Bedienzeitraums auf den Netzebenen 1 und 2**

Während der Laufzeit des RNVP soll die Ausweitung des abendlichen Bedienzeitraums der Netzebenen 1 und 2 geprüft und bei Bedarf entsprechend umgesetzt werden. Hierbei sind die Nachfrage auf den einzelnen Verbindungsrelationen, deren Bedeutung sowie die Taktschemata zu berücksichtigen.

### **Weiterentwicklung des Rufbus Nordfriesland**

Die Evaluation des Rufbusangebotes des Kreises Nordfriesland hat verschiedene Handlungsbedarfe aufgezeigt, welche in Kapitel 2.10 dargestellt werden. Die positive Entwicklung des Rufbuskonzeptes im Kreis Nordfriesland soll daher durch die Umsetzung verschiedener Maßnahmen zur betrieblichen Weiterentwicklung des Rufbussystems weiter gesteigert und Schritt für Schritt an den Bedarf angepasst werden. Hierzu sollen kurz- bis mittelfristig insbesondere die folgenden Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden:

- ♦ Digitalisierung durch Einführung eines einheitlichen Buchungs- und Dispositionssystem, u.a. auch zur Verbesserung der Beauskunftung sowie des Monitorings (ggf. in Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kreisen Dithmarschen und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg),
- ♦ Vereinheitlichung der Bedienzeiträume in den Rufbusgebieten,
- ♦ Weiterentwicklung einzelner Rufbusbereiche bzw. Rufbusgebiete, insbesondere für stark nachgefragte Verbindungen nach Husum, Niebüll und Bredstedt sowie innerhalb von Tönning, durch Verbesserung der Bedienhäufigkeit und -zeiträume (z.B. Ausweitung der Bedienung bis zum letzten Zug) sowie Flexibilisierung bzw. saisonale Verdichtung des Fahrplans,
- ♦ Prüfung der Möglichkeiten einer Weiterentwicklung in Richtung des Kreises Dithmarschen (Abstimmung mit dem Angebot RuDi) sowie in diesem Zusammenhang Prüfung der Verbesserung der Verknüpfung zwischen Eiderstedt und Dithmarschen,
- ♦ Prüfung der Möglichkeiten einer kreisgrenzenüberschreitenden Entwicklung gemeinsam mit dem Kreis Schleswig-Flensburg (z.B. im Bereich Ladelund – Medelby) sowie
- ♦ Beibehaltung der digitalen On Demand-Verkehre auf der Insel Sylt (unter Berücksichtigung des neuen On Demand-Pooling-Angebotes SyltRide mit SyltGO!) sowie Prüfung der Möglichkeiten einer Eingliederung in die landesweite Dachmarke NAH.SHUTTLE.

### **Prüfung grenzüberschreitende Angebote mit dem Königreich Dänemark**

Während der Laufzeit des RNVP sollen die Möglichkeiten der Umsetzung grenzüberschreitender ÖPNV-Angebote gemeinsam mit dem Königreich Dänemark geprüft werden. Eine Möglichkeit wäre dabei z.B. die Umsetzung einer Ausweitung des Rufbusangebotes in Richtung Dänemark zur Ermöglichung grenzüberschreitender ÖPNV-Fahrten, z.B. nach Tønder, als europäische Modellregion. Möglichkeiten einer EU-Förderung hierfür sollen geprüft werden.

Darüber hinaus soll im Bereich der Schiffsverbindung Rømø – List gemeinsam mit der Region Syddanmark geprüft werden, ob die Linie 285 der Sydtrafik bis zum Hafen Havneby verlängert werden kann um somit die Verknüpfung am Hafen zur Schiffsverbindung nach List zu verbessern.

### **Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten**

Innerhalb des Geltungszeitraums des RNVP soll die Anbindung von Gewerbegebieten durch den übrigen ÖPNV auf Verbesserungsmöglichkeiten geprüft werden. Aus Sicht des Kreises sind bei der Prüfung folgende Prämissen zu beachten:

- ♦ Potenzialermittlung durch Abstimmung mit den Arbeitszeiten und Wohnorten der Beschäftigten im Zusammenwirken zwischen den Kommunen und den vorhandenen Unternehmen,
- ♦ Ableitung erforderlicher Anpassungen im Netz des übrigen ÖPNV (z.B. im Zusammenhang mit der Umsetzung der Netzhierarchie und den entsprechenden Mindestbedienstandards (vgl. Kapitel 4.2),
- ♦ Überplanung der Verbindungsrelationen,
- ♦ Ggf. Einrichtung von zusätzlich erforderlichen Haltestellen durch den zuständigen Baulastträger sowie
- ♦ Ggf. Begleitung durch weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

### **Prüfung der betrieblichen Neuorganisation der Bedienung auf der Netzebene 3**

Mit Blick auf die fortgeschriebene Netzkonzeption übernehmen die Verbindungen der Netzebene 3 insbesondere eine wichtige Zubringerfunktion zu den Verbindungen der Netzebene 1 und 2. Die Verkehre auf der Netzebene 3 sind derzeit überwiegend klar auf die Belange der Beförderung von Schülerinnen und Schülern ausgerichtet. So orientiert sich die Linienführungen vor allem an den Schulstandorten sowie den Wohnorten der Schülerinnen und Schüler.

Entsprechend den Maßnahmen des 1. Gemeinsamen RNVP, sollte eine betriebliche Prüfung zur Erforderlichkeit einer Neuorganisation der Beförderung von Schülerinnen und Schülern vor dem Hintergrund der Angebotssicherung erfolgen. Dies wurde noch nicht vollumfassend umgesetzt, so dass diese Maßnahme im vorliegenden RNVP fortgeschrieben wird. Es soll daher während der Laufzeit des 2. Gemeinsamen RNVP abschließend geprüft, wie unter Berücksichtigung der Anforderungen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sowie unter Einbeziehung der flexiblen Bedienformen die Zubringerfunktion gestärkt werden kann.

### **Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung Freizeit- und touristischer Schwerpunkte**

Die Anbindung touristischer Schwerpunkte soll entsprechend den Mindestbedienvorgaben der Netzkonzeption (vgl. Kapitel 4.2) und insbesondere durch das definierte Tourismusnetz (vgl. Kapitel 4.2.5) weiterentwickelt werden und erfordert in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage bedarfsgerechte Verdichtungen. So soll für die Verbindungsrelation Tönning – Büsum – Friedrichskoog die Möglichkeit einer Aufnahme in das Tourismusnetz geprüft werden (vgl. auch Kapitel 4.2.5).

Angebotsausweitungen im Bereich des Tourismusnetzes haben einen empfehlenden Charakter und sollen möglichst auch unter Beteiligung weiterer Akteure mitfinanziert werden (Drittfinanzierung). Die Einbindung und Mitwirkungsbereitschaft

der Tourismuswirtschaft bei der Finanzierung von Angebotsausweitungen ist dabei entscheidend.

Es sollen darüber hinaus aus Sicht des Kreises Nordfriesland die folgenden Maßnahmen geprüft werden:

- ♦ Ausbau der Kooperation zwischen übrigem ÖPNV und den Anbietern von Radverleihsystemen, insbesondere auch im Bereich der Inseln und Hallingen,
- ♦ Wiederauflage der NordseeCard,
- ♦ Notwendigkeit der Verbesserung und Optimierung der touristischen Inselverkehre und Ortsverkehre,
- ♦ Verbesserung der Verknüpfung zwischen Eiderstedt und Dithmarschen (in Abhängigkeit der Weiterentwicklung des Rufbus Nordfriesland),
- ♦ Verbesserung der ÖPNV-Fahrgastinformation und ÖPNV-Vermarktung bezüglich touristischer Angebote sowie
- ♦ Schaffung von sicheren Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten des touristischen Radwegenetzes durch den jeweils zuständigen Baulastträger.

## 5. Qualitätskonzept zur Gestaltung des übrigen ÖPNV im Kreis Nordfriesland

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

### 5.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte

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

Aufbauend darauf sollen zukünftig einheitliche Kriterien **zwischen 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 Anforderungen an Anschlussicherung und Anschlussqualität konkrete einheitliche Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

#### Verknüpfungspunkte

Zur Sicherstellung der Verkehrsträgervernetzung erfolgt die Fortschreibung der bereits im 1. Gemeinsamen RNVP 2017 - 2021 festgelegten Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 2.9). Eine Anschlussicherung ist nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse mindestens für die in Tabelle 20 dargestellten Verknüpfungspunkte vorzusehen.

Ergänzend können auch alle nicht aufgeführten SPNV-Zugangsstellen im Kreis durch die Verkehrsunternehmen für eine Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV genutzt werden.

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

Tabelle 20: Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV des Kreises Nordfriesland

Verknüpfung zwischen	Schienerverkehr, übriger ÖPNV	Übriger ÖPNV, übriger ÖPNV
<b>Zugangsstelle im Kreis Nordfriesland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Bad St. Peter Süd</li> <li>◆ Bredstedt Bhf</li> <li>◆ Friedrichstadt Bhf<sup>1</sup></li> <li>◆ Garding Bhf</li> <li>◆ Husum Bhf</li> <li>◆ Niebüll Bhf</li> <li>◆ Süderlügum Bhf</li> <li>◆ Tönning Bhf<sup>1</sup></li> <li>◆ Westerland Bhf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Bad St. Peter Süd</li> <li>◆ Bredstedt Bhf</li> <li>◆ Husum ZOB</li> <li>◆ Ladelund<sup>1</sup></li> <li>◆ Leck ZOB</li> <li>◆ Niebüll ZOB</li> <li>◆ Viöl ZOB<sup>1</sup></li> <li>◆ Westerland Bhf</li> </ul>
	<b>Zugangsstelle außerhalb des Kreises Nordfriesland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Heide Bhf/ZOB</li> <li>◆ Jübek Bhf<sup>1</sup></li> <li>◆</li> </ul>
Verknüpfung zwischen	Schiffsverkehr, SPNV/übriger ÖPNV	
<b>Zugangsstelle im Kreis Nordfriesland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Dagebüll Mole</li> <li>◆ List (Sylt) Hafen</li> <li>◆ Nordstrand (Hafen Strucklahnungshörn)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Schlüttsiel Anleger</li> <li>◆ Pellworm Hafen/Tiefwasseranleger</li> <li>◆ Wittdün auf Amrum Fähranleger</li> <li>◆ Wyk auf Föhr Hafen</li> </ul>

Darstellung: IGES 2021.

Anmerkung: <sup>1</sup> Bei Umsetzung des Prüfauftrags entsprechend Kapitel 4.2.

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

### Verknüpfung zwischen übrigem ÖPNV und Schiffsverkehren

Die Verknüpfung zwischen Schiff und übrigen ÖPNV soll so optimal wie möglich gestaltet werden, um eine durchgehende Reisekette zu ermöglichen. Hierzu sollten durch die betroffenen Verkehrsunternehmen die Möglichkeiten der Vertaktung und Anschlussicherung untersucht werden.

### Verbesserung der Verknüpfungen des Radverkehrs mit dem übrigen ÖPNV

Zur Verbesserung der Anbindung der Inseln und Halligen prüft der Kreis Nordfriesland über die Maßnahmen des Gemeinsamen Teils hinaus (vgl. Kapitel 7.1 des Gemeinsamen Teils), eine Fahrradmitnahme zu unterstützen. Dies betrifft insbesondere die Linienverkehre

- ◆ zwischen Husum und Fähranleger Nordstrand (Hafen Strucklahnungshörn),
- ◆ zwischen Bredstedt und Schlüttsiel sowie
- ◆ sowie auf den Inseln.

Darüber hinaus soll die Verknüpfung von übrigen ÖPNV und Fahrrad (Radabstellanlagen) gestärkt werden.

## 5.2 Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen (Infrastrukturqualität)

Der Bau und Unterhalt von Haltestellen des übrigen ÖPNV liegt im Kreis Nordfriesland in der Verantwortung der jeweiligen Baulastträger (in der Regel die Kommunen). Der Kreis kann z.B. durch Fördermittel in Verbindung mit den jeweiligen Förderbedingungen Einfluss auf die Gestaltung der Haltestellen nehmen. Die Qualitätsvorgaben zu Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen können Kapitel 7.2 des Gemeinsamen Teils entnommen werden.

### Ausgestaltung wichtiger Verknüpfungspunkte

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

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

Besonders bedeutende Umsteigepunkte und Verknüpfungspunkte zum Individualverkehr sowie ggf. alternativen Mobilitätsformen sollen zu **Mobilitätsstationen** 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 bieten dabei eine ZOB- bzw. bahnhofsähnliche Ausstattung und erhöhen die Präsenz des übrigen ÖPNV. Sie bieten die Möglichkeit, die Wiedererkennbarkeit des Angebotes durch die Gestaltung auch über das Haltestellenschild hinaus 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 Wegekettens zu gewährleisten, sollen wichtige Verknüpfungspunkte mit Haltestellensteckbriefen ausgestattet werden. Diese sollen den ÖPNV-Nutzenden über Standortinformationen von alter-

nativen Mobilitätsangeboten in Haltestellennähe informieren. Die Haltestellensteckbriefe sollen perspektivisch auch Informationen zur Kontaktaufnahme oder Buchung enthalten und über die Fahrplanauskunft abrufbar sein.

Die Mobilitätsstationen sind je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular und skalierbar zusammengesetzt, um eine flexible, kostengünstige und auf die Nachfrage angepasste Ausstattung zu ermöglichen. Dabei sollte je Bestandteil ein Grundmodul als „kleinste und erweiterbare Einheit“ entwickelt werden. Dies betrifft insbesondere die Thematik der Radabstellanlagen. Es wird daher angestrebt, die Verknüpfung von (sicherer) Fahrradabstellanlage und Zugangsstelle des ÖPNV als kleinste Einheit einer Mobilitätsstation zu entwickeln.

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

#### **Haltestellenkataster**

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies soll im Kreis Nordfriesland auf Basis des zentralen Haltestellenkatasters der NAH.SH erfolgen, welches mit Unterstützung der zuständigen Baulastträger fortgeschrieben werden soll.

#### **Förderprogramm zur Haltestellengestaltung**

Es wird angestrebt, im Rahmen der finanziellen Machbarkeit den barrierefreien Ausbau von Haltestellen finanziell zu unterstützen (vgl. auch Kapitel 7.4).

### **5.3 Qualität der Fahrzeuge**

Der Kreis Nordfriesland wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im übrigen ÖPNV hin. Es werden die in Kapitel 7.3 des Gemeinsamen Teils definierten **grundsätzlichen Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**<sup>20</sup> gestellt.

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

### **5.4 Qualität der Fahrgastinformation**

Die optische und inhaltliche Gestaltung von Informationsmaterialien für den ÖPNV-Nutzenden sind zentrale Aspekte, um Zugangshürden abzubauen. Durch

---

<sup>20</sup> Die Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt.

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

Es ist vorgesehen, eine Neunummerierung der Linien im übrigen ÖPNV entsprechend den Vorgaben der NAH.SH umzusetzen. Diese soll voraussichtlich bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 abgeschlossen sein.

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

## **5.5 Umsetzungskonzept zur Erreichung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV**

### **Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV**

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

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

### **Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit**

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der BAG ÖPNV Ausnahmen anhand folgender Kriterien festgelegt werden<sup>21</sup>:

- ♦ 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,

---

<sup>21</sup> Vgl. BAG ÖPNV 2014.

- ♦ 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.

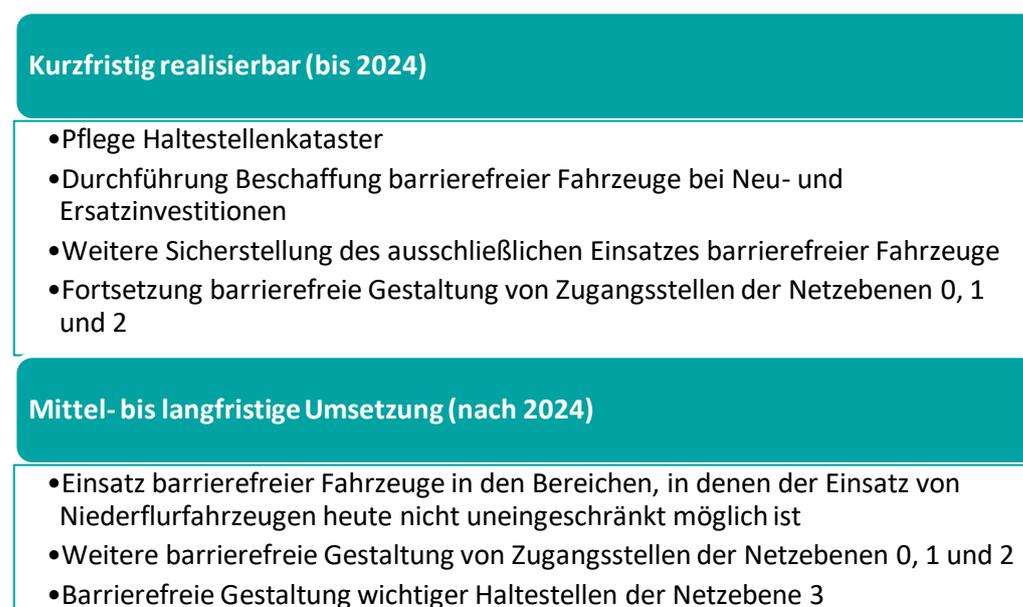
### **Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung erforderlich - Stufenweise Umsetzung zum Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit**

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

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.<sup>22</sup>

Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit wird der in Abbildung 14 dargestellte, zeitlich differenzierte Maßnahmenplan vorgeschlagen.

Abbildung 14: Maßnahmenplan zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im Kreis Nordfriesland



<sup>22</sup> Vgl. BAG ÖPNV 2014.

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

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

Für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus werden folgende Kriterien definiert:

- ♦ Anzahl Ein-, Aus- und Umsteigende
- ♦ Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Netz
- ♦ Räumliche Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten etc.)
- ♦ Räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzendenfrequenz (z.B. Schulen/Hochschulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.)
- ♦ Bedeutung der Haltestelle in der Netzhierarchie (absteigende Priorität: 1. Netzebenen 0 und 1, 2. Netzebene 2, 3. Netzebene 3)
- ♦ Dringlichkeit des Haltestellenausbaus (unsichere Querungsstellen, fehlende Befestigung von Aufstellflächen, fehlende Beleuchtung etc.).<sup>23</sup>

## 5.6 Beschäftigte im Fahrdienst

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

## 5.7 Qualität des Betriebsablaufes

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

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

---

<sup>23</sup> Vgl. auch BAG ÖPNV 2014.

- ◆ Leitstellen
- ◆ Betriebshöfe
- ◆ Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement

## 5.8 Dienstleistungsqualität

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

## 5.9 Tarif- und Vertriebsqualität

Der Kreis Nordfriesland unterstützt das Ziel des Landes Schleswig-Holstein, alle Verkehre im übrigen ÖPNV innerhalb des Kreises in den SH-Tarif zu integrieren. Mit der vorgesehenen Einführung des SH-Tarifs 2.0 soll u.a. eine flexiblere Preisfindungslogik ermöglicht werden. Dies betrifft insbesondere die Inselverkehre im Kreis Nordfriesland, in denen zum Teil Haustarife angewendet werden (z.B. Verkehr auf der Insel Sylt). Darüber hinaus wird im Sinne der Fahrgäste die Tarifkombination mit den Tarifen der Schiffsverkehre zur Anbindung der Inseln und Halligen in den landesweiten Tarif empfohlen.

Weiterhin sind auch die regionalen und spezifischen Anforderungen ÖPNV-Nutzer, insbesondere die Weiterentwicklung der Tarifangebote in Bezug auf Pendelnde und den Sektor Freizeit und Tourismus mit dem Ziel der Erhöhung des Anteils des ÖPNV an der Verkehrsmittelnutzung, zu berücksichtigen.

### Weiterentwicklung des SH-Tarif

Der Kreis Nordfriesland unterstützt 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 unterstützt der Kreis die Berücksichtigung von Fragestellungen wie Multimodalität und e-Tarife. 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-Tarifes<sup>24</sup> durch den Kreis 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.

---

<sup>24</sup> Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

### **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 Kreises (z.B. die Inselverkehre) übertragen werden.

Ebenso sollte intensiv an der erfolgreichen Umsetzung von umlagefinanzierten Gästekarten-Modellen gearbeitet werden (wie z.B. in der Gemeinde St. Peter-Ording), die kurzfristig zumindest anteilig zur Finanzierbarkeit von (touristischen) Mehrleistungen des übrigen ÖPNV eingesetzt werden könnten. Eine Wiederauflage bzw. Weiterführung der NordseeCard ist zu empfehlen. Der Kreis unterstützen darüber hinaus auch die geplante Erweiterung des Ansatzes OstseeCard<sup>25</sup>.

### **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.).<sup>26</sup>

Aus Sicht des Kreises 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 NAH.SH-App oder App DB Navigator (bereits umgesetzt)).

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 den Kreis ausdrücklich begrüßt.<sup>27</sup> Doppelstrukturen im Vertrieb sollen vermieden werden. Die Aufgabenträger werden darauf hinarbeiten, dass Einzellösungen einzelner Verkehrs-

---

<sup>25</sup> 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).

<sup>26</sup> Darüber hinaus erfolgt an einzelnen Zugangsstellen des SPNV der Vertrieb von Fahrausweisen über Fahrausweisautomaten bzw. personalbedienten Vertrieb.

<sup>27</sup> Vgl. MWAVT SH (Hrsg.) 2021.

unternehmen auslaufen, wenn funktional und qualitativ gleichwertige, von Seiten des Verbundes bereitgestellte Vertriebsstrukturen existieren.

Mittelfristig wird die Implementierung einer unternehmensübergreifenden Mobilitätszentrale im Mittelzentrum Husum empfohlen. An diesem Standort 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. In diesem Zusammenhang soll eine Zusammenführung mit der bestehenden Verkaufsstelle am Bahnhof, an der bereits Bus- und Bahnfahrkarten erhältlich sind, geprüft werden.

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

## **5.10 Marketingaktivitäten**

Die Marketingaktivitäten im Kreis Nordfriesland sollen noch stärker in das landesweite ÖPNV-Marketing der NAH.SH integriert werden. Darüber hinaus soll gezieltes produkt- und zielgruppenorientiertes ÖPNV-Marketing sowie Online-Marketing erfolgen (vgl. Kapitel 7.10 des Gemeinsamen Teils).

## **5.11 Beitrag des übrigen ÖPNV zur Erreichung klimapolitischer Ziele**

Der öffentliche Verkehr und damit auch der übrige ÖPNV im Sinne des vorliegenden RNVP muss aus Sicht des Kreises Nordfriesland durch die Schaffung von Alternativen, z.B. zum MIV, dazu beitragen, klimapolitische Ziele zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu unterstützen. Hierzu werden in Kapitel 7.11 des Gemeinsamen Teils Nachhaltigkeits- und Umweltstandards definiert.

### **Einsatz alternativer Antriebstechnologien**

Um die Zielwerte entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive zu erreichen verfolgt der Kreis Nordfriesland das Ziel, den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe weiter zu forcieren. Dabei wird beim Einsatz alternativer Antriebstechnologien ein technologieoffener Ansatz verfolgt, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Die verschiedenen möglichen Antriebstechnologien werden in Kapitel 7.11 des Gemeinsamen Teils dargestellt.

Es sollen bei der Auswahl der alternativen Antriebstechnologien die Möglichkeiten der regionalen bzw. lokalen Ressourcenproduktion und Einsatzmöglichkeit geprüft

werden. So können z.B. regional produzierte Wasserstoffressourcen für die Fahrzeuge des übrigen ÖPNV genutzt werden (entsprechend der derzeitigen Praxis im Bereich der eingesetzten Brennstoffzellenfahrzeuge im Bereich Niebüll und Husum).

Als geeignete Einsatzbereiche erscheinen dabei für batterieelektrische Antriebe insbesondere die verdichteten Bereiche im Bereich des Mittelzentrums Husum und für Brennstoffzellenantriebe Bereiche mit größeren Haltestellenabständen. Aus Sicht des Kreises eignen sich z.B. die folgenden Gebiete für den weiteren Einsatz alternativ angetriebener Fahrzeugen in besonderer Weise:

- ♦ Netzebene 1, z.B. Linien R1 oder 150 (z.B. Vermarktung als Zero-Emission-Linien möglich)
- ♦ Stadtbereich Husum
- ♦ Ortsverkehre Westerland (Sylt) und St. Peter-Ording
- ♦ Angebote des flexiblen ÖPNV

Auf Bundesebene existieren Fördermöglichkeiten für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien, auf welche zurückgegriffen werden kann.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Vgl. z.B. „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

## 6. Schnittmengenteil Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg

### 6.1 Weiterentwicklung des Angebots im kreisübergreifenden Verkehr

#### Weiterentwicklung des Angebotsumfangs im übrigen ÖPNV

Im Rahmen des gemeinsamen RNVP wird für die Kreise Schleswig-Flensburg und Nordfriesland das ÖPNV-Netz in einem einheitlichen Grundansatz fortgeschrieben (vgl. auch Kapitel 4.2).

Als relevante, kreisübergreifende Verbindungsrelationen sollen dabei die folgenden Relationen der **Netzebene 2** (Mo-Fr 120-Min-Takt, Sa, So/F mind. 3 Fahrtenpaare nach Möglichkeit im taktähnlichen Verkehr) geprüft und bei Bedarf weiterentwickelt werden:

- ◆ Ladelund – Medelby
- ◆ Bredstedt – Viöl – Jübek
- ◆ Friedrichstadt – Stapel (– Bergenhusen)
- ◆ Ostenfeld – Hollingstedt

#### Prüfung einer gemeinsamen Weiterentwicklung im Bereich flexibler ÖPNV-Angebote

Während der Laufzeit des RNVP sollen die Möglichkeiten einer gemeinsamen Weiterentwicklung im Bereich koordinierter, flexibler ÖPNV-Angebote im Schnittbereich der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg geprüft werden. Hierbei sollen insbesondere die folgenden Maßnahmen geprüft und ggf. umgesetzt werden:

- ◆ Prüfung der langfristigen Einführung eines gemeinsamen, einheitlichen Buchungs- und Dispositionssystems (u.a. auch zur Verbesserung des Monitorings), z.B. auch unter Nutzung der App NAH.SHUTTLE,
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten einer kreisgrenzenüberschreitenden Entwicklung flexibler ÖPNV-Angebote, z.B. im Bereich Ladelund – Medelby (wenn keine Weiterentwicklung zur Netzebene 2 erfolgen kann),
- ◆ Koordination von Angeboten zur Verbesserung Bedienhäufigkeit und Bedienzeiträume (z.B. Ausweitung der Bedienung bis zum letzten Zug) sowie
- ◆ Ggf. Prüfung der Möglichkeiten der Umsetzung grenzüberschreitender Rufbusangebote mit dem Königreich Dänemark.

#### Weitere Maßnahmen zur Weiterentwicklung des kreisübergreifenden ÖPNV

Es sollen darüber hinaus die folgenden Maßnahmen während der Laufzeit des RNVP geprüft werden:

- ♦ Verbindungsrelation Niebüll – Schafflund – Flensburg<sup>29</sup>:
  - Prüfung der Ausweitung des 30-Min-Taktes über die Hauptverkehrszeiten hinaus und
  - Prüfung der Möglichkeiten einer Verdichtung zu einem 60-Min-Takt an Wochenenden,
- ♦ Prüfung der Möglichkeiten einer Anschlusssicherung von Regional- und Stadtverkehr an der Haltestelle Flensburg ZOB zur besseren Anbindung der Region an die Hochschuleinrichtungen bzw. ggf. Prüfung der Möglichkeiten einer Verlängerung einzelner Fahrten der Regionalbusse aus dem Kreis Nordfriesland über den ZOB hinaus zum Campus Flensburg sowie
- ♦ Nachfragebündelung der Beförderung der Schülerinnen und Schüler im Bereich kreisübergreifenden Quelle-Ziel-Beziehungen:
  - Verknüpfung der kreisübergreifenden Beförderung der Schülerinnen und Schüler mit den Linien höherer Netzebenen durch Zubringerbusse zur nächstgelegenen Schule und
  - Prüfung der Einbeziehung einzelner kreisübergreifender Verkehre der Beförderung der Schülerinnen und Schüler in die Linien höherer Netzebenen durch Abweichungen vom Linienweg bei Einzelfahrten.

### **Koordination der kreisübergreifenden Angebote im übrigen ÖPNV**

Es besteht weiterhin Abstimmungsbedarf hinsichtlich der verbindlichen Zuordnung von Zuständigkeiten der beiden Aufgabenträger für die kreisübergreifenden Verbindungsrelationen im übrigen ÖPNV. Es sollten daher regelmäßige Abstimmungen der beiden Aufgabenträger Kreis Nordfriesland sowie Kreis Schleswig-Flensburg zur Koordinierung von Anforderungen an die Gestaltung kreisübergreifender Verkehre stattfinden. Dabei sollten ggf. die Schulträger, die Schulverwaltungen der Kreise und die betroffenen Verkehrsunternehmen eingebunden werden.

## **6.2 Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im kreisübergreifenden Verkehr**

In den Regionalteilen der Kreise Schleswig-Flensburg und Nordfriesland werden Anforderungen an die Angebotsqualität definiert. Im Folgenden werden die relevantesten Punkte für die kreisübergreifenden Linien zusammengefasst. Darüber hinaus sind die Ausführungen im Gemeinsamen Teil zu beachten.

### **Anschlusssicherung**

Vor allem an den Knotenpunkten Flensburg und Husum sowie an den weiteren Verknüpfungspunkten der Verbindungsrelationen der Netzebene 1 und 2 soll eine Anschlusssicherung umgesetzt werden (vgl. hierzu auch Anforderungen aus Kapitel 7.1 des Gemeinsamen Teils). An Übergangspunkten zur Netzebene 3 sollten

---

<sup>29</sup> Berücksichtigung der weiteren Entwicklungen bezüglich einer möglichen Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg entsprechend LNVP.

ebenfalls gesicherte Anschlüsse in und aus der Fläche von und zum Hauptlinien-netz gewährleistet werden. Die Anschlusssicherung soll dabei technisch durch den Einsatz eines ITCS-Systems unterstützt werden.

### **Fahrgastinformation**

Insbesondere auf Linien, die Zentrale Orte höherer Funktionsstufe untereinander verbinden, wird ein erweitertes Angebot an Fahrgastinformationen mit Tarifinformationen auch zu kreisübergreifenden Zielen und den Liniennetzen beider Kreise an den Haltestellen empfohlen.

Echtzeitinformationen zur Nutzung über stationäre oder mobile Geräte sollen mindestens für die Verbindungsrelationen der Netzebenen 1 und 2 zur Verfügung gestellt werden. Die Informationen sollen mindestens über das Internetportal der NAH.SH, an wichtigen Verknüpfungspunkten über DFI-Anlagen sowie über Apps und für den mobilen Aufruf angepasste Internetseiten transportiert werden. Eine Anbindung an die Fahrplanauskunftssysteme Dritter (etwa über Verfügbarkeit offen nutzbarer Datenformate) soll unterstützt werden. Eine enge Abstimmung mit NAH.SH und den Verkehrsunternehmen ist erforderlich.

### **Verbesserung des Erscheinungsbildes und Wiedererkennbarkeit des ÖPNV**

Es wird eine Verbesserung des Erscheinungsbildes bzw. der Wiedererkennbarkeit des ÖPNV-Systems durch die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg angestrebt. Dazu wird eine einheitliche Farb- und Formgebung von Mast, Unterstand und Beschilderung sowie die einheitliche Verwendung von Symbolen des Verbundes NAH.SH empfohlen. Nähere Erläuterungen hierzu sind u.a. Kapitel 7.2 des Gemeinsamen Teils zu entnehmen.

Darüber hinaus sollen an Haltestellen der kreisübergreifenden Linien höherer Netzebenen Tarif- und Liniennetzinformationen beider Kreise vermittelt werden sowie eine Einrichtung von überdachten Wartemöglichkeiten und Sitzgelegenheiten erfolgen.

### **Tarifgestaltung**

Mit der Anwendung des SH-Tarifs 2.0 auch im Kreis Schleswig-Flensburg und der Stadt Flensburg seit August 2022 wird eine vereinheitlichte Tarifsystematik für beide Kreisgebiete umgesetzt.

### **Zuständigkeiten und Teilnetzzuordnung der Linien im kreisübergreifenden übrigen ÖPNV**

Es sollten weiterhin zwischen den Aufgabenträgern verbindliche Kriterien bestehen, nach denen die Zuständigkeit und Teilnetzzugehörigkeit der Linien im kreisübergreifenden Verkehr bestimmt werden.

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

Die vorangegangenen Maßnahmenempfehlungen erfordern neben einer betrieblichen Prüfung inkl. einer Fahr- und Umlaufanpassung eine finanzielle, konzessions- bzw. vergaberechtliche Machbarkeitsprüfung. Etwaige finanzielle Auswirkungen der Maßnahmenempfehlungen für die beiden Kreise sind aufbauend auf den jeweiligen Stand der entwickelten betrieblichen Optionen zu ermitteln. Darauf aufbauend ist zur Absicherung der Machbarkeit ein Finanzierungskonzept zu erstellen.

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

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

## 7. ÖPNV-Management

### 7.1 Organisation des übrigen ÖPNV

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

Aufgabenträger im Sinne des vorliegenden RNVP ist der Kreis Nordfriesland sowie die Kommunen als örtliche Aufgabenträger für die Ortsverkehre in Husum und St. Peter-Ording. Auf Sylt übernimmt der Landschaftszweckverband Sylt die Aufgabe als örtlicher Aufgabenträger. Ersteller sind die Verkehrsunternehmen, welche die Liniengenehmigungen innehaben. Diese bedienen sich z.T. Unterauftragnehmern.

Die Linienbedienung durch die Verkehrsunternehmen ist historisch gewachsen. Vertragsbeziehungen bestehen jeweils zwischen dem Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA).

### 7.2 Vergabe von ÖPNV-Leistungen

#### Organisation der Verkehrsleistungserbringung im übrigen ÖPNV

Der Kreis schließt mit den in seiner Aufgabenträgerschaft auf dem Festland verkehrenden Verkehrsunternehmen Verträge über gemeinwirtschaftliche Leistungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach der Verordnung 1370/2007 EG. Eventuell noch vorhandene direkte Beförderungsverträge zwischen Schulträgern und Verkehrsunternehmen sollen in diesen Verkehrsverträgen zukünftig aufgehen.

Die Leistungsbestellungen der Schulträger werden mit dem Kreis und dem jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen abgestimmt und in den Vertrag aufgenommen.

Der Kreis regelt in den Verkehrsverträgen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens das Mindestangebot sowie die Standards der Angebotsqualität. Bei Unterschreitung dieser Standards behält sich der Kreis eine teilweise Einbehaltung der Ausgleichszahlungen vor.

Der Ausgleichsbetrag erfolgt kostenbasiert und wird durch einen Maximalgewinn des Verkehrsunternehmens gedeckelt.

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.

### **Vergabe von Leistungen des übrigen ÖPNV**

Änderungen gegenüber dem im 1. Gemeinsamen RNVP definierten Teilnetzen sind derzeit nicht vorgesehen. Die Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des Angebots im übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Kreises Nordfriesland.

Der Kreis Nordfriesland, die Stadt Husum und die Gemeinde St. Peter-Ording haben die konzessionierten Verkehrsunternehmen auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung der durch die Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistung betraut.

Der Kreis Nordfriesland, die Stadt Husum und die Gemeinde St. Peter-Ording beabsichtigen, die einzelnen Verkehrsleistungen des übrigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Kreises sowie in örtlicher Aufgabenträgerschaft der Stadt Husum und der Gemeinde St. Peter-Ording im Rahmen von Ausschreibungsverfahren gemeinschaftlich zu vergeben. Vorgesehen ist dabei für die einzelnen Teilnetze die wettbewerbliche Vergabe gemeinwirtschaftlicher Genehmigungen verbunden mit der Erteilung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (öDA).

## **7.3 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling**

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

### **Nachweis der Betriebsqualität bzw. Berichtspflichten**

Der Kreis Nordfriesland wird 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 dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Die Verkehrsunternehmen ermöglichen eine laufende Überprüfung, Monitoring und Abrechnung des Verkehrsangebots durch den 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 den Kreis Nordfriesland 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, 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.

## 7.4 Investition und Finanzierung

### Finanzierung des übrigen ÖPNV im Kreis Nordfriesland

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, der Kreis Nordfriesland ist berechtigt und im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit verpflichtet, die Aufgabe der Gewährleistung des örtlichen ÖPNV in eigener Verantwortung zu regeln.

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

Entsprechend ÖPNVFV SH erhält der Kreis Nordfriesland zweckgebundene Mittelzuweisungen für den übrigen ÖPNV. Diese setzen sich aus jährlich um 1,8 % dynamisierten Landesmitteln und jährlich um 1,8 % dynamisierten Regionalisierungsmitteln zusammen (§ 1 Abs. 1 ÖPNVFV SH). Die Mittel werden entsprechend den Faktoren Einwohnendenzahl, Fläche, Fahrplankilometer und Anzahl der Fahrgäste gewichtet auf die Aufgabenträger aufgeteilt (§ 2 ÖPNVFV SH). Die Zuweisungen an den Kreis Nordfriesland liegen dabei für das Jahr 2021 bei insgesamt ca. 5,4 Mio. EUR und für das Jahr 2022 bei insgesamt ca. 5,6 Mio. EUR.

Durch die Integration der Beförderung von Schülerinnen und Schülern in den ÖPNV beteiligen sich die Schulträger sowie der dänische Schulverein (Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern nach § 114 SchulG) an der Finanzierung des ÖPNV. Darüber hinaus stehen den Beteiligten im ÖPNV Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Landes (GVFG-SH) zur Verfügung, indem das Land Maßnahmen, die zu einer Verbesserung des ÖPNV führen, mit bis zu 75 % fördert.

Die Ortsverkehre in Husum und St. Peter-Ording werden vom Kreis nicht finanziert. Die Kosten müssen von den Kommunen selbst aufgebracht werden, da die vorhandenen Regionalverkehre bereits eine ausreichende Bedienung sicherstellen.

Die wesentlichen Elemente der Gesamtfinanzierung sind somit zusammengefasst:

- ♦ Einnahmen durch Fahrausweisverkäufe,
- ♦ Mittel des Landes nach § 6 ÖPNVG,
- ♦ Erstattungen von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von Schwerbehinderten (nach § 228 ff. SGB IX),
- ♦ Ausgleichszahlungen des Kreises aus bestehenden Verkehrsverträgen (im Sinne öffentlicher Dienstleistungsaufträge)

- ◆ Investitionszuschüsse des Landes bzw. des Kreises sowie
- ◆ Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen)

Der Kreis Nordfriesland nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit.

### Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben

Der benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung des Zielniveaus kann derzeit für die übergeordneten Netzebenen 0, 1 und 2 grob abgeschätzt werden. In Tabelle 21 ist die Abschätzung des ungefähr **jährlich** entstehenden **Mehrkostenbedarfs** bei **gesamthafter Umsetzung der Mindestbedienvorgaben** dargestellt.

Tabelle 21: Jährliche Kostenauswirkungen Netzebenen 0, 1 und 2 zur Erreichung des Zielniveaus

Netzebene	Geschätzte zusätzliche Kosten pro Jahr <sup>1</sup>
Netzebene 0	Keine Mehrkosten
Netzebene 1	Ca. 79 TEUR
Netzebene 2	Ca. 16 TEUR
<b>Mehrbedarf / Jahr</b>	<b>Ca. 95 TEUR</b>

Darstellung: IGES 2022.

Anmerkung: <sup>1</sup>Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz je Fahrplankilometer angesetzt.

Der jährlich benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung verschiedener Prüfaufträge aus dem Kapitel 4.2 in der empfohlenen Qualität wird in der nachfolgenden Tabelle 22 grob abgeschätzt.

Tabelle 22: Jährliche Kostenauswirkungen zur Umsetzung der Prüfaufträge Netzebenen 1 und 2

Netzebene	Geschätzte zusätzliche Kosten pro Jahr <sup>1</sup>
Umsetzung Prüfauftrag Netzebene 1	Keine Mehrkosten
Umsetzung Prüfaufträge Netzebene 2	Ca. 383 TEUR

Darstellung: IGES 2022.

Anmerkung: <sup>1</sup>Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz je Fahrplankilometer angesetzt.

Die detaillierte Ermittlung der finanziellen Auswirkungen der Umsetzung des Zielniveaus erfordert betriebliche Untersuchungen, da die Kostenbestandteile wesentlich von Indikatoren wie dem exakten Fahrzeug- und Personalbedarf abhängen. Die

vertiefte betriebliche Prüfung im Sinne einer Optimierung der Fahr- und Umlaufplanung ist im Rahmen des RNVP jedoch nicht leistbar, so dass nur die dargestellte, grobe Kostenschätzung erfolgt.

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

Den Mehrkosten können auch **zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen** gegenüberstehen. Eine **verlässliche Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmeeffekte ist jedoch nicht 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.

Der Kreis Nordfriesland fördert darüber hinaus Projekte zur Umsetzung der UN-Nachhaltigkeitsziele mit bis zu 5 TEUR, welche auch für Maßnahmen der ÖPNV-

Infrastruktur genutzt werden können. Insgesamt stehen hierfür jeweils 40 TEUR in Jahren 2021, 2022 und 2023 zur Verfügung.<sup>30</sup>

### **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.<sup>31</sup>

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.

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.<sup>32</sup>

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.<sup>33</sup>

---

<sup>30</sup> Vgl. Klimabündnis Nordfriesland 2021 und vgl. „Richtlinien für die finanzielle Förderung von Zuwendungen durch den Kreis Nordfriesland“.

<sup>31</sup> Vgl. Richtlinie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 07. September 2021.

<sup>32</sup> Vgl. <https://wtsh.de/de/ladeinfrastruktur-fuer-elektrofahrzeuge>, zuletzt abgerufen am 30.11.2021.

<sup>33</sup> Vgl. [https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/efre2021\\_2027\\_Info.html](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/efre2021_2027_Info.html), zuletzt abgerufen am 30.11.2021.

### **Finanzierung touristischer Verkehre**

Für die Finanzierung touristischer Verkehre kommen verschiedene Finanzierungsquellen in Betracht, wobei insbesondere die Möglichkeit besteht, z.B. bei **Gästekarten einen ÖPNV-Anteil** zu erheben, welcher in Angebotsausweitungen des ÖPNV investiert werden kann. Der Kreis unterstützt die Einführung von Gästekartenansätzen inkl. einer umlagefinanzierten ticketfreien Beförderung von Übernachtungsgästen im ÖPNV als Kernleistung ausdrücklich und regt an, dass Kommunen bei der Weiterentwicklung aus touristischer Sicht auch die Möglichkeiten des Gästekartenansatzes prüfen.

### **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.

### **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), „Insel-Maut“ oder City-Maut), 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).<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> 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.

### **Mitfinanzierung von Verkehren über Mindestbedienstandard**

Die in Kapitel 4.2 definierten Mindestbedienvorgaben dienen einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Kreis Nordfriesland. Mit Ausnahme begründeter Abweichungen (z.B. Fahrgastaufkommen auf einzelnen Fahrten) wird der Kreis die Verkehre, die diesen Vorgaben dienen, auch zukünftig absichern.

Auf einigen Relationen wird derzeit ein Verkehrsangebot bereitgestellt, das über die Mindestbedienvorgaben hinausgeht. Der Kreis strebt an, auch diese Verkehre abzusichern. Sofern Akteure verkehrliche Bedarfe über den in Kapitel 4.2 definierten Mindestbedienstandard sowie das vom Kreis als sinnvoll eingeschätzte Verkehrsangebot hinaus umsetzen möchten, sind einzelvertragliche Vereinbarungen zwischen den Akteuren (z.B. Kommunen) und dem Kreis Nordfriesland abzuschließen.

## Quellenverzeichnis

- 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](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](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/318/2020/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. Land Schleswig-Holstein. Nürnberg.
- IM SH (Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein) (Hrsg.) (2021): Fortschreibung Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021. Kiel.
- KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) (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](https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html), zuletzt abgerufen am 16.10.2020.
- Klimabündnis Nordfriesland (2021): Förderung von Einzelmaßnahmen zu den UN-Nachhaltigkeitszielen. Husum. URL: [https://xn--klimabndnis-yhb.nordfriesland.de/Aktuelles/SDG-Einzelprojekte.php?object=tx\\_3100.5&ModID=7&FID=3100.313.1&NavID=3100.24&La=1](https://xn--klimabndnis-yhb.nordfriesland.de/Aktuelles/SDG-Einzelprojekte.php?object=tx_3100.5&ModID=7&FID=3100.313.1&NavID=3100.24&La=1), zuletzt abgerufen am 14.12.2021.
- Kreis Nordfriesland (2022): Daten des Kreises Nordfriesland zum Rufbus. Husum.
- 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 Fortschreibung des RNVP. Husum.
- Kreis Nordfriesland (2020): Daten des Kreises Nordfriesland zur Fortschreibung des RNVP. Husum.

- 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](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.
- 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](https://unternehmen.nah.sh/assets/2021/Landesweiter-Nahverkehrsplan-2022-bis-2027_final.pdf), zuletzt abgerufen am 06.01.2022.
- NAH.SH GmbH (2020): Fahrplantabellen 2020. Kiel. URL: <http://www.nah.sh/fahren/fahrplan/fahrplantabellen/>, zuletzt abgerufen am 21.10.2020.
- Nordfriesland-Tourismus GmbH (2020): Tourismus in Nordfriesland. Dagebüll. URL: <https://nordfrieslandtourismus.de/de/>, zuletzt abgerufen am 21.10.2020.
- 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 2014-2019. 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](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) (2019): Verzeichnis der allgemeinbildenden Schulen in Schleswig-Holstein 2019/2020. Hamburg. URL: [https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Verzeichnisse/Schulverzeichnis\\_A\\_19-20\\_\\_INTERNET.pdf](https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Verzeichnisse/Schulverzeichnis_A_19-20__INTERNET.pdf), zuletzt abgerufen am 19.10.2020.
- Statistik Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2016): Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030. Hamburg. URL: [https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische\\_Berichte/bevoelkerung/A\\_I\\_8\\_j\\_SH/A\\_I\\_8\\_j16\\_SH.pdf](https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_8_j_SH/A_I_8_j16_SH.pdf), zuletzt abgerufen am 01.10.2020.

## Anhang

### A1 Allgemeinbildende Schulen im Kreis Nordfriesland

Tabelle 23: Öffentliche allgemeinbildende Schulen im Kreis Nordfriesland

Schulname	Schulart	Träger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
<b>Grundschulen</b>			
Grundschule Breklum-Brekstedt-Bordelum	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Mittleres Nordfriesland	441
Luettschool Drelsdorf-Joldelum	kein Ganztagsbetrieb	Schulverband Mittleres Nordfriesland	157
Schule an der Treene mit Fördererschulanteil	kein Ganztagsbetrieb	Schulverband Friedrichstadt	201
Jens-Iwersen-Schule	kein Ganztagsbetrieb	Schulverband Hattstedt	126
Bürgerschule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Stadt Husum	264
Klaus-Groth-Schule Husum mit Außenstelle Schobüll	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Stadt Husum	301
Iven-Agßen-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Stadt Husum	195
Grundschule Klixbüll	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Gemeinde Klixbüll	104
Grundschule Ladelund-Achtrup	kein Ganztagsbetrieb	Schulverband Ladelund	115
Friedrich-Paulsen-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Mittleres Nordfriesland	133
Grundschule an der Linde	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Gemeinde Leck	264
Alwin-Lensch-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Stadt Niebüll	338
Otto-Thiesen-Schule	kein Ganztagsbetrieb	Schulverband Ostfeld	129
Grundschule Oster-Ohrstedt	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Viöl	154
Grundschule Rantrum	kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Rantrum	90
Nis-Albrecht-Johannsen-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Gemeinde Risum-Lindholm	173
Utholm-Schule (Grundschule und Förderzentrum)	kein Ganztagsbetrieb	Schulverband Eiderstedt	156
Grundschule Föhr-Land mit Außenstelle Midlum	kein Ganztagsbetrieb	Amt Föhr-Amrum	87

Schulname	Schulart	Träger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Grundschule Süderlügum	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Südtondern-Nord	125
Boy-Lornsen-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Gemeinde Sylt	106
Schule am Ostertor mit Förderzentrumsteil	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Stadt Tönning	160
Norddöferschule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Norddörfer	108
Grundschule mit Förderzentrumsteil St. Nicolai	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Gemeinde Sylt	204
Grundschule Witzwort	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Witzwort	81
Rüm-Hart-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Amt Föhr-Amrum	129
Theodor-Mommsen-Schule mit Außenstelle Tetenbüll	kein Ganztagsbetrieb	Schulverband Eiderstedt	125
<b>Förderzentren</b>			
Pestalozzischule	kein Ganztagsbetrieb	Stadt Husum	k.A.
Förderzentrum Südtondern	kein Ganztagsbetrieb	Schulverband Förderzentrum Südtondern	k.A.
Rungholtsschule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Kreis Nordfriesland	145
Carl-Ludwig-Jessen-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Kreis Nordfriesland	84
<b>Gymnasien</b>			
Hermann-Tast-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Stadt Husum	1.016
Theodor-Storm-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Stadt Husum	745
Friedrich-Paulsen-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Südtondern	967
Nordseeschule Gymnasium mit Gemeinschaftsschulteil - Europaschule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Eiderstedt	702
Schulzentrum Sylt	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Sylt	756
Eilun Feer Skuul	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Amt Föhr-Amrum	488
<b>Gemeinschaftsschulen</b>			
Ferdinand-Tönnies-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Stadt Husum	370
Gemeinschaftsschule Husum Nord	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Stadt Husum	583
Grund- und Gemeinschaftsschule Viöl mit Außenstellen Oster-Ohrstedt und Haselund	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Viöl	569

Gemeinschaftsschule mit Förderzentrum Bredstedt	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Mittleres Nordfriesland	771
Eider-Treene-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Stadt Tönning	824
Gemeinschaftsschule an der Lecker Au	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Karrharde	451
Grund- und Gemeinschaftsschule Mildstedt mit Außenstelle Horstedt	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Gemeinde Mildstedt	639
Herrendeichschule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Gemeinde Nordstrand	134
Gemeinschaftsschule Niebüll	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Stadt Niebüll	689
Öömrang Skuul Grund- und Gemeinschaftsschule mit Förderzentrumsteil	kein Ganztagsbetrieb	Amt Föhr-Amrum	161
Hermann-Neuton-Paulsen-Schule	kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Pellworm	81
Emil-Nolde-Schule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Schulverband Südtondern-Nord	348
Halligschule Hooge	kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Hooge	12
Eugen-Träger-Schule	kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Langeneß	10
Halligschule Nordstrandischmoor	kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Nordstrand	4

Quelle: Statistik Nord 2019.

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

<sup>1</sup> offene Ganztagsschule mit Genehmigung.

Tabelle 24: Private allgemeinbildende Schulen im Kreis Nordfriesland

Schulname	Schulart	Träger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
<b>Grundschulen mit Gemeinschaftsschulteil</b>			
Privatschule Oldenswort	Kein Ganztagsbetrieb	Privatschule Oldenswort gGmbH	33
Bredsted Danske Skole	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Dänischer Schulverein	108
Hans Helgesen-Skolen	kein Ganztagsbetrieb	Dänischer Schulverein	81
Vimmersbøl Danske Skole	kein Ganztagsbetrieb	Dänischer Schulverein	57
Nibøl Danske Skole	kein Ganztagsbetrieb	Dänischer Schulverein	50
Risum Skole / Risem Schölj	kein Ganztagsbetrieb	Dänischer Schulverein	31
Uffe-Skolen	kein Ganztagsbetrieb	Dänischer Schulverein	64
Slid Danske Skole	kein Ganztagsbetrieb	Dänischer Schulverein	77
Vyk Danske Skole	kein Ganztagsbetrieb	Dänischer Schulverein	21
<b>Gemeinschaftsschulen</b>			
Laek Danske Skole Dänische Gemeinschaftsschule	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Dänischer Schulverein	295
Husum Danske Skole mit Grundschul- und Förderzentrumsteil	Ganztagsschule <sup>1</sup>	Dänischer Schulverein	268
Ladelund Ungdomsskole	Internat	Dänischer Schulverein	53

Quelle: Statistik Nord 2019.

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

<sup>1</sup> offene Ganztagsschule mit Genehmigung.

## A2 Derzeitiges Angebot im übrigen ÖPNV des Kreises Nordfriesland (Fahrplanjahr 2020/2021)<sup>35</sup>

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	(Bosbüll -) Niebüll - Braderup - Humptrup - Süderlügum (- Wimmersbüll)	Autokraft	Niebüll - Süderlügum	4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Süderlügum - Niebüll	2 (/)	/	/		

<sup>35</sup> 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		
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	
			Niebüll - Fahretoft - Dagebüll - Niebüll	3 (/)	/	/		
1018	Niebüll - Risum - Stedesand - Lindholm - Niebüll	Autokraft	Niebüll - Stedesand - Risum - Lindholm - Niebüll	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
			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 - Bohms- tedt - 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 - Langen- horn	RVB	Ringverkehr	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1024	Langenhorn - Lütjenholm - Bar- gum - 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	2 Fahrten nur bis Dörpum
			Bredstedt - Bordelum - Dörpum - Bargum - Mönkebüll	5 (/)	/	/		
1028	(Bordelum -) Bredstedt - Reußen- köge - Bredstedt	RVB	Bredstedt - Reußenköge - Bredstedt	3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	

Linie	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
1029	Bredstedt - Bordelum - Ockholm - Schlüttsiel/Anleger	RVB	Bredstedt - Reußenköge - Ockholm - Bredstedt	5 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
			Ockholm - Bredstedt	2 (2)	2	2		Abweichender Sommer-/Winterfahrplan: 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 - Drelsdorf	RVB	Ringverkehr	5 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	Fahrten größtenteils nur Teilabschnitte
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 (/)	/	/		
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 (/)	/	/		

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
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 Husum - Jörl	11 (7) 10 (8)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	Mo-Fr F Bedienung mit Klein- und Midibussen
1045	Ohrstedt - Schwesing - Immenstedt - Ohrstedt	Autokraft	Ringverkehr	5 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1046 (155)	Schleswig - Silberstedt - Treia - Husum	Autokraft	Schleswig - Husum Husum - Schleswig	11 (10) 12 (10)	7	6	Mo-Fr 60-120 (Sa, So/F 120)	
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 - Ostenfeld - Hollingstedt	Autokraft	Husum - Hollingstedt Hollingstedt - Husum	4 (/) 4 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	2 Fahrten mit Kleinbus
1059	Ostenfeld - Osterwittbek - Ostenfeld	Autokraft	Ringverkehr	6 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt mit Kleinbus
1062	Husum - Schwabstedt - Fresendelf - Husum	Autokraft	Husum - Schwabstedt - Mildstedt - Husum Schwabstedt - Fresendelf - Schwabstedt - Husum	5 (/) 1 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mi S
1063	Erfde - Schwabstedt - Husum	Autokraft	Erfde - Husum Husum - Erfde	2 (/) 3 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1064	Schwabstedt - Friedrichstadt	Autokraft	Schwabstedt - Ramstedt - Friedrichstadt Friedrichstadt - Koldenbüttel - Friedrichstadt - Schwabstedt	3 (/) 7 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo+Di+Do

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
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 - Bergen- husen - Dörpstedt	8 (3)	3	3		
1066	Husum - Friedrichstadt - Husum	Autokraft	Ringverkehr	7 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
1068	Mildstedt - Oldersbek - Rantrum - Mildstedt	Autokraft	Mildstedt - Ostenfeld - Rantrum - Mildstedt	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do
			Mildstedt - Rantrum - Ostenfeld - 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 – Nor- derhever - 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 2 Fahrten mit Kleinbus
			Tönning - Kating - Garding	7 (/)	/	/		
1077	Husum - Uelvesbüll - Oldenswort - Tönning	Autokraft	Husum - Tönning	17 (5)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	3 Fahrten mit Kleinbus 4 Fahrten mit Kleinbus, 1 Fahrt nur Fr S
			Tönning - Husum	15 (4)	/	/		
1078	Witzwort - Oldenswort - Oster- hever - Garding	Autokraft	Witzwort - Garding	2 (/)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	1 Fahrt nur Mo-Do S
			Garding - Garding	3 (/)	/	/		

Linie	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
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 1 Fahrt mit Kleinbus
			Garding - Bad St. Peter-Ording	6 (/)	/	/		
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	Mo-Fr 60-120 (Sa, So/F 120)	Mo-Fr größtenteils als Bürgerbus Ladelund (R112B); 2 Fahrten nur freitags
			Leck - Ladelund	13 (13)	8	6		
			Leck - Klintum - Achtrup - Leck	7 (7)	/	/	60	verkehrt als Bürgerbus Ladelund, keine Fahrt 11-14 Uhr

Linie	Laufweg	Verkehrsunternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
R120	Bredstedt - Husum	RVB	Bredstedt - Husum	16 (16)	7	7	Mo-Fr 60 (Sa, So/F 120)	
			Husum - Bredstedt	15 (15)	7	7		
R125	Bredstedt - Lindewitt - Großenwiehe - Flensburg	RVB	Bredstedt - Flensburg	31 (30)	15	13	Mo-Fr 60 (Sa, So/F 120)	Hälfte der Fahrten ab/bis Wending, Mo-Fr 6 Fahrten ab Lindewitt
			Flensburg - Bredstedt	31 (31)	15	13		
R140	Husum - Nordstrand	Autokraft	Husum - Nordstrand	11 (9)	7	7	120	Mo-Fr S: 1 Fahrt nur freitags Sa, So/F: jeweils 1 Fahrt mit Kleinbus ; zusätzlich 1 Fahrt in der Saison April - Oktober
			Nordstrand - Husum	9 (8)	7	7		
R145 (145)	Husum - Ostenfeld (- Holtingstedt)	Autokraft	Husum - Ostenfeld	7 (7)	7	7	120	
			Ostenfeld - Husum	8 (8)	7	7		
R149 (160)	Husum - Rantrum - Schwabstedt - Stapel - Erfde	Autokraft	Husum - Erfde	8 (8)	7	6	120	Sa, So/F: Hälfte der Fahrten nur bis Schwabstedt
			Erfde - Husum	8 (8)	6	5		
<b>Rufbus Nordfriesland</b>								
Rufbus Nord	Rufbusgebiet Klanxbüll – Süderlügum	Autokraft	Ellhöft - Klanxbüll	4 (7)	7	7	120	
			Klanxbüll - Ellhöft	4 (7)	7	7		
	Rufbusgebiet Niebüll	Autokraft	Klanxbüll - Niebüll	4 (7)	7	7	120	Korridor D
			Niebüll - Klanxbüll	4 (7)	7	7		
			Niebüll - Tinningstedt	4 (7)	7	7	120	Korridor E
			Tinningstedt - Niebüll	4 (7)	7	7		
			Niebüll - Schlüttsiel	4 (7)	7	7	120	Korridor F
			Schlüttsiel - Niebüll	4 (7)	7	7		
	Rufbusgebiet Ladelund	Autokraft	Ladelund - Bramstedtlund - Westrefeld - Ladelund	/	8	6	120	
			Ladelund - Westrefeld - Bramstedtlund - Ladelund	/	8	6		

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
	Rufbusgebiet Leck	Autokraft	Leck - Achtrup - Stadum - - Leck	4 (7)	7	7	120	
			Leck - Stadum - Achtrup - Leck	4 (7)	7	7		
Rufbus Eider- stedt	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 Ostenfeld	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	
<b>Stadtverkehr Husum</b>								
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	
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	
<b>Ortsverkehr St. Peter-Ording</b>								

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
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
<b>Inselverkehr Sylt sowie Ortsverkehr Westerland (Sylt)</b>								
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		
				50 (49)	49	48		
2	Westerland - Rantum - Hörnum	SVG	Westerland - Hörnum	28 (26)	26	24	Sommer: HVZ 20 NVZ 30/60	Darstellung Sommer und Win- terfahrplan
			Hörnum - Westerland	39 (39)	39	38		
				24 (24)	24	22		
3	Westerland - Tinum - Keitum - Munkmarsch - Braderup - Wen- ningstedt - Westerland	SVG	Ringverkehr	43 (41)	41	40	Einzelne Fahrten ohne Takt	Darstellung Sommer und Win- terfahrplan; 1 Fahrt nur mitt- wochs
				11 (10)	9	9		
3a	Westerland - Wenningstedt - Braderup - Munkmarsch - Keitum Tinnum - Westerland	SVG	Ringverkehr	10 (8)	8	8	Einzelne Fahrten ohne Takt	Darstellung Sommer und Win- terfahrplan
				12 (10)	10	9		
4	Westerland - Tinum - Keitum - Archsum - Morsum	SVG	Westerland - Morsum	9 (8)	8	7	Einzelne Fahrten ohne Takt	Darstellung Sommer und Winterfahrplan
			Morsum - Westerland	8 (6)	6	5		
				8 (6)	5	5		
5	List Hafen - List Weststrand	SVG	Ringverkehr	9 (6)	6	5	Einzelne Fahrten ohne Takt	
				12 (12)	12	12		
A	ZOB - Südwäldchen - Breslauer Str. - ZOB	SVG	Ringverkehr	4 (4)	4	4	Mo-Fr 90	„StadtBus“ Westerland
				8 (8)	8	/		

Linie	Laufweg	Verkehrs- unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr S (Mo-Fr F)	Sa	So/F		
B	ZOB - Jahnstraße - Nordsee-klinik - ZOB	SVG	Ringverkehr	8 (8)	8	/	Mo-Fr 90	„StadtBus“ Westerland
C	ZOB - Tinum, Am Hanger - Koogweg - ZOB	SVG	Ringverkehr	7 (7)	7	/	Mo-Sa 90	„Kleiner Tinner“
<b>Inselverkehre</b>								
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	17 (15)	2	2	Mo-Fr ca. 60	
			Norddorf - Wittdün	17 (15)	2	2		
<b>Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften</b>								
RUDI 2614	Lunden - Krempel - Rehm - Hemme - Zennhusen - Karolinen- koog - Tönning	Dithmarschenbus	Lunden - Tönning	1 (2)	7	7	120	Rufbus (Anruf-Linien-Taxi), Mo-Fr morgens und abends je 1 Fahrt
			Tönning - Lunden	2 (2)	7	7		
2614	Heide - Weddingstedt - Rehm - Lunden - Hemme - Karolinen- koog - Tönning	Dithmarschenbus	Heide - Tönning	7 (4)	/	/	Einzelne Fahrten ohne Takt	
			Tönning - Heide	6 (4)	/	/		
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, Neummerierung Liniennummern, Stand Januar 2022.

