

# Dokumentation

## Quartiersworkshops zum Nahverkehrsplan – Phase 3



#speyersteigtein

Im September und Oktober fanden im Rahmen des Nahverkehrsplan Speyer fünf Quartiersworkshops statt. Nachdem im Sommer die gesamtstädtischen Themen betrachtet wurden, hatten diese Workshops das Ziel, gemeinsam mit den Bewohnerinnen und Bewohnern vor Ort detaillierter auf den Busverkehr der einzelnen Quartiere und auf kleinräumige Themen einzugehen. Dabei handelte es sich um folgende Themen:

- Linienführung der Busse in den Quartieren
- Lage und Ausstattung der Bushaltestellen
- Takt- und Betriebszeiten
- Gestaltung des Postplatzes (nur im Kernstadt-Workshop)

Bereits in Phase 2 im Sommer konnten Interessierte ihre Kontaktdaten angeben und wurden dann per E-Mail zu der Veranstaltung eingeladen. Zudem erschien eine Pressemitteilung in der Tageszeitung Rheinpfalz, die über die Workshops informierte und auf die mögliche Anmeldung hinwies. Alle Workshops fanden zentral im historischen Ratssaal der Stadt Speyer statt. Dieser bot ausreichend Platz, um auf ggf. sich ändernde Rahmenbedingungen wie z. B. eine neue Coronaverordnung reagieren zu können. An folgenden Terminen konnten Interessierte von 17:30 bis 19:30 Uhr teilnehmen:

- Speyer Nord am 20.09.
- Speyer West am 22.09.
- Speyer Ost am 27.09.
- Speyer Süd am 30.09.
- Speyer Kernstadt am 07.10.

Insgesamt nahmen etwa 50 Personen teil.

## Ablauf der Workshops

In den Veranstaltungen wurde zunächst ein Rückblick auf die bisherige Beteiligung zum Nahverkehrsplan gegeben. Anschließend zeigte Verkehrsplaner Manuel Kitzmann den aktuellen Verfahrensstand sowie die vom Stadtrat bereits beschlossenen Eckpunkte auf:

- Die Busse werden weiterhin über die Maximilianstraße fahren, allerdings nur Shuttle-Busse.
- Es wird für Speyer wieder einen Shuttle geben, der zwischen Hauptbahnhof und Flugzeugwerke fährt. Der Shuttle wird ein Midibus sein.
- Der Umsteigepunkt wird vom Postplatz auf den Postgraben verlegt. Der Postplatz bleibt weiterhin eine Haltestelle.
- Der gesamte Stadtverkehr wird künftig mit Elektrobussen betrieben.

Das Busangebot wird in Gebieten und zu Zeiten mit Ausbaupotenzial verdichtet, Ziel ist ein Nachfragezuwachs von mindestens +50 %.

Anschließend erläuterte Manuel Kitzmann den grundsätzlichen Aufbau des Liniennetzes:

- Das Liniennetz wird in einem „Baukastensystem“ geplant.
- Die 1. Ebene mit Rückgratfunktion besteht aus der Nord-Süd-Linie und dem neuen Shuttle. Es deckt den Raum mit dem höchsten Nachfragepotenzial ab und bindet viele Mobilitätsquellen und -ziele an. So entstehen direkte Wege, kurze Fahrtzeiten und ein dichter Takt.
- Die 2. Ebene bindet die Stadtteile an zentrale Ziele, insb. Bahnhof und Innenstadt, an. Ziel ist auch hier ein möglichst direkter Weg mit kurzen Fahrtzeiten in einem dichten Takt.
- Die 3. Ebene sollen die Bereiche bedienen, die durch die 1. und 2. Ebene noch nicht erschlossen sind. Die Linien verkehren hier in einem ausgedünnten Takt mit längeren Fahrtzeiten.



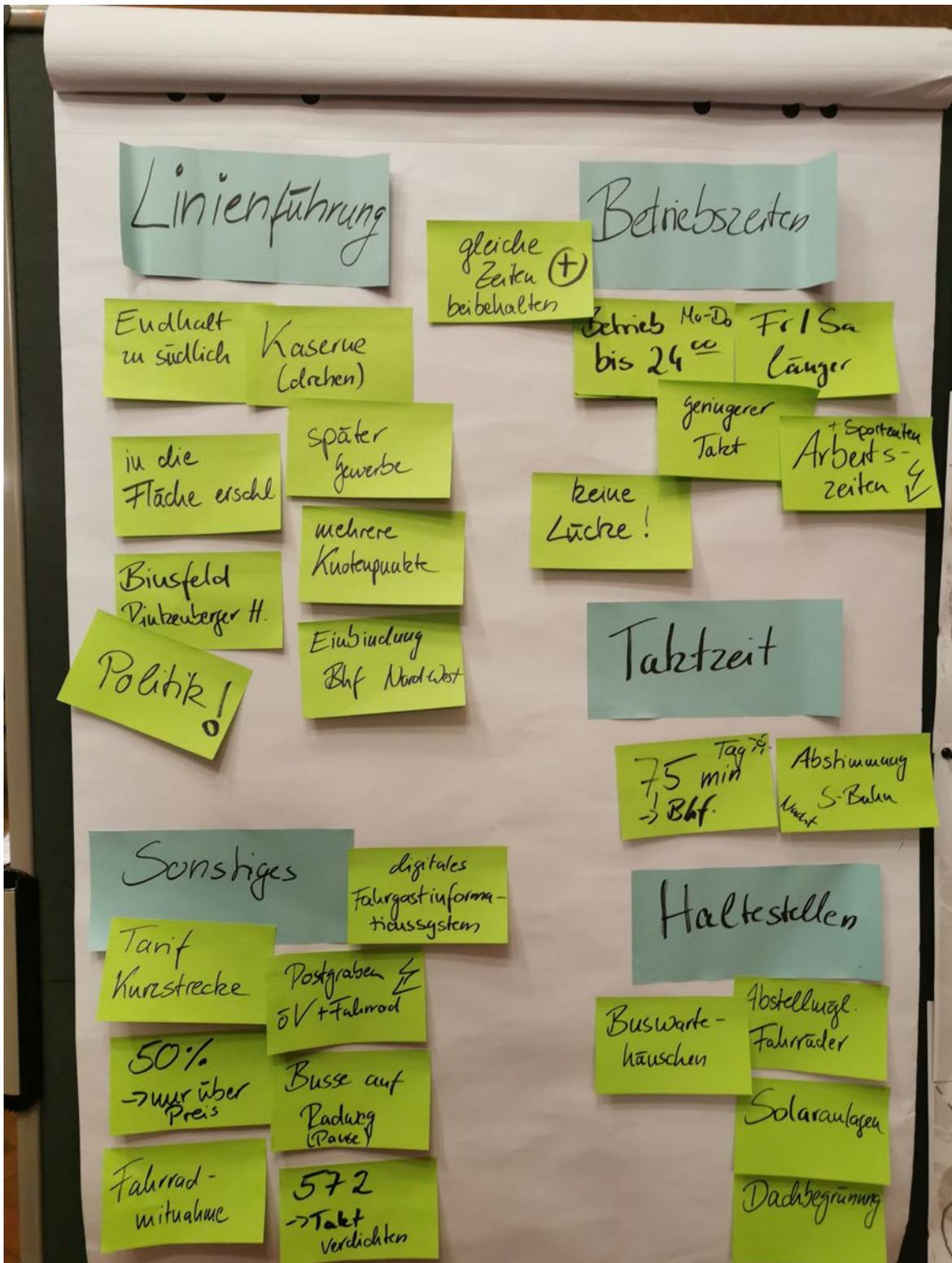
Abschließend zeigte Manuel Kitzmann die aktuellen Überlegungen für den jeweiligen Stadtteil auf. Dabei betonte er, dass es sich lediglich um Vorüberlegungen handelt. Damit die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft einfließen können, folgt die eigentliche Planung erst nach Beendigung des Beteiligungsprozesses.

Nach der Gelegenheit, inhaltliche Fragen zu stellen, ging es anschließend in die Workshop-Phase. Die Teilnehmenden diskutierten in Kleingruppen mit den Verkehrsplanern der Stadt Manuel Kitzmann und Christian Lorenz über die genannten Themen und gaben Anregungen über Wünsche und Bedarfe in ihrem Quartier. Durch die kleinen Gruppengrößen konnten alle Beteiligten besser ins Gespräch kommen und die Themen detaillierter besprechen. Die Workshop-Phase dauerte jeweils etwa 60 Minuten an. Im Anschluss wurden die Ergebnisse im Plenum vorgestellt und ein Ausblick über die nächsten Schritte gegeben.

## Impressionen der Veranstaltung







West:

**Bereich Speyer-West Variante 1**

**Bereich Speyer-West Variante 2**

**Herzlich Willkommen**

**Haltestellen**

**Linienführung**

**Betriebszeiten**

**Takt**

**Sonstiges**

**Handwritten Notes:**

- Kreisverkehr sorgt für unruhig. Umsätze
- Schützenstraße - Bahndrahtbau off zu
- Orange Linie über Burgstraße
- Anbindung HBF
- ESG/ESR
- Altenheim
- 15' in Minuten (entsprechend strategischer Zielvariante B)
- 30 Takt in Minuten (entsprechend strategischer Zielvariante A)
- Anbindung → Waldertalweg
- Parallelstraße
- Haltestellen beschatten / Sonnen schützen
- Sitzmöglichkeit
- Pro Altkommune
- Abendstunden befahren
- bis 22 mit 30' Takt + ou Demand
- 8' komplett fahren lassen
- Anbindung IGS
- Diak anbinden
- Schulzeiten binden
- 15' ausreicht
- Organisation
- Werbung Flyer
- 30-5 Achsen
- Busdepot + Franz-Körner + Theater-Haus

**Sticky Notes:**

- Offentliche Toiletten
- Halle stellen beschatten / Sonnen schützen
- Sitzmöglichkeit
- Pro Altkommune
- Max & Montz anbinden
- Anbindung S-Bahn
- Schülerverkehr - HBF
- Anbindung SP-Nord
- Vincentus KH
- Diak anbinden
- Öffentlichkeitsarbeit
- Schul-Kreisverkehr
- Werbung Flyer
- 30-5 Achsen
- Busdepot + Franz-Körner + Theater-Haus



Ost:

# QUARTIERSWORKSHOP

Speyer - Ost

## HALTE - STELLEN

- Bushaltestelle in der Nähe der Halte (Hofen)
- Digitale Anzeigetafel (DAF)
- Anzeige der nächsten Haltestellen im Bus
- Haltestelle Schillerweg/Rheinstraße
- Dach & Sitzbank/lehne
- Hinweisschilder -> nächste Haltest.
- Echtzeitdaten
- Potential "alk z... der"
- Barrierefreiheit

## TAKT

- leere Busse von der IGS nutzen
- Vertretbarer Takt
- Anbindung S-Bahn Taktung

## ZEIT

- Länge Zeiten für Reisende (DAF)
- Länge Zeiten am Wochenende

## LINIEN

- Anbindung wichtiger Orte
- Erreichbarkeit BfHf / Avestr.
- Ringlinie
- Bessere Erreichbarkeit
- weniger umsteigen

## SONSTIG

- Vereinfachtes Ticketsystem
- mehr Werbung für ÖPNV / Tarife
- Fahrkarte lösen - digital
- Kurzstrecken-tarife
- autonomes Fahren
- Buchungssystem für Nutzung ÖV -> kontaktlos



Süd:



# QUARTIERSWORKSHOP - SPEYER-SÜD -

## LINIEN

- 2 Linien aus Süd
- Verbindung: Neuland
- Verbindung: Kopf
- Linie zur 165
- beide 15'
- Fahrt HBF
- Anbindung 165
- Anbindung Bademax
- Anbindung Vincent
- Nord + Süd entkoppeln
- Ausstiegen zu den Schulen ort
- separater Schulbus-Verkehr
- Zusatzlinien zu Schulstoppen

## ZEIT

- höherer Takt am Wochenende
- Abendzeiten bedienen

## TAKT

- Randzeiten 30'
- 15' wichtig für Bahnabbindung

## HALTE- STELLEN

- Schulbusse?
- Einfluss innerhalb 10 Jahre?
- Geschäftsgrundlage?
- Wirklichen Zugpartete + Bank
- Barriere freier Ausbau
- Sauberzeit

## SONSTIGES

- Kosten!
- Stellplätze "Hilfsmittel"
- Schadensmelder
- Pro OV!
- Klimaauslage in Bussen
- VEW → Zeitkarten




Kernstadt:

# QUARTIERSWORKSHOP SP - KERNSTADT




## LINIEN

- Bustlinie um Mavi
- Avestr.
- Schwegenherrenstr
- GfH schlecht anbieten
- Anbindung Altstadt
- Industriegebiete anbinden
- Schlecht Anbindung S-Bahn
- Königsstr anfahren

## TAKT

- dichtere Taktung
- verschiedene Nutzergruppen bedienen
- wichtig sein / experimentell
- Gesamtverbesserung Takt / Busse
- Taktung an Halte / S-Bahn anknüpfen

## ZEITEN

- Zeiten an Schichtende anpassen
- do für Jugendliche attraktiver zeite → bis 22h
- als „später“ Bus →
- do über Wohngebiete länger

## SONSTIG

- Komplizierte Busnummern
- attraktiverer Busverkehr
- es muss „Spät“ machen
- MIV aus der Stadt
- bessere Erkennung - Service -
- On Demand - Verkehr
- Lenkender Prozess
- Angewandte Mobilität
- keine Busse
- gedruckter Fahrplan
- virtueller Ticket
- mehr Bussen City Ticket
- autonome Busse

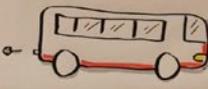
## HALTESTELLEN

- SP-Süd Haltestelle
- Fahrgastinfo an Haltestellen
- grüne Beschilderung
- Möblichkeitskonzepte

## Postplatz

- Gilgenstraße zu weit los
- attraktiver
- vorherbestehend (z.B. Fahrrad)
- Verkehr nicht nur verlagern
- „Anlieger“ → hier
- Leichter Haltestellen







# QUARTIERSWORKSHOP

## SP-KERNSTADT



### LINIEN

- Anbindung Bbf. →
- Anbindung Innenstadt
- Anbindung Auenstr./Hof
- Nachtbusse
- Voraussetzungen → (Umleitungen?) (Straßenbahn?)



### ZEIT

- so lange S-Bahnfahrt
- min. 22<sup>00</sup>
- Beachtung Schulzeiten

### TAKT

- kurzer Takt
- Spitzen ermöglicht → über 7,5 min
- Jugend!
- 30' → passend zu Zügen
- Rundzeiten off. ausgedünnt

### Postplatz

- Zusammenhang Umstieg Postplatz
- Gewerkehande dazu
- Verkehrsberuhigt
- Fußgängerzone groß
- zu starke Beeinträchtigung MIV?
- Regeln durchsetzen 
- mehr Platzfläche

### SONSTIG

- Preis → muss sich lohnen!
- Verbesserung darf nicht zu Preissteigerung führen.
- Mehrfunktionhaft ausreichend dimensioniert
- Papierfahrpläne
- Google Maps Route

### HALTE - STELLEN

- barrierefreie Haltestellen
- barrierefreie Mustagen
- Wartelauschen → Regen → Schirmen
- auch Maxi!



## Ergebnisse der Workshops

### Betriebszeiten

Zu folgenden Punkten herrschte Konsens in allen Workshops:

- Busse sollten grundsätzlich so lange wie die S-Bahn fahren, mindestens aber bis zu folgenden Uhrzeiten (ohne Pause):
  - ▶ Sonntag bis Donnerstag: 22 Uhr
  - ▶ Freitag und Samstag: 24 Uhr
- In den Randzeiten kann der Takt ausgedünnt werden, ggf. ergänzt durch On-Demand-Verkehr
- Bei Veranstaltungen ggf. Sonderbusse einsetzen und länger fahren (z. B. Altstadtfest)
- Bei der Planung folgende Aspekte berücksichtigen:
  - ▶ Schulzeiten
  - ▶ Vereinssport am Abend
  - ▶ Arbeitszeiten großer Unternehmen

### Taktzeiten

- Grundsätzlich: Takt wird als wesentliches Element der Attraktivität des Busverkehrs gesehen – einen Takt von 15 min empfinden die meisten als attraktiv, teilweise wurde sich auch für generelle 7,5 min ausgesprochen
- Anpassung des Takts an den Bahnverkehr, damit lange Wartezeiten vermieden werden (je enger der Takt, umso weniger von Relevanz)
- Höherer Takt zu den Stoßzeiten (Schule, Berufsverkehr), geringerer in den Randzeiten und ggf. an den Wochenenden
- Idee: Testphase für bestimmten Zeitraum mit sehr dichtem Takt von früh bis spät einführen,
  - ▶ Ziel: attraktives Busangebot anbieten und viele Menschen zum Busfahren bewegen
  - ▶ Nach einem gewissen Zeitraum: konkrete Festlegung der Taktung entsprechend dem herausgebildeten Bedarf

- Fahrten dauern grundsätzlich wegen vieler Haltestellen zu lange – mit dem Fahrrad ist man deutlich schneller. Idee: „Schnellbus“, mit einem 7,5 Minuten Takt einführen, der nur die Haupthaltestellen anfährt; alle anderen Busse im 15 Minuten Takt
- Umsteigen wird in Kauf genommen werden, wenn der Takt abgestimmt ist und somit ein zuverlässiger Umstieg möglich ist

### Haltestellen

- In allen Workshops bestand Einigkeit darüber, dass die Ausstattung und der Zugang zu den Bushaltestellen flächendeckend verbessert werden muss. Haltestellen an Seniorenheimen sollten dabei priorisiert behandelt werden. Folgende Punkte sollten flächendeckend bestehen:
  - ▶ Barrierefreier Ausbau
  - ▶ Sitzmöglichkeiten oder Sitzlehnen
  - ▶ Wartehäuschen zum Schutz vor Regen und Sonne
  - ▶ Digitales Fahrgastinformationssystem
- Weitere Ideen, die in mehreren Workshops zur Verbesserung des Komforts und Stadtbildes genannt wurden, waren:
  - ▶ Solaranlagen und Dachbegrünung für Wartehäuschen
  - ▶ Grüne Beschattung ausweiten
  - ▶ Sauberkeit verbessern
  - ▶ Öffentliche Toiletten, zumindest an den Knotenpunkten
  - ▶ Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Haltestellen schaffen
- Sicherheit an den Haltestellen prüfen:
  - ▶ Teilweise Sichtbehinderungen durch Werbung
  - ▶ Straßenquerung teils gefährlich und nicht barrierefrei
- Toiletten-Angebot für Buspersonal ausbauen

- Schadensmelder-Hotline – Aushang an den Haltestellen
- Mobilitätstationen an den „Hauptumsteigepunkten“ errichten zur Verknüpfung der Mobilitätsarten Fahrrad, Auto, Bus
- Idee: Richtungsschilder mit Entfernungsinformation zu den Haltestellen aufstellen
- Haltestellen an allen Seniorenheimen

### Spezifische Rückmeldungen aus dem Stadtteil Nord:

- ▶ Haltestelle Siemensstraße sollte auf der Brücke sein, sodass der Zugang zur S-Bahn schneller möglich ist

### Spezifische Rückmeldungen aus dem Stadtteil Ost:

Bushaltestellen an folgenden Orten einrichten:

- ▶ Im Hafenbecken
- ▶ Ecke Schillerweg/Rheinallee
- ▶ „alte Ziegelei“ – Potenzial vieler künftiger Busnutzenden durch Neubau
- ▶ Rheinpark einbinden

### Spezifische Rückmeldungen aus dem Stadtteil Süd:

- ▶ Die Bushaltestelle Jahnstraße/Paul-Egell-Straße ist zu eng, da der ruhende Verkehr die Straße für den Bus blockiert, der Bus muss auf der Straße halten
- ▶ Speyer-Süd Haltestelle erst mit einplanen, wenn S-Bahn Haltepunkt kommt

## Linienführung

Breite Zustimmung gab es in allen Workshops zur verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs für alle Stadtteile.

In allen Workshops bestand jedoch Einigkeit, dass auch die Stadtteile besser verbunden werden sollten – entweder durch gut organisierte Umsteigepunkte oder umsteigefreie Verbindungen.

In mehreren Workshops wurde in diesem Zuge die

starke Nord-Süd-Verbindung als Nachteil für die übrigen Stadtteile kritisiert. Mehrfach wurden stattdessen 3 parallel verlaufende Nord-Süd-Achsen (Ergänzung: Franz-Kirrmeier-Straße, Theodor-Heuss-Straße), die so auch Speyer-West und -Ost mit einbinden, als Idee vorgebracht.

### Spezifische Rückmeldungen aus dem Stadtteil Nord:

- Folgende Orte sollen besser angebunden werden:
  - ▶ Grundsätzlich: Quartier besser in die Fläche erschließen („Blumenviertel“, Gebiet westlich der Spaldinger Straße)
  - ▶ Pionier-Quartier beachten: Unabhängig von der Landesgartenschau sollen hier später Gewerbe (Arbeitsplätze!) und Wohnraum entstehen
  - ▶ Drehpunkt erst an Kaserne
  - ▶ Binsfeld und Rinkenberger Hof einbinden (Politik soll mutige Entscheidungen zu Gunsten des ÖV treffen)
  - ▶ Bahnhof Nord-West besser in die Linienführung einbinden
  - ▶ Linienführung bis nach Waldsee erweitern

### Spezifische Rückmeldungen aus dem Stadtteil West:

- Folgende Orte sollen besser angebunden werden:
  - ▶ S-Bahn-Haltestelle Nord-West
  - ▶ IGS
  - ▶ Krankenhäuser
  - ▶ Altenheim Burgstraße
  - ▶ Max und Moritz
  - ▶ Oberkämmerer-Gebiet
- Bus soll die „8“-Linie komplett fahren
- „Cura-Linie“ bis zur Walderholung verlängern, ggf. kann der Bus die (Privat-)Straße am Bauhaus nutzen, damit auch dort Haltestellen entstehen können, so wäre auch das Bauhaus angebunden

- Linien über Burgstraße statt Schandainstraße führen  
→ Altenheim Burgstraße, Max und Moritz und Edith-Stein-Schulen werden besser angeschlossen
- Schützenstraße auf keinen Fall nutzen – Bahnschranken sind häufig und lange geschlossen, wodurch der Bus viel zu lange braucht und Verspätungen entstehen werden

### Spezifische Rückmeldungen aus dem Stadtteil Ost:

- Folgende Orte müssen besser angebunden werden:
  - ▶ Hauptbahnhof
  - ▶ Auestraße
  - ▶ Bus soll eine Ringlinie fahren

### Spezifische Rückmeldungen aus dem Stadtteil Süd:

- Folgende Orte müssen besser angebunden werden:
  - ▶ Weiterführende Schulen
  - ▶ Hauptbahnhof
  - ▶ Bademaxx
  - ▶ Krankenhäuser
  - ▶ Auestraße
- Zwei statt einer Linie aus SP-Süd einführen: Neuland und Vogelgesang vs. eine Linie von Hauptbahnhof über Neuland, Vogelgesang und wieder zurückführen – Circle Lines
  - ▶ Querverbindung zwischen Neuland und Vogelgesang schaffen
  - ▶ Beide Gebiete umsteigefrei auf kurzem Wege an den Hauptbahnhof anbinden
  - ▶ Linie von Hauptbahnhof über Neuland, Vogelgesang und wieder zurück führen – Circle Lines
- Die Nord-Süd Achse entkoppeln: Getrennte Nord- und Süd-Linie sorgt für mehr Flexibilität
- Hirschstraße ist aktuell zu eng für einen Bus
- Insgesamt: zu lange und komplizierte Linien

### Spezifische Rückmeldungen aus der Kernstadt:

- Folgende Orte müssen besser angebunden werden:
  - ▶ Auestraße
  - ▶ Altstadt
  - ▶ Industriegebiete
  - ▶ Schwegenheimer Straße
  - ▶ Kämmererstraße
- Umleitungen bei Veranstaltungen sollen von vornherein mitgedacht werden. Wunsch: Kreisverkehr

### Postplatz

Im Workshop Kernstadt wurden zusätzlich auch die den Gremien bekannten Varianten für die verkehrliche Umgestaltung des Postplatzes vorgestellt. Hierzu gab es folgende Rückmeldungen:

- **Insgesamt: Vom Postgraben bis zur Gedächtniskirche sollte es mindestens verkehrsberuhigt sein (ähnlich der Situation vor dem Dom), teilweise sprach man sich auch für die Umgestaltung zur Fußgängerzone aus**
- Bedenken hinsichtlich der Maßnahme: Gewerbetreibende sind evtl. dagegen und zu starke Beeinträchtigung des MIV (Verkehr verlagert sich auf andere Straßen)
- Idee: Anlieger frei – dadurch leiten Navigationssysteme MIV um
- Durch die Verkehrsberuhigung entstehen mehr Platzfläche und Attraktivität im Umfeld
- Regeln (Verkehrsberuhigung, Fußgängerzone etc.) müssen durchgesetzt werden

## Sonstiges

Neben den forcierten Themen wurden von den Teilnehmenden weitere relevante Aspekte vorgebracht, die im Folgenden zusammengefasst werden. Im Fokus stand dabei insbesondere der Ticketpreis. Folgende Punkte wurden in allen Workshops übereinstimmend vorgebracht:

- Ein Nachfragezuwachs um 50 % ist nur mit günstigen Preisen erreichbar: Busfahren muss sich gegenüber dem Autofahren lohnen, auch finanziell. Verbesserung des Busverkehrs darf daher auch nicht zu Preiserhöhung führen.

- Anpassung des Ticketsystems:
  - ▶ Familienticket
  - ▶ Kinderticket bis 10 Jahre (Übergang zum Maxx-Ticket)
  - ▶ Kurzstreckentarife (stadtweit, nicht nur auf der Shuttle-Linie)
  - ▶ VRN Zeitkarten
  - ▶ City-Ticket für Speyer: Ticket, das sowohl die Fahrt nach Speyer als auch die Fahrt in Speyer beinhaltet
- Ticketkauf vereinfachen:
  - ▶ Digitale Fahrkarte
  - ▶ Buchungssystem für die ÖPNV-Nutzung (ähnlich wie bei City Scooter, man scannt einen Code und zahlt „Einstiegspreis“ und Dauer der Nutzung, wird monatlich von hinterlegter Zahlungsvariante abgebucht)
  - ▶ Bargeldlose Zahlungsmethoden im Bus wie EC-Karte, Handy

### Weitere Themen, zu denen in allen Workshops Einigkeit bestand:

- Einführung eines eigenen Schulbusverkehrs (Idee aus einem Workshop: „Schul-Kreisverkehr“ einrichten, eigenständiger Schulbusverkehr als Ringlösung durch das ganze Stadtgebiet)
- On-Demand-Angebot weiter ausbauen
- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV (Bsp.: Konflikte Ruhender Verkehr und ÖV) → Entscheidung der Politik

- Mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Busfahren und Tickets
  - ▶ z. B. bei Start des neuen Nahverkehrsplans: Flyer an alle Haushalte
  - ▶ Infos über verschiedenen Tickets und Tarife
- Verbesserung des Service:
  - ▶ Freundlichkeit, Auskunft über Fahrpläne und -preise
  - ▶ Gedruckte Papierfahrpläne anbieten
  - ▶ Echtzeitdaten der Busfahrten in APP und an der Haltestelle

### Ideen und Hinweise aus einzelnen Workshops:

- Ausstattung der Busse:
  - ▶ Klimaanlage in allen Bussen
  - ▶ Multifunktionsflächen ausreichend dimensionieren für Rollatoren, Rollstühle, Kinderwagen
  - ▶ Fahrradmitnahme in Bussen ermöglichen
- Schulungen anbieten „wie funktioniert Busfahren“; Serviceleistung des Busunternehmens z. B. für ältere Menschen
- Fahrplan in Google Maps einpflegen
- Nachtbusse einführen, ggf. als Ringverkehr durch die ganze Stadt (Sicherheit ist hier wichtiger als Schnelligkeit)
- Gleiche Abfahrtszeiten müssen unbedingt beibehalten bleiben (z. B. immer ´30 und ´00)
- Busnummern sind zu kompliziert und schwierig zu merken → einfache Nummerierung bzw. Kennzeichnung der Buslinien einführen (z. B. mit Farben)
- Mobilitätsangebote verknüpfen, z. B. mit E-Scootern
- Autonome Busse einführen, z. B. durch Maximilianstraße
- Über lernende Prozesse das Angebot ständig an die Nachfrage anpassen



**#speyersteigtein**