

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0947/2022

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Kitzmann, Manuel
Lorenz, Christian

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:

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	18.01.2022	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Verkehrsausschuss	18.01.2022	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	10.02.2022	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

Betreff: Stadtbuskonzept / Nahverkehrsplan

Beschlussempfehlung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion empfiehlt dem Stadtrat den Verwaltungsvorschlag zum Stadtbuskonzept zu beschließen.

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Stadtrat den Verwaltungsvorschlag zum Stadtbuskonzept zu beschließen.

Der Stadtrat beschließt den Verwaltungsvorschlag zum Stadtbuskonzept.

Begründung:

Auf der Stadtrat-Sitzung am 16.09.2021 wurden wesentliche Merkmale des zukünftigen Stadtbusverkehrs in Speyer definiert. Durch die Festlegung von Eckpunkten sowie einer „Strategischen Zielvariante“ wurde vorgegeben, wie sich der Stadtrat die zukünftige Ausrichtung des ÖPNV vorstellt. Diese Vorgaben haben es ermöglicht, die Planungen weiter voranzutreiben und darauf aufbauend ein Stadtbuskonzept zu entwickeln. Auf der gemeinsamen Ausschusssitzung am 01.12.2021 wurde der Planungsstand des Stadtbuskonzeptes vorgestellt. Unter anderem mit den dortigen Rückmeldungen wurde das Stadtbuskonzept erstellt, welches nachfolgend vorgestellt wird.

Reminder

Eckpunkte und „strategische Zielvariante“ zum Nahverkehrsplan

Die Beratungen zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans laufen vertiefend bereits seit Herbst

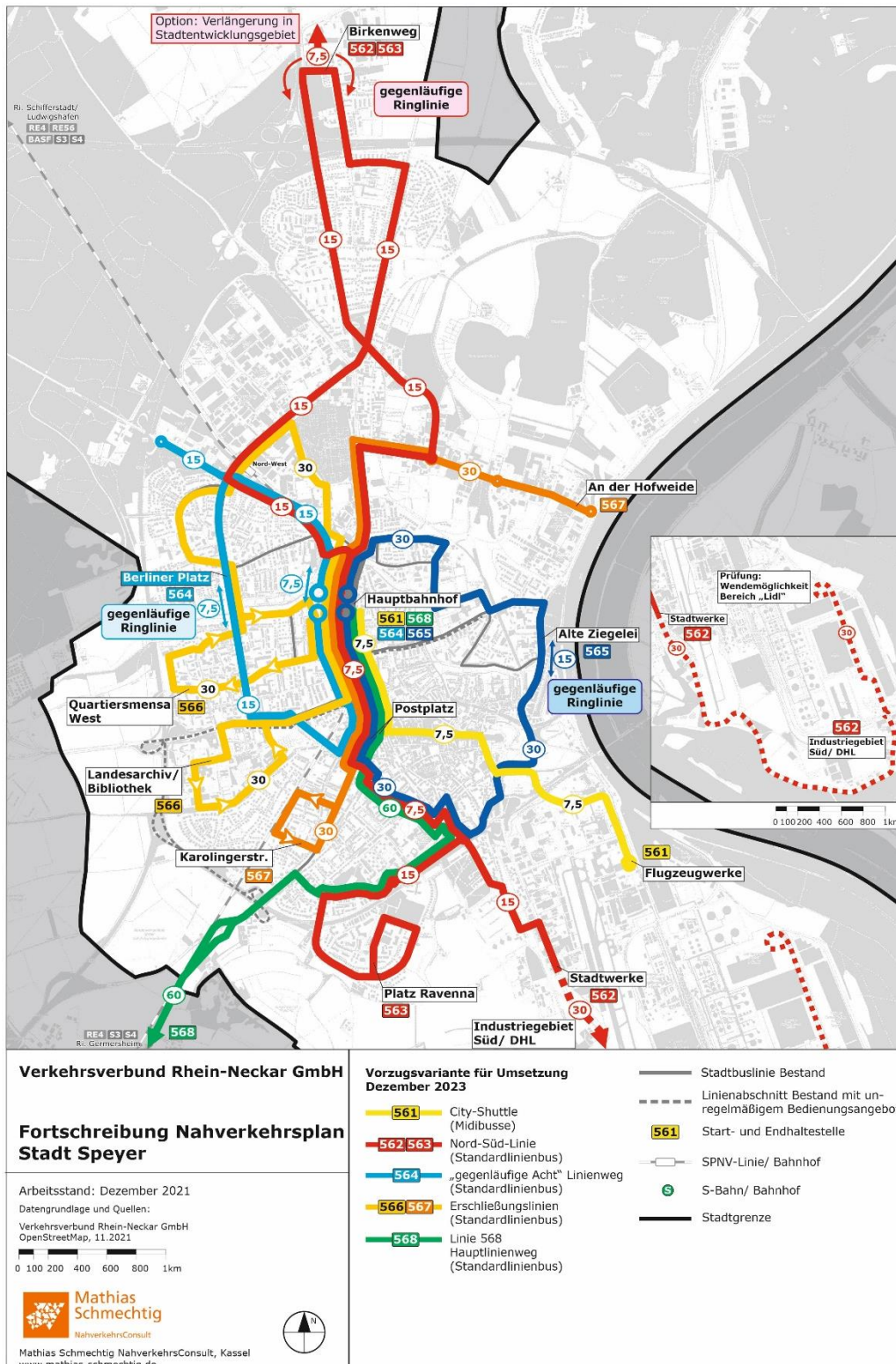
2020. Die Beratungen im politischen Rahmen haben vorwiegend im Mobilitätsbeirat, im Verkehrsausschuss sowie im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion stattgefunden. Auf den gemeinsamen Sitzungen der beiden genannten Ausschüsse am 29.06.2021 (vgl. Vorlage 0743/2021) sowie am 07.09.2021 (vgl. Vorlage 0797/2021) wurden Beschlussempfehlungen zu 5 Eckpunkten sowie zu einer „Strategischen Zielvariante“ getroffen. Diesen Beschlussempfehlungen ist der Stadtrat am 16.09.2021 gefolgt (vgl. Vorlage 0796/2021). Damit wurden folgende Punkte beschlossen:

- Eckpunkt 1: Befahrung der Maximilianstraße ausschließlich mit der „Shuttle“-Linie
 - Eckpunkt 2: Führung der „Shuttle“-Linie von den Flugzeugwerken über Domplatz, Maximilianstraße, Postplatz zum ZOB
 - Eckpunkt 3: „Shuttle“-Linie: Midibusse; sonstige Linien: Standardlinienbusse
 - Eckpunkt 4: Verlagerung des Umstiegspunktes an den Postgraben unter Beibehaltung „normaler“ Bushaltestellen am Postplatz
 - Eckpunkt 5: Der gesamte Stadtbusverkehr wird zukünftig mit Elektrobussen (BEV) betrieben
- Zielvariante B: Angebotsverdichtung in Gebieten und zu Zeiten mit signifikantem Wachstumspotenzial → Ziel: Nachfragezuwachs um + 50%

Vorstellung Stadtbuskonzept

Auf dieser Grundlage wurde das Stadtbussystem weiterentwickelt. Der Vorschlag der Stadtverwaltung zur Konzeption des Stadtbussystems wird nachfolgend vorgestellt. Einzelne Themen, die sich in der bisherigen Diskussion hervorgehoben haben, sowie weitere Einzelheiten werden erläutert und der Verwaltungsvorschlag zur Konzeption des Stadtbuskonzeptes begründet.

Hinweis: Vorgesehen wird eine neue, besser kommunizierbare Liniennummernsystematik, welche für die Hauptlinien die Liniennummern 561 bis 565 vorsieht.



Linienvverlauf

Linie 561

In der dargestellten Konzeption ist die vom Stadtrat bereits beschlossene „Shuttle“-Linie vorgesehen (vgl. Gelbe Linie – 561). Diese Linie steht durch den Stadtrat-Beschluss in ihrem

Verlauf planerisch bereits fest. Weiterhin wird in der Konzeption die Maximilianstraße von keiner weiteren Linie befahren, was ebenfalls planerisch feststeht. Folgender Linienverlauf ist für den „Shuttle“ vorgesehen: Die Linie verläuft vom ZOB über Postgraben, Postplatz, Maximilianstraße, Domplatz, Festplatz bis zu den Flugzeugwerken. Der Verlauf entspricht dem heutigen Verlauf der Linien 564/565 auf diesem Abschnitt. Diese Linie wird mit Midibussen betrieben und verkehrt im 7,5-Minuten-Takt.

Linien 562/ 563

Außerdem ist ein Nord-Süd-Linienpaar vorgesehen (vgl. Rote Linie – 562/ 563). Die beiden Linien sollen jeweils im 15-Minuten-Takt verkehren, was in den Überlagerungsstrecken zu einem 7,5-Minuten-Takt führt. In Speyer-Nord ist im Gegensatz zur heutigen Situation eine gegenläufige Ringlinie vorgesehen. Das bedeutet, dass Speyer-Nord nicht mehr nur in eine, sondern in beide Richtungen bedient wird. Das hat den Vorteil, dass Haltestellen entlang der Spaldinger Straße aus der Innenstadt schneller erreicht werden und, dass die Innenstadt von den Haltestellen entlang der Waldseer Straße schneller erreicht wird. Eine „Rundfahrt“ durch Speyer-Nord ist nicht mehr notwendig, die Fahrzeiten werden damit verkürzt. Weiterhin können die Linien nunmehr auch für Querverbindungen in Speyer-Nord genutzt werden. Zu beachten ist, dass an mehreren Haltestellen die gegenüberliegenden Richtungshaltestellen neu eingerichtet werden müssen.

Aktuell ist die Endhaltestelle am Birkenweg vorgesehen. Bei einer Siedlungsentwicklung nach Norden (Pionier-Quartier) kann die Busführung mit neuer Endhaltestelle in diese Richtung verlängert werden. Es bietet sich an, dass die Linienführung dann durch das zu entwickelnde Gebiet verläuft um eine gute Erreichbarkeit zu gewährleisten. Dies wird als Erweiterungspotenzial explizit in das Stadtbuskonzept aufgenommen. Um den betrieblichen Ablauf zu gewährleisten, ist davon auszugehen, dass für diese Verlängerung ein zusätzlicher Bus benötigt wird.

Entsprechend dem heutigen Verlauf der Linien 564/ 565 verläuft ein Linienast über den Haltepunkt Nord-West und ein weiterer Linienast über die Austraße weiter zum ZOB. Die Linie verläuft weiter über Postplatz und Postgraben.

Im Verwaltungsvorschlag ist eine gemeinsame Führung der beiden Linien entlang der Hilgardstraße vorgesehen. An der Melchior-Heß-Anlage verzweigt sich der Linienweg zum einen über die Paul-Egell-Straße zum Platz Ravenna im Vogelgesang und zum anderen über Neuland zu den Stadtwerken. Diese Variante hat den Vorteil einer weitreichenden Wirkung des 7,5 Minuten-Taktes auf einer Strecke. Entlang der Hilgardstraße werden damit das Klinikum, Arztpraxen und Ärztehäuser sowie Einkaufsmöglichkeiten in einem dichten Takt bedient und sind Norden und Süden umsteigefrei erreichbar. Für die Stadtteile Süd und Kernstadt-Süd stellt dies eine deutliche Angebotsverbesserung dar. Im Gegensatz zur heutigen Situation ist der HBF/ ZOB aus dem Vogelgesang und dem Neuland ohne längeren Umweg über Speyer-West bzw. ohne Umstieg schneller zu erreichen.

Alternativ dazu besteht die Möglichkeit das Linienpaar bereits an der Gedächtniskirche zu verzweigen (Variante 1). Der Linienast zu den Stadtwerken ist hierbei identisch zu dem zuvor vorgestellten Verlauf über die Hilgardstraße, der zweite Linienast verläuft bei dieser Variante über die Landauer Straße und Closweg zum Platz Ravenna im Vogelgesang. Diese Variante wurde von der Politik sowie von Bewohner*innen aus dem Vogelgesang vermehrt angesprochen. Der Fahrtzeit-Gewinn gegenüber dem Verwaltungsvorschlag zwischen Platz Ravenna und dem Hauptbahnhof wird voraussichtlich ca. 4 Minuten betragen. Aus Sicht der Verkehrsplanung ist bei dieser Variante aufgrund der zuvor genannten Gründe der Erreichbarkeit von sozialen Einrichtungen sowie der Erschließung von Wohngebieten mit einer geringeren Zahl an Fahrgästen auf dieser Linie zu rechnen. Die Vorteile dieser Linienführung sind hauptsächlich aus dem Vogelgesang merkbar, nicht jedoch aus den Stadtteilen Süd und Kernstadt-Süd.

In dieser Variante ist aus dem Vogelgesang sowie aus Neuland eine direkte Verbindung in Richtung Postplatz und HBF/ ZOB gegeben. Die Anbindung aus dem Bereich Paul-Egell-Straße/ Quartier Normand inkl. Supermarkt, Seniorenzentrum und Haupteingang des Diakonissenkrankenhauses ist im Vergleich zum Status Quo deutlich verschlechtert, sodass dieser Bereich durch eine weitere Linie abgedeckt werden muss. Zudem ist der südliche Linienast der Linie 567 (siehe unten) bei dieser Variante hinfällig, da das Kämmerergebiet und der Bereich um die Landauer Straße durch die Linie 563 bereits abgedeckt sind.

Weiterhin ist in dieser Konzeption vorgesehen jede zweite Fahrt der Linie 562 ab den Stadtwerken in das Industriegebiet Süd zu verlängern. Präferiert wird eine Linienführung über

Industriestraße und Stockholmer Straße bis Höhe LIDL mit einer entsprechenden Endstelle. So kann der betriebliche Umlauf mit Einplanung von Pufferzeiten an der Endstelle gewährleistet werden. Für die genaue Linienführung sind Detailprüfungen notwendig, da die Einrichtung von Haltestellen im Industriegebiet Süd aufgrund von einseitigen Gehwegen, nicht überbaubaren Leitungen und Deichbau nicht überall möglich ist. Denkbar sind auch Kooperationen mit anliegenden Betrieben zur Einrichtung von Haltestellen.

Linien 564/ 565

Darauf aufbauend ist ein Linienweg einer „gegenläufigen Acht“ vorgesehen (vgl. Blaue Linien – 564/ 565). Auf diesem Linienweg ist ebenfalls eine gegenläufige Ringlinie vorgesehen, also eine Bedienung in jeweils beide Richtungen. Die Linie 564 verläuft vom HBF/ ZOB über Postgraben und Postplatz, über die Schützenstraße und Dudenhofer Straße nach Speyer-West und über die Iggelheimer Straße zurück zum ZOB. Der Linienweg gilt auch entsprechend für die Gegenrichtung. Durch den 15-Minuten-Takt wird Speyer-West in dichtem Takt an die Innenstadt und den ZOB angebunden. In Speyer-West bestehen in diesem Liniensystem alternierend im Uhrzeigersinn bzw. entgegen des Uhrzeigersinns im Bereich des Berliner Platzes alle 7,5 Minuten Fahrtmöglichkeiten. Durch die direkte Führung über Theodor-Heuss-Straße und Kurt-Schumacher-Straße ohne Abzweigungen wird eine geringe Fahrtzeit realisiert. Mit dieser Linie soll auch das CuraCenter und nach Möglichkeit Bauhaus/ Walderholung (über eine am Kreisverkehr neu einzurichtende Haltestelle) angebunden werden, da hier ein weiteres Mobilitätsziel vorhanden ist.

Die Linie 565 verläuft vom HBF/ ZOB über Postgraben und Postplatz, über Hilgardstraße, Festplatz nach Speyer-Ost und über Franz-Kirrmeier-Straße, Raiffeisenstraße und Mausbergweg zurück zum ZOB. Der Linienweg gilt auch entsprechend für die Gegenrichtung. Damit sind auch die Siedlungsentwicklungsgebiete Rheinufer Nord und Alte Ziegelei gut an den ÖPNV angebunden. Gegenüber der heutigen Situation wird der Stadtteil Speyer-Ost in einem 30-Minuten-Takt deutlich besser bedient, im Bereich der Alten Ziegelei besteht durch Überlagerung der beiden Richtungen alle 15 Minuten eine Fahrtmöglichkeit. Zudem bestehen durch die Direktverbindungen zum Festplatz, Diakonissenkrankenhaus, zur Innenstadt und zum ZOB deutliche Verbesserungen für Speyer-Ost.

Linien 566/ 567

Weiterhin sind in dieser Konzeption Erschließungslinien vorgesehen (vgl. dunkelgelbe und orange Linien – 566/567). Diese erfüllen die Funktion einer feineren Erschließung der Gebiete, die durch die zuvor genannten Linien nicht ausreichend bedient werden. Dadurch werden längere Fahrtzeiten notwendig, es kann jedoch sichergestellt werden, dass alle Stadtbereiche vom ÖPNV erschlossen werden. Im Verlauf der Linie 566 betrifft das Bereiche im Burgfeld, den Erlichbogen, den Friedhof sowie Speyer Südwest mit Universität und weiteren Einrichtungen. Im Verlauf der Linie 567 betrifft es die Auestraße sowie das Kämmerergebiet (bei Verwaltungsvorschlag – nicht bei Variante 1). Diese Linien sollen im 30-Minuten-Takt verkehren und das Hauptliniennetz ergänzen. Insbesondere in Speyer-West kommt es zu Überschneidungen mit anderen Linien, sodass der geringere Takt aufgefangen und eine nahezu flächendeckende Erschließung möglich wird.

Die Linie 566 bedient Speyer-Südwest und führt über die Obere Langgasse zum HBF und von dort weiter über Friedhof, Landwehrstraße, Erlichbogen, Berliner Platz, Burgstraße zur Quartiersmensa West im Burgfeld. Um die Obere Langgasse an den ÖPNV anzubinden muss bei dieser Linie davon abgesehen werden, eine Führung über den Postplatz und damit die Erreichbarkeit der Innenstadt zu ermöglichen. Diese ist somit nur mit einem Umstieg zu erreichen. Eine Linienführung mit Anbindung der Oberen Langgasse führt im Straßennetz in Speyer immer dazu, dass entweder der Postplatz oder der Hauptbahnhof nicht mit dieser Linie mit direkter Linienführung angefahren werden kann. Ein Wenden am Postplatz wird voraussichtlich zukünftig nicht mehr möglich sein, sodass auch diese Alternative nicht zur Verfügung steht. Eine sinnvolle Lösung im Gesamtsystem ist somit nur möglich, wenn die zur Anbindung der Oberen Langgasse verwendete Linie von der Oberen Langgasse zum Hauptbahnhof geführt wird. Weiterhin ist die Haltestellenlage in der Oberen Langgasse vertieft zu prüfen, da diese jeweils am westlichen und östlichen Ende liegen. Die Entfernung von der Haltestelle „Stadthalle“ zur Haltestelle „Dudenhofer Straße“ beträgt nur etwa 200 m, ebenso wie die Entfernung von der Haltestelle „Obere Langgasse“ zur Haltestelle „Postgraben“.

Die Linie 567 bedient die gesamte Auestraße und führt über HBF/ ZOB und Postplatz weiter ins Kämmerergebiet (bei Verwaltungsvorschlag - nicht bei Variante 1). Eine Weiterführung aus der Auestraße nach SP-Ost wäre voraussichtlich eine Überbedienung, die zu keinen merkbaren Fahrgastgewinnen führt. In SP-Ost soll die Linie 565 bereits im 30-Minuten-Takt in jede Richtung verkehren, was sich im Bereich der Alten Ziegelei zu einem 15-Minuten-Takt überlagert. Damit ist bereits ein stark verbessertes Angebot vorhanden. Durch die verlängerte Linienführung der Linie 567 nach Speyer-Ost wäre ebenfalls ein zusätzlicher Bus notwendig. Die Entfernung vom Industriefhof zur Haltestelle „Franz-Kirrmeier-Straße“ beträgt ca. 350 m, was in diesem Fall als vertretbar zu bewerten ist. Darüber hinaus ist die Einrichtung einer Haltestelle in Höhe des Industriefhofs aufgrund des dortigen Deichs nur schwierig zu realisieren.

Die Linie 568 dient der Anbindung von Römerberg an das Stadtgebiet Speyers. Da gegenüber der aktuellen Situation die Führung über die Maximilianstraße nicht mehr möglich ist, verläuft diese Linie über die Hilgardstraße (frühe Einzelfahrten zum Domplatz im Schulverkehr). Für den Rhein-Pfalz-Kreis als Aufgabenträger im ÖPNV ist insbesondere die Anbindung an das Diakonissenkrankenhaus von besonderer Bedeutung. Die Taktung soll gegenüber dem Status Quo nicht geändert werden. Durch diese im Vergleich zum Status Quo verkürzte Linienführung kann zudem der betriebliche Umlauf verbessert werden, welcher aktuell auf dieser Linie problematisch ist.

Takt- und Betriebszeiten

Nachfolgende Betriebszeiten und Taktfolgen werden für die einzelnen Linien vorgesehen.

Betriebszeiten und Taktfolge „Montag bis Freitag“

Linie	Tagesverkehr 05:30 – 20:00 Uhr*	Abendverkehr 20:00 – 24:00 Uhr*
561	7,5 Minuten	15 Minuten
562/ 563	2x15 (Überlagerung zu 7,5)	2x30 (Überlagerung zu 15)**
564	15	30
565	30	60
566	30	-
567	30	-
568	60 (+Zusatzfahrten im Schulverkehr)	Abendfahrt stadtauswärts nach 22 Uhr

Betriebszeiten und Taktfolge „Samstag“

Linie	Tagesverkehr 06:30 – 18:00 Uhr*	Abendverkehr 18:00 – 24:00 Uhr*
561	7,5 Minuten	15 Minuten
562/ 563	2x15 (Überlagerung zu 7,5)	2x30 (Überlagerung zu 15)**
564	15	30
565	30	60
566	30	-
567	30	-
568	60 (+Zusatzfahrten im Schulverkehr)	Abendfahrt stadtauswärts nach 22 Uhr

Betriebszeiten und Taktfolge „Sonn- und Feiertag“

Linie	Tagesverkehr 06:30 – 18:00 Uhr*	Abendverkehr 18:00 – 24:00 Uhr*
561	7,5 Minuten	15 Minuten
562/ 563	2x30 (Überlagerung zu 15)	2x60 (Überlagerung zu 30)**
564	30	60
565	60	-
566	-	-
567	-	-
568	60 (+Zusatzfahrten im Schulverkehr)	Abendfahrt stadtauswärts nach 22 Uhr

* Zeitfenster als Rahmenvorgabe der Mindestbedienung

** bis 00:30 Uhr

Ergänzende Hinweise

Aufbauend auf das Stadtbuskonzept können Bedarfsverkehre (z.B. Weiterentwicklung des heutigen AST-Verkehrs oder neuartiger On-Demand-Verkehr) eingerichtet werden. Denkbar sind solche Verkehre

- als räumliche Ergänzung des Stadtbusverkehrs
- und/ oder als zeitliche Ergänzung des Stadtbusverkehrs.

Für die räumliche Ergänzung eignen sich in besonderem Maße Gebiete ohne ausreichende Anbindung an den ÖPNV. In dieser Konzeption wären das z.B. das Oberkämmerer-Gebiet, Rinkenbergerhof, Eselsdamm oder das Gewerbegebiet Nord-West. Für die zeitliche Ergänzung eignen sich Zeiten außerhalb der Betriebszeiten des Stadtbusverkehrs, also beispielsweise in den frühen Morgenstunden (ab 04:00 Uhr) und ergänzend zum Abendverkehr und darüber hinaus (nachts).

Die Planung der Bedarfsverkehre wird vertieft mit Beschluss des Stadtbuskonzeptes aufgenommen.

Durch die hohe ÖPNV-Belastung im Bereich Bahnhofstraße/ Gilgenstraße ist die Einrichtung einer wirksameren Busbevorrechtigung notwendig. Die Busse erhalten damit durch LSA gesteuerten Vorrang gegenüber dem MIV. So kann auch eine Anschlusssicherung auf die „Shuttle“-Linie eingeplant werden.

Die Verkehrsführung bei Veranstaltungen bzw. Sperrung der Maximilianstraße entspricht der heutigen Führung über Ludwigstraße und Königsplatz. Diese Führung hat sich in der Vergangenheit bewährt, auch aufgrund mangelnder Alternativen.

Die Lage weiterer neu zu schaffender Bushaltestellen wird definiert, sobald die Linienführung feststeht. In diesem Zuge können auch Optimierungen und Anpassungen an bestehenden Haltestellen aufgenommen und im Nahverkehrsplan vorgegeben werden. Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

Zur Information:

Umgang mit Rückmeldungen aus Bürgerbeteiligung und politischen Gremien

Bereits zu den Eckpunkten und zur Zielvariante haben zahlreiche Diskussionen stattgefunden, die zu politischen Aussagen zur grundsätzlichen Ausrichtung des Stadtbusverkehrs geführt haben. Darüber hinaus sind im Rahmen der Aufstellung dieses Stadtbuskonzeptes eine Vielzahl an Rückmeldungen eingegangen. Diese stammen zum einen aus der sehr umfassenden und sehr aufschlussreichen Bürgerbeteiligung. In verschiedenen Veranstaltungen, Workshops sowie im digitalen Raum wurden Anregungen aufgenommen und vom Büro Stadtberatung Dr. Sven Fries gesammelt der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt. Umfang und Inhalte der Beteiligung wurden den Ausschüssen bereits detailliert vorgestellt. Zum anderen stammen die

Rückmeldungen aus dem Mobilitätsbeirat, dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion sowie dem Verkehrsausschuss. Darüber hinaus sind direkte Rückmeldungen bei der Projektleitung eingegangen.

Alle Anregungen wurden umfassend geprüft und je nach Ausgang der Prüfung in das Stadtbuskonzept eingearbeitet. Insgesamt sind Anmerkungen, Anregungen, Hinweise und Vorschläge zu 74 verschiedenen Themen eingegangen. Dies verdeutlicht zum einen die Komplexität der Nahverkehrsplanung allgemein, sowie speziell in Speyer. Es ist selbstverständlich, dass nicht alle Anregungen in das Stadtbuskonzept eingeflossen sind, zumal teilweise gegensätzliche Befindlichkeiten geäußert wurden.

Insgesamt sind ca. 2/3 der Rückmeldungen in das Stadtbuskonzept eingeflossen oder werden darüber hinaus weiterverfolgt, da Sie keinen direkten Bezug zum Nahverkehrsplan haben. Ca. 1/3 der Rückmeldungen konnte nicht aufgenommen werden, da diese sich mit anderen Ideen und Planungen ausgeschlossen oder inhaltlich nicht den Vorgaben und verkehrsplanerischen Grundsätzen zur Weiterentwicklung des ÖPNV entsprechen haben.

36 von 74 Anregungen werden in das Stadtbuskonzept aufgenommen,

25 von 74 Anregungen werden nicht in das Stadtbuskonzept aufgenommen,

13 von 74 Anregungen fließen nicht in das Stadtbuskonzept ein, werden aber außerhalb des Nahverkehrsplans weiterverfolgt.

Weitere Vorgehensweise

29.06.2021 &

~~07.09.2021: empfehlende Beschlussfassung zu Eckpunkten und „Strategische Zielvariante“ (ASBK & Verkehrsausschuss)~~

~~16.09.2021: Beschlussfassung zu Eckpunkten und „Strategische Zielvariante“ (Stadtrat)~~

~~01.12.2021: Informationen zum aktuellen Planungsstand Stadtbuskonzept und zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit (ASBK & Verkehrsausschuss)~~

18.01.2022: *empfehlende Beschlussfassung des Stadtbuskonzepts/Nahverkehrsplans im Entwurf (ASBK & Verkehrsausschuss)*

10.02.2022: *Beschlussfassung des Stadtbuskonzepts/Nahverkehrsplans im Entwurf (Stadtrat)*

Anschließend: Einleitung Anhörungsverfahren Träger öffentlicher Belange

Mai 2022: *empfehlende Beschlussfassung des Stadtbuskonzepts/Nahverkehrsplans (ASBK)*

Mai 2022: *Beschlussfassung des Stadtbuskonzepts/Nahverkehrsplans (Stadtrat)*

Anschließend: Aktualisierung der Vorabbekanntmachung mit beschlossenem Nahverkehrsplan

Ende 2022: Beginn Vergabeverfahren

Dez. 2023: Verkehrsaufnahme

Aufgrund vergaberechtlicher Vorgaben ist dieser Zeitplan dringend einzuhalten. Eine spätere Beschlussfassung des Nahverkehrsplans und damit auch eine spätere Aktualisierung der Vorabbekanntmachung kann zu erheblichen Problemen mit Fristen im Vergabeverfahren führen. Sollte sich daraus die Verkehrsaufnahme verzögern, ist eine Verlängerung des aktuellen Vertrags durch eine Notvergabe notwendig. Dies hat erhebliche finanzielle und organisatorische Auswirkungen und ist dringend zu vermeiden.

Hinweis:

Die Anlagen zu diesem Tagesordnungspunkt (öffentlich) finden Sie in unserem Bürgerinformationssystem (<https://buengerinfo2.speyer.de>); Vorlagen im nicht öffentlichen Teil sind im Ratsinformationssystem (<https://ratsinfo2.speyer.de>) hinterlegt, für das jedoch ein individueller Login erforderlich ist.

Speyer, den 04.01.2022