

Stadt Speyer Stadtbuskonzept/ Nahverkehrsplan



**Nachfrageentwicklung der
Netzreform 2014
(Vorher-Nachher-Vergleich)**

Datengrundlagen des Vorher-Nachher-Vergleichs

- Für den Vorher-Nachher-Vergleich können die Daten der VRN-Erhebungen 2007 und 2015 herangezogen werden.
- Bei diesen Erhebungen handelt es sich um Verbund-erhebungen, welche zur Erfassung der Einnahmensituation durchgeführt wurden.
- Die Erhebungen erlauben eine grundsätzliche Bewertung der Nachfragesituation im Stadtbusverkehr. Sie sind nicht für Detailbetrachtungen an einzelnen Haltestellen geeignet.

Fahrgastzahlen nach Linien

	Fahrgäste pro Tag*
561 Hbf. – Universität	200
562 Hbf. – Stadtwerke	880
563 Hbf. – Platz Ravenna	1.280
564/565 Speyer Nord – Hbf. – Flugzeugwerke	3.730
566 Hbf. – Altenheim	70
567 Hbf. – Hafenstraße	70
568 Hbf. – Römerberg	940
569 Hasenpfühlerweide – Hbf. – Quartiers- mensa West	90
Gesamt	7.260

* VRN-Erhebung 2015; Schulwerktag (Montag bis Freitag); inkl. Umsteiger

Netzreform 2014: Vorher-Nachher-Vergleich

- **Die 2014 durchgeführte Netzreform hat in Speyer zu einigen komplexen Veränderungen in der Fahrgastnachfrage geführt!**
- **Die Gesamtnachfrage ist im Vorher-Nachher-Vergleich als nahezu stabil einzuschätzen.**
(Stadtbusverkehr ohne Außenverkehre der Linie 568)
- **Auffällig ist der Rückgang der Ein- und Aussteigerzahlen im Stadtzentrum (Abschnitt zwischen Postplatz und Domplatz). Hier ist ein Rückgang um rund 15% festzustellen. Dieser Verminderung macht rund 5% der Gesamtnachfrage im Stadtbusverkehr aus.**

Netzreform 2014: Vorher-Nachher-Vergleich

- **Auch am Hauptbahnhof/ ZOB ist ein Rückgang der Ein- und Aussteigerzahlen auf den Stadtbuslinien eingetreten (rund 30%). Dieser Rückgang dürfte insbesondere auf die mit der Netzreform 2014 erfolgte Reduzierung der Umsteige-notwendigkeiten zurückzuführen sein.**
- **Ein signifikanter Nachfragezuwachs ist in Speyer-Nord festzustellen. Die Steigerung beträgt hier rund 40%, jeder vierte Fahrgast des Stadtbusverkehrs ist ein Ein- oder Aussteiger in Speyer-Nord.**
- **Im Bereich „West“, in dem das Stadtbusnetz 2014 neu geordnet wurde, konnte ebenfalls ein wesentlicher Zuwachs (um rund 40%) erreicht werden.**

Netzreform 2014: Veränderungen Vorher-Nachher

- Auch im Bereich „Vogelgesang“ (Platz Ravenna) hat die Nachfrage, jedoch in geringerem Grundniveau, zugenommen (plus rund 50%).
- Im Bereich „Südost“ (zwischen Festplatz und Flugzeugwerke) ist ein Rückgang um rund ein Fünftel zu konstatieren.
- In den Industrie- und Gewerbegebieten ist ein nennenswerter Nachfragezuwachs erkennbar. In den Gebieten Nord und Austraße beträgt die Steigerung in der Summe 80%.
- Im Bereich „Neuland/ Stadtwerke“, im Bereich „Hilgardstraße/ P.-Egell-Straße“ und im Bereich „Universität“ sind keine signifikante Veränderungen feststellbar.

Fokus „City-Shuttle“

Situation „Montag – Freitag“*

- Rückgang der Ein- und Aussteigerzahlen zwischen Postplatz und Dom um rund 25%
 - Rückgang der Ein- und Aussteigerzahlen im Bereich „Festplatz/ Technikmuseum/ Bademaxx“ um rund 30%
 - der Rückgang der Ein- und Aussteigerzahlen am Hauptbahnhof/ ZOB ist unmittelbar auf den Entfall des Umstieges aus Speyer-Nord zurückzuführen
- ➔ Rückgang der Nutzung im Binnenverkehr im Stadtzentrum sowie auf der Fahrtrelation „Festplatz/ Technikmuseum/ Bademaxx – Fußgängerzone“

Fokus „City-Shuttle“

Situation „Samstag“*

- **im Abschnitt zwischen Postplatz und Dom fällt am Samstag der Rückgang im Vergleich zur Mo-Fr-Situation wesentlich geringer (minus 10%)**
- **im Bereich „Festplatz/ Technikmuseum/ Bademaxx“ ist nur ein sehr geringer Rückgang feststellbar (kleiner 5%)**

Fokus „City-Shuttle“

Fazit:

- **Die Shuttle-Linie hat am Verkehrstag „Mo-Fr“ mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit vorrangig vorherige Nutzer aus dem Kreis der Fußgänger im Stadtzentrum (Fahrt über wenige Haltestellen) und auf der Fahrtrelation „Festplatz/ Technikmuseum/ Bademaxx – Fußgängerzone verloren!**
- **In der Relation Hauptbahnhof – Fußgängerzone blieb die Nutzung ggü. dem vorherigen Shuttle-Verkehr nahezu unverändert.**
- **Am Samstag hat sich die Nachfrage ggü. dem früheren Shuttle-Verkehr, anders als am Verkehrstag „Mo-Fr“, nur unwesentlich vermindert.**

Erkenntnisse für die Weiterentwicklung (1)

- **Wir wissen aus wissenschaftlichen Untersuchungen, dass in den letzten 20 Jahren**
 - **die Mobilität der Menschen (Wege pro Tag, Außer-Haus-Anteile) leicht, aber merklich, zurückgegangen ist,**
 - **die Nutzung im Einkaufsverkehr, insbesondere in den Stadtzentren, sich vermindert hat,**
 - **der Berufsverkehr dagegen signifikant an Bedeutung gewonnen hat,**
 - **die Senioren, insbesondere die Frauen, weniger Bus aber dafür nennenswert mehr Auto fahren.**

Erkenntnisse für die Weiterentwicklung (2)

- **Verschiedene wissenschaftliche Studien und Untersuchungen aus anderen Mittelstädten lassen den Schluss zu, dass der ursprüngliche Fahrgastmarkt, welchen die Shuttle-Linie in den 1990er und 2000er Jahren bedient hatte, in dieser Ausprägung nicht mehr vorhanden ist.**
- **Die Mobilität und das Mobilitätsverhalten hat sich in der Zwischenzeit in Teilen auch verändert.**
- **Die Mobilität wird sich weiter wandeln, Corona wird eher noch als Katalysator dieser Veränderung wirken.**

Erkenntnisse für die Weiterentwicklung (3)

- **Die Fahrgastnachfrage ist in Speyer in der Tendenz**
 - am Rand der Stadt eher gewachsen
 - und in der zentralen Mitte gesunken.
- **Wie kann im Hinblick auf die Vision der VERKEHRSWENDE die Nachfrage in Richtung Stadtzentrum wieder gesteigert werden?**
- **Bewährte und erfolgreiche Strategien sind**
 - **Taktverdichtung in den Wohnquartieren an der Quelle der Mobilität**
 - **umsteigefreie Verbindungen in das Zentrum zum Ziel der Mobilität**
 - **in der Summe: transparentes, leicht merkbares Angebot**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!