

Öffentliche Veranstaltung zum Planungsprozess „Neuausschreibung des ÖPNV-Stadtverkehrs Husum“ am 26.4.2016 im NCC Husum, 18.00-20.00 Uhr

Ergebnisprotokoll

1) Begrüßung

Herr Schmitz, Bürgermeister der Stadt Husum, begrüßt die Teilnehmer/innen der öffentlichen Veranstaltung zum Planungsprozess „Neuausschreibung des ÖPNV-Stadtverkehrs Husum“.

Dabei umreißt er kurz die Hintergründe des Planungsprozesses:

- Die Linienkonzessionen für den Stadtverkehr Husum laufen 2018 aus. Entsprechend werden die ÖPNV-Leistungen für den Stadtverkehr Husum neu ausgeschrieben.
- Die Ausschreibung erfolgt koordiniert mit der Ausschreibung der Leistungen des Regionalverkehrs durch den Kreis Nordfriesland.
- Für die Neuausschreibung wird eine fachliche Leistungsbeschreibung benötigt, die definiert, welches Linien- und Fahrplankonzept der Ausschreibung zugrunde liegen soll. Aufgabe des Planungsprozesses ist es, die dafür notwendige konzeptionelle Vorarbeit zu leisten.
- Mit der Erarbeitung der fachlichen Leistungsbeschreibung ist das Büro SHP, Hannover beauftragt. Der Erarbeitungsprozess wird durch eine Arbeitsgruppe, eine Lenkungsgruppe und eine öffentliche Veranstaltung begleitet. Der Gesamtprozess wird moderiert durch Herr Dr. Gutsche vom Büro GGR, Hamburg.
- Das ÖPNV-Konzept ist Teil der Umsetzung des „Mobilitätskonzepts 2025“. Aus diesem war das Thema ÖPNV bis auf generelle Festlegungen zu einer Entlastung der Norderstraße/Großstraße ausgeklammert worden. Zugleich war im Mobilitätskonzept die Durchführung eines eigenständigen Planungsprozesses für die zukünftige ÖPNV-Struktur empfohlen worden.

2) Übersicht über den Planungsprozess

Herr Gutsche, Büro GGR, erläutert anschließend die Ablaufstruktur des Planungsprozesses sowie der heutigen öffentlichen Veranstaltung. Die für seine Erläuterung verwendeten Folien sind diesem Protokoll als Anlage 1 beigefügt.

Der Planungsprozess gliedert sich in drei Phasen:

- Phase 1 beinhaltet die Erarbeitung einer Vorstudie, deren Inhalt eine Bestandsaufnahme des aktuellen ÖPNV-Angebots, seiner Nutzung sowohl der Einschätzungen der Nutzer und Nichtnutzer umfasst. Diese wurde durch das Büro SHP erarbeitet und kann im Internet (s.u.) eingesehen werden.
- Phase 2 entspricht dem aktuell laufenden Teil des Planungsprozesses, zu der auch die mit diesem Protokoll dokumentierte öffentliche Veranstaltung zählt. In dieser Phase sollen die Gutachter des Büros SHP im Dialog mit der Arbeitsgruppe und den Teilnehmer/innen der öffentlichen Veranstaltung alternative Varianten einer zukünftigen ÖPNV-Bedienung in Husum entwickeln. Ergebnis der Phase 2 ist neben den entwickelten Varianten eine Empfehlung der Arbeitsgruppe an die Lenkungsgruppe, welche der Varianten sie für die inhaltlich vielversprechendste hält. Die Lenkungsgruppe wählt auf dieser Basis eine Variante zur weiteren Vertiefung aus.

- Phase 3 besteht aus der Weiterentwicklung der auf diese Weise ausgewählten Variante von einem Grobkonzept in ein Feinkonzept. Mit diesem soll die auszuschreibende Leistung ausreichend genau definiert werden.

Darüber hinaus erläutert Herr Gutsche, dass es der explizite Wunsch der kommunalpolitischen Gremien war, den Planungsprozess möglichst transparent zu gestalten. Aus diesem Grunde findet die öffentliche Veranstaltung nahezu zeitgleich mit der inhaltlich vergleichbaren Diskussion in der Arbeitsgruppe statt. Zudem ist durch die Stadt Husum eine spezielle Internetseite eingerichtet worden, über die nicht nur allgemeine Hintergrundinformationen zum Planungsprozess, sondern auch die Vorstudie aus Phase 1 sowie die Protokoll der Sitzungen der Arbeits- und Lenkungsgruppe aus den Phasen 2 und 3 zeitnah eingesehen werden können. Diese Internetseite ist erreichbar über www.stadt-husum.de > „Rathaus & Politik“ > „Stadtbusverkehr (ÖPNV)“. Sie beinhaltet auch eine E-Mail-Adresse für Anregungen.

Eine weitere Besonderheit des Planungsprozesses „Neuausschreibung des ÖPNV-Stadtverkehrs Husum“ besteht darin, dass bereits zu Beginn das Datum der öffentlichen Ergebnispräsentation festgelegt wurde. Diese soll am 4.10.2016 im Rahmen einer weiteren öffentlichen Veranstaltung stattfinden.

3) Zusammenfassung der Ergebnisse der Vorstudie zum Status Quo des ÖPNV-Stadtverkehrs

Herr Kühn, Büro SHP, erläutert anschließend die zentralen Ergebnisse der Bestandsaufnahme zum aktuellen ÖPNV-Angebot, die im Rahmen der bereits erwähnten Vorstudie durchgeführt wurde. Diese Ergebnisse sind in den Folien mit den Seitenzahlen 2 bis 10 der Anlage 2 wiedergegeben und brauchen daher an dieser Stelle nicht wiederholt werden.

In der anschließenden Diskussion mit dem Publikum werden die folgenden Ergänzungen – häufig schon mit Blick auf Verbesserungspotenziale in einer zukünftigen Struktur – gemacht:

- Neben den Fahrplänen sollte es an jeder Haltestelle einen Liniennetzplan geben.
- Ein kurzer Weg zu den Haltestellen, d.h. eine gute Flächenerschließung ist insbesondere für ältere Menschen wichtig.
- Weiterhin Einsatz barrierearmer Fahrzeuge.
- Große Busse haben u.a. im Bereich der Altstadt Schwierigkeiten
- Kleinere Fahrzeuge kommen bei mehreren Fahrgästen mit Rollstuhl, Kinderwagen, „Hacken-Porsche“ oder Rollator schnell an ihre Kapazitätsgrenze.
- Viele Schleifen und lange Fahrzeiten machen das Bus-Fahren sehr unattraktiv.
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind sehr wichtig.
- Hauptanlaufstellen, die nach Möglichkeit direkt erreicht werden sollten, sind:
 - die Großstraße
 - der Bahnhof
 - das Krankenhaus / Ärztehaus im Erichsenweg
- Man könnte darüber nachdenken, den ZOB zu überdachen und die Dachfläche als Parkplatz zu verwenden.

4) Vorstellung des ÖPNV-Konzeptansatzes „Stadtbus-System“

Mit den Folien 11 bis 14 der Anlage 2 stellt Herr Janssen, Büro SHP, anschließend den Konzeptansatz „Stadtbus-System“ vor, der seit den 90er Jahren in einer Reihe von Städten in der Größenordnung von Husum erfolgreich umgesetzt worden ist.¹ Wesentliche Merkmale dieser „modernen Stadtbus-Systeme“ sind:

- ein leicht merkbarer Taktfahrplan,
- eine eher direkte Linienführung ohne viele Schleifen,
- eine zentrale „Rendezvous-Haltestelle“, an der sich alle Busse einmal pro Taktumlauf gleichzeitig treffen und so einen nahtlosen Umstieg von allen Linien in alle Linien ermöglichen sowie
- ein Corporate Design des Stadtbusverkehrs an Fahrzeugen, Haltestellen, Fahrplänen und Informationsmaterial, das eine hohe Wahrnehmbarkeit des Systems sicherstellt.

5) Vorstellung von drei Varianten einer zukünftigen ÖPNV-Struktur in Husum

Aufbauend auf dem im vorigen Abschnitt erläuterten Konzeptansatz der Stadtbussysteme stellt Herr Kühn, Büro SHP, neben einem Trendszenario (= weitgehende Beibehaltung der bestehenden Linien- und Fahrplanstruktur mit punktuellen Optimierungen) zwei „Wandel-Szenarien“ vor. Diese beinhalten zwei Varianten eines Stadtbus-Systems mit unterschiedlicher Taktdichte und Linienzahl. Die Präsentation von Herrn Kühn findet sich in den Folien 15 bis 25 der Anlage 2.²

6) Bewertung der Varianten durch die Teilnehmer/innen der Veranstaltung

In der anschließenden Diskussion berichtet eine Teilnehmerin von ihren eigenen Erfahrungen mit der letztendlich sehr erfolgreichen Einführung eines Stadtbus-Systems in ihrem früheren Wohnort einige Jahre zuvor. So war in der Startphase insbesondere bei älteren Menschen eine gewisse Skepsis gegenüber der Straffung des Liniennetzes zu verzeichnen. Diese wurde im Ergebnis durch die deutlich höhere Verbindungsqualität und Zuverlässigkeit des neu eingeführten Stadtbus-Systems aber mehr als kompensiert. Wichtig für den Erfolg war zudem die Gleichzeitigkeit der Einführung aller wichtigen Neuerungen.

Anschließend bittet Herr Gutsche die Teilnehmer/innen, mit Hilfe von auf den Stühlen ausliegenden Lob-, Kritik- und Anregungskarten eine Bewertung der drei vorgestellten Varianten vorzunehmen. Dies ergab das folgende Ergebnis:

Bewertungen zum Szenario „Bestand“

- | | |
|----------|--|
| Kritik | <ul style="list-style-type: none">▪ Löst die Probleme des ÖPNV nicht▪ Erzeugt keine Akzeptanzverbesserung |
| Anregung | <ul style="list-style-type: none">▪ Haltestellen barrierefrei gestalten |

¹ Die in diese Folien eingebetteten und auf der Veranstaltung gezeigten Kurzvideos sind in der Anlage 2 aus technischen Gründen nicht enthalten.

² Die in diese Folien eingebetteten Animationen sind in der Anlage 2 aus technischen Gründen nicht enthalten.

Bewertungen zum Szenario „Wandel – Variante I“

- Lob
- Kostengünstiger als Variante II

Bewertungen zum Szenario „Wandel – Variante II“

- Lob
- Direktere Verkehre / schlanke Linienführung (6 Rückmeldungen)
 - Schneller ans Ziel (2 Rückmeldungen)
 - Halb-Stunden-Takt (8 Rückmeldungen)
 - Zentraler Umsteigepunkt (3 Rückmeldungen)
 - Nachvollziehbarer Fahrplan
 - Anbindung der Schulen erreicht
 - Bringt eine wirklich deutliche Verbesserung des Stadtverkehrs
 - Haltestellenverbesserung
- Kritik
- Fehlende Anbindung des Neubaugebiets Kronenburg (2 Rückmeldungen)
 - Kein Badebus zum Dockkoog
 - „Schlenker durchs Dorf“ (Rödemis, Hockensbüll, Soltbargen) verzögert die Fahrt und dauert zu lange
- Anregung
- Bei beiden Stunden-Takt-Routen zur Rush-Hour je einen zweiten Bus einsetzen
 - Anbindung und Vertaktung mit den Überlandbussen
 - Im Gewerbegebiet und zum Fachmarktzentrum die Busse bis nach 20:00 Uhr fahren lassen, weil die dortigen Geschäfte bis 20:00 Uhr geöffnet haben.
 - Abfahrt und Ankunft der Nahverkehrszüge durch ITF etwa auf Minute 30. Deshalb Taktung der halbstündigen Verkehre so, dass die Busse 15 min vor und nach der An- und Abfahrtszeit der Züge eintreffen.
 - Taktung am ZOB auf Minute 10 und 40
 - ZOB ausbauen, nicht ZOB und Bahnhof zusammenlegen
 - Digitalanzeigen an den Haltestellen (Vorbild Kiel)
 - Rendezvous-Halt am ZOB
 - Rendezvous-Halt in der Ludwig-Nissen-Straße
 - Rendezvous-Halt am Bahnhof (= „neu“ vor der Berufsschule)
 - 30-Minuten-Takt auch nach Mildstedt und Hattstedt – Angebot schafft Nachfrage (2 Rückmeldungen)
 - Auf eine genügende Zeittaktung für die Einbindung des Schülerverkehrs achten
 - Vertaktung mit dem SPNV

- Wichtig: Der zentrale Umsteigepunkt muss von der Bevölkerung akzeptiert werden, daher gut überlegen, wo er hinkommt
- Busse erneuern
- Ampelschaltung für Busse
- Rendezvous-Halt planerisch neu denken:
 - „Aus zwei mach eins“ (Bahnhof + ZOB) möglich?
 - ZOB aufgeben
 - Bahnhof-Haltestelle aufgeben
 - Ideal wäre die Fläche der ehemaligen Tankstelle in der Poggenburgstraße oder Herzog-Adolf-Straße vor dem Kreisberufsschul-Parkplatz

Bewertungen, die Szenario „Wandel – Variante I“ und Szenario „Wandel – Variante II“ gleichermaßen betreffen

- Kritik
- Stundentakt für Dreimühlen für Rentner nur mäßiges Angebot
 - Keine Anbindung von Rosendahl ans Netz
- Anregung
- Prüfung einer Anbindung von Horstedt und Schwesing (3 Rückmeldungen)
 - Einbeziehung von Finkhaus und Simonsberg
 - Wenn die Neustadt zwischen Quickmarkt und Brauhaus für Kfz gesperrt wird, wird es dort in Zukunft vermutlich auch keinen Busverkehr mehr geben können.
 - Ist es nicht möglich, dass alle Linien in der Ludwig-Nissen-Straße halten und dann zum ZOB als Rendezvous-Halt fahren?
 - Kleinere Busse zu bestimmten Zeiten oder auf bestimmten Linien einsetzen (3 Rückmeldungen)
 - Untersuchung der Ziele der Fahrgäste als Grundlage einer Entscheidung über den Standort des Rendezvous-Halts (Innenstadt oder Bahnhof)
 - Haltestellen barrierefrei gestalten
 - Verbesserung der Erreichbarkeit beim Rufbus
 - Trennung von Stadtbuslinien und Umlandlinien / Vertaktung auf ZOB oder Rendezvous-Fläche unter Einbeziehung des Bahnhofs
 - Anpassung der Taktzeiten auf die Ankunft und Abfahrt der Züge
 - Rendezvous-Halt am ZOB, da hier die Infrastruktur schon vorhanden ist (2 Rückmeldungen)
 - Nur ein attraktiver ÖPNV wird zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen führen

7) Abschlussdiskussion mit Podium

Auszüge aus den vorstehenden Bewertungen wurden in einer abschließenden Diskussionsrunde zwischen dem Publikum und einem Podium diskutiert. Das Podium bestand aus Herrn Schmitz, Bürgermeister der Stadt Husum, und Herrn Janssen sowie Herrn Kühn, beide Büro SHP, Hannover.

Diskutiert wurden vor allem die folgenden Punkte:

- Kostenaspekt: Auf die Frage von Herrn Gutsche, ob auch ein Szenario wie „Wandel II“, das mit gewissen Mehrkosten verbunden ist, in der politischen Diskussion eine Chance haben könnte, äußert Herr Schmitz die Einschätzung, dass die politischen Gremien gewillt sind, sich mit Varianten, die eine deutliche Qualitätsverbesserung mit sich bringen, konstruktiv auseinander zu setzen.
- Lage des Rendezvous-Halts: Da sich eine Vielzahl der vorstehenden Anregungen auf den Standort des Rendezvous-Halts beziehen, nahm diese Frage auch in der abschließenden Diskussion eine zentrale Rolle ein. Dabei sprachen sich einige Teilnehmer/innen eher für einen Bahnhofsnahen und andere eher für einen Innenstadtnahen Standort aus. Nach Einschätzung von Herrn Janssen, Büro SHP, haben ähnliche Diskussionen in fast allen Städten stattgefunden, die ein modernes Stadtbussystem eingeführt haben. Am Ende hätten sich fast alle für einen Innenstadtnahen Rendezvous-Halt entschieden.
- Neubau vs. bestehende Anlagen: Im Zusammenhang mit der vorstehenden Frage der Lage des Rendezvous-Halts wurde zum einen die Frage gestellt, ob es wirklich notwendig sei, eine neue Haltestellenanlage zu bauen, da mit dem ZOB, dem Bahnhofsvorplatz und dem Markt/Großstraße doch entsprechende Infrastrukturen vorhanden sind. Zum anderen wurde mit dem Standort „Alte Tankstelle“ in der Poggenburgstraße noch eine neue Variante für einen Neubaustandort in die Diskussion eingebracht.

Abschließend fasst Herr Gutsche die Diskussion mit der Einschätzung zusammen, dass ein deutliches Interesse an einer Umstrukturierung des Stadtbus-Angebots vorhanden ist und der Konzeptansatz „Stadtbussystem“ – bei allen noch offenen Fragen im Detail – im Grundsatz auf ein sehr positives Echo gestoßen ist. Er dankt den Teilnehmer/innen für ihr Engagement und verweist erneut auf die o.g. Internetseite sowie die öffentliche Ergebnispräsentation am 4.10.2016.

8) Anlagen

Zu diesem Protokoll gehören die folgenden Anlagen:

- Anlage 1: Foliensatz von Herrn Gutsche, Büro GGR, zur Gesamtstruktur des Planungsprozesses
- Anlage 2: Foliensatz von Herrn Kühn und Herrn Janssen, beide Büro SHP, zum Bestandsanalyse, zum Konzeptansatz „Stadtbussysteme“ sowie zu den Varianten einer zukünftigen ÖPNV-Linienstruktur in Husum