

#### **4. Sitzung der Arbeitsgruppe zur inhaltlichen Vorbereitung der Neuausschreibung des ÖPNV-Stadtverkehrs Husum am 22.9.2016 im Rathaus Husum, 17.00-19.00 Uhr**

### **Ergebnisprotokoll**

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

entschuldigt: Lea Bergau, Hans Böttcher, Ralf Heßmann, Jörn Janssen, Klaus Lorenzen, Dana Kristin Maas, Melanie Manske, Heinrich Paulsen, Gregor Stein, Volker Witt

Gast: Peter Empen

### **1) Begrüßung**

Herr Gutsche (Büro GGR, Moderation) begrüßt die Teilnehmer/innen der Arbeitsgruppe zur vierten Arbeitsgruppensitzung. Er bittet um Verständnis für die relativ kurzfristigen Absage des eigentlich vorgesehenen Arbeitsgruppentermins sowie die ebenfalls relativ kurzfristige Einladung zur heutigen Sitzung. Die Hintergründe hierzu erläutert an im direkten Anschluss (Punkt 2).

### **2) Bericht über die Diskussionen und Entscheidungen in der Lenkungsgruppe**

Mit Hilfe eines Foliensatzes, der diesem Protokoll als Anlage 1 beigefügt ist, berichtet Herr Gutsche über den Diskussions- und Entscheidungsprozess in der Lenkungsgruppe.

Am Ende der drei Sitzungen der Arbeitsgruppe in der zweiten Phase des Planungsprozesses stand eine Empfehlung an die Lenkungsgruppe. Deren Kernpunkte sind auf Seite 4 der Anlage 1 noch einmal zusammengefasst. Im Ergebnis ist die Lenkungsgruppe diesen Empfehlungen vollumfänglich gefolgt.

Die zeitliche Verzögerung gegenüber der ursprünglichen Zeitplanung hat sich aus den folgenden Punkten ergeben:

- Im Rahmen der Lenkungsgruppensitzung am 24.5.2016 wurde neben den beiden Szenarien „Wandel I“ und „Wandel II“ auch eine Kompromissvariante („Wandel III“) vorgestellt, die u.a. auf den Vorschlägen von Herrn Preis (Nah.SH, Mitglied der Arbeitsgruppe) basierte. Die Lenkungsgruppe bat daraufhin um eine genauere Ausarbeitung dieser Variante. Dadurch wurde eine weitere Lenkungsgruppensitzung notwendig. Zudem musste die Arbeitsgruppensitzung wegen der noch ausstehenden Entscheidung zum Grundkonzept verschoben werden.
- In der anschließenden Lenkungsgruppensitzung (13.7.2016) entschied sich die Lenkungsgruppe für das von der Arbeitsgruppe empfohlene Szenario „Wandel II“ als Grundlage der weiteren Arbeit. Die zuvor erbetenen genaueren Analysen zum Szenario „Wandel III“ hatten ergeben, dass die Synergiepotenziale zwischen Stadtbus- und Regionalbusverkehren doch geringer sind als zunächst angenommen, da sich eine

Taktverdichtung durch diese Kopplung nur mit größeren Qualitätsverlusten realisieren lässt.

- Bei Befahrungen der Linien aus dem beschlossenen Szenario „Wandel II“ stellte sich im Anschluss an die Lenkungsgruppensitzung jedoch heraus, dass diese nicht umsetzbar sind, da die realisierbare Reisegeschwindigkeit (inkl. 20-30 Sekunden Halt an allen Haltestellen) nur bei etwa 15,5 km/h und nicht – wie zuvor aufgrund des aktuellen Fahrplans angenommen – bei 19 km/h liegt. Dadurch wurde eine erneute Lenkungsgruppensitzung am 4.9.2016 notwendig, in deren Rahmen eine modifizierte Fassung des Szenarios „Wandel II“ von der Lenkungsgruppe beschlossen wurde. Auch diese modifizierte Fassung entspricht alle zentralen Empfehlungen der Arbeitsgruppe. Durch die kurzfristige Notwendigkeit, auf die Befahrungsergebnisse mit einer weiteren Lenkungsgruppensitzung zu reagieren, muss die eigentlich für Anfang September angesetzte Arbeitsgruppensitzung erneut (auf den heutigen Termin) verschoben werden.

In der kurzen nachfolgenden Diskussion zeigt die Arbeitsgruppe Verständnis für dieses Vorgehen. Die Entscheidung der Lenkungsgruppe wird sehr begrüßt.

### **3) Dank an die Teilnehmer/innen der Arbeitsgruppe durch den Bürgervorsteher**

Herr Empen, Bürgervorsteher der Stadt Husum dankt anschließend den Teilnehmer/innen sehr herzlich für ihr Engagement in der Arbeitsgruppe. Für die Stadt Husum und ihre kommunalpolitischen Entscheidungsgremien ist die Arbeitsgruppe eine „Denkfabrik“, deren Kreativität und Sachkenntnis von hohem Wert sind.

### **4) Vorstellung des von der Lenkungsgruppe beschlossenen Linienkonzepts**

Herr Kühn stellt anschließend das von der Lenkungsgruppe in ihrer Sitzung vom 4.9.2016 beschlossene Linienkonzept vor. Die dabei von ihm verwendeten Folien entsprechen den Seiten 4 bis 12 der Anlage 2 dieses Protokolls.

### **5) Schülerverkehr**

Im Anschluss legt Herr Kühn einen Vorschlag für die Ausgestaltung des Schülerverkehrs vor. Aufgrund der hohen Flächenabdeckung sowie der engen Taktung wird ein Großteil des Schülerverkehrs bereits durch das Grundangebot (vgl. Punkt 4) abgedeckt. Ein Bedarf für Verstärkerfahrten für den Schülerverkehr ergibt sich insbesondere aus den drei Umlandgemeinden.

Der Vorschlag von Herrn Kühn (Folien 13 bis 22 in Anlage 2) beinhaltet zwei Schülerverkehrslinien, je eine aus/nach Hattstedt/Wobbelbüll und eine Linie beginnend an der Ferdinand-Tönnies-Schule über Rosendahl und Dreimülen führend. Kritische Fahrzeiten ergeben sich fast ausschließlich auf Relationen, die aktuellen keine Nachfrage haben.

Der Vorschlag ist wenige Tage zuvor bereits mit den Schulleitungen der betreffenden Schulen diskutiert worden. Diese haben zugesagt, die Vorschläge zeitnah mit ihrem jeweiligen Lehrerkollegium sowie den Schülervertretern zu diskutieren.

In der nachfolgenden Diskussion werden die folgenden Anregungen formuliert:

- Noch stärkere Einbeziehung der Berufsschule mit ihren unterschiedlichen Standorten, ggf. durch Verlängerung der entsprechende Schülerverkehrslinien

- Prüfung der Option, in bestimmten Bereichen die Haltestellendichte etwas zu verringern, um so die Fahrtzeiten zu verkürzen.
- Detailprüfung der Anbindung der Bornschool im OT Schobüll.

## 6) Rufbussystem

Aktuell besteht am Wochenende ein Rufbussystem. Fahrgäste können Fahrtwünsche per Telefon bei der Autokraft anmelden. Diese beauftragt dann ein lokales Taxiunternehmen. Abfahrtspunkt ist eine Haltestelle. Zielpunkt kann auch eine Privatadresse sein. Der Fahrpreis entspricht dem ÖPNV-Tarif zuzüglich eines Komfortaufschlags von 1,- EUR.

Herr Kühn stellt die Frage, ob dieses auch nach der Neuausschreibung beibehalten werden soll und ob es ggf. auf die werktäglichen Abendstunden ausgedehnt werden sollte (vgl. Folien 23 und 24 in Anlage 2). Die bisherige Konzeption des Grundliniennetzes geht von einem letzten Rendez-vous um 18:45 Uhr aus.

Nach einer Diskussion über die voraussichtlichen Potenziale und Nutzergruppen einigt sich die Arbeitsgruppe auf die folgende Empfehlung:

- Beibehaltung des Rufbussystems am Wochenende als festem Bestandteil der auszusprechenden Leistung.
- Integration der Option, das Rufbussystem auch auf die werktäglichen Abendstunden auszuweiten, in die Ausschreibung, indem in der Ausschreibung feste „Zubestellpreise“ abgefragt werden. Die Möglichkeit der Zubestellung würde von Seiten der Stadt genutzt werden, falls sich aus der Nachfrage nach dem neuen Stadtbussystem ein entsprechender Bedarf erkennen lässt. Dieser könnte sich z.B. auch aus den Öffnungszeiten des neuen Einkaufszentrums ergeben.
- Die Verständlichkeit und die Werbung für das Ergänzungssystem „Rufbus“ muss deutlich verbessert werden. Dies muss sich auch in der ausgeschriebenen Leistung niederschlagen.

## 7) Bedarfsverkehr zum Dockkoog

Die saisonale Anbindung des Dockkoogs lässt sich am besten über Sonderverkehre realisieren. Herr Kühn stellt daher einen Vorschlag für den Verlauf einer entsprechenden Linie (vgl. Folien 25 und 27 in Anlage 2) zur Diskussion. Diese könnte z.B. mit Fahrzeugen bedient werden, die für die unter Punkt 5 genannten Schülerverkehrslinien sowieso zur Verfügung stehen.

In der anschließenden Diskussion wird deutlich, dass die Arbeitsgruppe eine Anbindung des Dockkoogs für sinnvoll hält, sich aus Jahreszeit, Wetter sowie Ebbe und Flut jedoch klare zeitliche Konzentrationen ergeben.

Für die Linienführung ist nach Ansicht der Arbeitsgruppenmitglieder eine direkte Verbindung zwischen Innenstadt (Einkauf, Essen gehen, ...) und Dockkoog sinnvoll. Entsprechend wird eine Führung z.B. über das Rathaus befürwortet.

Es wird zudem vorgeschlagen, die Anbindung des Dockkoogs ggf. über ein entsprechend erweitertes Rufbussystem zu realisieren. Dies gilt umso mehr, als sich die Nachfrage u.a. auf das Wochenende konzentriert. Denkbar wäre auch eine Kombination (zwei Randfahrten mit dem Bus, dazwischen per Rufbus).

Eine besondere Herausforderung liegt darin, dass sich die Nachfragezeiten durch Ebbe und Flut täglich verschieben, so dass ggf. kein starrer Fahrplan entstehen kann.

Aus dieser Besonderheit wird in der Diskussion die Idee geboren, die Dockkoog-Anbindung als den „Ebbe-und-Flut-Bus“ besonders zu bewerben. In eine ähnliche Richtung geht der Vorschlag, den „Strandbus“ als Pendant zum „Stadtbus“ zu positionieren. In jedem Fall ist eine ausreichende Werbung für die Dockkoog-Anbindung von zentraler Bedeutung.

Nach Ansicht der Arbeitsgruppe sollte geprüft werden, ob sich der Bedarfsverkehr zum Dockkoog ggf. ebenfalls über die verbindliche Abfrage von Preisen als Zubestellung in die Ausschreibung integrieren lässt.

## **8) Corporate Design und Ausstattung von Bussen und Haltestellen**

Als letzten Punkt thematisiert Herr Kühn die Frage des Corporate Designs sowie der Ausstattung von Bussen und Haltestellen. Hierzu zeigt er mit den Folien 28 bis 31 aus Anlage 2 Beispiele aus anderen Städten mit Stadtbussystemen.

### *Busse*

In der nachfolgenden Diskussion wird deutlich, dass die Busse einerseits für Werbeflächen zur Verfügung stehen, andererseits aber auch einen hohen Wiedererkennungswert haben müssen, um für sich selbst zu werben. Beides verbessert die Einnahmensituation.

Frau Andersen berichtet hierzu, dass sich die Verwaltung hinsichtlich der Gestaltung der Busse eine Empfehlung vorbehält. Hierzu ist man bereits im Gespräch mit einem entsprechenden Büro.

Von mehreren Teilnehmer/innen der Arbeitsgruppe wird angeregt, die Bezeichnung der Linien durch einstellige Nummern (Linie 1, 2, 3, ...) zu vereinfachen.

Als Anforderungen an die Ausstattung der Busse werden genannt:

- barrierearmer Einstieg (Niederflur oder Neigetechnik)
- elektronische Haltestellenanzeige im Bus
- Klimatisierung

### *Haltestellen*

Hinsichtlich der Haltestellenausstattung werden die folgenden Anforderungen formuliert:

- Barrierefreiheit (gesetzliche Vorgabe ab 2022)
- Beleuchtung
- Einsichtigkeit / keine Angsträume
- Sauberkeit

Für die Haltestellenbeschilderung, die Aufgabe der Verkehrsunternehmen sind und daher Teil der auszuschreibenden Leistung, wird empfohlen, die Marke „Stadtbus“ passend zur Gestaltung der Busse auch auf den Haltestellenschildern erkennbar zu machen. Ggf. könnten auch die Linienfarben („rote Linie“, „blaue Linie“, ...) in die Haltestellengestaltung einbezogen werden.

Bei Haltestellen, an denen auch der Regionalbusverkehr hält, wäre ein gutes optisches Miteinander anzustreben. Dabei sollten auch die landesweiten Empfehlungen, die zurzeit in der Ausarbeitung sind, beachtet werden.

Von Seiten der Umlandgemeinden wird die Bitte geäußert, bei den Vorgaben für die Haltestellengestaltung keine zu hohen Gesamtkosten für die Gemeinden entstehen zu lassen.

## 9) Weitere Zeitplanung

Herr Gutsche erläutert die weitere Zeitplanung:

- Die Lenkungsgruppe tagt ein letztes Mal am 4.10.2016.
- Die öffentliche Ergebnisvorstellung findet am **12.10.2016** im Rathaus Husum statt. Ursprünglich war sie für den 4.10.2016 vorgesehen. Der Zeitplan des Gesamtprozesses wird somit nahezu eingehalten.

Anschließend dankt auch Herr Gutsche noch einmal allen Teilnehmer/innen für ihre kontinuierliche und rege Beteiligung.

## 10) Anlagen

Zu diesem Protokoll gehören die folgenden Anlagen:

- Anlage 1: Foliensatz von Herrn Gutsche, Büro GGR, zu den Entscheidungen der Lenkungsgruppe
- Anlage 2: Foliensatz von Herrn Kühn, Büro SHP, zum aktuellen Zwischenstand des Feinkonzepts