

# Stadt Wyk auf Föhr

Beschlussvorlage der Verwaltung

öffentlich

Beratungsfolge: <b>Ausschuss für öffentliche Einrichtungen Stadtvertretung</b>	<b>Vorlage Nr. Stadt/001535/1</b>  vom 08.08.2005  Amt / Abteilung: <b>Ordnungsamt</b>
Bezeichnung der Vorlage: <b>Festlegung der Handlungsfelder zur Verbesserung der Mobilität und Erreichbarkeit der Insel Föhr</b>	Genehmigungsvermerk vom: 28.04.2009  Der Bürgermeister  Zuständiger Sachbearbeiter: Herr Niebuhr

## Sachdarstellung mit Begründung:

Die Insel- und Halligkonferenz hat im Jahr 2004 das Gutachten „Mobilität und Erreichbarkeit der Inseln und Halligen in Nordfriesland sowie der Hochseeinsel Helgoland“ in Auftrag gegeben.

Im Februar 2005 wurde in einem regionalen „Strategieworkshop“ die Ergebnisse der Grundlagenerhebung und Marktuntersuchung vorgestellt. Der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Wyk hat in seiner Sitzung am 08. März 2005 davon Kenntnis genommen, die Dokumentation wurde an alle Fraktionen verteilt.

Den Mitgliedern der Insel- und Halligkonferenz wurden auf ihrer Sitzung im April auf Helgoland die vom Gutachter erarbeiteten Handlungsfelder vorgestellt, und in der AG Verkehr der Insel- und Halligkonferenz im Mai 2005 wurden die daraus entwickelten Entwürfe der „Schlüsselprojekte“ diskutiert. Die AG Verkehr hat dazu folgenden Beschluss gefasst:

*Die Mitglieder der AG Verkehr beschließen, das die Vorlage von den Ämtern/ Städten/ Gemeinden der Insel- und Halligkonferenz beraten und beschlossen wird. So ist gewährleistet, dass Umsetzungsprojekte im Bereich Verkehr von allen Mitgliedern getragen werden.*

Die Beschreibung der vier Schlüsselprojekte für die Region Uthlande sind dieser Vorlage beigelegt.

*Der Ausschuss für öffentliche Einrichtungen hat die Festlegung der Handlungsfelder in seiner Sitzung am 04.08.2005 ausführlich beraten. Die ergänzenden Empfehlungen des Ausschusses sind in die Beschlussempfehlung und in die Fragestellung zu den vier Handlungsfeldern kursiv eingearbeitet.*

### **Beschlussempfehlung:**

Die durch das Gutachten dargestellte Dringlichkeit der Beseitigung der aufgezeigten Defizite wird festgestellt. Die beteiligten Verkehrsträger und die zuständigen Aufgabenträger werden aufgefordert, Handlungsstrategien zum Abbau der aufgezeigten Defizite zügig umzusetzen. *Dabei sollen der festgestellte Bedarf der Einheimischen insbesondere berücksichtigt werden.*

Die Insel- und Halligkonferenz wird gebeten, die festgestellten Defizite der Verkehrsanbindung der Insel Föhr in ihr regionales Verkehrskonzept aufzunehmen und in eine zukunftsorientierte Verkehrsstrategie für die Region Uthlande zu integrieren. Dies sollte in enger Abstimmung mit den Vertretern der Insel Amrum geschehen.

Anlagen:



*ANLAGE ZUR VORLAGE 1535/1*

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

## **„Schlüsselprojekte“: Übergeordnete Projekte im Entwicklungskonzept**

*Die Beschlussvorschläge für die Ausschussmitglieder sind  
„fett“ und „kursiv“ eingefügt.*

**Ausgearbeitet für:**

Regionalbüro Uthlande  
Der Insel- und Halligkonferenz  
Hafenstraße 23  
25938 Wyk auf Föhr

# **ENTWURF**

**Bearbeiter:**

urbanus GbR  
An der Untertrave 81-83  
23552 Lübeck  
Lars Doppel  
Heike Drücker  
Christoph Lüth

## (1) Optimierung von Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr

### **Schnittstellen zu Handlungsfeldern:**

Handlungsfeld 1: Sicherung und Anpassung vorhandener Infrastrukturen

Handlungsfeld 2: Optimierung von Erreichbarkeiten und Mobilitätsangeboten

Handlungsfeld 3: Verbesserung der Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel

### **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 und damit langfristigen Bestand hat.

### **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 (ICE / IC / EC) für die Inseln und Halligen (einschließlich Helgoland) ?
- Ist eine Direktanbindung weiterer Fernziele bzw. Stadtregionen an die Inseln bzw. die Fährhäfen wünschenswert und realisierbar ?
- Gibt es für Kurswagen eine plausible Notwendigkeit bzw. wichtige verkehrliche Vorteile ?

### ***Ersatz: Wie ist die Einbindung der Kurswagen in der Zukunft zu sichern?***

- Wie kann die Anbindung der Metropolregion Hamburg weiter verbessert werden ***und welche Vorteile dazu würde eine Elektrifizierung der Strecke Elmshorn - 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) ?
- Welche Ergänzungen an Direktverbindungen sind im Busnetz weiter zu verfolgen ?
- ***Zusatz: Wie können die Verbindungen zu Husum und Flensburg als Anlaufschwerpunkte für die Insulaner verbessert und gestärkt werden?***

***Der Ausschuss bestätigt die Fragestellungen***

**Beteiligte Partner / Akteure des Projektes**

- DB Netz AG
- DB Fernverkehr
- Nord-Ostsee-Bahn NOB
- Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft NEG
- Verkehrsgemeinschaft Nordfriesland Regional VGNF
- LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (ggf. Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen)

*Vorschlag zusätzlich: Tourismusvertreter (z.B. regional Nordseebäderverband)*

# Mit den Änderungen (fett/kursiv)angenommen

## **(2) Bessere Vernetzung von Bahn - Bus - Fähre**

### **Schnittstellen zu Handlungsfeldern:**

Handlungsfeld 1: Sicherung und Anpassung vorhandener Infrastrukturen

Handlungsfeld 2: Optimierung von Erreichbarkeiten und Mobilitätsangeboten

Handlungsfeld 3: Verbesserung der Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel

### **Intention des Projektes:**

Die derzeitige Vernetzung der öffentlichen Verkehrsträger untereinander sowie mit den Fähr- 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. Dabei reicht es nicht, punktuell Anschlüsse zu optimieren. Um die Flexibilität für den potenziellen Fahrgast zu erhöhen, sind vielmehr gute Anschlüsse über einen größeren Zeitabschnitt bereitzustellen. Im Zielfokus stehen dabei vor allem die Übergänge zu den Fähr- und Schifflinien. 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 und –investitionen sind zur Erfüllung der Verteilerfunktion erforderlich (Stichworte u.a. Barrierefreiheit, Serviceangebote) ?
- Welche Möglichkeiten gibt es, die zeitliche Verknüpfung (Anschlussqualität) zwischen den öffentlichen Verkehrsträgern und insbesondere zwischen dem ÖPNV und den Fähr-/Schiffslinien zu verbessern (Stichwort: Anschlussharmonisierung)
- Welche Konsequenzen bzw. „Szenarien“ ergeben sich daraus für die Fahrplangestaltung der einzelnen integrierten Verkehrsträger ?
- Wie kann eine kontinuierliche und Gesamtsystem-orientierte Koordination der Fahrplangestaltung erfolgen ?

***Der Ausschuss bestätigt die Fragestellungen und stellt die besondere Bedeutung folgender Punkte heraus:***

- ***die Qualifizierung des Bahnhofes in Niebüll und der räumlichen Verknüpfung der Ankünfte und Abreisen***
- ***Prüfung des Modells „Busbahnsteig Niebüll“***
- ***Prüfung anderer Bahnhöfe auf sinnvolle Nutzung für die Anbindung an die Inseln und Halligen***
- ***die Verbesserung der zeitlichen Verknüpfung der Verkehrsträger (Anschlussqualität, Anschlussharmonisierung)***
- ***Kontinuierliche Koordination der Fahrplangestaltung***

Mit den Änderungen (fett/kursiv) angenommen

### **Beteiligte Partner / Akteure des Projektes**

- DB Fernverkehr
- DB Station & Service
- Betroffene regionale Eisenbahnunternehmen (u.a. NOB, NEG)
- Betroffene Busunternehmen (u.a. VGNF, SVG)
- Reedereien (u.a. W.D.R., NPDG, Rahder, Adler)
- LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (ggf. Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen)
- ÖPNV Aufgabenträger

# (3) Optimierung des Verkehrsangebotes speziell in Randzeiten

## Schnittstellen zu Handlungsfeldern:

Handlungsfeld 2: Optimierung von Erreichbarkeiten und Mobilitätsangeboten

Handlungsfeld 4: Erschließung neuer Nutzerpotenziale für integrierte Mobilitätsangebote

## Intention des Projektes:

Verkehrsangebote in verkehrlichen Randzeiten wie im Winter (jahreszeitliche Randlage) oder am Abend (tageszeitliche Randlage) gehören schon immer zu den umstrittensten Diskussionspunkten 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 sich durch die hohen Bereitstellungskosten im Bahn-, Bus- und Fähr-/ Schiffsverkehr in der Regel keine Kostendeckung bzw. Eigenwirtschaftlichkeit in den Randzeiten erzielen. Die Definition einer „ausreichenden Bedienung“ bzw. „Mindestbedienung“ ist als Standortfaktor von großer Bedeutung, bewegt sich aber im Spannungsfeld zwischen Nachfrage, Aufwand und Finanzierung. Ansätze für eine solche Festlegung gibt es in den Nahverkehrsplänen in Bezug auf den Busverkehr. Besondere Relevanz gewinnen hierbei innovative Lösungsansätze im Sinne von flexiblen Bedienungsformen.

## Zentrale Fragestellungen des Projektes:

- Lässt sich ein tragfähiger Kompromiss einer „ausreichenden Bedienung“ in dem beschriebenen Spannungsfeld finden, welche Ansprüche gibt es seitens der potenziellen Nachfrager bzw. wie ist generell das Nachfragepotenzial einzuschätzen ?
- In welcher Form können dahingehende Vereinbarungen verbindlichen Charakter erhalten ?
- Welche Ansätze bzw. Angebotsformen gibt es, das Verhältnis zwischen Nutzen und Aufwand zu optimieren ?
- Wie können durch neue Mobilitäts- und Serviceleistungen bestehende Lücken in den „Transportketten“ geschlossen werden ***auch in Bezug auf eine wünschenswerte Spätverbindung am Freitagabend Dagebüll-Wyk***

*Der Ausschuss bestätigt die Fragestellung und stellt insbesondere folgenden Punkt heraus:*

- ***Vorschläge für „Bedarfsangebote“ für Lücken in den Transportketten, Darstellung/ Prüfung des Modells „Wassertaxi“ Dagebüll-Wyk-Dagebüll***

Mit den Änderungen (fett/kursiv) beschlossen

### **Beteiligte Partner / Akteure des Projektes**

- ÖPNV-Aufgabenträger (hier: Kreise Nordfriesland und Pinneberg)
- Reedereien (W.D.R., NPDG, FRS)
- Betreiber der Inselbusverkehre (W.D.R., NPDG, SVG),
- Betreiber der Regionalbusverkehre (VGNF, ggf. Rohde und Autokraft)
- Ggf. zusätzliche Mobilitätsdienstleister
- Ggf. Tourismusverantwortliche

### **(4) Aufbau eines integrierten Mobilitätsmarketing mit Mobilitätsberatung**

#### **Schnittstellen zu Handlungsfeldern:**

*Handlungsfeld 5:*

*Aufbau eines integrierten Mobilitätsmarketing und Professionalisierung bestehender Aktivitäten*

#### **Intention des Projektes:**

Das Verkehrssystem- bzw. Mobilitätsmarketing ist ein sehr wichtiges und wirkungsvolles Handlungsfeld, wobei viele Maßnahmen mit vergleichsweise geringem Investitionsaufwand realisierbar sind. Demgegenüber werden Kooperationen im Marketingbereich durch unterschiedliche Interessenlagen und auch Konkurrenzdenken häufig erschwert. 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, da hiermit eine der bedeutendsten Nachfragegruppen von Mobilitätsdienstleistungen angesprochen wird, die zudem meist unzureichend informiert ist. Im Zielfokus 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 insbesondere in den Gastgeberverzeichnissen und bei den Internetauftritten finden ?
- In welchen Bereichen sind übergreifende Informations-Standards anzustreben und wie könnten diese konkret aussehen ?
- Über welche Strukturen lässt sich der Vertrieb von Mobilitäts-Informationen optimieren bzw. am effizientesten organisieren ?
- Welche Anforderungen soll eine Mobilitätsberatung erfüllen und in welchen Bereichen gibt es hierfür Bedarf ?
- Wie kann eine Mobilitätsberatung organisiert und können hierfür vorhandene Strukturen / Einrichtungen genutzt werden („Kooperationsmodell“) ?

***Der Ausschuss bestätigt die Fragestellungen des Projektes.***

So beschlossen

**Beteiligte Partner / Akteure des Projektes**

- Tourismusinformationen / Kurverwaltungen
- DB Station & Service
- DB Reise & Touristik
- NEG und NOB
- Marketingbeauftragte der Reedereien und Busunternehmen
- ggf. weitere ausgewählte Mobilitätsdienstleister