

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0712/2021

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Kitzmann, Manuel

Haushaltswirksamkeit: nein

ja, bei

Produkt: 54770

Investitionskosten: nein

ja

Betrag:

Drittmittel: nein

ja

Betrag:

Folgekosten/laufender Unterhalt: nein

ja

Betrag:

Im laufenden Haushalt eingeplant: nein

ja

Fundstelle: F 29

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	07.06.2021	öffentlich	Information
Verkehrsausschuss	07.06.2021	öffentlich	Information

Betreff: Informationen und Diskussion 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.

Begründung:

Ausführliche Informationen zu den Eckpunkten können den Vorlagen der vergangenen Sitzungen sowie zusammenfassend dargestellt dem FAQ auf der Internet-Seite www.speyer.de/steigtein/ entnommen werden.

Um am 29.06.2021 auf der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion und Verkehrsausschuss eine Beschlussfassung zu den nachfolgenden Eckpunkten fassen zu können, werden mit diesem TOP zusammenfassende Informationen und Empfehlungen dargestellt. Diese stehen in diesem Rahmen zur Diskussion. Die nachfolgende Beschlussfassung ist aufgrund des engen Zeitrahmens auf der folgenden Sitzung am 29.06.2021 zwingend erforderlich!

Die bekannten Eckpunkte und Antriebsarten wurden in verschiedenen Formaten in den letzten Monaten verstärkt diskutiert. Es haben sich insgesamt verschiedene Möglichkeiten zu den einzelnen Eckpunkten ergeben, die jedoch komplexe Abhängigkeiten untereinander aufweisen. In der nachfolgenden Tabelle sind zu den einzelnen Eckpunkten die verschiedenen Möglichkeiten aus Sicht der Verwaltung dargestellt. Zu den einzelnen Eckpunkten wird jeweils eine Empfehlung vorgeschlagen, die sich aus den verschiedenen Gesprächen, Diskussionen sowie aus dem aktuellen Stand der Bürgerbeteiligung ergeben.

Eckpunkt	A Empfehlung	B Mögliche Alternative	C Mögliche Alternative	D Mögliche Alternative	E Mögliche Alternative
1 Busse auf der Maximilianstraße?	Ja, Führung über die Maximilianstraße – ausschließlich „Shuttle“-Linie	Ja, Führung über die Maximilianstraße – „Shuttle“-Linie und ggfs. auch weitere Linien	Keine Busse auf der Maximilianstraße - Führung über u.a. Ludwigstraße		
2 „Shuttle“?	Linie zwischen Flugzeugwerke, ZOB und SP-Nord – Dichter Takt auf der Maximilianstraße (mindestens 10-Minuten) – City-Ticket zwischen PFW und ZOB	Linie zwischen Flugzeugwerke und ZOB – Dichter Takt (mindestens 10 Minuten) – City-Ticket Zusätzlich lange Linie aus SP-Nord über ZOB nach Süden, aber keine Führung über Maximilianstraße			
3 Busgrößen?	Linie über Maximilianstraße mit Midibus, sonstige Linien mit Standardlinienbus	Alle Linien mit Standardlinienbus			
Umstieg und Haltestellen am Postplatz?	Umstiegspunkt am Postgraben – Bushaltestelle auf dem Postplatz für Linie in Richtung Maximilianstraße	Umstiegspunkt am Postgraben – Bushaltestellen auf dem Postplatz und in der Gilgenstraße für alle Linien	Umstiegspunkt am Postgraben, keine Bushaltestellen auf dem Postplatz	Zentraler Umstiegspunkt in der Bahnhofstraße oder Gilgenstraße bei Reduzierung des KFZ-Verkehrs	Umstiegspunkt am Postplatz für alle Linien (wie aktuell vorhanden)
4 Antriebsart?	Linie über Maximilianstraße mit Elektrobussen, sonstige Linien mit gasbetriebenen Bussen	Linie über Maximilianstraße und Hauptlinien mit Elektrobussen, sonstige Linien mit gasbetriebenen Bussen			

Busse auf der Maximilianstraße?

Die Verwaltung empfiehlt eine Befahrung der Maximilianstraße ausschließlich mit der „Shuttle“-Linie (Ausgestaltung der „Shuttle“-Linie siehe nächster Eckpunkt). Dies ist hauptsächlich in der Erreichbarkeit der zentralen Fußgängerzone sowie der Lagegunst gegenüber dem MIV begründet (Anmerkungen zu Busgrößen und Antriebsart siehe entsprechende Eckpunkte). Die Befahrung der Maximilianstraße ist für ein attraktives und leistungsfähiges Bussystem im Sinne der Verkehrswende alternativlos.

Alternativ ist auch die Führung weiterer Linien, z.B. wie aktuell die Römerberg-Linie (568), über die Maximilianstraße möglich. Dies widerspricht jedoch dem Argument der Übersichtlichkeit bzw. einfachen Nutzbarkeit der Busse aufgrund verschiedener Ziele der Busse.

Dem gegenüber steht eine Entfernung der Busse aus der Maximilianstraße und einer Führung über die Ludwigstraße oder Johannesstraße. Die oben genannten Vorteile würden hierbei entfallen, zudem wären weitere Maßnahmen in den entsprechenden Straßen notwendig (z.B. Neuorganisation von Parkflächen, Überprüfung von Einbahnstraßenregelungen, Neubau von barrierefreien Haltestellen) um einen stabilen Busverkehr zu ermöglichen.

„Shuttle“?

Zunächst ist eine „Shuttle“-Linie nur umsetzbar, wenn für eine Führung über die Maximilianstraße entschieden wird.

Die Verwaltung empfiehlt eine „Shuttle“-Linie zwischen Flugzeugwerke, ZOB und Speyer-Nord. Damit einhergehend ist ein dichter Takt auf der Maximilianstraße von mindestens 10-Minuten, alternativ auch 7,5 oder 5 Minuten. Ebenso beinhaltet dies das City-Ticket (vergünstigtes Tagesticket) zwischen Flugzeugwerke und ZOB. Es besteht zudem eine Abhängigkeit mit dem Eckpunkt „Busgrößen“! Mit dem „Shuttle“ werden zudem im Allgemeinen der verdichtete Takt, das einheitliche Erscheinungsbild sowie das City-Ticket verbunden – Diese Punkte werden mit dieser Variante erfüllt. Mit der Weiterführung der Linie nach SP-Nord entfällt das Umsteigerfordernis am ZOB. Der dichte Takt kann auch entsprechend nach Speyer-Nord beibehalten werden.

Alternativ dazu steht eine „Shuttle“-Linie ausschließlich zwischen Flugzeugwerke und ZOB. Diese Variante weist keine zusätzlichen Vorteile auf, jedoch ist ein Umstieg in Richtung Speyer-Nord notwendig, was zu Qualitätseinbußen führen würde. Diese Linie wäre als Ergänzung oder „On-Top-Angebot“ zu dem übrigen Stadtbusnetz zu sehen, da keine weitere Linie die Maximilianstraße befahren würde.

Busgrößen?

Die Verwaltung empfiehlt für die „Shuttle“-Linie Midibusse einzusetzen. Dies ist in der geringeren Auffälligkeit im Stadtbild begründet. Dies geht auch mit einer geringeren Fahrgastkapazität einher (je nach Hersteller bis zu -35%), sodass ein dichter Takt (Empfehlung: mindestens 7,5 Minuten) zwingend notwendig ist. Zur Barrierefreiheit ist die bei Midibussen häufig kleinere Mehrzweckfläche für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen oder Rollatoren zu beachten. Ebenso ist hier Niederflurtechnik notwendig, Low-Entry (Plätze hinter der zweiten Tür nur über Stufen erreichbar; stufenfrei nur zwischen Tür 1 und 2) würde eine signifikante Verschlechterung für die Barrierefreiheit bedeuten.

Eine Festlegung auf ein genaues Bus-Modell ist nicht möglich, da dies im Ausschreibungsverfahren dem Verkehrsunternehmen vorbehalten ist. Es ist aktuell davon auszugehen, dass zum Ausschreibungszeitpunkt eine ausschreibungsrelevante Anzahl an Midibussen in diesem Format (auch in Verbindung mit dem Eckpunkt Antriebsart) am Markt verfügbar ist.

Umstieg und Haltestellen am Postplatz?

Der Umstiegspunkt zeichnet sich dadurch aus, dass Wartezeiten zur Verbesserung von Umstiegen zwischen einzelnen Linien ermöglicht werden. Dies geht mit einer ausreichenden Flächen-Kapazität für die Busse und sicheren Fußverbindungen zwischen einzelnen Haltestellen einher.

Die Verwaltung empfiehlt den Umstiegspunkt an den Postgraben zu verlagern. Eine Bushaltestelle auf dem Postplatz für die Linie in Richtung Maximilianstraße soll beibehalten werden. An dieser finden jedoch keine Wartezeiten der Busse statt. Sonstige Linien passieren den Postplatz auf der Gilgen- und Bahnhofstraße ohne Halt. Dadurch nimmt der ÖPNV im Rahmen der Umgestaltung des Postplatzes weniger Raum ein. Zudem ist am Postgraben mehr Fläche sowie ein breiterer Straßenquerschnitt vorhanden um einen leistungsfähigen Umstiegspunkt darstellen zu können.

Alle Alternativen zu diesem Eckpunkt weisen insgesamt wenig Abhängigkeiten zu den weiteren Eckpunkten auf. Die weiteren Alternativen sind der Präsentation von R+T (Vorlage 0635/2021) zu entnehmen.

Antriebsart?

Im Rahmen der für Ende 2023 neu zu vergebenden Erbringung des Stadtbusverkehrs in Speyer ist auch eine Elektrifizierung vorzusehen. Dies ergibt sich allein schon aus der Clean Vehicle Directive bzw. aus der Inkraftsetzung einer korrespondierenden gesetzlichen Regelung in Deutschland.

Das Bundeskabinett hat dazu am Mittwoch, 20.01.2021 einen Gesetzentwurf für das „Saubere-Straßenfahrzeuge-Beschaffungsgesetz“ (SaubStraFahrzeugBeschG) beschlossen. Damit werden erstmals verbindliche Mindestziele für leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, für die Beschaffung vorgegeben. Die neuen Vorgaben sollen ab dem 02.08.2021 gelten und verpflichten die öffentliche Hand und die von ihr beherrschten Unternehmen sowie Vertragspartner in Verkehrsverträgen dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig emissions-arm oder -frei sein muss.

Dies erfordert bei lokal emissionsfreien Antrieben mit Batteriebusen oder mit Brennstoffzellen-bussen (mit Wasserstoff) die Schaffung einer neuen und dafür gesondert auszulegenden Infrastruktur. Zudem muss für den Wasserstoffbetrieb eine Versorgung ohne LKW-Transport sichergestellt sein, wenn die ökologische Transportbilanz in Gänze emissionsfrei sein soll. Bei Stadtbusverkehren hat sich mittlerweile eine klare Präferenz für Batteriebusse (BEV) mit Depotladung (ggf. auch mit Zwischenladung) in der Praxis beweisen können. Bei den sauberen Fahrzeugen ermöglichen Gasbusse mit Biomethan auch noch längerfristig eine sehr gute CO₂-Bilanz.

Möglichkeiten für saubere und lokal emissionsfreie Antriebe im Stadtbusbetrieb von Speyer

Im Rahmen der Konzeptstudie von BPV zur Elektrifizierung des Stadtbusverkehrs wurden für die Umsetzung nach den vorgenannten gesetzlichen Vorgaben die entsprechenden Gegebenheiten im aktuellen Verkehrsbetrieb, im zukünftigen Verkehrsbetrieb sowie bei den Stadtwerken geprüft. Durch die schon zuletzt realisierte Profilierung der Stadtwerke Speyer in Richtung als kommunaler „Vollversorger“ nach den zukünftigen Anforderungen eines CO₂-neutralen Betriebs sind sowohl für den Gasbusbetrieb als auch für den Elektrobusbetrieb auf der Infrastrukturseite bereits heute gute Voraussetzungen gegeben.

Die gesetzlichen Vorgaben und die noch zu erwartende technische Entwicklung zum Stand „heute“ sehen noch keine abschließende Vorgabe über die Antriebstechniken der ÖPNV-Busse vor. Gleichzeitig stellen Gasbusse der neuesten Generation mit Biomethan in der Umweltbilanz einen technologischen Sprung im Vergleich zum Dieselmotor dar, sind aber nur unwesentlich teurer als diese in Anschaffung und Betrieb. Elektrobusse sind als gute Lösung für die ab 02.08.2021 anteilig zwingend zu beschaffenden lokal emissionsfreien Fahrzeuge für Speyer die beste Option, nicht zuletzt für eine Linienführung in der Kernstadt.

Für die Umstellung des ÖPNV-Betriebs in Speyer nach den Vorgaben des genannten Gesetzes ergeben sich somit mehrere Möglichkeiten der Konkretisierung. Diese muss die Gegebenheiten bei der Infrastruktur für Elektrobusbetrieb und für Gasbusbetrieb ebenso berücksichtigen, wie die nunmehr konkretisierte, weiterentwickelte Liniennetzgestaltung.

Angebotskonzeption mit Elektrifizierung (lokal emissionsfrei)

Diese sieht nunmehr die Ausweitung des ehemals rein kernstädtischen Shuttlebus hin zu einer Shuttlebus-Achse mit sich überlagernden Linien vom Zentrum nach Speyer-Nord vor. Bei einem 15-Minuten-Takt jeder Linie und zeitlichem Versatz ergibt das aus Kundensicht ein hoch attraktives, deutlich verbessertes ÖPNV-Angebot auf der nachfragestärksten Achse des Stadtverkehrs.

Dies erlaubt auch den Einsatz von Midibussen, die etwas kürzer als Regelbusse sind und somit den Betrieb des Shuttlebus auch in der Fußgängerzone vereinfachen. Für diese Linien erweist sich dann auch der Elektroantrieb ideal, zum einen weil er lokal emissionsfrei ist und zum anderen weil er erheblich leiser ist. Er verträgt sich somit im Umweltverbund sehr gut mit dem Fuß- und Radverkehr auf der Maximilianstraße.

Angebotskonzeption mit sauberen Fahrzeugen (sehr geringe CO₂-Emissionen)

Für alle anderen Linien des Stadtverkehrs bietet sich der Betrieb mit Regelbussen von 12 m Länge mit Gasantrieb sehr gut an. Dies gilt nicht zuletzt auch, weil auf Seiten der Stadtwerke dafür sehr gute infrastrukturelle Grundlagen gegeben sind. Zudem ist Biomethan als notwendiger Treibstoff in der entsprechenden Qualität (zertifiziert) verfügbar.

Empfehlung

Nach dem aktuellen Stand der Prüfung aller Gegebenheiten und Voraussetzungen sowie der gesetzlichen Grundlagen ist die benannte Lösung in Speyer umsetzbar. Sie ist zudem technisch-betrieblich und ökonomisch auch nach den Maßstäben der benötigten finanziellen Mittel noch weiter gestaltbar.

Demnach würden ab Ende 2023 nicht notwendiger Weise alle Verkehre „auf einen Schlag“ wie dargestellt umgestellt werden müssen. Es muss jedoch nach den gesetzlichen Vorgaben in jedem Fall eine Beschaffungsstrategie mit allen wesentlichen Eckpunkten der Fahrzeugbeschaffung für die nächste Vertragslaufzeit von 2023 bis 2033 fixiert werden.

Hr Zimmer vom Büro BPV Consult wird die Machbarkeitsstudie zur Elektromobilität und den verschiedenen Antriebsarten vorstellen. Dabei wird neben den genannten auch weiter auf finanzielle Aspekte und die technische Umsetzbarkeit eingegangen.

Ergänzende Informationen

Informationen zu On-Demand-Verkehr

Aktuell verkehrt in Speyer bereits ein Bedarfsverkehr, nämlich das Anruf-Sammel-Taxi (AST). Der AST-Verkehr ist nicht liniengebunden, jedoch fahrplangebunden. Das bedeutet, dass das AST nur zu festgelegten Zeiten, jedoch nicht auf festgelegten Routen verkehrt. Dies beschränkt sich aktuell auf die Tagesrandzeiten.

On-Demand-Verkehr ist ebenso als Bedarfsverkehr zu kategorisieren, ist jedoch je nach Ausgestaltung nicht liniengebunden und auch nicht fahrplangebunden. Der Betrieb des On-Demand-Verkehrs findet in einem festgelegten Bedienungsgebiet an definierten virtuellen Haltestellen statt. Der entscheidende Vorteil ist die Digitalisierung und Flexibilisierung des Angebots. Fahrtwünsche können auch kurzfristig geäußert werden, Abfahrtszeit, Start und Ziel sind dabei innerhalb des festgelegten Gebiets individuell. Algorithmen berechnen die jeweils optimale Route, sodass Fahrten gebündelt werden können. Als Teil des ÖPNV steht der On-Demand-Verkehr allen zur Verfügung.

Eine bisherige Problematik ist die mangelnde Berücksichtigung von On-Demand-Verkehr in aktuellen Gesetzen. Dies wird jedoch mit der Personenbeförderungsgesetz(PBefG)-Reform in diesem Jahr geändert. Unter dem zukünftigen § 42 dieses Gesetzes ist dieser Verkehr als Linienbedarfsverkehr definiert. Dabei wird auch auf Vorgaben des entsprechenden Nahverkehrsplans hingewiesen. Daraus ergibt sich, dass On-Demand-Verkehr im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden muss und ein entsprechender Rahmen gesetzt, bzw. Vorgaben dargestellt werden.

Die wesentlichen Chancen von On-Demand-Verkehr liegen in der Ergänzung des ÖPNV-Angebots, bspw. im Einsatz zu Schwachlastzeiten (abends oder früh morgens) oder für die Erschließung schlecht angebundener Gebiete an die Innenstadt oder zu Bahnstationen. Durch den Einsatz von Pkw bzw. Kleinbussen erreichen On-Demand-Verkehre schnell eine Kapazitätsgrenze, weshalb zu Hauptverkehrszeiten und in Gebieten mit hoher Nachfrage der Busverkehr zur qualitativ guten und verlässlichen Erbringung der Verkehrsleistung vorzuziehen ist.

Risiken des On-Demand-Verkehr sind unter anderem eine geringe Auslastung bzw. ein geringer Besetzungsgrad, wodurch die Verkehrsleistung nicht verringert, sondern nur verlagert wird. Weiterhin ist der On-Demand-Verkehr so zu konzeptionieren, dass er nicht die Fahrgäste aus dem bestehenden ÖPNV-Angebot verdrängt, sondern eine Alternative zur individuellen Mobilität darstellt.

Das bedeutet, dass der On-Demand-Verkehr zunächst keine Auswirkungen auf die zu diskutierenden Eckpunkte hat. In jedem Fall kann der On-Demand-Verkehr bedarfsgerecht dem Busverkehrssystem angepasst werden, da er eine entsprechende Ergänzungsfunktion hat. Das Einsatzgebiet eines On-Demand-Verkehr ist daher in Speyer aktuell noch nicht genau zu definieren, da dies ,wie dargestellt, von der Erschließungsqualität des Busverkehrs abhängt. Entscheidend ist jedoch, dass nach Beschluss der Eckpunkte das Thema „On-Demand-Verkehr“ aufgegriffen, näher definiert und konkretisiert und folglich in den Nahverkehrsplan aufgenommen wird.

Informationen zu den aktuellen Kosten des Linienbündels Speyer

Zur Information nachfolgend der aktuelle Zuschussbedarf, der sich für die Stadt Speyer für das Linienbündel Speyer ergibt:

Der Zuschussbedarf ergibt sich aus den bei der Vergabe im Jahr 2013 beauftragten Leistungsbausteinen. Für den Leistungsbaustein der Linie 568 nach Römerberg teilt sich der Zuschussbedarf nach Kilometern auf die entsprechenden Aufgabenträger auf. Daraus ergibt sich für diesen Leistungsbaustein ein Anteil des Rhein-Pfalz-Kreises von 56 % und ein Anteil der Stadt Speyer von 44 %.

Für das Linienbündel Speyer ergibt sich für das Jahr 2021 ein gesamter Zuschussbedarf von ca. 625.000 €. Auf die Stadt Speyer entfällt dabei ein Anteil von ca. 580.000 €. Dabei werden für das Linienbündel Speyer ca. 900.000 Fahrplankilometer geleistet, wobei ca. 840.000 Fahrplankilometer auf die Stadt Speyer entfallen.

Informationen zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zum Nahverkehrsplan

Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit hat am 8. Mai 2021 begonnen und dauert noch bis Ende Juni an. In diesem Zeitraum geht es dabei vorrangig um die Eckpunkte. Dazu liegen bereits Rückmeldungen vor, sodass ein erster Eindruck entstanden ist. Rechtzeitig vor der Sitzung am 07.06.2021 wird ein aktueller Zwischenstand zur Verfügung gestellt. Dieser stellt nicht die endgültigen Ergebnisse der Öffentlichkeitsarbeit dar, da diese, wie beschrieben, noch bis Ende Juni andauert. Für die Beschlussfassung am 29.06.2021 ist mit einer tiefergehenden Darstellung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsarbeit zu rechnen, damit diese in die Entscheidungsfindung einfließen können. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsarbeit werden dementsprechend zur Beschlussfassung zur Verfügung stehen!