



1 Präambel

Die bisherigen Diskussionen zur Überplanung des Stadtverkehrs Husum waren durchaus kontrovers und haben gezeigt, dass die Überplanung komplexen Randbedingungen sowie vielen Wünschen und Anregungen unterworfen ist. Dabei ist es nicht immer einfach und manchmal auch gar nicht möglich allen Wünschen nachzukommen bzw. diese zu berücksichtigen.

Als Aufgabenträger für den SPNV ist eine zeitnahe Bedienung des ITF-Taktknoten am Bahnhof durch den Stadtverkehr unser primäreres Anliegen, damit Umsteigen vom einen auf das andere Verkehrsmittel so attraktiv wie möglich wird. Zugleich werden so auch alle Regionalbuslinien erreicht, die (größtenteils) ebenfalls auf den ITF-Knoten abgestimmt sind. Mit dem bisherigen Wandel I Szenario wäre die Einbindung des ITF-Knoten sehr einfach umzusetzen, allerdings überwiegen in der Diskussion die Wünsche nach einem 30-Minuten-Takt. Im Wandel II Szenario, das einen 30-min-Takt vorsieht würde es zu sehr unattraktiven Umsteigezeiten zwischen Stadtbus und Bahn/Regionalbusverkehr kommen, was es aus unserer Sicht zu vermeiden gilt.

Unser folgender Grobentwurf, der beispielhaft für zwei Achsen des Stadtverkehrs dargestellt wird, greift wesentliche Elemente und Wünsche der bisherigen Planungen auf und versucht diese als Kompromiss, der auf Hauptachsen einen 30 Minuten Takt bildet, miteinander zu verbinden.

2 Grundlagen

- **Einbindung in den ITF-Knoten am Bahnhof:**

Alle Linien des Stadtverkehrs kommen zur Minute 25 am Bahnhof an und fahren zur Minute 35 wieder ab. Es besteht dadurch ein 10-Minütiges Rendezvous am Bahnhof, der auch zum Umstieg zwischen den einzelnen Linien des Stadtverkehrs genutzt werden kann. Eine Ausnahme stellt die Linie aus Mildstedt dar, die währenddessen nicht am Bahnhof pausiert, sondern in die Altstadt fährt, um den Fahrgästen aus Richtung Mildstedt einen direkten Anschluss an die Innenstadt zu bieten. Ein Umstieg von dieser Linie in die anderen Linien des Stadtverkehrs ist nach wie vor möglich.

- **Integrierte Betrachtung von Stadtbus und Regionalverkehr:**

Die Linien 1020 und 1044 (Abschnitt Husum-Viöl) bieten mit ihrem Stundentakt ein gegenüber dem heutigen Stadtverkehr gleichwertiges Angebot. Es bietet sich daher an, die Stadtverkehrslinien zur besseren Erschließung Husums bewusst abseits der Achsen des Regionalverkehrs zu planen. Im Zuge einer integrierten Betrachtung beider Netze werden bei zeitlich nah beieinanderliegenden Abfahrtszeiten Linienführungen abseits der Regionalverkehrsachsen gewählt, um Parallelfahrten zu minimieren. In den Zwischenzeiten kann eine Führung des Stadtverkehrs entlang der schnelleren Regionalverkehrsachsen genutzt werden um auf diesen Achsen einen 30-min-Takt herzustellen.

Einen Sonderfall stellt die Linie nach Hattstedt dar, die Umlaufbedingt in den bisherigen Szenarien nur im Stundentakt verkehrt. Eine Umstellung auf einen 2-h-Takt alternierend zur ebenfalls im 2-h-Takt verkehrenden Regionalbuslinie nach Nordstrand birgt hier sehr viel Einsparpotenzial. Parallelverkehre werden vermieden und für die Achse Wobbenbüll – Husum ergibt sich nach wie vor ein Stundentakt.

- **30 Minuten Takt auf Hauptachsen:**

Auf den Hauptachsen ergeben sich entweder durch Überlagerungen mit dem Regionalbusverkehr oder einer weiteren Stadtverkehrslinie angenäherte 30-min-Takte.

3 Grobkonzept

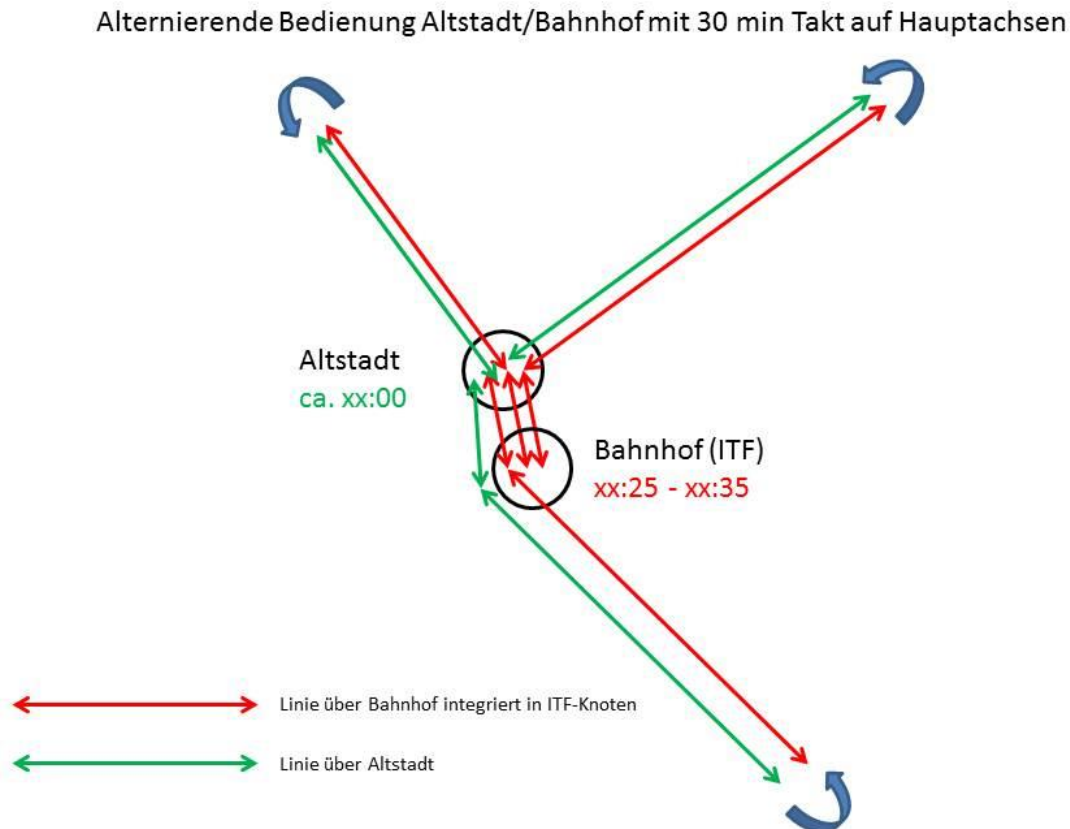


Abbildung 1: Grundschemata NAH.SH Vorschlag

Abbildung 1 zeigt das Grundschemata hinter unserem Vorschlag. Entlang der Hauptachsen verkehren zwei Linien des Stadtverkehrs, die einen komplexen 50-Minuten-Umlauf mit einem Fahrzeug ausgehend vom Bahnhofs-ITF-Treffen zur halben Stunde darstellen. Der Bahnhof als Ziel wird dabei nur angefahren, wenn auch tatsächlich Züge dort halten, also nur einmal pro Stunde. Die Linien, die den Bahnhof samt ITF-Treffen bedienen sind rot dargestellt. Die grünen Linien bedienen eine halbe Stunde versetzt auf direktem Weg die Altstadt. An den äußeren Endstellen sind rote und grüne Linie einer Achse miteinander Verknüpft. Die Linien können, müssen aber nicht auf demselben Linienweg verkehren. Eine direktere und schnelle Führung der grünen Linie kann z.B. eine längere Fahrzeit auf der dazugehörigen roten Linie ausgleichen (vgl. Abbildung 2), so können auch weit vom Stadtzentrum entfernte Haltestellen angefahren werden.

Der Linienverlauf in der Altstadt ist in den folgenden Beispielen bewusst offengelassen worden. Durch zeitliche Restriktionen ist eine schnelle Wende erforderlich. Dabei muss nicht jede Linie ein und dieselbe zentrale Haltestelle im Innenstadtbereich bedienen. Ein tangieren der Altstadt von mehreren Seiten ist ebenfalls möglich. Umsteigemöglichkeiten zwischen den Ästen werden schließlich auch einmal pro Stunde am Bahnhof ermöglicht. Zudem zeigen Zahlen aus anderen Städten (z.B. Rendsburg), dass der Anteil an über das Stadtzentrum hinausfahrenden oder auf

andere Linien umsteigende Fahrgäste unter 10% liegt. Die Linienverläufe sind grob an denen in den Wandel I und II Szenarien orientiert, wurden nur grob auf Fahrzeiten geprüft und müssten ggf. angepasst/optimiert werden.

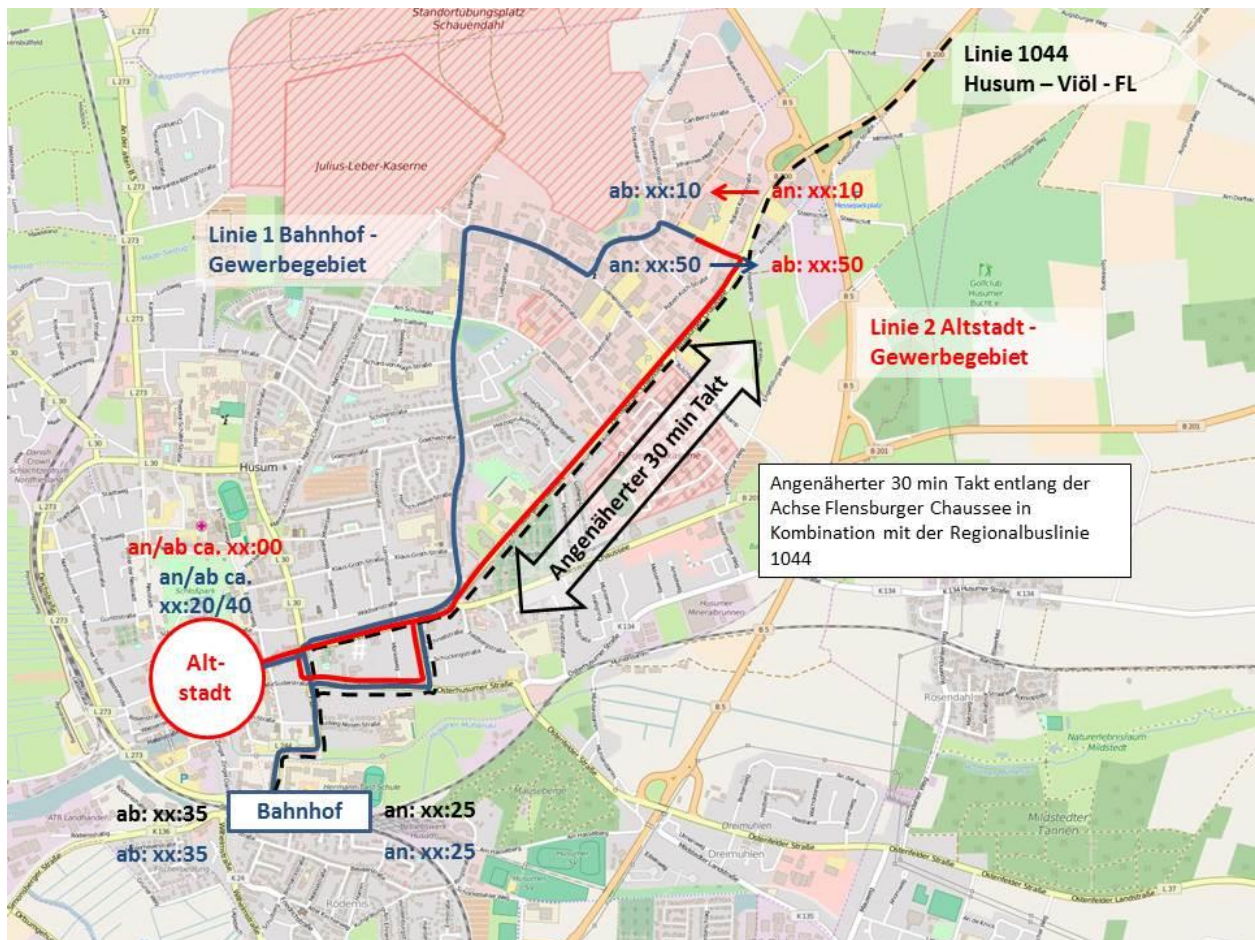


Abbildung 2: Beispielachse 1 Zentrum - Gewerbegebiet

Die erste Beispielachse zwischen Zentrum und Gewerbegebiet zeigt zum einen wie in Verbindung mit dem Regionalverkehr ein 30-min-Takt hergestellt werden könnte, zum anderen wie der vergleichsweise langsamere und längere Linienweg der blauen Linie durch eine schnelle und direkten Führung der roten Linie ausgeglichen werden kann.

Beispielachse 2 in Abbildung 3 zeigt, wie ohne Vorhandensein einer starken Achse im Regionalverkehr durch Linienüberlagerung im Bereich Rödemis ein 30 Minuten Takt hergestellt werden könnte, bei gleichzeitiger großräumigen Erschließung von Mildstedt und Dreimühlen. Selbstverständlich ergibt sich der 30 Minuten Takt auch für das Zentrum von Mildstedt.

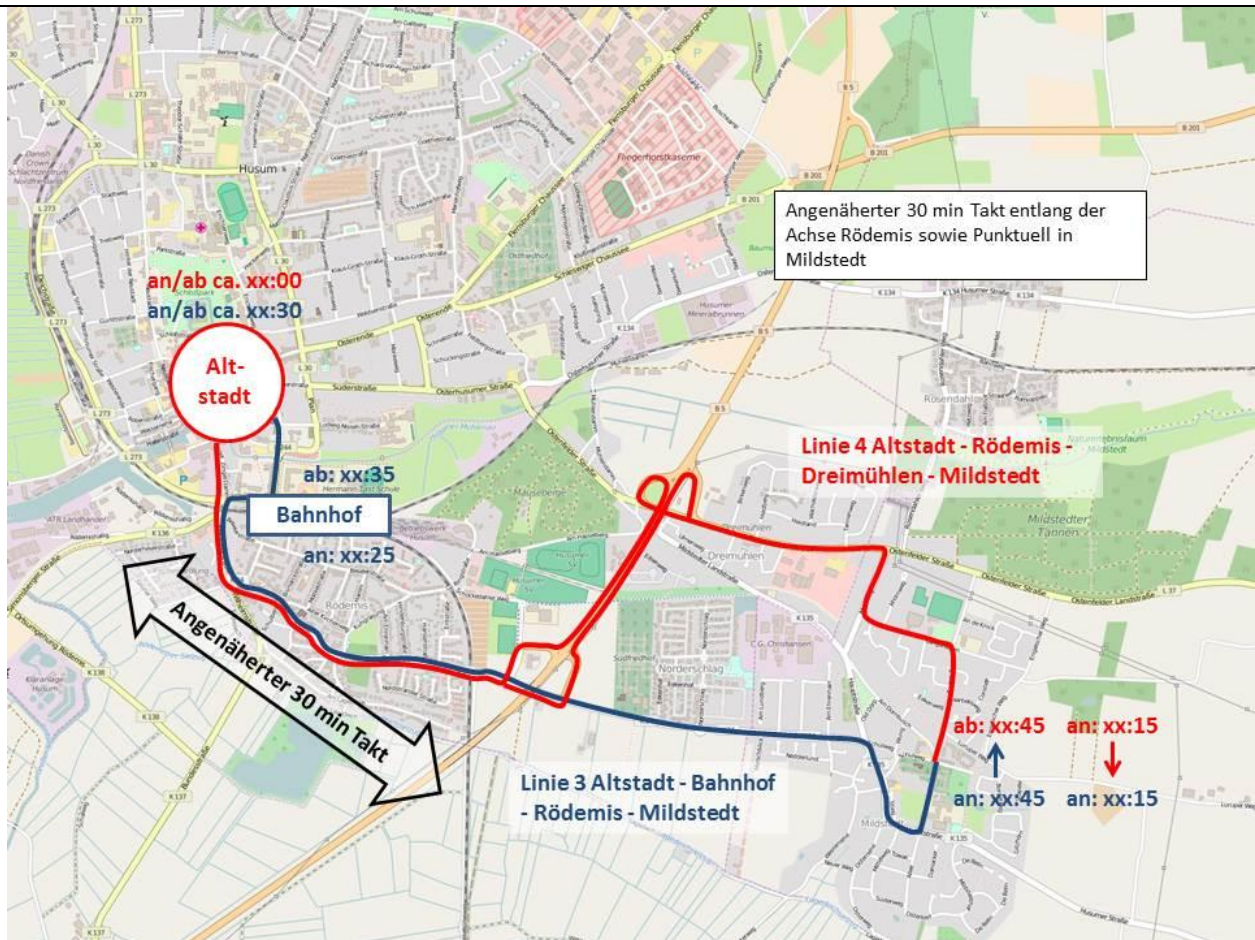


Abbildung 3: Beispiellachse 2 Zentrum - Mildstedt