

### **3. Sitzung der Lenkungsgruppe zur inhaltlichen Vorbereitung der Neuausschreibung des ÖPNV-Stadtverkehrs Husum am 4.9.2016 im Rathaus Husum, 17.00-19.00 Uhr**

#### **Ergebnisprotokoll**

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

entschuldigt: Peter Knöfler, Norbert Pfeiffer, Malte Hansen

Gast: Britta Rudolph

#### **1) Begrüßung**

Herr BM Schmitz begrüßt die Teilnehmer der Lenkungsgruppe zur dritten Sitzung. Er erläutert kurz den Anlass, aus dem heraus die Lenkungsgruppensitzung abweichend von der ursprünglichen Zeitplanung kurzfristig früher einberufen wurde. So hatten Befahrungen der Linien des im Rahmen der 2. Lenkungsgruppensitzung als Grundlage der Feinkonzeption festgelegten Szenarios „Wandel II“ ergeben, dass die für diese Planung unterstellten Umlaufzeiten nicht eingehalten werden können. In der heutigen Sitzung wird daher eine Alternativplanung vorgestellt.

#### **2) Erläuterung der Befahrungsergebnisse und deren Bedeutung**

Herr Janssen (Büro SHP) nimmt die in der Begrüßung von Herrn Schmitz enthaltene Situationsbeschreibung auf und erläutert im Detail das Zustandekommen der geschilderten Situation. Das Büro SHP war für die Entwicklung der Szenarien zum Grobkonzept von einer mittleren Geschwindigkeit (inkl. Halte) der Busse von etwa 19 km/h ausgegangen. Dies entspricht der in den aktuellen Fahrplänen enthaltenen Geschwindigkeit sowie der mittleren Geschwindigkeit in vielen Städten Deutschlands.

Bei den Befahrungen in den der heutigen Sitzung vorangehenden Wochen hatte sich aber gezeigt, dass die mittlere Geschwindigkeit der Busse in Husum real etwa in der Größenordnung von 15 km/h liegt, sofern man einen Halt an allen Haltestellen unterstellt. Aus der Geschwindigkeitsdifferenz ergab sich, dass die 30-Minuten-Taktungen mit einem Bus (Umlaufzeit ca. 25 bis 26 min) aus dem Szenario „Wandel II“ nicht einzuhalten sind.

Entgegen dem unmittelbar nach diesem Befahrungsergebnis an die Stadt gesandten Schreiben, das auch an die Mitglieder der Lenkungsgruppe weitergeleitet wurde, ist es durch einige Umplanungen der Linienverläufe nun aber doch möglich, ein Linienskonzept zu entwickeln, das in allen wesentlichen Punkten (Taktung, Rendez-vous-Halt, Kosten) den Beschlüssen der 2. Lenkungsgruppensitzung entspricht. Dieses Alternativkonzept wurde inzwischen auch in einer weiteren Befahrung bestätigt.

### 3) Vorstellung des Zwischenstandes des Feinkonzepts

Herr Kühn (Büro SHP) stellt anschließend das von Herrn Janssen angesprochene, überarbeitete Linienkonzept vor (Anhang 1). Dieses wird in den beigefügten Folien als Feinkonzept bezeichnet, stellt aber noch keinen endgültigen Stand für die Ausschreibung dar. Im Vergleich zum „Wandel II“-Szenario, das von der Lenkungsgruppe als Grundlage („Grobkonzept“) definiert worden war, weisen die Linienverläufe noch etwas direktere Führungen auf. Zudem wurde eine weitere Linie mit 30-min-Takt eingefügt.

Im Vergleich zur heutigen Situation ist die Zahl der Haltestellen im vorliegenden Stand des Feinkonzepts deutlich vermindert. Dafür werden die verbleibenden Haltestellen aber sehr viel häufiger, regelmäßiger und i.d.R. in beiden Richtungen bedient. Die Reduzierung der Zahl der Haltestellen im Vergleich zum Szenario „Wandel II“ aus der 2. Lenkungsgruppensitzung liegt in der Größenordnung von etwa 10 Haltestellen. Gleichwohl bleibt das Stadtgebiet mit den Einzugsbereichen gemäß Regionalem Nahverkehrsplan (RNP) Nordfriesland sehr gut abgedeckt. Dies gilt auch dann, wenn man für das gesamte Stadtgebiet das strengere Kriterium von max. 400 m ansetzt, das nach RNP eigentlich nur für den dichter bebauten Stadtbereich gilt.

Hinsichtlich der Erschließung des unmittelbaren Innenstadtbereichs durch die „grüne Linie“ sind nach dem aktuellen Stand des Büros SHP zwei Varianten vorstellbar. Diese sind auf den Folien 3 und 4 des Anhangs 1 dargestellt.

### 4) Diskussion und Beschlussfassung zum Linienkonzept (Zwischenstand Feinkonzept)

Auf Basis der anschließenden Diskussion fasst die Lenkungsgruppe die folgenden Beschlüsse:

1. Der von SHP vorgestellte Zwischenstand des Feinkonzepts wird mit den nachfolgend aufgezählten Prüfaufträgen zur Weiterentwicklung bestätigt:
  - Prüfung einer direkteren Anbindung der Iven-Agßen-Schule
  - Prüfung einer Optimierung der ÖPNV-Erschließung der Innenstadt inkl. Berücksichtigung des Regionalverkehrs
  - Prüfung einer besseren Anbindung des städtischen Altenheims
  - Prüfung einer besseren Anbindung des Stadtwegs
  - Prüfung einer besseren Anbindung der Husumer Werkstätten
  - Prüfung einer Berücksichtigung mit überschaubarem Aufwand und zeitnah umsetzbarer Maßnahmen zur Busbeschleunigung

Abstimmungsergebnis: Zustimmung: 8; Gegenstimmen: 0; Enthaltungen: 0

2. Der Vorschlag, zur Erreichung der unter 1. genannten Verbesserungsziele eine weitere Linie einzurichten, wird abgelehnt.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung: 1; Gegenstimmen: 0; Enthaltungen: 0

3. Grundlage für die unter 1. genannte weitergehende Optimierung im Bereich der Innenstadt soll die Variante 2 der grünen Linie (Folie 4 in Anlage 1) sein.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung: 7; Gegenstimmen: 0; Enthaltungen: 1

In der Diskussion wurden zudem die beiden folgenden Punkte benannt:

- Es wurde angeregt, bei der Haltestellengestaltung auch auf alternative Haltestellen im näheren Umfeld hinzuweisen.

- Bei der Überplanung des Wohngebiets Hockensbüll ist darauf zu achten, dass diese Planungen auf den neuen Standort der Bushaltestelle nach Feinkonzept und nicht auf die bisherige Haltestelle ausgerichtet werden.

## 5) Antriebstechnologie

Herr Pohlmann skizziert die Notwendigkeit, für die Ausschreibung auch Aussagen zur Antriebstechnologie zu treffen. So gebe es Bestrebungen einzelner Akteure, im Zuge der Neuausschreibung Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge vorzuschreiben. Die entsprechenden Fahrzeuge sind in der Anschaffung deutlich teurer als Dieselfahrzeuge nach Euro-6-Norm.

Nach kurzer Diskussion wird der folgende Konsens erzielt:

- Angesichts der deutlich höheren Kosten des Linienkonzepts im Vergleich zum Bestandsnetz sollen keine weiteren Kosten durch alternative Antriebstechnologien entstehen.
- Es wird jedoch angestrebt, in den kommenden Jahren ein gefördertes oder von dritter Seite finanziertes Modellvorhaben für alternative Antriebstechnologien in den Stadtbus zu integrieren.
- Um die Umsetzbarkeit eines solchen Modellvorhabens sicherzustellen wird die Bereitschaft zur aktiven Mitwirkung des ÖPNV-Betreibers in der Ausschreibung als Teil der Leistung definiert.

## 6) Werbung auf den Fahrzeugen

Herr Pohlmann erläutert anschließend die Zielsetzung der Stadt, die Einnahmenpotenziale der Stadt Husum aus den Werbeflächen auf den Fahrzeugen mit der Neuausschreibung deutlich zu verbessern. Hierfür schlägt er vor, dass die Stadt Husum die Bewerbung der Busse in die eigene Verantwortung übernimmt und hiermit eine Agentur beauftragt. Diese soll die Flächen proaktiv vermarkten. Die Stadt räumt sich dabei ein Veto-Recht gegen einzelne Werbungen ein, um z.B. rassistische oder sexistische Werbungen zu verhindern.

In der nachfolgenden Diskussion wird die Zielsetzung, über Werbung einen möglichst großen Beitrag zur Verringerung des kommunalen Zuschussbedarfs zu erreichen, grundsätzlich unterstützt. Es wird jedoch auch darauf hingewiesen, dass der Stadtbus als – gegenüber dem aktuellen Stand – deutlich verbessertes Produkt erkennbar sein muss und daher durch seine Gestaltung auch „für sich selber“ werben können muss.

## 7) Nächste Sitzung / Zeitplanung

Die nächste Sitzung der Lenkungsgruppe findet am **4. Oktober 2016 um 16.00 Uhr** im Rathaus Husum statt.

Die nächste (und letzte) Sitzung der Arbeitsgruppe ist für den 22. September 2016 vorgesehen.

Für die öffentliche Ergebnisvorstellung muss noch ein neuer Termin gefunden werden. Diese war ursprünglich für den 4. Oktober geplant.

## 8) Anlagen

Zu diesem Protokoll gehört eine Anlage:

Anlage 1: Foliensatz von Herrn Kühn, Büro SHP, zum Zwischenstand des Feinkonzepts