

## **1. Sitzung der Lenkungsgruppe zur inhaltlichen Vorbereitung der Neuausschreibung des ÖPNV-Stadtverkehrs Husum am 24.5.2016 im Rathaus Husum, 17.00-19.30 Uhr**

### **Ergebnisprotokoll**

Teilnehmer/innen: Birte Andersen, Ralf Fandrey, Dr. Jens-Martin Gutsche, Malte Hansen, Frank Hofeditz, Jörn Janssen, Uwe Ehrich (in Vertretung von Herrn Knöfler), Patrick Kühn, Dirk Pohlmann, Norbert Rohde, Jörg Schlindwein, Uwe Schmitz, Inge Zimmermann (in Vertretung von Herrn Pfeiffer)

entschuldigt: Peter Knöfler, Norbert Pfeiffer

Gast: Peter Empen

#### **1) Begrüßung**

Herr BM Schmitz begrüßt die Teilnehmer/innen der Lenkungsgruppe und weist auf die Bedeutung der heutigen Sitzung hin. Deren Aufgabe besteht vor allem darin, auf Basis der bisherigen Arbeit der Gutachter sowie der Empfehlungen der Arbeitsgruppe eine Auswahlentscheidung hinsichtlich der Grundstruktur der Linienkonzeption für die Neuausschreibung des ÖPNV-Stadtverkehrs für die Zeit ab Mitte 2018 zu treffen.

Herr Gutsche (Büro GGR) erläutert anschließend in kurzer Form die wesentlichen Besonderheiten des Planungsprozesses zur inhaltlichen Ausgestaltung der Neuausschreibung anhand einer Folie, die dem Protokoll als Anlage 1 beigefügt ist. Die politischen Gremien hatten im Vorfeld den Wunsch geäußert, den Erarbeitungsprozess sehr schlank, zugleich aber auch sehr transparent zu halten. Aus diesem Grund wurde u.a. auf eine einleitende Lenkungsgruppensitzung verzichtet. Die Lenkungsgruppe tagt daher heute zum ersten Mal (und muss gleich eine wichtige Entscheidung treffen). Für eine gute Transparenz umfasst der Prozess zwei öffentliche Veranstaltungen sowie eine Internetseite, auf der u.a. alle Protokolle einsehbar sind.

#### **2) Stand der Konzeptentwicklung: Bestandsaufnahme und Linienkonzeption**

Herr Kühn (Büro SHP) erläutert anschließend den bisher erreichten Stand der gutachterlichen Bearbeitung. Dieser umfasst

- eine Bestandsaufnahme des aktuellen Angebots sowie der Zufriedenheit der Nutzer/innen und Nichtnutzer/innen
- alternative Varianten für ein zukünftiges Linienkonzept (Trendszenario, verschiedene Wandelszenarien)
- alternative Standortvarianten für einen Rendez-vous-Halt (vgl. TOP 4)

Die von Herrn Kühn für seine Präsentation verwendeten Folien sind diesem Protokoll als Anlage 2 (Folie 1-32) beigefügt.

Herr Kühn weist darauf hin, dass sich die Arbeitsgruppe in ihrer letzten Sitzung mehrheitlich für das Szenario „Wandel II“ ausgesprochen hat. Die in Anlage 2 enthaltene sowie der Len-

kungsgruppe vorgestellte Präsentation enthält gegenüber dem Stand der letzten Arbeitsgruppensitzung genauere Aussagen zur Wirtschaftlichkeit der Szenarien „Trend“, „Wandel I“ sowie „Wandel II“. Rechnet man den Aufwand des Schülerverkehrs außerhalb des Grundfahrplans sowie voraussichtliche Mehreinnahmen durch zusätzliche Fahrgäste im Falle eines attraktiveren Angebotes mit ein, so sind die Szenarien „Trend“ und „Wandel I“ hinsichtlich der Kosten für die Stadt Husum in etwa gleich. Im Vergleich dazu ist das Szenario „Wandel II“ teurer. Vor diesem Hintergrund hat das Büro SHP, unter anderem unter Nutzung von Anregungen aus der Arbeitsgruppe, ein zusätzliches Szenario („Wandel III“) entwickelt. Dieses kombiniert die Linienführung des Szenarios „Wandel II“ mit der kostengünstigeren 60-Minuten-Taktung des Szenarios „Wandel I“. Dieser Kostenvorteil wird durch eine Durchbindung von jeweils zwei 30-Minuten-Linienumläufen aus dem Szenario „Wandel II“ erreicht und dadurch erkaufte, dass sich an der Rendez-vous-Halte nicht mehr alle Linien zur gleichen Zeit treffen. Die gutachterliche Aufbereitung des Szenarios „Wandel III“ hat noch nicht den Detaillierungsgrad der Szenarien „Wandel I“ und „Wandel II“ erreicht.

In der anschließenden Diskussion werden u.a. die folgenden Punkte angesprochen:

- Es besteht Konsens darüber, dass es im Zuge der Neuausschreibung zu einer Neukonzeption des Liniennetzes kommen soll. Das Trendszenario braucht daher nicht weiterverfolgt zu werden.
- Es wird um Informationen bzgl. des Wunsches der Gemeinden Schwesing und Horstedt gebeten, in das Stadtbussystem eingebunden zu werden. Herr Pohlmann und Herr Kühn führen daraufhin aus, dass unmittelbar vor der Lenkungsgruppensitzung eine Besprechung mit den Bürgermeister/innen der Umlandgemeinden stattgefunden hat, in deren Rahmen auch unterschiedliche Varianten einer Einbindung von Schwesing und Horstedt im Detail diskutiert worden sind. Aus den dabei vorgestellten Abschätzungen des Büros SHP führt eine Verlängerung der Linien aus den o.g. Wandelszenarien immer dazu, dass zusätzliche Fahrzeuge benötigt werden, weil die Umlaufzeiten die Taktzeiten (30 bzw. 60 Minuten) übersteigen. Dies würde zu erheblichen Mehrkosten führen. Eine Einbindung von Schwesing bzw. Horstedt sollte daher entweder über einen eigenen Zubringerbus oder eine entsprechende Anpassung des Regionalverkehrs im Zuge der laufenden Neukonzeption durch den Kreis Nordfriesland für die zeitgleiche Neuausschreibung geschehen.
- Für das Szenario „Wandel II“ spricht die hohe Attraktivität für die Fahrgäste und die Chance, deutlich mehr Fahrgäste zu gewinnen. Für das Szenario „Wandel I“ sprechen die geringeren Kosten, die voraussichtlich in etwa auf dem Niveau des Bestandes liegen werden. Von mehreren Mitgliedern der Lenkungsgruppe wird daher Interesse an dem Szenario „Wandel III“ formuliert, für das aber noch keine konkreten Aussagen zur Wirtschaftlichkeit vorliegen.
- Herr Kühn weist auf die Schwierigkeiten hin, genaue Aussagen zur Wirtschaftlichkeit zu machen. So wurden den Gutachtern seitens des aktuellen Konzessionsnehmers (Fa. Autokraft) keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt. Dies erschwert die Abschätzung der Einnahmen. Darüber hinaus ist das Liniennetz nach seinem Beschluss Gegenstand einer Ausschreibung. Welche Marktpreise für die ausgeschriebene Leistung erzielt werden können bleibt abzuwarten. Herr Pohlmann weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die aktuellen Ausschreibungskonditionen - unabhängig vom ausgewählten Liniennetz - große Verkehrsunternehmen deutlich bevorzugen, da eine Übernahme des bestehenden Personals gefordert wird. Dies ist für mittelständische Anbieter i.d.R. nicht zu leisten. Über diese Rahmenbedingungen der Ausschreibung müsse jedoch nicht die Lenkungsgruppe sondern der zuständige Ausschuss beraten.

- Mehrere Teilnehmer/innen formulieren den Wunsch, den Regionalverkehr noch stärker in die Konzeptionen bzw. deren Darstellung integriert zu sehen. Am deutlichsten wird dessen Integration bisher im Szenario „Wandel III“ deutlich.
- Es wird gefragt, ob die in den Szenarien z.T. vorgeschlagenen Sonderverkehre zum Dockkoog bzw. zur Messe Teil des Leistungsverzeichnisses sind. Dies wird von den Gutachtern sowie von Herr Pohlmann bejaht.
- Des Weiteren wird gefragt, an wen die Zusatzeinnahmen aus möglichen Fahrgastzuwächsen in den Wandel-Szenarien gehen. Herr Pohlmann erläutert, dass diese der Stadt Husum zufließen.
- Einige Teilnehmer/innen bekunden eine Präferenz für das Szenario „Wandel III“ im Vergleich zum Szenario „Wandel II“ und begründen diese u.a. mit der Möglichkeit, im Falle von offensichtlichen Fahrgastzuwächsen bei dessen Umsetzung das Angebot auch später noch auf das Niveau des Szenarios „Wandel II“ aufzustocken. Dem wird in einem weiteren Diskussionsbeitrag entgegengehalten, dass eine schrittweise Verbesserung ggf. nicht die gleiche Wahrnehmbarkeit bei den potenziellen Neukunden erzielt wie die Einführung eines deutlich besseren Angebots „auf einen Schlag“.

### 3) **Beschlussfassung: Linienkonzeption**

Herr Gutsche bittet anschließend die Teilnehmer/innen der Lenkungsgruppe um eine Entscheidung darüber, welches der Szenarien (Linienkonzeptionen) in der verbleibenden Zeit des Planungsprozesses durch die Gutachter mit Unterstützung der Arbeitsgruppe von einem Grobkonzept zu einem Feinkonzept weiterentwickelt werden soll. Das Feinkonzept entspricht der fachlichen Leistungsbeschreibung der Ausschreibung für den Stadtverkehr.

In der Diskussion wird deutlich, dass eine abschließende Entscheidung hierzu im Rahmen der hier protokollierten Sitzung nicht getroffen werden kann, weil die Mitglieder der Lenkungsgruppe noch genauere Informationen (s.u.) wünschen. Die endgültige Entscheidung soll zeitnah in einer zusätzlichen Lenkungsgruppensitzung vor der Sommerpause (s.u.) getroffen werden.

In diesem Zusammenhang bittet Herr Gutsche die Mitglieder der Lenkungsgruppe um ein Votum bzgl. der folgenden drei Optionen:

- Weiterverfolgung der Szenarien „Wandel I“, „Wandel II“ und „Wandel III“ bis zur o.g. zusätzlichen Lenkungsgruppensitzung (0 Stimmen)
- Weiterverfolgung der Szenarien „Wandel II“ und „Wandel III“ bis zur o.g. zusätzlichen Lenkungsgruppensitzung (7 Stimmen)
- Auswahl des Szenarios „Wandel III“ – ohne zusätzliche Lenkungsgruppensitzung (2 Stimmen)

Damit wird beschlossen,

- dass das Trendszenario sowie das Szenario „Wandel I“ nicht mehr weiterverfolgt werden und sich die weitergehende Betrachtung auf die beiden Szenarien „Wandel II“ und „Wandel III“ beschränkt,
- dass eine zusätzliche Lenkungsgruppensitzung stattfinden wird, in deren Rahmen eine Entscheidung zwischen „Wandel II“ und „Wandel III“ getroffen wird und
- dass das Büro SHP bis zu dieser Sitzung die folgenden zusätzlichen Informationen zu den beiden verbleibenden Szenarien aufbereiten wird:

- Aufbereitung / Darstellung des Szenarios „Wandel III“ in vergleichbarer Form wie das Szenario „Wandel II“
- Genauere Aussagen zur Integration / Verknüpfung mit dem Regionalverkehr in den beiden Szenarien „Wandel II“ und „Wandel III“
- Weitergehende Aussagen zur Wirtschaftlichkeit der beiden Szenarien „Wandel II“ und „Wandel III“

Herr Pohlmann weist darauf hin, dass der mit der vorstehenden inhaltlichen Vorbereitung sowie der Durchführung der zusätzlichen Lenkungsgruppensitzung verbundene gutachterliche Aufwand nicht durch die bisherige Beauftragung der Büros abgedeckt ist und einen zusätzlichen Kostenaufwand bedingen wird. Gleiches gilt für die unter TOP 5 genannten zusätzlichen Informationsbedarfe der Lenkungsgruppe bzgl. der zusätzlichen Standortoption „Herzog-Adolf-Straße (vor dem Nordseemuseum) für einen Rendez-vous-Halt.“

#### **4) Stand der Konzeptentwicklung: Standort des Rendez-vous-Haltes**

Im Anschluss an die vorstehende Beschlussfassung zur Linienkonzeption stellen Herr Janssen und Herr Kühn (beide Büro SHP) die folgenden Standortoptionen für einen Rendez-vous-Halt mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen vor:

- Ludwig-Nissen-Straße (= im Mobilitätskonzept benannter Standort)
- Rote Pforte
- bahnhofnahe Standorte
  - aktueller ZOB
  - Herzog-Adolf-Straße (vor der Berufsschule)

Für Ihre Ausführungen nutzen sie die Darstellungen ab Folie 33 aus Anlage 2. In der anschließenden Diskussion schlägt Herr Schindwein die folgende zusätzliche sowie bahnhofnahe Standortoption vor:

- Herzog-Adolf-Straße (vor dem Nordseemuseum)

In der weitergehenden Diskussion wird deutlich, dass ein bahnhofsnaher Rendez-vous-Halt in der Lage sein sollte, die Platzbedarfe des Regionalverkehrs mit aufzunehmen, wohingegen ein Innenstadt-näherer Standort auf die Nutzung durch den Stadtbusverkehr begrenzt bliebe und der Regionalverkehrs – mit seiner Ausrichtung auf den Bahnhof – auch weiterhin entsprechende Flächen im Bereich Bahnhof / ZOB bräuchte.

Herr Janssen weist darauf hin, dass eine Neuordnung des Bereichs zwischen Bahnhof und ZOB aktuell Gegenstand einer Studie von SHP im Auftrag des Kreises Nordfriesland und der Stadt Husum sind. Das Untersuchungsgebiet umfasst jedoch nicht die o.g. zusätzliche Standortoption „Herzog-Adolf-Straße (vor dem Nordseemuseum)“.

## 5) Beschlussfassung: Standort des Rendez-vous-Haltes

Analog zur Entscheidungsfindung für das Linienkonzept wird auch die Festlegung des Rendez-vous-Haltes auf die o.g. zusätzliche Lenkungsgruppensitzung vertagt. Zur Eingrenzung werden jedoch die nachfolgenden Entscheidungen getroffen.

- Herausnahme der Standortoption „Rote Pforte“ aus der weitergehenden Betrachtung aufgrund der limitierten Platzverhältnisse im Haltestellenbereich sowie bei der Zuwegung (9 Stimmen für eine Herausnahme)
- Keine Herausnahme der Standortoption „Ludwig-Nissen-Straße“ (nur 4 Stimmen für eine Herausnahme)
- Weitergehende Prüfung der bahnhofsnahe Standortoptionen (einstimmig)
- Aufnahme des von Herrn Schindwein vorgeschlagenen Standortes „Herzog-Adolf-Straße (vor dem Nordseemuseum)“ in die weitergehende Betrachtung (8 Stimmen)

Für die zusätzliche Lenkungsgruppensitzung wird das Büro SHP beauftragt, die vergleichende Darstellung der verbleibenden Standorte („Ludwig-Nissen-Straße“, „alter ZOB“, „Herzog-Adolf-Straße (vor der Berufsschule)“ und „Herzog-Adolf-Straße (vor dem Nordseemuseum)“) um Aussagen

- zur Nutzbarkeit des neu aufgenommenen Standortes „Herzog-Adolf-Straße (vor dem Nordseemuseum)“ sowie
- zur Integration der Flächenbedarfe des Regionalverkehrs

zu ergänzen.

## 6) Nächste Sitzung / Anpassung der Zeitplanung

Die nächste Sitzung der Lenkungsgruppe findet am **13. Juli 2016 um 18.00 Uhr** im Rathaus Husum statt.

Die eigentlich für den 13. Juli 2016 angesetzte Arbeitsgruppensitzung wird auf den 6. September 2016 verschoben.

Die weitergehende Zeitplanung des Planungsprozesses (Lenkungsgruppe zur Abnahme des Detailkonzepts am 22. September 2016 bzw. öffentliche Veranstaltung zur Konzeptvorstellung am 4. Oktober 2016) bleibt unverändert.

## 7) Anlagen

Zu diesem Protokoll gehören die folgenden Anlagen:

- Anlage 1: Folie von Herrn Gutsche, Büro GGR, zur Ablaufstruktur des Planungsprozesses
- Anlage 2: Foliensatz von Herrn Janssen und Herrn Kühn, beide Büro SHP, zur Bestandsaufnahme, Stadtbussystemen, den unterschiedlichen Linienkonzepten (Szenarien) sowie zu den Standortoptionen für einen Rendez-vous-Halt