

# Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0743/2021

**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
Verkehrsausschuss	29.06.2021	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	29.06.2021	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	15.07.2021	öffentlich	abgesetzt

**Betreff: Eckpunkte zum Nahverkehrsplan**

## Beschlussempfehlung:

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Eckpunkte und Varianten 1A, 2A, 3A, 4A und 5A zu beschließen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion empfiehlt dem Stadtrat die Eckpunkte und Varianten 1A, 2A, 3A, 4A und 5A zu beschließen.

Der Stadtrat beschließt die Eckpunkte und Varianten 1A, 2A, 3A, 4A und 5A.

## 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/](http://www.speyer.de/steigtein/) entnommen werden.*

Auf dieser gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion und Verkehrsausschuss wird eine Beschlussfassung zu den nachfolgenden Eckpunkten gefasst. Aufgrund des engen Zeitrahmens der Aufstellung des Nahverkehrsplans, ist die Beschlussfassung auf dieser Sitzung zwingend erforderlich. Nachfolgend werden zusammenfassende Informationen und Empfehlungen dargestellt.

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 dargestellt, die sich aus den verschiedenen Gesprächen, Diskussionen sowie aus dem aktuellen Stand der Bürgerbeteiligung ergeben haben.

Eckpunkt	Alternative A	Alternative B	Alternative C
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	
2 „Shuttle“?	Linie zwischen SP-Süd, Domplatz, Maximilianstraße, ZOB <b>und SP-Nord</b> – Dichter Takt (Standardlinienbus mind. 10 Minuten; Midibus mind. 7,5 Minuten) – City-Ticket zwischen SP-Süd und ZOB	1. Linie zwischen SP-Süd, Domplatz, Maximilianstraße und ZOB – Dichter Takt (Standardlinienbus mind. 10 Minuten; Midibus mind. 7,5 Minuten) – City-Ticket 2. Zusätzlich lange Linie aus <b>SP-Nord über ZOB nach SP-Süd</b> , aber keine Führung über Maximilianstraße	
3 Busgrößen?	Linie über Maximilianstraße mit Midibus, sonstige Linien mit Standardlinienbus	Alle Linien mit Standardlinienbus	
4 Umstieg und Haltestellen am Postplatz?	Umstiegspunkt am Postgraben – „normale“ Bushaltestellen im Bereich Postplatz/Gilgenstraße für alle Linien	Umstiegspunkt im Bereich Postplatz/Gilgenstraße für alle Linien (wie aktuell vorhanden), „normale“ Bushaltestelle am Postgraben	Zentraler Umstiegspunkt in der Bahnhofstraße oder Gilgenstraße bei Reduzierung des KFZ-Verkehrs
5 Antriebsart?	Linie über Maximilianstraße mit Elektrobussen, sonstige Linien mit gasbetriebenen Bussen	Linie über Maximilianstraße und weitere Hauptlinien mit Elektrobussen, sonstige Linien mit gasbetriebenen Bussen	

## Die Empfehlung der Verwaltung lautet daher zusammenfassend:

- Eckpunkt 1: Alternative A
- Eckpunkt 2: Alternative A
- Eckpunkt 3: Alternative A
- Eckpunkt 4: Alternative A
- Eckpunkt 5: Alternative A

Aus dieser Kombination ergibt sich folgender Sachverhalt: Über die Maximilianstraße wird ausschließlich die „Shuttle“-Linie geführt. Diese führt von SP-Süd über Domplatz und Maximilianstraße zum ZOB und anschließend weiter nach SP-Nord. Diese Linie wird mit einem Midibus mindestens im 7,5-Minuten Takt betrieben. Auf dieser Linie ist das City-Ticket (vergünstigtes Tagesticket) weiterhin zwischen Flugzeugwerke und ZOB gültig. Alle weiteren Linien des Linienbündels werden mit Standardlinienbussen betrieben. Die „Shuttle“-Linie wird mit Batterie-elektrischen Bussen betrieben. Alle weiteren Linien werden mit Gasbussen betrieben. Voraussetzung ist dabei die Erfüllung der CVD (Clean Vehicle Directive). Am Postplatz finden keine Wartezeiten der Busse statt, Haltestellen sind dort trotzdem für alle Linien vorhanden. Nötige Wartezeiten zur Ermöglichung von Umstiegen zwischen einzelnen Linien finden am Postgraben statt (→ Umstiegspunkt).

### Eckpunkt 1: Busse auf der Maximilianstraße?

#### Alternative A:

Die Verwaltung empfiehlt eine Befahrung der Maximilianstraße ausschließlich mit der „Shuttle“-Linie. Dies ist hauptsächlich in der Erreichbarkeit der zentralen Fußgängerzone sowie der Lagegunst gegenüber dem MIV begründet.

#### Alternative B:

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.

#### Anmerkungen:

Die Befahrung der Maximilianstraße ist für ein attraktives und leistungsfähiges Bussystem im Sinne der Verkehrswende alternativlos. Die Entfernung der Busse aus der Maximilianstraße und Führung über die Ludwigstraße oder Johannesstraße ist keine gleichwertige Alternative. Dies wurde in den vergangenen Diskussionen mit Politik und Öffentlichkeit deutlich. Die Vorteile der Lagegunst und Erreichbarkeit 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. Zudem würde die Fahrtzeit bei Führung über die Ludwigstraße erheblich verlängert. Die Johannesstraße ist nur in eine Richtung befahrbar, eine Rückfahrtmöglichkeit besteht nicht.

### „Shuttle“?

#### Alternative A:

Die Verwaltung empfiehlt eine „Shuttle“-Linie zwischen Speyer-Süd, Domplatz, Maximilianstraße, ZOB und Speyer-Nord. Damit einhergehend ist ein dichter Takt auf der Maximilianstraße von mindestens 10-Minuten, alternativ auch 7,5 oder 5 Minuten. Beim Einsatz von Midibussen ist, bei Aufrechterhaltung der momentan angebotenen Kapazität durch Solobusse, mindestens ein 7,5 Minuten-Takt notwendig. Ebenso beinhaltet dies das City-Ticket (vergünstigtes Tagesticket) zwischen Flugzeugwerke und ZOB. Mit dem „Shuttle“ werden 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. In diesem Zusammenhang ist ebenso zu prüfen, ob sich die teilweise Weiterführung dieser Linie ins Pleiad-Gelände anbietet, oder ob dafür eine andere Linie genutzt wird. Ebenso ist im weiteren Verlauf zu untersuchen, ob es in Speyer-Süd ebenfalls einen weiteren Linienast geben wird, der bspw. zu den Stadtwerken führt.

#### Alternative B:

Alternativ dazu steht eine „Shuttle“-Linie ausschließlich zwischen Flugzeugwerke und ZOB. Beim Einsatz von Midibussen ist mindestens ein 7,5 Minuten-Takt notwendig. Ebenso beinhaltet dies das City-Ticket (vergünstigtes Tagesticket) zwischen Flugzeugwerke und ZOB. Mit dem „Shuttle“ werden im Allgemeinen der verdichtete Takt, das einheitliche Erscheinungsbild sowie das City-Ticket verbunden – Diese Punkte werden mit dieser Variante erfüllt. Für diese Variante ist ein Umstieg aus der Innenstadt in Richtung Speyer-Nord am ZOB notwendig, was zu Qualitätseinbußen auf dieser stark nachgefragten Linie führen würde. Dafür ist eine weitere Linie aus Speyer-Süd über den ZOB nach Speyer-Nord erforderlich.

### **Busgrößen?**

#### Alternative A:

Die Verwaltung empfiehlt für die „Shuttle“-Linie Midibusse einzusetzen. Dies ist in der geringeren Auffälligkeit im Stadtbild begründet. Dies geht jedoch auch mit einer geringeren Fahrgastkapazität je Fahrzeug einher (je nach Hersteller bis zu -35%), sodass ein dichter Takt (Empfehlung: mindestens 7,5 Minuten) zwingend notwendig ist. Beim Einsatz von Midibussen im 7,5 Minuten-Takt kann die mittlere Platzkapazität pro Stunde um 44% zum Status Quo erhöht werden. Ebenso kann mit einem 7,5 Minuten Takt die Fahrgastnachfrage zeitlich harmonischer verteilt werden. Erfahrungsgemäß treten die Nachfragespitzen im dichten Takt nicht fokussiert in Einzelfahrten (wie beim 30 oder 15 Minuten Takt) auf, sondern verteilen sich auf mehr Fahrten.

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. Anforderungen an die Barrierefreiheit oder eine Mindest-Sitzplatzanzahl können aber vorgegeben werden. Es ist aktuell davon auszugehen, dass zum Ausschreibungszeitpunkt eine ausschreibungsrelevante Anzahl an Herstellern von Midibussen in diesem Format (auch in Verbindung mit einem Elektroantrieb) am Markt verfügbar ist.

#### Alternative B:

Alternativ dazu können auch auf der „Shuttle“-Linie Standardlinienbusse eingesetzt werden, sodass im gesamten Linienbündel Standardlinienbusse eingesetzt werden. Dies erhöht die betriebliche Flexibilität des gesamten Linienbündels, da nur ein Fahrzeugtyp als Reserve vorgehalten werden muss. Die Fahrgastkapazität der Busse ist entsprechend höher als die der Midibusse. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sind insbesondere durch eine größere Mehrzweckfläche gegeben. Zudem ist für diesen Fahrzeugtyp definitiv eine ausschreibungsrelevante Anzahl verfügbar (auch in Verbindung mit einem Elektroantrieb), da eine deutlich höhere Anzahl an Herstellern diesen Bustyp anbieten. Nachteilig ist die größere Auffälligkeit im Stadtbild. Dies ist in der Maximilianstraße von Relevanz.

## **Umstieg und Haltestellen am Postplatz?**

### Alternative A:

Die Verwaltung empfiehlt den Umstiegspunkt an den Postgraben zu verlagern. Am Postgraben ist mehr Fläche sowie ein breiterer Straßenquerschnitt vorhanden um einen leistungsfähigen Umstiegspunkt darstellen zu können. Bushaltestellen im Bereich Postplatz/Gilgenstraße sollen beibehalten werden, um keine Verschlechterung gegenüber der Ist-Situation zu erzeugen. An diesen werden die Busse halten, es finden jedoch keine Wartezeiten statt. Dadurch entsteht mehr Spielraum bei der Umgestaltung des Postplatzes.

### Alternative B:

Der Umstiegspunkt befindet sich weiterhin im Bereich Postplatz/Gilgenstraße. Notwendige Wartezeiten der Busse werden dementsprechend am Postplatz stattfinden. Dies hat negative Auswirkungen auf die Reduzierung des ÖPNV im Rahmen der Umgestaltung des Postplatzes.

### Alternative C:

Bei Reduzierung des KFZ-Verkehrs ist ein zentrale Umstiegspunkt im Bereich Bahnhofstraße oder Gilgenstraße möglich.

### Anmerkungen:

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 genaue Haltestellenlage im Bereich Postplatz/Gilgenstraße kann nachfolgend weiterhin untersucht und angepasst werden. Relevant ist die Entscheidung darüber, an welchem Standort der Umstiegspunkt realisiert wird und damit einhergehend welche Wirkung der ÖPNV auf den Postplatz hat. Alle Alternativen zu diesem Eckpunkt weisen insgesamt wenig Abhängigkeiten zu den weiteren Eckpunkten auf.

## **Antriebsart?**

### Alternative A:

Die Linie über die Maximilianstraße wird mit Elektrobussen betrieben. Alle weiteren Linien werden mit gasbetriebenen Bussen betrieben.

### Alternative B:

Zusätzlich zu der Linie über die Maximilianstraße werden weitere Hauptlinien mit Elektrobussen betrieben. Dies erhöht den Anteil der lokal emissionsfreien Busse deutlich über die Vorgaben der CVD. Damit geht jedoch auch ein deutlich höherer Finanzierungsbedarf einher.

### Anmerkung:

Aus der Clean Vehicle Directive bzw. aus der Inkraftsetzung einer korrespondierenden gesetzlichen Regelung in Deutschland ergibt sich, dass ein Anteil von 45 % „saubere Fahrzeuge“ sein müssen, davon die Hälfte (→ 22,5 %) „lokal emissionsfrei“. Als lokal emissionsfrei gelten Batteriebusse oder Brennstoffzellen-bussen mit Wasserstoff. Zudem muss für den Wasserstoffbetrieb eine Versorgung ohne LKW-Transport sichergestellt sein, wenn die ökologische Transportbilanz in Gänze emissionsfrei sein soll. Dies ist in Speyer nicht der Fall, damit ist der Wasserstoffbetrieb keine Alternative. 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 CO<sub>2</sub>-Bilanz. Diese Lösung ist in Speyer technisch umsetzbar.

Falls die „Shuttle“-Linie ausschließlich zwischen Flugzeugwerke und ZOB eingeführt wird, ist im Detail zu prüfen, ob die Quote an lokal emissionsfreien Bussen erfüllt wird, da in diesem Fall eine geringere Anzahl an Elektrobussen dafür eingesetzt wird. Die Gesamtzahl der einzusetzenden Busse im gesamten Linienbündel ist aktuell noch nicht absehbar (abhängig von weiteren Routen und Taktungen).

## Beispielhafte Kostenschätzung

### Variantenvergleich:

Variante 1 (Shuttle-Alternative B)	Variante 2 (Shuttle-Alternative A)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Nord Süd Linie               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Birkenweg ↔ Stadtwerke/Platz Ravenna</li> <li>○ Takt: 30 Minuten, <b>Überlagerungsstrecken 15 Minuten</b></li> <li>○ Fahrzeugtyp: Standardlinienbus</li> <li>○ Fahrzeugantrieb: Gas</li> </ul> </li> <li>• 1 „Shuttle“-Linie               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Hauptbahnhof ↔ Flugzeugwerke</li> <li>○ Takt: <b>7,5 Minuten</b></li> <li>○ Fahrzeugtyp: Midibus</li> <li>○ Fahrzeugantrieb: Elektro, Depotladung</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 „Shuttle“-Linie               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Birkenweg ↔ Stadtwerke/Flugzeugwerke</li> <li>○ Takt: 15 Minuten, <b>Überlagerungsstrecken 7,5 Minuten</b></li> <li>○ Fahrzeugtyp: Midibus</li> <li>○ Fahrzeugantrieb: Elektro, Depotladung</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Information:</b> Umfangreiche Daten sowie Kosten werden momentan zusammengestellt bzw. kalkuliert und in der Sitzung ausführlich dargestellt!</p>	

## 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. Im Linienbündel Speyer sind im Regelbetrieb 13 Standardlinienbusse und 1 Minibus im Einsatz, dazu noch 4 Verstärker-Fahrzeuge.

## 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. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsarbeit werden im Rahmen der Ausschusssitzung am 29.06.2021 vorgestellt und dementsprechend zur Beschlussfassung zur Verfügung stehen!