

Stadt Speyer Stadtbuskonzept/ Nahverkehrsplan



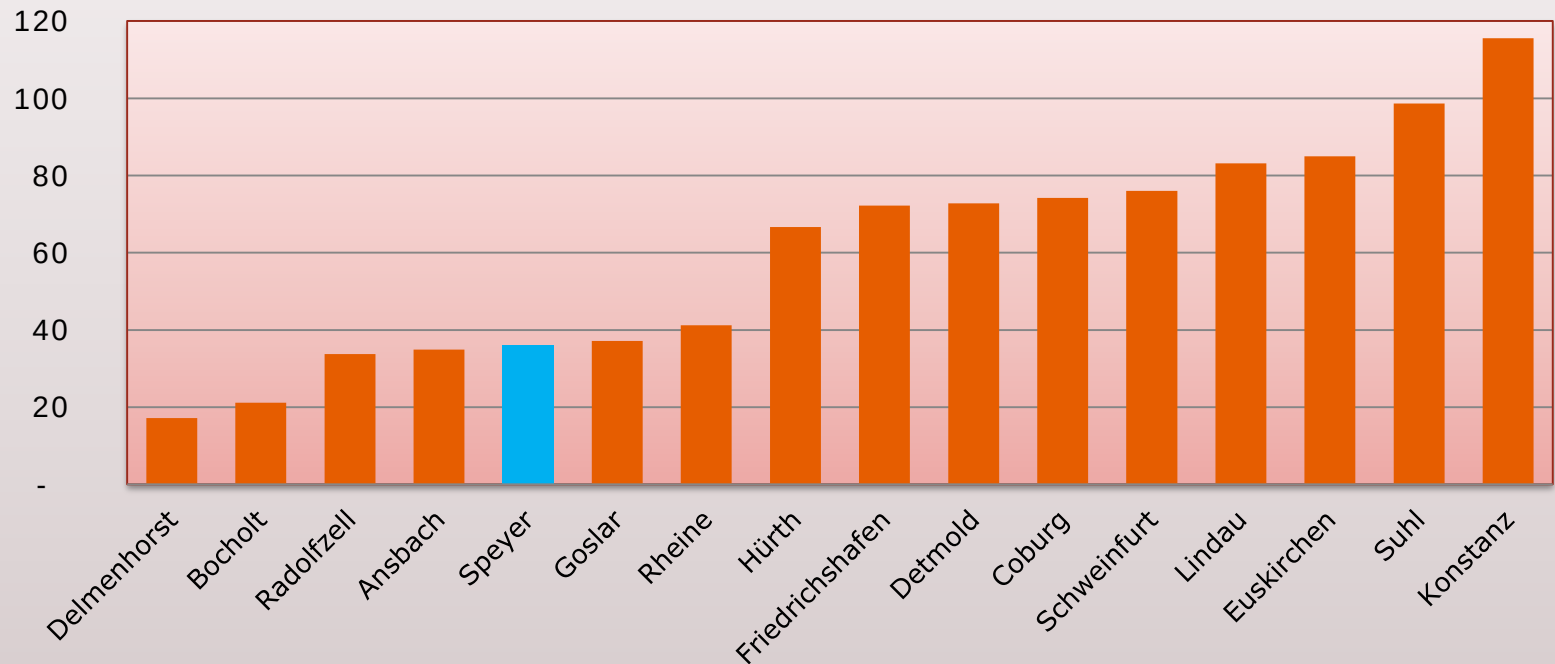
**Gemeinsame Sitzung
Verkehrsausschuss und
Ausschuss für Stadtentwick-
lung, Bauen und Konversion
07.09.2021**

1. Kernfrage:

Wie groß ist in Speyer hinsichtlich der Nachfrageentwicklung die „Luft nach Oben“?

Marktausschöpfung im Stadtbussystem

**Fahrgäste/ Beförderungsfälle
pro Einwohner und Jahr**



Erkenntnis:

Es gibt in Deutschland nicht wenige Stadtverkehre in mittelgroßen Städten, die wesentlich höhere Nutzungsintensitäten aufweisen. In Speyer ist unbedingt die hohe Bedeutung des Radverkehrs zu beachten, aber in anderen Städten mit höherer Stadtbus-Nutzung wird auch viel Fahrrad gefahren (z.B. am Bodensee).

2. Kernfrage:

Welchen Nachfragezuwachs müsste der Stadtbus in Speyer bis 2030 überhaupt erzielen, um seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten zu können?

„Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der gesamte Verkehrssektor einen deutlich stärkeren Beitrag als bisher zum Klimaschutz leisten muss, wenn Deutschland seine Klimaziele erreichen will. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt daher das gemeinsame Ziel von Bund und Ländern, die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV zu **verdoppeln**.“

Verkehrsministerkonferenz am 15./16. April 2021; Punkt 5.1

(https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

„Die Fahrgastzahlen sollen sich bis 2030 gegenüber 2019 **verdoppeln**.“

VDV (<https://www.vdv.de/jetzt-mehr-bewegen-mobilitaetswende-forcieren.aspx>)

Das Ziel „Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030“ ist aktueller Stand der Fach- und Branchendiskussion!

Damit der Stadtbus in Speyer seinen wirksamen Beitrag leisten kann, müsste entsprechend dieser Zielvorgaben bis 2030 die Fahrgastnachfrage von 6.000 auf 12.000 Fahrgäste pro Tag gesteigert werden!

Für die bundespolitisch angestrebte Verdopplung der Fahrgastnachfrage wäre (heruntergebrochen auf Speyer) mindestens eine Verdopplung der Beförderungskapazitäten erforderlich!*

* Der Stadtbus Speyer zeigt mit einer durchschnittlichen Frequentierung von 520 Einsteigern pro Fahrzeug und Tag eine Auslastung, welche dem Niveau anderer Stadtbusverkehre in Mittelstädten entspricht. Es ist deshalb nicht davon auszugehen, dass eine Unterauslastung besteht und somit nennenswerte Kapazitäten zur Aufnahme von Nachfragesteigerungen nutzbar sind.

Wir brauchen mehr Platz in den Bussen!

- ❖ die (bisherigen) Fahrgäste erwarten nach den Pandemie-Erfahrungen „mehr Abstand“ in den Bussen
- ❖ zur Gewinnung von Fahrgästen aus dem Segment der bisherigen Autonutzer ist für diese ein angemessener, höherer Fahrkomfort anzubieten

Wir brauchen auch als „Fahrradstadt“ einen guten Stadtbus!

- ❖ um erfolgreich bisherige Autofahrer für die Fahrradnutzung gewinnen zu können, wird als „Rückfallebene“ für Schlechtwettertage* auch ein attraktiver ÖPNV benötigt
- ❖ *„Bus ist Regenschirm des Radfahrers“* (Zitat Stadtwerke Münster)

* Wetterextreme nehmen merklich zu

3. Kernfrage:

In welcher Ausprägung müsste der Stadtbus Speyer ausgebaut werden, um der Qualität der Vision „Verkehrswende“ zu entsprechen?

A	B	C
Stadtbussystem mit moderatem Ausbau	Stadtbussystem mit nennenswertem Ausbau	Ausbau des Stadtbussystems als konkurrenzfähiges System
Leichter Nachfragezuwachs	Nachfragezuwachs + 50%	Nachfragezuwachs +100%
Bedingt durch die Verdichtung der Nord-Süd-Linie auf einen (mit dem früheren Shuttlebus identischen) 10-Minuten-Takt kann das System wirksam verbessert werden, was zu einem leichten Nachfragezuwachs führen wird.	Das Stadtbussystem wird, mit dem Ziel eines Fahrgastzuwachses um 50%, vorrangig 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 eine Verdopplung der Fahrgastnachfrage bewirkt. Der Stadtbus soll somit einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der städtischen Entwicklungs- und Klimaschutzziele leisten. Erforderlich ist eine wesentlich höhere Finanzierung .
keine merkliche Erhöhung des Modal-Split-Wertes möglich	Modal-Split-Wert kann um 1,5-%-Punkte erhöht werden	wirksame Steigerung des Modal-Split-Wertes um 3-%-Punkte

Grundsätze der Strategischen Zielvarianten

- **Einsatz von Standardlinienbussen*, da diese im Hinblick auf die Verkehrsaufgaben ggü. Midibussen wesentliche Vorteile besitzen**
 - **mehr Platzkapazitäten für alle Fahrgäste im Bus,**
 - **mehr Platz für Rollstühle, für Rollatoren, für Kinderwagen und auch für Fahrräder im Bus,**
 - **mehr Platz für Fahrradnutzende im Bus, die an Schlechtwettertagen auf den Stadtbus zurückgreifen möchten**
 - **bessere Wirtschaftlichkeit (günstigeres Verhältnis zwischen Busgröße und Taktfolge; dadurch geringere Kosten bezogen auf erforderliche Platzkapazität**)**

* Sollen auf den Linien durch die Fußgängerzone Midibusse eingesetzt werden, ist aus Gründen der Kapazitätssicherung auf den relevanten Linien dann ein dichter Takt vorzusehen (Variante A: 10' $\Rightarrow$ 7,5'; Variante B: 7,5' $\Rightarrow$ 5'; Variante C: 5' $\Rightarrow$ 3,75')

** Einsatz von Standardlinienbussen im 10-Minuten-Takt entspricht hinsichtlich der Platzkapazität einem Midibus-Einsatz im 7,5 Minuten-Takt (d.h. anstelle 6 Fahrten pro Stunde 8 Fahrten)

Grundsätze der Strategischen Zielvarianten

- **Situation am Postplatz**
 - **Verlagerung Umsteigen zum Postgraben; dort aber kein Rendezvous-Prinzip**
 - **keine Stand- und Pufferzeiten am Postplatz (schlankes Durchfahren)**
- **Führung aller Linien über Hauptbahnhof und Postplatz (umsteigefreie Anbindung aus allen Gebieten an die beiden Nachfrage-Hauptpole)**
- **Linie 568: Direktführung über Landauer Straße zum ZOB**
- **keine Organisation von Zwangsumstiegen am ZOB**
 - ❖ **ZOB zeigt wesentliche Mängel hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit**

Gestaltung des Konzeptes als „Baukastensystem“

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

Verbindlichkeit der Netzbildung und der Linienführungen in den Strategischen Zielvarianten

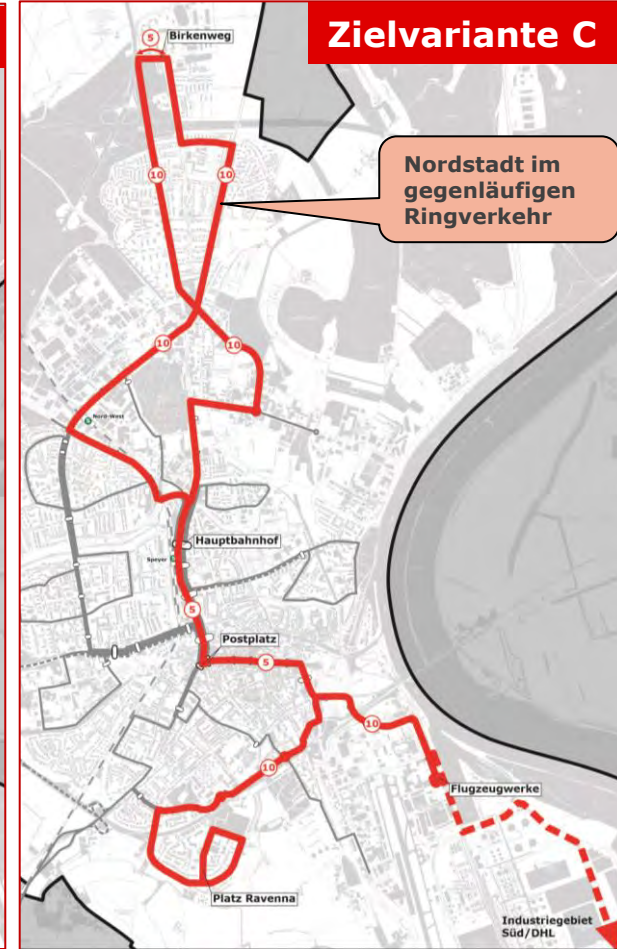
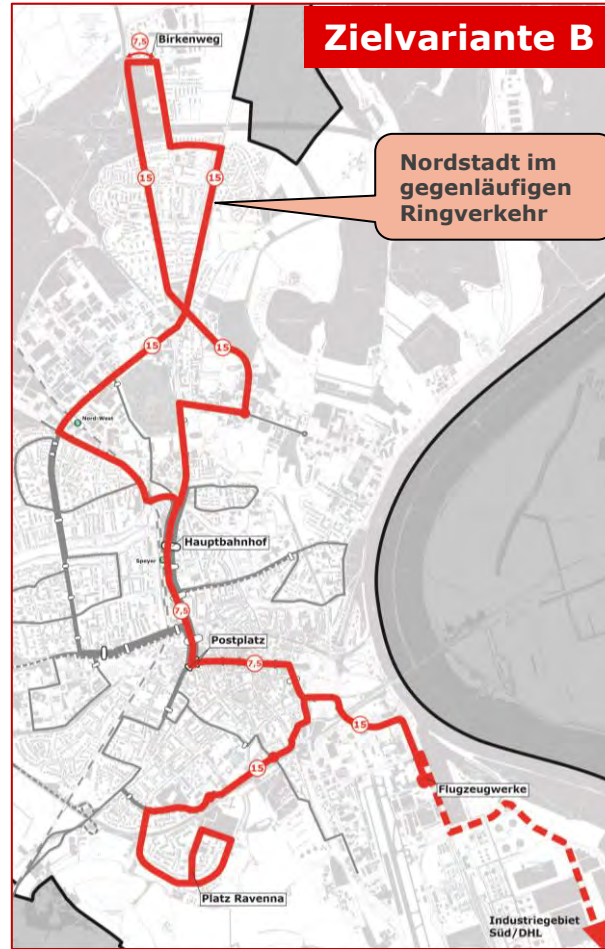
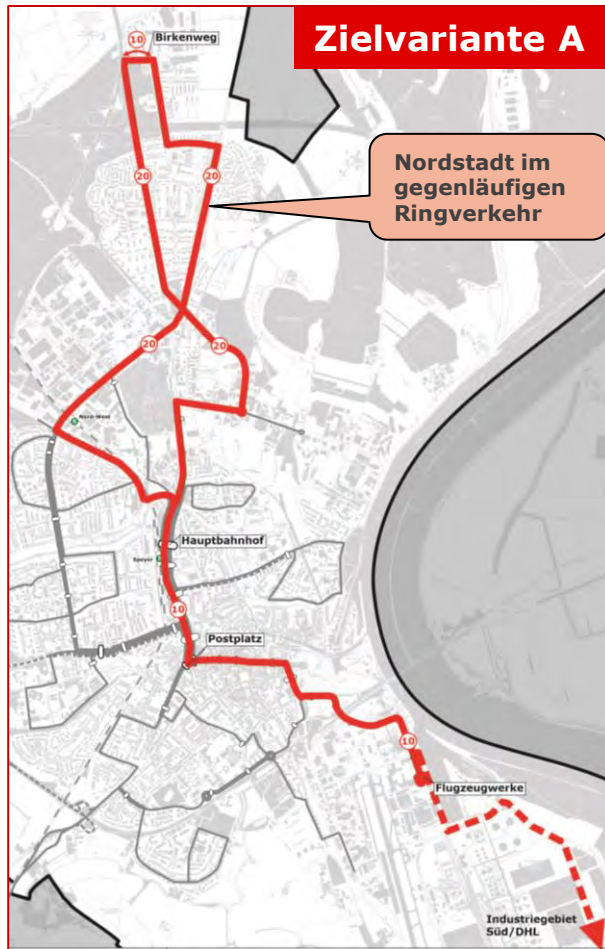
- **Zu beachten ist:**

- ❖ **Das System-Kerngerüst (heutiges Linienpaar 564/ 565) ist planerisch weitgehend fix.**
- ❖ **Die in den „Strategischen Zielvarianten“ nachfolgend dargestellten gutachterlichen Vorschläge für das System-Ergänzungsgerüst und die Erschließungslinien dienen der grundsätzlichen Verdeutlichung der erforderlichen Bedienung in den Stadtbereichen und sind Basis der vorläufigen Aufwands- und Kostenermittlung.**
- ❖ **In der im Herbst 2021 vorgesehenen weiteren planerischen Vertiefung der vom Stadtrat ausgewählten Zielvariante können sich in Folge der Bürgermitwirkung und der politischen Diskussionen die Netzbildung und die Linienführungen selbstverständlich noch verändern!**

„Nord-Süd-Shuttle“ (System-Kerngerüst)

- **Kerngerüst entspricht heutigen Linien 564 und 565 (beide Linien wickeln im Ist-Netz bereits rund 50% der Fahrgastnachfrage ab)**
- **bildet in der Nord-Süd-Ausrichtung einen Großteil der Nachfrageverflechtungen ab**
- **verbindet wie an einer „Perlenschnur“ großräumig vielfältige Mobilitätsquelle und -ziele im Stadtgebiet**
- **Verlängerung (im ausgedünnten Takt) in das Industriegebiet Süd/ DHL**

„Nord-Süd-Shuttle“ (System-Kerngerüst)



Taktfolge in Minuten

System-Ergänzungsgerüst

Zielvariante A



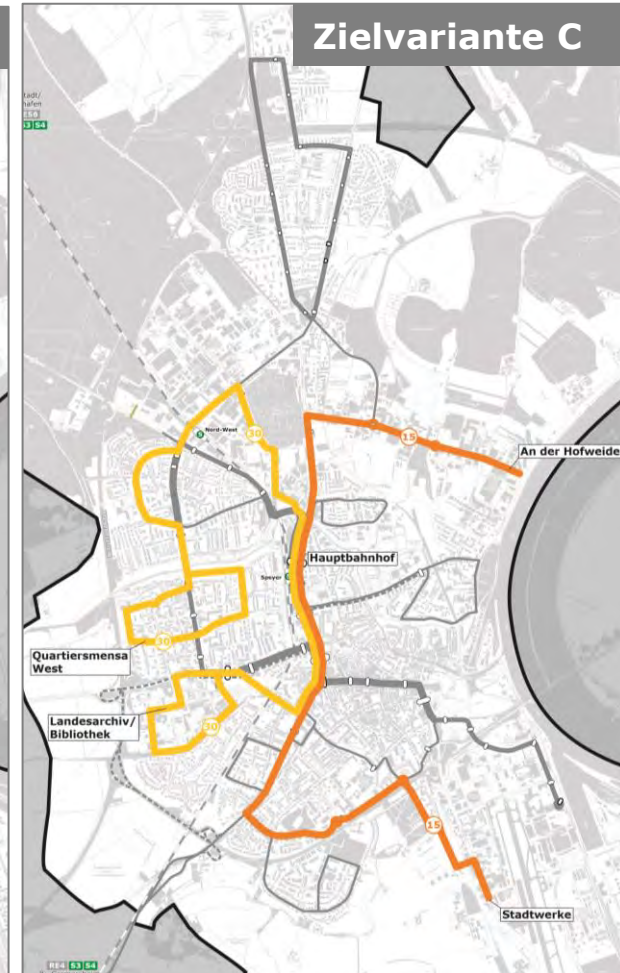
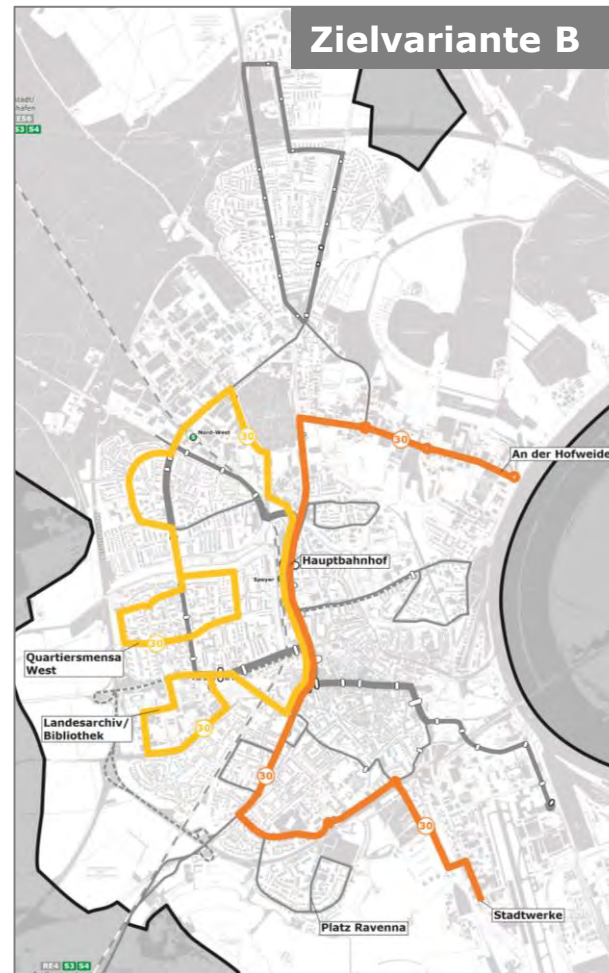
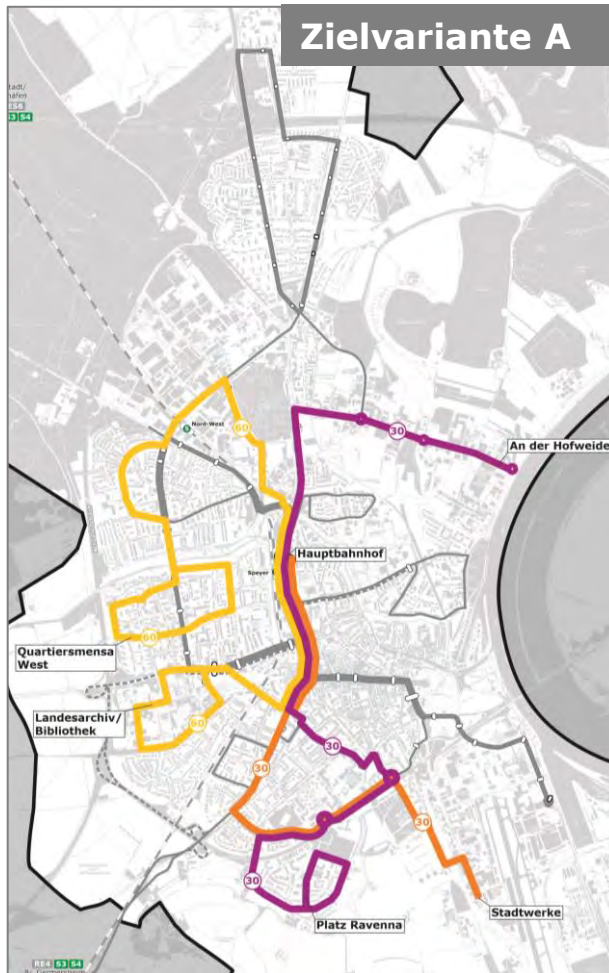
Zielvariante B



Zielvariante C



Erschließungslinien



Taktfolge in Minuten

Bedienung der Varianten im Überblick

A	B	C
Stadtbussystem mit moderatem Ausbau	Stadtbussystem mit nennenswertem Ausbau	Ausbau des Stadtbussystems als konkurrenzfähiges System
❖ Nord-Süd-Shuttle im 10-Minuten-Takt ❖ andere Linien im 30-Minuten-Takt und im 60-Minuten-Takt	❖ Nord-Süd-Shuttle im 7,5-Minuten-Takt ❖ andere Linien im 30-Minuten-Takt	❖ Nord-Süd-Shuttle im 5-Minuten-Takt ❖ andere Linien im 15-Minuten-Takt (eine Linie im 30-Minuten-Takt)

4. Kernfrage:

Welche Systemgröße ist in Speyer überhaupt machbar und finanzierbar?

Fahrzeugbedarf (ohne Linie 568)

	Fahrzeugbedarf		
Netzebene	Zielvariante A	Zielvariante B	Zielvariante C
System-Kerngerüst	8	10	15
System-Ergänzungsgerüst	3	6	8
Erschließungslinien	4	4	6
Verlängerung Industriegebiet Süd/ DHL	1	1	1
Gesamt	16	21	30
Reservefahrzeug am ZOB	1	1	2

Kostenschätzung (pro Jahr; ohne Linie 568)

	Zielvariante A	Zielvariante B	Zielvariante C
Fahrzeugmehrbedarf ggü. Status-Quo (11 SL + 1 KB Linie 569)	+4	+9	+18
Mehrkosten ggü. Status Quo	1.050.000 Euro	2.150.000 Euro	4.250.000 Euro
zusätzliche Einnahmen (grob geschätzt)	200.000 Euro	800.000 Euro	1.600.000 Euro
zusätzlicher Finanzierungsbedarf	ca. 0,85 Mio. Euro	ca. 1,35 Mio. Euro	ca. 2,65 Mio. Euro

- * Betriebskosten pro zusätzlich ggü. Status Quo eingesetztem Standardlinienbus: 220.000 Euro p.a. (Annahme auf Basis aktueller Ausschreibungsergebnisse andernorts; keine Mehrkosten für E-Bus-Einsatz gerechnet; Aussage BPV Consult vom 16.06.2021: „BEV-Bus ist langfristig in jedem Fall nicht teurer als Dieselbus im lfd. Betrieb“);
Umstellung Kleinbus auf Standardlinienbus wird mit plus 50.000 Euro p.a. angesetzt;
Reservebus ca. 120.000 Euro p.a.

5. Kernfrage:

Wie könnte in überschaubaren Schritten eine Umsetzung erfolgen?

**Vertragsbeginn 12/ 2023:
Umsetzung der **Zielvariante A**
zum Vertragsbeginn 12/ 2023**



**2027:
Evaluierung/ Erfolgskontrolle zur Zielvariante A
(ggf. Anpassung des Konzeptes)
→ Beschluss Stadtrat zum Ausbau**



Ausbau zur **Zielvariante B innerhalb der
Vertragslaufzeit (vorzugsweise 2028)**

6. Kernfrage:

Wie kann die visuelle Wirkung der Busse in der Maximilianstraße verträglicher gestaltet werden?



Stadtbus heute





Offenburg

**Stadtbus morgen:
gefällige, zum Stadtbild
passende Außengestaltung**

**Vorschlag: Wettbewerb mit
Desing-Agenturen durch-
führen (unter Einbindung
der Öffentlichkeit)**

**Busdesign als Element
einer modernen Stadt-
gestaltung begreifen und
realisieren!**



Osnabrück



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!