

2. Sitzung der Arbeitsgruppe zur inhaltlichen Vorbereitung der Neuausschreibung des ÖPNV-Stadtverkehrs Husum am 21.4.2016 im Rathaus Husum, 17.00-19.00 Uhr

Ergebnisprotokoll

Teilnehmer/innen: Birte Andersen, Hans Böttcher, Karl-Friedrich Bumb, Dr. Jens-Martin Gutsche, Jörn Janssen, Telse Jacobsen (in Vertretung von Herrn Heiber), Patrick Kühn, Klaus Lorenzen, Dana Kristin Maas, Anne-Kathrin Marggraf, Stefan Nissen, Heinrich Paulsen, Hans-Joachim Prechel, Britta Rudolph, Claudia Schirmer, Sven-Thomas Schmidt-Knäbel, Hermann Schnoor-Sältz, Dominik Sönnecken (in Vertretung von Herrn Preis), Gregor Stein, Volker Witt
entschuldigt: Lea Bergau, Ralf Heßmann, Melanie Manske, Wolf-Ragnar Schmidt-Knäbel

1) Begrüßung

Herr Gutsche (Büro GGR, Moderation) begrüßt die Teilnehmer/innen der Arbeitsgruppe zur zweiten Arbeitsgruppensitzung. Hauptgegenstand der heutigen Sitzung ist die Vorstellung und erste Diskussion der von den Gutachtern des Büros SHP ausgearbeiteten alternativen Grobkonzepte für den zukünftigen Stadtbusverkehr.

Herr Gutsche hebt einleitend hervor, dass es in der heutigen Sitzung noch nicht darum geht, dass sich die Arbeitsgruppe für eine der Varianten ausspricht. Vielmehr steht die inhaltliche Verbesserung aller Varianten durch Beiträge und Hinweise der Arbeitsgruppe im Vordergrund. Gleiches gilt auch für die kurz nach der Arbeitsgruppensitzung anstehende öffentliche Veranstaltung (Dienstag, 26.4.2016, 18.00 Uhr, Messe Husum). Herr Gutsche weist darauf hin, dass zur Bekanntmachung der öffentlichen Veranstaltung eine vereinfachte Darstellung der Varianten vorab auch in einer Presseerklärung der Stadt veröffentlicht wurde.

2) Präsentation der Szenarien für die Grobstruktur des zukünftigen Stadtbusverkehrs

Herr Kühn stellt die vom Büro SHP entwickelten Szenarien für die Grobstruktur des zukünftigen Stadtverkehrs vor. Die dabei verwendeten Folien sind diesem Protokoll als Anlage 1 beigefügt. Zur Diskussion stehen drei Szenarien:

- Szenario „Trend“: Heutige Linienstruktur mit punktuellen Verbesserungen bei Fahrzeiten, Linienführungen, Einbindung Rufbus und Haltestellensituation
- Szenario „Wandel I“: Modernes Stadtbus-System mit Rendezvous-Halt, bestehend aus vier Linien im 60-Minuten-Takt
- Szenario „Wandel II“: Modernes Stadtbus-System mit Rendezvous-Halt, bestehend aus sechs Linien, davon zwei im 60-Minuten- und vier im 30-Minuten-Takt

Die notwendigen Fahrplankilometer liegen in den Szenarien „Trend“ und „Wandel I“ in gleicher Größenordnung. Mit annähernd gleichen Finanzmitteln wie heute wäre somit eine Basisvariante eines modernen Stadtbussystems umsetzbar. Für eine Umsetzung des Szenarios „Wandel II“ werden etwa 20% mehr Fahrplankilometer benötigt. Diesen stehen jedoch vermutlich Fahrgastzuwächse aufgrund der deutlich höheren Angebotsqualität gegenüber. Im

Sinne eines ersten Schätzwertes spricht SHP von 30% Zuwachs, abgeleitet aus Erfahrungswerten in anderen Städten, die Stadtbussysteme eingeführt haben.

3) Nennungen und Einschätzungen der Arbeitsgruppenmitglieder

Nach einer Klärung von Verständnisfragen bittet Herr Gutsche die Teilnehmer/innen der Arbeitsgruppe um inhaltliche Nennungen zu den drei Szenarien. Hierzu bittet er die Teilnehmer/innen, auf vorbereiteten Zetteln ihr Lob („Gut an der Variante ... finde ich:“), ihre Kritik („Meine Kritik an Variante ... ist:“) sowie ihre weitergehenden Hinweise („Meine Anregung zu Variante ... ist:“) zu notieren. Die Zettel werden anschließend gesammelt und durch Herrn Gutsche zusammenfassend vorgetragen.

Die beschriebene Feedback-Runde ergab die folgenden Ergebnisse. Mehrfachnennungen sind in der nachstehenden Zusammenfassung durch entsprechende Hinweise gekennzeichnet.

Szenario „Bestand“

- | | |
|----------|--|
| Lob | <ul style="list-style-type: none">▪ Anbindung der Siedlung „Kronenburg“▪ bessere Anbindung des Bahnhofs als in den Wandel-Szenarien |
| Kritik | <ul style="list-style-type: none">▪ geringe Fahrplandichte▪ schlecht abgestimmte Verknüpfungen▪ Anfangs- und Endzeiten nicht auf Berufstätige abgestimmt▪ kein durchgängiger Takt▪ wenig überschaubar▪ schlechte Abfahrtszeiten |
| Anregung | <ul style="list-style-type: none">▪ keine |

Szenario „Wandel – Variante I“

- | | |
|--------|---|
| Lob | <ul style="list-style-type: none">▪ scheinbar guter Nutzen-Kosten-Faktor (2 Nennungen)▪ gute Abfahrtszeiten▪ einheitliche Abfahrtszeiten / Takt (2 Nennungen)▪ klare Linienführung, keine Ringe▪ kürzere Linienführung und gute Erschließung in Hattstedt / Wobbenbüll▪ überschaubare Linienanzahl▪ gemeinsame zentrale Haltestelle (2 Nennungen)▪ Anbindung des FunCenters▪ Entlastung der Großstraße▪ Berücksichtigung des Nahversorgungszentrums Dreimühlen |
| Kritik | <ul style="list-style-type: none">▪ indirekte Linienführung bringt unattraktive Fahrzeiten mit sich |

- schlechte Anbindung des Bahnhofs (2 Nennungen)
 - wenig Rendezvous-Punkte
 - direkte Anbindung zur Messe fehlt (eventuell als Sonderverkehre – wie im Vortrag von Herrn Kühn angesprochen)
 - keine Anbindung des Dockkoogs (eventuell ebenfalls über Sonderverkehre zu den Hauptreisezeiten) (2 Nennungen)
 - keine Anbindung Mauseberge
 - keine Anbindung Gewerbegebiet 3. BA (2 Nennungen)
 - keine Anbindung des Baugebiets „Kronenburg“ (6 Nennungen)
 - Linienführung der gelben Linie ist ein „hin und her“-Fahren zwischen Bahnhof / Innenstadt und Gewerbegebiet
 - Verbindungslücke in der Osterfelder Straße
 - ein 60-Minuten-Takt für Rödemis ist wegen des demografischen Wandels zu wenig
 - Streckenführung innerhalb Rödemis ohne Beselerstraße
- Anregung
- bei direkterer Linienführung Anbindung von Bahnhof und Innenstadt möglich
 - Bahnhof / ZOB könnte zentraler Umsteigepunkt sein
 - Für Pendler sind gute Umstiegszeiten am Bahnhof wichtig
 - Bahnhof müsste alle 30 Minuten angefahren werden (2 Nennungen)
 - mindestens eine weitere Linie über den Bahnhof laufen lassen
 - kleinere Busgrößen auf der grünen Linie außerhalb des Schülerverkehrs
 - Dreimühlen einbinden
 - gelbe und grüne Linien aufteilen
 - Verbesserung der Erreichbarkeit für den Rufbus
 - Überprüfung der Streckenführung in Bezug auf die zukünftige Sperrung der oberen Neustadt (grüne Linie)
 - dauerhafte Anbindung der Messe
 - kleinere Busse einsetzen

Szenario „Wandel – Variante II“

- Lob
- direkte Fahrwege (2 Nennungen)
 - einheitliche Abfahrtzeiten
 - die Linien Grün, Orange, Rot und Gelb haben sehr gute Abfahrtzeiten
 - man gelangt schnell in die Innenstadt (2 Nennungen)
 - große räumliche Abdeckung / gute Erschließung / Versorgung der Stadtteile insgesamt (3 Nennungen)

- kurze Umlaufzeiten
- gemeinsame zentrale Haltestelle
- enger Takt, 30 Minuten Takt (4 Nennungen)
- genügend Verknüpfungspunkte
- wenig Leerlaufzeiten / Wartezeiten für die Einsatzplanung
- kurze Umsteigezeiten am Rendezvous-Halt
- Anbindung des FunCenters
- Anbindung von Hattstedt alle 60 min
- sechs Linien
- Mauseberge enthalten
- bessere Anbindung der Gewerbegebiete
- Entlastung der Großstraße

Kritik

- sechs statt vier Linien: sind die Kosten wirklich nur 20% höher?
- schlechte Bahnhofsanbindung
- keine Anbindung der Siedlung „Kronenburg“ (5 Nennungen)
- keine Anbindung Gewerbegebiet 3. BA (3 Nennungen)
- direkte Anbindung zur Messe fehlt (eventuell als Sonderverkehre – wie angesprochen)
- keine Anbindung des Dockkoogs (eventuell ebenfalls über Sonderverkehre zu den Hauptreisezeiten)
- 30-Minuten-Takt nur in kurzem Zeitfenster sinnvoll
- sind die Umlaufzeiten auch im Berufsverkehr einzuhalten?
- hohe Anzahl Busfahrten erhöht Verkehrsbelastung
- 60-Minuten-Takt für Rödemis ist wegen des demografischen Wandels zu wenig
- nicht alle Linien treffen sich am Treffpunkt
- Streckenführung innerhalb Rödemis ohne Beselerstraße

Anregung

- Anbindung des Bahnhofs über eine Linie im 30-Minuten-Takt (3 Nennungen)
- zentraler Umsteigepunkt ggf. am ZOB / Bahnhof (2 Nennungen)
- Für Pendler sind gute Umstiegszeiten am Bahnhof wichtig
- Rendezvous-Halt zwischen Bahnhof und Innenstadt
- kleinere Busgrößen auf der grünen Linie außerhalb des Schülerverkehrs
- auf der lila Linie wäre ggf. auch ein 30-Minuten-Takt möglich
- Verbesserung der Erreichbarkeit für den Rufbus
- Überprüfung der Streckenführung in Bezug auf die zukünftige Sperrung der Oberen Neustadt (grüne Linie)

- dauerhafte Anbindung der Messe
- kleinere Busse einsetzen

4) Fragen

Angestoßen durch die vorstehenden Nennungen wurden in der nachfolgenden Diskussion u.a. die folgenden Fragen gestellt und beantwortet.

Ausgestaltung zentrale Haltestelle

In der Diskussion wurde die Frage gestellt, ob die Busse an der zentralen Haltestelle wenden müssen. Herr Janssen und Herr Kühn verneinen dies. Ein Wenden wird durch einen Linientausch („Bus kommt als Linie X an und fährt in gleicher Richtung als Linie Y weiter.“) vermieden.

Schülerbeförderung

Es wird die Frage gestellt, ob ein 60-Minuten-Takt für den Schülerverkehr nicht ggf. zu knapp wäre. Herr Janssen und Herr Kühn führen dazu aus, dass es für den Schülerverkehr zusätzliche Verstärkerfahrten geben müsse (vgl. entsprechenden Ansatz der Fahrplankilometer in Anlage 1). Verstärkerfahrten können sowohl notwendig werden, wenn zusätzliche Abfahrtszeiten benötigt werden als auch wenn zusätzliche Platzkapazitäten zu bestehenden Abfahrtszeiten notwendig werden.

Berücksichtigung von zu erschließenden Einrichtungen

In einem Beitrag wird die Frage gestellt, welche öffentlichen Einrichtungen von Seiten des Büros SHP hinsichtlich einer notwendigen Anbindung berücksichtigt werden. Herr Kühn bietet an, diese in einer Liste zusammenzustellen. Diese nach der Sitzung erstellte Liste ist dem Protokoll als Anlage 2 beigefügt.

Rufbus

Bezugnehmend auf eine entsprechende Rückfrage erläutert Herr Janssen, dass auch in den Wandel-Szenarien wie gehabt ein Rufbus-System die Schwachnachfragezeiten am Wochenende abdecken würde.

5) Diskussion zur Lage des Rendezvous-Halte

Der mit Abstand wichtigste Punkt der Diskussion betraf den Standort des Rendezvous-Halts in den beiden Wandel-Szenarien. Dabei ging es um die grundsätzliche Entscheidung, ob dieser eher Innenstadt-nah oder eher in Bahnhofsnähe angesiedelt werden soll. Der genaue Standort war bei beiden Optionen nicht Gegenstand der Diskussion. Von Seiten des Büros SHP war schon während der Präsentation darauf hingewiesen worden, dass die Lage des Rendezvous-Halts der wichtigste nächste Festlegungsschritt in der Konzepterarbeitung ist.

Zusammenfassend wurden die folgenden Optionen diskutiert:

- Innenstadt-naher Rendezvous-Halt
- Innenstadt-naher Rendezvous-Halt und möglichst viele Buslinien, die auch über den Bahnhof fahren

- Rendezvous-Halt in Bahnhofsnähe
- Rendezvous-Halt in Bahnhofsnähe und Führung der überwiegenden Mehrzahl der Linien zu (ggf. unterschiedlichen) Haltestellen in Innenstadt-Nähe

Mehrere Teilnehmer/innen plädierten für eine Innenstadt-nahe Lage des Rendezvous-Halts, da es für die meisten Kunden vor allem darum ginge, zügig in die Innenstadt zu kommen. Allerdings wurde in den meisten Beiträgen auch darauf hingewiesen, dass dabei die Anbindung des Bahnhofs nicht zu sehr reduziert werden dürfe.

Andere Teilnehmer/innen verwiesen darauf, dass sich gerade die Bahnhofsnähe als zentraler Umsteigepunkt eignen würde. So könnte sich die Taktung des Stadtbusses sehr gut mit dem Integralen Taktfahrplan (ITF) des Schienenpersonennahverkehrs verknüpfen lassen. Zudem würde der Stadtbus auf diese Weise für Pendler und Schüler deutlich attraktiver. Darüber hinaus müsse die Verknüpfung mit dem Regionalverkehr weiterhin am Bahnhof stattfinden, da für diesen die Übergänge zur Bahn besonders wichtig sind. Dies gelte insbesondere auch für Touristen.

Aus beiden Positionen wurde die zentrale Fragestellung erkennbar, auf welche Zielgruppe der Stadtbusverkehr vor allem ausgerichtet werden soll. Während Pendler und (auswärtige) Schüler vor allem von einem zentralen Umstieg am Bahnhof profitieren würde, würde die Nachfrage nach Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebiets vor allem von einem Innenstadt-nahen Umsteigepunkt profitieren. Letztere ist vor allem auf die Innenstadt ausgerichtet.

Obwohl bei dieser Diskussion immer von der Lage des „Umsteigepunkts / Rendezvous-Halts“ die Rede ist, geht es bei der Abwägung primär um die mit dessen Festlegung geschaffenen Direktverbindungen: Soll man eher mit möglichst vielen Linien umsteigefrei in die Innenstadt gelangen können (um dort einzukaufen, zu arbeiten oder zum Arzt zu gehen) oder soll man eher umsteigefrei zum Bahnhof kommen können (um dort einen Zug, z.B. zur Arbeit zu erreichen). Von diesem Aspekt der Direktverbindungen ausgehend wurden die beiden o.g. Kompromissvarianten

- „Innenstadt-naher Rendezvous-Halt und möglichst viele Buslinien, die auch über den Bahnhof fahren“ und
- „Rendezvous-Halt in Bahnhofsnähe und Führung der überwiegenden Mehrzahl der Linien zu (ggf. unterschiedlichen) Haltestellen in Innenstadt-Nähe“)

angesprochen. In beiden Fällen werden in einem gewissen Umfang Parallelverkehre zwischen Innenstadt und Bahnhof in Kauf genommen. Der Vorteil der als zweites genannten Kompromissvariante läge darin, dass unterschiedliche Linien unterschiedliche Innenstadt-nahe Haltestellen anfahren könnten und so der Umfang der Parallelverkehre vermutlich geringer als in der zuerst genannten Kompromissvariante ausfallen würde.

Hinsichtlich eines Rendezvous-Halts in Bahnhofsnähe wurde wiederholt auf die kritische Verkehrssituation rund um den Bahnhof aufmerksam gemacht. Dieser wäre in entsprechendem Maß Rechnung zu tragen, sollte der Rendezvous-Halts in Bahnhofsnähe platziert werden.

6) Interesse weiterer Umlandgemeinden

Stellvertretend für Herr Heßmann berichtet Frau Jacobsen, dass die Gemeinden Horstedt und Schwesing ihm gegenüber Interesse an einer Einbeziehung in den Stadtverkehr geäußert haben.

7) Nächste Sitzung

Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe findet am **12. Mai 2016 um 17.00 Uhr** im Rathaus Husum statt.

8) Anlagen

Zu diesem Protokoll gehören die folgenden Anlagen:

- Anlage 1: Foliensatz von Herrn Janssen und Herrn Kühn, beide Büro SHP, zu Szenarien der zukünftigen Grobstruktur des Stadtverkehrs in Husum
- Anlage 2: Liste der vom Büro SHP in den bisherigen Konzeptüberlegungen berücksichtigten Infrastruktureinrichtungen