

3. Sitzung der Arbeitsgruppe zur inhaltlichen Vorbereitung der Neuausschreibung des ÖPNV-Stadtverkehrs Husum am 12.5.2016 im Rathaus Husum, 17.00-19.00 Uhr

Ergebnisprotokoll

Teilnehmer/innen: Birte Andersen, Karl-Friedrich Bumb, Dr. Jens-Martin Gutsche, Jörn Jansen, Bernd Heiber, Ralf Heßmann, Patrick Kühn, Anne-Kathrin Marggraf, Stefan Nissen, Hans-Joachim Prechel, Simon Preis, Britta Rudolph, Sven-Thomas Schmidt-Knäbel, Wolf-Ragnar Schmidt-Knäbel

entschuldigt: Lea Bergau, Hans Böttcher, Klaus Lorenzen, Dana Kristin Maas, Melanie Manske, Heinrich Paulsen, Claudia Schirmer, Hermann Schnoor-Sältz, Gregor Stein, Volker Witt

1) Begrüßung

Herr Gutsche (Büro GGR, Moderation) begrüßt die Teilnehmer/innen der Arbeitsgruppe zur dritten Arbeitsgruppensitzung. Thema der heutigen Sitzung ist die Weiterentwicklung der in der zurückliegenden Sitzung vorgestellten und diskutierten Szenarien sowie die Ableitung einer ersten Empfehlung an die Lenkungsgruppe, die absehbar nach der Arbeitsgruppe tagt.

Unter Verwendung der Folien aus Anlage 1 weist Herr Gutsche zudem auf die Projektseite im Internetauftritt der Stadt Husum hin. Auf dieser sind u.a. die Protokolle der Arbeits- und Lenkungsgruppensitzungen für die Öffentlichkeit einsichtig.

Herr Jansen lädt anschließend alle Teilnehmer/innen der Arbeitsgruppe zur Exkursion nach Buchholz in der Nordheide ein. Buchholz hat vor über zehn Jahren auf Basis einer Konzeption des Büros SHP ein modernes Stadtbussystem mit Rendez-vous-Prinzip eingeführt, das bis heute erfolgreich betrieben wird. Die Exkursion findet am 14.6.2016 statt. Interessierte melden sich bitte bei Frau Andersen (birte.andersen@husum.de) an.

2) Zusammenfassung der Ergebnisse der letzten Arbeitsgruppensitzung sowie der öffentlichen Veranstaltung

Herr Gutsche fasst die Ergebnisse der letzten Arbeitsgruppensitzung (21.4.2016) sowie der kurz darauf durchgeführten öffentlichen Veranstaltung (26.4.2016) wie folgt zusammen.

- Es besteht der breite Wunsch, das Liniennetz des Stadtbusverkehrs neu zu konzeptuieren. Das Szenario „Trend“ wird daher im weiteren Prozess voraussichtlich keine Rolle mehr spielen.
- Die beiden Wandel-Szenarien wurden insgesamt positiv aufgenommen. Im Detail lassen sich die positiven wie negativen Anmerkungen zu diesen beiden Szenarien sowie die Anregungen aus Arbeitsgruppe und öffentlicher Veranstaltung zu den beiden folgenden Stärken-Schwächen-Profilen zusammenfassen.

Szenario „Wandel I“		Szenario „Wandel II“	
Stärken	Schwächen	Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Klarere Linienführung als heute • Einführung eines Rendezvous-Halts • Überschaubare Anzahl an Linien • Kostengünstiger als „Wandel II“ • Entlastung der Großstraße • Anbindung u.a. von <ul style="list-style-type: none"> - Dreimühlen - FunCenter 	<ul style="list-style-type: none"> • Indirekte Linienführung führt zu unattraktiven Fahrzeiten • Schlechte Anbindung des Bahnhofs • Keine Anbindung von <ul style="list-style-type: none"> - Messe - Dockkoog - Mausberge - Gewerbegebiet 3. BA • Fehlende Anbindung des Baugebiets Kronenburg • Ggf. Konflikt mit vorgesehener Sperrung Obere Neustadt 	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte Fahrtwege und schnelle Verbindungen • 30-Minuten-Takt auf 4 von 6 Linien • Sehr gute Anbindung der Innenstadt • Entlastung der Großstraße • Anbindung u.a. von <ul style="list-style-type: none"> - Dreimühlen - FunCenter - Mausberge - Gewerbegebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • Höhere Kosten • Schlechte Anbindung des Bahnhofs • Keine Anbindung von <ul style="list-style-type: none"> - Messe - Dockkoog - Gewerbegebiet 3. BA • Fehlende Anbindung des Baugebiets Kronenburg • Ggf. Konflikt mit vorgesehener Sperrung Obere Neustadt • Nur 60-Minuten-Takt in Rödemis

Zudem fasst Herr Gutsche die noch offenen Diskussionspunkte sowie die Anregungen aus zurückliegender Arbeitsgruppensitzung und öffentlicher Veranstaltung zu den folgenden Punkten zusammen:

1. Bedienung bis wie viel Uhr abends?
2. Standort des Rendez-vous-Haltes?
3. Konzeptionelle Ausrichtung eher auf das Fahrziel „Bahnhof (mit seinem integrierter Taktfahrplan des Schienenverkehrs)“ oder auf das Fahrziel „Innenstadt“?
4. Welche Bus-Größen?
5. Barrierefreiheit der Haltestellen und Fahrzeuge!
6. Verknüpfung und Rollenteilung mit dem Regionalverkehr
7. Einbeziehung von Horstedt und Schwesing

Im weiteren Verlauf der Sitzung wird der Punkt 1 vor allem unter TOP 3 und die Punkte 2, 3, 4 und 6 vor allem unter TOP 4 behandelt. Punkt 7 wird Gegenstand eines gesonderten Gesprächs zwischen der Stadt Husum und den Umlandbürgermeister/innen am 24.5.2016 sind und wurde daher in der Sitzung nicht weiter behandelt. Punkt 5 wurde in der Sitzung nicht weiter vertieft, muss aber erneut aufgegriffen werden.

3) Weiterentwicklung der Szenarien durch das Büro SHP

Herr Kühn stellt anschließend je eine weiterentwickelte Variante der beiden Wandelszenarien vor. Diese werden als „Wandel I optimiert“ und „Wandel II optimiert“ bezeichnet. Die von Herrn Kühn für die Erläuterungen verwendeten Folien sind diesem Protokoll als Anlage 2 beigefügt.

Die wichtigsten Punkte der Weiterentwicklung sind

- „Wandel I“ → „Wandel I optimiert“
 - Optimierter Verlauf der gelben Linie
 - Anbindung von Dreimühlen über die lila Linie
 - Anbindung des Siedlungsgebietes Kronenburg
 - Schlankere Linienführungen
 - Nächste Haltestelle von der Julius-Leber-Kaserne etwas weiter entfernt als vorher

- „Wandel II“ → „Wandel II optimiert“
 - Anbindung Rödemis und Bahnhof im 30-Minuten-Takt
 - Mildstedt jetzt zweifach angebunden
 - Anbindung des Siedlungsgebietes Kronenburg
 - Direkte Linienführung aus/zum Gewerbegebiet
 - Nächste Haltestelle von der Julius-Leber-Kaserne etwas weiter entfernt als vorher

Herr Kühn stellt zudem einige detaillierte Analyse für den Schülerverkehr vor. In deren Rahmen wurde von SHP für die Wohnstandorte Hattstedt, Mildstedt und Lund/Kronenburg untersucht, mit welchem Zeitaufwand für die Schüler/innen die einzelnen Schulen im Stadtgebiet erreichbar sind.

In der anschließenden Diskussion wird darauf hingewiesen, dass in den Schulwegzeitanalysen die Linien des Regionalverkehrs noch nicht berücksichtigt sind. Diese verkürzen die Schulwegzeiten in einigen Fällen gegenüber dem Analysestand. Die Schwierigkeit der Berücksichtigung des Regionalverkehrs in der Analyse besteht darin, dass dieser zeitgleich ebenfalls neu konzipiert wird. Frau Marggraf berichtet hierzu, dass sich innerhalb Husums die Linien und Abfahrtszeiten des Regionalverkehrs nach bisherigem Stand der Vorbereitungen der Ausschreibung voraussichtlich nur wenig verändern werden.

Die unter TOP 2 entwickelten Stärken-Schwächen-Profile nutzend bilanziert Herr Gutsche anschließend die von SHP vorgetragenen Weiterentwicklungen wie folgt.

Szenario „Wandel I“		Szenario „Wandel I optimiert“
Stärken	Schwächen	Auswirkung der Optimierung
s.o.	Indirekte Linienführung führt zu unattraktiven Fahrzeiten	Linienführung wurde insbesondere bei der gelben Linie etwas gestrafft
	Schlechte Anbindung des Bahnhofs	unverändert
	Keine Anbindung von - Messe - Dockkoog - Mausberge - Gewerbegebiet 3. BA	unverändert
	Fehlende Anbindung des Baugebiets Kronenburg	Das Baugebiet Kronenburg ist jetzt angeschlossen
	Ggf. Konflikt mit vorgesehener Sperrung Obere Neustadt	Lösbar über eine Busschleuse (= gesperrt für Kfz, aber Durchfahrmöglichkeit für Busse)

Szenario „Wandel II“		Szenario „Wandel II optimiert“
Stärken	Schwächen	Auswirkung der Optimierung
s.o.	Höhere Kosten	unverändert
	Schlechte Anbindung des Bahnhofs	Anbindung des Bahnhofs jetzt im 30-Minuten-Takt
	Keine Anbindung von - Messe - Dockkoog - Gewerbegebiet 3. BA	unverändert
	Fehlende Anbindung des Baugebiets Kronenburg	Das Baugebiet Kronenburg ist jetzt angeschlossen
	Ggf. Konflikt mit vorgesehener Sperrung Obere Neustadt	Lösbar über eine Busschleuse (= gesperrt für Kfz, aber Durchfahrmöglichkeit für Busse)
	Nur 60-Minuten-Takt in Rödemis	Jetzt 30-Minuten-Takt in Rödemis

In der weiteren Diskussion wurde die Frage des Bedienungszeitraums, d.h. insbesondere des Zeitpunktes der letzten Fahrt aufgegriffen (vgl. Punkt 1 in der Liste der Diskussionspunkte im TOP 2). Im aktuellen Konzeptentwurf des Büros SHP ist der letzte Rendez-vous für 18:15 (alle Linien) bzw. 18:45 (nur Linien im 30-Minuten-Takt) vorgesehen. Mehrere Teilnehmer/innen sprachen sich dafür aus, die Bedienung trotz der Mehrkosten auf 19 bis 20 Uhr auszudehnen, um zusätzliche Nutzungspotenziale im Bereich Einkauf und Freizeit zu erschließen.

4) Optionen für den Rendez-vous-Halt / Verknüpfung mit dem Regionalverkehr

In einem zweiten Präsentationsblock (Folien in [Anlage 2](#), Abschnitt „Rendez-vous-Haltestelle“) stellen Herr Kühn und Herr Janssen detaillierte Überlegungen zu den drei bisher ange-dachten Standorten für den Rendez-vous-Halt vor:

- Ludwig-Nissen-Straße
- Rote Pforte
- im Bereich Bahnhof / ZOB

In Ihrem Vortrag arbeiten Herr Kühn und Herr Janssen die Vor- und Nachteile der drei alter-nativen Standorte heraus. Diese sind in den Folien angegeben. Grundsätzlich sind die beiden Wandel-Szenarien mit allen drei Standorten umsetzbar.

Als eine zusätzliche Variante wird zudem der „Cityflitzer“ ins Spiel gebracht. Dabei handelt es sich um eine zusätzliche Linie („dunkelblau“) die halbstündlich mit einem kleinen Fahrzeug die Innenstadt in einer Schleife durchfährt.

In der Diskussion wurden vor allem die folgenden Vor- und Nachteile der Standorte aufge-griffen:

- Auswirkungen der Standortes Ludwig-Nissen-Straße auf den Kfz-Verkehr
- Schwierigkeit der politischen Vermittelbarkeit eines Rendez-vous-Neubaus wenige Meter vom bestehenden ZOB entfernt (sofern die Stadt durch den Verkauf der ZOB-Fläche nicht erhebliche Einnahmen generiert, die den Neubau ermöglichen). Neben der in den Folien von SHP gezeigten Neubauvariante in der Herzog-Adolf-Straße, die einem gerade beginnenden Projekt zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ent-stammt, wurde daher von den Teilnehmern auch der bestehende ZOB als Rendez-vous-Halt in die Diskussion eingebracht.
- Platzbedarfe des Regionalverkehrs
- Kleinere Fahrzeuge im Falle einer Nutzung der Roten Pforte als Rendez-vous-Halt.
- Zeitbedarf für den Umstieg zwischen Stadtbus und Zügen am Bahnhof und darauf abgestimmte An- und Abfahrtszeiten der Busse am Bahnhof (als Rendez-vous oder als Einbindung in die Linienführung)

Viele dieser Punkte aufgreifend wurde den Gutachtern im Nachgang der Sitzung durch Herrn Preis, Nah.SH, ein Vorschlag für eine noch stärkere Verzahnung von Stadt- und Regionalver-kehr übersandt. Einer entsprechenden Bitte von Herrn Preis folgend wird dieser Vorschlag als [Anlage 3](#) dem Protokoll beigefügt.

5) Meinungsbild / Empfehlungen an die Lenkungsgruppe

Mit Blick auf die bevorstehende Sitzung der Lenkungsgruppe am 24.5.2016 bittet Herr Gut-sche die Teilnehmer/innen um ein Meinungsbild hinsichtlich

- der beiden (optimierten) Wandel-Szenarien
- der alternativen Standorte für den Rendez-vous-Halt

Dazu erhält jede/r Teilnehmer/in die Möglichkeit, für jedes Szenario und jeden Standort je-weils anzugeben, ob er diesen – im Vergleich zu den anderen Optionen – präferiert oder nicht.

Im Ergebnis zeigte sich das folgende Meinungsbild:

- Bei den beiden Wandel-Szenarien gibt es ein deutliches Votum für das Szenario „Wandel II“ in seiner optimierten Fassung.
- Hinsichtlich des Standortes des Rendez-vous-Haltes kommen die Bahnhofs-nahen Lösungen zu den besten Ergebnissen. Mit dem Standort Ludwig-Nissen-Straße haben auffallend viele Teilnehmer/innen „Bauchschmerzen“.

	„Mein Favorit“	„Auch gut vorstellbar“	„Zur Not auch denkbar“	„Finde ich keine gute Lösung“	„Damit hätte ich Bauchschmerzen“
Wandel I (optimiert)	1	4	2	0	0
Wandel II (optimiert)	8	2	0	0	0

	„Mein Favorit“	„Auch gut vorstellbar“	„Zur Not auch denkbar“	„Finde ich keine gute Lösung“	„Damit hätte ich Bauchschmerzen“	
Ludwig-Nissen-Straße	1	0	0	0	7	
Rote Pforte	3	1	0	4	3	
Bereich Bahnhof / ZOB	zwischen Bhf u. ZOB	3	1	1	0	3
	Alter ZOB	4	2	1	0	0

Bei der Interpretation des vorstehenden Meinungsbildes sollten die folgenden Punkte beachtet werden:

- Bei der Sitzung fehlten insgesamt 10 Personen. Zwei weitere hatten die Sitzung zum Zeitpunkt des Meinungsbildes bereits verlassen.
- Einige Teilnehmer/innen artikulieren Mühe, hinsichtlich des Standortes des Rendez-vous-Halts bereits eine Stimme abgeben zu können, da die Vor- und Nachteile der Standorte erst in der heutigen Sitzung vertiefend diskutiert wurden.

6) Nächste Sitzung

Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe findet am **13. Juli 2016 um 17.00 Uhr** im Rathaus Husum statt.

7) Anlagen

Zu diesem Protokoll gehören die folgenden Anlagen:

- Anlage 1: Foliensatz von Herrn Gutsche, Büro GGR, zur Projektseite im Internetauftritt der Stadt Husum
- Anlage 2: Foliensatz von Herrn Janssen und Herrn Kühn, beide Büro SHP, zur Weiterentwicklung der Wandel-Szenarien, zur damit erreichbaren Anbindungsqualität in Schülerverkehr sowie zu den Vor- und Nachteilen der alternativ untersuchten Standorte für den Rendez-vous-Halt
- Anlage 3: Kurzpapier von Herrn Preis, Nah.SH, mit einem Grobkonzept für 30-min-Takt-Achsen unter Berücksichtigung des ITF-Knoten am Bahnhof Husum