

## **2. Sitzung der Lenkungsgruppe zur inhaltlichen Vorbereitung der Neuausschreibung des ÖPNV-Stadtverkehrs Husum am 13.7.2016 im Rathaus Husum, 18.00-20.15 Uhr**

### **Ergebnisprotokoll**

Teilnehmer/innen: Birte Andersen, Ralf Fandrey, Dr. Jens-Martin Gutsche, Malte Hansen, Frank Hofeditz, Jörn Janssen, Peter Knöfler, Patrick Kühn, Dirk Pohlmann, Norbert Rohde, Jörg Schlindwein, Uwe Schmitz, Norbert Pfeiffer

#### **1) Begrüßung**

Herr BM Schmitz begrüßt die Teilnehmer der Lenkungsgruppe zu ihrer zweiten Sitzung und ruft deren Zustandekommen in Erinnerung. Auf der ersten Lenkungsgruppensitzung war noch keine abschließende Entscheidung über ein Linienkonzept getroffen worden, das die Grundlage einer Weiterentwicklung zu einem Feinkonzept und damit der inhaltlichen Leistungsbeschreibung für die Neuausschreibung des ÖPNV-Stadtverkehrs werden soll.

Hintergrund der Vertagung der Entscheidung auf die heutige Sitzung war der Wunsch der Teilnehmer der Lenkungsgruppe, zusätzliche Informationen zum erst unmittelbar vor der ersten Lenkungsgruppensitzung entstandenen Szenario „Wandel III“ zu erhalten. Dies betraf insbesondere die realen Potenziale von Synergien zwischen dem Stadtbus- und dem Regionalbusverkehr sowie eine vergleichende Betrachtung der Wirtschaftlichkeit der Szenarien „Wandel II“ und „Wandel III“. Die Szenarien „Bestand“ und „Wandel I“ waren bereits auf der ersten Lenkungsgruppensitzung ausgeschlossen worden.

#### **2) Struktur der heutigen Sitzung**

Herr Gutsche erläutert anschließend die Struktur der heutigen Sitzung, die sich im Vergleich zur versendeten Tagesordnung etwas abgewandelt wurde, um noch Entwicklungen nach dem Versand der Tagesordnung mit aufnehmen zu können.

Dabei wird angestrebt, nach einem einleitenden Vortrag des Büros SHP und einer diesbezüglichen Diskussion zunächst zu einer Entscheidung hinsichtlich des Linienkonzeptes („Wandel II“ oder „Wandel III“) zu kommen. Sollte dabei die Wahl auf das Szenario „Wandel III“ fallen, würde anschließend der wenige Tage vor der Sitzung versandte Vorschlag der Nah.SH genauer betrachtet, der wie das Szenario „Wandel III“ vor allem eine Ausnutzung möglicher Synergien zwischen dem Stadtbus- und Regionalbusverkehr in den Mittelpunkt stellt. Daran anschließend ist es vor allem das Ziel der Sitzung, Präferenzaussagen zur Fragestellung des Standortes für den Rendezvous-Halt zu erreichen.

Auf Bitte von Herrn Gutsche fasst Herr Pohlmann anschließend die Ergebnisse seiner letzten Gespräche mit dem Kreis Nordfriesland zusammen. Danach haben die Gemeinden Hattstedt und Wobbenbüll in den letzten Tagen gegenüber dem Kreis die Tendenz artikuliert, gut in das geplante Regionalbus- und Rufbussystem des Kreises eingebunden werden wollen, weil sie ggf. Schwierigkeiten bei der Mitfinanzierung des Stadtbussystems Husum sehen.

### 3) Präsentation: Linienkonzept und Wirtschaftlichkeit der Szenarien „Wandel II“ und „Wandel III“

Herr Kühn (Büro SHP) stellt anschließend weitergehende Detailuntersuchungen zu den in der engeren Auswahl stehenden Szenarien „Wandel II“ und „Wandel III“ vor. Die dabei von ihm verwendeten Folien sind diesem Protokoll als Anlage 1 beigefügt.

Wesentlicher Schwerpunkt seiner Ausführungen ist eine genauere Untersuchung der realen Synergiepotenziale zwischen dem Stadtbus- und dem Regionalbusverkehr. Erschwerend für diese Analyse ist die Tatsache, dass der Regionalbusverkehr aktuell ebenfalls mit Blick auf die anstehende Neuausschreibung überplant wird. Gleichwohl liegen für die Überplanung des Regionalbusverkehrs bereits einige wichtige Aussagen seitens des Kreises bzw. dessen Gutachters zur voraussichtlichen Ausgestaltung des betreffenden Linienkonzeptes vor.

Wie Herr Kühn anhand einer Reihe von Detailauswertungen zeigt, sind die Möglichkeiten zur Nutzung von Synergieeffekten zwischen dem Stadtbus- und dem Regionalbusverkehr geringer als in der letzten Lenkungsgruppensitzung angenommen. Die wesentlichen Gründe hierfür sind

- eine fehlende Vertaktung der Regionalbuslinien (eine solche wird jedoch mit der Neukonzeption tendenziell angestrebt),
- eine auf einigen relevanten Linien überschaubare Anzahl von Fahrten im werktäglichen Grundangebot (d.h. unabhängig von den Schulzeiten),
- die geringe Anzahl an Haltestellen im Stadtgebiet, die überhaupt durch den Regionalbusverkehr bedient werden (deren Anzahl sich aufgrund der Prioritätensetzung im Regionalbusverkehr – u.a. Fährabfahrtszeiten – bzw. der auch dort angestrebten Umlaufoptimierung voraussichtlich nicht deutlich erhöhen, eher sogar noch vermindern wird),
- die Schwierigkeit bei einem dem Szenario „Wandel III“ zugrundegelegten Stunden-takt den Übergang zwischen Bus und Bahn am Bahnhof in beide Richtungen (Umstieg „Bus zu Bahn“ sowie „Bahn zu Bus“) attraktiv zu gestalten sowie
- die Häufigkeit der sich bei einer Überlagerung der abweichenden Umlaufzeiten im Stadtbusverkehr und dem Regionalbusverkehr ergebenden Parallelverkehre. So kommt es bei mehreren wichtigen Linien zu dem Effekt, dass zwar der Hinweg der betreffenden Stadtbuslinie relativ gut in die Mitte zwischen zwei Regionalbusfahrten gelegt werden kann, sich aber auf dem für den Stadtbus unmittelbar daran anschließenden Rückweg häufig Abfahrtszeiten ergeben, die bis auf wenige Minuten mit den Abfahrtszeiten der Rückrichtung des Regionalbusses identisch sind.

Anschließend erläutert Herr Kühn eine Serie von Betrachtungen zur Wirtschaftlichkeit der beiden Szenarien „Wandel II“ und „Wandel III“, jeweils im Vergleich untereinander sowie zur Bestandssituation. Unter den dabei zu treffenden Annahmen (sowie zusätzlicher Variationen dieser Annahmen) werden u.a. die folgenden Punkte deutlich:

- Sowohl das Szenario „Wandel II“ wie auch das Szenario „Wandel III“ sind mit Mehrkosten für die Stadt Husum im Vergleich zur Bestandssituation verbunden.
- Der zusätzliche Zuschussbedarf liegt dem Szenario „Wandel II“ deutlich höher als im Szenario „Wandel III“.
- Der aktuelle Kostendeckungsgrad liegt in einer Größenordnung von 35%. Dies ist im Vergleich zum VDV-Durchschnitt von etwa 77% auffallend gering. Trotzdem müssen zur Beibehaltung des Kostendeckungsgrades in beiden Szenarien Mehreinnahmen in

nicht unerheblicher Größenordnung erzielt werden. Dabei muss es vor allem um die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste (durch die verbesserte Angebotsqualität) gehen.

Mit Blick auf die anstehende Entscheidung durch die Lenkungsgruppe fast Herr Gutsche die Ausführungen von Herrn Kühn anschließend wie folgt zusammen: Das Szenario „Wandel II“ bietet ein für die Fahrgäste sehr attraktives Angebot, das jedoch für die Stadt mit spürbaren Mehrkosten verbunden ist. Diese Mehrkosten können im Szenario „Wandel III“ reduziert werden, diese Kostenreduktion wird jedoch durch merkliche Qualitätseinbußen erkauft. Gleichwohl stellt auch das Szenario „Wandel III“ eine spürbare Qualitätsverbesserung gegenüber der Bestandssituation dar. Diese Qualitätsunterschiede beschreibt Herr Janssen zu einem späteren Zeitpunkt der nachfolgenden Diskussion mit den Schulnoten „Bestand: 5, Wandel II: 1, Wandel III: 3“.

#### **4) Diskussion**

Herr Gutsche bittet anschließend die Teilnehmer um Statements hinsichtlich ihrer jeweiligen Präferenz zwischen den Szenarien „Wandel II“ und „Wandel III“.

In einem einleitenden Statement verweist Herr Pohlmann auf die Schwierigkeit der Finanzierung der erheblichen Mehrkosten des Szenarios „Wandel II“, die in etwa einer Erhöhung der Grundsteuer um 40 Prozentpunkte entsprechen. Er macht aber auch deutlich, dass ihm die Qualitätseinbußen im Szenario „Wandel III“ angesichts der überschaubaren Synergiepotenziale mit dem Regionalbusverkehr deutlich bewusst sind.

Eine Reihe von Teilnehmern formuliert anschließend eine deutliche Präferenz für das Szenario „Wandel II“. Diese leitet sich vor allem aus der höheren Angebotsqualität für die Nutzer ab. Der Aspekt der Mehrkosten wird in nahezu allen diesen Diskussionsbeiträgen ebenfalls thematisiert und als sehr relevant eingestuft. In ihrer Abwägung gewichten die meisten Teilnehmer jedoch die höheren Qualitäten des Liniennetzes im Szenario „Wandel II“ höher als die Zusatzkosten.

Abweichend hierzu formuliert Herr Hansen eine Präferenz für das Szenario „Wandel III“. Für ihn halten sich die Qualitätseinbußen im Szenario „Wandel III“ in Relation zur gegenüber dem Szenario „Wandel II“ erzielbaren Kostenersparnis sowie der deutlichen Qualitätsverbesserung gegenüber dem Bestand in einem vertretbaren Rahmen.

#### **5) Entscheidung zum Linienkonzept**

Nach Abschluss der Diskussion bittet der Herr Gutsche die Teilnehmer um eine Abstimmung per Handzeichen, welches der beiden diskutierten Szenarien die Grundlage für das Feinkonzept und damit die fachliche Leistungsbeschreibung für die ÖPNV-Neuausschreibung bilden soll.

Vor der Abstimmung weist Herr Pohlmann noch einmal auf die Bedeutung der zu treffenden Entscheidung hin. Angesichts der zeitlichen Taktung des Entscheidungsprozesses im Vorfeld der koordinierten Ausschreibung mit dem Kreis würde eine spätere Revidierung der heutigen Entscheidung durch das Stadtverordnetenkollegium (d.h. eine Ablehnung des gutachterlichen Feinkonzepts und der Empfehlungen der Lenkungsgruppe) die Stadt Husum de facto aus den gemeinsamen Ausschreibungsprozess mit dem Kreis Nordfriesland ausschließen. Die Stadt müsste in diesem Fall eine eigenständige Ausschreibung organisieren, wodurch zusätzliche Kosten entstehen würden und es voraussichtlich zu einem erheblichen zeitlichen Verzug bei der Neuvergabe käme.

Die anschließende Abstimmung ergab das folgende Ergebnis:

- Für das Linienkonzept nach dem Szenario „Wandel II“ votierten 7 stimmberechtigte Teilnehmer.
- Für das Linienkonzept nach dem Szenario „Wandel III“ votierte 1 stimmberechtigter Teilnehmer.
- Herr Pohlmann enthielt sich. Hierzu erläuterte er anschließend, er könne als Kämmerer nicht für das Szenario „Wandel II“, das auch er für die deutlich bessere Variante halte, stimmen, solange die Finanzierung nicht geklärt sei.

Die stimmberechtigten Mitglieder der Lenkungsgruppen erklären anschließend in mehreren kurzen Beiträgen, dass sie sich der mit der Entscheidung für das Szenario „Wandel II“ verbundenen Mehrkosten durchaus bewusst sind, sie aber eine deutliche Verbesserung des bestehenden Stadtbusverkehrs-Angebotes wünschen.

Damit bildet das Szenario „Wandel II“ die Grundlage des Feinkonzepts.

## 6) Vorschlag der Nah.SH

Mit der vorstehenden Entscheidung für das Szenario „Wandel II“ ist eine weitergehende Behandlung des im Vorfeld der Sitzung versandten Vorschlags von Herrn Preis (Nah.SH) nicht mehr notwendig. Der Vorschlag ist dem Protokoll gleichwohl als Anlage 2 beigelegt.

Durch den im Szenario „Wandel II“ enthaltenen 30-Minuten-Takt kann eine attraktive Ausrichtung auch auf den ITF-Knoten erreicht werden. Dies gilt umso mehr, als sich die Teilnehmer in der nachfolgenden Diskussion (vgl. Punkt 7) für einen bahnhofsnahen Rendezvous-Halt aussprechen (bestehender ZOB oder „vor der Berufsschule“).

Insofern kann die wesentliche Intention des Vorschlags der Nah.SH, nämlich die Verknüpfung von Stadtbus-, Regionalbus- und Schienenverkehr auch mit der nun beschlossenen Linienkonzeption gemäß Szenario „Wandel II“ erreicht werden.

## 7) Präsentation: Vor- und Nachteile alternativer Standorte des Rendezvous-Halts (mit Diskussion)

Herr Kühn gibt anschließend einen Überblick über die Vor- und Nachteile der vier nach den Vorentscheidungen der ersten Lenkungsgruppensitzung noch in der Diskussion befindlichen Standorte für den Rendezvous-Halt des neuen Standortbussystems:

- Ludwig-Nissen-Straße
- Herzog-Adolf-Straße „Nord“ (vor dem Nordsee-Museum)
- Herzog-Adolf-Straße „Süd“ (vor der Kreisberufsschule bzw. dem Bahnhof)
- bestehender ZOB

Die von Herrn Kühn im Zusammenhang mit seiner Präsentation gezeigten Planzeichnungen und Analysen sind in der Anlage 1 (Abschnitt „Rendezvous-Halt“) dem Protokoll beigelegt.

Abweichend von der Einschätzung des Büros SHP bewertet Herr Schindwein in der nachfolgenden Diskussion die Möglichkeiten der städtebaulichen Einbindung einer neuen Rendezvous-Haltestelle vor dem Nordsee-Museum als vergleichsweise gut. So wäre es bereits das Ziel früherer Planungen gewesen, den Bereich vor dem Nissen-Haus zu einer Platzsituation auszuweiten und für den Kfz-Verkehr zu sperren.

Aus einer Überlagerung der räumlichen Möglichkeiten an den vier genannten Standorten sowie einer Analyse zur Zahl der für den Stadtbus- bzw. den Regionalbusverkehr benötigten Buspositionen ergibt sich nach den Ergebnissen von SHP das folgende Bild:

- Die Standorte „Ludwig-Nissen-Straße“ und „Herzog-Adolf-Straße ‚Nord‘ (vor dem Nordsee-Museum)“ wären ausschließlich für den Stadtbusverkehr nutzbar. Für den Regionalbusverkehr wäre in beiden Fällen die weitergehende Nutzung des bestehenden ZOB notwendig, da an den beiden genannten Standorten kein ausreichender Platz für die zusätzliche Aufnahme des Regionalbusverkehrs gegeben wäre. Der Standort „Ludwig-Nissen-Straße“ wäre darüber hinaus für den Regionalbusverkehr aufgrund der großen Entfernung zum Bahnhof ungeeignet.
- Der Standort „Herzog-Adolf-Straße ‚Süd‘ (vor der Kreisberufsschule bzw. dem Bahnhof)“ könnte ggf. den bestehenden ZOB ersetzen, sofern im Bereich des Regionalbusverkehrs Anstrengungen unternommen werden, durch eine entsprechende Anpassung der Fahrplangestaltung die Spitzenbelastung (Zahl der innerhalb weniger Minuten gleichzeitig ankommender Busse) insbesondere am Morgen abzubauen und sofern im Umfeld einige weitere Positionen zum Parken der Busse (Pausenzeiten) geschaffen werden.
- Der bestehende ZOB würde ausreichend Platz für den Stadtbusverkehr (Rendezvous-Funktion) und den Regionalbusverkehr bieten. Sofern er nicht durch den Standort „Herzog-Adolf-Straße ‚Süd‘ (vor der Kreisberufsschule bzw. dem Bahnhof)“ ersetzt wird, müsste er vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgabe einer barrierefreien Gestaltung bis 2022 in jedem Fall umgebaut werden.

Herr Schlindwein weist darauf hin, dass die Bindungsfrist für den bestehenden ZOB noch nicht abgelaufen ist. Eine Prüfung im Nachgang der Sitzung ergab, dass eine Förderung für den Neubau einer zentralen Haltestelle zwar voraussichtlich möglich sei, eine Umnutzung des ZOB aber voraussichtlich zu einer Rückzahlungsverpflichtung von etwa 250.000 EUR Fördermitteln aufgrund der noch nicht abgelaufenen Bindungsfrist führen würde.

Herr Pohlmann sowie Herr Janssen weisen darauf hin, dass seitens des Kreises Nordfriesland ein deutliches Interesse an einer Bündelung der Haltestellenfunktion für den Stadtbus- und den Regionalbusverkehr in Bahnhofsnähe sowie an einer Neuordnung der verkehrlichen Situation vor dem Bahnhof Husum besteht.

## **8) Präferenzen der Lenkungsgruppe zum Standort des Rendezvous-Halts**

Im Zuge der vorstehend genannten Diskussion geben viele der Teilnehmer der Lenkungsgruppen Einschätzungen zur Eignung der vier genannten Standorte ab, die Herr Gutsche am Ende wie folgt zusammenfasst:

- Die Standortoptionen „Ludwig-Nissen-Straße“ und „Herzog-Adolf-Straße ‚Nord‘ (vor dem Nordsee-Museum)“ werden nicht mehr präferiert, weil sie ausschließlich für den Stadtbusverkehr nutzbar wären und der ZOB weiterhin zusätzlich betrieben werden müsste. Beide Standortoptionen können daher für die weiteren Betrachtungen bezüglich des Feinkonzepts bzw. der Leistungsbeschreibung ausgeschlossen werden.
- Die Mitglieder der Lenkungsgruppe präferieren einen Standort für den Rendezvous-Halt in Bahnhofsnähe, der sowohl eine Kopplung mit dem Regionalbusverkehr wie auch mit dem ITF-Knoten des Schienenverkehrs ermöglicht. Beides ist bei den beiden verbleibenden Standortoptionen „Herzog-Adolf-Straße ‚Süd‘ (vor der Kreisberufsschule bzw. dem Bahnhof)“ und „bestehender ZOB“ gegeben. Diese beiden Standorte sollen daher weiterhin als Alternativmöglichkeiten im Feinkonzept berücksichtigt werden.

Angesichts ihrer räumlichen Nähe hat die letztendliche Wahl nahezu keinen Einfluss auf das Linien- und Fahrplankonzept.

- Unter den beiden verbleibenden, bahnhofsnahe Standorten neigen die Teilnehmer der Lenkungsgruppe nach aktuellem Bewertungs- und Informationsstand zu einer Er-tüchtigung des bestehenden ZOB. Hauptargument hierfür sind die geringeren Kosten.

Die Teilnehmer der Lenkungsgruppe bestätigen diese Zusammenfassung durch Herrn Gut-sche. Zu diesem Zeitpunkt sind Herr Schmitz und Herr Fandrey nicht mehr anwesend.

## 9) Ansprache der Umlandgemeinden

Nach der heutigen Entscheidungen der Lenkungsgruppe muss eine zeitnahe Entscheidung der Umlandgemeinden herbeigeführt werden, ob sie sich an dem zukünftigen Stadtbuskon-zept beteiligen wollen. Dieses wird voraussichtlich mit Kostensteigerungen auch für die Um-landgemeinden verbunden sein. Sollte dies bei einzelnen Umlandgemeinden nicht der Fall sein, müssten die Linienäste im Zuge des Feinkonzepts entsprechend verkürzt werden.

In der Diskussion hierzu artikulieren die Mitglieder der Lenkungsgruppe den Wunsch, die in das vorliegende Linienkonzept eingebundenen Umlandgemeinden (Hattstedt, Wobbenbüll und Mildstedt) nach Möglichkeit im Netz zu halten. Entsprechend bitten sie darum, den Um-landgemeinden nicht nur die Kosten, sondern auch die damit einhergehenden Qualitätsge-winne vor Augen zu führen. Zugleich signalisieren die Mitglieder der Lenkungsgruppe aber auch, dass eine Einbindung der Umlandgemeinden nicht durch eine Querfinanzierung aus Mitteln der Stadt Husum erfolgen könne.

## 10) Nächste Sitzung / Zeitplanung

Die nächste (und voraussichtlich letzte) Sitzung der Lenkungsgruppe findet am **22. Sep-tember 2016 um 17.00 Uhr** im Rathaus Husum statt.

Gemäß Zeitplanung ist dieser nächsten Lenkungsgruppensitzung eine letzte Arbeitsgruppen-sitzung am 6. September 2016 vorgeschaltet.

Die öffentliche Veranstaltung zur Konzeptvorstellung ist nach wie vor für den 4. Oktober 2016 geplant.

## 11) Anlagen

Zu diesem Protokoll gehören die folgenden Anlagen:

- Anlage 1: Foliensatz von Herrn Janssen und Herrn Kühn, beide Büro SHP, zum Linienkon-zept der Szenarien „Wandel II“ und „Wandel III“, zu deren Wirtschaftlichkeit sowie zur Eignung der alternativen Standorte für den Rendezvous-Halt
- Anlage 2: Vorschlag für eine alternative Linienkonzeption der Nah.SH (Herr Preis) mit Ver-knüpfung der Linien des Stadtbus- und Regionalbusverkehrs (ähnlich Szenario „Wandel III“)