

Stadt Speyer Stadtbuskonzept/ Nahverkehrsplan



**Gemeinsame Sitzung
Verkehrsausschuss und
Ausschuss für Stadtentwick-
lung, Bauen und Konversion
14.04.2021**

Agenda

- 1. Planerische Eckpunkte für den Nahverkehrsplan**
- 2. Busgröße**
- 3. Wiedereinführung Shuttle-Linie**
- 4. Strategische Zielvarianten**

Was muss zuerst geklärt werden?

Für die konkrete Erarbeitung des neuen Stadtbuskonzeptes müssen vorab **planerische Eckpunkte** geklärt und als Planungsvorgabe politisch beschlossen werden!

- Eckpunkt 1: Führung über Maximilianstraße
- **Eckpunkt 2: Busgröße**
- **Eckpunkt 3: Shuttle-Verkehr und Linienlänge**
- Eckpunkt 4: Haltestellenlage am Postplatz

Agenda

1. Planerische Eckpunkte für den Nahverkehrsplan
- 2. Busgröße**
3. Wiedereinführung Shuttle-Linie
4. Strategische Zielvarianten

Shuttle-Bus Speyer (bis 2013)



Van Hool A 308 (Länge 9,5 m, Breite 2,35 m)

Bildquelle: https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Van_Hool_bus_Speyer_100_2040.jpg

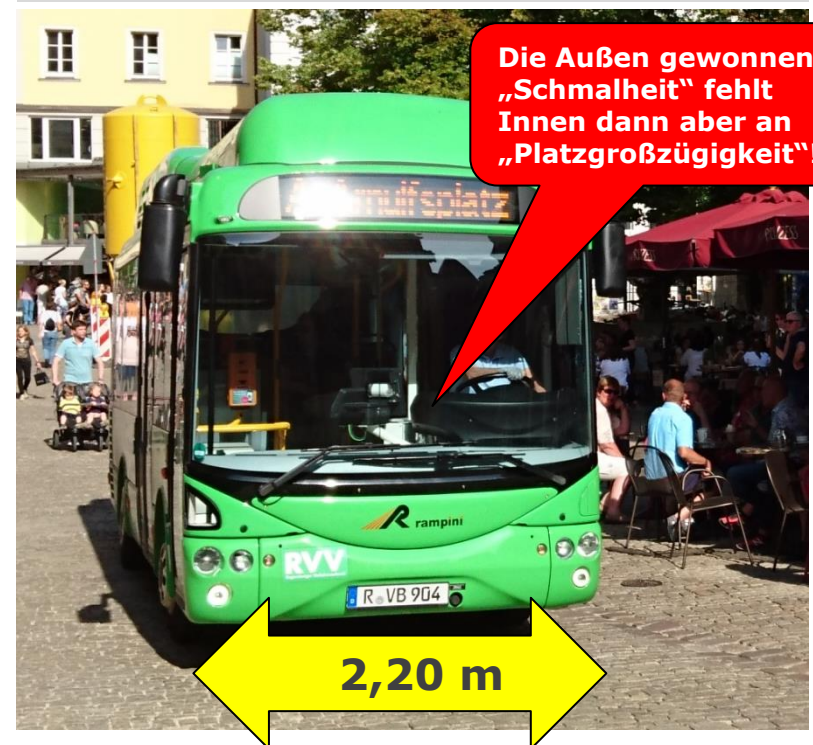
Über was reden wir? – Busgrößen

	Länge	Breite	
Standardlinienbus	ca. 12 m	> 2,5 m	aktuell im Stadtverkehr Speyer eingesetzte Fahrzeuge
Midi-Bus	8,5 – 10,5 m (i.d.R. ca. 10 m)	2,3 – 2,5 m	Midi-Bus entspricht dem früher in Speyer eingesetzten Shuttle- Bus (Hersteller: Van Hool)
Minibus	6 – 8 m	2,1 – 2,3 m	

Standardlinienbus (12 m Länge)



Minibus (7,7 m Länge)



Midibusse meist 2,50 m bis 2,55 m Breite

Fazit: Marktverfügbarkeit Midi-Bus

- ❖ Ein Fahrzeug (Midi-Bus), welches visuell auffällig vom Standardlinienbus unterscheidbar ist, sollte höchstens **9,5 m lang** und höchstens **2,4 m breit** sein.
- ❖ Fahrzeuge in dieser Größenkategorie sind nur von sehr wenigen Herstellern verfügbar.
- ❖ Die für Speyer relevante Anforderung „Elektrobus“ schränkt die Marktverfügbarkeit nochmals drastisch ein.
- ❖ Da die Verkehrsleistungen absehbar im Wettbewerb vergeben werden, sollte ein Fahrzeug vorgesehen werden, welches von mehreren Hersteller verfügbar ist.

Gutachtereinschätzung:

Der **Midibus** zeigt bei den Kriterien Stadtverträglichkeit und Platzinanspruchnahme unbenommen Vorteile ggü. größeren Bussen.

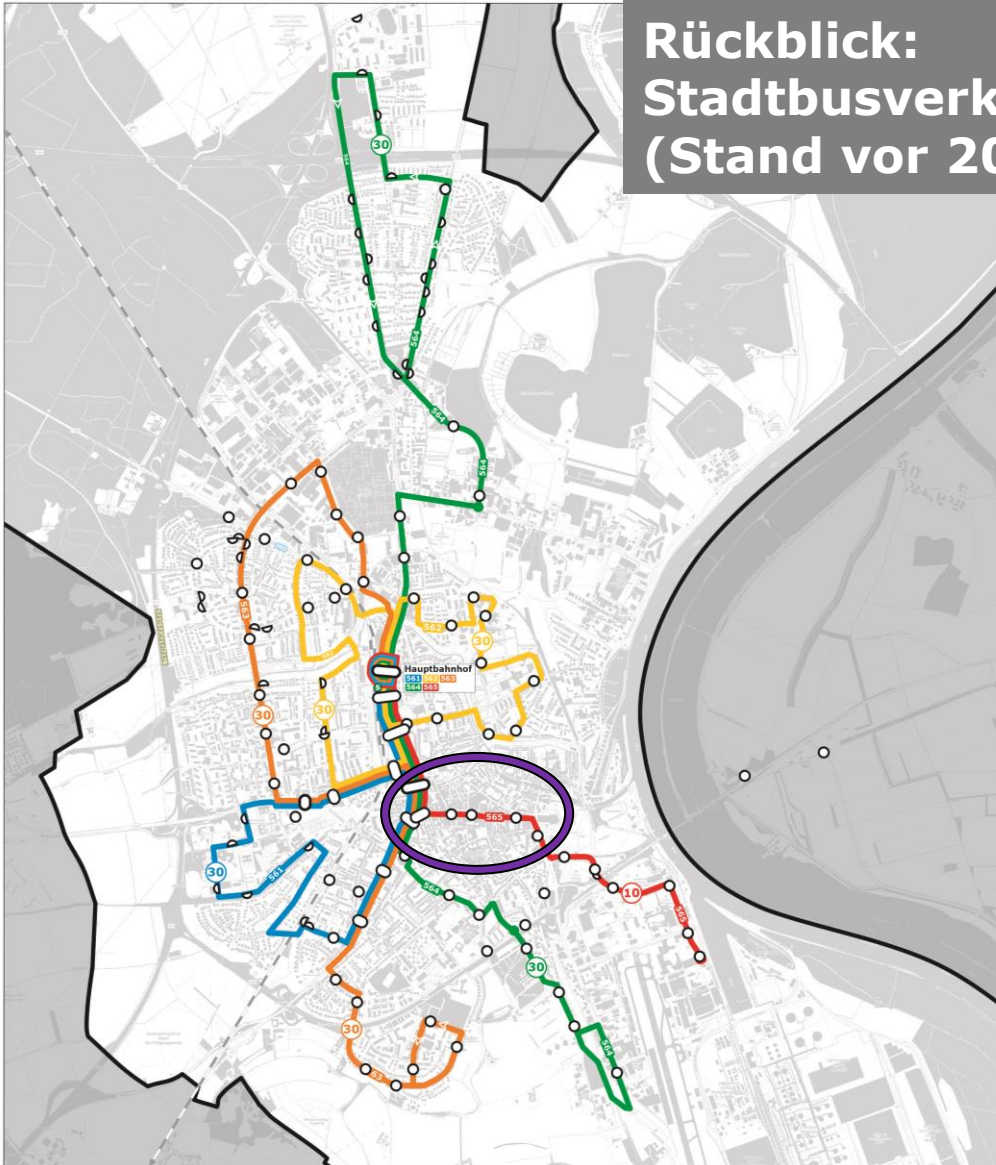
Der **Standardlinienbus** ist dagegen hinsichtlich der Kriterien Barrierefreiheit, Elektroantrieb und Fahrgastkapazitäten (Stichwort: VERKEHRSWENDE) auf der einen Seite sowie Wirtschaftlichkeit und der betrieblichen Flexibilität auf der anderen Seite die bessere Lösung.

Aus Sicht der im Bus mitfahrenden Fahrgäste ist der **Standardlinienbus** die Bestlösung.

Agenda

1. Planerische Eckpunkte für den Nahverkehrsplan
2. Busgröße
- 3. Wiedereinführung Shuttle-Linie**
4. Strategische Zielvarianten

Rückblick: Stadtbusverkehr mit Shuttle-Linie (Stand vor 2013)



Stadtbus Speyer ab 2014

**Speyer-Nord im
15-Minuten-Takt**

**Bedienung Fußgängerzone
nur noch im 15-Minuten-Takt**

**Kein Umstieg für
Fahrgäste aus
Speyer-Nord in
Richtung Fußgänger-
zone/ Dom**

**Bademaxx aus
den Stadtgebieten
nördlich Hbf. um-
steigefrei erreichbar**

**Flugzeugwerke aus
den Stadtgebieten
nördlich Hbf. um-
steigefrei erreichbar**

2013 konnte ohne betrieblichen Mehraufwand an Fahrzeugen in Speyer-Nord eine wesentliche Verbesserung der ÖPNV-Bedienung realisiert werden.

Die Taktfrequenz in der Fußgängerzone wurde dagegen jedoch vom 10-Minuten-Takt auf eine 15-Minuten-Takt angepasst.

Ansatz Neukonzept (Nord-Süd-Linie im 15-Minuten-Takt plus Shuttle-Bus im 10-Minuten-Takt)

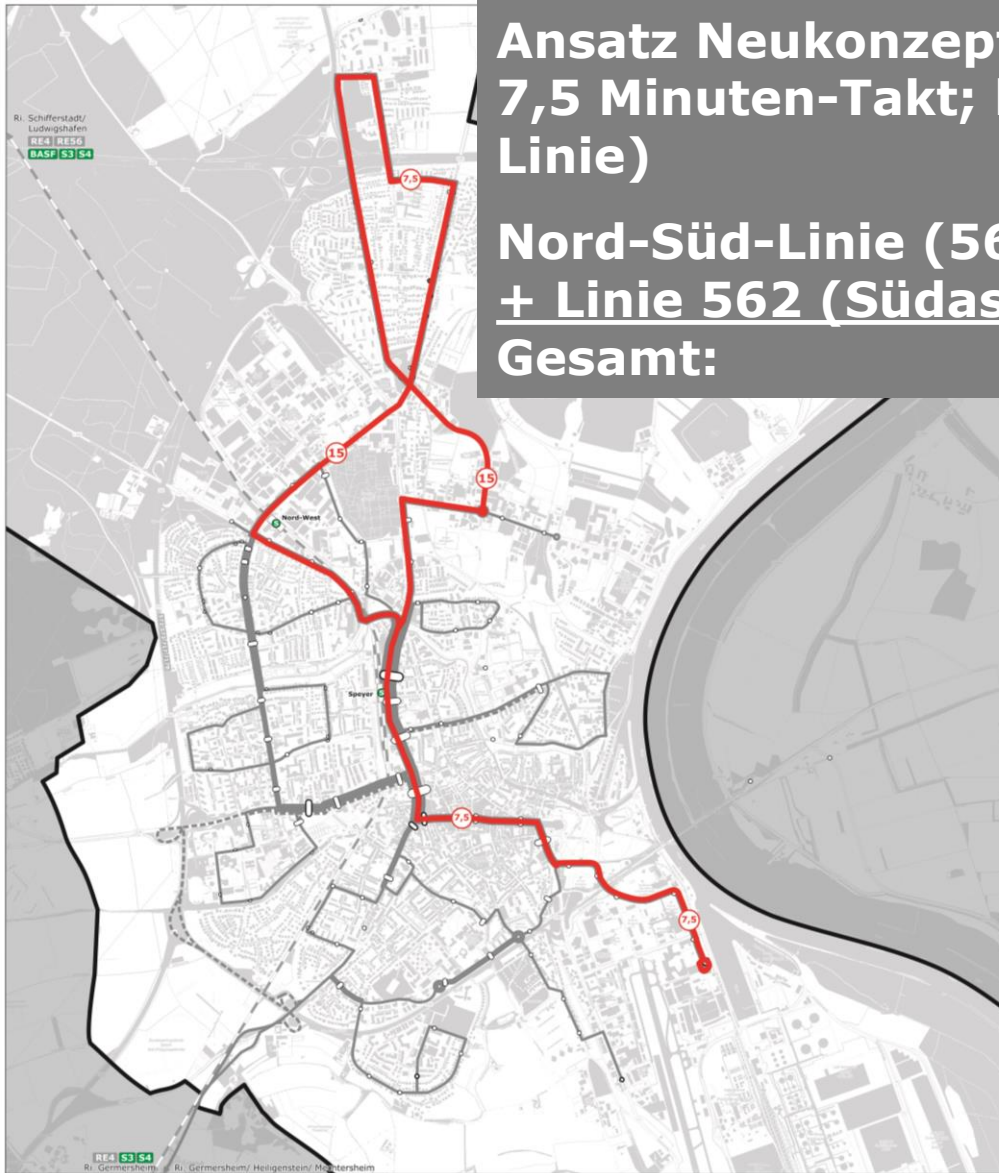
Nord-Süd-Linie (564/ 565): 5 Standardbusse
+ Shuttle-Linie: 5 Midibusse
Gesamt: 10 Busse

Bedienung Fußgängerzone im 7,5-Minuten-Takt

Zwangsumstieg für Fahrgäste aus Speyer-Nord in Richtung Fußgängerzone/ Dom

Bademaxx aus den Stadtgebieten nördlich Hbf. nicht mehr umsteigefrei erreichbar

Flugzeugwerke aus den Stadtgebieten nördlich Hbf. nicht mehr umsteigefrei erreichbar



Ansatz Neukonzept (Nord-Süd-Linie im 7,5 Minuten-Takt; keine separate Shuttle-Linie)

Nord-Süd-Linie (564/ 565): 10 Standardbusse
+ Linie 562 (Südast): 1 Standardbus
Gesamt: 11 Busse

Fazit:

Nord-Süd-Linie (15-Min.-Takt) **plus Shuttle-Linie** (7,5-Min.-Takt) **erfordert in der Summe den Einsatz von 10 Fahrzeugen.**

Mit 11 Fahrzeugen könnte dagegen eine wesentlich höhere Systemqualität mit einem 7,5 Minuten-Takt durchgängig im Nord-Süd-Korridor von Speyer-Nord bis Flugzeugwerke geschaffen werden.

Die Shuttle-Linie würde Ressourcen binden, die besser für einen Angebotsausbau im Gesamtnetz genutzt werden können!

Agenda

1. Planerische Eckpunkte für den Nahverkehrsplan
2. Busgröße
3. Wiedereinführung Shuttle-Linie
4. **Strategische Zielvarianten**

A	B	C
Feinjustierung des Stadtbussystems	Stadtbussystem mit punktuell, moderatem Ausbau	Ausbau des Stadtbussystems als konkurrenzfähiges System
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.	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 .	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 .
keine Erhöhung des Modal-Split-Wertes möglich	Modal-Split-Wert kann signifikant ausgebaut werden	Modal-Split-Wert kann um mindestens 50% gesteigert werden

Anteil des ÖPNV am Modal-Split

IST-Situation*

- **ÖPNV-Anteil im Gesamtverkehr: 6%**
- ÖPNV-Anteil im Quell-/ Zielverkehr: 14%
- ÖPNV-Anteil im Binnenverkehr: 3%

Denkbare Zielwerte

- **ÖPNV-Anteil plus 50% ⇒ 9% Anteil**
 - ⇒ ÖPNV-Anteil plus 3%-Punkte
 - ⇒ plus (geschätzt) 5.000 Fahrgäste pro Tag
 - ➔ plus 70% der Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr
- **ÖPNV-Anteil plus 100% ⇒ 12% Anteil**
 - ⇒ ÖPNV-Anteil plus 6%-Punkte
 - ⇒ plus (geschätzt) 10.000 Fahrgäste pro Tag
 - ➔ plus 140% der Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr

Unser Ansatz: Konzeptgestaltung als „Baukastensystem“

- Stadtverkehr im „**Baukastensystem**“ planen
 - **System-Kerngerüst** („Rückgrat-Funktion“)
 - **System-Ergänzungsgerüst**
 - **Erschließungslinien**
- konsequente Systemhierarchisierung zur Schaffung transparenter, gut vermarktbare Strukturen

Schrittweise Systementwicklung von „Oben nach Unten“

**1. Schritt: Festlegung
System-Grundgerüst**



**2. Schritt: Festlegung
System-Ergänzungsgerüst**

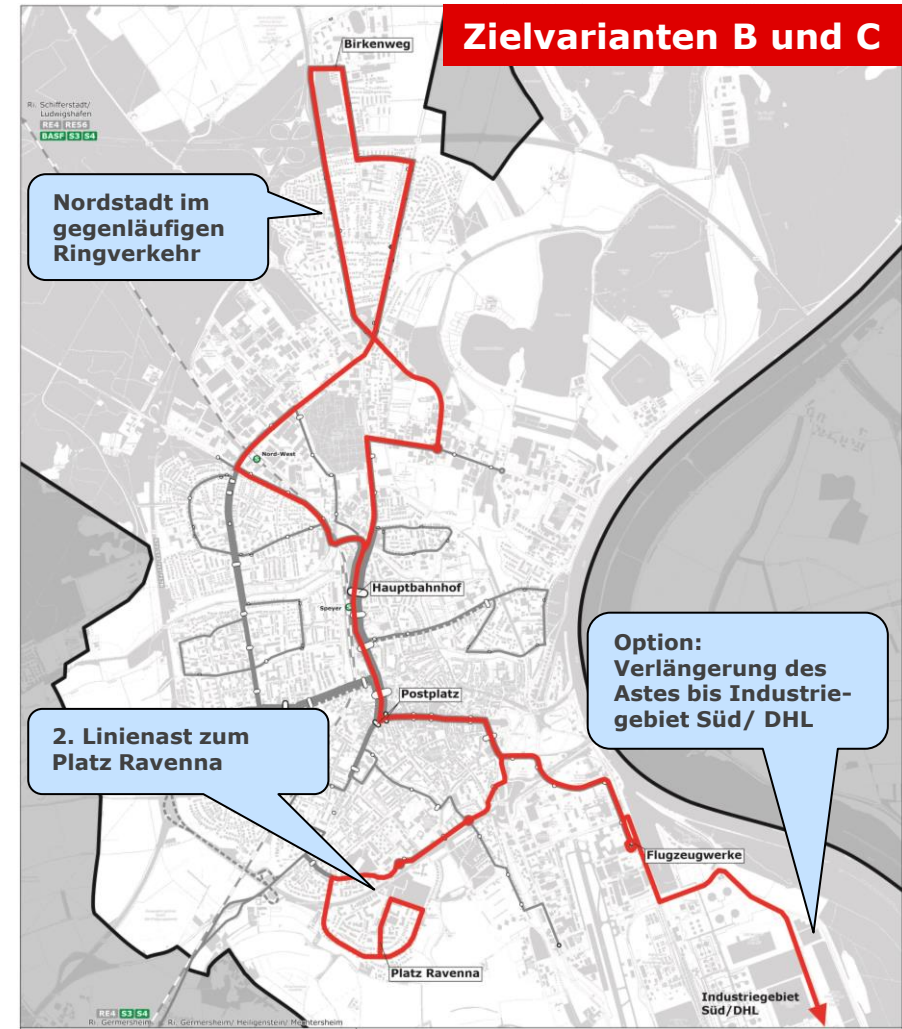
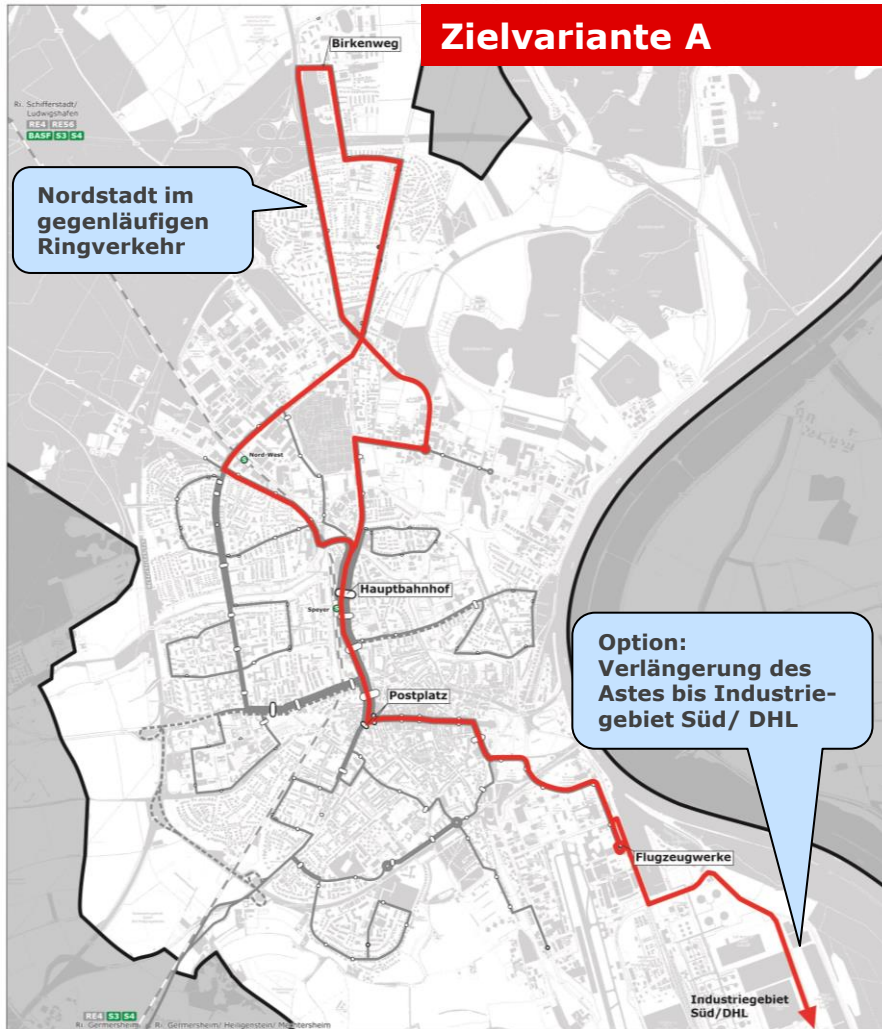


**3. Schritt: Festlegung
Erschließungslinien**

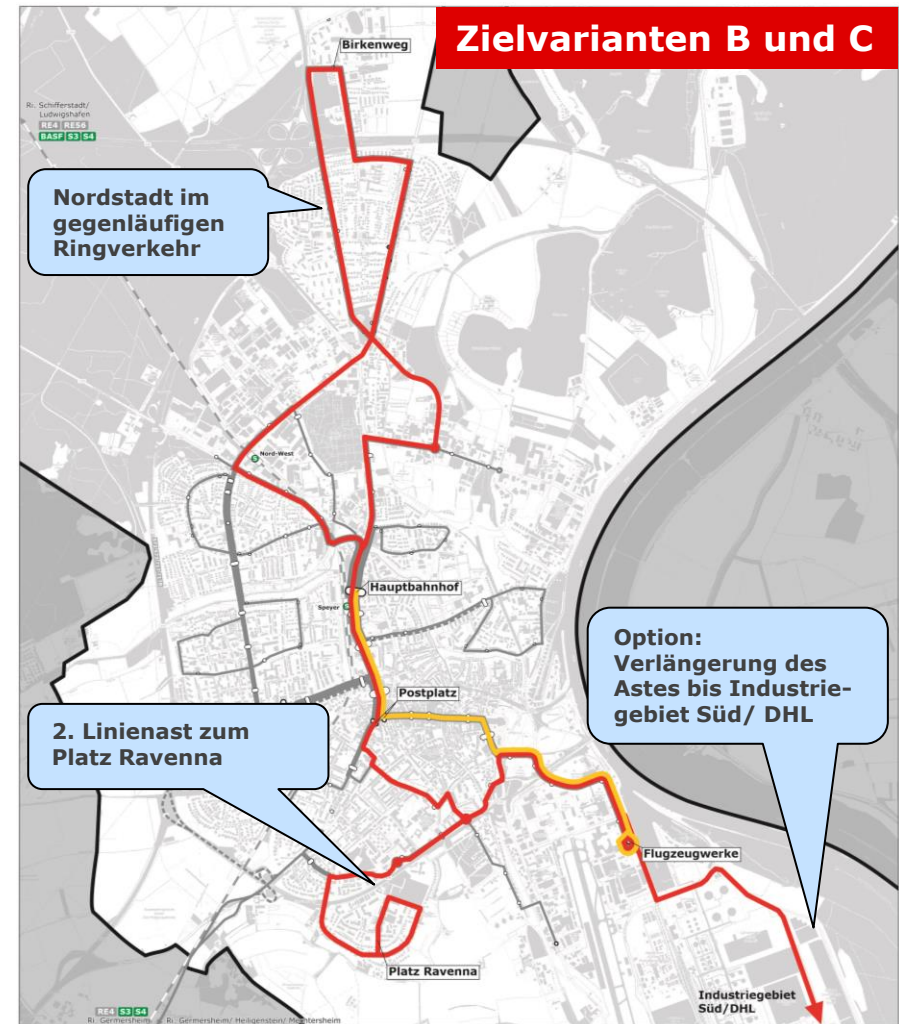
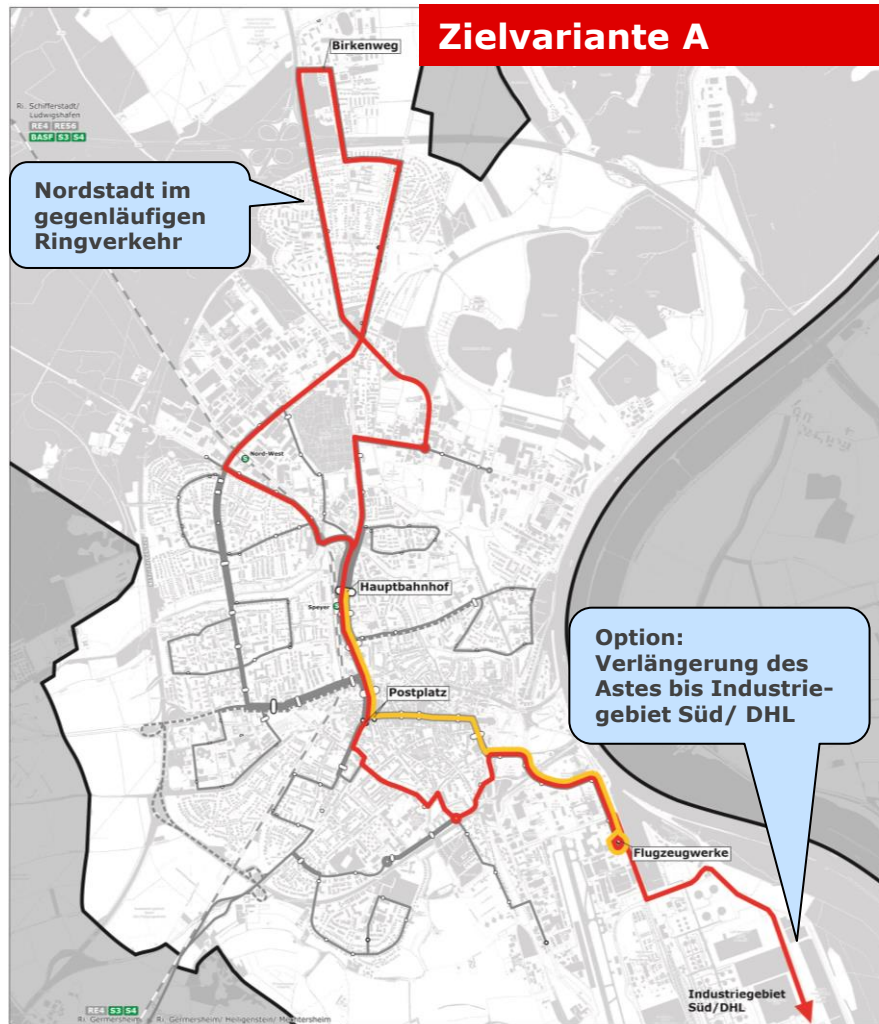


**4. Schritt: Festlegung
Bedarfsgesteuerte Verkehre**

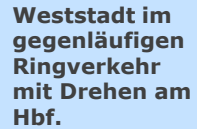
Planungsidee: „Nord-Süd-Magistrale“ (System-Kerngerüst)



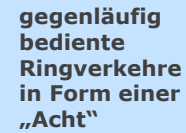
Planungsidee: System-Kernngerüst plus Shuttle-Linie



Zielvariante A „West-Schleife“



**gegenläufig
bediente
Ringverkehre
in Form einer
„Acht“**



Zuordnung der Grundtakte zu Netzebenen und Zielvarianten

	Takt im Tagesverkehr in Minuten		
Netzebene	Zielvariante A	Zielvariante B	Zielvariante C
System-Kerngerüst • Linie • Überlagerungsstrecken	30 15	15 7,5	10 5
System-Ergänzungsgerüst	30	30	20
Option: Shuttle-Linie	10 (oder 7,5)	7,5	5

Zielvariante C hätte in der Konsequenz eine Verdopplung des Fahrzeugbedarfes ggü. der IST-Situation zur Folge!

Fazit:

Wird vom Stadtrat die Zukunftsvision der VERKEHRSWENDE verfolgt und soll der Modal-Split-Anteil des ÖPNV in Speyer merklich erhöht werden, ist ein **wirklicher Qualitätssprung im Stadtbussystem zwingend erforderlich.**



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!