

# Mobilität und Erreichbarkeit der Inseln und Halligen in Nordfriesland sowie der Hochseeinsel Helgoland

**Rahmenbedingungen · Marktforschung · Standortbestimmung**



**Handlungsfelder · Entwicklungskonzept · Schlüsselprojekte**

## Kurzfassung des Endberichtes







*Strukturentwicklung • Raumplanung  
Verkehrsgestaltung • Marketing*

# **Mobilität und Erreichbarkeit der Inseln und Halligen in Nordfriesland sowie der Hochseeinsel Helgoland**

## **Kurzfassung des Endberichtes**

### **Ausgearbeitet für:**

Regionalbüro Uthlande  
Der Insel- und Halligkonferenz  
Mühlenweg 10  
25938 Midlum auf Föhr

### **Bearbeiter:**

urbanus GbR  
An der Untertrave 81-83  
23552 Lübeck

Lars Doppel  
Heike Drücker  
Christoph Lüth  
Stefan Luft (Projektleiter)

Lübeck im Januar 2007

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. EINLEITUNG</b>	<b>4</b>
<b>2. PLANUNGSGRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN</b>	<b>8</b>
<b>3. MARKTFORSCHUNG ZUR MOBILITÄT UND ZUM VERKEHRsverHALTEN</b>	<b>16</b>
<b>4. STANDORTBESTIMMUNG</b>	<b>24</b>
4.1 VERKEHRLICHE ERREICHBARKEIT (VERBINDUNGSQUALITÄT)	24
4.2 VERKEHRSINFRASTRUKTUR	26
4.3 BEDIENUNGSQUALITÄT (ÖV-VERKEHRSANGEBOT)	30
4.4 BEFÖRDERUNGSQUALITÄT (ÖV-KOMFORT)	32
4.5 VERNETZUNG DER VERKEHRSTRÄGER UND VERKEHRSMITTEL	34
4.6 SERVICE, MARKETING UND KOMMUNIKATION IM VERKEHRsbEREICH	36
4.7 NUTZUNGSKOSTEN UND TARIFQUALITÄT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR	38
4.9 ZUSAMMENFASSENDE GESAMTBEWERTUNG DES VERKEHRSSYSTEMS	40
<b>5. KÜNFTIGE RAHMENBEDINGUNGEN UND HANDLUNGSFELDER</b>	<b>41</b>
<b>6. DEFINITION VON „SCHLÜSSELPROJEKTEN“ FÜR VERKEHRSENTWICKLUNG</b>	<b>44</b>
<b>7. KONKRETISIERUNG ÜBERGEORDNETER FRAGESTELLUNGEN</b>	<b>47</b>
7.1 VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT IM STRAßENVERKEHR	47
7.2 VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR UND SCHIFFSVERKEHR	48
7.3 SONDERBETRACHTUNG: DEFINITION EINER „AUSREICHENDEN VERKEHRSBEDIENUNG“	56
7.4 ÖFFENTLICHES VERKEHRSANGEBOT, RADVERKEHR UND FLUGVERKEHR	59
7.5 VERNETZUNG DER VERKEHRSTRÄGER UND VERKEHRSMITTEL	62
7.6 AUFBAU EINES INTEGRIERTEN MOBILITÄTSMANAGEMENTS	64
<b>8. AKTIVITÄTEN, PRIORITÄTEN, AKTEURE</b>	<b>74</b>
<b>9. AUSBLICK UND WEITERES VORGEHEN</b>	<b>77</b>
<b>BILDERVERZEICHNIS (ABBILDUNGEN, TABELLEN)</b>	<b>78</b>
<b>ABKÜRZUNGSVEREICHNIS</b>	<b>79</b>



# 1. Einleitung

## **Ausgangslage und Zielsetzung: Sicherung angemessener Mobilitätsangebote für Bewohner und Besucher**

Die Inseln und Halligen an der Schleswig-Holsteinischen Nordseeküste sowie die Insel Helgoland bilden ein besonderes, in Schleswig-Holstein einzigartiges räumliches Gefüge. Während Helgoland aufgrund der großen Entfernung zum Festland eine eher isolierte räumliche Lage einnimmt, die sich auch im Verkehrsbereich widerspiegelt, bestehen bei den Inseln und Halligen vergleichsweise enge verkehrliche Verflechtungen mit dem Festland, auch wenn die Infrastruktur eine weitgehend autarke Versorgung ermöglicht.

Von besonderer Bedeutung und ein zentraler Wirtschaftsfaktor ist auf den Inseln und Halligen der Tourismus. Dieser hat vor allem in der Sommersaison einen entscheidenden Einfluss auf das Verkehrsgeschehen und die damit verbundenen Anforderungen an das Verkehrsangebot. Verkehrliche Spitzenbelastungen ergeben sich speziell in der Haupturlaubszeit nicht nur für die Fähren und die Nahverkehrsangebote vor Ort, sondern auch auf den Zubringersystemen auf dem Festland. So zählen Staus auf den Zufahrtsstraßen zu den Fähranlegern und den DB-Overladungen vor allem an Sommerwochenenden zum normalen Bild.

Bei den Einwohnern der Inseln und Halligen spielt die Erreichbarkeit des Festlandes eine zentrale Rolle, die ganz wesentlich die Mobilität beeinflusst. Die Frage der Festlandsanbindung ist speziell außerhalb der Tourismussaison zum Teil problematisch, da hier von den Reedereien zunehmend aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten Angebote ausgedünnt oder zumindest hinterfragt werden. Ähnlich wie im öffentlichen Personennahverkehr ist hier die Notwendigkeit einer Definition von Standards einer „ausreichenden Bedienung“ zu diskutieren. Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass die verkehrliche Erreichbarkeit für die Inseln und Halligen maßgeblichen Einfluss auf das Image und die Anziehungskraft für potenzielle Bewohner und Unternehmen („Standortqualität“) ausübt.

Die Sicherung angemessener Mobilitätschancen für die Bevölkerung und die Besucher der Inseln und Halligen ist nicht zuletzt mit Fragen zur Verkehrsinfrastruktur verbunden. Hierbei bedürfen die Randbedingungen und Voraussetzungen für einen attraktiven und gleichzeitig wirtschaftlichen Fährverkehr einer besonderen Betrachtung (Stichworte „Anleger/Fährhäfen“, „Fahrrinnen“, „Schiffsanforderungen“). Im Hinblick auf die angespannte wirtschaftliche Lage ist eine sorgfältige Abwägung von Aufwendungen und Nutzen von Investitionen unverzichtbar.

Mit der vorliegenden Untersuchung zur Mobilität und Erreichbarkeit der Inseln und Halligen in Nordfriesland sollen konsensfähige und realisierbare Konzepte entwickelt werden, die den unterschiedlichen Zielgruppen gerecht werden und eine möglichst hochwertige Mobilität sichern. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse dieser Untersuchung zusammengefasst.



## Der Untersuchungsraum: Übergreifende Betrachtung aller Nordsee-Inseln und Halligen Schleswig-Holsteins

Die vorgesehene Untersuchung bzw. die einzelnen Bausteine des Arbeitsprogramms umfassen in räumlicher Hinsicht alle bewohnten nordfriesischen Inseln und Halligen (mit Ausnahme von Nordstrand) sowie die Hochseeinsel Helgoland. Damit sind folgende Gebietskörperschaften einbezogen:

- ⇒ Sylt (Stadt Westerland, Amt Landschaft Sylt),
- ⇒ Föhr (Stadt Wyk, Amt Föhr Land),
- ⇒ Pellworm (Amt Pellworm),
- ⇒ Amrum (Amt Amrum),
- ⇒ Helgoland,
- ⇒ Halligen (Hooge, Langeness, Gröde, Oland, Nordstrandischmoor).

Die Halligen Habel, Süderoog und Südfall werden aus der Untersuchung ausgeklammert, da sie nur temporär oder nur von wenigen Personen bewohnt werden. Bei der Hochseeinsel Helgoland gilt es zu beachten, dass diese zwar administrativ dem Kreis Pinneberg zugeordnet ist, de facto aber die Hauptverkehrsfluchtungen mit dem Land Niedersachsen bestehen, insbesondere da hier auch die meisten Verkehrsverbindungen bestehen.



**Bild 1-1: Lage des Untersuchungsraumes für die Mobilitätsstudie**



## Der Untersuchungsansatz: Umsetzungsorientierung und intensive Kommunikation als zentrale Zielsetzungen

Für die Projektbearbeitung kam ein mehrstufiges Verfahren zur Anwendung, um einen möglichst effizienten Einsatz der Projektmittel zu erzielen. Drei **Projekt-Phasen** stehen dabei im Vordergrund:

- ⇒ Darstellen und Bewerten der Ausgangslage unter Berücksichtigung verschiedener Interessenlagen (Entscheidungsträger, Akteure, Einwohner, Besucher / Touristen),
- ⇒ Entwickeln langfristiger Zielsetzungen und Strategien,
- ⇒ Implementierung und Erprobung anhand konkreter Maßnahmen und Pilotprojekte.

Übergeordnete Zielsetzung des Projektablaufs war es, umsetzungsorientiert zu arbeiten und die vorhandenen **Ressourcen und Kreativitätspotenziale** sinnvoll in die Arbeit einzubinden. Die Funktion des Gutachters umfasste neben der wissenschaftlich-inhaltlichen Arbeit auch die Moderation und Motivation der beteiligten Akteure, Institutionen und Gremien. Der Erfolg des Projektes bemisst sich letztlich an der Entwicklung umsetzungsfähiger und zielführender Maßnahmen und Projekte.

Bei der gesamten Projektbearbeitung, speziell bei der Standortbestimmung und der Maßnahmenentwicklung wurde auf eine intensive Integration der Akteure vor Ort gebaut, um frühzeitig Konflikte zu erkennen, die eine spätere Umsetzung erschweren könnten, insbesondere aber um die vielen Erfahrungen und Ideen zu nutzen, die in den letzten Jahren bei den verschiedenen Akteuren, Initiativen und Interessengruppen entstanden sind. Damit wurde frühzeitig ein **Identifikationseffekt mit dem Projekt** sowie eine Motivation zur aktiven Mitwirkung geschaffen, die den Erfolg maßgeblich mit beeinflussen. Zudem können hier Synergien ausgeschöpft werden, die das Budget schonen bzw. eine Umschichtung zugunsten der Erprobung bzw. Umsetzung von Maßnahmen ermöglichen. Die **Komponente „Kommunikation“** mit der Einbindung vieler Akteure und Interessengruppen spielte daher eine herausragende Rolle.

Für die **kontinuierliche Projektbegleitung** wurden folgende Institutionen ausgewählt:

- Regionalbüro Uthlande als Projektkoordinator,
- die AG Verkehr der Insel- und Halligkonferenz als fachliche Projektbegleitung bzw. Lenkungsgruppe,
- die Insel- und Halligkonferenz als Vertretung der kommunalen Gebietskörperschaften.

Im Projektverlauf wurden außerdem **3 Workshops** mit modernen Kommunikationsmethoden zur Abstimmung von Projektmeilensteinen verankert:

- Der AUFTAKT-WORKSHOP am Projektbeginn, in dessen Rahmen alle beteiligten bzw. betroffenen Akteure den Projektablauf und örtliche Erfahrungen diskutieren sowie erste Probleme und Handlungsbedarfe aus Sicht der Workshopteilnehmer aufgezeigt wurden.
- Der BEWERTUNGS- UND STRATEGIE-WORKSHOP zur Abstimmung und Festlegung von Zielsetzungen und strategischen Entwicklungsansätzen.
- Der abschließende REALISIERUNGS-WORKSHOP zur Festlegung konkreter Umsetzungsschritte bzw. zur Verabschiedung von Pilot- bzw. Schlüsselprojekten sowie zur Reflektierung des Projektes und Vereinbarung des weiteren Vorgehens.



## Überregionale Einbindung des Projektes: Erfahrungs- und Ideenaustausch auf internationaler Ebene

Ein wichtiges Anliegen des Projektes war die Einbindung in einen überregionalen Zusammenhang und der Austausch von Erfahrungen mit den europäischen Nordseeanrainern. Daher bewarb sich das Regionalbüro Uthlande der Insel- und Halligkonferenz als Partner im europäischen Förderprogramm **INTERREG IIIB North Sea Region**. INTERREG III ist eine Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) für die Zusammenarbeit zwischen den Regionen der Europäischen Union im Zeitraum 2000 bis 2006 zur Stärkung der wirtschaftlichen und sozialen Zusammenarbeit.

Die Mobilitätsstudie wurde aufgenommen in das Projekt „**MOPARK Mobility and National Parks**“. MOPARK ist Gemeinschaftsprojekt von 8 Institutionen aus 7 europäischen Ländern, das sich mit der Entwicklung nachhaltiger Verkehrskonzepte in den Nationalparks unter Anwendung umweltfreundlicher und wirtschaftlich tragbarer Technologien befasst. Drei zentrale Themen stehen bei MOPARK im Mittelpunkt:

- Information und Kommunikation zur Vermarktung der Nationalparks und einer nachhaltigen Mobilität unter Einbeziehung neuer Medien wie Mobilfunk oder Internet,
- Organisation einer innovativen und nachhaltigen Mobilität in den Nationalparks in Kooperation mit dem Tourismusmarketing,
- Entwicklung und Erprobung von nachhaltigen Verkehrsmitteln unter Berücksichtigung neuer Antriebstechnologien.

Alle Partner lieferten einen Projektbeitrag zur übergeordneten Themenstellung und trafen sich in regelmäßigen Abständen zu Abstimmungskonferenzen in den einzelnen Partnerländern.



Bild 1-2: Partner im MOPARK-Projekt



## 2. Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen

### Raumstruktur und Strukturdaten: Geringe Bevölkerungsdichte, aber hohe Motorisierung

Die Inseln und Halligen gehören zum Kreis Nordfriesland, während die Hochseeinsel Helgoland dem Kreis Pinneberg zugeordnet ist. Dabei sind folgende **Gebietskörperschaften** zu unterscheiden:

- Die kreiszugehörigen Städte Westerland und Wyk auf Föhr,
- die amtsfreie Gemeinde Helgoland sowie
- die Ämter Landschaft-Sylt, Föhr Land, Amrum, Pellworm.

Durch den Ämterstatus der Inseln in Nordfriesland wird auch auf der administrativen Seite deren Eigenständigkeit dokumentiert.

Die **Raumstruktur** weist die typischen Merkmale einer ländlich strukturierten Region auf. Der mit Abstand größte Anteil der Inseln- und Halligenflächen ist nicht besiedelt oder weist disperse Siedlungsstrukturen auf. Mit der Einstufung als Unterzentrum sind lediglich die Städte Westerland und Wyk auf Föhr als Zentrale Orte ausgewiesen. Selbst diese beiden Orte weisen aber nur in den zentralen Lagen städtischen Charakter auf. Auf dem Festland sind das Unterzentrum Niebüll, das Mittelzentrum Husum (Kreisstadt) und das Oberzentrum Flensburg die nächsten Zentralen Orte und wichtigsten Bezugspunkte für die nordfriesischen Inseln. Für Helgoland ist der Hauptbezugspunkt die Stadt Cuxhaven.

Die Raumstruktur spiegelt sich auch in den **Strukturdaten** wieder. Die mit Abstand höchste Einwohnerdichte weisen die Städte Westerland und Wyk sowie die Gemeinde List auf. Ansonsten haben die meisten Gemeinden weniger als 1000 Einwohner; besonders gering ist die Einwohnerdichte auf den Halligen.

Auch bei der **Altersverteilung** ergeben sich lediglich für die Städte und die Hochseeinsel Helgoland signifikante Abweichungen vom jeweiligen Kreisdurchschnitt. Hier ist ein höherer Anteil von Senioren (Einwohner älter als 65 Jahre) festzustellen.

Die **Bevölkerungsentwicklung** bewegt sich in den letzten Jahren in einer engen Spanne und kann als weitgehend stabil bezeichnet werden. Aktuelle Bevölkerungsprognosen gehen tendenziell von einer Beibehaltung der geringen Schwankungsbreite mit einem Anstieg des Anteils älterer Einwohner aus. Diese Stabilisierung der Einwohnerzahlen dürfte aber auch von der künftigen Qualität der Infrastrukturen und von den Entwicklungen im Freizeit- und Tourismusbereich als einer der Hauptwirtschaftszweige abhängen.

Bei der **Motorisierung** zeigt sich sowohl gegenüber dem Kreis- und Landesdurchschnitt als auch im Vergleich zum Bundesdurchschnitt für ländliche Räume ein signifikant höherer Wert. Der Motorisierungsgrad liegt auf allen nordfriesischen Inseln deutlich über 600 Pkw je 1000 Einwohner. Diese hohen Werte sprechen dafür, dass auf den Inseln der Zweitwagenbesitz bereits sehr ausgeprägt ist. Wie auch dem Festland zeigt sich in den Städten ein geringerer Motorisierungsgrad als auf dem Land. Die Prognosen zur Motorisierung gehen von einer moderaten weiteren Zunahme des Kfz-Bestandes trotz rückläufiger Einwohnerzahlen aus. Ausgeprägte Steigerungsraten im Kfz-Besitz sind vor allem bei den Frauen und den Senioren zu erwarten.



Ort/Gemeinde	Ein- wohner gesamt	EW männlich %-Anteil	Aus- länder %-Anteil	0 bis unter 14 %-Anteil	65 und älter %-Anteil	PKW je 1000 EW
<b>Städte</b>						
Westerland, Stadt	8.980	45,4	8,9	11,1	23,1	639
Wyk auf Föhr, Stadt	4.411	45,6	5,5	12,6	20,8	523
<b>Amtsfreie Gemeinden</b>						
List	2.665	66,9	3,6	7,7	10,7	441
<b>Amt Amrum</b>	<b>2.287</b>	<b>45,6</b>	<b>3,0</b>	<b>13,5</b>	<b>18,2</b>	<b>647</b>
Nebel	976	46,2	3,4	13,9	21,9	726
Norddorf	633	43,8	3,9	12,6	15,8	550
Wittdün	678	46,3	1,5	13,7	15,0	624
<b>Amt Föhr-Land</b>	<b>4.238</b>	<b>46,7</b>	<b>4,5</b>	<b>15,0</b>	<b>18,0</b>	<b>698</b>
Alkersum	423	44,7	6,6	16,3	17,7	631
Borgsum	339	50,1	2,1	20,1	16,2	643
Dunsum	89	50,6	k. A.	k. A.	k. A.	517
Midlum	346	48,3	3,8	18,2	16,2	723
Nieblum	650	47,7	6,3	11,2	26,5	1.031
Oevenum	515	46,4	4,5	19,2	13,4	586
Oldsum	570	43,5	4,4	15,3	22,5	675
Süderende	179	44,1	k. A.	k. A.	k. A.	587
Utersum	417	44,1	6,0	12,7	23,0	779
Witsum	42	35,7	k. A.	k. A.	k. A.	1.571
Wrixum	668	49,7	4,5	18,7	16,5	484
<b>Amt Landschaft-Sylt</b>	<b>9.420</b>	<b>49,2</b>	<b>8,8</b>	<b>11,6</b>	<b>18,4</b>	<b>790</b>
Hörnum (Sylt)	932	48,5	7,0	13,3	15,7	630
Kampen (Sylt)	647	47,9	17,8	10,5	26,4	1.202
Rantum (Sylt)	519	49,7	11,9	7,9	13,1	707
Sylt-Ost	5.714	50,5	8,0	12,4	16,6	753
Wenningstedt (Sylt)	1.608	45,3	8,1	9,5	24,6	879
<b>Amt Pellworm</b>	<b>1.382</b>	<b>47,2</b>				<b>676</b>
Gröde	14	71,4	k. A.	k. A.	k. A.	429
Hooge	90	53,3	k. A.	k. A.	k. A.	689
Langeneß	127	44,1	k. A.	k. A.	k. A.	646
Pellworm	1.151	46,7	1,7	16,7	27,2	681
<b>Helgoland</b>	<b>1.415</b>	<b>47,1</b>	<b>5,9</b>	<b>12,9</b>	<b>20,8</b>	<b>84</b>
<b>Kreis Nordfriesland</b>	<b>166.342</b>	<b>48,9</b>	<b>4,2</b>	<b>15,6</b>	<b>18,9</b>	<b>583</b>
<b>Kreis Pinneberg</b>	<b>296.941</b>	<b>48,9</b>	<b>7,2</b>	<b>14,5</b>	<b>17,8</b>	<b>549</b>

**Achtung: Die Gemeinde List auf Sylt gehört seit 2004 zum Amt Landschaft Sylt !**

**Bild 2-1: Übersicht ausgewählter Strukturdaten (Stand 2003/2004)**



## Versorgungsinfrastruktur und Arbeitsstätten: Signifikante räumliche Unterschiede und schwierige Zukunftsperspektiven

Durch die räumliche Randlage sowie die Wirkung des Wassers als starke Barriere im Verkehrssystem, spielt die vorhandene Versorgungsinfrastruktur eine zentrale Rolle für die Lebensqualität auf den Inseln und Halligen. Eine gute Ausstattung mit Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen fördert nicht nur die Eigenständigkeit der Inseln und Halligen, sondern auch die Vermeidung (zeit-) aufwändiger Reisen aufs Festland.

Bei den **Ausbildungsstätten** ist die Grundversorgung (Grund- und Hauptschule) bis zu den Halligen als kleinste räumliche Einheit gegeben. Aufgrund der geringen Schülerzahlen ist aber speziell auf den Halligen bereits die Grundversorgung problematisch. Das gesamte Spektrum allgemeinbildender Schulen findet sich nur auf den großen Inseln Sylt und Föhr.

Ein ähnliches Bild wie bei den Ausbildungsstätten zeichnet sich auch bei den **Arbeitsstätten**. Die größeren Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten befinden sich alle auf Sylt und Föhr. Unter den Aspekten der Rationalisierung und Globalisierung dürfte es für die Inseln und Halligen künftig noch schwerer werden, außerhalb des Tourismusbereichs qualitativ hochwertige Arbeitsplätze zu erhalten. Die verkehrliche Erreichbarkeit wird hierbei eine wichtige Rolle spielen.

In Bezug auf die **Einkaufsmöglichkeiten** hat sich die Versorgungslage bei den Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs in den letzten Jahren verschlechtert. Weiter ist bei den Einkaufsstätten in räumlicher Hinsicht eine Tendenz zur Zentralisierung in den großen Orten sowie ein Trend zur „Filialisierung“ zu erkennen. Negativ betroffen sind davon vor allem die kleinen Inseln und die Halligen. Auch bei den **öffentlichen Versorgungs- bzw. Dienstleistungseinrichtungen** dürfte sich im Zusammenhang mit weiteren Verwaltungsstrukturereformen der Rationalisierungs- und Konzentrationsprozess fortsetzen. Generell führen die skizzierten Entwicklungen zu einem **erhöhten Verkehrsaufkommen im Pkw-Verkehr**.

Bei den **Freizeiteinrichtungen** konnten negative Entwicklungen zum Teil durch neue Angebote ausgeglichen werden. Positiv wirkt hier vor allem der **Einfluss des Tourismus**. Von den hier angesiedelten Aktivitäten wie dem Ausbau von Sportstätten und Eventeinrichtungen profitiert auch die einheimische Bevölkerung.

## Tourismusstatistik und touristische Infrastruktur: Harter Wettbewerb erfordert breites Spektrum und hohes Qualitätsniveau

Der Tourismus ist im Untersuchungsraum der wichtigste Wirtschaftszweig. Tagestouristen und Urlaubsgäste stellen zudem die **bedeutendste Nachfragegruppe nach Verkehrsdienstleistungen** auf den Inseln und Halligen. Die weitere Entwicklung des Tourismussektors nimmt eine Schlüsselfunktion für die Zukunft der Inseln und Halligen ein. Ein Blick auf die **Tourismusstatistik** untermauert eindrucksvoll die Bedeutung des Tourismussektors. In vielen Gemeinden liegt die verfügbare Bettenzahl sogar über der Einwohnerzahl. Dies bedeutet auch für das Verkehrssystem starke temporäre Belastungen. Herausragende Urlaubsinsel und beliebter Zweitwohnsitz ist mit mehr als 5 Millionen Übernachtungen im Jahr die Insel Sylt. Von den Übernachtungszahlen folgen die Inseln Föhr und Amrum, während der Touristenstrom nach Pellworm und Helgoland sowie zu den Halligen deutlich geringer ausfällt.



Interessant ist neben den Übernachtungszahlen die Auswertung der **durchschnittlichen Aufenthaltsdauer**, da diese auch Anhaltspunkte für die Gestaltung touristischer Verkehrsangebote liefert. Hier zeigt sich, dass die Aufenthaltsdauer in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist. Auf der Insel Sylt liegt eine Mischung von längeren Aufenthaltsdauern und Kurzurlauben vor, auf Föhr, Amrum und den Halligen überwiegen noch die längeren Aufenthalte. Die geringste durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist mit weniger als 5 Tagen auf Helgoland zu verzeichnen. Dies unterstreicht die Bedeutung als Ziel für Tages- oder Wochenendausflüge.

Die **touristische Infrastruktur** auf den Inseln Föhr, Amrum und Pellworm sowie den Halligen sind hauptsächlich an den wichtigen Urlaubsattributen „Erholung, Natur und Landschaft“ ausgerichtet. Herausragend bezüglich der touristischen Infrastruktur ist die Insel Sylt sowie mit Abstand die Insel Föhr. Auch die anderen Inseln und Halligen verfügen über eine Grundausstattung an touristischer Infrastruktur. allein aufgrund der Inselgröße gibt es hier aber deutlich weniger Freizeitangebote als auf Sylt und Föhr. **Nachholbedarf im Bereich der touristischen Infrastruktur** gibt es auf allen Inseln und Halligen vor allem bei den wetterunabhängigen Indoor-Freizeitangeboten sowie im Bereich der mittelpreisigen Komforthotels und Wellnesseinrichtungen. Diese bieten auch die Möglichkeit einer besseren Vermarktung als Ganzjahresziel. Zudem gibt es zahlreiche Einrichtungen insbesondere bei den Beherbergungsbetrieben, die nicht mehr zeitgemäßen Anforderungen im Hinblick auf Qualität und Kundenorientierung entsprechen.

## Berufspendler und Verkehrsaufkommen: Hohe Binnenverkehrsanteile und starke saisonale Schwankungen

Von besonderer Bedeutung für die Gestaltung des Verkehrssystems ist der **Berufs- und Ausbildungsverkehr**, da hier in der Regel die größten Kapazitätsanforderungen gestellt werden. Problematisch im Hinblick auf die verkehrliche und wirtschaftliche Effizienz ist dabei, dass sich das Verkehrsaufkommen nicht homogen auf den Tag verteilt, sondern in einem kurzen Zeitraum eine hohe Spitzenlast erzeugt.

Die mit Abstand **größten Pendlerströme** finden sich auf der Insel Sylt. Mehr als 10.000 Beschäftigte pendeln hier innerhalb der Insel sowie zwischen Insel und Festland. Auch auf Föhr gibt es signifikante Pendlerströme, während auf Amrum, Pellworm, den Halligen und auf Helgoland die Pendlerströme deutlich abgestuft sind. In Bezug auf die Arbeitsstätten gibt es auf den größten Inseln Sylt und Föhr einen deutlichen **Einpendlerüberschuss**. Ein ähnliches Bild ergibt sich für Helgoland, wo mehr als 40% der Beschäftigten nicht auf der Insel wohnen. Dieses Bild kehrt sich auf den übrigen Inseln und den Halligen um: hier wohnt der überwiegende Teil der Beschäftigten auch am Arbeitsort. Die **räumlichen Bezüge der Pendlerströme** zeigen ausgeprägte Binnenpendlerbeziehungen. Durch die Vielzahl von Saisonarbeitern nehmen die Pendlerströme vom Festland zu den Inseln insbesondere nach Sylt in der Hauptsaison deutlich zu.

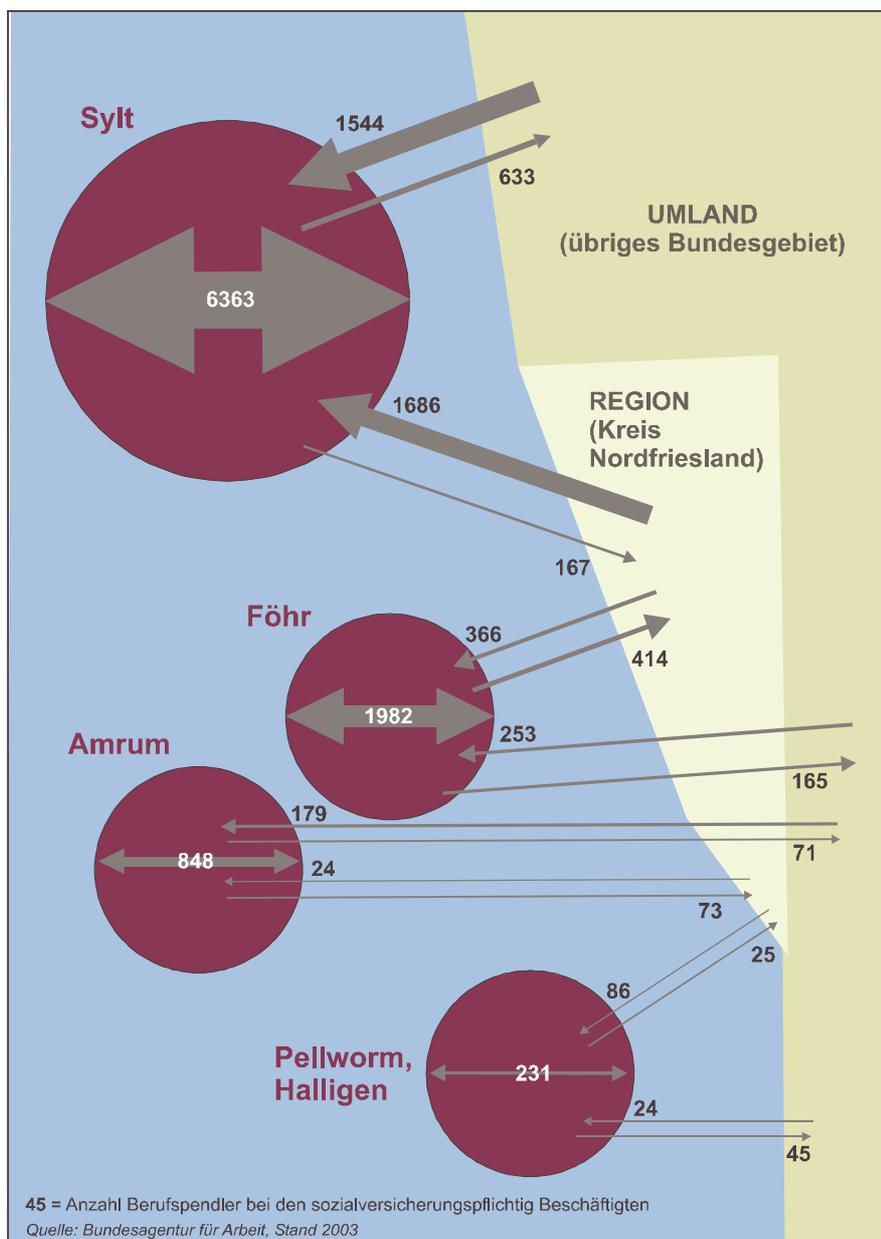
Die räumliche Randlage des Untersuchungsraumes macht sich auch bei den **Verkehrsbelegungen des Straßennetzes** bemerkbar: Es gibt nur wenige Straßenzüge mit größeren Verkehrsbelegungen. Selbst im klassifizierten Straßennetz weisen die meisten Straßen nur lokale Verbindungsfunktion auf. In Bezug auf die Verkehrsbelegung sind folgende Verbindungen hervorzuheben:

- B5 Heide – Husum – Niebüll (bis zu 13.000 Kfz/Tag),
- Westerland – List als Teil der Sylter Nord-Süd-Magistrale (bis zu 12.900 Kfz/Tag),
- Westerland – Hörnum als Teil der Sylter Nord-Süd-Magistrale (bis zu 8.300 Kfz/Tag),
- Niebüll – Dagebüll mit Anbindung an den Hafen Dagebüll (bis zu 8.600 Kfz/Tag).



Kapazitätsengpässe und daraus resultierende **Verkehrsbehinderungen** treten nur selten auf. Kritisch sind die Wochen in der Hochsaison, wenn sich der Urlaubsreiseverkehr mit dem Ausflugsverkehr überlagert. Dann kommt es auf den Verbindungen zu den Häfen und zur Autoverladung Sylt (insbesondere B5) sowie im Bereich der Stadt Westerland zu Engpässen und Stauerscheinungen mit ausgeprägter „Lastrichtung“.

Im **Eisenbahnverkehr** fungiert die Marschbahn als Nord-Süd-Magistrale. An Normalwerktagen werden hier nördlich der Metropolregion Hamburg Belegungen von bis zu 8.000 Personenfahrten / Tag erreicht, während die Belegungen der übrigen Strecken um oder unter 1.000 Personenfahrten / Tag liegen. Bei den Bahnstationen weisen Westerland, Husum und Niebüll mit jeweils bis zu 10.000 Fahrgästen pro Tag das höchste Verkehrsaufkommen auf. In der Hochsaison können auch deutlich höhere Aufkommen auftreten



**Bild 2-2: Pendlerströme zwischen den nordfriesischen Inseln/Halligen und dem Festland**



## Rechtlicher und organisatorischer Rahmen: Unsicherheiten und Überregulierung schränken Gestaltungsspielraum ein

Die Gestaltung und der Betrieb der Verkehrsanlagen und Verkehrsangebote unterliegen einer Reihe gesetzlicher Bestimmungen, die die Freiräume insbesondere für die Gebietskörperschaften und Verkehrsdienstleister teilweise deutlich einschränken. Besonders tiefgreifende Veränderungen der rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen haben sich in den letzten Jahren für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ergeben, zu dem im Wesentlichen der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der Linienbusverkehr gehören. Für das Verkehrssystem der Inseln und Halligen sind folgende gesetzlichen Auflagen von übergeordneter Bedeutung:

- Die EU-Verordnungen zur Harmonisierung des Wettbewerbs um ÖPNV-Leistungen,
- das Regionalisierungsgesetz zur Umsetzung des EU-Rechtsrahmens,
- die ÖPNV-Gesetze der Länder,
- das Personenbeförderungsgesetz,
- wasserrechtliche Bestimmungen für Hafenanlagen und für den Betrieb von Schiffsverkehren,
- das Behindertengleichstellungsgesetz zur Sicherung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

Beim **Rechtsrahmen für die ÖPNV-Gestaltung**, der in der Langfassung des Gutachtens ausführlich dargestellt ist, wird zwischen drei untereinander verknüpften Ebenen unterschieden:

- Europäischer Rechtsrahmen
- Bundesdeutscher Rechtsrahmen und
- Schleswig-Holsteinischer Rechtsrahmen

Die **Fähr- und Schiffsverbindungen** im Untersuchungsraum, die die Inseln und Halligen untereinander und mit dem Festland verbinden gehören im rechtlichen Sinne nicht zum ÖPNV, obwohl sie de facto eine durchaus vergleichbare verkehrliche Funktion erfüllen. Sie unterliegen als Hochseeschiffsverkehre den wasserrechtlichen Bestimmungen des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein. Der Betrieb der Schifflinien unterliegt einer Vielzahl gesetzlicher Bestimmungen und Richtlinien. Insgesamt ist der Betrieb von Schiffsverkehren streng reglementiert, wobei die Vorgaben von baulich-technischen Aspekten, über Sicherheitsstandards bis hin zur Personalqualifikation reichen.

Die organisatorische Durchführung des Fähr- und Schiffsverkehrs wird im Wesentlichen vom **Landeswassergesetz LWG** und die EU Seekabotage-Verordnung bestimmt. Von besonderem Interesse für die Anbindung der Inseln und Halligen ist die Konzessionierung von Seeverkehrsleistungen. Die Verpflichtung zur Ausschreibung von Verkehren ist nach dem LWG nur gegeben, wenn die Versorgung der Inseln und Halligen (konkret) gefährdet ist. Diese Feststellung wäre von der zuständigen Verkehrsbehörde (Kreisordnungsbehörden Pinneberg und Nordfriesland) zu treffen. Leider hat es der Gesetzgeber versäumt, den Begriff der „angemessenen Bedienung“ zu konkretisieren, so dass hier Konfliktpotenziale zwischen den zuständigen Akteuren aufgebaut werden.

Die Vielzahl von Regelungen und Zuständigkeiten bietet insgesamt wenig Flexibilität für die Reedereien und erschwert die **Gestaltung regionaler Konzeptionen** zur Erhöhung der Angebotsqualität und der Wirtschaftlichkeit.



## Organisation und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote: Zersplitterte Zuständigkeiten erschweren schnelle und nachhaltige Erfolge

Das **Straßennetz** im Untersuchungsraum unterliegt sowohl auf dem Festland als auch auf den Inseln und Halligen den üblichen Zuständigkeiten bzw. Baulastträgern Bund (Verkehrsministerium), Land Schleswig-Holstein (Straßenbauamt), Kreise (Straßenbauämter) und Städte / Gemeinden. Da es aufgrund der räumlichen bzw. verkehrlichen Randlage kaum Fernstraßen gibt, fällt der mit Abstand größte Teil der Baulast in die regionale oder gemeindliche Zuständigkeit mit den entsprechenden finanziellen Konsequenzen.

Auch im **Schieneverkehr** sind von der Zuständigkeit und der Finanzierung verschiedene Institutionen zu unterscheiden: DB AG mit den Geschäftsbereichen „Streckeninfrastruktur“, „Bahnstationen“ und „Fernverkehr“, NEG (Infrastruktur und Betrieb Strecke Niebüll – Dagebüll), NOB (Betrieb Marschbahn), Länder Schleswig-Holstein und Land Niedersachsen (SPNV-Infrastruktur und SPNV-Angebot).

Der **ÖPNV im Kreis Nordfriesland** ist in Form eines sogenannten **2-Ebenen-Modells** organisiert, welches keine Regie- und Managementebene zwischen der Besteller- und der Erstellerebene aufweist, d.h. AT (Besteller) und VU (Ersteller) arbeiten direkt zusammen. Neben dem Kreis Nordfriesland haben einzelne Gebietskörperschaften eine örtliche ÖPNV-Aufgabenträgerschaft übernommen. Diesen wurde die Planung und Organisation sowie die Finanzverantwortung übertragen, wobei sich der Kreis Nordfriesland bereit erklärt hat, ggf. die Aufgabenträgerschaft wieder in Eigenregie zu übernehmen, wenn dies gewünscht oder erforderlich sein sollte. Mit der örtlichen Aufgabenträgerschaft wird auch die räumliche und verkehrliche Eigenständigkeit der Inseln dokumentiert. **Örtliche Aufgabenträger** sind derzeit im Untersuchungsraum:

- die Kommunen auf Föhr und Amrum,
- der Landschaftszweckverband Sylt und
- die Stadt Westerland (vertreten durch die Tourismus-Service GmbH).

Der **ÖPNV im Kreis Pinneberg** ist nach dem **3-Ebenen-Modell** organisiert, wobei die Regieebene seit 2001 von der Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH (SVG) wahrgenommen wird.

Die öffentlichen **Busverkehre auf dem Festland** werden von örtlichen Busunternehmen überwiegend eigenwirtschaftlich betrieben. Im Kreis Nordfriesland ist der Hauptkonzessionär die landesweit tätige Auto-kraft GmbH, im Kreis Pinneberg die Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg (KViP).

Angesichts der angespannten **Haushaltsslage** der Länder und Kreise ist eine Erweiterung dieses begrenzten Rahmens derzeit kaum darstellbar. Eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems kann sich im wesentlichen also nur innerhalb dieser Grenzen abspielen und ist nur möglich, wenn diese kostenneutral bewerkstelligt oder durch Einsparungen an anderer Stelle (z.B. Senkung des Zuschussbedarfs durch Erhöhung der Wirtschaftlichkeit) finanziert werden kann. Prinzipiell ist der wirtschaftliche Rahmen durch ein **finanzielles Engagement kreisangehöriger Städte und Gemeinden** erweiterbar.

Die **Fähr- und Schiffsverbindungen** liegen ebenso wie die **Inselbusverkehre** zur Zeit in den Händen der Reedereien. Diese betreiben ihre Verkehrsangebote eigenwirtschaftlich, indem sie Gewinne und Verluste im Verbund Schifflinienverkehr, Ausflugsverkehr und Inselbusverkehr gegeneinander ausgleichen. Mit den Einnahmeüberschüssen aus der lukrativen Sommersaison werden zudem auch die defizitären Linienverkehre im Winter betrieben.



## Rahmenpläne und Verkehrsprojekte der vergangenen Jahre: Förderung des „Umweltverbundes“ noch nicht konsequent umgesetzt

Da Vorgaben der übergeordneten Regionalentwicklung untereinander abgestimmt sind und zum Teil auch aufeinander aufbauen, sind die wesentlichen **übergeordneten verkehrspolitischen Zielsetzungen** in nahezu allen Rahmenplänen und Programmen wiederfinden sind:

- Standortqualität stärken (u.a. leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erhalten und ausbauen, Achsen und Querverbindungen weiterentwickeln, Kurze, schnelle Wege für die regionale Wirtschaft),
- Mobilität für Menschen und Güter sichern,
- Verkehrssicherheit erhöhen,
- Umweltbelastungen verringern,
- öffentlichen Nahverkehr mit Schwerpunkt auf den Schienenverkehr ausbauen,
- bedarfsgerechte Sicherung eines Tide-unabhängigen Fährverkehrs einschließlich zugehöriger Häfen,
- Radverkehr optimieren („Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“),
- Vernetzung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel verbessern.

Die Kreise und Kommunen haben in Zusammenarbeit mit dem Land Schleswig-Holstein und den Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren eine Vielzahl von **Maßnahmen und Projekten im Verkehrsbereich** umgesetzt oder angestoßen. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit werden folgende Maßnahmen hervorgehoben:

- Übernahme der Marschbahn durch die NOB,
- Übernahme der Bahnstrecke Niebüll - Dagebüll durch die NEG,
- Aufbau des Inselbussystems auf Sylt und des Stadtbussystems in Westerland,
- Betriebliche Optimierung des Inselbusangebotes auf Föhr,
- Umbau der Bahnstation Klanxbüll und Kapazitätserweiterung der Strecke Niebüll - Westerland,
- Neubau des Fähranlegers Hallig Hooge,
- Neubau der Verwaltung der W.D.R. am Hafen Wyk (inklusive Serviceeinrichtungen),
- Neubau eines Servicegebäudes am Hafen Dagebüll („Tor zu den Inseln und Halligen“),
- Modernisierung des Anlegers und der Serviceeinrichtungen am Hafen Schlüttsiel,
- Modernisierung und Grundsanierung des Flugplatzes Helgoland,
- Grundinstandsetzung Landungsbrücke Helgoland,
- Instandsetzung des Börtebootanlegers im Dünenhafen Helgoland,
- Ausbau des Sicherheitsstandards am Flughafen Sylt.



### 3. Marktforschung zur Mobilität und zum Verkehrsverhalten

#### Ausgangslage und Zielsetzung für die Marktforschung: Abbau von Defiziten bei den verkehrlichen Basisdaten notwendig

Mit Ausnahme der INFAS-Studie zur ÖPNV-Akzeptanz von 1999, bei der auf Basis einer landesweiten Repräsentativbefragung für Nordfriesland eine kreisbezogene Auswertung erstellt wurde, und der Marktforschung im Rahmen des ÖPNV-Marketingkonzeptes 2000 gab es zu Beginn der Arbeiten erhebliche **Defizite in der Datenlage zum Verkehrsverhalten** und zur Verkehrsmittelnutzung. Auch bei den Verkehrsunternehmen lagen keine nach einem systematischen Verfahren ermittelte Datenbestände vor, die auch eine Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Räume bzw. Gebietskörperschaften ermöglicht hätten. Mit der Durchführung der Marktforschung für die Inseln und Halligen wurde die notwendige Grundlage für das Erreichen folgender **übergeordneter Zielstellungen** geschaffen:

- ⇒ Für die **potenziellen Nutzer des Verkehrssystems**:  
Eine Bereitstellung nutzerfreundlicher, den Bedürfnissen angepasster Verkehrsangebote.
- ⇒ Für die **Finanzierer und Betreiber** von Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangeboten:  
Eine gute Auslastung bzw. Akzeptanz der Verkehrsangebote und Amortisation der Investitionen.
- ⇒ Für die **Allgemeinheit**:  
Ein effizienter Einsatz öffentlicher Ressourcen und die Bewahrung der regionalen Standortqualitäten.

Die Ergebnisse der Marktforschung wurden mit anderen verfügbaren Marktanalysen und **Sekundärdaten zum Verkehrsbereich** abgeglichen.

#### Bausteine der Marktforschung: Differenzierte Erfassung unterschiedlicher Nutzergruppen des Verkehrssystems

Angesichts des für die komplexe Aufgabenstellung geringen finanziellen und zeitlichen Budgets mussten zur Aufwandsreduzierung Schwerpunkte in der Marktforschung gesetzt werden. Dazu wurde folgendes **Verfahren** ausgewählt:

- ⇒ Telefonische **Haushaltsbefragung** zur umfassenden Analyse der Mobilität der Inselbewohner,
- ⇒ Outdoor-Befragung der **Fahrgäste auf den Fähr- und Schiffsverbindungen** sowie auf der Bahnverbindung nach Sylt,
- ⇒ Schriftliche Befragung der **Urlaubsgäste** (Übernachtungsgäste) in den Beherbergungsbetrieben, wobei hier die Fragen zur Mobilität durch Fragen zum touristischen Angebot ergänzt wurden,
- ⇒ schriftliche Befragung der **Entscheidungsträger und wichtiger Akteure** aus den Bereichen Politik, Verwaltung, Tourismus und Verkehrsunternehmen zu ausgewählten Aspekten.

Generell ist bei den Befragungen auf den Fähren / Schiffen und Bahnen sowie in den Beherbergungsbetrieben zu beachten, dass diese nur einen sektoralen und zeitlichen Ausschnitt beschreiben können. Hier kann erst eine in bestimmten Abständen wiederholte Marktforschung ein abgesichertes Bild von der Gruppe der Verkehrsmittelnutzer und Urlaubsgäste liefern.



„Zielgruppen“	BewohnerInnen der Inseln und Halligen	BesucherInnen der Inseln und Halligen	NutzerInnen der Insel-Zubringer	Schnittstellen und Entscheidungsträger
Telefonische Haushaltsbefragung	~ 400 Befragte			
Outdoor-Befragung auf Bahnen, Fähren und Schiffen	~ 1.000 Befragte			
Schriftliche Befragung in Beherbergungsbetrieben		~ 300 Befragte		
Schriftliche Befragung von Entscheidungsträgern und Akteuren				~ 40 Personen / Institutionen

**Bild 3-1: Übersicht der Erhebungsverfahren und der erreichten Fallzahlen**

**Ergebnisse zum Thema „Mobilität und Bewertung des Verkehrssystems“: Ähnliches Verhalten wie auf dem Festland, kritische Haltung zum Verkehrssystem**

Die Mobilität und das Verkehrsverhalten der Bevölkerung auf den Inseln und Halligen zeigt – mit Ausnahme von Helgoland – keine signifikanten Abweichungen zur Bevölkerung auf dem Festland.

Die Grundmobilität der Bevölkerung (hier: mobile Personen ab 14 Jahre) wird beschrieben durch die Mobilitätskennziffer, die die durchschnittlich zurückgelegten Wege und Fahrten pro Tag angibt. Da dieser Wert in vielen Mobilitätsstudien im gesamten Bundesgebiet erhoben wird, ist ein Vergleich mit anderen Gebietskörperschaften möglich. Die **Auswertung der Mobilitätskennziffer** ergibt

- für die Inseln Sylt, Föhr und Pellworm einen Wert nahe dem bundesweiten Durchschnittswert,
- für die Insel Amrum einen leicht unterdurchschnittlichen Wert und
- für Helgoland einen deutlich überdurchschnittlichen Wert.

Die „großen Inseln“ sind also offenbar am ehesten mit dem Festland vergleichbar, tendenziell ist die Mobilitätskennziffer in den zentralen Orten höher als in den kleinen ländlichen Gemeinden. Gleicht man die Mobilitätskennziffer mit den räumlich-strukturellen Rahmenbedingungen ab, so lassen sich folgende **Thesen zur Mobilitätskennziffer** aufstellen:

- Eine eingeschränkte Nahversorgung und soziale Infrastruktur führt dazu, dass insbesondere im Einkaufs- und Freizeitverkehr Fahrten gebündelt bzw. auf ausgewählte Tage konzentriert werden. Auf **Amrum** ist demnach die Mobilitätskennziffer so niedrig, da für einen maßgeblichen Teil der Versorgung Fahrten nach Wyk auf Föhr oder aufs Festland erforderlich sind.
- Eine gute Nahversorgung mit „kurzen Wegen“ zumindest im kurz- und mittelfristigen Konsumbedarf führt zu einem Anstieg der Mobilität bei gleichzeitiger Förderung des Umweltverbundes (zu Fuß, Rad, ÖPNV). Auf **Helgoland** trägt die insgesamt gute Versorgung sowie die räumliche Nähe zwischen Wohnort und Infrastruktureinrichtungen zu häufigeren Außer-Haus-Aktivitäten bei.



Die „Insulaner“ äußern sich in den Befragungen emotionaler und auch in Detailfragen engagierter als die Festlandsbesucher und Urlaubsgäste. Dies wird besonders bei der **Bewertung der Infrastrukturen und Verkehrsangebote** deutlich: Sowohl einheimische Bevölkerung als auch die örtlichen Entscheidungsträger urteilen hier zum Teil deutlich negativer als die Besucher und Urlaubsgäste.

Die **Versorgung mit Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten** sowie die touristischen Angebote erhalten auf allen Inseln und Halligen durchweg noch gute Noten sowohl von den Einheimischen als auch von den Urlaubsgästen. Erwartungsgemäß liegt Sylt hier an vorderster Stelle, Amrum und die Halligen belegen die hinteren Plätze.

Deutlicher werden die Unterschiede zwischen den Inseln bei der Frage nach der **verkehrlichen Erreichbarkeit**. Hier vergeben die meisten Einwohner nur noch knapp befriedigende Noten, wobei Sylt am besten und Amrum am schlechtesten dasteht. Erhebliche Bewertungsdifferenzen gibt es bei den Festlandsverbindungen im Vergleich Sommer – Winter insbesondere auf Helgoland und auf Amrum. Da viele Insulaner und Halligenbewohner außerhalb der Touristensaison mehr Zeit und Bedarf für Reisen aufs Festland haben, ist für sie die Angebotsreduzierung auf den Fähr- und Schiffsverbindungen im Winter besonders „schmerzhaft“. Auch bei den Infrastruktureinrichtungen, der Vernetzung der Verkehrsträger und der Information über Mobilitätsangebote gibt es deutliche Handlungsbedarfe, wengleich sich die Gesamtbenotung auch hier im Mittelfeld bewegt („befriedigend“). Die besten Noten erhält wiederum Sylt.

Bei den **Verbesserungswünschen der Urlauber** zum Verkehrssystem gibt es folgende Schwerpunkte:

- Mehr Kapazitäten in den Bussen auf Sylt und Amrum in der Hochsaison,
- Fahrradmitnahmemöglichkeit bzw. Fahrradanhänger bei den Inselbussen auf Föhr und Amrum,
- bessere Anbindung touristischer Verkehrsziele im Inselbusverkehr (z.B. Dünenbad Amrum, Strände),
- mehr Fahrtenangebote im Inselbusverkehr am Abend (nach Ende von Kino, Veranstaltungen etc.),
- bessere Verknüpfung zwischen Fähre und Bus sowie zwischen Fähre und Bahn,
- bedarfsgerechtere Abfahrtszeiten der Fähren / Schiffe (insbesondere auf Helgoland),
- mehr Verkehrsberuhigung bzw. Einschränkungen für den Kfz-Verkehr.

Die Einwohner wurden dann noch zur **Einschätzung der Inselbusverkehre** befragt. Besonders negativ schneiden hier die Merkmale „Fahrtenhäufigkeit“ und „Fahrpreis“ ab. Verwunderlich ist, dass Sylt mit seinem herausragenden ÖPNV-Angebot sich in der Bewertung nicht deutlicher nach oben absetzen kann. Dies legt den Schluss nahe, dass Informationsdefizite bestehen, die Rahmenbedingungen ungünstig sind und/oder das Angebot noch nicht ausreichend die Bedarfe der Einwohner abdeckt.



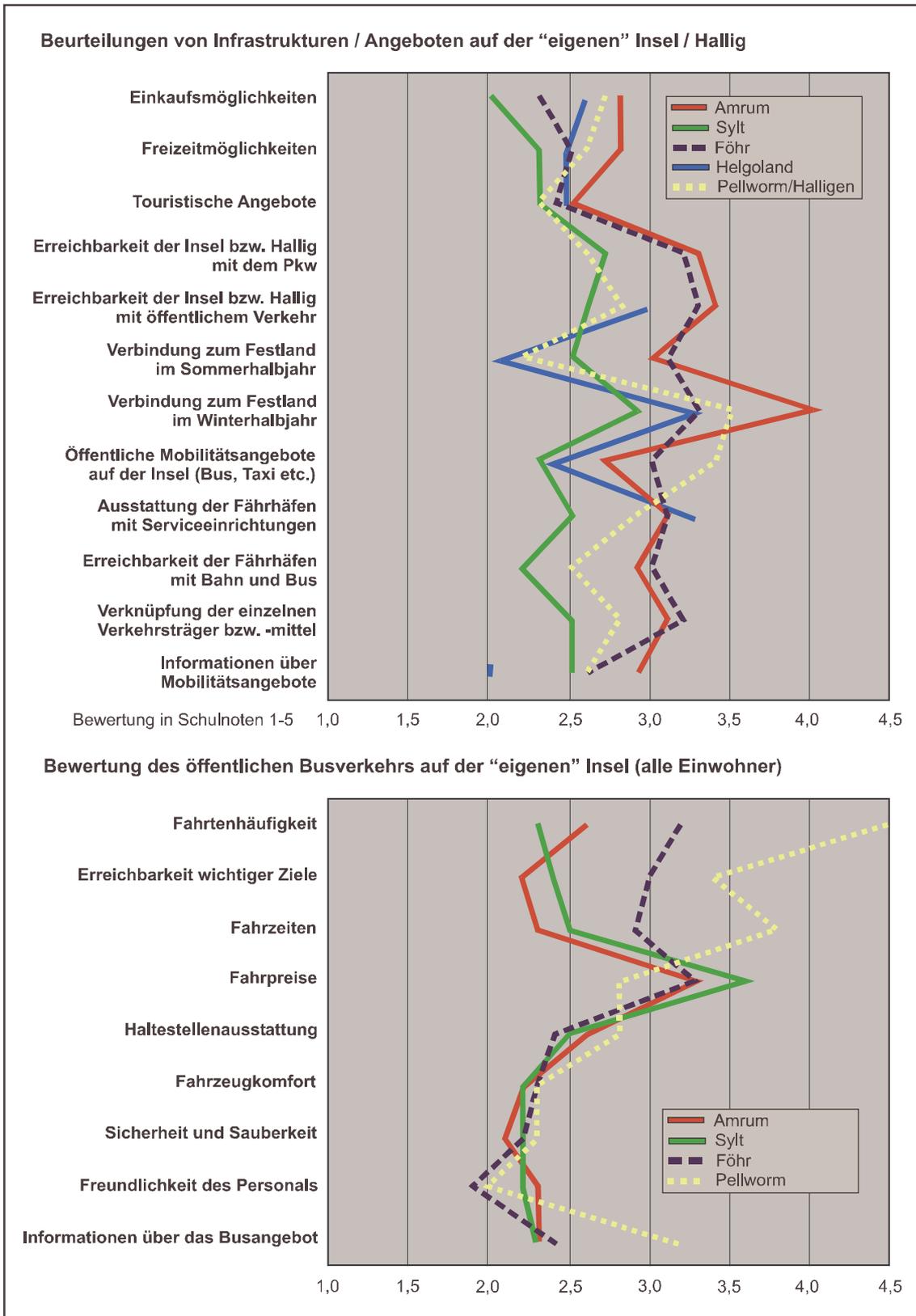


Bild 3-2: Bewertung von Infrastrukturen und Angeboten durch die Insel- und Hallig-Bevölkerung



## Ergebnisse zum Thema „Verkehrsmittelnutzung“: Dominanz des Pkw, aber auch hohe Akzeptanz des Fahrrades

Allen Inseln und Halligen gemeinsam ist die eindeutige **Dominanz des Motorisierten Individualverkehrs** (MIV, hier: Pkw und Motorrad) über alle Fahrzwecke, wobei hier wiederum viel Ähnlichkeit mit dem Verkehrsverhalten der Festlandsbewohner in ländlich strukturierten Räumen besteht. Besonders ausgeprägt ist die Stellung des MIV auf den großen Inseln Sylt und Föhr. Die starke Position des Pkw deckt sich auch mit dem hohen Motorisierungsgrad auf diesen Inseln. Deutlich abgestuft ist die Bedeutung des MIV auf Amrum und den Halligen. Hier wird der Pkw schwerpunktmäßig für Fahrten zum Festland genutzt.

Bemerkenswert ist auf allen Inseln und Halligen die große **Bedeutung des Fahrrades** bei der Verkehrsmittelwahl. Besonders intensiv wird das Fahrrad auf den Inseln Föhr, Amrum und Pellworm genutzt. Auf den Halligen wird wegen der geringen Entfernungen eher zu Fuß gegangen.

Obwohl die ÖPNV-Angebotsqualität auf den großen Inseln zum Teil über dem Niveau des Regionalverkehrs auf dem Festland liegt, werden **Bahnen und Busse** von den Einheimischen relativ selten genutzt. Besonders verwunderlich ist diese geringe Akzeptanz auf Sylt, wo das Inselbussystem im Sommer teilweise städtische Bedienungsqualitäten aufweist.

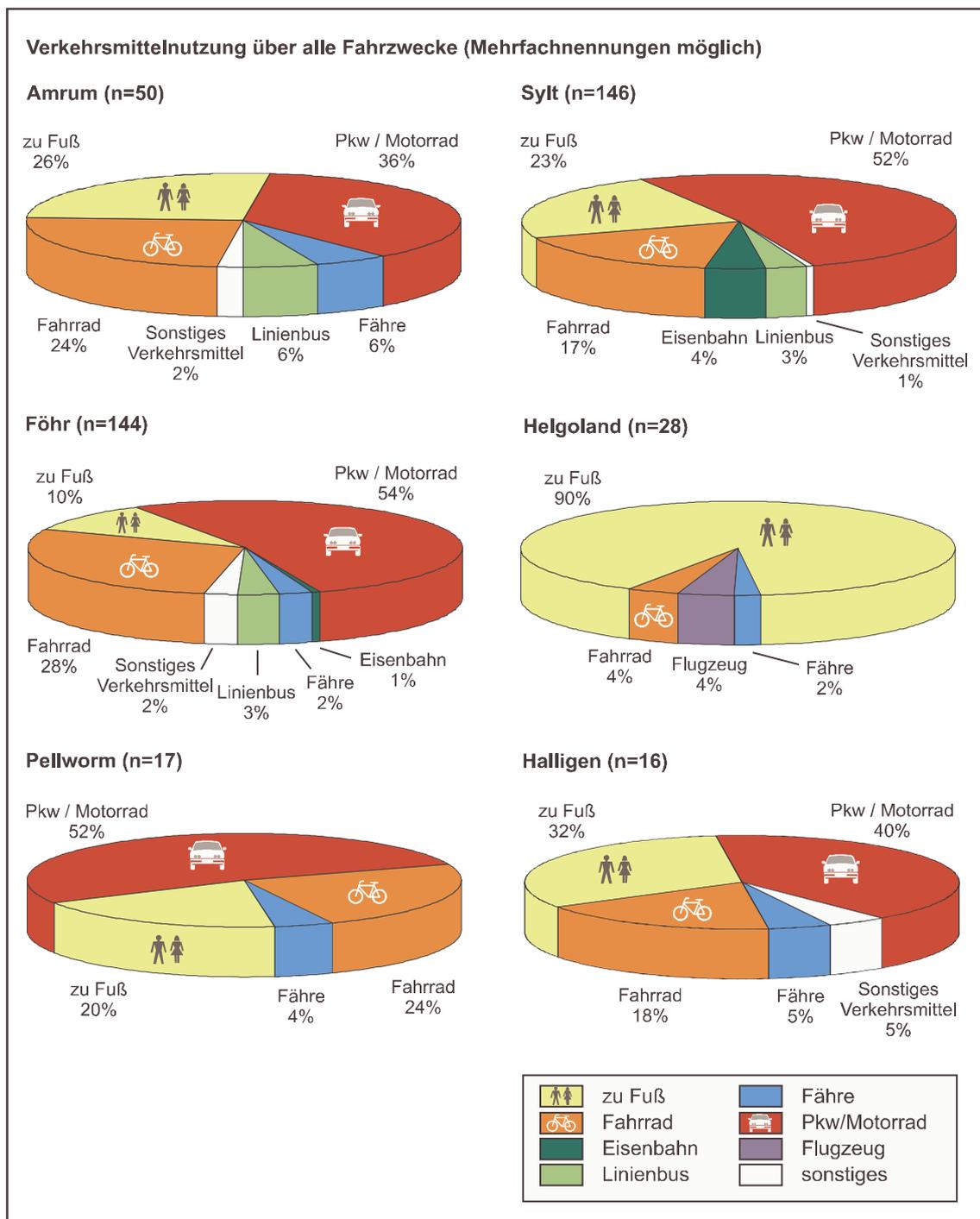
Auf einen ähnlich geringen Anteil bei der Verkehrsmittelwahl kommen auch die **Fähr- und Schiffsverkehre**. Möglicherweise stellen die langen Fahrzeiten und die Fahrpreise hier „Barrieren“ dar, die zu einer selektierten Nutzung führen. Auf den Inseln mit guter Nahversorgung ist die Fährnutzung besonders gering. Bezug auf die Jahreszeiten ist der Anteil der Nichtnutzer oder sporadischen Nutzern im Sommer höher als im Winter. Recherchen haben ergeben, dass viele Insulanern durch die starke Einbindung in den Tourismus während der Hauptsaison kaum Zeit finden, Fahrten zum Festland zu unternehmen.

Einen Sonderfall bei der Verkehrsmittelwahl bildet **Helgoland**, da hier sowohl jeglicher motorisierter Privatverkehr als auch das Fahrradfahren untersagt ist. So werden fast alle Wege von den Einheimischen zu Fuß zurückgelegt. Kurioserweise besitzen ungeachtet des Nutzungsverbot es immerhin 4% der Helgoländer ein Fahrrad und nutzen dieses auch. Im Gegensatz zu den nordfriesischen Inseln spielt auf Helgoland auch das Flugzeug als Transportmittel im Alltagsverkehr eine Rolle.

Bei den **Urlaubsgästen** dominiert bei der **Anreise zum Urlaubsort** erwartungsgemäß der Pkw. Obwohl der Untersuchungsraum nur über wenige Fernverkehrsverbindungen angebunden ist, kommt allerdings die Eisenbahn auf einen bemerkenswerten Anteil, der auf Sylt immerhin rund 30% erreicht. Die Urlaubsdestination Nordsee Schleswig-Holstein kommt damit auch im Vergleich zu anderen Urlaubsregionen auf einen beachtlichen Teil von Urlaubern, die teilweise auch bewusst auf die Pkw-Nutzung verzichten. Daraus ergibt sich auch eine erhebliches Potenzial für Mobilitätsangebote auf den Inseln und Halligen.

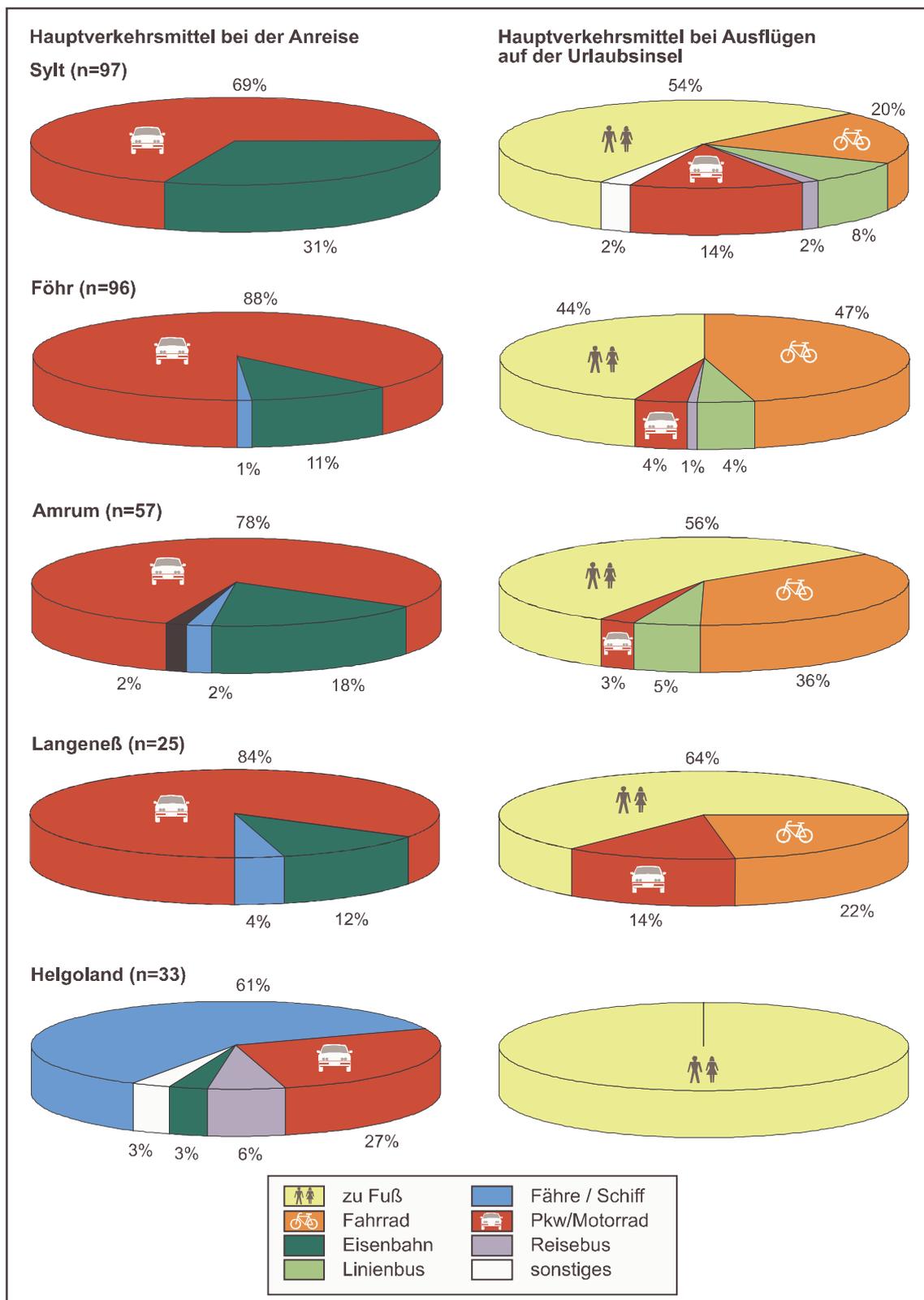
Prägnanter zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel verschoben zeigt sich die **Verkehrsmittelnutzung während des Aufenthaltes**. Hier treten das Fahrrad und das Wandern mehr in den Vordergrund. Der Pkw spielt vor allem auf langen Strecken und bei Ausflügen aufs Festland noch eine dominante Rolle, insbesondere wenn es keine alternativen Mobilitätsangebote gibt. Gezielte Nachfragen bei den Urlaubsgästen und den Tourismusinformatoren haben ergeben, dass viele Urlaubsgäste wenig Interesse daran haben, ihren Pkw während des Urlaubs zu nutzen, selbst wenn mit diesem die Anreise erfolgt ist.





**Bild 3-3: Verkehrsnutzung der Bevölkerung auf den Inseln- und Halligen im Erhebungszeitraum**





**Bild 3-4: Verkehrsmittelnutzung der Urlaubsgäste bei der Anreise und am Urlaubsort**

Anm.: Bei der Anreise ist das Verkehrsmittel angegeben, das für den längsten Teil der Anreise genutzt wurde



## Marketing für den öffentlichen Nahverkehr: Deutliche Defizite bei Informationsangeboten, Vertrieb und Kommunikation

Die ÖPNV-Nutzungsbereitschaft hängt von einer Vielzahl von objektiven und subjektiven Faktoren ab. Mit an vorderster Stelle in der Entscheidungskette für die Verkehrsmittelwahl steht die **Informiertheit** über Verkehrsmittel-Alternativen beim konkreten Fahrtwunsch und das ÖPNV-Verkehrsangebot.

Sowohl bei den Urlaubsgästen und Tagestouristen als auch bei der einheimischen Bevölkerung gibt es zur Zeit deutliche **Informationsdefizite über Mobilitätsangebote**, insbesondere über die Inselbusverkehre, Tarife und (besondere) Serviceleistungen.

Sebst auf den Inseln Sylt und Föhr sind nur etwa 1/3 der Urlaubsgäste über die Inselbusse gut informiert fühlen, während ebenfalls 1/3 kaum oder gar nicht über den Inselbusverkehr informiert ist. Vergleichsweise gut informiert sind die Urlaubsgäste auf Amrum. Dies ist sicherlich auch auf das vor einigen Jahren angebotene Amrum-Mobilticket (jetzt neu: Vogelfreiticket) zurückzuführen, mit dem gerade bei Stammkunden als Bestandteil des Inselmarketings für eine Busnutzung geworben wurde.

Amrum ist auch ein gutes Beispiel dafür, dass eine gute Informiertheit über das ÖPNV-Angebot nicht automatisch zu einer höheren **ÖPNV-Nutzungshäufigkeit** führt. Auf allen Inseln mit einem Inselbusverkehr überwiegen eindeutig die Gelegenheits- und Spontanfahrgäste. Auf Sylt ist der Anteil regelmäßiger Busnutzer am höchsten. Offenbar ist hier die Angebotsqualität ausreichend, um eine größere Gruppe an Stammkunden für den Inselbusverkehr zu gewinnen.

Die Buchung und **Informationsbeschaffung** erfolgt immer noch überwiegend über Printprodukte bzw. die „klassischen“ Vertriebskanäle

- Fahrplanheft / Fahrplanbuch,
- Aushänge / Auslagen an Haltestellen, Bahnstationen und Häfen,
- Gastgeberverzeichnisse.

Gleichzeitig weist das Internet hohe Steigerungsraten als Informationsmedium auf und sollte sich in zu einem zentralen Informations- und Vertriebskanal entwickeln. So hat der Anteil der Internet-Buchung bei den Fähren der W.D.R. bis Ende 2004 bereits einen Anteil von über 30% erreicht mit weiter steigender Tendenz.

Die Befragung der **Tourismus-Servicestellen** zeigt zudem, dass für Touristen überwiegend nur die klassischen Informationsangebote bereitgestellt werden und sowohl bei der Mobilitätsberatung als auch beim Einsatz „neuer Medien“ deutlicher Nachholbedarf besteht.

Die Marktforschung hat ebenso wie die Projektarbeit ergeben, dass die Defizite im Verkehrsmarketing zum Teil auch auf Kommunikationsprobleme zwischen den unterschiedlichen Akteuren im Tourismus- und Verkehrsbereich zurückzuführen sind. Die **Kommunikation und Zusammenarbeit** zwischen den Beherbergungsbetrieben, den Tourismusstellen und den Entscheidungsträgern wird derzeit nur von einer Minderheit der befragten Akteure und Institutionen uneingeschränkt positiv gesehen. Offensichtlich ist, dass offenbar Interessenkonflikte sowie regionale und kommunale Egoismen auch unter dem neuen Dach der „Destination Nordsee Schleswig-Holstein“ derzeit noch weit verbreitet sind.



## 4. Standortbestimmung

### 4.1 Verkehrliche Erreichbarkeit (Verbindungsqualität)

#### Großräumige Erreichbarkeit: Räumliche Randlage und „Barriere Wasser“ erschweren die Anreise

Aufgrund der geografischen Randlage und der „Barriere Wasser“ ist die verkehrliche Erreichbarkeit der Inseln und Halligen ebenso wie die der angrenzenden Festlandsbereiche insgesamt ungünstiger zu bewerten als bei vielen anderen Urlaubsregionen.

Im **Straßennetz** ist die Region Nordsee Schleswig-Holstein lediglich über Bundesstraßen angebunden. Zu den nächsten Autobahnanschlüssen in Flensburg und Heide sind Fahrtwege von 50-100 km zurückzulegen. Zentrale Verkehrsader für die nordfriesischen Inseln und Halligen ist die Bundesstraße B5, die vom Ende der Autobahn A23 in Heide über Husum zum dänischen Tønder und weiter bis nach Esbjerg verläuft.

Auch der **Eisenbahnverkehr** wird geprägt von einer zentralen Erschließungsachse (sogenannte „Marschbahn“), die die Metropolregion Hamburg direkt mit der Insel Sylt verbindet. Die direkte Erreichbarkeit aus der Metropolregion bedeutet für die Insel Sylt einen erheblichen Standortfaktor. Generell nachteilig ist zu werten, dass es nur wenige direkte Durchbindungen zu weiteren deutschen Wirtschaftszentren wie Frankfurt oder Berlin gibt. Die Inseln Föhr, Amrum und Helgoland profitieren nur noch indirekt von der Bahnanbindung, da zumindest die wichtigen Häfen Dagebüll und Cuxhaven eine Bahnanbindung besitzen.

Der **Fähr- und Schiffsverkehr** konzentriert sich auf die Verbindung zwischen den Inseln und Halligen und dem Festland. Alle Inseln und Halligen verfügen über mindestens eine direkte Verbindung zum Festland, wobei es große Unterschiede im Fahrtenangebot gibt. Darüber hinaus werden im Linienverkehr auch einige Verbindungen zwischen den Inseln angeboten, die aber überwiegend touristische Bedeutung haben und durch Ausflugsfahrten ergänzt werden. Diese Verbindungen werden z.T. unter dem Begriff „Inselhopping“ touristisch vermarktet. Für die Insulaner von nennenswerter Bedeutung sind die Verbindungen Halligen – Amrum, Langeness - Pellworm und Amrum - Föhr.

Im **Flugverkehr** besteht eine kontinuierliche Erreichbarkeit mit Linienflügen nur für die Inseln Sylt und Helgoland, wobei Sylt die höchste Verbindungsqualität aufweist. In der Sommersaison ist Sylt an wichtige deutsche Luftdrehkreuze (Frankfurt, München, Berlin) und auch internationale Flughäfen angeschlossen. Auch Helgoland ist über einen regelmäßigen Flugverkehr mit dem Festland verbunden, wobei im Winter ähnlich wie auf Sylt weniger Ziele und Abflüge angeboten werden. Zudem ist Helgoland nur an küstennahe Regionalflughäfen (Bremerhaven, Büsum, Harle) angeschlossen ist.

#### Verkehrliche Erschließung der Inseln: Gut ausgebaute Verkehrsnetze, aber zunehmende Engpässe im Kfz-Verkehr

Alle nordfriesischen Inseln verfügen über ein **dichtes Straßen- und Wegenetz**, wobei die Insel Föhr die höchste Netzdichte aufweist. Auf Sylt kann wegen der geringen Inselbreite die Erschließung in Nord-Süd-Richtung größtenteils von der Nord-Süd-Magistrale aus erfolgen, so dass hier nur im Bereich Sylt-Ost eine dichteres Straßennetz erforderlich ist. Außer den Hauptverkehrsstraßen gibt es auf allen Inseln zahlreiche, von Kfz wenig befahrene Straßen und Wege, die Anreize für eine Fahrradnutzung liefern.



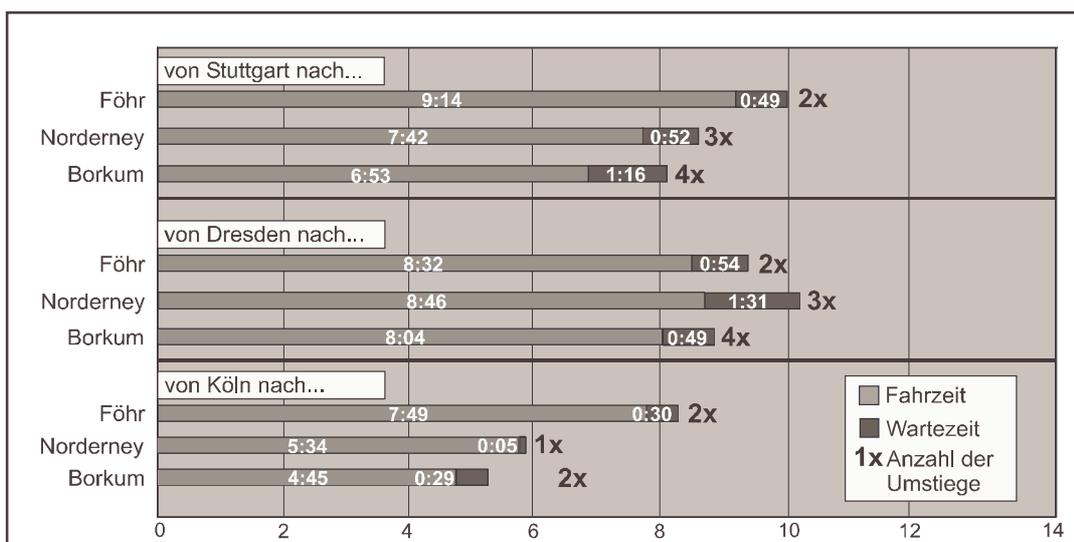
Die Nutzung des Pkw wird zusätzlich durch die zahlreichen **Parkierungsanlagen** erleichtert, wobei sich auf Sylt und Amrum sowie in Wyk auf Föhr eine besonders hohe Anzahl von Parkierungsanlagen und Stellplatzangeboten befindet. Diese sind aber nur zu wenigen Zeiten im Sommer voll ausgelastet. Ebenfalls förderlich für die Pkw-Nutzung ist es, dass die Parkierungsanlagen gar nicht oder nur teilweise durchgehend bewirtschaftet sind.

**Reisezeiten im öffentlichen Verkehr:  
Hohe Verlustzeiten machen öffentliche Verkehrsmittel unattraktiv**

Für die **zeitliche Erreichbarkeit** der Inseln und Halligen (Reisezeit) macht sich vor allem die räumliche Randlage in Bezug auf den Zentraleuropäischen Raum bemerkbar. Bei den für den Tourismus bedeutsamen **großräumigen Verkehren** innerhalb Deutschlands ergeben sich Reisezeiten zu den Inseln und Halligen von etwa 6 bis 14 Stunden. Während aus den Regionen Berlin, Bremen und Hannover noch Tagesausflüge möglich sind, ergeben sich für Mittel- und Süddeutschland meist Tagesreisen für die Anfahrt.

Negativ sind auch die hohen **Verlustzeiten in Form von Warte- und Umsteigezeiten**. Zu den Verlustzeiten kommen meist noch die Unbequemlichkeiten des Umsteigens, wobei auf vielen Verbindungen ein 2- oder 3-maliges Umsteigen erforderlich ist. Das Problem wenig attraktiver Fernverkehrsverbindungen betrifft allerdings auch andere deutsche Urlaubsregionen. Der **Vergleich mit den ostfriesischen Inseln** zeigt beispielsweise, dass zwar die Gesamtreisezeiten bei den Ostfriesischen Inseln meist günstiger ausfallen, die Umsteigenotwendigkeit und die Verlustzeiten sich aber in der gleichen Größenordnung bewegen.

Kürzere Reisezeiten finden sich im öffentlichen Verkehrssystem bei den **regionalen Verkehrsverbindungen** innerhalb Schleswig-Holsteins. Die nächstgelegenen Versorgungszentren sind von den Inseln und Halligen überwiegend innerhalb von 2 Stunden erreichbar. In Relation zur Gesamtreisezeit schlagen bei den regionalen Verbindungen die Verlust- bzw. Wartezeiten besonders stark zu Buche. Diese tragen auch wesentlich dazu bei, dass die öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem Pkw deutlich im Nachteil sind.



**Bild 4-1: Vergleich von Erreichbarkeiten im Fernverkehr zwischen Nord- und Ostfriesischen Inseln**



## 4.2 Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur ist ein besonders sensibler Bereich in der Verkehrsgestaltung. Dies liegt zum Einen daran, dass Bau, Betrieb und Instandhaltung in der Regel mit größeren Investitionen und laufenden Kosten verbunden sind. Zum Anderen erschweren die immer umfangreicheren gesetzlichen Auflagen, die Überschneidung von Zuständigkeiten und die angespannte wirtschaftliche Situation vielfach eine schnelle Umsetzung. Deshalb bedarf die Planung von Verkehrsanlagen einer besonderen Sorgfalt.

### **Straßeninfrastruktur:**

#### **Ausreichende Kapazitäten in der Region, Engpässe im Bereich der Ballungsräume**

Die Straßenverkehrsinfrastruktur entspricht weitgehend den normalen Verkehrsverhältnissen und Verkehrsaufkommenswerten. Kapazitätsengpässe ergeben sich vor allem im Sommer während der Haupturlaubszeit. Der Kreis Nordfriesland verfügt ebenso wie der Landkreis Cuxhaven über ein relativ gut ausgebautes Straßennetz. Aufgrund der hohen Verkehrszuwächse in den vergangenen Jahren und ausgebliebener Neu- und Ausbaumaßnahmen hat sich die Verkehrssituation aber verschlechtert.

Nordfriesland wartet seit Jahren auf eine direkte Autobahnanbindung, wengleich sich durch den Bau der Ortsumgehungen in Husum und Niebüll die Situation auf der B5 bereits entspannt hat. Kritischer als bei den Bundesstraßen ist der Zustand einiger Landes- und Kreisstraßen zu beurteilen, die vor allem wichtige Ost-West-Verbindungen abdecken. Im Straßennetz lassen sich folgende **Problembereiche der Verkehrsinfrastruktur** lokalisieren, die auf die Anbindung der Inseln und Halligen ausstrahlen:

- Unzureichende Kapazitäten auf der B5 an Spitzentagen insbesondere bei den Ortsdurchfahrten,
- Engpass auf der A23 im Bereich Itzehoe und Störbrücke,
- Kapazitätsengpässe im Bereich der Ballungsräume Hamburg und Bremen.

### **Schieneinfrastruktur:**

#### **Qualitätseinbußen durch Kapazitätsengpässe und baulich-technische Defizite**

Das Rückgrat für die Eisenbahnerschließung der nordfriesischen Inseln und Halligen bildet die sogenannte „Marschbahn“ (Hamburg - Husum - Niebüll – Westerland/Sylt). Aufgrund der Bedeutung für die Region kommt dem Ausbauzustand und der Instandhaltung dieser Schienenstrecke eine tragende Rolle zu. Sie weist unterschiedliche Ausbauqualitäten auf, wobei sich mehrere kritische Abschnitte lokalisieren lassen:

- Zwischen Hamburg und Itzehoe ist die Strecke zweigleisig befahrbar und elektrifiziert. Im Bereich des HVV führt die Überlagerung von Fernverkehr, SPNV und S-Bahn zu Kapazitätsengpässen.
- Zwischen Itzehoe bis Heide treten auf der nicht elektrifizierten Strecke Engpässe und Langsamfahrstellen auf, wobei die Hochdonn-Eisenbahnbrücke das „Nadelöhr“ bildet.
- Weitere Engpässe finden sich im weiteren Streckenverlauf zwischen Heide und Niebüll. Im wesentlichen handelt es sich hier um eingleisige Abschnitte in den Bereichen Eiderbrücke und Hattstedt.
- Zwischen Niebüll und Westerland werden besondere Anforderungen an die Infrastruktur gestellt, da sich hier SPNV, Güterverkehr und die Autozüge überlagern. Vor dem Hintergrund gesteigerter Kapazitätsbedarfe ist gerade dieser Streckenabschnitt aufgrund eingleisiger Passagen und der Signaltechnik nicht mehr den bestehenden Anforderungen gewachsen.



Ein besonderer Problempunkt ist die Anbindung bzw. Durchquerung der Metropolregion Hamburg. Neben dem bereits erwähnten kritischen Abschnitt Elmshorn - Hamburg-Altona bildet die sogenannte „**Verbindungsbahn**“ **Altona – Hauptbahnhof** mit das größte „Nadelöhr“ im Hamburger Schienennetz. Zusammen mit den stark eingeschränkten Kapazitätsreserven im Hamburger Hauptbahnhof sind die Handlungsspielräume im Hinblick auf eine verkehrlich optimale Lösung hier sehr gering.

Neben der Marschbahnstrecke ist für die Inseln und Halligen die **Strecke Niebüll – Dagebüll** von übergeordneter Bedeutung, da diese den wichtigsten Fährhafen Dagebüll mit der Marschbahn verbindet. Die von der NEG übernommene eingleisige und nichtelektrifizierte Strecke befindet sich baulich zum Teil in einem kritischen Zustand, der die Gestaltungspotenziale bei der Betriebsführung deutlich einschränkt.

Auch bei der für die Hochseeinsel Helgoland maßgeblichen **Hafenstadt Cuxhaven** macht sich die räumliche Randlage im Schienennetz nachteilig bemerkbar. Die Hauptschienenstrecke verläuft von Cuxhaven nach Bremen. Bremerhaven bildet einen „Brechpunkt“, wo die Elektrifizierung aus Richtung Bremen endet. Eine weitere Schienenstrecke führt von Cuxhaven über Stade nach Hamburg, wobei hier eingleisige Abschnitte und die fehlende Elektrifizierung die Kapazitäten begrenzen.

### **Bahnstationen, Verknüpfungspunkte und Bushaltestellen: Trotz positiver Einzelbeispiele überwiegt ein negatives Erscheinungsbild**

Einige **Bahnstationen** im Untersuchungsraum weisen signifikante Defizite auf, wenngleich durch die Aktivitäten der Länder, der Verkehrsgesellschaften und der DB AG in den letzten Jahren auch sichtbare Fortschritte in der Nutzungsqualität zu verzeichnen sind. Im „**Stationsprogramm**“ des Landes Schleswig-Holstein ist eine kontinuierliche Aufwertung von Bahnstationen vorgesehen. Positiv hervorzuheben sind die abgeschlossenen Umbauten am Bahnhof Husum und der Bahnstation Klanxbüll. Auch der Bahnhof Westerland hat in Verbindung mit dem Neubau des Busbahnhofs eine Aufwertung erfahren.

**Handlungsbedarf** wird vor allem bei den Bahnstationen Niebüll, Bredstedt und Dagebüll (Hafen) gesehen, die den Anforderungen an eine moderne und kundenfreundliche Bahnstation nicht (mehr) genügen. Dies betrifft sowohl die bauliche Gestaltung als auch die Barrierefreiheit. Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs ist die Überplanung der Bahnstationen auch im Zusammenhang mit der Entscheidung zu sehen, welche Stationen künftig die zentralen Verknüpfungspunkte bilden.

Bei den **Bushaltestellen** gibt es positive wie negative Beispiele. Vorzeigeobjekt ist hier sicherlich der mit hohem Investitionsaufwand gestaltete ZOB Westerland. Der positive Gesamteindruck in Verbindung mit dem angegliederten Servicezentrum und dem Bahnhof lässt hier über einige Mängel in der Gestaltung und der Orientierung hinwegsehen. Überdurchschnittliche und aus Kundensicht akzeptable Standards finden sich bei einigen zentralen Haltestellen wie an den Fährhäfen. Die meisten **Bushaltestellen** „**in der Fläche**“ weisen allerdings nur Minimalstandards auf und sind den „Einfachhaltestellen“ zuzurechnen. Von Nachteil bei vielen Haltestellen ist neben fehlenden Unterständen und Informationsangeboten die fehlende bauliche Ausstattung für den Einsatz von Niederflurfahrzeugen (Stichwort „Barrierefreiheit“).

Einzugehen ist noch auf die Aspekte **Barrierefreiheit und subjektive Sicherheit**, die besonders wichtige Komfortkriterien darstellen, wobei es hier teilweise auch gesetzliche Auflagen gibt. Die zunehmende Sensibilisierung für das Thema „subjektive Sicherheit“ und das neue Behindertengleichstellungsgesetz macht eine **Haltestellenerfassung und –bewertung** sinnvoll und notwendig.



## Häfen und Wasserstraßen: Schwerpunkt der Handlungsbedarfe liegt auf Amrum und Helgoland

Die Häfen sind für die Inseln und Halligen eine zentrale Komponente im Verkehrssystem. Sie fungieren nicht nur als Schiffs-Anleger sondern sind auch wichtige Schnittstelle im Verkehrssystem. Daher sind auch die Übergangsbedingungen zu den landseitigen Verkehrsmitteln und die Ausstattung mit Serviceeinrichtungen bewertungsrelevant. Bei den Fährhäfen auf der Festlandseite weisen Dagebüll und Cuxhaven die größte Bedeutung auf:

Dagebüll	ca. 1,6 Mio Passagiere / Jahr	ca. 140.000 t Güterumschlag / Jahr
Wyk / Föhr	ca. 1,5 Mio Passagiere / Jahr	ca. 120.000 t t Güterumschlag / Jahr
Wittdün / Amrum	ca. 0,7 Mio Passagiere /Jahr	ca. 18.000 t Güterumschlag / Jahr
Strucklahnungshörn	ca. 0,2 Mio Passagiere / Jahr	ca. 20.000 t Güterumschlag / Jahr
Schlüttsiel	ca. 0,1 Mio Passagiere / Jahr	ca. 2.000 t Güterumschlag / Jahr
Cuxhaven	ca. 0,3 Mio Passagiere / Jahr	ca. 14.000 t Güterumschlag / Jahr
Helgoland	ca. 0,5 Mio Passagiere / Jahr	ca. 22.000 t Güterumschlag / Jahr

Die Reedereien und die Gebietskörperschaften haben in den letzten Jahren umfangreiche **Investitionen in den Häfen** getätigt. Hervorzuheben sind

- der Neubau des Verwaltungs- und Servicegebäudes im Hafen von Wyk / Föhr,
- die Umgestaltungen im Hafen von Dagebüll (ein neues Servicegebäude wurde 2005 fertiggestellt),
- der Umbau des Anlegers Schlüttsiel einschließlich des Servicegebäudes (2004/2005) sowie
- die Einrichtung eines Servicegebäudes am Anleger in Cuxhaven.

Allerdings gibt es auch noch Problembereiche, die zu einer Attraktivitätsminderung der Häfen beitragen. **Verbesserungsbedürftig** sind vor allem die Hafenanlagen

- Helgoland (insbesondere fehlende Serviceangebote, wenig attraktiver Weg zum Inselzentrum) und
- Amrum (veraltetes Servicegebäude, einfache Ausstattung der Inselbushaltestelle).

Bei allen Häfen weisen zudem die **Bedingungen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer** unter den Aspekten der Wegeführung, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität Optimierungsbedarf auf.

Ein spezifisches Problem bei der Anbindung der Inseln und Halligen ist die **Befahrbarkeit der Wasserstraßen**, da diese die Erreichbarkeit und Zuverlässigkeit der Schiffsverbindungen und damit auch die Standortqualität und die Versorgung erheblich beeinflusst. Problematisch ist dagegen die Anbindung der Insel Amrum und der Halligen, in deren Bereich es nur flache und von Sedimentation betroffene Fahrrinnen gibt.





Der ZOB Westerland als "Vorzeige-Verkehrsanlage":

Die insgesamt ansprechende Gestaltung und der hohe Imagewert lassen über kleine Detailmängel hinwegsehen. Solche Großprojekte binden allerdings auch erhebliche Investitionsmittel und gehören eher zu den Ausnahmen im ÖPNV.

Haltestelle am Fähranleger Amrum



Bushaltestelle auf Föhr

Verbreiteter Standard der Bushaltestellen auf den Inseln:

Die meisten Bushaltestellen auf den Inseln weisen lediglich den Minimalstandard bezüglich Ausstattung und Gestaltung auf. Fahrgastunterstände sind selten anzutreffen. Immerhin sind die viele Haltestellen mit dem Namen gekennzeichnet.



Der Bahnhof Niebüll als zentraler ÖPNV-Verknüpfungspunkt:

Ungeachtet positiver Ansätze in der Umfeldgestaltung, wird der Bahnhof Niebüll seiner Rolle als neben Husum wichtigster Umsteigeknoten für den Nah- und Fernverkehr in Nordfriesland noch nicht gerecht.

Umsteigequalität, Barrierefreiheit Aufenthaltsqualität und Service sind stark verbesserungsbedürftig.



Schiffsanleger im Hafen von Helgoland:

Aufenthaltsqualität und Passagierservice sind stark verbesserungsbedürftig. Auch auf Amrum besteht Handlungsbedarf.

Positive Beispiele gibt es hingegen in Dagebüll und in Wyk auf Föhr.

**Bild 4-2: Nur wenige Verkehrsanlagen fördern ein positives Image für Bahnen, Busse und Fähren**



### 4.3 Bedienungsqualität (ÖV-Verkehrsangebot)

#### Wenig Produktdifferenzierung, starke Schwankungen der Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungsqualität ist zusammen mit der Erreichbarkeit bzw. Verbindungsqualität ein maßgebliches Entscheidungskriterium bei der Verkehrsmittelwahl. Sie beeinflusst nicht nur die Flexibilität bei der Fahrtenplanung, sondern hat auch Auswirkungen auf die Anschlussbildung. Für die Verkehrsunternehmen ist die Bedienungshäufigkeit dagegen ein wesentlicher Faktor zur Beeinflussung der laufenden Kosten.

Die **Produktdifferenzierung** im öffentlichen Verkehrssystem ist zur Zeit wenig ausgeprägt bzw. relativ „unscharf“. Zielgruppenorientierte oder „hochwertige“ Angebotskomponenten sind in der Regel in den normalen Fahrplan integriert und werden nicht gesondert vermarktet. Erst in den letzten Jahren wurden im Regionalverkehr Produkte und „Markennamen“ entwickelt. Dies ist im Busverkehr beispielsweise das Produkte „Schnellbus“ (z.B. Niebüll – Flensburg oder Westerland – List). Eine Produktdifferenzierung ist allerdings nur sinnvoll, wenn die Produkte auch mit einem klaren Angebotsprofil verbunden sind.

Bei den **Betriebszeiten** gibt es Unterschiede sowohl in Bezug auf die Verkehrsträger als auch in räumlicher Hinsicht. Die längsten Betriebszeiten finden sich im SPNV speziell auf der Marschbahn. Bei den Fähr- und Schiffslinien sowie den Inselbussen ist die Betriebszeit vor allem im Winter und am Abend eingeschränkt. Auf Föhr, Amrum und insbesondere Pellworm sind die Betriebszeiten stark auf die Fährabfahrten ausgerichtet, d.h. Busfahrten finden teilweise nur statt, wenn eine Fähr verkehrt.

Bei der **Fahrtenhäufigkeit im Eisenbahnverkehr** zeigt sich die große Bedeutung der Marschbahn. Auf weiten Teilen der Strecke werden im Tagesverkehr mindestens 2 Fahrten pro Stunde und Richtung angeboten. Von der **Fahrtenhäufigkeit auf der Marschbahn** profitiert vor allem die Insel Sylt, die mit etwa 15 Fahrtenpaaren an die Metropolregion Hamburg und mit fast 30 Fahrtenpaaren an die Städte Niebüll und Husum angebunden ist. Zusätzlich verkehren im Sommerfahrplan 3 Zugpaare und im Winterfahrplan 2 Zugpaare im Fernverkehr (IC), wobei die wegfallenden Fernverkehrszüge im Winter durch SPNV-Fahrten ersetzt werden. Deshalb ist das Fahrtenangebot über das gesamte Jahr nahezu konstant. Deutlich abgestuft in der Fahrtenhäufigkeit auf den übrigen SPNV-Verbindungen (z.T. nur 2-Stunden-Takt oder sogar ohne Takt).

Noch ausgeprägtere Unterschiede im Fahrplan ergeben sich bei den **Fähr- und Schiffsverbindungen**, besonders im Vergleich Sommer - Winterfahrplan. Dabei spielen die Inselgröße und die daraus resultierende Verkehrsnachfrage sowie die infrastrukturellen Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle (Stichwort „tideunabhängige Fahrrinnen“). Die mit Abstand attraktivste Verbindung ist Dagebüll - Föhr, auf der im Sommer z.T. mehrere Fahrten pro Stunde angeboten werden. Aus Gründen der Umlaufoptimierung wird kein einheitlicher Takt gefahren, überwiegend liegen zwischen den Abfahrten in Dagebüll 75 Minuten Zeitspanne. Nur wenige Fahrten werden auf den Verbindungen nach Helgoland und zu den Halligen angeboten. Besonders für die Einwohner bedeutet speziell der Winterfahrplan eine starke Mobilitätseinschränkung, da in der Regel keine Tagesreise zum Festland mehr möglich ist (auf den Halligen nur am Donnerstag).

Für die Bewertung der Fahrtenhäufigkeit ist ein **Vergleich mit den Ostfriesischen Inseln** interessant. Hier zeigt sich, dass es auf den Ostfriesischen Inseln sowohl ähnliche Fahrtfrequenzen wie auf den Nordfriesischen Inseln gibt als auch ähnliche Abstufungen zwischen starken und schwachen Linien sowie zwischen Sommer und Winter. Dies spricht für eine ausgewogene Aufwand-Nachfrage-Abwägung der Reedereien in beiden Regionen.



Im **Linienbusverkehr** gibt es ein signifikantes Angebotsgefälle zwischen den Inselbussen und den Regionalbussen, die als Zubringer zu den Häfen fungieren. Herausragend ist die Qualität des Angebot im Inselbusverkehr auf der Insel Sylt, wo im Sommer mit einem 20-Minuten-Takt auf einigen Linien sogar ein städtisches Qualitätsniveau erreicht wird, die durch eine starke Nachfrage im Tourismusverkehr hinterlegt ist. Ebenfalls noch attraktiv ist das Angebot auf Amrum, wo im Sommer zum Teil ebenfalls ein 30-Minuten-Takt gilt. Abgestuft ist das Angebot auf Föhr und Pellworm, wo die einzelnen Linien nur noch stündlich oder alle 2 Stunden verkehren. Deutlich reduziert ist das Verkehrsangebot in den Abendstunden und im Winter.

Deutlich abgestuft im Angebot sind **Regionalbuslinien auf dem Festland**. Durch die starke Fokussierung auf den Schülerverkehr und die nur geringe Nachfrage im Tourismusverkehr gibt es hier einen stark ausgedünnten Fahrplan. Außerhalb der Schulzeiten, insbesondere am Abend und am Wochenende gibt es keine Bedienung mehr oder nur noch Einzel-Fahrten. Eine vergleichsweise hohe Bedienungsqualität weisen die **SchnellBus-Linie Niebüll – Flensburg** mit einem Stundentakt in der Woche sowie die Linie Husum – Nordstrand auf, die ansatzweise vertaktet ist und im Sommer überwiegend auf stündlichen Abfahrten kommt.

Reederei	Streckenverlauf			Anzahl der Fahrten Sommer (beide Fahrrichtungen)			Anzahl der Fahrten Winter (beide Fahrrichtungen)		
	von...	über...	nach...	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr	Samstag	Sonntag
WDR	Dagebüll	⇒	Föhr	24	28	22	18	12	12
WDR	Dagebüll	teilweise über Föhr	Amrum	16	16	14	8	8	9
WDR	Föhr	⇒	Amrum	12	10	10	8	8	9
WDR	Schlüttsiel	Hooge Langeness	Amrum	4	4	4	2	2	2
NPDG	Strucklahnungshörn	⇒	Pellworm	12	10 - 12	10 - 12	10 - 12	6 - 8	6 - 8
RSL	Sylt / List	⇒	Rømø	18	16	16	12	10	10
FRS	Cuxhaven	⇒	Helgoland *	4	4	4	1	1	1
<i>zum Vergleich: Fähr- / Schiffsverbindungen zu den ostfriesischen Inseln:</i>									
FRISIA	Norddeich	⇒	Norderney *	27	26	26	18	12	12
FRISIA	Norddeich	Norderney	Juist *	2 - 4	2 - 4	2 - 4	2	2	2
DB AG	Harlesiel	⇒	Wangerooge *	6	9	7	3	2	2
AG Ems	Emden *	⇒	Borkum	12	12	13	4	4	4
AG Ems	Eemshaven	⇒	Borkum	8	17	9	3	2	2
<p><i>Allgemeine Erläuterungen:</i>                      Repräsentativer Wintermonat: Januar 2005                      Repräsentativer Sommermonat: Juli 2005                      Unterschiedliche Fahrtenanzahl aufgrund der Gezeiten</p> <p><i>* Anmerkungen zu einzelnen Verbindungen:</i>                      Helgoland: "Halunder Jet" und "Wappen von Hamburg" je 2 Fahrten                      Emden: Autofähre und Katamaran                      Föhr, Amrum und Norderney: teilweise zusätzlich Abfahrt am Freitag in den Abendstunden                      Juist: das Fahrwasser gestattet keinen Schiffsfahrplan mit täglich gleichbleibenden Abfahrtszeiten                      Wangerooge: Mo, Mi und Fr jeweils nur 2 Fahrten im Winter</p>									

**Bild 4-3: Bedienungshäufigkeit der Fähr- und Schiffslinien im Vergleich Sommer - Winter**



## 4.4 Beförderungsqualität (ÖV-Komfort)

### Zuverlässigkeit: Im Bahnverkehr zeitweise kritisch

Die Defizite in der Infrastruktur tragen dazu bei, dass vor allem auf der Marschbahn die Zuverlässigkeit für die Fahrgäste zeitweise unakzeptable Werte erreicht. „**Achillesferse**“ ist der Streckenabschnitt Niebüll – Westerland. Die Überlagerung von Fernverkehr, SPNV und Autozug sowie ein erhöhtes Fahrgastaufkommen führen hier oft zu Verspätungen außerhalb des Toleranzbereiches. Durch das verhältnismäßig geringe Verkehrsaufkommen im Untersuchungsraum kommt es im straßengebundenen ÖPNV nur zu wenigen Behinderungen durch den Kfz-Verkehr. Die **Zuverlässigkeit im Linienbusverkehr** ist über den gesamten Bedienungszeitraum betrachtet insgesamt als hoch zu bewerten.

Im **Fähr- und Schiffsverkehr** führt die Zuverlässigkeit der Hauptverbindungen zu keinen größeren Beanstandungen. Fahrplanabweichungen können vor allem bei hoher Nachfrage in der Kfz-Beförderung (längere Ladezeiten) und bei schwierigen Witterungsbedingungen (z.B. Sturmflut) auftreten.

### Fahrzeuge: Insgesamt ein hohes Qualitätsniveau, Komfortrückstände im Schiffsverkehr

Bei den derzeit eingesetzten **Autofähren und Fahrgastschiffe** handelt es sich überwiegend um Baujahre der 80er und 90er Jahre mit Kapazitäten von bis zu 1.200 Personen und bis zu 53 Pkw. Auf den Verbindungen nach Helgoland verkehren nur Personenfähren (Schnellfähren und Seebäderschiffe), auf den übrigen Verbindungen auch Autofähren. Neu im Einsatz sind der „Halunderjet“ auf der Verbindung Hamburg – Cuxhaven – Helgoland (seit 2003) und die „Syltfähre“ auf der Verbindung Sylt – Rømø (seit 2005). Diese neuen Schiffe repräsentieren im Hinblick auf die Sicherheitsausrüstung, die Technik und den Fahrkomfort den modernsten Standard. Die älteren Schiffe insbesondere die Personenschiffe weisen in Bezug auf den Fahrkomfort und die Service-Ausstattung zum Teil deutliche Mängel auf.

Ein komplexer Problembereich bei Schiffen sind die **Sicherheitsanforderungen und der Arbeitsschutz**. Diese sind nicht nur für die Passagiere von Relevanz, sondern für die Reedereien ein erheblicher Kostenfaktor. Den Reedereien ist eine Vielzahl gesetzlicher Bestimmungen auferlegt, zu denen noch Zertifizierungen durch diverse Behörden kommen (u.a. Seeberufsgenossenschaft, Gesundheitsamt). Beim Personaleinsatz gilt seit 2003 ein deutlich verschärften **Arbeitsschutz** (u.a. reduzierte Höchstarbeitszeiten). Umstritten ist beim Einsatz der Fähren und Schiffe im Linienverkehr die **Zuordnung des Fahrgebietes**. Zur Zeit weisen alle Fähren und Schiffe die uneingeschränkte Klasse des Germanischen Lloyd auf. Die Ausrüstung und Sicherheitsstandards sind also für die Hochseeschifffahrt ausgelegt, obwohl sich die Schiffsrouten in küstennahen Gewässern befinden. Die Reedereien bemühen sich derzeit über ihren Verband der Deutschen Reeder einen neuen **Standard für „Wattfahrten“** („Fahrten in geschützten Gewässern“) zu vereinbaren, der einen Abbau überregulierter Sicherheitsbestimmungen beinhaltet.

Bei den im **Schieneverkehr eingesetzten Fahrzeugen** hat sich das Bild in den letzten Jahren positiv entwickelt. Auch die **Fahrzeuge im Linienbusverkehr** haben in den letzten Jahren ein hohes Niveau erreicht. Hier haben die von den Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren konsequent durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen zu einer deutlichen Qualitätssteigerung beigetragen (u.a. asbestfreie Bremsbeläge, schwefelarmer oder schwefelfreier Dieselmotorkraftstoff, Türschließsicherung).





Moderne Autofähre auf der Linie Sylt - Rømø:

Ab 2005 wird eine komfortable und schnelle Fähre die Fahrzeit zwischen Sylt und der dänischen Insel Rømø deutlich verkürzen.



Standardklasse der Fährschiffe zu den nordfriesischen Inseln:

Kapazität steht im Vordergrund dieser in den 80er Jahren entwickelten Schiffstypen. Komfort und Ausstattung entsprechen nicht mehr durchgängig den gestiegenen Reiseansprüchen.



Kleinere Schiffstypen im Einsatz als Ausflugsschiffe und zur Abdeckung von Verkehrsspitzen:

Der Fahr- und Ausstattungskomfort bietet meist wenig Anreize für eine Mitfahrt. Hier zählt vorwiegend das "seemännische Flair".



Mit Fahrkomfort neue Fahrgäste gewinnen:

Ungeachtet der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben die Verkehrsunternehmen in neue Produkte und moderne Fahrzeuge investiert. Mit wenigen Ausnahmen hat die Fahrzeugqualität im Bahn- und Busverkehr ein hohes Niveau erreicht.



Unterschiedliche Standards bei Sonderausstattungen:

Obwohl der Einsatz von Niederflr-bussen inzwischen zum Standard gehört, ist er wegen der erhöhten Investitionskosten umstritten. Die Fahrradmitnahme gehört nur auf Sylt zum Service-Standard.

**Bild 4-4: Ein breites Spektrum von von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr und Schiffsverkehr**



## 4.5 Vernetzung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel

### Verknüpfungspunkte:

#### Viele positive Entwicklungen, weiter deutliche Defizite am Bahnhof Niebüll

Die Hauptverknüpfungspunkte im Untersuchungsraum decken die wichtigsten strategischen Knoten im Verkehrssystem ab und bieten die wichtigsten Verknüpfungsmöglichkeiten an. Im **Übergang zu den Fähren** und Schiffen sind auf der Festlandseite Dagebüll und Cuxhaven die zentralen Verknüpfungspunkte sowie für die Halligen der Anleger Schlüttsiel. Dagebüll bietet das komplette Portfolio an Verknüpfungsmöglichkeiten. Dem Pkw-Verkehr steht hier eine gebührenpflichtige P&R-Anlage zur Verfügung, die über einen kostenlosen Busshuttle direkt mit dem Fähranleger verbunden ist. Ebenso verfügt Dagebüll über einen Bahnanschluss. In Cuxhaven stehen Pkw-Abstellmöglichkeiten mit Anbindung an das städtische Straßennetz zur Verfügung. Im ÖPNV verkehrt eine Stadtbuslinie zum Hafen, die auch den Hauptbahnhof anbindet.

Die **Hauptverknüpfungspunkte im ÖPNV-System** liegen in Niebüll und Westerland. Niebüll gehört zu den Taktknoten im Integralen Taktfahrplan des SPNV in Schleswig-Holstein. Hier treffen 3 Bahnlinien sowie verschiedene Buslinien zusammen. Aufgrund der Kapazitätsanforderungen wurde die Autoverladung vom Bahnhof an den Stadtrand verlegt. Am Bahnhof Westerland liegen die Autoverladung und der zentrale Umsteigepunkt der Inselbusse (ZOB). Wichtige Verknüpfungspunkte wurden zwar in den vergangenen Jahren ausgebaut und aufgewertet, dennoch verbleiben Mängel, die vorwiegend die Ausstattung und Orientierung betreffen. Handlungsbedarfe bestehen vor allem in Niebüll (u.a. fehlende Barrierefreiheit, wenig attraktive Gestaltung), in Wyk (geringe Aufenthaltsqualität, Wegeführung für Fußgänger) und auf Amrum.

### Anschlüsse im öffentlichen Verkehrssystem:

#### Zum Teil lange Wartezeiten vor allem beim Umstieg auf dem Festland

Während im Individualverkehr die An- und Abreise zu/von der Fährhäfen weitgehend „just-in-time“ möglich ist, sind die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel an einen Fahrplan gebunden und müssen zudem überwiegend ein mehrmaligen Umsteigen in Kauf nehmen. Lange Wartezeiten sind für die ÖV-Nutzer „Verlustzeiten“ und tragen zu **Reisezeitnachteilen gegenüber dem Pkw-** und Attraktivitätsverlusten bei.

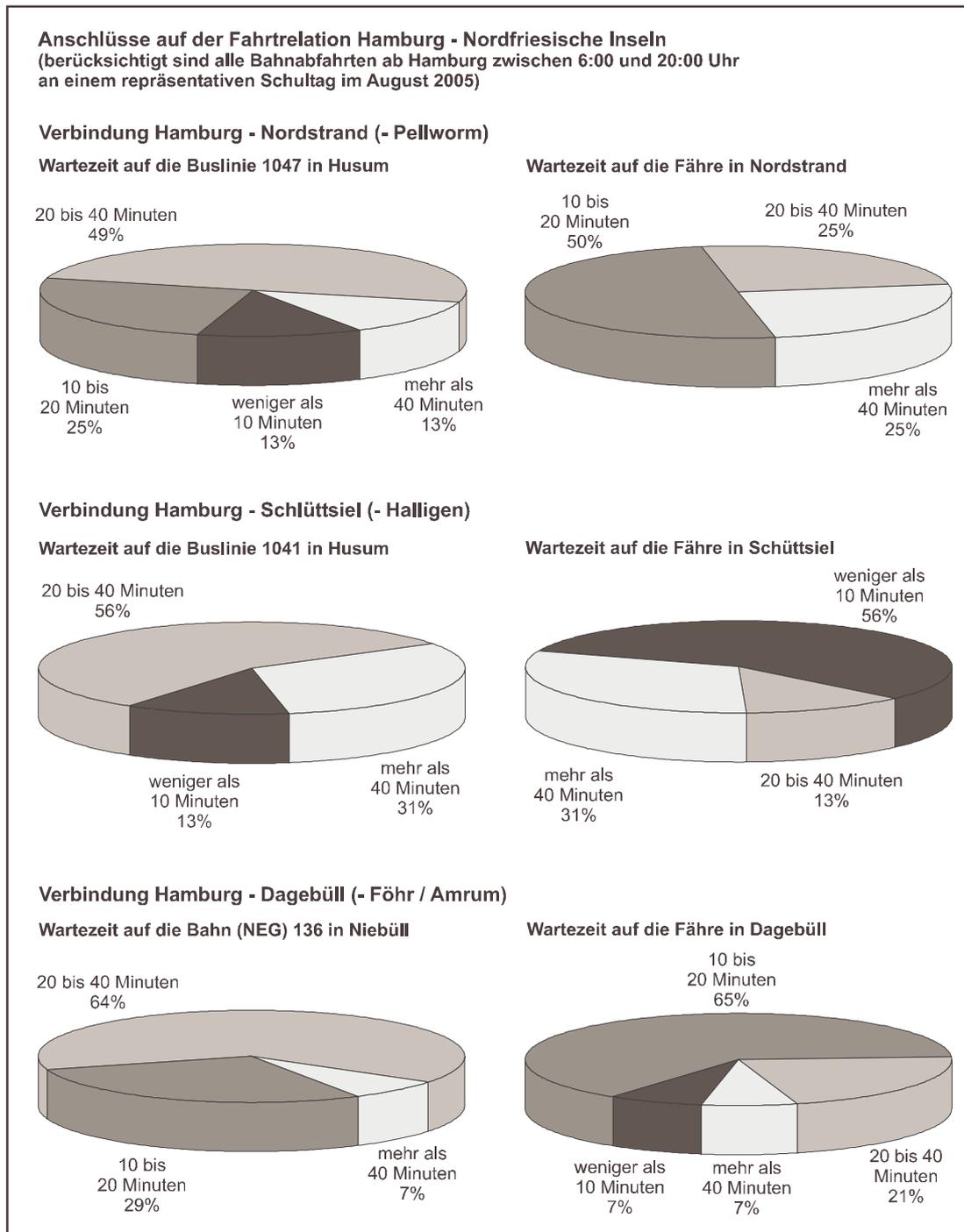
Grundsätzlich ist festzustellen, dass im öffentlichen Verkehrssystem des Untersuchungsraumes nur auf wenigen Verbindungen eine systematische Fahrplan- und Anschluss-Koordination stattfindet. Wesentliche **Gründe für die unzureichende Fahrplankoordination** sind:

- Unterschiedliche Zielgruppen-Prioritäten (z.B. Ausrichtung auf den Schülerverkehr),
- unterschiedliche Interessenlagen und Produkt-Hierarchien der Verkehrsunternehmen,
- Unterschiede in der saisonalen Ausrichtung der Fahrpläne sowie
- unzureichende Kooperation bzw. Kooperationsbereitschaft bei den Verkehrsunternehmen.

Für die Kunden des öffentlichen Verkehrs führen Defizite in der Anschlussbildung teilweise zu erheblichen Zeitverlusten, die den ohnehin lästigen Umsteigezwang überlagern. Die **Anschlusssituation auf den Inseln** ist insgesamt besser als auf dem Festland. Dies liegt hauptsächlich daran, dass die Inselbusse im Wesentlichen als Fähr- oder Bahnzubringer konzipiert sind und daher eine gezielte Fahrplanausrichtung erfolgen kann.



Kritisch wird es vor allem dann, wenn eine **Anschlussfahrt auf dem Festland** erfolgt bzw. die Fahrt über die Verknüpfungspunkte Husum und Niebüll hinaus geht. Über den Gesamttag gesehen eher ungünstig ist die Anschlusssituation für ÖV-Kunden, deren Fahrtenquelle oder -ziel außerhalb des Untersuchungsraumes, also beispielsweise in der Metropolregion Hamburg liegt. Dies trifft für die Mehrzahl der Tagestouristen und Urlaubsgäste zu. Es gibt hier nur wenige Fahrten am Tag mit durchgängig gute Anschlussbedingungen.



**Bild 4-5: Anschlüsse auf der Verbindung Hamburg – Nordfriesische Inseln an einem Werktag**



## 4.6 Service, Marketing und Kommunikation im Verkehrsbereich

### Deutliche Qualitätsunterschiede und wenig nachhaltige Integration

Das **Verkehrssystem-Marketing** ist in Verbindung mit Serviceangeboten eines der wichtigsten Instrumente, das Verkehrsverhalten zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verlagern. Hier können oft schon mit geringem finanziellen Aufwand nachhaltige Wirkungen erzielt werden. Im Umfeld des Verkehrssystems sind folgende **Marketingbereiche** von Bedeutung, die bisher nur teilweise koordiniert sind:

- Tourismus-Marketing übergeordneter Stellen wie NTS oder TASH,
- Tourismus-Marketing der Urlaubsregionen, Urlaubsorte und einzelner Einrichtungen / Institutionen,
- Öffentlichkeitsarbeit der Kreise, Ämter, Städte und Gemeinden,
- Verkehrsträger-übergreifendes ÖPNV-Marketing des Landes Schleswig-Holstein (LVS),
- ÖPNV-Marketing bzw. Unternehmensmarketing der einzelnen Verkehrsdienstleister.

Die ÖPNV-Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen haben sich in letzter Zeit verstärkt des Themas Marketing angenommen und eine Reihe von **positiven Aktivitäten** angestoßen. Hervorzuheben sind

- Die Landesweite Marketingkampagne „Mein Weg, Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein“,
- die Optimierung der elektronischen Fahrplanauskunft über Internet und das Programm SCOUT,
- die gestalterische und inhaltliche Überarbeitung des Fahrplanbuchs Nordfriesland,
- das umfangreiche ÖPNV-Marketing auf Sylt (u.a. mit InfoPoints und der Kundenzeitung „Sylt mobil“),
- die Weiterentwicklung individueller Informationsangebote (z.B. Pocketfahrplan, persönlicher Fahrplan).

Von zentraler Bedeutung ist die **Verzahnung von Tourismus- und Verkehrs-Marketing**. Um hier eine Bewertung vornehmen zu können, wurden die aktuellen Gastgeberverzeichnisse und die Internetauftritte der Haupturlaubsgebiete als Informationsmedien analysiert. Positive Ansätze und negative Beispiele liegen hier eng beieinander. Grundsätzlich tauchen in fast allen Informationsangeboten für Touristen auch verkehrliche Informationen auf, allerdings sind diese nicht einheitlich gestaltet und haben oft mehr den Charakter von allgemeinen Hinweisen und Unternehmenswerbung als von qualitätvoller Information. Zudem ist es oft nicht einfach, gezielt auf Verkehrsinformationen zuzugreifen. Beim Informationsinhalt fällt auf, dass Informationen zur Anreise noch relativ gut positioniert und präsentiert sind, Mobilitätsangebote auf den Inseln und Halligen aber oft nur oberflächlich bzw. mit dem Verweis auf externe Informationsstellen behandelt werden.

Auch im Bereich der flankierenden **Serviceangebote** gibt es wenige innovative Beispiele, insbesondere wenn es um die offensive Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel geht. Es fehlt ein systematisierter und räumlich übergreifender Service-Mix, der auch offensiv beworben werden kann.

Das weitgehend unkoordinierte Nebeneinander verschiedener Marketingaktivitäten hat seine Ursache nicht nur in unterschiedlichen Interessenlagen und Zielrichtungen, sondern beruht zu einem maßgeblichen Anteil auch auf **Kommunikationsproblemen**. Wie die Marktforschung gezeigt hat, treten diese Probleme nicht nur zwischen den Bereichen Öffentliche Verwaltung - Tourismus - Verkehr auf, sondern auch innerhalb dieser Bereiche. Der notwendige Abgleich von Konflikten sowie das Überwinden lokaler Egoismen ist eine Hürde für die Entwicklung eines integrierten Marketingansatzes.



Zusammenfassend lassen sich folgende **Hauptprobleme im Marketingbereich** identifizieren:

- Kaum verkehrsmittelunabhängige Mobilitätsberatung (auch nicht bei den Tourismusinformationen),
- kaum Möglichkeiten eines gezielten Zugriffs auf selektierte Informationen durch die Verkehrsteilnehmer,
- generelle Überfrachtung mit Unternehmensbezogenen Informationen im Verkehrsbereich,
- wenig koordinierte Aufbereitung und wenig integrierter Vertrieb von Informationsangeboten,
- keine einheitlich strukturierten und ausreichend detaillierten Informationsangebote in den Gastgeberverzeichnissen und den Internet-Auftritten der Inseln und der Tourismuseinrichtungen,
- keine räumlich übergreifenden Informations-Standards (z.B. im Karten- und Fahrplanlayout),
- teilweise unvollständige oder nicht mehr aktuelle ÖPNV-Informationen in Stadtplänen und Inselkarten,
- unzureichende Nutzung „neuer Medien“ als Informationsplattform,
- unzureichende Abstimmung der Marketingakteure im Verkehrs- und Tourismusbereich,
- wenig gemeinsame Aktivitäten, allgemein wenig Kooperation zwischen den Inseln und Halligen.



**Bild 4-6: Beispiele für ein weitgehend unkoordiniertes Marketing im Verkehrsbereich**



## 4.7 Nutzungskosten und Tarifqualität im öffentlichen Verkehr

### Deutliche Verbesserungen, aber immer noch keine integrierte Mobilitätskarte

Tarifstrukturen und vor allem die Fahrpreise zählen seit langem bei ÖPNV-Nutzern wie auch bei Nicht-Nutzern zu den am häufigsten kritisierten Elementen des ÖPNV und bilden mit die größte Barriere in der ÖPNV-Nutzung. An **positiven Entwicklungen im Tarifsysteem** sind hervorzuheben:

- Die Erweiterung des landesweiten Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) auf den Busverkehr,
- die Vereinheitlichung der Tarife innerhalb der Kreise bzw. innerhalb der Verkehrsgemeinschaften,
- die Durchlösemöglichkeit von Fahrscheinen nach Föhr und Amrum (Nutzung von Bahn, Bus, Fähre).

Nachteilig für die potenziellen Kunden der öffentlichen Verkehrsmittel ist aber weiterhin, dass es keine umfassende Lösung für ein einheitliches Tarifsysteem gibt. Letztlich kann der ÖV-Nutzer nur Tarife auf Grundlage eines konkreten Fahrtwunsches ermitteln. Als **Hauptdefizite im Tarifsysteem** sind zu benennen:

- Keine einheitlichen Tarifangebote und teilweise fehlende Einbindung der Fährverkehre,
- Durchlösemöglichkeit von Fahrscheinen beschränkt sich auf ausgewählte Relationen,
- keine „all-inklusive-Angebote“ (Mobilitätsticket mit Anreise und Nutzung örtlicher Mobilitätsangebote).

Die bereits seit mehreren Jahren laufenden Aktivitäten zur **Einführung einer NordseeCard** und die ersten Erfahrungen mit der OstseeCard zeigen, wie schwer eine Einigung bei integrierten Serviceangeboten ist, insbesondere wenn zusätzliche Kostenpositionen für die Beteiligten entstehen.

Grundsätzlich positiv zu bemerken ist, dass die Verkehrsunternehmen in zunehmendem Maße **Zielgruppen-orientierte Tarife** anbieten. So gibt es inzwischen Schülertickets für den Freizeitverkehr sowie günstige Fahrscheine für Familien oder ältere BürgerInnen. Diese Angebote können bei entsprechender Vermarktung dazu beitragen, die ÖPNV-Akzeptanz bei diesen wichtigen Zielgruppen auszubauen.

Ein **Vergleich mit den ost- und westfriesischen Inseln** bzw. ausgewählten Schiffsverbindungen in Dänemark und den Niederlanden ergibt, dass sich die Fahrpreise im Untersuchungsraum auf einem akzeptablen Niveau bewegen. Auf den niederländischen Fähren sind höhere, teilweise sogar deutlich höhere Fahrpreise zu entrichten, in Dänemark ist die Pkw-Beförderung etwas günstiger, dafür die Personenbeförderung teurer. Auch zu den ostfriesischen Inseln ist die Fähr-/Schiffsüberfahrt tendenziell mit höheren Kosten verbunden als auf den nordfriesischen Verbindungen. Für Häufignutzer ist auf fast allen Inseln von Nachteil, dass es keine bzw. **nur wenige attraktive Rabattierungen für Stammkunden** bzw. Häufignutzer gibt.

Bei der Anreise ist die Insel Sylt auch in tariflicher Hinsicht klar im Vorteil. Nach der Ausdehnung des SH-Tarifs auf den Inselbusverkehr ist die Kombination **Bahn – Bus** auch in tariflicher Hinsicht attraktiv. Da für die Überfahrt mit dem Pkw die Kosten für den SyltShuttle anfallen, kann die Bahn auf vielen Verbindungen sogar den Pkw in den Nutzungskosten schlagen.



Unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und des möglichen Aktionsraumes ist das aktuelle **Fahrpreisniveau im Inselbusverkehr** und auf Föhr und Amrum am höchsten. Auf Pellworm ist der Fahrpreis gemessen am möglichen Gesamtaktionsraum (maximal befahrbare Streckenlänge) noch gerade akzeptabel. Insgesamt bewegt sich das Preis-Leistungs-Verhältnis auf den Inseln in einem oberen Grenzbereich und ist insgesamt ungünstiger als bei den Regional- und Stadtverkehren auf dem Festland.

Fahrscheinart	Fähr- / Schiffsverbindung					
	List-Rømø	Dagebüll-Föhr	Dagebüll-Amrum	Schlüttsiel-Hooge	Nordstrand-Pellworm	Cuxhaven-Helgoland
alle Preisangaben in EUR						
<b>Entfernung</b>	ca. 7 sm	ca. 7 sm	ca. 13 sm	ca. 10 sm	ca. 4 sm	ca. 36 sm
Einzelfahrschein Erwachsene	6,50 (mit Rückfahrt)	5,30	7,50	5,80	6,00	25,00
Tageskarte Erwachsener	6,50	10,60	15,00	11,50	9,00	32,50
Wochenkarte Erwachsener	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten
Monatskarte Erwachsener	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten
Familienkarte	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten	wird nicht angeboten	27,00 (mit Rückfahrt)	80,00 (mit Rückfahrt)
Fahrradmitnahme	4,00	3,90	5,00	4,20	3,50	Radfahren auf Helgoland untersagt
Pkw-Mitnahme (1,0 t)	55,50 (mit Rückfahrt)	47,60 (mit Rückfahrt)	53,00 (mit Rückfahrt)	47,40 (mit Rückfahrt)	60,00 (mit Rückfahrt)	Pkw auf Helgoland untersagt
Besondere Angebote	10/20/er Karten für Pkw+Krad	1 Freifahrt für Vielfahrer	1 Freifahrt für Vielfahrer		Bus Husum-Nordstrand (Kombiticket)	Gruppenkarten

*andere Inselverbindungen im Vergleich:*

Fahrscheinart	Fähr- / Schiffsverbindung					
	Norddeich-Norderney	Bensersiel-Langeoog	Emden-Borkum	Hov-Samsø (DK)	Svendborg-Aerø (DK)	Holwerd-Ameland (NL)
alle Preisangaben in EUR						
<b>Entfernung</b>	ca. 6 sm	ca. 5 sm	ca. 25 sm	ca. 10 sm	ca. 13 sm	ca. 6 sm
Einzelfahrschein Erwachsene	14,50 (mit Rückfahrt)	10,00	14,50	10,40	10,80	10,95
Tageskarte Erwachsener	wird nicht angeboten	17,00 (mit Rückfahrt)	14,50	wird nicht angeboten	18,00 (mit Rückfahrt)	wird nicht angeboten
Fahrradmitnahme	5,50 (mit Rückfahrt)	15,00 (mit Rückfahrt)	6,00	3,25	2,85	5,20
Pkw-Mitnahme (1,0 t)	60,00 - 78,00 (mit Rückfahrt)	wird nicht angeboten	100,00 (mit Rückfahrt)	30,30	23,90	73,90 (mit Rückfahrt)

**Bild 4-7: Übersicht von Tarifen im Fähr- und Schiffsverkehr mit Vergleichswerten (Stand 2004)**



#### 4.9 Zusammenfassende Gesamtbewertung des Verkehrssystems

	Qualitäten und Chancen	Defizite und Risiken
<b>Versorgungsqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Grundversorgung auf Sylt</li> <li>+ Grundversorgung auf Helgoland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Versorgungslücken auf Amrum</li> <li>- Grundversorgung auf den Halligen</li> <li>- Freizeitangebote auf Helgoland</li> </ul>
<b>Erreichbarkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ direkte Bahnanbindung von Sylt</li> <li>+ hohe Akzeptanz der Eisenbahn</li> <li>+ Zubringerverkehre zu den Häfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- räumliche Randlage</li> <li>- keine Schnellstraße nördlich Heide</li> <li>- nur teilweise Parkraummanagement</li> <li>- kaum überregionale Bahnanbindung</li> </ul>
<b>Verkehrsinfrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Modernisierung von Bahnstationen („Stationsprogramm“)</li> <li>+ Gestaltung zentraler Bushaltestellen (z.B. ZOB Westerland)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Engpässe bei den Ortsdurchfahrten</li> <li>- Straßenengpass Itzehoe/„Störbrücke“</li> <li>- keine Elektrifizierung nördl. Itzehoe</li> <li>- eingeschränkte Schienen-Kapazität</li> <li>- Schienen-Engpass „Hochdonn“</li> <li>- „Nadelöhr“ HH-Verbindungsbahn</li> <li>- wenig attraktive Verknüpfungspunkte</li> <li>- kaum ansprechende Bushaltestellen</li> <li>- eingeschränkte Barrierefreiheit</li> <li>- wenig Service in den Fährhäfen</li> <li>- eingeschränkte Fahrinne Amrum</li> </ul>
<b>Bedienungsqualität (ÖV-Verkehrsangebot)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Betriebszeit u. Taktverkehr im SPNV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wenig Fahrten in den verkehrlichen Randzeiten bei Fähren u. Inselbussen</li> </ul>
<b>Beförderungsqualität (ÖV-Komfort)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Einsatz moderner Busse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Komfort-/Ausstattung bei einigen Schiffs- und Eisenbahnverbindungen</li> <li>- keine flexiblen Angebotsformen</li> </ul>
<b>Vernetzung der Verkehrsträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Anschlüsse auf den Inseln (Fähre – Bus und Bahn – Bus)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anschlüsse auf dem Festland</li> <li>- Umsteigebedingungen</li> </ul>
<b>Marketing-Qualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Marketing überall etabliert</li> <li>+ verstärktes Marketing im ÖV (Land, Kreise, Verkehrsunternehmen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kein Mobilitäts-Management</li> <li>- wenig koordiniertes Marketing</li> <li>- Einsatz „neuer Medien“</li> <li>- keine Informations-Standards</li> <li>- kaum Vertriebskooperationen</li> </ul>
<b>Nutzungskosten, Tarife</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ akzeptables Tarifniveau (im nationalen und internationalen Vergleich)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- keine vollständige Tarifintegration</li> <li>- keine einheitlichen Sortimente</li> <li>- kein integrierter Vertrieb</li> </ul>
<b>Marktkonformität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ hoher Anteil „Eigenwirtschaftlichkeit“ bei Fähr- und Busverkehren</li> <li>+ Ausschreibungen im SPNV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- teilweise nicht optimierter Abgleich zwischen Angebot und Nachfrage</li> </ul>



## 5. Künftige Rahmenbedingungen und Handlungsfelder

### Rahmenbedingungen für die künftige Verkehrsgestaltung: “Die Handlungsspielräume werden sich weiter reduzieren“

Die **Spielräume für die Gestaltung des Verkehrssystems** und speziell von neuen Mobilitätsangeboten haben sich in den letzten Jahren deutlich verengt. Vor allem die anhaltend schwierige wirtschaftliche Lage und die gesetzliche Vorgaben (z.B. Umweltstandards, Mineralölsteuer etc.) haben zu einer rückläufigen Investitionstätigkeit und einer verminderten Risikobereitschaft für die Erprobung neuer Angebote geführt. Auf der anderen Seite nehmen die **Ansprüche und Erwartungen der Verkehrsteilnehmer** an das Verkehrssystem und Verkehrsangebote weiter zu. Forderungen nach mehr Flexibilität, mehr Komfort, mehr Sicherheit und mehr Verkehrsqualität stehen immer häufiger im Gegensatz zu den vorhandenen Ressourcen und erzeugen ein Spannungsfeld zwischen „Wünschenswertem“ und „Machbarem“.

Besonders **schwierige Bedingungen zeichnen sich beim ÖPNV** ab. Die Zukunftsaussichten sind hier eng verknüpft mit der Frage, ob die Finanzierung langfristig gesichert werden kann. Die heutigen Angebotsqualitäten speziell im Busverkehr dürften sich nur halten lassen, wenn die Verkehrsunternehmen weiterhin - zumindest weitgehend- eigenwirtschaftlich arbeiten können. Besonders problematisch stellt sich für den öffentlichen Busverkehr der absehbare Rückgang der Schülerzahlen dar, die neben den Touristen auf den Inseln die wichtigste ÖPNV-Marktsegment bilden. Eine große Herausforderung für die künftige ÖPNV-Gestaltung stellen die steigenden **Ansprüche der Verkehrsteilnehmer an Mobilitätsangebote** dar. Der anhaltende Druck zur Erhöhung der wirtschaftlichen Effizienz im ÖPNV eine kundenorientierte Planung.

Vor dem Hintergrund sich verknappender Ressourcen und einem zunehmenden nationalen und globalen Wettbewerb haben sich in den 90er Jahren verstärkt **Kooperationen und strategische Partnerschaften** im Tourismus und Verkehrsbereich gebildet. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen aber immer häufiger, dass abstrakte Zielsetzungen und Willensbekundungen nicht immer in Einklang zu bringen sind mit der planerischen und politischen Praxis. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten wird die Einsicht in die Notwendigkeit von Kooperationen überdeckt von Bestrebungen, die lokale Marktposition zu stärken. **Unterschiedliche Interessenlagen und lokale Egoismen** werden auch im Hinblick auf integrierte Mobilitätsangebote und Marketingaktivitäten ein gemeinsames Vorgehen behindern bzw. erschweren.

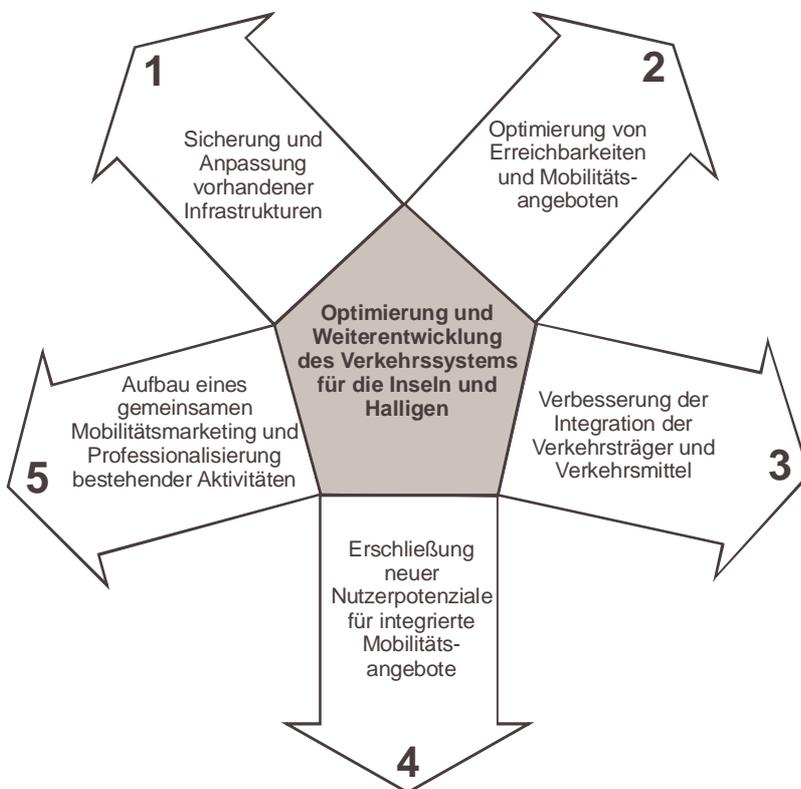
Hauptakteure im Verkehrsbereich	Hauptinteresse
Kommunale Entscheidungsträger	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der kommunalen Wettbewerbsfähigkeit</li> <li>• Sanierung der öffentlichen Haushalte</li> <li>• Eingrenzung und Abbau von Subventionen</li> </ul>
ÖPNV-Aufgabenträger	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausreichende ÖPNV-Versorgung der Bevölkerung</li> <li>• Reduzierung der Zuschüsse für ÖPNV-Leistungen</li> </ul>
Verkehrsunternehmen, Verkehrsdienstleister	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erwirtschaftung von Überschüssen</li> <li>• Erschließung neuer Märkte und Einnahmequellen</li> <li>• Stärkung der Unternehmens-Wettbewerbsfähigkeit</li> </ul>



**Handlungsfelder:  
“Grundlage für die Strukturierung künftiger Aktivitätenschwerpunkte“**

Mit den Ergebnissen der Standortbestimmung und der Marktforschung steht den Planern und Entscheidungsträgern, die Mobilitätsangebote auf den Inseln und Halligen gestalten, erstmals ein umfassendes Portfolio an **qualitativen und quantitativen Aussagen zur aktuellen Situation des Verkehrssystems** zur Verfügung. Die abschließende Bewertung des Verkehrssystems hat gezeigt, dass in diversen Bereichen noch Defizite vorhanden sind und/oder Diskussionsbedarfe bestehen. Um sich bei der Optimierung des Verkehrssystems und der Mobilitätsangebote nicht in unkoordinierten Einzelaktivitäten zu verzetteln, ist eine **Strukturierung der Aktivitäten und Maßnahmen** in übergeordnete Handlungsfelder sinnvoll.

Ausgehend von den Bewertungen im Rahmen der Standortbestimmung werden **fünf übergeordnete Handlungsfelder** für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems vorgeschlagen:



Im **Handlungsfeld 1 „Sicherung und Anpassung vorhandener Infrastrukturen“** geht es Wesentlichen um die Optimierung der Nahversorgung zur Verkehrsvermeidung und zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie um die Beseitigung von Defiziten und Engpässen im Straßennetz und im Bereich des öffentlichen Verkehrssystems. Grundsätzlich ist dabei die **Verkehrsqualität für alle Verkehrsträger** und auf allen Verkehrswegen „Straße“, „Schiene“ und „Wasserstraße“ zu sichern und zu stärken. Allerdings ist den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen, da diese wegen der Lage im Nationalpark und der Verankerung des „Naturerlebnisses“ als zentraler Baustein im Tourismusmarketing einen herausragenden Stellenwert einnehmen. Neben den Verkehrswegen ist auch bei den **Verkehrsanlagen** eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Qualität anzustreben. Dies gilt insbesondere für die Fährterminals und Bahnstationen mit Knotenpunktsfunktion (Umsteigen Bahn-Bahn und Bahn-Bus).



Das **Handlungsfeld 2 „Optimierung von Erreichbarkeiten und Mobilitätsangeboten“** zielt schwerpunktmäßig auf eine verbesserte Erreichbarkeit der Inseln und Halligen im Bahnverkehr und im Schiffsverkehr zu den verschiedenen Verkehrszeiten, wobei es vor allem geht um die

- Verkürzung von Reisezeiten,
- Minimierung von Umsteigenotwendigkeiten und
- Erhöhung von Beförderungsqualitäten (Zugkomfort, Barrierefreiheit, Anschlüsse).

Bei der Erreichbarkeit spielt neben den in Handlungsfeld 1 enthaltenen Verkehrsinfrastrukturen die Gestaltung des Verkehrsangebotes im öffentlichen Verkehr eine tragende Rolle. Die **Sicherung der vorhandenen Fernverkehrsangebote** und die Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen zu wichtigen Verkehrszielen und Verkehrsknoten bildet einen Aktivitätenschwerpunkt, von dem die gesamte Westküste Schleswig-Holsteins profitieren sollte. Darüber hinaus wird es erforderlich sein die **Definition einer „ausreichenden Bedienung“** speziell für die Schiffsverkehre und Inselbusverkehre zu konkretisieren, um einen für alle Seiten tragbaren Ausgleich zwischen Verkehrsqualität und wirtschaftlicher Effizienz herzustellen.

Im **Handlungsfeld 3 „Verbesserung der Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel“** ist die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger und Verkehrsmittel thematisiert. Dies beinhaltet sowohl die Verknüpfung in räumlicher Hinsicht („attraktive Verknüpfungspunkte“) als auch Aufgabenteilung zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr („Verträglichkeiten“) sowie die Weiterentwicklung der Tarifintegration (Stichwort: „Kombiangebote“). Der hohe Stellenwert von Natur, Landschaft und Umweltqualitäten bei der Standortqualität der Inseln und Halligen sollte in der Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote seine logische Fortsetzung finden.

Mit dem **Handlungsfeld 4 „Erschließung neuer Nutzerpotenziale für integrierte Mobilitätsangebote“** sollen vor allem die umweltfreundlichen Verkehrsmittel gezielt gestärkt werden. Dabei stehen die Schließung von Lücken in den „Transportketten“ des Umweltverbundes, die Förderung neuer Verkehrsangebote zur Verringerung des Pkw-Verkehrs und eine Anpassung der Servicequalität an zeitgemäße Kundenanforderungen (Stichworte: „All-inklusive-Beförderung“, „Fahrerlebnis“) im Vordergrund. Nur wenn Verkehrsdienstleistungen über die eigentliche Transportfunktion hinausgehen, wird der öffentliche Verkehr sich zusätzliche Marktanteile erschließen können.

Schließlich geht es im **Handlungsfeld 5 „Aufbau eines integrierten Mobilitätsmarketing und Professionalisierung bestehender Aktivitäten“** um eine umfassendere und professionellere Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch „weiche Maßnahmen“ sowie einen Abbau von Kommunikations-Barrieren. Informationsstandards, Mobilitätsberatung, optimierte Vertriebsstrukturen und eine Kommunikations-Plattform für die Unterstützung gemeinsame Aktivitäten im Verbund Verkehr und Tourismus stehen im Mittelpunkt der Handlungserfordernisse.

Die Marktforschung hat eindeutig gezeigt, dass trotz vieler positiver Aktivitäten speziell Informationen über Mobilitätsangebote die wichtigen Zielgruppen nur teilweise erreichen. Eine feste **Verankerung eines Mobilitätsmarketing** im Tourismusmarketing und in der kommunalen Öffentlichkeitsarbeit sowie eine integrierte Mobilitätsberatung sind wichtige Schritte Wirksamkeiten zu erhöhen und Synergien zu erzeugen. Aus Nutzersicht, aber auch im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit sind einheitliche **Informationsstandards zum Verkehrsangebot** anzustreben. Damit könnte ein wichtiger Meilenstein für eine grenzenüberschreitende Zusammenarbeit gesetzt werden, von der letztlich alle Seiten profitieren würden.



## 6. Definition von „Schlüsselprojekten“ für Verkehrsentwicklung

### Von den Handlungsfeldern zum Entwicklungskonzept: „Schlüsselprojekte ermöglichen eine zielgerichtete Bündelung der Ressourcen“

Mit den Handlungsfeldern wurden die wesentlichen **Qualitäten und Defizite im Verkehrssystem** und in der verkehrlichen Erreichbarkeit der Inseln und Halligen benannt und aufgeschlüsselt. Da es eine zentrale Zielsetzung des Projektes ist, umsetzungsorientiert zu arbeiten, ist eine Filterung der Handlungsfelder bzw. der darin enthaltenen Einzelpunkte sinnvoll. Damit sollen vorab **Prioritäten und Schwerpunkte** für die künftige Arbeit bzw. die Umsetzungsphase gesetzt werden. Nur so ist sichergestellt, dass sich die örtlichen Akteure vor dem Hintergrund stark eingeschränkter Ressourcen „verzetteln“ und letztlich kein angemessenes Verhältnis zwischen Aufwand und Wirksamkeit / Nutzen erreicht werden kann.

Als Schnittstelle bzw. Übergang zwischen der Festlegung der Handlungserfordernisse und konkreten Konzepten und Maßnahmen werden sogenannte **„Schlüsselprojekte“** definiert, mit denen wesentliche Aspekte zur Verbesserung des Verkehrssystems thematisch gebündelt werden und im Weiteren systematisch abgearbeitet werden können. Die Schlüsselprojekte zielen auch darauf ab, dass die Region aus eigener Kraft **Verbesserungen auch im kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont** realisieren kann, während große Infrastrukturprojekte meist mit hohen Unwägbarkeiten und Umsetzungsproblemen verbunden sind.

Vor diesem Hintergrund werden **4 Schlüsselprojekte** empfohlen:

Schlüsselprojekt 1:

**„Optimierung der Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr“**

(zielt auf die regionale und großräumige Anbindung inklusive erforderlicher Infrastrukturen)

Schlüsselprojekt 2:

**„Optimierung öffentlicher Verkehrsangebote“**

(zielt auf eine verkehrliche und wirtschaftliche Optimierung regionaler und lokaler öffentlicher Verkehre)

Schlüsselprojekt 3:

**„Bessere Vernetzung Bahn – Bus – Fähre“**

(zielt auf eine bessere Verzahnung der Hauptverkehrsmittel, um Synergiepotenziale zu erschließen)

Schlüsselprojekt 4:

**„Aufbau eines integrierten Mobilitätsmanagement“**

(zielt auf die offensive Vermarktung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote im Verbund Verkehr - Tourismus)

### Schlüsselprojekt 1: „Optimierung der Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr“

#### Intention des Projektes:

Die regionale und überregionale Erreichbarkeit der Inseln und Halligen mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat eine zentrale Bedeutung für deren Akzeptanz-Steigerung. Die Verringerung des Pkw-Verkehrs bei der Anreise der Urlaubsgäste und Tagestouristen ist nicht nur verkehrlich wünschenswert, sondern auch aus Marketinggesichtspunkten („Nationalpark“, „Natur und Landschaft als Imagefaktor“) von hohem Stellenwert.



Im Zielfocus soll eine Lösung stehen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Inseln und Halligen stärkt, gleichzeitig aber auch einer kritischen Prüfung der technischen und finanziellen Machbarkeit standhält.

### Zentrale Fragestellungen des Projektes:

- Welche Anbindung in Hamburg („Hauptbahnhof versus Altona“) ist aus verkehrlicher Sicht am sinnvollsten bzw. weiter zu verfolgen und welche strecken- und betriebstechnischen Lösungen gibt es hierzu ?
- Welche strategische und faktische Bedeutung hat der Fernverkehr für die Inseln und Halligen ?
- Ist eine Direktanbindung weiterer Fernziele bzw. Stadtregionen realisierbar ?
- Wie ist die Einbindung der Kurswagen zu sichern bzw. welche verkehrlichen Vorteile gibt es für sie?
- Wie kann die Anbindung der Metropolregion Hamburg weiter verbessert werden ?
- Welche Vorteile würde eine Elektrifizierung der Strecke HH – Westerland bringen ?
- Welche Anbindungsvariante für den Fährhafen Dagebüll (Bahn, Bus oder Kombination Bahn-Bus) ist unter Abwägung verkehrlicher und wirtschaftlicher Aspekte die sinnvollste Lösung ?
- Welche flankierenden Maßnahmen und Investitionen sind erforderlich, um eine Bahnanbindung von Dagebüll zu erhalten und ggf. aufzuwerten (Streckenkapazität, Signaltechnik, Bahnstationen) ?

## Schlüsselprojekt 2: „Optimierung öffentlicher Verkehrsangebote“

### Intention des Projektes:

Verkehrsangebote in verkehrlichen Randzeiten wie im Winter oder am Abend gehören schon immer zu den umstrittensten Diskussionspunkten und offenbaren die Interessenunterschiede zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften, den ÖPNV-Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Auf der einen Seite sind gerade Personen ohne Beförderungsalternative hier auf ein Mindestangebot angewiesen, auf der anderen Seite lässt in der Regel keine Kostendeckung bzw. Eigenwirtschaftlichkeit in den Randzeiten erzielen. Die Definition einer „ausreichenden Bedienung“ ist als Standortfaktor von großer Bedeutung, bewegt sich aber im Spannungsfeld zwischen Nachfrage, Aufwand und Finanzierung. Besondere Relevanz gewinnen hierbei innovative Lösungsansätze im Sinne von flexiblen Bedienungsformen.

### Zentrale Fragestellungen des Projektes:

- Lässt sich ein tragfähiger Kompromiss einer „ausreichenden Bedienung“ finden ?
- Welche Ansprüche gibt es seitens der potenziellen Nachfrager ?
- In welcher Form können Vereinbarungen verbindlichen Charakter erhalten ?
- Welche Ansätze bzw. Angebotsformen gibt es, um das Verhältnis zwischen Nutzen und Aufwand zu optimieren (Stichworte: Flexible Angebotsformen, Wassertaxi) ?
- Wie können durch neue Mobilitäts- und Serviceleistungen bestehende Lücken in den „Transportketten“ geschlossen werden (Stichworte: Gepäcktransport, Kombitickets) ?



### Schlüsselprojekt 3: „Bessere Vernetzung von Bahn - Bus – Fähre“

#### Intention des Projektes:

Die derzeitige Vernetzung der öffentlichen Verkehrsträger untereinander sowie mit den Fäh- und Schiffsverkehren ist einer der Hauptkritikpunkte der einheimischen Bevölkerung und der Touristen. Aufgrund der räumlichen Lage der Inseln und Halligen werden Umsteigebeziehungen weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Neben einer direkten Anbindung der Verknüpfungspunkte sind gute räumliche und zeitliche Übergangsbedingungen unverzichtbar für eine Förderung öffentlicher Verkehrsmittel. Im Focus stehen dabei vor allem die Übergänge von/zu den Fäh- und Schiffslinien. Eine schlüssige Gesamtlösung ist auch vor dem Hintergrund erforderlich, dass hier Investitionen für eine Aufwertung der Verknüpfungsknoten anstehen.

#### Zentrale Fragestellungen des Projektes:

- Welche Bahnstation(en) in Nordfriesland bilden künftig das „Tor“ zu den Inseln und Halligen bzw. übernehmen künftig die zentrale Verteilerfunktion zwischen den öffentlichen Verkehrsträgern ?
- Welche Infrastrukturverbesserungen sind hier zur Erfüllung der Verteilerfunktion erforderlich ?
- Welche Rolle spielt künftig der Bahnhof Niebüll und welche Maßnahmen wären zu seiner Qualifizierung erforderlich (Stichworte: gestalterische Aufwertung, Barrierefreiheit, Busbahnsteig) ?
- Welche Möglichkeiten gibt es, die Anschlussqualität zwischen den öffentlichen Verkehrsträgern und insbesondere zwischen dem ÖPNV und den Fäh-/Schiffslinien zu verbessern ?
- Wie kann eine kontinuierliche und Gesamtsystem-orientierte Koordination der Fahrplangestaltung erfolgen (Stichwort: Operative Kooperation der Verkehrsunternehmen) ?

### Schlüsselprojekt 4: „Aufbau eines integrierten Mobilitätsmanagement“

#### Intention des Projektes:

Das Mobilitätsmarketing ist ein sehr wichtiges und wirkungsvolles Handlungsfeld, in dem viele Maßnahmen mit vergleichsweise geringem Investitionsaufwand realisierbar sind. Gute Perspektiven für Kooperationen gibt es in Bereichen, die eine hohe Wirksamkeit bei gemeinsamen Zielsetzungen und/oder wirtschaftliche Synergien aufweisen. Einen besonderen Stellenwert hat die enge Verzahnung zwischen dem Mobilitäts-Marketing und dem Tourismus-Marketing. Im Focus steht vor allem die Bündelung von Marketingaktivitäten und Informationsplattformen („verbesserter Zugriff“) sowie die Entwicklung von Rahmenstandards für Informationsangebote („verbesserte Nutzbarkeit und Transparenz“).

#### Zentrale Fragestellungen des Projektes:

- Lassen sich gemeinsame Strukturen für eine Präsentation der Mobilitäts-Informationen finden ?
- Wie könnten übergreifende Informations-Standards aussehen ?
- Über welche Strukturen lässt sich der Vertrieb von Informationen am effizientesten organisieren ?
- Welche Anforderungen sollte eine Mobilitätsberatung erfüllen und wo gibt es hierfür Bedarf ?
- Wie kann ein Mobilitätsmarketing organisiert und können vorhandene Strukturen genutzt werden ?



## 7. Konkretisierung übergeordneter Fragestellungen

### 7.1 Verbesserung der Erreichbarkeit im Straßenverkehr

#### Großräumig wirksame Verkehrsprojekte stehen im Vordergrund

Der PKW wird in ländlich strukturierten Räumen trotz der Bemühungen einen attraktiven ÖPNV bereitzustellen, auch in Zukunft die tragende Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen. Ähnliches gilt auch für den Güterverkehr: Der LKW wird hier mit Abstand die größte Transportleistung erbringen und die größten Transportmengen befördern. Allein aufgrund der Infrastrukturen wird die Bahn in der Gesamtschau keinen nennenswerten Stellenwert einnehmen.

Sowohl für die generelle Erreichbarkeit, als auch für die Ver- und Entsorgung der Inseln und Halligen ist eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur insbesondere zur Anbindung der Fährhäfen unverzichtbar. Wegen der räumlichen Randlage ist die Erreichbarkeit nicht nur von der örtlichen, sondern in besonderem Maße auch von der regionalen und großräumigen Infrastruktur abhängig. Dies bedeutet für die Inseln und Halligen im Untersuchungsraum vor allem eine **hohe Verkehrsqualität in den Großräumen Hamburg** (für die nordfriesischen Inseln und Halligen) **und Bremen** (für Helgoland).

Für die verkehrliche Erreichbarkeit kritisch sind im Untersuchungsraum die Sommermonate, in denen sich der Alltagsverkehr mit dem Tourismusverkehr überlagert. Bedenkt man, dass sich in einigen Gemeinden in der Hochsaison die „Einwohnerzahl“ durch Urlaubsgäste verdoppelt, sind die Auswirkungen auf das Verkehrssystem leicht nachvollziehbar. Neben den Verbindungen zwischen Festland und den Inseln / Halligen konzentrieren sich die **Engpässe** auf

- Die Durchfahrt durch die Metropolregion Hamburg,
- den zweispurigen Abschnitt der B 5 im Bereich Itzehoe,
- die Strecke Heide – Tönning (mit Abzweig nach St.-Peter-Ording und Friedrichstadt) und
- die Strecke Husum – Bredstedt (mit Abzweig nach Dagebüll und Schlüttsiel).

Mit der Beseitigung dieser Engpässe könnte die Erreichbarkeit im Straßenverkehr für die Inseln und Halligen erheblich verbessert werden. Unter Abwägung des Umsetzungsaufwandes und des verkehrlichen Nutzens empfiehlt der Gutachter folgende **Maßnahmen** zu realisieren (Reihenfolge entspricht der Priorität):

- Neubau der Umgehung Hattstedt – Bredstedt im Zuge der B5,
- Ausbau / Lückenschluss der A23 in Itzehoe,
- Neubau der A26 Hamburg – Stade – Cuxhaven,
- Ausbau der B5 zwischen Heide und Husum auf 3 Fahrspuren mit Einführung einer verkehrsabhängigen oder wechselseitigen Freigabe der dritten Fahrspur,
- Neubau / Verlängerung der A20 mit zweiter Elbquerung als großräumige Umfahrungsmöglichkeit der Hansestadt Hamburg (eingeschränkter Nutzen für die Inseln und Halligen),
- Neubau A22 (nachrangig, da nur für Helgoland von Interesse; verkehrlicher Nutzen umstritten).



## 7.2 Verbesserung der Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr und Schiffsverkehr

### Voraussetzungen für eine attraktive Bahnanbindung: Vorrangiger Abbau von Behinderungen und Kapazitätsengpässen

Dem Abbau von Defiziten und der **Sicherung einer hohen Angebotsqualität** im SPNV kommt eine zentrale verkehrspolitische und strategische Bedeutung zu. Die Perspektiven für den SPNV und die Chancen zusätzliche Verkehrsanteile auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern, hängen entscheidend von der Leistungsfähigkeit der Schienen-Infrastruktur ab. Die Verspätungen auf der Marschbahn, die sich vor allem in der Sommersaison häufen, deuten auf ein Erreichen der Kapazitätsgrenze hin. Weitere Attraktivitätssteigerungen auf dieser Strecke sind daher eng mit dem Ausbau der Infrastruktur verbunden. Als **vorrangige Infrastruktur-Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs** sind zu nennen (Reihenfolge entspricht der Umsetzungspriorität):

- ⇒ **Sanierung der Kanalhochbrücke** Hochdonn (vorrangig für Beschleunigungsmaßnahmen),
- ⇒ **Zweigleisiger Ausbau** Niebüll – Klanxbüll und Morsum – Westerland,
- ⇒ Überprüfung von **Alternativen** zur vorrangigen **Führung der Autozüge** (Sylt-Shuttle),
- ⇒ **Modernisierung der Sicherungstechnik** insbesondere zwischen Niebüll und Westerland,
- ⇒ **Modernisierung der Bahnstrecke** Hamburg – Cuxhaven.

Die **Elektrifizierung der Marschbahn** ab Itzehoe ist nicht nur baulich und technisch, sondern auch finanziell eine große Herausforderung. Nach den Erfahrungen mit der Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Hamburg ist davon auszugehen, dass eine Elektrifizierung der Marschbahn allenfalls langfristig umsetzbar ist und erhebliche Planungsanstrengungen erfordert. Aufgrund der finanziellen Aufwändungen ist zudem fraglich, ob überhaupt ein angemessener Aufwand-Nutzen-Faktor gegeben ist. Unter Tourismusstregetischen Überlegungen ist die Elektrifizierung allerdings weiterzuvollziehen (Stichworte „Nachhaltigkeit“, „Nationalpark“ etc.). Es wird aber empfohlen, diese Maßnahme in der Priorität zurückzustufen und die Weiterverfolgung von einer weitergehenden Prüfung des Aufwand-Nutzen-Verhältnisses abhängig zu machen.

### Perspektiven für die Anbindung der Metropolregion Hamburg: Hauptbahnhof als temporäre Ergänzung zum Bahnhof Altona

Von hoher Bedeutung und Priorität ist für Kreise an der Marschbahn und die Inseln und Halligen die Durchbindung von Zügen bis Hamburg-Hauptbahnhof, da hierdurch erhebliche Vorteile in der Reisezeit und Erreichbarkeit in Bezug auf die Metropolregion Hamburg entstehen. Es gilt aber zu beachten, dass sich der Bahnhof Altona nicht nur als zentraler Bezugspunkt für die Marschbahn in Hamburg etabliert hat, sondern auch verkehrliche Vorteile gegenüber dem Hauptbahnhof aufweist. Eine eingehende Bewertung der beiden Bahnhöfe ergibt, dass der Hauptbahnhof nicht als Ersatz, sondern allenfalls als Ergänzung für Altona in Frage kommt. Die **Anbindung des Hauptbahnhofs** sollte vorrangig mit dem Ziel verfolgt werden, die überregionale Erreichbarkeit der Inseln und Halligen zu verbessern. Aufgrund der Kapazitätsprobleme am Hauptbahnhof und auf der Verbindungsbahn sollten die zum Hauptbahnhof geführten Züge dann als Fernverkehrszüge weiter durchgebunden werden. Für die Umsteigeverbindungen zwischen Fernverkehr und Marschbahn ist eindeutig Altona zu favorisieren. Eventuell könnte hier auch ein „**Servicepoint**“ für den **Nordseeküstenverkehr** bzw. eine „erstes Tor zu den Inseln- und Halligen“ eingerichtet werden.



## Anbindung im Fernverkehr: Kurswagen als Marketingprodukt

Die auf den IC-Verbindungen nach Sylt angebotenen Kurswagen stellen für die mit der Bahn anreisenden Urlaubsgäste eine wichtige **Verkehrsqualität** dar, da eine direkte Verbindung zwischen wichtigen Herkunftsorten der Urlaubsgäste und den Fährhafen Dagebüll als „Tor zu den Inseln und Halligen“ hergestellt wird. Gerade für Besucher, die mit Gepäck anreisen, ist der entfallende Umsteigezwang ein bedeutender Bequemlichkeitsfaktor. Die Belegungszahlen in der Urlaubssaison zeigen hier auch eine gute Akzeptanz. Hinzu kommt ein weiterer nicht minder bedeutender Aspekt: Mit den Kurswagen entsteht ein nicht zu vernachlässigender **Marketingeffekt**, in dem bereits an den Herkunftsorten der Urlaubsgäste durch die Wagenbeschilderung und Durchsagen auf die Inseln und Halligen hingewiesen wird.

Unter betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten ist der Kurswagen allerdings auch mit Nachteilen behaftet, so dass seitens der Deutschen Bahn eine latente Einstellungsoption besteht. Hinzu kommt, dass für die Bahnstrecke Niebüll – Dagebüll ein hoher Anteil der Nachfrage auf die Kurswagen entfällt. Eine Einstellung der Kurswagen würde also nicht nur die Attraktivität des öffentlichen Verkehrssystems mindern, sondern den **Bestand der Bahnanbindung von Dagebüll** in Frage stellen.

Unter verkehrsstrategischer Blickrichtung sollten sich die örtlichen Akteure gemeinsam mit Kreis und Land offensiv für den **Erhalt der Kurswagen** einsetzen. Um auch die betriebswirtschaftliche Seite zu verbessern, sollten gleichzeitig Anstrengungen unternommen werden, die Auslastung der Kurswagen weiter zu verbessern und ggf. weitere umsteigefreie Verbindungen einzurichten (vgl. folgender Abschnitt).

## Anbindung im Schienenpersonennahverkehr: Mit mehr Flexibilität zu mehr Attraktivität

Ein großes Manko der **Marschbahn** ist die Streckenlänge in Verbindung mit einer insgesamt relativ geringen zulässigen Fahrgeschwindigkeit. Dies führt für die Relationen von/zu den Inseln und Halligen zu sehr langen Reisezeiten. Gleiches gilt im Übrigen auch für die Eisenbahnstrecke Cuxhaven – Hamburg. Die anstehenden Sanierungsarbeiten werden die Rahmenbedingungen zwar verbessern, allerdings zunächst nicht unmittelbar zu signifikanten Verbesserungen für die Fahrgäste führen.

Daher sind Überlegungen anzustellen, Reisezeitverkürzungen über das Verkehrsangebot zu erreichen. Es wird hier vorgeschlagen, die Einführung einer **Express-Verbindung** („Sylt- oder Nordsee-Express“) zu prüfen, die nur noch die zentralen Bahnstationen und Verknüpfungspunkte bedient. Durch den Entfall des Lokwechsels in Itzehoe und unter Ausschöpfung der zulässigen Strecken-Höchstgeschwindigkeiten könnten erhebliche Zeiteinsparungen erzielt werden. Diese schnelle Linie könnte die bestehenden IC-Verbindungen sinnvoll ergänzen und als Perspektive die **Anbindung des Hamburger Hauptbahnhofs** sowie eine **Weiterführung Richtung Berlin** (ggf. Leipzig – Dresden) beinhalten. Es wird mit Zielrichtung auf die Berufsverkehre zunächst für ausreichend gehalten jeweils eine Fahrt am Morgen und am Nachmittag anzubieten und dann bei entsprechender Nachfrage ggf. weitere Fahrten zu ergänzen.

Von der Nachfrage gegenüber der Marschbahn deutlich abgestuft ist die **Nebenstrecke Niebüll – Tondern**, die ebenfalls von der NOB betrieben wird. Diese Strecke hat allerdings eine durchaus wichtige touristische Bedeutung und sollte im Zusammenhang mit integrierten Mobilitätsangeboten und touristischen Routenvorschlägen gefördert werden mit dem Ziel, die Nutzung zu steigern. Positiv auf die Nachfrage würde sich auch eine Verlängerung bzw. Durchbindung auf dänischer Seite auswirken (z.B. nach Esbjerg).





Bild 7-1: Entwurf einer Express-Verbindung Westerland - Hamburg

**Anbindung im Regionalen Busverkehr:  
Mit schnellen, direkten Linien neue Potenziale erschließen**

Die Anbindung der Inseln und Halligen im öffentlichen Verkehrssystem ist derzeit hauptsächlich auf die großräumigen Verbindungen über die Bahn sowie die Verbindung in die Kreisstadt Husum ausgerichtet. Für die Erreichbarkeit regionaler Siedlungsschwerpunkte abseits der Marschbahnstrecke ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel meist wenig attraktiv. Um den öffentlichen Verkehr nachhaltig zu fördern, auch eine Erschließung neuer Fahrgastpotenziale auf neuen Verbindungen erforderlich. Als vorrangig wird die **Anbindung der Stadt Flensburg** angesehen, die ein wichtiges Versorgungs- und Freizeitziel für die Inseln und Halligen, aber auch ein potenzieller Quellort für Tagesausflüge zu den Inseln und Halligen ist.



Es wird vorgeschlagen, eine **Durchbindung des SchnellBus Flensburg – Niebüll** bis Dagebüll auf Basis des unten dargestellten Fahrplanentwurfs zu prüfen. Um den tatsächlichen Bedarf für eine solche Verbindung auszuloten, sollten zunächst ausgewählte Fahrten in passender Zeitlage am Samstag angeboten werden, die sowohl Einkaufskunden als auch Tagesausflügler ansprechen. In diesem Zusammenhang sollte auch überlegt werden, ob zumindest am Wochenende, wenn der Schülerverkehr entfällt, eine Ausrichtung des Fahrplans auf den ITF-Taktknoten Niebüll möglich ist.

Eine zweite Direktverbindung, die weiter untersucht werden sollte, ist die **Verlängerung des BusXpres Sønderborg – Flensburg – Husum** bis zum Fähranleger Strucklahnungshörn, wengleich hier gegenüber der Verbindung Flensburg – Dagebüll geringere Nachfragepotenziale gesehen werden. Favorisiert werden auch hierbei für einen Probetrieb die Samstags-Abfahrten (7:50 Uhr ab Sønderborg und 15:25 ab Husum).

Fahrtnummer	Samstag						
	609	619	623	616	620	622	
<b>Flensburg, ZOB</b>	<b>08:00</b>	<b>12:00</b>	<b>16:00</b>	<i>Ankunft Fähre Föhr</i>	<i>09:15</i>	<i>13:15</i>	<i>17:15</i>
Unaften, Ort	08:14	12:14	16:14	<b>Dagebüll Mole</b>	<b>09:33</b>	<b>13:33</b>	<b>17:33</b>
Schafflund, B199	08:21	12:21	16:21	Maasbüll (bei Bedarf)			
<b>Leck, ZOB</b>	<b>08:40</b>	<b>12:40</b>	<b>16:40</b>	Deezbüll	09:48	13:48	17:48
<b>Niebüll, Bahnhof an</b>	<b>08:55</b>	<b>12:55</b>	<b>16:55</b>	Niebüll, ZOB	09:52	13:52	17:52
<i>Zug nach Westerland</i>	<i>09:01</i>	<i>13:01</i>	<i>17:01</i>	<b>Niebüll, Bahnhof an</b>	<b>09:55</b>	<b>13:55</b>	<b>17:55</b>
<i>Zug nach Husum</i>	<i>09:01</i>	<i>13:01</i>	<i>17:01</i>	<i>Zug nach Westerland</i>	<i>10:01</i>	<i>14:01</i>	<i>18:01</i>
<b>Niebüll, Bahnhof ab</b>	09:05	13:05	17:05	<i>Zug nach Husum</i>	<i>10:01</i>	<i>14:01</i>	<i>18:01</i>
Niebüll, ZOB	09:08	13:08	17:08	<b>Niebüll, Bahnhof ab</b>	<b>10:05</b>	<b>14:05</b>	<b>18:05</b>
Deezbüll	09:12	13:12	17:12	<b>Leck, ZOB</b>	<b>10:20</b>	<b>14:20</b>	<b>18:20</b>
Maasbüll (bei Bedarf)				Schafflund, B199	10:39	14:39	18:39
<b>Dagebüll Mole</b>	<b>09:28</b>	<b>13:28</b>	<b>17:28</b>	Unaften, Ort	10:46	14:46	18:46
<i>Abfahrt Fähre Föhr</i>	<i>09:45</i>	<i>13:45</i>	<i>17:45</i>	<b>Flensburg, ZOB</b>	<b>11:00</b>	<b>15:00</b>	<b>19:00</b>

**Bild 7-2: Fahrplanentwurf für eine SchnellBus-Verbindung Flensburg – Niebüll – Dagebüll**

### Verbindung Schlüttsiel – Dagebüll: Neue Perspektiven für das Inselhopping

Die Verbindung zwischen dem Hafen Schlüttsiel als „Tor zu den Halligen“ und dem Hafen Dagebüll als Hauptanlaufpunkt für die Inseln Föhr und Amrum ist schon seit langem in der Diskussion. Mit einer solchen direkten **Verknüpfung der Häfen über eine Landverbindung** würden sich neue Perspektiven für das Inselhopping (z.B. Rundtour Halligen - Föhr - Amrum – Halligen) eröffnen. Dies würde wiederum die Mobilitätsangebote bzw. Ausflugsmöglichkeiten für Urlaubsgäste erweitern. Favorisiert wurde bisher eine Verlängerung der aus Bredstedt bzw. Husum kommenden Linie bis nach Dagebüll. Nachteile dieser Lösung sind jedoch:

- ⇒ Der erforderliche Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges, um nahezu zeitgleich die Verbindungen nach Husum und Dagebüll abzudecken sowie
- ⇒ das Risiko, dass sich durch den Parallelverkehr zwischen Husum und Dagebüll Fahrgäste von der Bahnlinie Dagebüll – Niebüll auf den Bus verlagern und damit die Fahrgastzahlen der Bahn weiter schmälern.

Diese beiden Punkte disqualifizieren zwar noch nicht eine direkte Buslinie von Husum nach Dagebüll, sollten aber zum Anlass genommen werden, über Alternativen nachzudenken. Hinzu kommt, dass das Nachfragepotenzial ohnehin als gering einzustufen ist und daher auch der Aufwand minimiert werden sollte.



Da die bestehenden **Buslinien nach Dagebüll** im Wesentlichen auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind, ist es wenig realistisch, hiermit eine sinnvolle Verknüpfung mit der Fähre in Schlüttsiel herzustellen. Zudem wären in den Schulferien ggf. Zusatzangebote vorzuhalten. Als denkbare Lösung kommt der **Bus-Shuttle** in Frage, der den Hafen Dagebüll mit dem Inselfarkplatz verbindet. Dieser hat lange Standzeiten am Parkhaus, die ggf. für Zusatzfahrten genutzt werden könnten. Hinzu kommt, dass der Bus-Shuttle von der W.D.R. betrieben wird, womit sich eine Fahrplanabstimmung zwischen den Insel- und Halligfähren und dem Buszubringer erleichtert. Im folgenden Fahrplanentwurf ist eine Möglichkeiten skizziert, wie eine solche Verbindung gestaltet werden könnte.

<i>Fährankunft Amrum/Föhr</i>	09:15	<i>Fährankunft Halligen</i>	09:15
<b>Dagebüll Mole ab</b>	<b>09:18</b>	<b>Schlüttsiel ab</b>	<b>09:32</b>
Inselfarkplatz	09:21	Inselfarkplatz	09:40
<b>Schlüttsiel an</b>	<b>09:30</b>	<b>Dagebüll Mole an</b>	<b>09:43</b>
<i>Fährabfahrt Halligen</i>	10:00	<i>Fährabfahrt Föhr/Amrum</i>	09:45

**Bild 7-3: Fahrplanentwurf für einen Bus-Shuttle Dagebüll – Inselfarkplatz – Schlüttsiel**

## Perspektiven für den Fährverkehr: Schnellere Personenfähre als neues Produkt

Die Anbindung der Inseln und Halligen im Fähr- und Schiffsverkehr ist mit die bedeutendste Komponente im Verkehrskonzept, da alle Bewohner und alle Besucher auf die Nutzung der Fähren und Schiffe angewiesen sind. Um einen tragbaren Ausgleich zwischen Attraktivität, Nutzungskosten und Aufwand zu erhalten, müssen der Aufwand weiter reduziert und nach Alternativen für die schlecht ausgelasteten Verbindungen und Abfahrten gesucht werden. Gleichzeitig sind aber auch die **steigenden Kundenbedürfnisse** in Bezug auf Flexibilität und Fahrkomfort zu berücksichtigen. Aus Gutachtersicht ist es nicht zwingend erforderlich, dass für jede Abfahrt eine Kfz-Transportmöglichkeit besteht. Mit einer Personenfähre könnte ebenfalls eine gute Erreichbarkeit erreicht werden, wenn landseitig entsprechend gute Anschlüsse zum ÖPNV bestehen.

Aus diesen Überlegungen heraus wird die Einführung des neuen **Produktes „Schnellere Personenfähre“** vorgeschlagen, die folgende Merkmale aufweist:

- ⇒ Höhere **Fahrgeschwindigkeit** (16-17 Knoten) und kurze **Liegezeiten** zur Reduzierung der Reisezeit,
- ⇒ geringer **Tiefgang** der Schiffe für mehr Flexibilität in der Linienführung und bei der Hafenanfahrt,
- ⇒ attraktive, kundenorientierte **Schiffsausstattung** („Fahrerlebnis“),
- ⇒ gute **ÖPNV-Anschlüsse** (kurze Übergangszeiten) auf den Inseln und auf dem Festland,
- ⇒ Möglichkeit der **Fahrradmitnahme**, ggf. auch mobile Containereinheiten,
- ⇒ ggf. reduzierte **Sicherheitsanforderungen** / -standards und optimierter Personaleinsatz.



Die deutlich reduzierten Fahrzeiten eröffnen auch Perspektiven für eine Einbindung in das vertaktete Fahrplansystem des ÖPNV auf dem Festland und damit die systematische Bereitstellung kurzer Übergangszeiten zu den Bahnen und Bussen. Die neue Personenfähre sollte auch eine neue **Direktverbindung zwischen Dagebüll, Föhr und den Halligen** eröffnen, so dass damit nicht nur das Angebot für das Inselhopping, sondern auch die Versorgungsmöglichkeiten der Halligbewohner verbessert werden.

Ein wichtiges Anliegen, dass sowohl den Reedereien als auch den kommunalen Gebietskörperschaften zugute kommt, ist die **Einstufung der nordfriesischen Inseln- und Hallig-Schiffsverkehre als „Binnenschifffahrt“**. Damit könnten die Anforderungen an den Personaleinsatz und die Sicherheitsstandards entsprechend angepasst und eine spürbare Aufwandsreduzierung erreicht werden.

Ein weiterer Ansatzpunkt die Wettbewerbssituation der Inseln und Halligen zu stärken und die „Erreichbarkeits-Barriere“ der Fährfahrt abzubauen, ist die Aufwertung der reinen Beförderung hin zu einer **„Kurzstrecken-Erlebnis-Seereise“**. Die auf einigen Fähren (z.B. Halunder-Jet, Sylt-Fähre) bereits realisierten Komfortverbesserungen und Anpassungen an zeitgemäße Standards sollten weiter ausgebaut und systematisch optimiert werden. Im Wesentlichen geht es um die Schaffung einer „Wohlfühlatmosphäre“ in verschiedenen Aktivitätsbereichen: Differenzierte Gastronomiebereiche, Shops / Kiosk, Relaxbereich und Eventbereich (z.B. Kino, Kinderspielbereich, Insel-Videos zur Urlaubs-Einstimmung).

### **Sicherung einer Tide-unabhängigen Anbindung der Insel Amrum: Ein maßgeblicher Faktor für die Standortqualität**

Die Versandung des Fahrwassers bzw. der Fahrinne vor Amrum und die damit verbundenen Behinderungen für den Schiffs- und Fährverkehr sind seit Jahren ein kontrovers diskutiertes Thema zwischen den einzelnen Akteuren. Im Wesentlichen geht es um **zwei zentrale Fragestellungen**:

1. Welche Folgen hätte eine zunehmende Versandung des Amrum-Fahrwassers bzw. rechtfertigt das Nutzen-Aufwands-Verhältnis eine regelmäßige Ausbaggerung ?
2. Wer trägt die Finanzierung einer regelmäßigen Ausbaggerung der Fahrinne ?

Für die Insel Amrum ist der **Tourismus speziell im Sommerhalbjahr der Hauptwirtschaftsfaktor**. Die rückläufigen Gäste- und Übernachtungszahlen der letzten Jahre deuten darauf hin, dass der Wettbewerb im Tourismusbereich härter geworden ist. Dabei spielt die verkehrliche Erreichbarkeit eine wichtige Rolle. Mit der Initiative „Barrierefreies Amrum“ hat die Insel Amrum gerade im verkehrlichen Bereich Anstrengungen unternommen, die Qualität zu verbessern und damit auch neue Kundenkreise zu erschließen.

Durch die räumliche Lage und die abgestufte Bedienungsfrequenz der Fähren ist Amrum in der Erreichbarkeit schlechter gestellt als andere Nordseeinseln. Eine weitere Einschränkung der Erreichbarkeit würde unmittelbar **starke negative Folgen auf den Standortfaktor** haben. Der Umsatzausfall allein im Tourismusbereich wird nach aktuellen Berechnungen bei mindestens 5 Mio EUR pro Jahr liegen. Demgegenüber steht ein Aufwand für die Ausbaggerung der Fahrinne, von weniger als 100.000 EUR in keiner Relation zum potenziellen wirtschaftlichen Schaden, den die Versandung der Fahrinne erzeugt. Neben den Ausfällen für die Insel Amrum entstehen auch für die Reederei durch die Versandung gravierende Nachteile. Die Kosten für die durch die Fahrwasserbeschränkung verursachten Havarien und Verspätungen liegen ebenfalls im 5-stelligen Eurobereich, ganz abgesehen von den betrieblichen Nachteilen, die auch auf die Verbindungen der anderen Inseln und Halligen ausstrahlen.



Unter diesen Rahmenbedingungen ist es aus Gutachtersicht unstrittig, dass der **Nutzen der Ausbaggerung den Aufwand bei weitem übersteigt** und eine stabile Schiffsanbindung von Amrum im übergeordneten Interesse aller lokalen und regionalen Akteure liegen muss, allein um negative wirtschaftliche Auswirkungen für Amrum zu vermeiden. Mit der Fahrwasser-Ausbaggerung vor Dagebüll hat die zuständige Wasserschiff-fahrtsbehörde hier bereits die richtigen Zeichen gesetzt, die es auch auf Amrum zu übertragen gilt. Die **Finanzierung der Fahrrinnen-Freihaltung** ist nach Auffassung des Gutachters vorrangig von der zuständigen Wasserschiffahrtsbehörde (hier dem Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning) zu tragen bzw. sicherzustellen. Hierauf sollten auch der Kreis Nordfriesland und das Land Schleswig-Holstein beim Bund nachdrücklich Einfluss nehmen, um die Standortqualität, die Wirtschaftskraft und die Wettbewerbsfähigkeit im Tourismussektor für die Insel Amrum zu sichern.

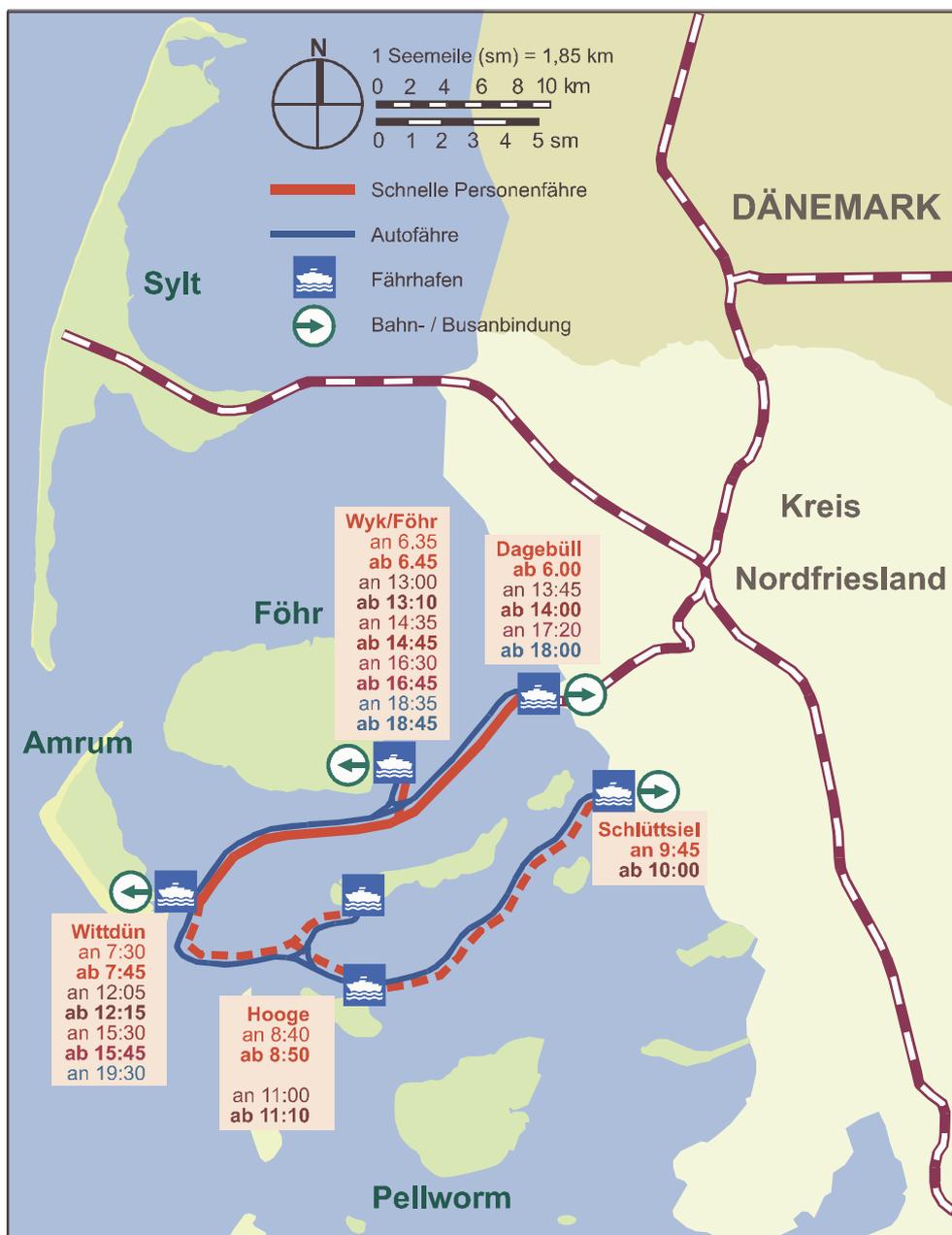


Bild 7-4: Linienführung und Fahrplanentwurf für das Produkt „Schnellere Personenfähre“



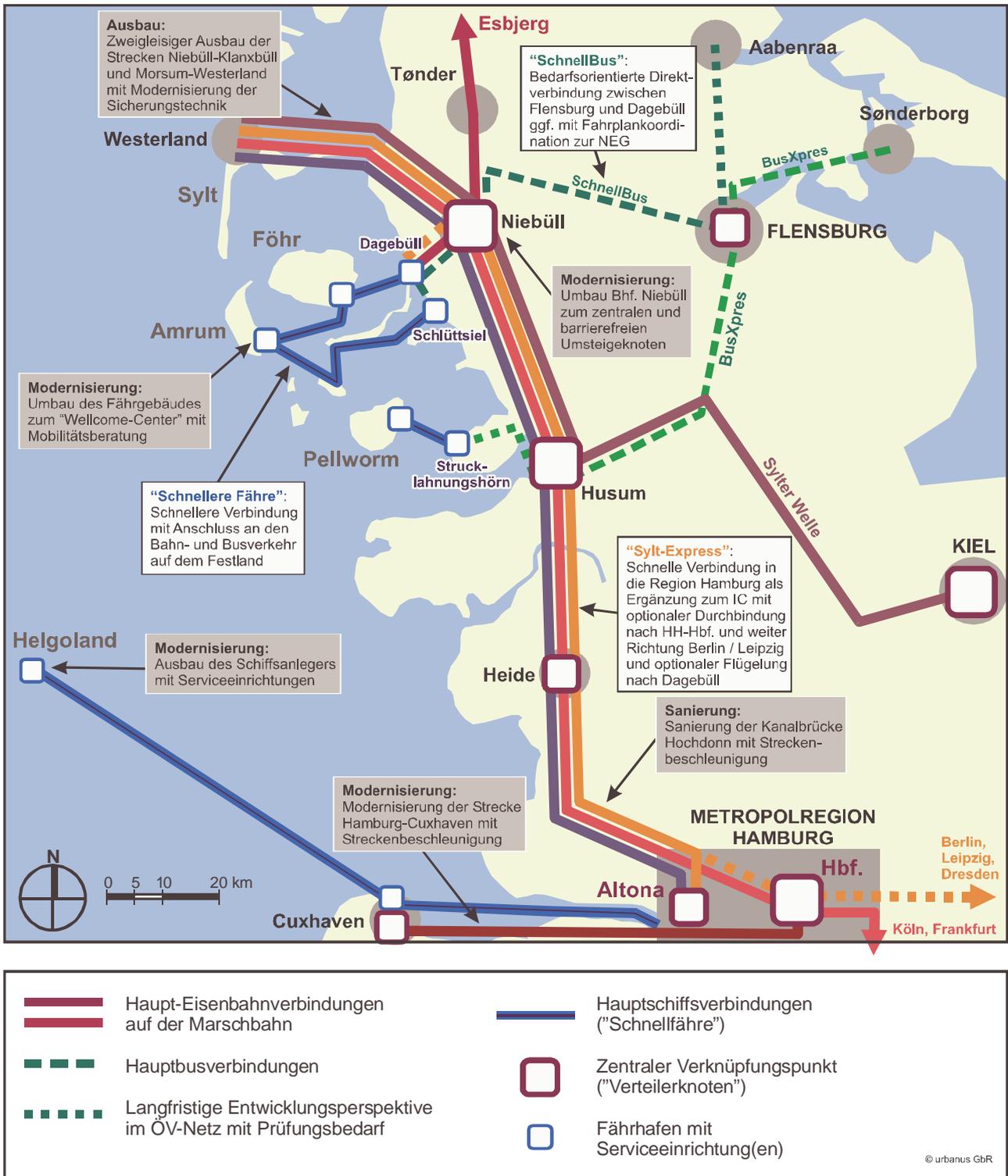


Bild 7-5: Übersicht des Konzeptes für den öffentlichen Verkehr und den Schiffsverkehr



### 7.3 Sonderbetrachtung:

#### Definition einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ im Fähr- und Schiffsverkehr

##### Begriff und Einordnung einer ausreichenden Verkehrsbedienung: Keine klaren rechtlichen Vorgaben

In Bezug auf die Fähr- und Schiffsverkehre enthält das Landeswassergesetz LWG leider keine unmissverständlichen **Aussagen bezüglich der Bedienungs- bzw. Versorgungsqualität** für die Inseln und Halligen. Festgelegt ist lediglich die Erfordernis einer Genehmigung von Seeverkehrsdienstleistungen, „wenn dies zur Sicherstellung der ganzjährigen angemessenen Versorgung der Inseln und Halligen erforderlich ist“. Die Genehmigungspflicht tritt also erst dann ein, wenn die ganzjährige Versorgung der Inseln und Halligen konkret gefährdet ist. In Übereinstimmung mit den EU-Vorschriften ist aus den Kommentierungen und Rechtsprechungen zum LWG ableitbar, dass in jedem Fall eine „Rosinenpickerei“ bei den Insel- und Hallig-Verkehren vermieden werden soll. Dies bedeutet, dass eine ausschließliche Bedienung in den lukrativen Sommermonaten nicht zulässig ist und nicht einer angemessenen Bedienung entspricht. Lösbar wäre diese unklare Situation erst, wenn der Gesetzgeber, die zuständige Verkehrsbehörde oder im Worst-case die Gerichtsbarkeit ihre **Vorstellungen von einer „angemessenen Bedienung“** explizit formulieren würden.

Bei den Inseln und Halligen gilt es zu auch berücksichtigen, dass neben den Einwohnern auch die Touristen eine wichtige Zielgruppe für die Verkehrsangebote darstellen. Eine attraktive Bedienung ist daher auch wichtig, um die **Wettbewerbsfähigkeit als Tourismusstandort** zu erhalten und gemäß den 2005 aufgestellten Tourismusleitbildern speziell in den Wintermonaten neue Tourismuspotenziale zu erschließen.

##### Vorschlag für die eine Mindestbedienungsqualität der Inseln und Halligen: Sorgsame Abwägung von Interessenlagen und Ansprüchen

Im Rahmen der vorliegenden Mobilitätsstudie geht es primär um eine ausreichende **Grundversorgung der kleinen Inseln und der Halligen im Schiffs- und Fährverkehr** insbesondere während der verkehrsschwachen Zeit im Winterhalbjahr. Bei den „großen Inseln“ Sylt und Föhr überwiegt ohnehin eine nachfrageorientierte Bedienung, die aufgrund der höheren Nachfrage eine dichte Bedienung gewährleistet.

Bei der angestrebten und von den Inseln- und Halligbewohnern legitim einzufordernden **Befriedigung der Grunddaseinsvorsorge** handelt es sich vor allem um angemessene Möglichkeiten,

- sich mit Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen (Einkaufsverkehr),
- notwendige Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen (z.B. Arztbesuch) und
- ggf. seinen Arbeitsplatz auf dem Festland zu erreichen (Berufsverkehr).

Unter Abwägung der Versorgungsansprüche der Bevölkerung, der Anforderungen im Tourismusverkehr und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird folgender Vorschlag für einen **Mindeststandard für die Verkehrsbedienung** für die Halligen und die Insel Helgoland unterbreitet. Bei den Halligen könnten zur Versorgung auch Fahrten zur Insel Föhr (alternativ zum Festland) angeboten werden, wenn dies mit weniger Betriebsaufwand verbunden ist.



	Anzahl von Schiffs-/Fährfahrten nach Verkehrstagen						
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
<b>Fahrten zum Festland</b>	Keine Schiffs-abfahrt	1 Fahrt am Morgen (Versorgung Insulaner)	Keine Schiffs-abfahrt	1 Fahrt am Morgen (Versorgung Insulaner)	1 Fahrt am Nachmittag (Versorgung für Insulaner)	1 Fahrt am Vormittag (Festland-ausflug für Insulaner)	1 Fahrt am Mittag (Rückfahrt für Besucher und Pendler)
		1 Fahrt am Nachmittag (Tages-Besucher, Handwerker)		1 Fahrt am Nachmittag (Tages-Besucher, Handwerker)			
<b>Fahrten zur Hallig</b>		1 Fahrt am Vormittag (Tages-Besucher, Handwerker)		1 Fahrt am Vormittag (Tages-Besucher, Handwerker)	1 Fahrt am Abend (Anreise für Besucher)	1 Fahrt am Mittag (Anreise für Besucher)	1 Fahrt am Nachmittag (Rückreise für Insulaner)
		1 Fahrt am Abend (Versorgung Insulaner)		1 Fahrt am Abend (Versorgung Insulaner)			

**Bild 7-6: Vorschlag für eine Mindestbedienung der Halligen**

	Anzahl von Schiffs-/Fährfahrten nach Verkehrstagen						
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
<b>Fahrten zum Festland</b>		1 Fahrt am Vormittag (Versorgung Insulaner)		1 Fahrt am Morgen (Versorgung Insulaner)	1 Fahrt am Mittag (Versorgung Insulaner, Handwerker, Pendler)	1 Fahrt am Vormittag (Festland-ausflug Insulaner)	1 Fahrt am Nachmittag (Rückfahrt für Besucher und Pendler)
<b>Fahrten zur Insel</b>	1 Fahrt am Vormittag (Handwerker, Pendler)		1 Fahrt am Mittag (Versorgung Insulaner)		1 Fahrt am Vormittag 1 Fahrt am Abend (Anreise für Besucher, Versorgung Insulaner)		1 Fahrt am Vormittag (Anreise für Tages-Besucher)

**Bild 7-7: Vorschlag für eine Mindestbedienung der Hochseeinsel Helgoland**



Der Vorschlag ist so konzipiert, dass er den unterschiedlichen potenziellen Zielgruppen für Fahrten zu/von den Halligen und Helgoland angemessene Fahrtmöglichkeiten anbietet:

- Die **Einwohner** können sich an einem Tag auf dem Festland ohne Übernachtung versorgen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit von Wochenendausflügen.
- **Urlaubsgäste** und Wochenendurlauber können am Freitagabend anreisen und am Sonntag wieder abreisen. Damit wird vor allem die Möglichkeit von Wochenendausflügen gefördert.
- **Tagesausflügler** können an mindestens einem Tag an- und abreisen.
- **Ver- und Entsorger** (z.B. Handwerker) können an einem Tag ihre Aufträge ohne Übernachtung erledigen. Auf Helgoland besteht eine Inselfahrt am Montag Vormittag und eine Festland(rück)fahrt am Freitag Mittag (auch für Inselfahrende).

Für die Halligen besteht mit der Durchbindung von Schiffsfahrten nach Amrum und ggf. Föhr eine zusätzliche Fahrtalternative. Zudem ist als Kompromiss vertretbar, dass nicht mehr alle Fahrten mit Autofähren stattfinden. Verzichtbar wäre außerhalb der Saison die Kfz-Beförderung am Samstag und eventuell auch am Dienstag. Prinzipiell gilt die **Mindestbedienungsaisonunabhängig**.

Die Umsetzung bzw. Einhaltung der „ausreichenden Bedienung“ (Mindestbedienung) kann auf zwei unterschiedlichen Wegen erreicht werden:

1. **Politischer Beschluss** der zuständigen Gebietskörperschaft für eine Leitlinie oder Verordnung zur Mindestbedienung als freiwillige Selbstverpflichtung oder
2. **Vereinbarung** zwischen der zuständigen Gebietskörperschaft und der zuständigen Reederei über eine Mindestbedienung im Sinne eines „Gentleman Agreement“.

Favorisiert wird die Kooperationsvereinbarung. Dabei sollten aber auch weitere Möglichkeiten ausgelotet werden, den Betriebsaufwand weiter zu reduzieren (z.B. wirtschaftlichere Schiffstypen, reduzierte Personalanforderungen), um damit die ausreichende Bedienung langfristig zu stabilisieren.



## 7.4 Öffentliches Verkehrsangebot, Radverkehr und Flugverkehr

### Verkehrliche Optimierung des ÖPNV-Angebotes auf Föhr: Bessere Orientierung für Gelegenheitsnutzer

Nachdem der Inselbus auf Föhr über Jahre eine für die Siedlungsdichte relativ hohe Fahrtenhäufigkeit aufwies, machten die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine Überprüfung erforderlich. Mit der Zielsetzung, weiterhin im Verbund mit den Fährlinien eine eigenwirtschaftliche Bedienung sicherzustellen, wurde 2004 eine betriebliche Optimierung unter Berücksichtigung verkehrlicher Basisdaten von der W.D.R. als Betreiber vorgenommen. Im Ergebnis wird heute ein Bussystem angeboten, das sich mehr an der bestehenden Nachfrage und betrieblich-wirtschaftlichen Gesichtspunkten orientiert und weniger nach Attraktivitätskriterien gestaltet ist. Zudem wurde die Möglichkeit der Fahrradmitnahme wegen geringer Nachfrage eingestellt. Angesichts der überschaubaren Inselgröße und der geringen Siedlungsdichte erscheint das Busliniennetz zu umfangreich. Zudem wird durch die Mischung von Ring- und Radiallinien die Orientierung insbesondere für Gelegenheitsnutzer erschwert. Es wird daher empfohlen, auf Basis aktualisierter Nachfragedaten eine **verkehrliche Überarbeitung des Busangebotes** mit folgenden Zielsetzungen vorzunehmen:

- ⇒ Straffung des Liniennetzes mit Verbesserung der Orientierung,
- ⇒ Umsetzung eines einprägsamen, ganzjährigen Basisangebotes mit saisonaler Verdichtung,
- ⇒ Einführung alternativer Bedienungsformen für verkehrsschwache Zeiten und ggf. Räume,
- ⇒ Wiedereinführung einer Möglichkeit für die Fahrradmitnahme.

### Verkehrsangebote in verkehrlichen Randzeiten: Mehr Flexibilität bei geringer Nachfrage

Beim Einsatz alternativer Bedienungsformen haben die Inseln mit einem Busangebot noch Nachholbedarf. Zur Zeit findet in verkehrsschwachen Zeiten meist überhaupt keine ÖPNV-Bedienung statt oder die Fahrten erfolgen überwiegend mit herkömmlichen Linienbussen. Die ÖPNV-Betreiber müssen sich darauf einstellen, dass der demografische Wandel, die weiter steigenden Anforderungen der Verkehrsteilnehmer und der wirtschaftliche Druck neue Konzepte für den ÖPNV notwendig machen. Besondere Herausforderungen dürften durch den erwarteten Rückgang der Schülerverkehre entstehen.

Es ist also sowohl für die Insel- und Halligverkehre als auch für den ÖPNV auf dem Festland geboten, sich mit dem Aspekt der flexiblen bzw. alternativen Bedienungsformen intensiver auseinanderzusetzen. Diese sollen ermöglichen, auch in Räumen und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage den Fahrgästen ein Basisangebot bereitzustellen und gleichzeitig Kosten gegenüber dem herkömmlichen Linienverkehr einzusparen. Im Vorwege der Planung sind die Einsatz-Zeiten und –Räume auf Grundlage belastbarer Nachfragedaten einzugrenzen. Als **Bedienungsvarianten** sollten vorrangig geprüft werden:

- ⇒ Service „Taxi-zum-Bus“ oder Linientaxis zur Verkürzung von Buslinien,
- ⇒ Anrufbusse oder Anrufsammeltaxi in Regie der Verkehrsunternehmen als Ersatz für Linienverkehre,
- ⇒ Kooperationsmodelle mit den Taxiunternehmen.



## Flankierende Maßnahmen zur Bereitstellung lückenloser Transportketten: All inclusive als Dienst am Kunden

Bei steigenden Ansprüchen an die Beförderungsqualität wird es für den öffentlichen Verkehrs speziell in strukturschwachen Gebieten schwer bleiben, neue Kunden zu gewinnen. Neben dem Ausbau flexibler Verkehrsangebote (s.o.) sollte mit flankierenden Leistungen ein „von-Tür-zu-Tür-Service“ angeboten werden, der die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver macht. Als **Serviceleistungen** sollten vorrangig aufgebaut oder weiterentwickelt werden:

- ⇒ Bereitstellung attraktiver Informationsangebote am Ausgangspunkt der Fahrt („Fahrtvorbereitung“),
- ⇒ Gepäcktransport vom Quellort zum Zielort, zumindest aber von der Schnittstelle Festland – Inseln,
- ⇒ Durchlösemöglichkeit von Fahrscheinen unabhängig von den genutzten öffentlichen Verkehrsmitteln.

Ein zentrales Thema im Hinblick auf die Akzeptanzsteigerung öffentlicher Verkehrsmittel ist die weitere Vereinfachung der Tarifsysteme. Zielperspektive sollte -ungeachtet der schwierigen Umsetzung- die **Einführung einer MobilCard** bleiben, die neben der Anreise auch die Mobilitätsangebote vor Ort einschließt und ggf. weitere Leistungen im Sinne eines Kombitickets umfasst (z.B. ermäßigte Eintritte, kostenloser Fahrradverleih). Empfohlen wird hier eine zeitliche Staffelung nach Tageskarte, 7-Tageskarte und 14-Tageskarte.

## Optimierung des Radverkehrssystems: Konsequente Förderung des Fahrrades in einer integrierten Radverkehrspolitik

Für die Fahrradnutzung auf den nordfriesischen Inseln und Halligen bestehen sowohl im Hinblick auf die einheimische Bevölkerung als im Besucher- und Tourismusverkehr hohe Nachfragepotenziale. Die **räumlichen Rahmenbedingungen** für eine Fahrradnutzung sind hier nahezu ideal.

Die nordfriesischen Inseln und Halligen sind seit vielen Jahren im Fahrradtourismus und in der **Förderung der Fahrradnutzung** aktiv und haben ihre Infrastruktur kontinuierlich ausgebaut. Selbst in vielen kleineren Gemeinden ist heute ein Ausleihen von Fahrrädern möglich. Nach den Ergebnissen der Marktforschung ist eine gezielte Förderung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels in jedem Fall sinnvoll.

Obwohl zahlreiche Aktivitäten im Bereich des Radverkehrs sowohl von öffentlicher Seite als auch in privater Initiative stattfinden, fehlt es den Inseln und Halligen an einer **integrierten Radverkehrspolitik**. Dies gilt zum Einen für eine systematische Einbindung des Radverkehrs in den Gesamtverkehr, zum Anderen aber auch für Insel-übergreifende Planungen und Aktivitäten. Hier könnten noch Potenziale erschlossen werden.

Neben der weiteren Optimierung der Radwegeinfrastruktur einschließlich der Wegweisung nach der Vorgabe finanziell abgesicherter Ausbauprogramme sollten folgende **Aktivitäten im Vordergrund** stehen:

- ⇒ Schaffung attraktiver Angebote für das Fahrradparken (u.a. bewachte Abstellplätze, Fahrradboxen),
- ⇒ Systematische Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr (v.a. Fahrrad-Mitnahme, B&R-Anlagen),
- ⇒ Einrichtung und Vermarktung Insel-übergreifender Radrouten bzw. Radtouren.
- ⇒ angemessene Berücksichtigung in der Gesamtverkehrsplanung und Verkehrspolitik.



## Perspektiven für den Flugverkehr: Zielorientierte Entwicklung mit Schwerpunkt auf den Langstreckenverkehr

Grundsätzlich sollte bei der Entwicklung des Flugverkehrs bedacht werden, dass Flugzeuge zu den umweltschädlichsten und teuersten Verkehrsmitteln gehören (Stichwort: „Treibhausgase !“). Der Preiskampf bei den Low-Cost-Carriern hat dazu beigetragen, dass Flugzeuge heute vermehrt auch im Kurz- und Mittelstreckenbereich genutzt werden, obwohl insbesondere die **Kombination von Eisenbahn und Schiff** in diesem Entfernungsbereich als umweltfreundlicher einzustufen ist.

Um das Leitbild der „Umweltfreundlichkeit“ und „Nachhaltigkeit“ glaubwürdig zu vertreten, sollte der Flugverkehr behutsam mit **Zielrichtung auf den Langstreckenverkehr** und die Anbindung von „Luftdrehkreuzen“ weiterentwickelt werden. Parallel dazu sollte sondiert werden, ob Flugverbindungen durch entsprechende Angebote im öffentlichen Verkehrssystem und/oder andere **attraktive Mobilitätsalternativen** ersetzt werden können. Dazu wären Daten über das Verkehrsverhalten der Fluggäste hilfreich.

Beim **Flughafen Sylt** ist es aus Gutachtersicht unstrittig, dass die Flugverkehrsanknüpfung eine wichtige strategische Funktion einnimmt sowohl generell als Standortfaktor als auch für den Tourismus. Das Wachstum der „Low-Cost-Carrier“ bringt neue Chancen, bestehende Flugverbindungen zu etablieren und neue zu akquirieren. Auf der anderen Seite wächst auch der wirtschaftliche Druck gerade auf kleine Flughäfen wie Sylt. Dies bedeutet, dass auch der Auslastung von Fluglinien verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet werden muss. Um die Attraktivität und die Auslastung des Flughafens weiter zu erhöhen, sollten besonders auf zwei Feldern die **Aktivitäten intensiviert** werden:

- Einrichten zusätzlicher Flugverbindungen zu europäischen Luftdrehkreuzen
- Bessere Vernetzung des Flughafens mit der Region bzw. den anderen Inseln und Halligen

Eine wichtige Entwicklungschance für die Stärkung des Flughafens liegt in einer komfortableren **Anbindungen zu den Nachbar-Inseln** und ggf. zum Festland, die folgende Anforderungen erfüllen sollten:

- > Umsteige-freier bzw. Umsteige-minimierter Haus-zu-Haus-Transport (z.B. Flughafen – Unterkunft),
- > Full-Service (i.W. Information, Orientierung am Flughafen, Gepäcktransport),
- > günstiger All-Inclusive- Beförderungstarif (ggf. auch Bestandteil des Reisepreises).

Aufgrund des gegenüber Sylt deutlich geringeren Verkehrspotenzials ist die Position für den **Flughafen Helgoland** ungleich schwieriger. Die Aufstockung des Flugangebotes zeigt aber auch hier, dass es einen Bedarf für Flugverbindungen gibt, zudem das Flugzeug aufgrund des langen Seeweges einen besonderen Stellenwert für die Daseinsvorsorge der Insel einnimmt.

Um die Chancen auch im Hinblick auf das Tourismusmarketing ausschöpfen zu können, sind auch für Helgoland **Flugverbindungen zu internationalen Verkehrsflughäfen** und Luftdrehkreuzen anzustreben. Wegen des einsetzbaren Flugmaterials (nur sehr kurze Start- und Landebahnen !) und der damit korrespondierenden räumlichen Entfernungen sind dabei Hamburg, Bremen und Frankfurt als Flugziele zu favorisieren. Mit dem Umbau des Flughafenterminals könnten die Rahmenbedingungen für den Fluggast weiter verbessert werden. Darüber hinaus ist eine attraktive **Schiffsverbindung zwischen der Düne und der Hauptinsel** zu sichern, um die Zeitverluste im Flughafentransfer zu minimieren.



## 7.5 Vernetzung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel

### Zentrale Verknüpfungsknoten im öffentlichen Verkehrssystem: Fünf Verkehrsstationen als „Tore zu den Inseln“

Auf den meisten Verkehrsrelationen von/zu den Inseln und Halligen ist ein einmaliges oder mehrmaliges Umsteigen im öffentlichen Verkehrssystem erforderlich. Die Umsteigequalität weist hier noch erhebliche Defizite aufweist, die auch zu einer Meidung öffentlicher Verkehrsmittel beiträgt. Es sollte daher ein wichtiges Anliegen aller Akteure im Verkehrsbereich sein, zentrale Verknüpfungspunkte festzulegen und diese konsequent auf ein hohes Qualitätsniveau auszurichten. Die Verknüpfungspunkte im öffentlichen Verkehrssystem sind für auswärtige Nutzer (z.B. Urlaubsgäste, Tagesausflügler) meist auch der erste „Berührungspunkt“ mit der Region und haben daher auch eine stark Image-prägende Wirkung. Die Verknüpfungspunkte im Untersuchungsraum sollten folgende **Qualitätsanforderungen** erfüllen:

- ⇒ Barrierefreie Zugänglichkeit und kurze barrierefreie Umsteigewege,
- ⇒ gute Orientierung / gute Informationsangebote,
- ⇒ schneller Zugang / schnelle Verbindung zum zugeordneten Fährhafen (soweit vorhanden),
- ⇒ gute Anbindung / zentrale Lage im ÖPNV-Netz (Übergänge zu mehreren Verkehrsträgern / Linien),
- ⇒ Ansprechende städtebaulich-architektonische Gestaltung der Gebäude und des Umfeldes,
- ⇒ hohe Aufenthaltsqualität,
- ⇒ Ausstattung mit Serviceeinrichtungen.

Von der räumlichen Lage, dem vorhandenen Fahrgastaufkommen und der Anbindungsmöglichkeit der Fährhäfen sollten folgende **fünf Verkehrsstationen als zentrale Verknüpfungsknoten** ausgestaltet werden:

- Husum
- Niebüll
- Westerland
- Dagebüll und
- Cuxhaven

Weitere strategisch wichtige, aber vom Verkehrsaufkommen nachgeordnete Verknüpfungspunkte sind die **Häfen Schlüttsiel** („Tor zu den Halligen“) und **Strucklahnungshörn**.

Bei den Verknüpfungspunkten zwischen dem Bahn- und Bussystem gibt es neben Husum, Westerland und Niebüll noch als Alternative bzw. Ausweichoption den **Bahnhof Bredstedt**. Da eine Umsetzung der Qualitätsanforderungen beim Bahnhof Niebüll mit nicht unerheblichen Aufwendungen verbunden ist, ist es sinnvoll, Alternativen zu prüfen, wobei der Bahnhof Bredstedt die favorisierte Option ist. Die Gesamtbewertung spricht unter Berücksichtigung der Entwicklungspotenziale derzeit für den Bahnhof Niebüll. Dies gilt zumindest so lange, wie er seine Netzfunktion beibehält. Diese wäre gefährdet, wenn die Bahnstrecken nach Dagebüll und nach Tondern in Frage gestellt wären und sich auch keine hochwertige Busverbindung nach Dagebüll realisieren ließe. In diesem Fall würde die Option Bredstedt in den Vordergrund rücken.



## Vernetzung zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr: System-Stärken nutzen

Die zentralen Verknüpfungspunkte im öffentlichen Verkehrssystem sollten auch als zentrale Verknüpfungspunkte zwischen dem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr ausgebaut werden. Im Wesentlichen gehört dazu die Bereitstellung ausreichend dimensionierter **Angebote für Park&Ride und Bike&Ride**. So kann der Pkw seine Stärken bei der Erschließung der Fläche ausschöpfen, der ÖV kommt dann zum Einsatz, wenn der Pkw entbehrlich ist oder aufgrund von Restriktionen Nutzungsnachteile aufweist.

In Niebüll bestehen mit der vorhandenen Fahrrad-Abstellanlage und dem neugebauten Parkhaus bereits relativ gute Bedingungen, in Dagebüll gibt es mit dem Inselfparkplatz eine großzügige P&R-Anlage, die allerdings in Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenze stößt. An allen Verknüpfungspunkten werden **Entwicklungspotenziale bei den Bike&Ride-Anlagen** gesehen, sowohl im Hinblick auf die Kapazität als auch bei der Gestaltungs- und Ausstattungsqualität sowie angegliederten Serviceeinrichtungen.



*Bild 7-8: Bahnhof Niebüll: Negatives Erscheinungsbild eines zentralen ÖV-Knoten*

## Koordination der Verkehrsangebote (Anschlussoptimierung): Verkehrsunternehmen als Partner

Gute Übergangsbedingungen zwischen den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrssystems erfordern neben der räumlichen auch eine zeitliche Optimierung. Die Ergebnisse der Standortbestimmung haben aufgezeigt, dass speziell auf dem Festland teilweise erhebliche Reisezeitverluste beim Umsteigen auftreten.

Hier sind künftig weitere Optimierungen in Bezug auf die wichtigen Verkehrsrelationen unverzichtbar, um die Attraktivität des ÖV-Gesamtsystems zu stärken. Von übergeordneter Bedeutung sind dabei Abstimmungen in der Anschlussplanung in Bezug auf die regionalen und überregionalen Bahnverkehre. Die Verkehrsunternehmen sollten sich hier als Partner für mehr Kundenfreundlichkeit sehen.



## 7.6 Aufbau eines integrierten Mobilitätsmanagements

### Leitbild für ein integriertes Mobilitätsmanagement: Gemeinsame Erfolge fördern die Zusammenarbeit

Ein integriertes Mobilitätsmanagement lässt sich langfristig nur etablieren bzw. erfolgreich betreiben, wenn drei **Grundbedingungen** erfüllt sind:

- Anerkannter Nutzen für alle beteiligten Akteure,
- Annahme bzw. Nachfrage durch die Zielgruppen des Mobilitätsmarketing sowie
- finanzielle Machbarkeit, d.h. ein für alle Beteiligten akzeptabler finanzieller (Mehr-) Aufwand.

Die Erfüllung dieser Grundbedingungen muss nach einer Anlaufphase im Rahmen eines **Monitoring** regelmäßig überprüft werden, um eine nachhaltige Akzeptanz sowohl bei den Kooperationspartnern als auch bei den potenziellen Nutzern von Mobilitätsdienstleistungen zu sichern. Können einzelne Grundbedingungen auch nach entsprechenden korrigierenden Versuchen nicht mehr erfüllt werden, ist das Mobilitätsmanagement konsequent anzupassen bzw. im Worst-case auch einzustellen.

Mit den nachfolgenden im Sinne eines **Leitbildes** formulierten übergeordneten Zielsetzungen, soll eine gemeinsame Orientierungs- und Kooperationsbasis für die einzubindenden Akteure geschaffen werden.

#### „Qualitäten durch gemeinsames Handeln verbessern“:

*Der touristische Markenname „Destination Schleswig-Holstein“ sollte auch als Vorbild für grenzenüberschreitende Mobilitätskonzepte und Mobilitätsdienstleistungen dienen. Durch eine engere Kooperation der Akteure im Tourismus- und Verkehrsbereich erhöhen sich die Chancen, innovative Ideen zu entwickeln und erfolgreich zu implementieren und die vorhandenen Ressourcen optimal zu nutzen.*

#### „Profile stärken“:

*Nachhaltige Mobilität ist ein zukunftssträchtiger Standort- und Imagefaktor nicht nur für die Tourismuswirtschaft. Mit der Kombination der Natur- und Landschaftsräumlichen Qualitäten mit umweltfreundlichen Mobilitätsdienstleistungen kann das Standort-Profil der Inseln und Halligen gestärkt und überzeugend vermittelt werden.*

#### „Potenziale erschließen“:

*Mit einer Angebots- und Marketing-Offensive sowie dem Abbau von „Barrieren“ sollen attraktive Alternativen zur Pkw-Nutzung bereitgestellt und neue Kundenpotenziale für umweltfreundliche Mobilitätsangebote erschlossen werden. Damit werden nicht nur die negativen Begleiterscheinungen der Pkw-Nutzung verringert, sondern auch die Wirtschaftlichkeit speziell der öffentlichen Verkehrsangebote verbessert.*

#### „Synergien ausschöpfen“:

*Durch die Bündelung von Ideen und Ressourcen können Mobilitätsangebote und Marketingaktivitäten effizienter gestaltet werden. So ergeben sich auch neue Perspektiven für Projekte und Maßnahmen, die von einzelnen Akteuren nicht oder nur mit hohem Risiko umsetzbar sind.*



## Langfristiges Entwicklungskonzept für ein Mobilitätsmanagement: Bündelung von Ressourcen für mehr Kundenfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit

Aufgrund der schwierigen Ausgangsbedingungen wird sich ein umfassendes Mobilitätsmanagement nur in Stufen realisieren lassen. Um den Einstieg zu erleichtern und eine Vernetzung der Interessenlagen zu etablieren, wird empfohlen, in der **ersten Stufe** mit **bereits eingeführten Aktivitäten** zu beginnen:

- √ Bei der **Auskunft im öffentlichen Personenverkehr** hat sich in den vergangenen Jahren ein hoher Standard entwickelt, der vor allem auf technischen Fortschritten basiert („elektronische Fahrplanauskunft“). Diese komfortablen Instrumente auch außerhalb des öffentlichen Verkehrssystems insbesondere im Tourismusbereich zu etablieren, ist ein erster Schritt im Mobilitätsmanagement. Da das technische Equipment meist vorhanden ist, geht es im Wesentlichen um eine Verbesserung der Zugänglichkeit für die Verkehrsteilnehmer und eine Schulung für Servicepersonale.
- √ Auch das **Mobilitätsmarketing** ist in Ansätzen vorhanden. Hier geht es vor allem darum, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel offensiver zu vermarkten und Marketingaktivitäten Verkehrsmittel- und Unternehmens-übergreifend zu vernetzen (siehe auch folgender Abschnitt).

In einer **zweiten Stufe** sollte eine stärkere Verankerung und Vermarktung von Mobilitätsangeboten im Tourismusbereich erfolgen. Dabei stehen zwei Bausteine im Vordergrund:

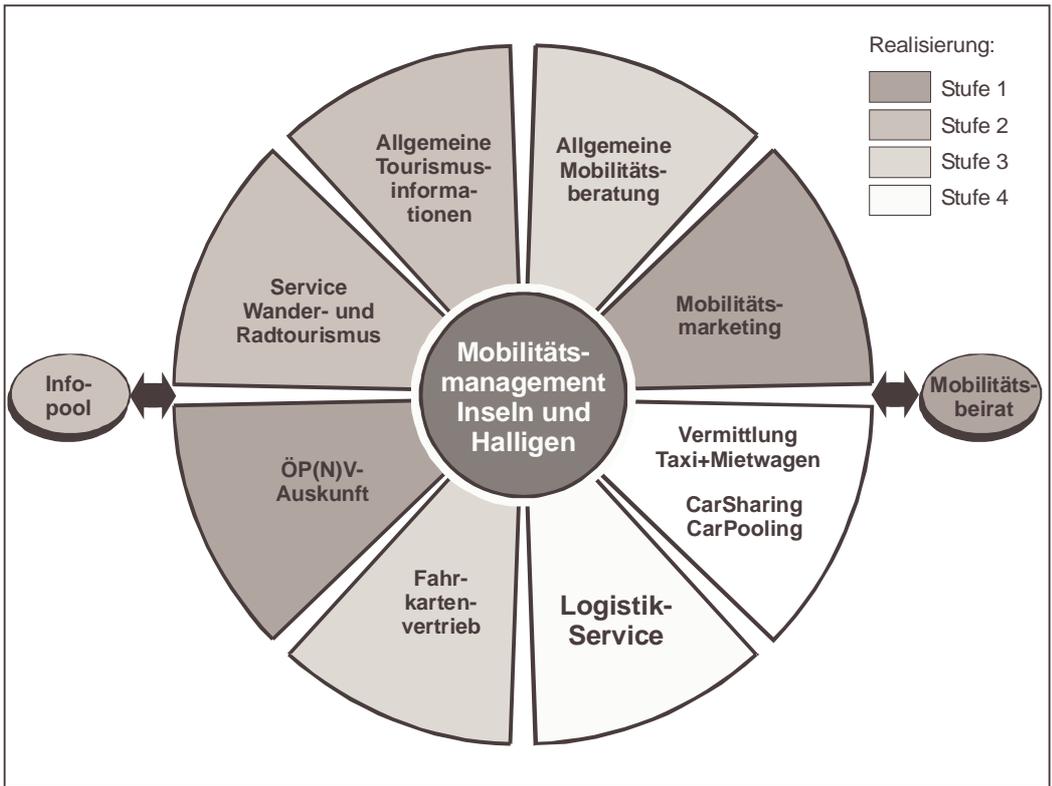
- √ Mit einer stärkeren **Verknüpfung von Tourismusinformation und Mobilitätsmanagement** („integrierte Serviceangebote“) wird den Touristen ein „All-Inclusive-Paket“ geboten, das eine optimierte, nutzerbezogene Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse ermöglicht und umweltfreundliche Mobilität gezielt fördert. Wichtiger Ansatzpunkt ist hierbei beispielsweise die Bereitstellung lückenloser Transportketten bei der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln („Haus-zu-Haus-Service“).
- √ Eine Vernetzung und ein Ausbau von **Serviceangeboten für den Wander- und Radtourismus** kommt mit den wichtigsten Zielgruppen im Tourismus der Inseln und Halligen zugute. Als primäre Ansatzpunkte sind hier konkrete Vorschläge für Rundtouren und Festlandausflüge sowie generell eine systematische Verknüpfung von Wandern, Radfahren und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu nennen.

Um einen effizienten Einsatz der Ressourcen zu erreichen, sollten die ersten beiden Stufen möglichst weit entwickelt bzw. ausgebaut werden, bevor weitere Bausteine angegangen werden. Ohne eine erfolgreiche Etablierung der ersten beiden Stufen, wird ein Mobilitätsmanagement langfristig nicht tragbar sein. In weiteren Stufen kann dann das **Mobilitätsmanagement vervollständigt und optimiert** werden. Hierzu zählt ein der Ausbau einer umfassenden Mobilitätsberatung, die sich sowohl an die Touristen als auch an die einheimische Bevölkerung richtet. Schließlich geht es auch darum, privat organisierte Mobilitätsdienstleistungen einzubinden (z.B. CarSharing, Taxengewerbe).

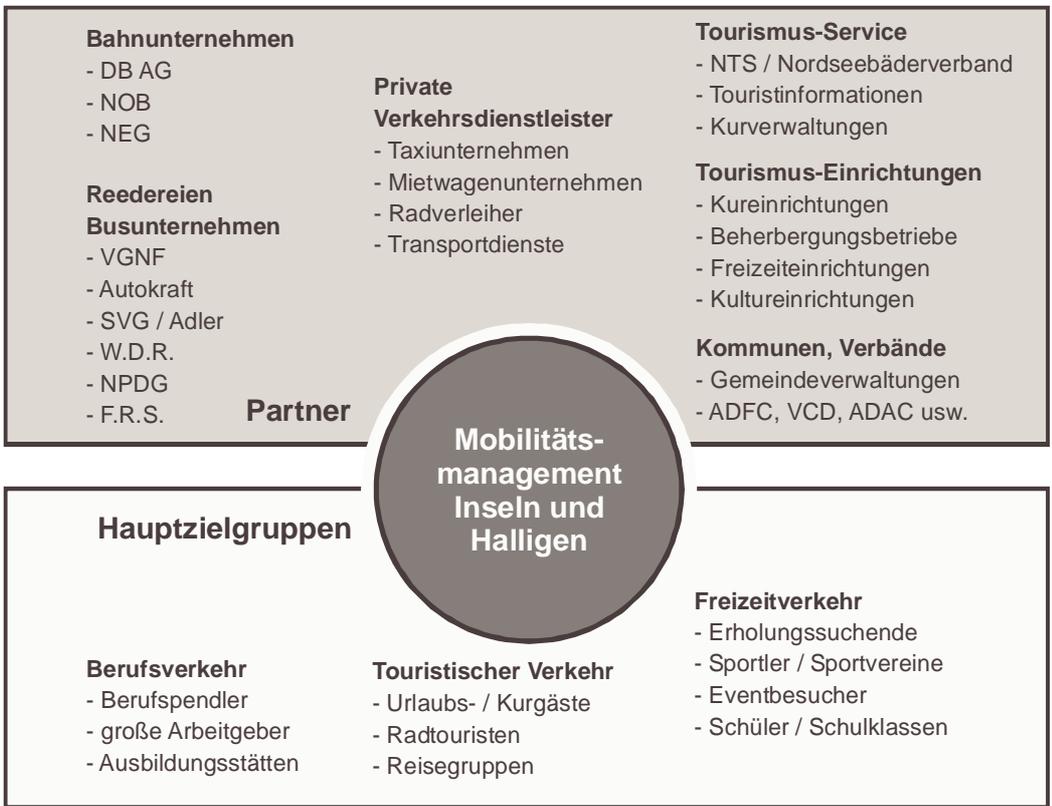
Von besonderer Relevanz für die Inseln und Halligen ist die **Ver- und Entsorgungs-Logistik**, die bisher von den privaten Dienstleistern in Zusammenarbeit mit den Reedereien in Eigenregie durchgeführt wird. Im Zusammenhang mit den Diskussionen um die zukünftige Festlandsanbindung sollten auch logistische Fragestellungen verstärkt thematisiert werden, da diese unmittelbaren Einfluss auf die Standort- und Lebensqualität haben. Hierzu ist aber noch die Recherche entsprechender Datengrundlagen erforderlich.

Bei den **Partnern für ein Mobilitätsmanagement** sollte zunächst auf bewährten Schnittstellen aufgebaut werden, um Reibungsverluste in der Kommunikation und Zusammenarbeit möglichst gering zu halten. Daher sind vorrangig die Verkehrsunternehmen (Bahn, Bus, Schiff) und die Tourismus-Servicestellen in eine Partnerschaft einzubinden und der Beteiligtenkreis dann ggf. Projekt-bezogen zu erweitern.





**Bild 7-9: Bausteine für ein umfassendes Mobilitätsmanagement**



**Bild 7-10: Partner und Hauptzielgruppen für ein Mobilitätsmanagement der Inseln und Halligen**



## Mobilitätsmarketing und Informationen zum öffentlichen Nahverkehr: Hohe Informationsqualität und übergreifende Informationsstandards

Der Abbau von Informationsdefiziten und eine **gezielte Vermarktung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote** sollte in erster Priorität angegangen werden. Vor allem für ortsunkundige Besucher der Inseln- und Halligen ist es zur Zeit außerordentlich schwierig, sich im Geflecht diverser Informationsangebote zurechtzufinden. So gibt es nicht nur eine Vielzahl von Akteuren mit unterschiedlichen Informationsstandards, sondern auch eine unterschiedliche Positionierung von Informationsangeboten. Perspektivisch sind bei folgenden Elementen bzw. Informationsangeboten entsprechende **Informationsstandards** zu entwickeln bzw. zu vereinheitlichen:

### Gastgeberverzeichnisse („gute Orientierung und ausreichender Informationsgehalt“)

Für die Urlaubsgäste gehören die Gastgeberverzeichnisse zu den wichtigsten Informationsquellen bei der Reisevorbereitung und nehmen eine Schlüsselrolle ein, wenn es um die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens sowohl bei der Anreise als auch am Urlaubsort geht. Daher sind hier **Insel-übergreifende Standards** wünschenswert:

- Zusammenfassung aller Mobilitätsinformationen unter einer Rubrik bzw. einem Kapitel,
- einheitliche Bezeichnung der Rubrik mit Mobilitätsinformationen (z.B. „Sylt mobil!“),
- abgestimmte Informationsinhalte („über was wird informiert?“),
- offensive Vermarktung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote.

### Fahrplaninformationen („schneller Zugriff und leichte Lesbarkeit“)

Außer dem Fahrplanbuch Nordfriesland gibt es derzeit keine räumlich übergreifenden Informationen zum ÖPNV-Angebot der Inseln und Halligen. Daher ist eine Fahrtenplanung mit Nutzung mehrerer Verkehrsmittel und über mehrere Inseln stark erschwert. Im Vordergrund der Aktivitäten steht daher die Entwicklung einer einheitlichen Struktur und eines Basislayouts für Fahrplaninformationen sowie räumlich übergreifender Informationsangebote. Dabei sind folgende **Vereinheitlichungen** anzustreben:

- Inhaltliche Strukturierung der Fahrplanbücher / -hefte
- Fahrplandarstellung (z.B. Zuordnung Haltestellen > Abfahrtszeit, Unterscheidung der Wochentage etc.),
- Angaben zu Umsteigemöglichkeiten und Anschlüssen,
- räumliche Angaben zum Verkehrsangebot (z.B. Linienband / Liniennetz, Abfahrtsbereiche an Knoten etc.).

### Kartendarstellungen („verbesserte Präsenz umweltfreundlicher Verkehrsangebote“)

Bei der räumlichen Darstellung von Verkehrsinformationen gibt es derzeit eine Vielzahl von Darstellungsinhalten und Gestaltungsformen, da nahezu jeder Kartenverlag allein aus Copyrightgründen sein eigenes Kartenlayout entwickelt hat. Es ist anzustreben, für die verkehrlichen Basisinformationen sowohl vom Umfang als auch von der Darstellung her einen übergreifenden Standard zu entwickeln. Parallel dazu ist zu prüfen, ob Informations-Standards mit den vorhandenen Partnern (i.W. Kartenverlage) umsetzbar sind, oder ob eine Neuentwicklung von Karten für die Inseln und Hallig sinnvoller ist. Als **standardisierte Informationen im Verkehrsbereich** sind anzustreben:



- Lage von Verkehrsstationen (Fähranleger, Bahnstation, Bushaltestellen),
- Name / Bezeichnung der Verkehrsstationen (soweit vorhanden),
- bedienende Linie(n) (bei größeren Karten ggf. auch Linienführung),
- übergeordnete Radrouten,
- Taxenstände und Parkierungseinrichtungen (ggf. auch mit Parkgebührenangabe),
- verkehrliche Service-Einrichtungen (z.B. Mobilitäts-Servicecenter, Fahrradverleih etc.),

### **Verkehrsstationen („angemessene Gestaltung für Entrees des öffentlichen Verkehrssystems“)**

Die „Verkehrsstationen“ (hier: Fähranleger, Bahnstationen und Bushaltestellen) bilden nicht nur wichtige Entrees zum öffentlichen Verkehrssystem, sondern zugleich auch wichtige Orientierungs- und Informationspunkte im Verkehrssystem sowie im öffentlichen Raum der Inseln und Halligen. Neben Defiziten in der Gestaltung weisen viele dieser „Schnittstellen“ auch im Hinblick auf die Informationsqualität Defizite auf. Um auch den Anforderungen der häufig ortsunkundigen Inselbesucher gerecht zu werden, werden folgende **Maßnahmen** empfohlen (Reihenfolge der Nennungen entspricht der Umsetzungspriorität):

- Kennzeichnung der Bushaltestellen mit Haltestellennamen,
- Angabe der verkehrenden Linien und Fahrtziele bei allen Verkehrsstationen,
- dynamische Anzeige von Abfahrtszeiten und evtl. Verspätungen an zentralen Verkehrsstationen,
- durchgängige Ausstattung mit Basisinformationen (Fahrplan, Tarife, ggf. Liniennetz),
- Bereitstellung von räumlichen Informationen (Inselkarten, Umgebungsplänen),
- Einbindung in Wegweisungssysteme (ggf. auch Neuentwicklung integrierter Wegweisungssysteme),
- Einführung Insel-übergreifender Wiedererkennungselemente (Corporate Design / Corporate Identity).

### **Ausflugsführer („konkrete Vorschläge für eine nachhaltige Mobilität“)**

Insbesondere für ortskundige Urlaubsgäste ist es zum Teil schwer, sich im öffentlichen Verkehrssystem der Inseln- und Halligen zurechtzufinden, so dass häufig der für die Anreise benutzte Pkw auch im Urlaub in Anspruch genommen wird. Dies gilt vor allem für Ausflüge, die aufs Festland führen. Die Planung „verketteter Fahrten“ im öffentlichen Verkehrssystem erfordert meist einen unangemessen hohen Vorbereitungsaufwand. Mit der **Ausarbeitung von Ausflugstipps** mit Hinterlegung konkreter Fahrtmöglichkeiten kann nicht nur die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote, sondern auch die Erreichbarkeit bedeutender touristischer Ziele besser vermarktet werden. Darüber hinaus kann auch die Anbindung touristischer Ziele im öffentlichen Nahverkehr gefördert bzw. unterstützt werden.





Bild 7-11: Basiskomponenten für eine standardisierte Fahrgastinformation



## Vertrieb von Mobilitäts-Informationen: Die richtige Information am richtigen Ort

Neben der Qualität der Informations-Angebote wird die Akzeptanz maßgeblich durch die Vertriebsstrukturen beeinflusst. Auch gute Informationen können nur ihre volle Wirksamkeit entfalten, wenn die potenziellen Informationsnachfrager effizient erreicht werden. Unter Abwägung der Wirksamkeit und des Aufwandes werden folgende **Vertriebselemente (Vertriebskanäle) für das Mobilitäts-Management** empfohlen:

### Internet („das Kommunikationsmedium der Zukunft“)

Das Internet verzeichnet als umfassendes Informationsmedium rasante Zuwachsraten und weist beste Zukunftsperspektiven auf. Auch im Mobilitätsmanagement sollte das Internet eine zentrale Rolle einnehmen.

### Mobilitäts-Servicecenter („kundenfreundlicher Service in Kooperationsmodellen“)

Der persönlichen Mobilitätsberatung ist auch bei einem weiteren Bedeutungszuwachs der elektronischen Medien ein hoher Stellenwert zuzuordnen. Besonderer Vorteil ist es, dass die umweltfreundlichen Verkehrsmittel gezielter vermarktet werden können und damit auch eine Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten möglich ist. Um den Aufwand zu minimieren, sind Kooperationsmodelle anzustreben.

### Info-Points / Info-Tafeln („Eye-Catcher mit flexiblen Standorten“)

Bei der Mobilitätsberatung erweist es sich immer wieder als Problem, dass Personale nicht ausreichend geschult sind und Informationen unzureichend „präsentiert“ werden. Um Mobilitätsinformationen angemessen „in Szene zu setzen“ und das Netz der Informationsstellen zu verdichten, wird die Aufstellung von an die örtlichen Gegebenheiten angepassten Info-Points oder Info-Tafeln als Informationsträger vorgeschlagen.

### Gastgeberinfos und Auslagen („bewährte Medien mit hoher Flexibilität“)

Ungeachtet der Ausbreitung elektronischer Medien sind Printmedien als Informationsträger auf absehbare Zeit nicht verzichtbar. Diese Medien sind nicht nur über lange Zeit etabliert und flexibel einsetzbar, sondern können auch bestens für Zielgruppen-orientierte oder persönliche Serviceaktionen zum Einsatz kommen.

### Direktvertrieb und Infoterminals („mehr Nähe zum Kunden und bessere Verfügbarkeit“)

Beide Vertriebselemente fördern die bessere Versorgung mit Informationen und die Nähe zum Kunden. Direktvertrieb ist besonders für Stammkunden geeignet. Infoterminals sind prädestiniert für den Einsatz an Orten mit hohem Publikumsverkehr, an denen sich der hohe Aufwand für die Aufstellung und Pflege lohnt.

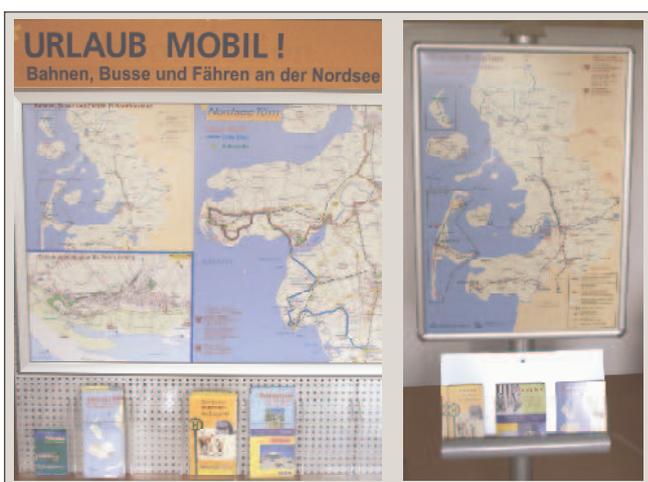


Bild 7-12: Beispiele für Info-Points / Info-Tafeln



## Aufbau einer gemeinsamen Internetpräsentation „Mobilität und Verkehr“: Konsequent auf die Potenziale der neuen Medien setzen

Das Internet und andere „neue Medien“ (z.B. Mobilfunk, Multimedia-Handy) haben in den letzten Jahren in der Informationsvermittlung erheblich an Bedeutung gewonnen. Es ist davon auszugehen, dass die Zugriffsmöglichkeit bzw. die Anzahl der Nutzer in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird. Zudem werden die technischen Entwicklungen die Informationsqualität und die Informationsverarbeitung weiter verbessern. Es sollte unstrittig sein, dass sowohl im Tourismus- als auch im Verkehrsbereich die „**neuen Medien**“ **künftig eine wichtige Marketing-Säule** bilden wird und auch im Mobilitätsmanagement neue Perspektiven eröffnet.

Bereits heute verfügen sowohl die meisten kommunalen Gebietskörperschaften als auch die Verkehrsunternehmen über einen Internet-Auftritt. Es handelt sich aber fast ausschließlich um individuelle, für einzelne Auftraggeber erstellte Auftritte. Kooperationsansätze beschränken sich derzeit überwiegend auf eine einfache Verlinkung von Internetportalen. Aus dieser Vorgehensweise und der zunehmenden Vielfalt der Internetauftritte ergeben sich folgende **Probleme**.

- Orientierungsschwierigkeiten für den Internetnutzer bzw. den Informationsnachfrager (unterschiedliche Rubriken bzw. Bezeichnungen, Mobilitätsinformationen vermischt mit anderen Informationen etc.),
- generell nicht ausreichende Pflege „externer“ Informationsangebote (dies sind z.B. im Tourismusbereich auch Verkehrsinformationen),
- fehler- oder lückenhafte Informationen durch unzureichende fachliche Kompetenz der Informationsanbieter bzw. –ersteller,
- keine gezielte Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote.

Eine **Optimierung der Angebote im Internetbereich** im Zusammenspiel von Verkehr und Tourismus muss demnach folgende Anforderungen erfüllen:

- Allgemeine Verbesserung der Orientierung im „Internetschunzel“ für die Nutzer, hier speziell die Nachfrager von Mobilitätsleistungen und Mobilitätsinformationen,
- einfacher und schneller Zugriff auf Informationen und Mobilitätsangebote,
- Höchstmaß an Aktualität und Zuverlässigkeit für den Nutzer,
- Vollständigkeit und Verständlichkeit der Informationen,
- Vermittlung einer kompetenten, weitergehenden Beratungsmöglichkeit,
- Minimierung des Pflegeaufwandes für die Anbieter, hier vor allem im Tourismusbereich sowie
- breite Akzeptanz für die Vorgehensweise bei den relevanten Akteuren / Partnern.

Die Erfahrungen mit der Umsetzung der landesweiten ÖPNV-Marketingkampagne und mit anderen übergreifenden Projekten im Internetbereich zeigen, dass „große Lösungen“ sich in der Regel nur mit hohem Kommunikations- und Zeitaufwand implementieren lassen. Um möglichst zügig Erfolge zu erzielen, wird daher folgendes **Stufenkonzept für eine Optimierung der Internetpräsentation** im Kooperationsfeld Tourismus–Verkehr vorgeschlagen:



- ⊕ **Stufe 1:** Verknüpfung touristischer Internet-Startseiten mit der elektronischen Fahrplanauskunft,
- ⊕ **Stufe 2:** Standardisierung und Optimierung von Informationsangeboten zum Thema Mobilität,
- ⊕ **Stufe 3:** Aufbau eines integrierten „Mobilitätsportals“.

Mit der einfach umsetzbaren **Stufe 1** wird allen Internet-Nutzern im Tourismus- und Verkehrsbereich eine schnelle Zugriffsmöglichkeit auf den öffentlichen Verkehr gegeben. Damit wird den öffentlichen Verkehrsmitteln auch ein besonderer Stellenwert bzw. Aufmerksamkeitswert zuteil.

In **Stufe 2** erfolgt dann eine Standardisierung der verkehrlichen Informationsangebote vor allem in Hinblick auf Strukturierung / Bezeichnungen, Inhalte und Darstellungsformen. Diese Stufe kann in die bereits vorgeschlagene „Standardisierung von Informationsangeboten“ eingebunden werden.

Schließlich führt **Stufe 3** zu einem integrierten und zentralen Mobilitätsportal, in dem alle relevanten Angebote rund um das Thema Mobilität zusammengeführt werden. Neben den bereits üblichen Informationen einzelner Anbieter werden hier räumliche und funktionale Überblicke zum gesamten Mobilitätsspektrum geliefert, so u.a. Informationen zu den verfügbaren öffentlichen Nahverkehrsangeboten in der Region. Zusätzlich werden aber auch konkrete Tourenvorschläge unterbreitet, um damit gezielt umweltfreundliche Mobilitätsangebote zu bewerben. Von den kommunalen und touristischen Internetportalen erfolgt dann nur noch eine Verlinkung über eine einheitlich bezeichnete Rubrik. Die **Pflege und Aktualisierung** wird von einer zentralen Stelle übernommen, so dass hier ein Höchstmaß an Aktualität und Informationsqualität mit hoher Wirtschaftlichkeit verknüpft wird.



Bild 7-13: Entwurf für ein integriertes Mobilitätsportal für die Inseln und Halligen



## Verbesserung der Kommunikationsstrukturen: Mobilitätsbeirat als übergreifende Kommunikationsplattform

Sowohl im Tourismusbereich als auch Verkehrsbereich sind verstärkt in den letzten Jahren **vielfältige Kommunikationsstrukturen und Gremien** entstanden, die sich aber häufig nur mit isolierten Themenstellungen befassen:

- Die AG Verkehr der Insel- und Halligkonferenz, in der hauptsächlich Vertreter der Kommunalverwaltung über alle Verkehrsthemen beraten, die die Mitglieder der Insel- und Halligkonferenz betreffen.
- Der Verkehrsbeirat im Kreis Nordfriesland, der als beratendes Gremium für den Landrat in allen Verkehrsfragen fungiert und in dem u.a. auch der Regionale Nahverkehrsplan beraten wird.
- Der Streckenbeirat Husum – Westerland, der zur Kommunikation zwischen Bahnkunden, Eisenbahnunternehmen und Kommunen dient und die Identifikation mit der Bahnstrecke fördern soll.

Mit den inzwischen stark **zersplitterten Kommunikationsstrukturen** lassen sich zwar räumlich und inhaltlich konzentriert Einzelmaßnahmen „auf kurzem Wege“ umsetzen, für die Entwicklung von strategischen Vorgaben und Visionen bleibt aber oft wenig Spielraum. Ein professionelles Mobilitätsmanagement erfordert zwingend eine **übergreifende Vorgehensweise** sowohl bezogen auf die Verkehrsträger und Verkehrsmittel (also innerhalb des Verkehrssystems) als auch im Hinblick auf eine externe Vernetzung des Verkehrsbereiches beispielsweise mit dem Tourismusbereich.

Für die vorerst unter dem Synonym „**Mobilitätsbeirat**“ empfohlene Kommunikations- und Planungsplattform sind folgende **Funktionen** vorgesehen:

- Kommunikationsbasis für Akteure und Entscheidungsträger aus dem Verkehrs- und Tourismusbereich,
- Entwicklung von Visionen, Zielvorgaben / Leitbildern und strategischen Vorgaben,
- Sondierung von Finanzierungsmöglichkeiten für Projekte und Maßnahmen,
- Vorbereitung politischer Entscheidungen sowie
- Impulsgeber für die (operative) Umsetzung.

Eine neue **integrierte Kommunikationsplattform** kann nur Bestand haben, wenn es genügend Anreize für die potenziellen Partner und in absehbarer Zeit gemeinsame Erfolgserlebnisse gibt. Daher sollte der Aufbau im Zusammenhang mit konkreten bzw. „griffigen“ Projekten erfolgen, die bereits eine gemeinsame Zielsetzung und/oder ein hohen Konsensgrad aufweisen. Bestehende Gremien sollten wenn möglich eingebunden und eventuell sogar ersetzt werden, um die **Kommunikationsstrukturen zu verschlanken**.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Strukturen wird empfohlen, zunächst die AG Verkehr der Insel- und Halligkonferenz als Ausgangsbasis zu nutzen und den Teilnehmerkreis entsprechend zu erweitern. Um eine effiziente Arbeit zu ermöglichen und notwendige Entscheidungsprozesse zu erleichtern, sollte der Rahmen der ständigen Mitglieder bei 10 bis 15 Personen liegen. Die Runde kann dann je nach Themenstellung bzw. Tagesordnung um temporäre Vertreter ergänzt werden. **Hauptpartner (= ständige Vertreter)** sind die Insel- und Halligkonferenz, Vertreter der Verkehrsunternehmen und der Tourismuswirtschaft und die Landregierung. **Weitere Partner (= zeitweilige Vertreter)** sind die Kreise, Vertreter der Gebietskörperschaften, die DB Fernverkehr, ausgewählte Verbände und private Mobilitätsdienstleister sowie ggf. bedeutende Unternehmen und Tourismuseinrichtungen.



## 8. Aktivitäten, Prioritäten, Akteure

In den umseitigen Tabellen sind alle empfohlenen Maßnahmen und Aktivitäten noch einmal im Überblick dargestellt. Den Maßnahmen zugeordnet sind:

- ⇒ Die Priorität für die Umsetzung (auf Basis einer groben Kosten-Aufwands-Abschätzung), die höchsten Prioritäten sollten kurzfristig angegangen werden.
- ⇒ Die Zuordnung zum entsprechenden Schlüsselprojekt, die den kurz- bis mittelfristigen Aktivitäten-Schwerpunkt setzt.
- ⇒ Der vom Gutachter vorgeschlagene Umsetzungs-Zeithorizont, der noch einer weiteren Abstimmung / Konkretisierung bedarf.
- ⇒ Die wichtigsten Akteure bzw. Projektpartner der Inseln- und Halligkonferenz als zentrale Koordinationsstelle.

Von großer Bedeutung für die jetzt vorrangig anstehende Konkretisierung und Umsetzung der Schlüsselprojekte ist es, die Kommunikationsstrukturen zu verbessern und die **Gemeinsamkeiten zu stärken**. Nur in einer konstruktiven Zusammenarbeit und einem partnerschaftlichen Miteinander der einzelnen Akteure im Verkehrsbereich lassen sich auch kurzfristige Erfolge erzielen und die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Inseln und Halligen nachhaltig aufwerten und langfristig stabilisieren.

Als **wichtige Akteure** sind einzubinden:

- ⇒ Die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen als Gesetzgeber und Fördergeber sowie als übergeordnete Planungsinstanz und oberste Verkehrsbehörde.
- ⇒ Die beiden Kreise als übergeordnete Verwaltungseinheit für die Inseln und Halligen, ÖPNV-Aufgabenträger und untere Verkehrsbehörde.
- ⇒ Städte und Gemeinden als Partner in der Umsetzung kleinräumiger Maßnahmen und wichtige Kooperationspartner.
- ⇒ Die Reedereien und Verkehrsunternehmen als Betreiber öffentlicher Verkehrsangebote und teilweise als Planer und Finanzierer für Infrastrukturen im öffentlichen Verkehrssystem.
- ⇒ Tourismus-Servicestellen (Touristinformation, Tourismusservice, Kurverwaltungen etc.) als wichtigste Schnittstellen zwischen Verkehr und Tourismus.
- ⇒ Private Verkehrsdienstleister und Interessenverbände als Schnittstelle zu den potenziellen Verkehrsnutzern und als Multiplikatoren.

In Bezug auf die Umsetzung ist zu beachten, dass die Maßnahmen zum Teil auch Wechselwirkungen untereinander aufweisen, also in inhaltlicher und ggf. zeitlicher Abhängigkeit voneinander stehen. Die Aktivitäten-Schwerpunktsetzung sollte auf Maßnahmen erfolgen, die eine mittlere oder hohe Priorität aufweisen und die vorwiegend mit Akteuren aus der Region abgearbeitet bzw. realisiert werden können (in der Tabelle grün hinterlegt).

Für die Finanzierung sollten neben den obligatorischen Eigenanteilen der kommunalen Gebietskörperschaften und Unternehmen auch Fördermittel des Landes, des Bundes und der EU eingeworben werden, um die Belastung und das Risiko für die Region zu minimieren.



Baustein im Verkehrskonzept	Lfd. Nr.	Projekt / Maßnahme	Zuordnung Schlüsselprojekt	Priorität	Umsetzung
Straßenverkehr	1	Neubau Umgehung Hattstedt-Bredstedt		hoch	Planfeststellung
	2	Lückenschluss A23 bei Itzehoe		hoch	Planfeststellung
	3	Ausbau B5 Heide - Husum mit Verkehrslenkung		mittel	offen
	4	Neubau A20 mit zweiter Elbquerung		mittel	offen
	5	Neubau A26 und A22		mittel / gering	läuft / offen
	6	Überprüfung / Neuordnung Parkraumbewirtschaftung Inseln		mittel	2007
	7	Verbesserung / Optimierung Parkleitsysteme		mittel	2008
Öffentlicher Verkehr (Bahn und Bus)	1	Sanierung Kanalhochbrücke	1	hoch	läuft
	2	Zweigleisiger Ausbau Niebüll - Sylt	1	hoch	offen
	3	Modernisierung Sicherungstechnik Niebüll - Westerl.	1	hoch	offen
	4	Modernisierung Bahnstrecke Hamburg - Cuxhaven	1	hoch	läuft
	5	Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe - Westerland	1	nachgeordnet	offen
	6	Umgestaltung Bhf. Niebüll inklusive Barrierefreiheit	3	hoch	Konzept in Arbeit
	7	Umgestaltung Bhf. Cuxhaven inklusive Barrierefreiheit	3	mittel	Konzept in Arbeit
	8	Einrichten einer Express-Zugverbindung Sylt - Hamburg	1	mittel	2007 / 2008
	9	Ausbau / Optimierung von Angebote von/nach Dänemark	1	nachgeordnet	2008/2009
	10	Einführen Bus-Direktverbindung Dagebüll - Flensburg	1	mittel	2007 / 2008
	11	Erprobung eines BusShuttles Dagebüll - Schlüttsiel	1	nachgeordnet	2007 / 2008
	12	Verkehrliche Optimierung des Busverkehrs auf Föhr	2	mittel	2007 / 2008
	13	Einführung flexibler ÖV-Bedienungen in Randzeiten	2	mittel	2008 / 2009
	14	Ausbau von Serviceleistungen ("Haus-zu-Haus")	2	hoch	2008 / 2009
	15	Anschlussoptimierung für ausgewählte Verbindungen	3	hoch	2008 / 2009
Schiffsverkehr	1	Sicherung der Fahrrinnenfreihaltung vor Amrum	1	hoch	2006 / 2007
	2	Aufwertung Servicegebäude Fährhafen Amrum	3	mittel	2008 / 2009
	3	Ausbau Serviceeinrichtungen in den Häfen auf Helgoland	3	mittel	2008 / 2009
	4	Einrichten einer "Schnelleren Personenfähre"	1	mittel	offen
	5	Sicherung einer "ausreichenden Bedienung"	2	hoch	2007
	6	Verbesserung der Fähr-Ausstattung ("Erlebnisfähren")		mittel	offen
Radverkehr	1	Systematische Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr	3	hoch	2007 / 2008
	2	Vermarktung Insel-übergreifender Radrouten / Radtouren		mittel	2008 / 2009
Flugverkehr	1	Ausbau der Flugverbindungen Flughafen Sylt		mittel	kontinuierlich
	2	Ausbau der Flugverbindungen Flughafen Helgoland		mittel	kontinuierlich
	3	Vernetzung / ÖV-Anbindung Flughafen Sylt		hoch	2007 / 2008
	4	Landeplatz Pellworm etablieren / besser vermarkten		nachgeordnet	ab sofort
Mobilitätsmanagement Stufen 1 und 2	1	Festlegung von Infostandards für Gastgeberverzeichnisse	4	hoch	2006 / 2007
	2	Festlegung von Basisstandards für ÖPNV-Informationen	4	mittel	2007 / 2008
	3	Festlegung von Infostandards für Inselpläne	4	mittel	2007 / 2008
	4	Festlegung von Infostandards für Internetauftritte	4	hoch	2006 / 2007
	5	Aufwertung ausgewählter Verkehrsstationen	3 / 4	nachgeordnet	ab 2008
	6	Entwicklung Ausflug-Guide für integrierte Mobilitätsangebote	4	mittel	2007 / 2008
	7	Einrichten Mobilitäts-Servicecenter in Kooperationsmodellen	4	hoch	ab 2007
	8	Installation von InfoPoints / InfoTafeln	4	mittel	2006 / 2007
	9	Aufbau einer zentralen Internet-Plattform "Mobilität"	4	mittel	2008 / 2009
	10	Aufbau eines "Mobilitätsbeirates"	4	hoch	2006 / 2007

Bild 8-1: Übersicht der Maßnahmen mit Prioritäten und Umsetzungszeithorizont



Baustein im Verkehrskonzept	Lfd. Nr.	Projekt / Maßnahme	Zuständigkeit / Akteure (Hauptpartner der Insel- und Halligkonferenz)	Bemerkungen
Straßenverkehr	1	Neubau Umgehung Hattstedt-Bredstedt	Bund, Land SH	
	2	Lückenschluss A23 bei Itzehoe	Bund, Land SH	derzeit Anhörungsverfahren Planänderung bis 06/2006
	3	Ausbau B5 Heide - Husum mit Verkehrslenkung	Bund, Land SH	
	4	Neubau A20 mit zweiter Elbquerung	Bund, Land SH	Linienbestimmung läuft
	5	Neubau A26 und A22	Bund, Land NDS	Linienbestimmung läuft, A26 1. Bauabschnitt bis 2008
	6	Überprüfung / Neuordnung Parkraumbewirtschaftung Inseln	Ämter, Kommunen	
	7	Verbesserung / Optimierung Parkleitsysteme	Ämter, Kommunen	
Öffentlicher Verkehr (Bahn und Bus)	1	Sanierung Kanalhochbrücke	DB AG	
	2	Zweigleisiger Ausbau Niebüll - Sylt	DB AG, Land SH	
	3	Modernisierung Sicherungstechnik Niebüll - Westerl.	DB AG	
	4	Modernisierung Bahnstrecke Hamburg - Cuxhaven	DB AG, Land NDS	
	5	Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe - Westerland	DB AG, Land SH	
	6	Umgestaltung Bhf. Niebüll inklusive Barrierefreiheit	DB AG, Land SH, NEG, NOB	noch keine baulichen Maßnahmen umgesetzt
	7	Umgestaltung Bhf. Cuxhaven inklusive Barrierefreiheit	DB AG, Land NDS	noch keine baulichen Maßnahmen umgesetzt
	8	Einrichten einer Express-Zugverbindung Sylt - Hamburg	NOB, DB AG, LVS	
	9	Ausbau / Optimierung von Angebote von/nach Dänemark	Land SH, alle VU	
	10	Einführen Bus-Direktverbindung Dagebüll - Flensburg	VGNF, Autokraft	Gesamtkonzept ggf. mit Fahrpläneuerung
	11	Erprobung eines BusShuttles Dagebüll - Schüttsiel	VGNF, NVB, W.D.R.	
	12	Verkehrliche Optimierung des Busverkehrs auf Föhr	W.D.R.	
	13	Einführung flexibler ÖV-Bedienungen in Randzeiten	W.D.R., NPDG, SVG	
	14	Ausbau von Serviceleistungen ("Haus-zu-Haus")	W.D.R., NPDG, SVG, andere	
	15	Anschlussoptimierung für ausgewählte Verbindungen	Land SH, alle VU	
Schiffsverkehr	1	Sicherung der Fahrinnenfreihaltung vor Amrum	Bund, Land SH	
	2	Aufwertung Servicegebäude Fährhafen Amrum	Land SH, W.D.R.	
	3	Ausbau Serviceeinrichtungen in den Häfen auf Helgoland	Land SH, Helgoland	
	4	Einrichten einer "Schnelleren Personenfähre"	Reedereien	abhängig von Modernisierung der Schiffsflotte
	5	Sicherung einer "ausreichenden Bedienung"	Länder, Kreise, Reedereien	
	6	Verbesserung der Fähr-Ausstattung ("Erlebnisfähren")	Reedereien	abhängig von Modernisierung der Schiffsflotte
Radverkehr	1	Systematische Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr	Kreis, Kommunen, VU, LVS	
	2	Vermarktung Insel-übergreifender Radrouten / Radtouren	Kreis, Kommunen	
Flugverkehr	1	Ausbau der Flugverbindungen Flughafen Sylt	SFG, Fluggesellschaften	
	2	Ausbau der Flugverbindungen Flughafen Helgoland	Helgoland, HAS, Fluggesellsch.	
	3	Vernetzung / ÖV-Anbindung Flughafen Sylt	SFG, SVG, priv. Dienstleister	SVG-Konzession zur Flughafenanbindung
	4	Landeplatz Pellworm etablieren / besser vermarkten	Kreis, Amt Pellworm	
Mobilitätsmanagement Stufen 1 und 2	1	Festlegung von Infostandards für Gastgeberverzeichnisse	Tourismusservice	
	2	Festlegung von Basisstandards für ÖPNV-Informationen	alle VU	
	3	Festlegung von Infostandards für Inselpläne	Tourismusservice, Verlage	
	4	Festlegung von Infostandards für Internetauftritte	Tourismusservice, VU	
	5	Aufwertung ausgewählter Verkehrsstationen	Kreis NF, VU	
	6	Entwicklung Ausflugs-Guide für integrierte Mobilitätsangebote	Tourismusservice, VU	
	7	Einrichten Mobilitäts-Servicecenter in Kooperationsmodellen	Tourismusservice, VU	
	8	Installation von InfoPoints / InfoTafeln	Tourismusservice, VU	
	9	Aufbau einer zentralen Internet-Plattform "Mobilität"	Tourismusservice, VU	
	10	Aufbau eines "Mobilitätsbeirates"		Zusammensetzung ist noch zu klären bzw. zu konkretisieren

VU=Verkehrsunternehmen

Thema Barrierefreiheit Beteiligung Behindertenverbände

Bild 8-2: Übersicht der Maßnahmen mit Akteuren



## 9. Ausblick und weiteres Vorgehen

Mit der vorliegenden Untersuchung verfügt die Insel- und Halligkonferenz erstmals über ein konkretes und umfassendes Handlungs- und Maßnahmenkonzept zu den zentralen Fragen der Verkehrsgestaltung in der Region. Den Zielsetzungen des Projektes entsprechend, wurde die bisher meist isolierte Betrachtung einzelner Verkehrskomponenten und Verkehrsträger soweit sinnvoll in eine integrierte Betrachtungsweise überführt. Damit sich die Verantwortlichen nicht mit einer Vielzahl von Maßnahmen „verzetteln“, wurden vier **„Schlüsselprojekte“** definiert, die den Aktivitäten-Schwerpunkt der kommenden Jahre bilden sollen und zu einem hohen Anteil in der Region bzw. durch regionale Akteure bearbeitet werden können.

Die vielen konstruktiven Diskussionen, Beiträge und Ideen haben in den Workshops zu den Projekt-Meilensteinen und in den Arbeitsgruppen zu den Schlüsselprojekten eine **positive Grundstimmung** erzeugt. Vor allem aber wurde allen Beteiligten deutlich, dass es viele gemeinsame Interessen gibt und nur eine intensive Kommunikation zu nachhaltigen Erfolgen führen kann. Natürlich konnten im Rahmen dieser Studie nicht alle der bestehenden Interessengegensätze aufgelöst oder überbrückt werden. Das Verkehrssystem ist so komplex, dass es keine eindeutigen „Rezepte für die richtige Lösung“ geben kann. Daher sind in vielen Fällen Kompromisslösungen unvermeidbar. Wichtig ist aber, dass gemeinsame Erfolgserlebnisse den Gemeinsinn stärken und das Engagement „für die gemeinsame Sache“ fördern.

Der Gutachter kann keine Patentlösungen liefern, sondern letztlich nur die Diskussion anstoßen, eigene Ideen einbringen sowie Argumente aufbereiten und abwägen. Die Insel- und Halligkonferenz ist gut beraten, sich auch in der Umsetzungsphase **externer Unterstützung** zu bedienen und sei es „nur“ in Form eines Moderators. Erfahrungsgemäß kann hiermit zumindest bei schwierigen Fragestellungen wie der Festlegung einer „angemessenen Bedienung“ die Diskussion versachlicht werden und eine fundierte Abwägung von Interessengegensätzen erfolgen.

Die Qualität der Untersuchung soll sich an der Umsetzbarkeit messen lassen. Leider geben die Erfahrungen der vergangenen Jahre mit der Umsetzung neuer Ideen und insbesondere von Infrastruktur-Großprojekten wenig Anlass zu großem Optimismus. Neben der Vielzahl von Interessenträgern im Verkehrsbereich und den komplexen Wechselwirkungen wirken sich in jüngster Zeit auch finanzielle Restriktionen und die zurückgehende Risikobereitschaft auf die Realisierung neuer Konzepte nicht gerade förderlich aus. Die Kommunikation spielt daher eine Schlüsselrolle für die Frage, welche Maßnahmen sich in welchem Zeithorizont verwirklichen lassen. Die **„Erfolgsformel“** für eine Verbesserung und Optimierung des Verkehrssystems in der Destination Nordsee Schleswig-Holstein ist die Kombination aus

- ⇒ tragfähigen Konzepten,
- ⇒ engagierten Planern und Entscheidungsträgern und
- ⇒ mutigen Investoren und Verkehrsdienstleistern.

Als positiver Ansatz für die Realisierungsphase und die damit verbundene Konkretisierung der Schlüsselprojekte ist die Einrichtung von **„Facharbeitsgruppen“**, die in der Schlussphase dieser Mobilitätsstudie eingerichtet wurden. Mit den im Herbst 2006 gestarteten Aktivitäten zur Einrichtung eines **Internet-Mobilitätsportals** wird ein erster wichtiger Baustein im Mobilitätsmanagement zügig angegangen. Die regionalen Akteure sind also gewillt, den Konzepten auch Taten und vorzeigbare Produkte folgen zu lassen.



## Bilderverzeichnis (Abbildungen, Tabellen)

Bild 1-1: Lage des Untersuchungsraumes für die Mobilitätsstudie.....	5
Bild 1-2: Partner im MOPARK-Projekt.....	7
Bild 2-1: Übersicht ausgewählter Strukturdaten (Stand 2003/2004).....	9
Bild 2-2: Pendlerströme zwischen den nordfriesischen Inseln/Halligen und dem Festland .....	12
Bild 3-1: Übersicht der Erhebungsverfahren und der erreichten Fallzahlen.....	17
Bild 3-2: Bewertung von Infrastrukturen und Angeboten durch die Insel- und Hallig-Bevölkerung .....	19
Bild 3-3: Verkehrsnutzung der Bevölkerung auf den Inseln- und Halligen im Erhebungszeitraum .....	21
Bild 3-4: Verkehrsmittelnutzung der Urlaubsgäste bei der Anreise und am Urlaubsort .....	22
Bild 4-1: Vergleich von Erreichbarkeiten im Fernverkehr zwischen Nord- und Ostfriesischen Inseln .....	25
Bild 4-2: Nur wenige Verkehrsanlagen fördern ein positives Image für Bahnen, Busse und Fähren .....	29
Bild 4-3: Bedienungshäufigkeit der Fähr- und Schifflinien im Vergleich Sommer - Winter.....	31
Bild 4-4: Ein breites Spektrum von von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr und Schiffsverkehr.....	33
Bild 4-5: Anschlüsse auf der Verbindung Hamburg – Nordfriesische Inseln an einem Werktag.....	35
Bild 4-6: Beispiele für ein weitgehend unkoordiniertes Marketing im Verkehrsbereich.....	37
Bild 4-7: Übersicht von Tarifen im Fähr- und Schiffsverkehr mit Vergleichswerten (Stand 2004) .....	39
Bild 7-1: Entwurf einer Express-Verbindung Westerland - Hamburg .....	50
Bild 7-2: Fahrplanentwurf für eine SchnellBus-Verbindung Flensburg – Niebüll – Dagebüll .....	51
Bild 7-3: Fahrplanentwurf für einen Bus-Shuttle Dagebüll – Inselfparkplatz – Schlüttsiel.....	52
Bild 7-4: Linienführung und Fahrplanentwurf für das Produkt „Schnellere Personenfähre“ .....	54
Bild 7-5: Übersicht des Konzeptes für den öffentlichen Verkehr und den Schiffsverkehr .....	55
Bild 7-6: Vorschlag für eine Mindestbedienung der Halligen .....	57
Bild 7-7: Vorschlag für eine Mindestbedienung der Hochseeinsel Helgoland.....	57
Bild 7-8: Bahnhof Niebüll: Negatives Erscheinungsbild eines zentralen ÖV-Knoten.....	63
Bild 7-9: Bausteine für ein umfassendes Mobilitätsmanagement .....	66
Bild 7-10: Partner und Hauptzielgruppen für ein Mobilitätsmanagement der Inseln und Halligen .....	66
Bild 7-11: Basiskomponenten für eine standardisierte Fahrgastinformation .....	69
Bild 7-12: Beispiele für Info-Points / Info-Tafeln.....	70
Bild 7-13: Entwurf für ein integriertes Mobilitätsportal für die Inseln und Halligen.....	72
Bild 8-1: Übersicht der Maßnahmen mit Prioritäten und Umsetzungszeithorizont .....	75
Bild 8-2: Übersicht der Maßnahmen mit Akteuren .....	76



## Abkürzungsverzeichnis

AST	Anrufsammeltaxi
B&R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
EU	Europäische Union (EWG Europäische Wirtschaftsgemeinschaft)
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FRS	Förde Reederei Seetouristik
HVZ	Hauptverkehrszeit
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ITF	Integraler Taktfahrplan
LFH	Luftverkehr Friesland Harle Brunzema und Partner KG
LVS	LVS Schleswig-Holstein, Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
MWAV	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
NEG	Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH
NOB	Nord-Ostsee-Bahn
NPDG	Neue Pellwormer Dampfschiffahrts GmbH
NTS	Nordsee-Tourismus-Service GmbH
NVZ	Nebenverkehrszeit
OLT	Ostfriesische Lufttransport GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P&R	Park und Ride
RB-SH	Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
Sa, So	Samstag, Sonntag
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVG	Sylter Verkehrsgesellschaft mbH
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGNF	Verkehrsgemeinschaft Nordfriesland Regional
VU	Verkehrsunternehmen
W.D.R.	Wyker Dampfschiffs Reederei

