

Stadt Speyer Stadtbuskonzept/ Nahverkehrsplan



**Sitzung Verkehrsausschuss
30.09.2020**

**Sitzung Ausschuss für
Stadtentwicklung, Bauen und
Konversion 06.10.2020**

Agenda

1. Anlass

2. Verkehrsmittelwahl/ Modal-Split

3. Fahrgastnachfrage

4. Busanbindung Innenstadt/ Lange Linie versus Shuttlebus

- Shuttle-Verkehr als Lösungsansatz?
- Busse in Fußgängerzonen
- Erfahrungen andernorts mit Veränderung der Busanbindung

5. Weiteres Verfahren

Agenda

1. Anlass

2. Verkehrsmittelwahl/ Modal-Split

3. Fahrgastnachfrage

4. Busanbindung Innenstadt/ Lange Linie versus Shuttlebus

- Shuttle-Verkehr als Lösungsansatz?
- Busse in Fußgängerzonen
- Erfahrungen andernorts mit Veränderung der Busanbindung

5. Weiteres Verfahren

Warum gerade jetzt der Nahverkehrsplan?

- **aktuelle Genehmigung des Bündels „Speyer“ läuft bis 09.12.2023**
→ **neues Vergabeverfahren erforderlich**
- **rund zwei Jahre vorher muss **Vorabbekanntmachung** für neue die Vergabe veröffentlicht werden**
(frühestens ab 10.09.2021 möglich)
→ **europarechtliche Vorgabe** (ggf. interessierte Verkehrsunternehmen bekommen dadurch im Verfahren die Gelegenheit einen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrag zu stellen)
- **für die Vorabbekanntmachung muss verbindlich das zukünftige Liniennetz und das Bedienungsangebot festgelegt werden**
- **Konsequenz: grundsätzliche Ausgestaltung des Stadtbusverkehr bis 2033 muss bis Sommer 2021 festgelegt werden!**

Agenda

1. Anlass

2. Verkehrsmittelwahl/ Modal-Split

3. Fahrgastnachfrage

4. Busanbindung Innenstadt/ Lange Linie versus Shuttlebus

- Shuttle-Verkehr als Lösungsansatz?
- Busse in Fußgängerzonen
- Erfahrungen andernorts mit Veränderung der Busanbindung

5. Weiteres Verfahren

Exkurs: Wie hat sich die Mobilität in den letzten Jahren in den Mittelstädten verändert?

(bundesweite Entwicklungen der letzten 15 Jahre*)

- **Mobilitätsquote und Wegezahl pro Person sind merklich gesunken** (Mobilitätsrückgang insbesondere bei Kindern und Jugendlichen sowie in Haushalten mit niedrigem ökonomischen Status; Anstieg dagegen vorrangig bei Senioren)
- **Wegstrecken werden dagegen länger** (dadurch gefühlt mehr Verkehr)
- **Senioren mit wachsender Automobilität ggü. früheren Generationen**
- **Pkw-Verfügbarkeit hat weiter (leicht) zugenommen**
- **Anteil der Haushalte ohne Pkw-Verfügbarkeit hat sogar abgenommen**
- **leichte Zunahme der Arbeitswege, merkliche Zunahme der Dienstwege**
- **signifikanter Rückgang der Einkaufswege und der Freizeitwege**

* infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – MiD, Zeitreihenbericht 2002 – 2018 – 2017; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019

Signifikante Erkenntnisse (Haushaltsbefragung Speyer 2019*)

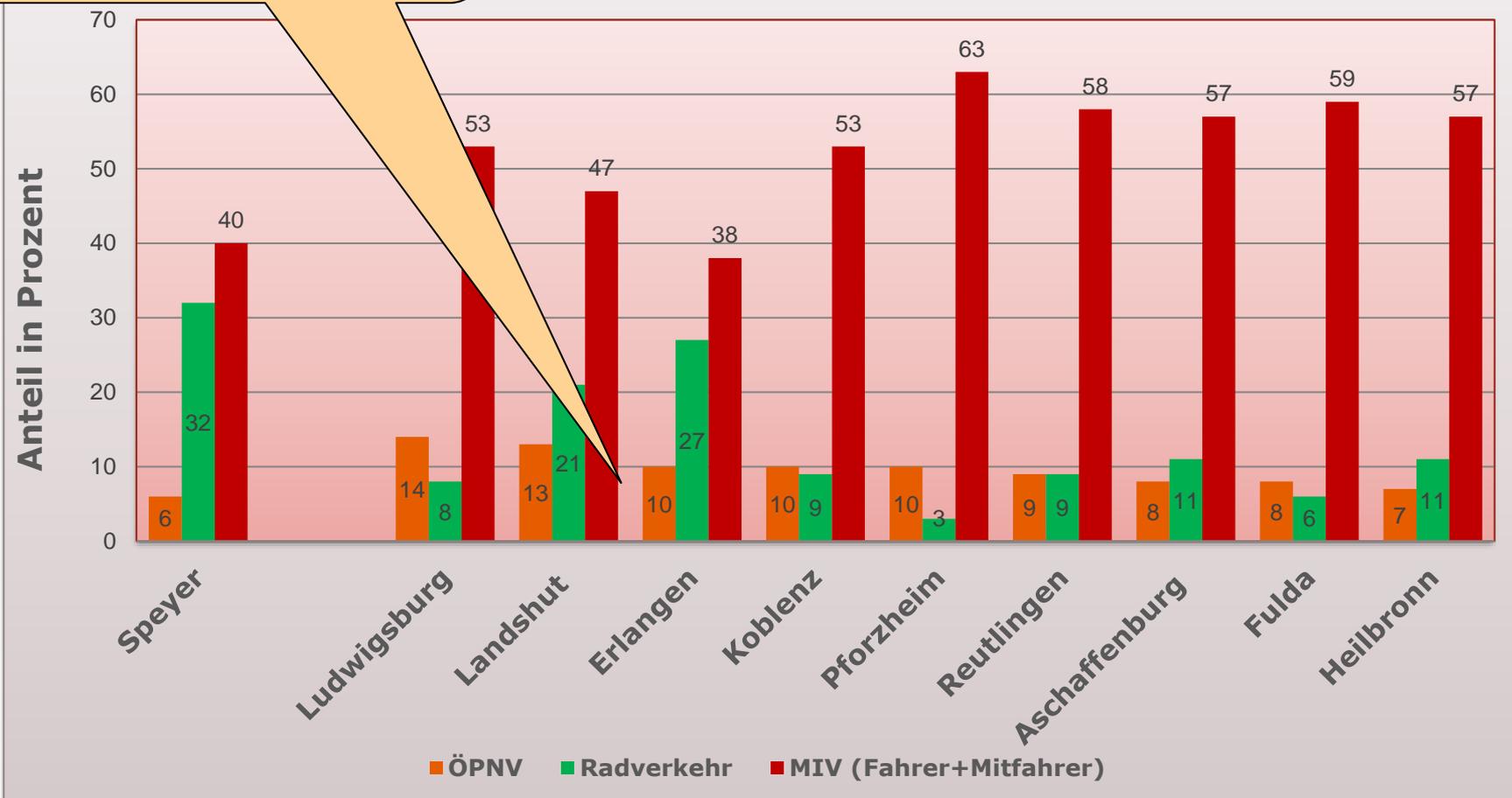
- **ÖPNV-Anteil 6%**
→ unsere Einschätzung: vor dem Hintergrund der S-Bahn-Anbindung und der starken Verflechtungen mit MA und LU als unterdurchschnittlich zu bewerten
- **Radverkehrs-Anteil 32%**
→ unsere Einschätzung: außergewöhnlich hoher Anteil!
(vermutlich in der Erhebung überrepräsentiert)
- **MIV-Anteil 40%**
→ unsere Einschätzung: für Mittelstadt geringer Wert
(vermutlich in der Erhebung unterrepräsentiert)

ÖPNV-Anteile:

- im Quell-/ Zielverkehr: 14%
- im Binnenverkehr: 3%
- im Berufsverkehr: 10%
- im Einkaufsverkehr: 4%

Ein Blick auf Landshut und Erlangen zeigt, dass auch bei hohen Radverkehrsanteilen der ÖPNV beachtliche Anteile erzielen kann!

Modal-Split-Anteile (in Prozent)



In Speyer hat der Radverkehr unübersehbar eine – für deutsche Verhältnisse – sehr hohe Bedeutung im Mobilitäts-geschehen.

Der Busverkehr hat es in „Fahrradstädten“ typischerweise schwerer, nennenswerte Modal-Split-Anteile zu erzielen.

Es gibt aber auch einzelne Beispiele die zeigen, dass hohe Bedeutung des Radverkehrs und erfolgreicher ÖPNV sich nicht völlig ausschließen!

Agenda

1. Anlass
2. Verkehrsmittelwahl/ Modal-Split
3. Fahrgastnachfrage
4. Busanbindung Innenstadt/ Lange Linie versus Shuttlebus
 - Shuttle-Verkehr als Lösungsansatz?
 - Busse in Fußgängerzonen
 - Erfahrungen andernorts mit Veränderung der Busanbindung
5. Weiteres Verfahren

Signifikante Erkenntnisse Linien 561 – 569 (Erhebung 2015)

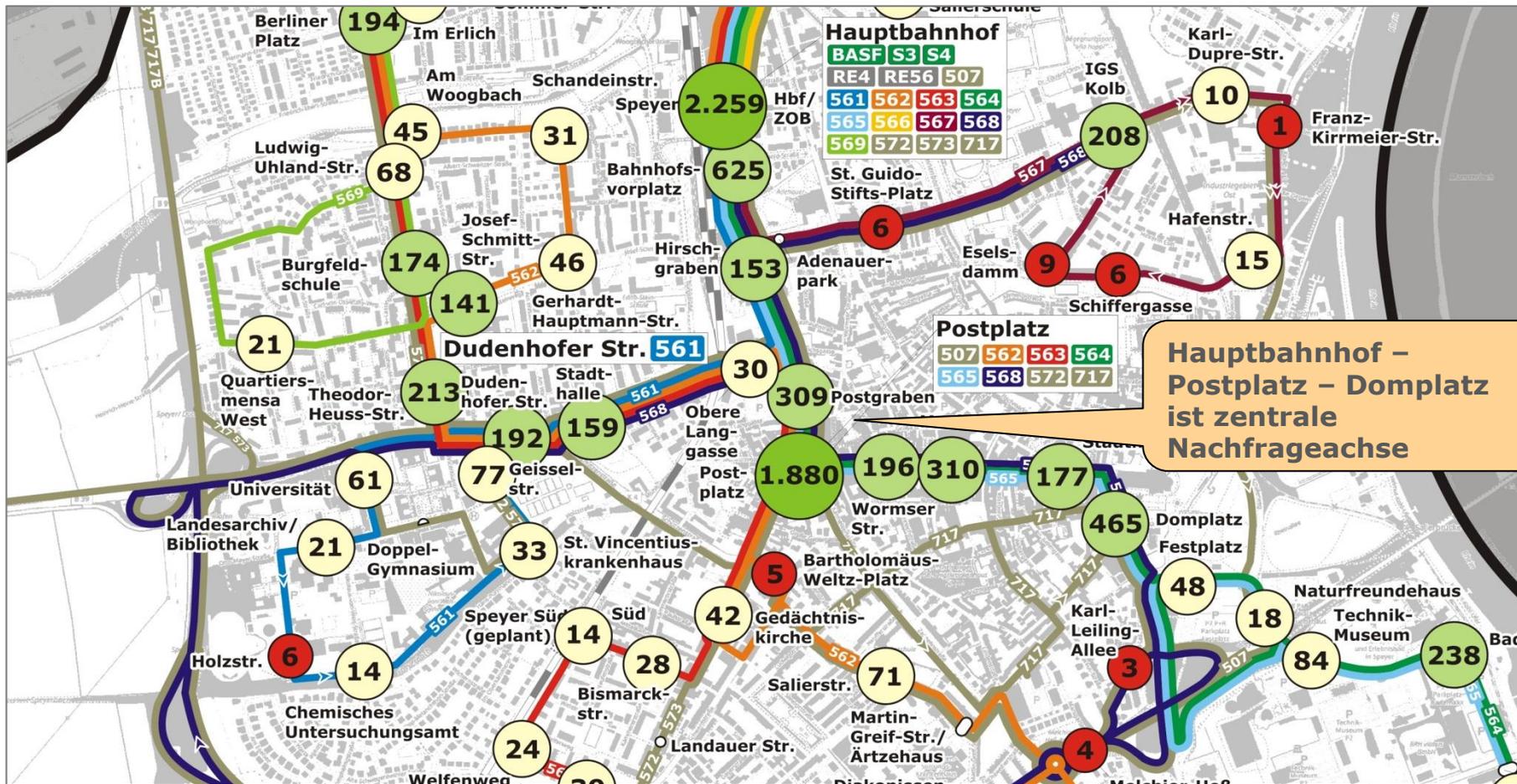
6.850 Fahrgäste pro Tag im Stadtgebiet Speyer

- **Wegezwecke:**

- **Einkauf: 2.050 Fahrgäste pro Tag**
- **Ausbildung: 1.950 Fahrgäste pro Tag**
- **Freizeit: 1.540 Fahrgäste pro Tag**
- **Beruf: 1.190 Fahrgäste pro Tag**

Räumliche Orientierung:

- **Hbf./ ZOB: 2.880 Ein- und Aussteiger** (davon 1.770 Um-/ Übersteiger)
⇒ **42% des Fahrgastaufkommens**
- **Innenstadt (Achse Postplatz – Domplatz):
3.030 Ein- und Aussteiger**
⇒ **44% des Fahrgastaufkommens**
- **Postplatz: 1.880 Ein- und Aussteiger** (davon 280 Um-/ Übersteiger)
⇒ **27% des Fahrgastaufkommens**



Das **Fahrgastaufkommen** orientiert sich in Speyer in nahezu gleicher Ausprägung auf zwei Zielbereiche:

- **Bahnhof**
- **Innenstadt**

Stadtbusverkehrs muss somit **zwei Hauptfunktionen** erfüllen:

- ❖ **Zu- und Abbringer zur/ von S-Bahn**
- ❖ **Erreichbarkeit Innenstadt**

Vielfältige Projekterfahrungen in anderen Städten zeigen uns, dass es meist nicht möglich ist, beide Funktionen jeweils bestmöglich abzudecken.

Nutzungsintensität im Stadtverkehr

	Speyer 2015	Coburg 2015	Offenburg 2014	Radolfzell 2015
	50.560 EW	41.300 EW (zzgl. mitbedienten Nachbarorte)	59.700 EW	31.300 EW
Fahrgäste Gesamt	6.850	13.040	8.460	3.350
Fahrten mit Stadtverkehr pro Einwohner und Tag	0,14*	0,27	0,12	0,12
Anteil Schulverkehr	ca. 28%	25%	32%	33%

* Bei durchschnittlich 3,3 Wegen pro Person entspricht dieser Wert einem Modal-Split-Anteil von rund 4%. Die Ergebnisse der Fahrgasterhebung und der Haushaltsbefragung sind somit zueinander stimmig.

Stadtbus-Nutzung für Fahrtzweck „Arbeit/ Beruf“

	Speyer 2015	Coburg 2015	Offenburg 2014	Radolfzell 2015
	50.560 EW	41.300 EW (zzgl. mitbedienten Nachbarorte)	59.700 EW	31.300 EW
Arbeit	1.190	3.630	2.540	900
Nutzungsintensität (Fahrten mit Stadtverkehr pro Einwohner und Tag)	0,02	0,07	0,04	0,03

Die Nutzung des Stadtbusverkehrs in Speyer für Arbeitswege erscheint wesentlich ausbaufähig!

Agenda

1. Anlass
2. Verkehrsmittelwahl/ Modal-Split
3. Fahrgastnachfrage
4. **Busanbindung Innenstadt/ Lange Linie versus Shuttlebus**
 - Shuttle-Verkehr als Lösungsansatz?
 - Busse in Fußgängerzonen
 - Erfahrungen andernorts mit Veränderung der Busanbindung
5. Weiteres Verfahren

Citybus, Altstadtbus & Co.

- in den 1980er und 1990er Jahren entstanden in Deutschland in mehreren Städten spezielle, eigenständige Buslinien innerhalb der Innenstädte (Aachen, Erlangen, Fulda, Lübeck, Mainz, Regensburg, Speyer, Stuttgart u.a.)
- bis auf Regensburg (flächenmäßig große Altstadt) hat keines dieser ursprünglichen Systeme „überlebt“
- in den letzten Jahren punktuell „Aufflackern“ mit neuen Projekten, aber keine adäquat erfolgreichen Modelle bekannt
- **Warum finden Citybusse & Co. keinen nennenswerten Markt?**
 - **Zwangsumstieg reduziert Fahrgastakzeptanz**
 - **Konflikt/ Entscheidung aus Nutzersicht: „überschaubare Wege in den meist kompakten Innenstädten“ versus „Warten auf den Citybus“**
 - **Citybusse meist auf (parkende) Autofahrer ausgerichtet, weniger aus Fahrgastsicht gedacht!**

Regensburg - Altstadtbus



Offenburg – zentrale Achse Bahnhof - Markt



Paderborn



Speyer



- **In den letzten zwei Jahrzehnten haben in Deutschland nur wenige Städte wesentlich die ÖPNV-Anbindung ihrer Innenstädte verändert!**
- **Die wenigen Beispiele zeigen, dass die Fahrgäste sehr sensibel auf Änderungen in der ÖPNV-Erreichbarkeit ihres Stadtzentrums reagieren!**
- **Beispiele mit veröffentlichten Zahlen zur Auswirkung**
 - **Coburg**
 - **Münster**

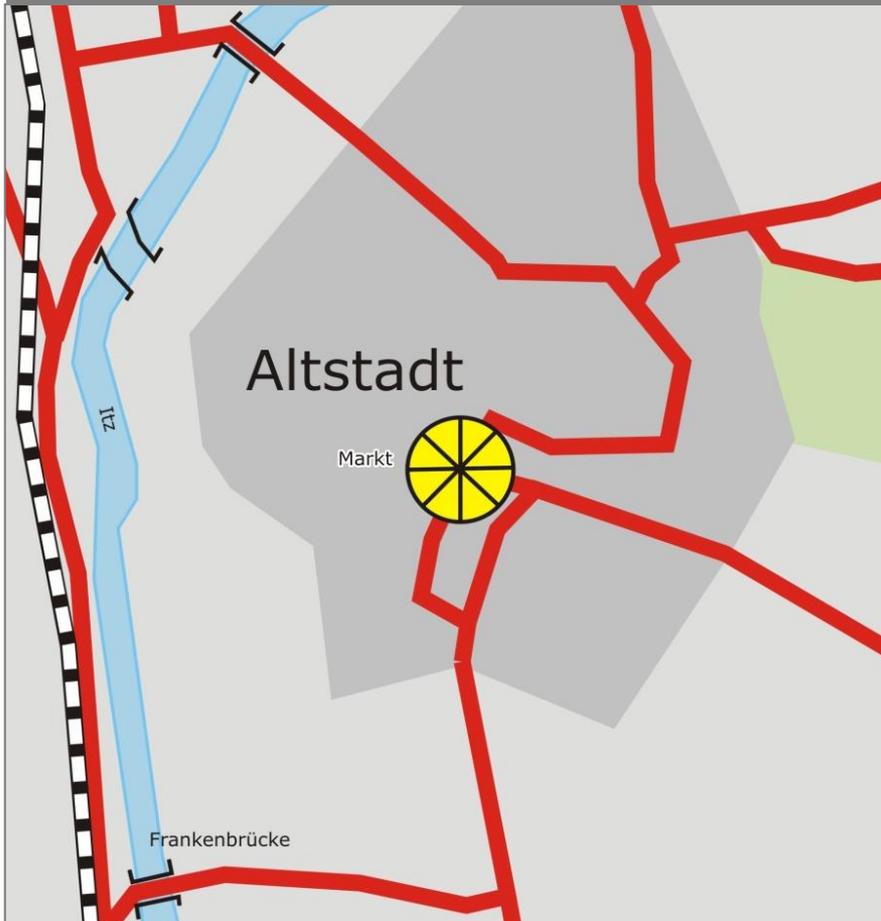
Coburg (Oberzentrum mit 41.000 EW)

- Ausgangssituation 2000: Stadtbusse auf dem Marktplatz
- politischer Wunsch: städtebauliche Umgestaltung des Marktplatzes
- **2003: tiefgreifende Neuordnung des Stadtbussystems**
- 2004 – 2005: Umgestaltung Marktplatz
- 2008: bauliche Fertigstellung des innerstädtischen Verknüpfungspunktes

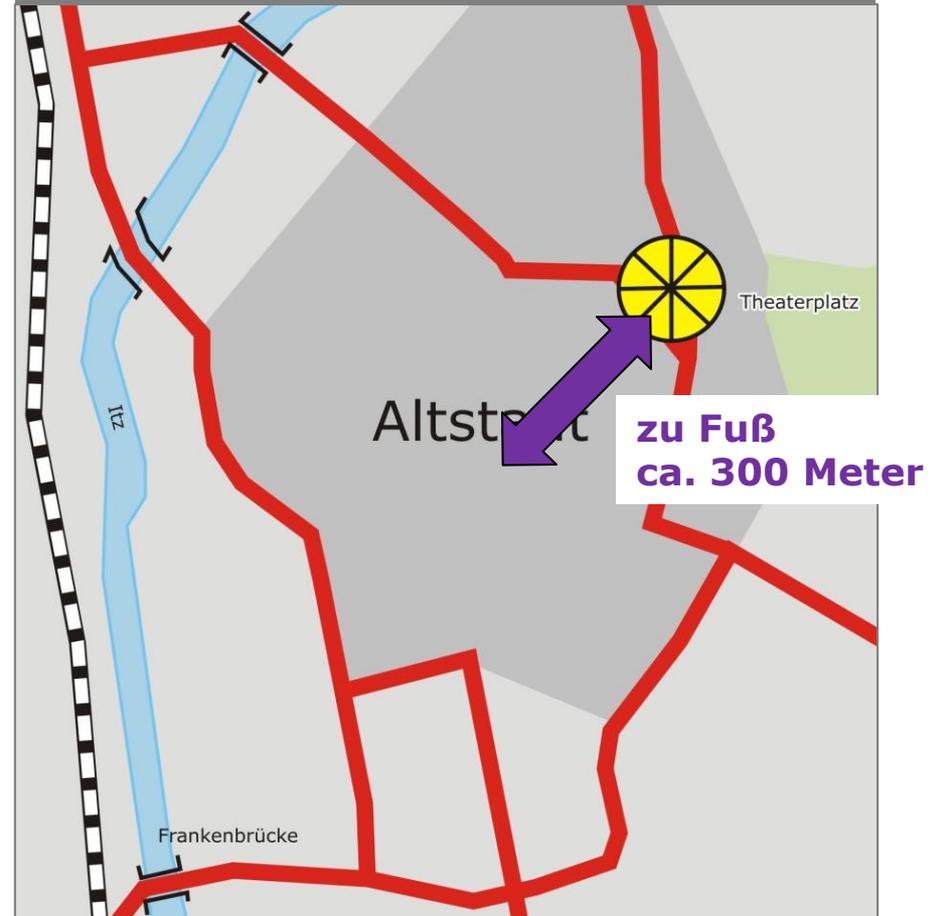


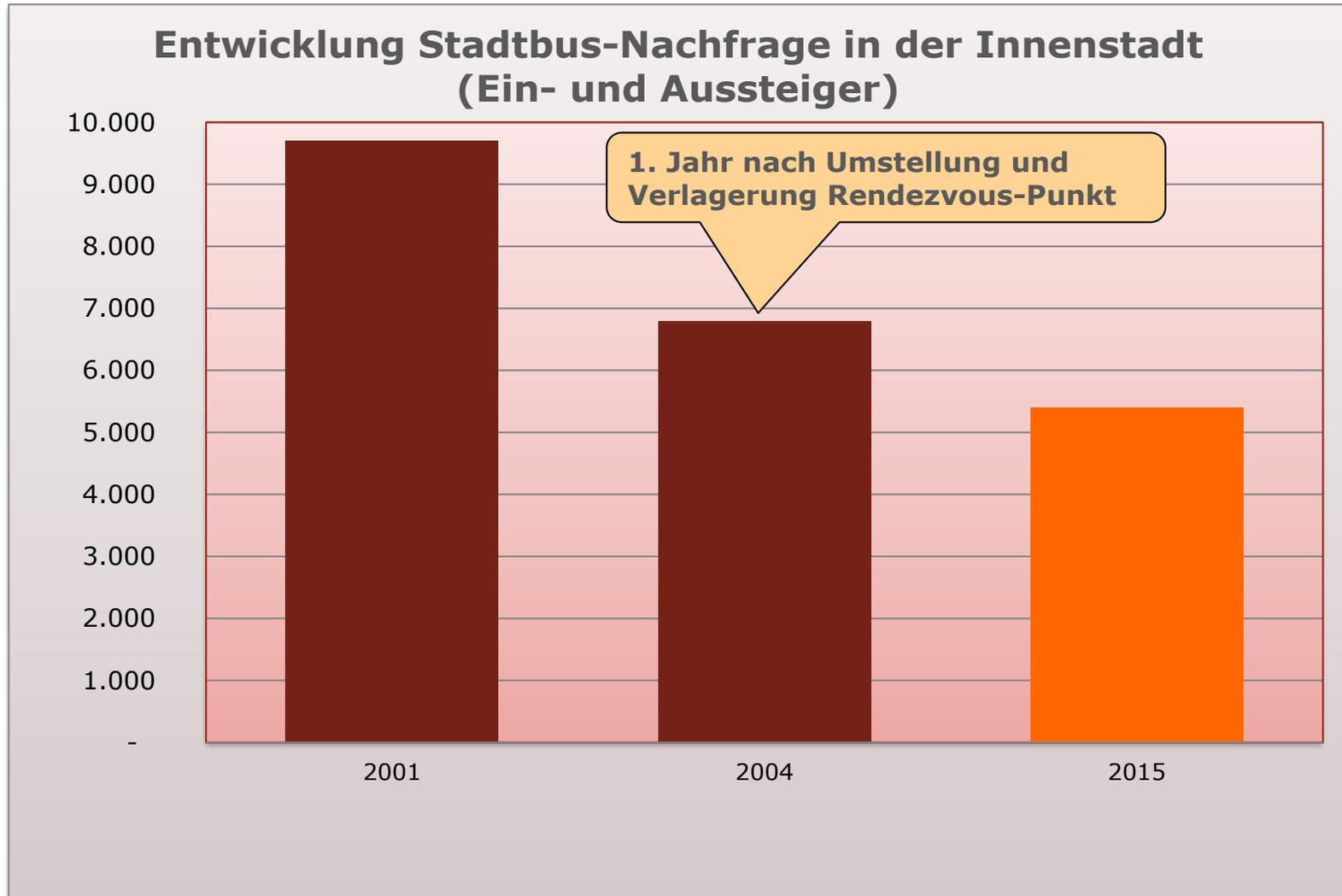
Coburg: Verlagerung der zentralen Haltestelle vom Markt (2003)

Situation bis 2003: Rendezvous-Punkt auf dem Marktplatz



Situation ab 2003: Rendezvous-Punkt am Altstadtrand





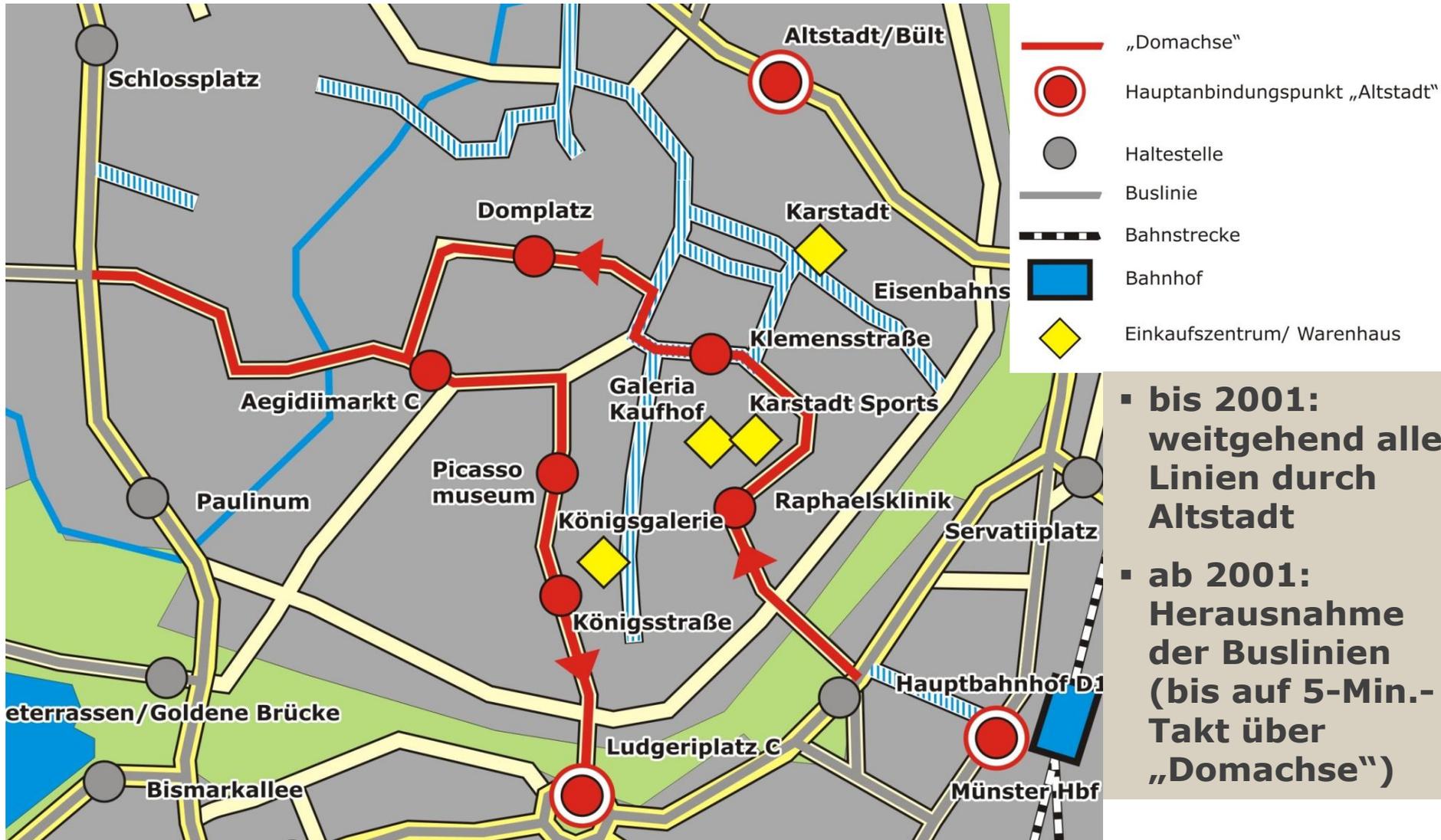
Situation heute: Neugestaltung des Marktplatzes → wesentliche Zunahme der Außengastronomie/ Urbanität



**Situation heute: gestalterische und nutzungsstrukturelle Belebung des Theaterplatzes durch Bäcker, Café und Gastronomie (2001: keine relevanten Nutzungen im Erdgeschoss)
→ Indiz für „Anziehungskraft“ des ÖPNV auf Geschäftsentwicklung**



Beispiel: Münster – Herausnahme der Buslinien aus der Altstadt (2001)



Beispiel: Münster – Herausnahme der Buslinien aus der Altstadt (2001)

- **Nachfragerückgang im Gesamtnetz 2000 – 2002 um 9%**
(minus 3,0 Mio. Fahrgäste p.a.)
- **Fahrgastaufkommen Altstadt minus 4.900 Fahrgäste pro Werktag bzw. minus 16%** (Vergleich Zählungen 1999 – 2003)
- **rund 70% der verlorenen Fahrgäste kamen aus dem Segment „Einkaufsverkehr“**
- **ab 2004 in Folge von offensiven Angebotsmaßnahmen im Gesamtnetz wieder langsame Steigerung des Fahrgastaufkommens im Gesamtsystem**

Quelle: 2. Nahverkehrsplan der Stadt Münster, 2006
Gespräch mit Stadtwerke Münster GmbH Verkehrsbetrieb (Sommer 2013)

Mittelstädtische Stadtbussysteme zeigen meist

- ❖ **eine hohe Marktausschöpfung, wenn sie eine sehr gute Innenstadtanbindung und -erschließung aufweisen (z.B. Detmold, Lemgo, Lindau),**
- ❖ **aber auch Erfolgsprobleme, wenn die Innenstadtanbindung und -erschließung nicht überzeugend gelöst ist.**

Innenstädte sind

- **Konzentrationspunkte der Mobilität (Überlagerung und Mix verschiedenster Nutzungsstrukturen)**
- **Schlüsselstelle für möglichst optimale Marktausschöpfung in einem ÖPNV-System**

Agenda

1. Anlass
2. Verkehrsmittelwahl/ Modal-Split
3. Fahrgastnachfrage
4. **Busanbindung Innenstadt – Lange Linie versus Shuttlebus**
 - Shuttle-Verkehr als Lösungsansatz?
 - Busse in Fußgängerzonen
 - Erfahrungen andernorts mit Veränderung der Busanbindung
5. **Weiteres Verfahren**

Planungsschritte und Entscheidungen

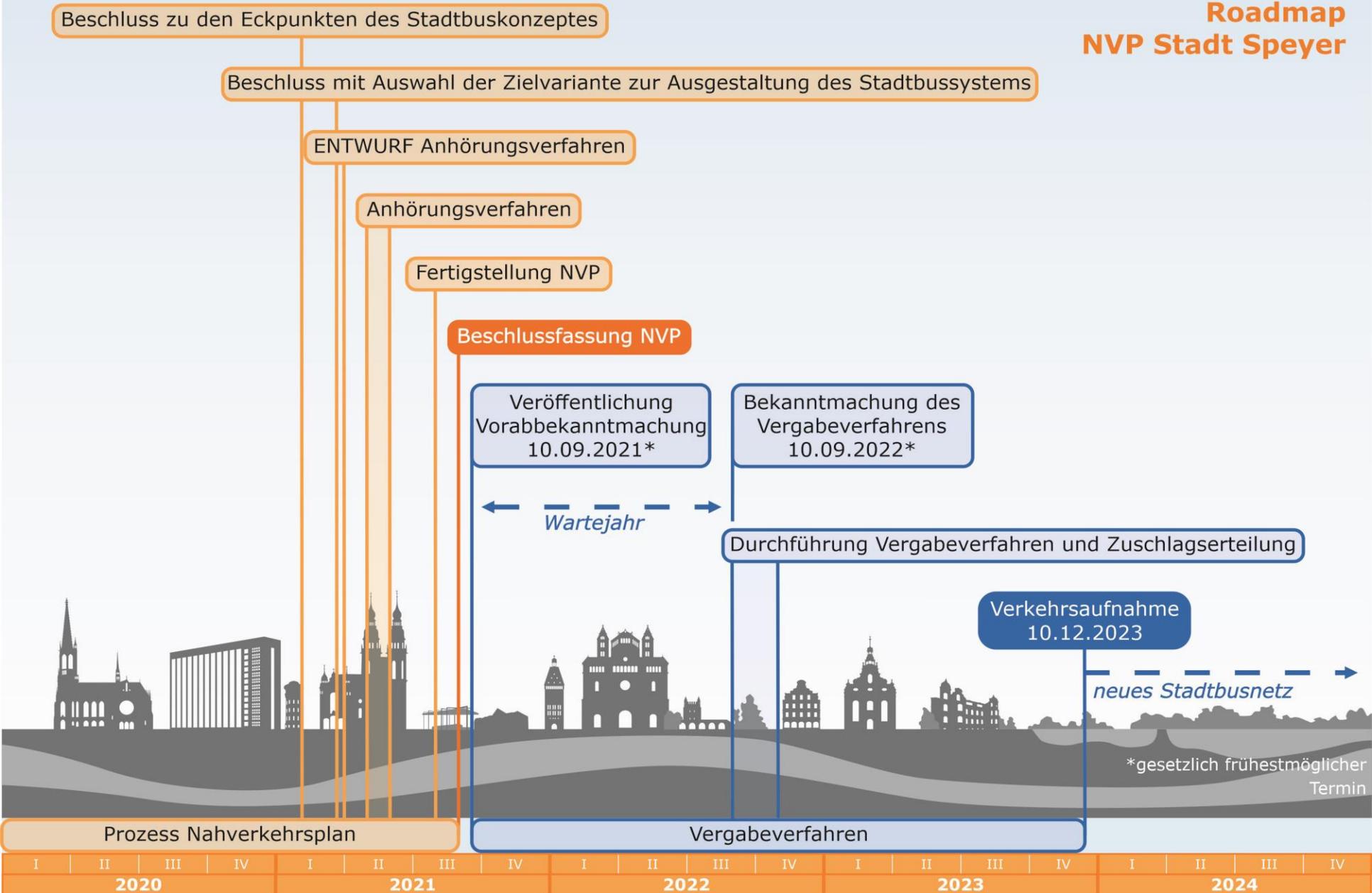
1. Schritt: Eckpunkte des Stadtbuskonzeptes
- Linienführung durch Fußgängerzone versus Shuttlebus
- Funktion Postplatz im Stadtbussystem
→ Januar 2021: Beschluss Stadtrat

2. Schritt: Zielvarianten mit unterschiedlichen Inhalten (im Sinne „Szenarien“) **mit differenzierter verkehrspolitischer Ausrichtung und entsprechenden Modal-Split-Zielen**
→ Februar 2021: Beschluss Stadtrat

3. Schritt: Ausarbeitung der ausgewählten Zielvarianten als Nahverkehrsplan
→ bis Sommerferien 2021: Beschluss Stadtrat

Vorschlag für Ausrichtung der Zielvarianten

A	B	C
<p>Feinjustierung des Stadtbussystems</p>	<p>Stadtbussystem mit punktuell, moderatem Ausbau</p>	<p>Ausbau des Stadtbussystems als konkurrenzfähiges System</p>
<p>Das Stadtbussystem wird im heutigen Finanzierungsrahmen gesichert. Wirksame Verbesserungen, wie die Erschließung von heute unterbedienten Bereichen oder die Anbindung von Stadtentwicklungsgebieten sind durch adäquate Leistungseinsparungen an anderer Stelle zu realisieren.</p>	<p>Das Stadtbussystem wird <u>punktuell</u> in Stadtbereichen und/ oder zu Zeiten mit signifikanten Wachstumspotenzialen ausgebaut (auch in Stadtentwicklungsgebieten). Für diese, verkehrs- und klimapolitisch wirksamen, Mehrleistungen erfolgt eine zusätzliche Finanzierung.</p>	<p>Das Stadtbussystem wird <u>flächenhaft</u> in einer Qualität entwickelt, welche eine wirksame Alternative zum Pkw darstellt und nennenswerte Verkehrsanteile vom MIV zum ÖPNV verlagert. Der Stadtbus soll somit einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der städtischen Entwicklungs- und Klimaschutzziele leisten. Erforderlich ist dazu ein spürbarer Ausbau der Systemqualitäten sowie eine wesentlich höhere Finanzierung.</p>
<p>keine Erhöhung des Modal-Split-Wertes</p>	<p>der Modal-Split-Wert kann signifikant ausgebaut werden</p>	<p>der Modal-Split-Wert kann um mindestens 50% gesteigert werden</p>





Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!