

# Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0797/2021

**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:

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	07.09.2021	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Verkehrsausschuss	07.09.2021	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	16.09.2021	öffentlich	endgültige Beschlussfassung <i>über die Vorlage 0796/2021</i>

**Betreff: Eckpunkte zum Nahverkehrsplan**

## Beschlussempfehlung:

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Festlegung auf Zielvariante B sowie die Eckpunkte und Varianten 2a und 3a zu beschließen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion empfiehlt dem Stadtrat die Festlegung auf Zielvariante B sowie die Eckpunkte und Varianten 2a und 3a zu beschließen.

## Begründung:

Bei der vergangenen gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion und Verkehrsausschuss am 29.06.2021 wurde bereits über die 5 dort vorgestellten Eckpunkte beraten (Vorlage 0743/2021). Zu den Eckpunkten 1 (Busse auf der Maximilianstraße?), 4 (Umstieg und Haltestellen am Postplatz?) und 5 (Antriebsart?) wurden empfehlende Beschlussfassungen getroffen, die Beschlussfassung zu den beiden weiteren Eckpunkten („Shuttle“?, Busgrößen?) wurde auf diese Sitzung vertagt.

Ab frühestens September 2021 ist entsprechend der gesetzlichen Fristen die Vorabkennzeichnung für das Vergabeverfahren zu veröffentlichen, welche die wesentlichen Aspekte des zukünftigen ÖPNV in Speyer beinhalten muss. Neben den 3 bereits empfehlend beschlossenen Eckpunkten sollen die beiden weiteren Eckpunkte sowie die Zielvariante des Busverkehrs in Speyer in die Vorabkennzeichnung aufgenommen werden. Dadurch werden wesentliche Grundlagen für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV vorgegeben. Sobald der Nahverkehrsplan Anfang 2022 in Gänze fertiggestellt und beschlossen ist, wird die Vorabkennzeichnung mit diesen ergänzt und aktualisiert.

In den vergangenen Monaten ist deutlich geworden, dass die Nahverkehrsplanung eine sehr komplexe Thematik ist, bei der große Abhängigkeiten zwischen vielen einzelnen Aspekten bestehen. Es ist außerdem deutlich geworden, dass es unterschiedliche Möglichkeiten zur Ausgestaltung gibt. Daher ist es von besonderer Bedeutung eine Grundrichtung vorzugeben, in die die weiteren Planungen vorangetrieben werden. Die Grundrichtung wird über die Eckpunkte und Zielvarianten abgebildet, wozu bei dieser Sitzung ein empfehlender Beschluss gefasst werden soll.

Im Folgenden werden die zu beschließenden Punkte im Detail vorgestellt. Neben der jeweiligen Beschlussempfehlung werden auch mögliche Alternativen und deren Konsequenzen dargestellt. Die Empfehlungen ergeben sich aus den verschiedenen Gesprächen, Diskussionen sowie aus dem aktuellen Stand der Bürgerbeteiligung.

### **Zielvariante**

Bei der Zielvariante geht es darum, welches Ziel das Stadtbussystem in welcher Systemausprägung ab 2023 verfolgen soll. Diese Entscheidung zu den Zielvarianten ist notwendig, um darauf aufbauend ein passgenaues Stadtbussystem inkl. Liniennetz, Taktung, etc. abzubilden. Die Zielvarianten sind anhand des angestrebten Fahrgastzuwachses im Verlauf des neuen Stadtbussystems ausgerichtet. Dazu zunächst folgende Vorüberlegungen:

- Es gibt in Deutschland Städte mit ähnlicher Topografie, Größe und zentralörtlicher Funktion, die eine wesentlich höhere Nutzungsintensität im ÖPNV aufweisen. Das trifft auch auf Städte zu, die ebenfalls einen hohen Radverkehrsanteil aufweisen. Zudem ist der Modal-Split-Anteil des ÖV in Speyer gegenüber vergleichbaren Mittelstädten unterdurchschnittlich. Dies deutet darauf hin, dass auch in Speyer Fahrgastpotenzial vorhanden ist.
- Das Ziel „Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030“ ist aktueller Stand der Fach- und Branchendiskussion. (vgl. Verkehrsministerkonferenz am 15./16. April 2021; VDV)
- Aus den Erfahrungen der Corona-Pandemie sowie für die „Verkehrswende“ gewinnen die Aspekte Platzbedarf und Komfort an Bedeutung.
- Der ÖPNV dient als „Rückfallebene“ für andere Verkehrsarten (z.B. für den Radverkehr an „Schlechtwettertagen“).
- Die Erreichung einer angestrebten Zielvariante lässt sich mit weiteren Verbesserungen im Verkehrssystem, wie z.B. Parkraummanagement in der Innenstadt oder Busbevorrechtigung beschleunigen.

A	B	C
<b>Stadtbussystem mit moderatem Ausbau</b>	<b>Stadtbussystem mit nennenswertem Ausbau</b>	<b>Ausbau des Stadtbussystems als konkurrenzfähiges System</b>
<b>Leichter Nachfragezuwachs</b>	<b>Nachfragezuwachs + 50%</b>	<b>Nachfragezuwachs + 100%</b>
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 <b>zusätzliche Finanzierung</b> .	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 <b>wesentlich höhere Finanzierung</b> .
<b>keine merkliche Erhöhung des Modal-Split-Wertes möglich</b>	<b>Modal-Split-Wert kann um 1,5-%-Punkte erhöht werden</b>	<b>wirksame Steigerung des Modal-Split-Wertes um 3-%-Punkte</b>

Daraus resultieren folgende Ausrichtungen der Zielvarianten:

**Zielvariante A** beinhaltet grundsätzlich eine Verdichtung des Angebots auf der Nord-Süd-Achse (10-Minuten-Takt). Allein dadurch wird das System wirksam verbessert. Es ist nur ein leichter Nachfragezuwachs zu erwarten.

**Zielvariante B** beinhaltet eine weitere Angebotsverdichtung sowie darüber hinaus das Ziel eines Fahrgastzuwachses in Gebieten und zu Zeiten mit signifikantem Wachstumspotenzial. Hier ist ein deutlicher Nachfragezuwachs zu erwarten.

**Zielvariante C** beinhaltet den flächenhaften Ausbau des ÖPNV mit dem Ziel, flächendeckend eine Alternative zum Pkw darzustellen. Dabei ist eine Verdopplung der Nachfrage zu erwarten.

Diese Zielvarianten geben eine Grundrichtung vor. Um abschätzen zu können, welche betrieblichen und finanziellen Auswirkungen diese Zielvarianten haben könnten, sind in der Präsentation zu dieser Vorlage Vorschläge zur Linienführung und Taktung dargestellt. Diese dienen zunächst als Basis für die Aufwands- und Kostenermittlung.

Während die Bedienung der Nord-Süd-Achse als Kerngerüst des Stadtbussystems mit dem Beschluss einer Zielvariante weitgehend feststeht, sind beim Ergänzungsgerüst und den Erschließungslinien im weiteren Planungs- und Diskussionsprozess selbstverständlich Änderungen möglich!

Die nachfolgende Darstellung der betrieblichen Aufwendungen und der zu erwartenden Kosten basiert auf dem Einsatz von Standardlinienbussen auf allen Linien. Der Einsatz von Midibussen (siehe Eckpunkt 3: Busgrößen) würde, um adäquate Platzkapazitäten und einen angemessenen Fahrkomfort gewährleisten zu können, dichtere Takte erfordern und zu höheren Kosten führen.

Diese Vorschläge für die Zielvarianten haben ungefähr folgende betriebliche und ökonomische Konsequenzen:

	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
<b>Gesamt</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>30</b>
Reservefahrzeug am ZOB	1	1	2
	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

#### Beschlussempfehlung: Zielvariante B

Die Verwaltung empfiehlt eine Festlegung auf die Zielvariante B. Dies bedeutet, dass bis zum Jahr 2033 (Ende der Laufzeit des neu auszuschreibenden Stadtbusverkehrs) mit den dargestellten Möglichkeiten ein Nachfragezuwachs von +50 % erreicht werden soll.

Die Festlegung auf Zielvariante B soll mit einer schrittweisen Erfüllung des Ziels ergänzt werden. Dafür soll eine Option für Angebotserweiterung (z.B. in Form von Zubestellungen) nach 5 Jahren (also zum Dezember 2028) in das Konzept mit aufgenommen werden, die bei entsprechender Nachfrageentwicklung und Auslastung gezogen werden soll. Damit sich diese Option in die Systemstruktur einfügt, sollen die Angebotserweiterung auf die Zielvariante B bereits jetzt definiert und dargestellt werden. Diese werden auch Teil der Ausschreibung sein.

Die Festlegung auf Zielvariante B ist darin begründet, dass eine deutliche Angebotsverbesserung im ÖPNV realisierbar ist. Dies betrifft insbesondere Gebiete und Zeiten, für die im aktuellen Stadtbussystem ein unterdurchschnittliches Angebot vorliegt. Somit kann ein Schritt in Richtung „Verkehrswende“ vollzogen und ein verbessertes Angebot im innerstädtischen ÖPNV realisiert werden. Damit geht eine Erhöhung der Fahrzeuganzahl und damit auch des Finanzierungsbedarfs gegenüber dem Status Quo einher.

Mit der Zielvariante A kann nur ein leichter Nachfragezuwachs realisiert werden, was hauptsächlich auf die (spürbare, aber nur bedingt nachfragewirksame) Angebotsverdichtung auf der Nord-Süd-Achse zurückzuführen ist. In den weiteren Stadtgebieten kann keine Angebotsverbesserung vorgenommen werden.

Die Zielvariante C bedeutet einen erheblichen Fahrzeugmehrbedarf und damit einhergehend einen deutlich höheren Zuschussbedarf. Diese Zielvariante kann eine langfristige Lösung, bspw. für die nächste Ausschreibung des Stadtbusverkehrs im Jahr 2033 sein. So kann das Stadtbussystem schrittweise ausgebaut werden.

## **Eckpunkt 2: „Shuttle“?**

Bei diesem Eckpunkt geht es um den Nord-Süd-„Shuttle“ und die entsprechende Linienführung.

Die **erste Alternative (a)** ist eine „Shuttle“-Linie zwischen Speyer-Süd (Flugzeugwerke und/oder Vogelgesang), Domplatz, Maximilianstraße, ZOB und Speyer-Nord. Mit der Führung der Linie nach SP-Nord entfällt das Umsteigerfordernis am ZOB. Damit geht ein dichter Takt auf der Maximilianstraße von mindestens 10-Minuten einher, alternativ je nach Zielvariante auch 7,5 oder 5 Minuten. Der dichte Takt kann auch entsprechend nach Speyer-Nord beibehalten werden, was auch dort eine wirksame Angebotsverbesserung herbeiführt. Beim Einsatz von Midibussen ist, bei Aufrechterhaltung der momentan angebotenen Kapazität durch Standardlinienbusse, mindestens ein 7,5 Minuten-Takt notwendig. Weiterhin werden einzelne Fahrten in das Pleiad-Gelände verlängert, sodass dieses Gebiet an den ÖPNV und damit auch an die Innenstadt und ZOB angebunden ist.

Die **zweite Alternative (b)** ist eine „Shuttle“-Linie ausschließlich zwischen Flugzeugwerke und ZOB. Für diese Variante ist ein Umstieg aus der Innenstadt in Richtung Speyer-Nord am ZOB notwendig, was zu Qualitätseinbußen (und Fahrgastrückgängen) auf dieser stark nachgefragten Linie führen würde. Dafür ist eine weitere Linie nach Speyer-Nord erforderlich. Beim Einsatz von Midibussen ist mindestens ein 7,5 Minuten-Takt notwendig. Auch hier werden einzelne Fahrten in das Pleiad-Gelände verlängert, sodass dieses Gebiet an den ÖPNV und damit auch an die Innenstadt und ZOB angebunden ist.

Beide Varianten beinhalten das City-Ticket (vergünstigtes Tagedticket) 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 beiden Varianten erfüllt.

### Beschlussempfehlung: Alternative a

Die Verwaltung empfiehlt eine Festlegung auf die Alternative a. Die wesentlichen Merkmale, die mit dem „Shuttle“ verbunden werden, sind kurze Taktzeiten, klare Linienführung, günstige Preise. Diese sind mit der Alternative a erfüllt. Zudem entfällt das Umsteigerfordernis am ZOB aus SP-Nord.

## **Eckpunkt 3: Busgrößen?**

Bei diesem Eckpunkt geht es um die Busgröße, die auf der Maximilianstraße eingesetzt werden soll. Auf allen Linien, die nicht über die Maximilianstraße führen, sollen Standardlinienbusse eingesetzt werden, um die Angebotsqualität aufrecht zu erhalten. Ergänzend ist zu beachten, dass Busse mit einem BEV-Antrieb (**B**attery **E**lectric **V**ehicle) eingesetzt werden sollen. Dies führt zu einer geringeren Lärm- und Schadstoffbelastung und damit einer geringeren Auffälligkeit im Stadtbild.

Die erste **Alternative (a)** ist der Einsatz von Standardlinienbussen. Dies erhöht die betriebliche Flexibilität des gesamten Linienbündels, da im System nur ein Fahrzeugtyp vorgehalten

werden muss. Die Fahrgastkapazität der Busse ist höher als die der Midibusse. Die Barrierefreiheit ist insbesondere durch eine größere Mehrzweckfläche besser ausgestattet. Es ist mehr Platz für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen oder Rollatoren verfügbar als bei Midibussen. Weiterhin führt der Einsatz von Standardlinienbussen zu einem wirtschaftlicheren Verhältnis zwischen Busgröße und Taktfolge und damit zu geringeren Kosten aufgrund von weniger einzusetzenden Bussen. Zudem ist für diesen Fahrzeugtyp definitiv eine ausschreibungsrelevante Anzahl verfügbar (auch in Verbindung mit einem Elektroantrieb), da eine hohe Anzahl an Herstellern diesen Bustyp anbieten.

Die zweite **Alternative (b)** ist der Einsatz von Midibussen. Dies geht 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, um ausreichende Beförderungskapazitäten anzubieten. 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, sodass der Einsatz von Midibussen im dichten Takt darstellbar ist. Ob trotzdem einzelne Fahrten aufgrund hoher Auslastung mit Standardlinienbussen durchgeführt werden müssen, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar. Midibusse verfügen zudem i.d.R. über eine kleinere Mehrzweckfläche und damit im Vergleich zum Standardlinienbus weniger Platz für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen oder Rollatoren. 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.

Für beide Varianten ist eine Festlegung auf ein genaues Bus-Modell nicht möglich, da dies im Ausschreibungsverfahren den Bietern vorbehalten ist. Anforderungen an die Barrierefreiheit oder eine Mindest-Sitzplatzanzahl können aber vorgegeben werden. Ebenso ist im Stadtbusverkehr ein durchgängige Niederflertechnik im Fahrzeug 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. Es wird aber darauf hingewiesen, dass laut Definition Low-Entry-Busse auch Niederflurbusse sind!

Um die Auffälligkeit im Stadtbild weiter zu verringern, können Vorgaben zur Gestaltung vorgesehen werden. So wird die visuelle Wirkung der Busse auf der Maximilianstraße verträglicher. Hier ist auch ein Gestaltungs-Wettbewerb denkbar, aus dem eine identitätsstiftende, der Stadt angepasste Gestaltung der Busse hervorgeht. Dies ist für beide Alternativen denkbar.

#### Beschlussempfehlung: Alternative a

Die Verwaltung empfiehlt eine Festlegung auf die Alternative a. Dies ist insbesondere in der höheren Fahrgastkapazität, der höheren Kapazität für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen oder Rollatoren sowie der besseren Wirtschaftlichkeit begründet. Die höhere Auffälligkeit im Stadtbild kann durch die geringeren Emissionen sowie der Möglichkeit der Gestaltung abgedeutet werden.

Auf der Sitzung wird der städtische Gutachter Hr. Schmechtig die vorhergehenden Aussagen insbesondere zur Zielvariante anhand einer Präsentation ergänzen.

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

Nachdem alle 5 Eckpunkte sowie die Zielvarianten beschlossen wurden, beginnt die zweite Phase der Öffentlichkeitsarbeit. Die erste Phase ist damit abgeschlossen.

Die zweite Phase beinhaltet im Wesentlichen Quartiers-Workshops. Aufgeteilt in 5 Bereiche (Nord, Ost, West, Süd, Kernstadt) sollen auf den Workshops die weiteren Themen, wie z.B. Linienführung der Busse in den Stadtteilen, Takt- und Betriebszeiten sowie Lage und Ausstattung der Bushaltestellen diskutiert werden. Die Workshops sollen Ende September bzw. im Oktober stattfinden. Zu den Workshops konnte sich jede\*r interessierte Bürger\*in anmelden. Die Diskussionsergebnisse werden aufbereitet, abgewogen und anschließend in die Planung miteinfließen.

### **Anlage:**

- Präsentation Nahverkehrsplan

### **Hinweis:**

*Die Anlagen zu diesem Tagesordnungspunkt (öffentlich) finden Sie in unserem Bürgerinformationssystem (<https://buergerinfo2.speyer.de>); Vorlagen im nicht öffentlichen Teil sind im Ratsinformationssystem (<https://ratsinfo2.speyer.de>) hinterlegt, für das jedoch ein individueller Login erforderlich ist.*