

# Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0636/2021

**Abteilung:** Tiefbau

**Bearbeiter/in:** Lorenz, Christian  
Kitzmann, Manuel

**Haushaltswirksamkeit:**  nein  ja, bei  
Investitionskosten:  nein  ja  
Drittmittel:  nein  ja  
Folgekosten/laufender Unterhalt:  nein  ja  
Im laufenden Haushalt eingeplant:  nein  ja

Produkt: 54770  
Betrag:  
Betrag:  
Betrag:  
Fundstelle: F 29

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	14.04.2021	öffentlich	Information
Verkehrsausschuss	14.04.2021	öffentlich	Information
Stadtrat	22.04.2021	öffentlich	Information

**Betreff: Informationen zum Nahverkehrsplan**

## **Beschlussempfehlung:**

Der Verkehrsausschuss nimmt die Informationen zum Nahverkehrsplan zur Kenntnis.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion nimmt die Informationen zum Nahverkehrsplan zur Kenntnis.

Der Stadtrat nimmt die Informationen zum Nahverkehrsplan zur Kenntnis.

## **Begründung:**

### **Informationen zu den Eckpunkten des Nahverkehrsplans**

Für die konkrete Erarbeitung des neuen Stadtbuskonzeptes müssen vorab planerische Eckpunkte geklärt und politisch beschlossen werden. Die vier Eckpunkte behandeln folgende Fragestellungen:

#### 1. Führung über die Maximilianstraße

Zur Debatte steht die Führung von Stadtbuslinien über die Maximilianstraße aufgrund des Störfaktors der Busse in der Fußgängerzone. Eine Alternative Routenführung verläuft über die Ludwigstraße. Denkbar ist auch eine teilweise Führung über die Johannesstraße. Dieser Eckpunkt ist im Zusammenhang mit der zukünftigen Antriebsart sowie der zukünftigen Busgröße zu betrachten.

Durch die Herausnahme des Busverkehrs aus der Maximilianstraße wäre keine Verlegung zu stattfindenden Events auf der Maximilianstraße notwendig. Die Alternativroute würde durch enge Innenstadtstraßen führen und ist damit störanfällig. Weiterhin wäre eine schlechtere Lagegunst zum Haupteinkaufsbereich gegeben, auch im Vergleich zum MIV und der Lage der Parkhäuser.

## 2. Busgrößen

Aktuell verkehrt in Speyer ein Standardlinienbus mit einer ungefähren Länge von 12,00m und einer ungefähren Breite von 2,55m. Der ehemalige Shuttle in Speyer ist mit einer Länge von 9,50m und einer Breite von 2,35m als Midibus zu klassifizieren. Er ist damit etwas kleiner als die aktuellen Standardlinienbusse. Auf der Linie 569, sowie als Ersatzverkehr auf der Salierbrücke verkehren aktuell Minibusse. Diese sind in der Regel mit 6,00m bis 8,00m Länge und 2,10m bis 2,30m Breite deutlich kleiner.

Die Größe der Busse hat einen Einfluss auf die optische Wirkung. Minibusse weisen eine deutlich geringere Dominanz im Straßenbild im Gegensatz zum Standardlinienbus auf. Hinsichtlich der Barrierefreiheit können nur Mindestanforderungen erfüllt werden. Das Platzangebot beträgt meist weniger als 15 Sitzplätze. Midibusse weisen eine geringfügig geringere Dominanz im Straßenbild auf. Die Sitzplatzanzahl ist naturgemäß geringer als bei Standardlinienbussen. Je nach zukünftiger Antriebstechnologie bieten nur eine überschaubare Anzahl an Herstellern diese Busgröße an. Standardlinienbusse erfüllen gängige Anforderungen an die Barrierefreiheit und weisen i.d.R. bis zu 35 Sitzplätze auf. Diese Busgröße ist ein ausgereiftes Fahrzeugprodukt in Massenfertigung, auch hinsichtlich verschiedener Antriebstechnologien.

Es ist möglich auf verschiedenen Linien verschiedene Busgrößen einzusetzen. Differenzierte Busgrößen schränken jedoch die betriebliche Flexibilität ein.

## 3. Shuttle-Verkehr und Linienlänge

Zur Debatte steht die Einführung eines Shuttle-Verkehrs vom ZOB über die Innenstadt zu den Flugzeugwerken. Für einen Shuttle-Verkehr ist zur Sicherstellung ausreichender Fahrgastkapazitäten ein dichterer Takt im Vergleich zum heutigen Linienverkehr notwendig. Dies wirkt sich auf die Flottengröße aus. Mit einem Shuttle-Verkehr sind Zwangsumstiege aus dem übrigen Stadtgebiet notwendig. Dafür wird ein belastbarer zentraler Umstiegspunkt benötigt.

Durchmesserlinien, wie die aktuellen Linien 564 und 565, weisen den Vorteil auf, umstiegsfrei verschiedene Ziele im Stadtgebiet zu erreichen und so Fahrgastkapazitäten zu verbinden.

## 4. Haltestellenlage am Postplatz

Mit der angestrebten Neugestaltung des Postplatzes ist die dortige Lage und Einordnung der Bushaltestellen zu bewerten. Zu unterscheiden ist dabei, im Zusammenhang mit der Funktion der einzelnen Linien, zwischen

- Linien in Nord-Süd-Relation über die Gilgenstraße
- Linien in West-Ost-Relation über die Maximilianstraße

Dieser Eckpunkt ist im Zusammenhang mit der Umstrukturierung des Postplatzes zu betrachten.

## **Informationen zu den strategischen Zielvarianten des Nahverkehrsplans**

Im Rahmen des Nahverkehrsplans wird sich die Stadt Speyer mit der Frage beschäftigen, welchen Beitrag der Stadtbusverkehr im Hinblick auf die Vision der Verkehrswende leisten kann. Zu klären ist, welchen Anteil der Stadtbus am Mobilitätsgeschehen bestmöglich übernehmen kann und welche Systemqualität dafür erforderlich wäre. Im Abgleich mit den ökonomischen Konsequenzen (Finanzierungsbedarf) ist vom Stadtrat zu entscheiden, in welcher Ausprägung, d.h. mit welchem Betriebsaufwand und mit welcher Leistungsmenge, der Stadtbusverkehr ab Dezember 2023 neu zu vergeben ist.

Grundlage dieser Entscheidungsfindung sind die sog. „Strategischen Zielvarianten“, welche in den nächsten Monaten vom Gutachterbüro in Abstimmung mit dem VRN erarbeitet werden.

Die Strategischen Zielvarianten zeigen in drei „Eckvarianten“ auf, in welcher Bandbreite die Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs am Dezember 2023 erfolgen könnte und welcher Finanzierungsbedarf dafür erforderlich wäre.

In der Ausgangssituation hat der ÖPNV in Speyer einen Modal-Split-Anteil von 6% am Mobilitätsgeschehen der Bevölkerung (Quelle: BS Ingenieure Ludwigsburg: Stadt Speyer - Integriertes Verkehrskonzept, Haushaltsbefragung). Im Quell-/ Zielverkehr beträgt der ÖPNV-Anteil 14%, im Binnenverkehr (den Wegen, die ausschließlich im Stadtgebiet stattfinden) dagegen nur 3%.

Eine Erhöhung des ÖPNV-Anteil auf 9%, d.h. eine Steigerung um 50%, erfordert (geschätzt) einen Fahrgastzuwachs um rund 5.000 Fahrgäste pro Tag. Im Stadtbusverkehr müssten somit die Fahrgastzahlen um 70% gesteigert werden. Es wird davon ausgegangen, dass bei entsprechendem Systemausbau bis zu fünf Jahre zum Erreichen eines solchen Zielwertes einzuplanen sind.

Die drei gutachterlich zu erarbeitenden Strategischen Zielvarianten sollen folgende Ausrichtung besitzen:

A	B	C
<b>Feinjustierung des Stadtbusystems</b>	<b>Stadtbusssystem mit punktuell, moderatem Ausbau</b>	<b>Ausbau des Stadtbusystems als konkurrenzfähiges System</b>
Das Stadtbusssystem wird im <b>heutigen Finanzierungsrahmen</b> 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 Stadtbusssystem wird <b>punktuell</b> in Stadtbereichen und/ oder zu Zeiten mit signifikanten Wachstumspotenzialen ausgebaut (auch in Stadtentwicklungsgebieten). Für diese, verkehrs- und klimapolitisch wirksamen, Mehrleistungen erfolgt eine <b>zusätzliche Finanzierung</b> .	Das Stadtbusssystem wird <b>flächenhaft</b> 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 <b>wesentlich höhere Finanzierung</b> .
keine Erhöhung des Modal-Split-Wertes möglich	Modal-Split-Wert kann <b>signifikant</b> ausgebaut werden	Modal-Split-Wert kann um <b>mindestens 50%</b> gesteigert werden

Grundlage der Zielvarianten sind die heutigen Rahmenbedingungen für den MIV. Die Wirkung möglicher einschränkender Maßnahmen, wie Erhöhung der Parkgebühren, räumliche und/ oder zeitliche Einschränkungen des Parkraumangebotes, Staumanagement usw., auf einen höheren ÖPNV-Anteil werden nicht betrachtet.

Herr Schmechtig vom Büro Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult wird die Eckpunkte, sowie die strategischen Zielvarianten des Nahverkehrsplans vorstellen.

### Informationen zur Antriebstechnologie der Fahrzeugflotte

Parallel zu den zuvor aufgezeigten Überlegungen erstellt das Büro BPV Consult aus Koblenz im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans eine Vorstudie zur Antriebstechnologie der Fahrzeugflotte. Unter Maßgabe der Clean-Vehicle-Directive werden insbesondere die Varianten Elektrobuss (mit verschiedenen Ladesystemen), Wasserstoffbus sowie Gasbus allgemein und spezifisch für die Situation in Speyer untersucht.

Weitere Fragestellungen die mit dieser Studie beantwortet werden, wurden am 23.02.2021 in den Ausschüssen sowie am 11.03.2021 im Stadtrat vorgestellt (Vorlage 0581/2021).

Die Stadtwerke Speyer (SWS)/Verkehrsbetriebe Speyer (VBS) sind in diesen Prozess eingebunden. Nach Einschätzung des beauftragten Büros ist mit Erkenntnissen vor dem Sommer zu rechnen. Somit werden die zuvor aufgezeigten Eckpunkte und Zielvarianten auch im Zusammenhang mit der möglichen Antriebstechnologie bewertet werden können.

### **Informationen zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zum Nahverkehrsplan**

Im Rahmen des breit angelegten Beteiligungsprozesses wurde in einem der ersten Schritte der Mobilitätsbeirat eingebunden. Nach detaillierten Erläuterungen rund um das Konzept lag der Fokus darauf ein Stimmungsbild der Teilnehmenden zu den vier Eckpunkten einzuholen. Hierbei haben sich folgende zentrale Erkenntnisse herauskristallisiert:

1. Führung über die Maximilianstraße  
Die Befahrung der Maximilianstraße wird insgesamt begrüßt (mobilitätseingeschränkte Personen, Vorteil gegenüber dem Autofahren). Wichtig ist den Teilnehmenden dabei aber eine möglichst geringe Busgröße und die Nutzung alternativer Antriebstechniken (Immissionsverringern).
2. Busgrößen  
Der Zugang zum Nahverkehr soll grundsätzlich möglichst barrierefrei gestaltet sein. Hinsichtlich der Busgrößen wird teilweise die Entwicklung eines flexiblen Konzepts zu Einsatz verschiedener Busgrößen gefordert.
3. Shuttle-Verkehr und Linienlänge  
Vorteile des Shuttles wurden insbesondere in der kurzen Taktung und dem geringen Preis gesehen. Zudem war er aufgrund seiner geringen Größe weniger „dominant“ im Stadtbild (Größe, Immissionen). Mehrheitlich wurde die Prüfung eines ergänzenden Shuttleverkehrs gewünscht.
4. Haltestellenlage am Postplatz  
Der Postplatz wird insgesamt als unübersichtlich beschrieben. Hinsichtlich der Neuordnung der Haltestellen wird eine intuitivere Anordnung gewünscht. Anregungen kamen auch in Richtung einer Verlegung der Haltestellen an den Postgraben. Bleibt der Postplatz Haltepunkt, wird eine Verlagerung der Wartezeiten angeregt.

Frau Dr. Körnig-Pich vom Büro Stadtberatung Dr. Sven Fries wird über die Inhalte und Ergebnisse der Sitzung des Mobilitätsbeirats sowie der weiteren begleitenden Öffentlichkeitsarbeit informieren.