

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 1002/2022

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Lorenz, Christian

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	22.03.2022	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Verkehrsausschuss	22.03.2022	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	28.04.2022	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

Betreff: Stadtbuskonzept / Nahverkehrsplan

Beschlussempfehlung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion empfiehlt dem Stadtrat der Stadt Speyer für den Nahverkehrsplan:

1. Für Bedarfsverkehre das Betriebsmodell 1a
2. Neben den VRN-Tarifen den City-Tarif (1,20 € ganztägig) auf der Shuttle-Linie 561

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Stadtrat der Stadt Speyer für den Nahverkehrsplan:

1. Für Bedarfsverkehre das Betriebsmodell 1a
2. Neben den VRN-Tarifen den City-Tarif (1,20 € ganztägig) auf der Shuttle-Linie 561

Der Stadtrat der Stadt Speyer beschließt für den Nahverkehrsplan:

1. Für Bedarfsverkehre das Betriebsmodell 1a
2. Neben den VRN-Tarifen den City-Tarif (1,20 € ganztägig) auf der Shuttle-Linie 561

Begründung:

Der Nahverkehrsplan ist ein Planungsinstrument für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Er soll für jeden Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden oder noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Die Stadt Speyer ist entsprechend §12 des Nahverkehrsgesetzes (Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr) zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes verpflichtet.

Der Nahverkehrsplan dient unter anderem der Darstellung der öffentlichen Verkehrsinteressen und Verkehrsbedürfnisse für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich und ist in die kommunale Gesamtplanung einzubinden. Er hat eine zentrale Bedeutung bei der Ausgestaltung des ÖPNV durch die Aufgabenträger, die Genehmigungsbehörden und Verkehrsunternehmen. Des Weiteren dient der Nahverkehrsplan als Grundlage für die Neuausschreibung der Busverkehre, also des Linienbündels „Speyer“.

Wie bei den bisherigen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne übernahm die VRN GmbH aufgrund der vertraglichen Regelungen das zentrale Projektmanagement. Damit wird erreicht, dass die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger im VRN-Gebiet aufeinander abgestimmt und strukturell vergleichbar sind. Die einzelnen Nahverkehrspläne finden Eingang in den verbundweiten „Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar“. Er fasst die Inhalte der einzelnen Nahverkehrspläne zusammen und beschreibt die großräumigen Entwicklungen. Des Weiteren legt er für Teilbereiche verbundweit verbindliche Regelungen fest.

In den vergangenen Monaten wurde in den Fachausschüssen und Stadtratssitzungen ausführlich über das künftige Stadtbuskonzept diskutiert und die strategischen Grundlagen für den Nahverkehrsplan am 16.09.2021 (Zielvariante B und Eckpunkte) sowie am 10.02.2022 (Liniennetz) im Stadtrat beschlossen.

Bedarfsverkehr

Einen weiteren Baustein des Nahverkehrsplanes stellt der Bedarfsverkehr dar, der das Liniensystem zumindest in zeitlicher Hinsicht ergänzt und somit Mobilität auch außerhalb der Betriebszeiten der Linienbusse ermöglicht.

Für die konzeptionelle Ausrichtung gibt es drei Varianten:

1. Bedarfsverkehr in Verkehrsräumen bzw. zu Verkehrszeiten, in denen der Stadtbus nicht fährt
→ keine Konkurrenz zum Stadtbus
2. Bedarfsverkehr ganztägig, aber keine Bereitstellung eines Fahrtangebotes, wenn nahezu zeitgleich eine Stadtbus-Verbindung besteht
→ nur geringe Konkurrenz
3. Bedarfsverkehr ganztägig ohne Einschränkungen überlagert zum Stadtbusverkehr („On-Top-Angebot“ zum Stadtbus)
→ ausgeprägte Konkurrenz

Des Weiteren sind unterschiedliche Bedienform für Bedarfsverkehr in Speyer denkbar:

- a. Fahrplangebunden (für Fahrgäste Fahrplan mit Fahrtmöglichkeiten)
klassisches Modell im Bedarfsverkehr (Anrufsammeltaxi, Rufbus usw.)
 - Betriebsdurchführung i.d.R. durch Taxi- oder Mietwagenunternehmen
 - Kosten entstehen weitgehend nur bei konkret angemeldeten/nachgefragten Fahrten (ggf. aber Vorhaltekostenanteil)

b. Fahrplanungebunden

- sogenannter „On-Demand-Verkehr“ (ODV)
- Betriebsdurchführung durch „Beförderungsunternehmen“ (auch Busunternehmer)
- bedingt durch die Fahrplanungebundenheit und das Erfordernis der unmittelbaren Reaktion auf eine konkrete Fahrtanmeldung (in den meisten Anwendungen besteht die Anforderung, innerhalb von 15 Minuten die Fahrt für den Fahrgast bereitzustellen) muss eine ausreichend große (tageszeitlich differenziert) Fahrzeugflotte plus Fahrpersonal permanent im Bedienungsgebiet vorgehalten
- laufende Betriebskosten im Vergleich zu Variante 1 merklich höher (bis zu zehnfache Kosten nicht ausgeschlossen)

Aus Sicht der Verwaltung und des Gutachters, wird das Betriebsmodell 1a - Anruf-Sammel-Taxi (fahrplangebundener Verkehr mit Voranmeldung) - für Speyer aus folgenden Gründen präferiert:

- Verdichtung der Fahrtverfügbarkeit: Fahrplan mit 30-minütigen Fahrtmöglichkeiten
- Verkürzung der Voranmeldzeit: Voranmeldung bis spätestens 15 Minuten vor gewünschter Fahrplanzeit möglich
- neue Buchungsmöglichkeiten: Bestellung über App (VRN-Lösung)
- kostenoptimierte Lösung

Tarifstruktur

In Speyer wird auch weiterhin der VRN-Tarif zur Anwendung kommen. Der bisherige „City-Tarif“ soll aus Sicht der Stadt Speyer erhalten bleiben.

Der City-Tarif (aktuell 1,20 Euro) hat folgende Merkmale:

- Geltungsdauer: ein Tag, ab Entwertung bis 3 Uhr des Folgetages
- Geltungsbereich: gilt in Speyer für Fahrten zwischen der Endstelle Flugzeughalbe und dem Bahnhof in allen Bussen
- eine Person, ab 6 Jahren
- übertragbar
- Mitnahmemöglichkeiten von bis zu 3 Kinder unter 6 Jahren

Die Mindereinnahmen im Verkehrsverbund, die sich aus der Anwendung des City-Tarifes gegenüber anderen Fahrscheinen ergeben, müssen auch weiterhin von der Stadt Speyer ausgeglichen werden.

Über die Inhalte des Nahverkehrsplanes, insbesondere über den Bedarfsverkehr und die Tarifgestaltung wird Herr Schmechtig vom beauftragtem Ingenieurbüro Mathias Schmechtig – NahverkehrsConsult ausführlich informieren.

Weiterer Zeitplan:

22.03.2022 empfehlende Beschlussfassung zu den Punkten Bedarfsverkehre und Tarifsystem des Nahverkehrsplanes (Ausschuss für Stadtplanung, Bauen und Konversion mit Verkehrsausschuss)

28.04.2022	Beschluss zu den Punkten Bedarfsverkehre und Tarifsystem des Nahverkehrsplanes (Stadtrat)
10.05.2022	Empfehlender Beschluss zum Gesamtentwurf Nahverkehrsplan (Ausschuss für Stadtplanung, Bauen und Konversion mit Verkehrsausschuss)
25.05.2022	Beschluss zum Gesamtentwurf Nahverkehrsplan (Stadtrat)
ab 26.05.22	Anhörungsverfahren Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange
13.07.2022	Information zu den eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange (Ausschuss für Stadtplanung, Bauen und Konversion)
21.07.2022	Beschluss Nahverkehrsplan (Stadtrat)
Ende 2022	Beginn Vergabeverfahren
01.12.2023	Verkehrsaufnahme