

Stadt Speyer Stadtbuskonzept/ Nahverkehrsplan



**Gemeinsame Sitzung
Verkehrsausschuss und
Ausschuss für Stadtentwick-
lung, Bauen und Konversion
22.03.2022**

Inhalt

- 1. Bedarfsverkehr – Begriffe und Definition**
- 2. AST Speyer Ist-Situation**
- 3. Konzeptionelle Ansätze – Betriebsmodelle**
- 4. Konzept „Bedarfsverkehr in Speyer“**
- 5. Tarifstruktur**

Bedarfsverkehr – viele Namen für eine Sache

- AST
- Ruftaxi
- Anruflinienfahrt
- Rufbus
- Taxibus
- On-Demand-Verkehr (ODV)
- Mobility-on-Demand (MOD)
- u.a.

→ **Kernmerkmal: Fahrgast muss seinen Fahrtwunsch anmelden**

Bedarfsverkehr nach Personenbeförderungsgesetz

- **Linienbedarfsverkehr (§ 44) ⇒ Linienverkehr**

Als Linienverkehr gilt auch der Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr). Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung zur Anwendung. ...

- **Gebündelter Bedarfsverkehr (§ 50) ⇒ Gelegenheitsverkehr**

Gebündelter Bedarfsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden. Der Unternehmer darf die Aufträge ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen.

In aller Munde: On-Demand-Verkehr (ODV)

- **im Flächenbetrieb ohne feste Abfahrtszeiten**
⇒ **fahrplanfrei**
- **zwischen realen Haltestellen und/oder virtuellen Haltepunkten**
⇒ **räumlich flexibel**
- **mittels Buchung per App, Internet und/oder Telefon**
⇒ **erfordert Aktivität des Fahrgastes**
- **auf Basis eines digitalen Dispositionssystems**
⇒ **digital**
- **i.d.R. (aber nicht immer) Einsatz von eigener (für den ODV gebundener) Fahrzeugflotte**
⇒ **visuell auffällig und meist elektrisch**
- **Aber: systembedingt limitierte Leistungsfähigkeit**
(die veröffentlichten Zahlen der bekannten Beispiele zeigen meist eine mittlere Fahrgastzahl von unter 50 Fahrgästen pro Fahrzeug und Tag)

Inhalt

1. Bedarfsverkehr – Begriffe und Definition
2. **AST Speyer Ist-Situation**
3. Konzeptionelle Ansätze – Betriebsmodelle
4. Konzept „Bedarfsverkehr in Speyer“
5. Tarifstruktur

Fahrgastnachfrage im AST Speyer

- **5.900 Fahrgäste in 2019**
- **Nachfrage seit 2016 steigend; in 2020 sogar 7.600 Fahrgäste trotz Corona-Pandemie**
- **Besetzung: 1,8 Fahrgäste pro Fahrt (seit 2016 steigend)**
- **im Mittel pro Tag**
 - **Mo-Fr: 19,5 Fahrgäste**
 - **Sa: 5,0 Fahrgäste**
 - **So/ FT: 12,5 Fahrgäste**
- **75% Jahreskarteninhaber**
- **weitgehend harmonische Nachfrage im gesamten Jahr**

Fahrgastnachfrage im AST Speyer

- **Zeitliche Verteilung**
 - **Mo-Fr: rund 45% der Nachfrage zwischen 22 und 24 Uhr**
 - **Mo-Fr: rund 11% der Nachfrage zwischen 4 und 6 Uhr**
- **Räumliche Verteilung**
 - **nahezu 40% der AST-Fahrten beginnen am Hauptbahnhof, weitere 20% beginnen in der Innenstadt**
 - **rund 40% der Fahrten enden im Industriegebiet Süd, weitere 25% in Speyer-Nord**

Wirtschaftlichkeit AST Speyer

- **Finanzierungsbedarf: 40.000 Euro (2019)**
→ **6,80 Euro pro Fahrgast**
- **Kostendeckungsgrad 7%**

Nutzungsintensität AST Speyer im Vergleich

- **0,12 AST-Fahrten pro Einwohner und Jahr**
→ entspricht ca. **0,01 % Modal-Split-Anteil**
- **zum Vergleich:**
 - ❖ **Brühl (44.000 EW): 14.000 Fahrgäste (2015)**
→ **0,32 AST-Fahrten pro Einwohner und Jahr**
 - ❖ **Soest (47.000 EW): 4.500 Fahrgäste(2015)**
→ **0,10 AST-Fahrten pro Einwohner und Jahr**

Inhalt

1. Bedarfsverkehr – Begriffe und Definition
2. AST Speyer Ist-Situation
- 3. Konzeptionelle Ansätze – Betriebsmodelle**
4. Konzept „Bedarfsverkehr in Speyer“
5. Tarifstruktur

Bedarfsverkehre – Einsatzoptionen für Speyer

1. **Bedarfsverkehr in Verkehrsräumen bzw. zu Verkehrszeiten, in denen Stadtbus nicht fährt**
→ keine Konkurrenz
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

Bedarfsverkehre – Einsatzoptionen für Speyer

- 1. Bedarfsverkehr in Verkehrsräumen bzw. zu Verkehrszeiten, in denen Stadtbus nicht fährt**
→ keine Konkurrenz
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

Bedarfsverkehre – Bedienform

1. **fahrplangebunden** (hinterlegter Fahrplan)

⇒ klassisches Modell (AST, Rufbus usw.)

- ❖ Betriebsdurchführung i.d.R. durch Taxi- oder Mietwagenunternehmen
- ❖ Kosten entstehen weitgehend nur bei konkret nachgefragten Fahrten (ggf. aber Vorhaltekostenanteil)

2. **fahrplanungebunden/ fahrplanfrei**

⇒ neuartiger On-Demand-Verkehr (ODV)

- ❖ Betriebsdurchführung durch „Beförderungsunternehmen“ (auch Busunternehmer)
- ❖ bedingt durch Fahrplanfreiheit und Erfordernis der unmittelbaren Reaktion auf Fahrtanmeldung muss ausreichend große (tageszeitlich differenziert) Fahrzeugflotte plus Fahrpersonal permanent im Gebiet vorgehalten
- ❖ laufende Betriebskosten im Vergleich zu Variante 1 wegen Vorhalten Fahrzeugflotte merklich höher

Inhalt

1. Bedarfsverkehr – Begriffe und Definition
2. AST Speyer Ist-Situation
3. Konzeptionelle Ansätze – Betriebsmodelle
- 4. Konzept „Bedarfsverkehr in Speyer“**
5. Tarifstruktur

Empfehlung: fahrplangebundener Linienbedarfsverkehr

AnrufSammelTaxi

„AST 2.0“

→ Annäherung an Systemvorteile eines ODV durch:

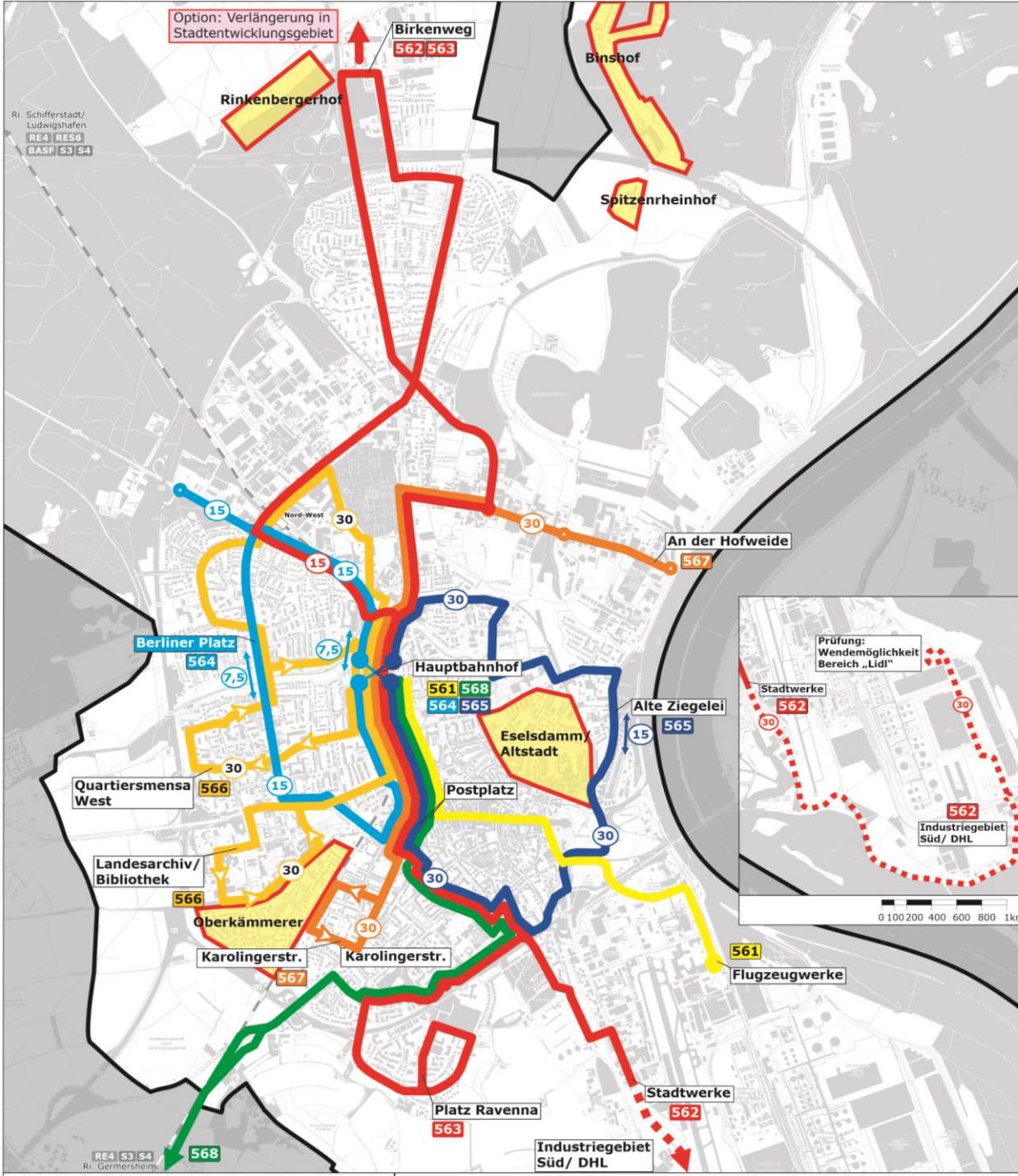
- ❖ Verdichtung der Fahrtverfügbarkeit: Fahrplan mit 30-minütigen Fahrtmöglichkeiten**
- ❖ Verkürzung der Voranmeldzeit: Voranmeldung bis spätestens 15 Minuten vor gewünschter Fahrplanzeit möglich**
- ❖ neue Buchungsmöglichkeiten: Bestellung über App**
(hierzu bietet die VRN GmbH bereits eine entsprechende Lösung mit einer Buchung für den Fahrgast direkt aus der Mobilitätsauskunft online oder per App an; zudem werden hierbei die telefonischen Buchungen über die VRN-Hotline abgewickelt)

Warum AST und nicht ODV?

- **AST wesentlich kostengünstiger, wenn Betriebsdurchführung konsequent auf die Möglichkeiten der vorhandenen Taxi- und Mietwagenunternehmer zugeschnitten wird.**
⇒ kein Vorhalten einer eigenständigen ODV-Flotte
- **AST mit hinterlegtem Fahrplan sollte transparenter und zuverlässiger die Anschlussbildung an die S-Bahn absichern können.**
- **AST lässt besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten!**

Denkbare Einsatzfelder

- ❖ **Tagesverkehr: als räumliche Ergänzung zum Stadtbusverkehr in den nicht erschlossenen Gebieten**
- ❖ **Frühverkehr: als zeitliche Ergänzung zum Stadtbusverkehr**
- ❖ **Abendverkehr: als räumliche Ergänzung zum Stadtbusverkehr in den nicht erschlossenen Gebieten**
- ❖ **Tagesverkehr am Sonntag: als räumliche Ergänzung zum Stadtbusverkehr in den nicht erschlossenen Gebieten**
- ❖ **Nachverkehr Fr/ Sa und Sa/ So neues, flächendeckendes Angebot im Stadtgebiet**

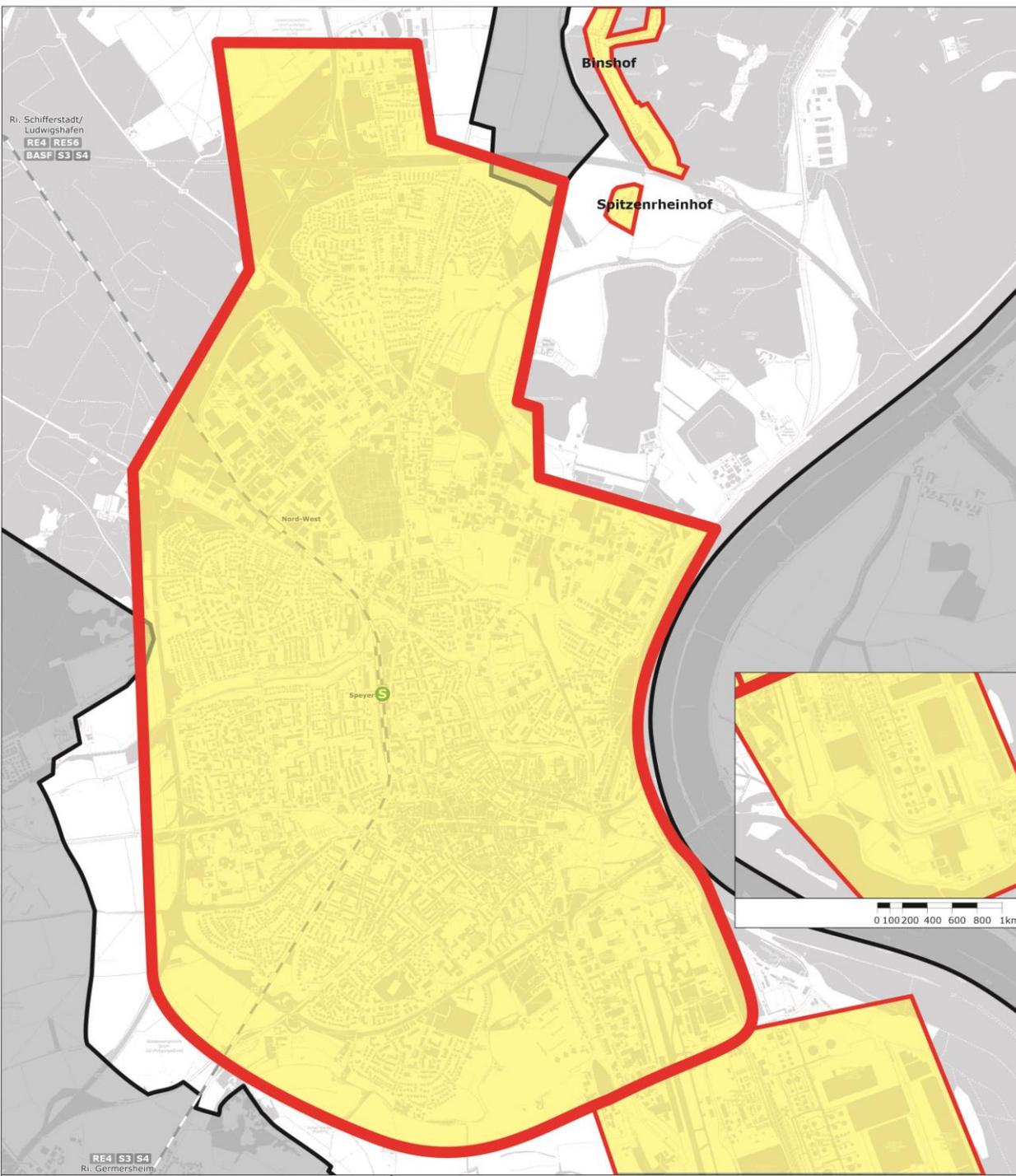


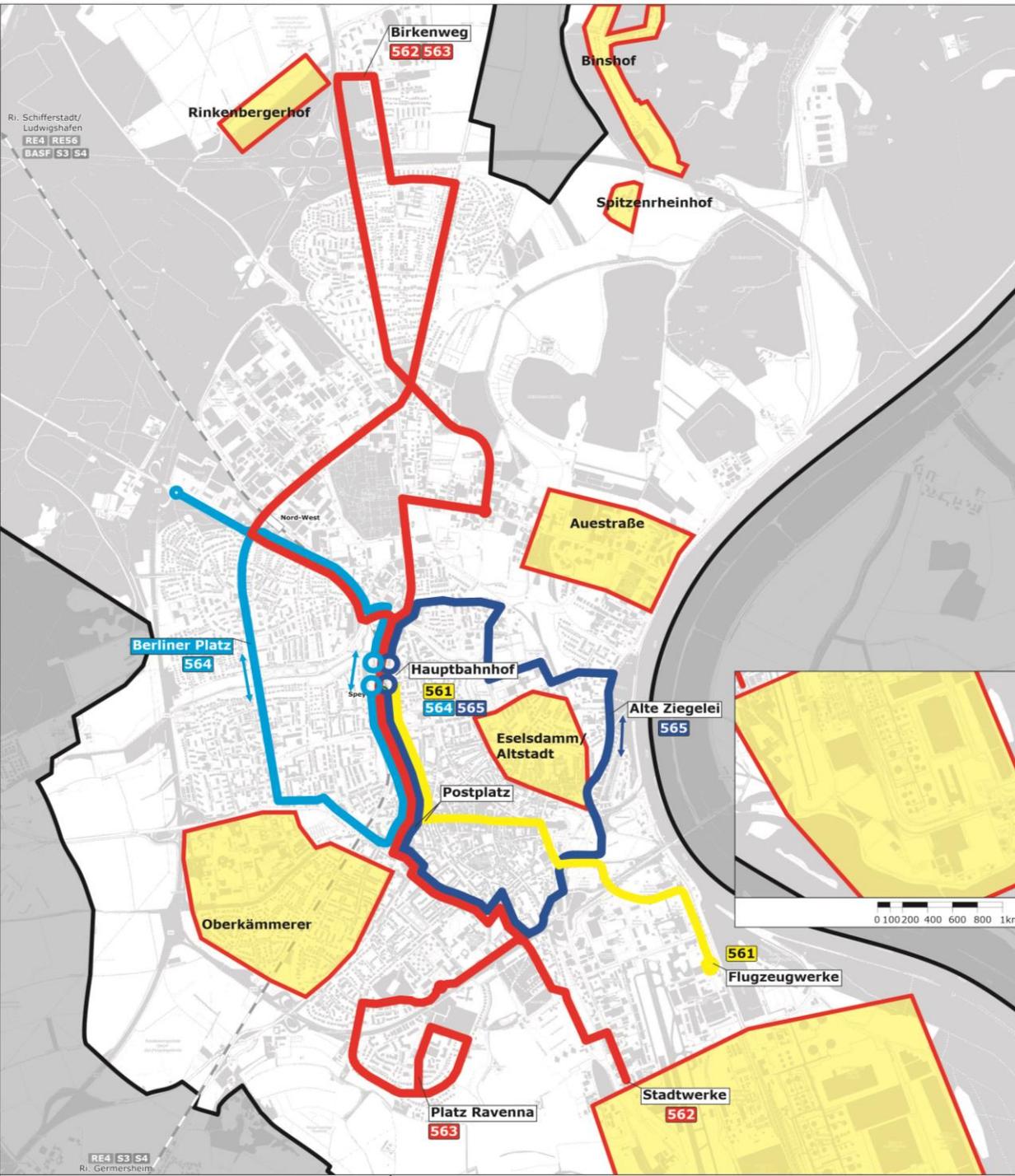
Tages-AST

- ❖ Fahrten von den/ in die nicht vom Stadtbuss erschlossenen Gebiete
- ❖ Verkehrszeiten:
 - Mo – Fr 6 bis 20 Uhr
 - Sa 7 bis 20 Uhr
 - So 9 bis 18 Uhr

Früh-AST

- ❖ Fahrten im gesamten Stadtgebiet
- ❖ Verkehrszeiten:
 - Mo – Fr 4 bis 6 Uhr
 - Sa 4 bis 7 Uhr
 - So 5 bis 9 Uhr



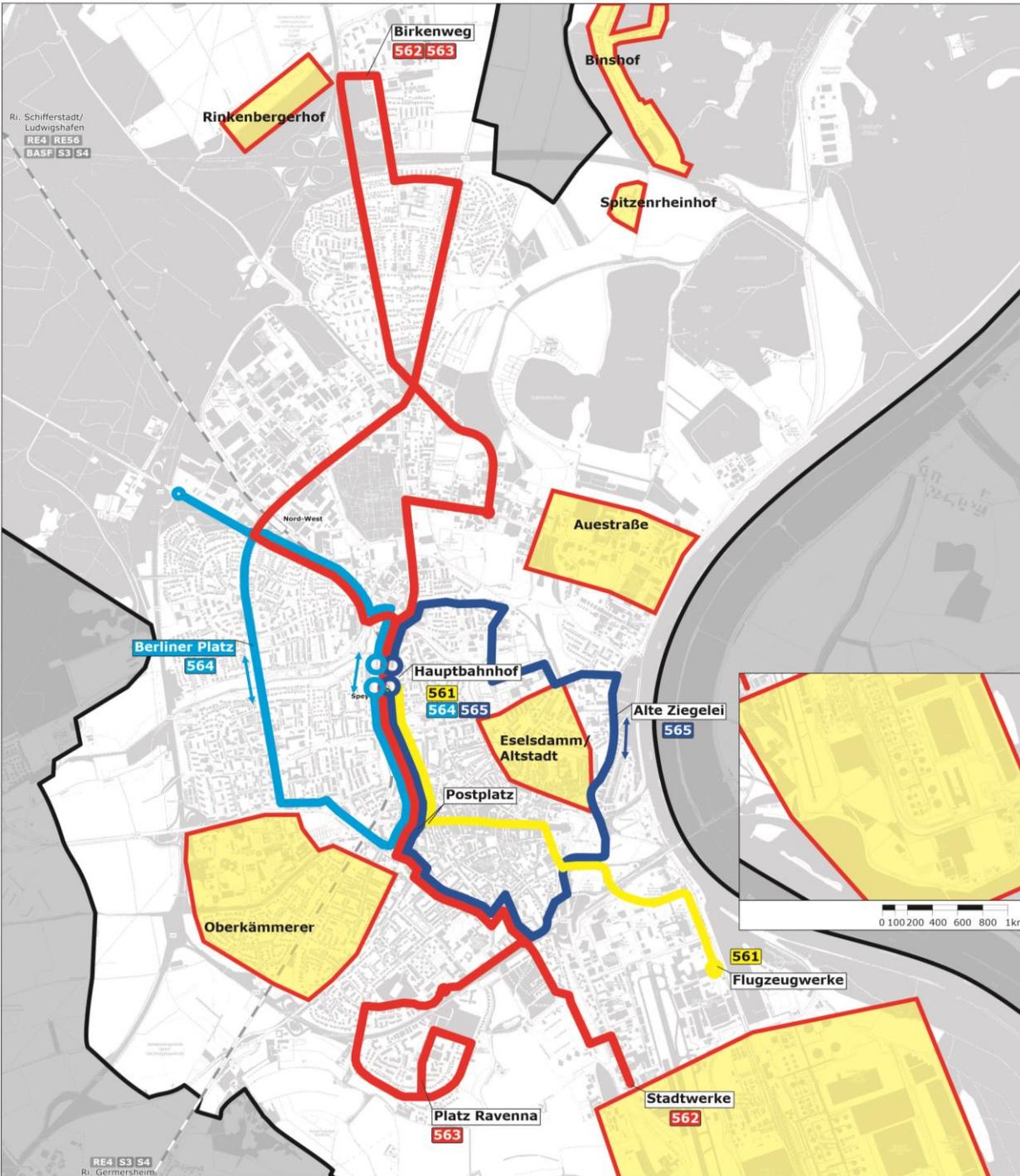


Abend-AST

- ❖ **Verkehrstage : Montag bis Samstag**
- ❖ **Fahrten von den/ in die nicht vom Stadtbus erschlossenen Gebiete**
- ❖ **Verkehrszeiten: 20:00 bis 00:30 Uhr (letzte S-Bahn)**

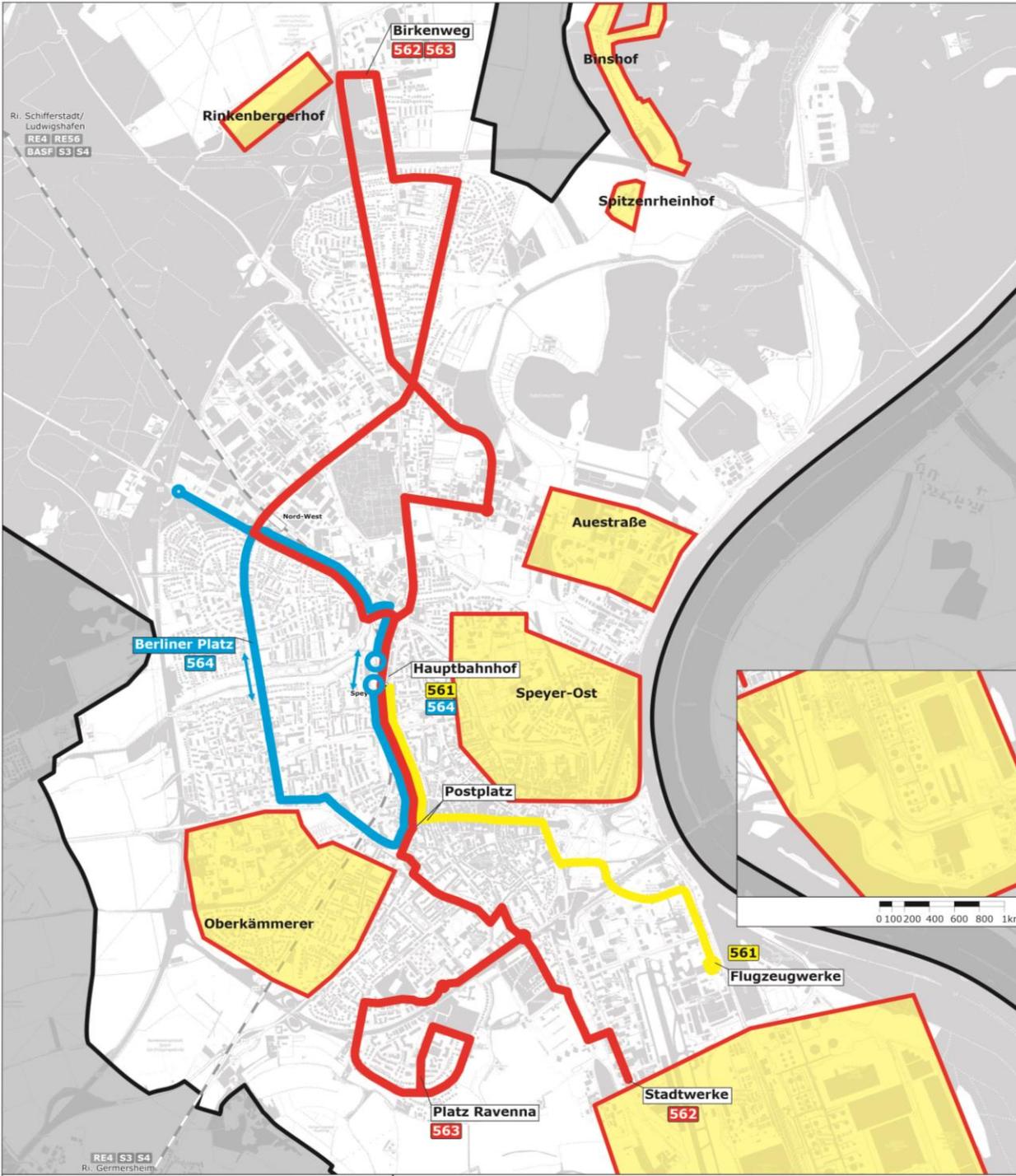
Sonntags-AST

- ❖ 09:00 bis 18:00 Uhr
- ❖ Fahrten von den/ in die nicht vom Stadtbuss erschlossenen Gebiete



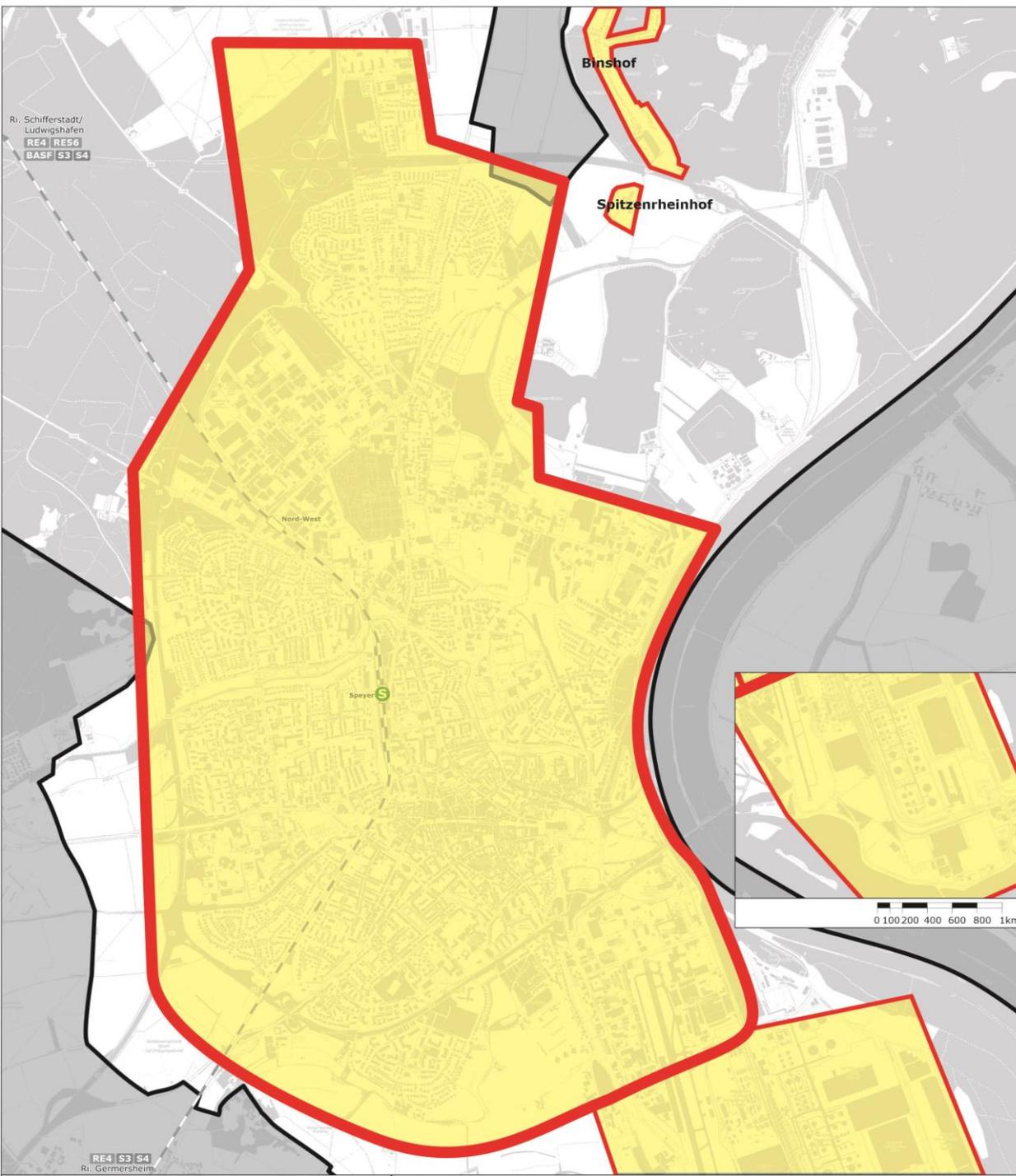
Sonntagabend-AST

- ❖ **18:00 bis 20:00 Uhr**
- ❖ **Fahrten von den/ in die nicht vom Stadtbus erschlossenen Gebiete**
- ❖ **Hinweis: Stadtbusse 561, 562/ 563 und 564 fahren bis ca. 20 Uhr**



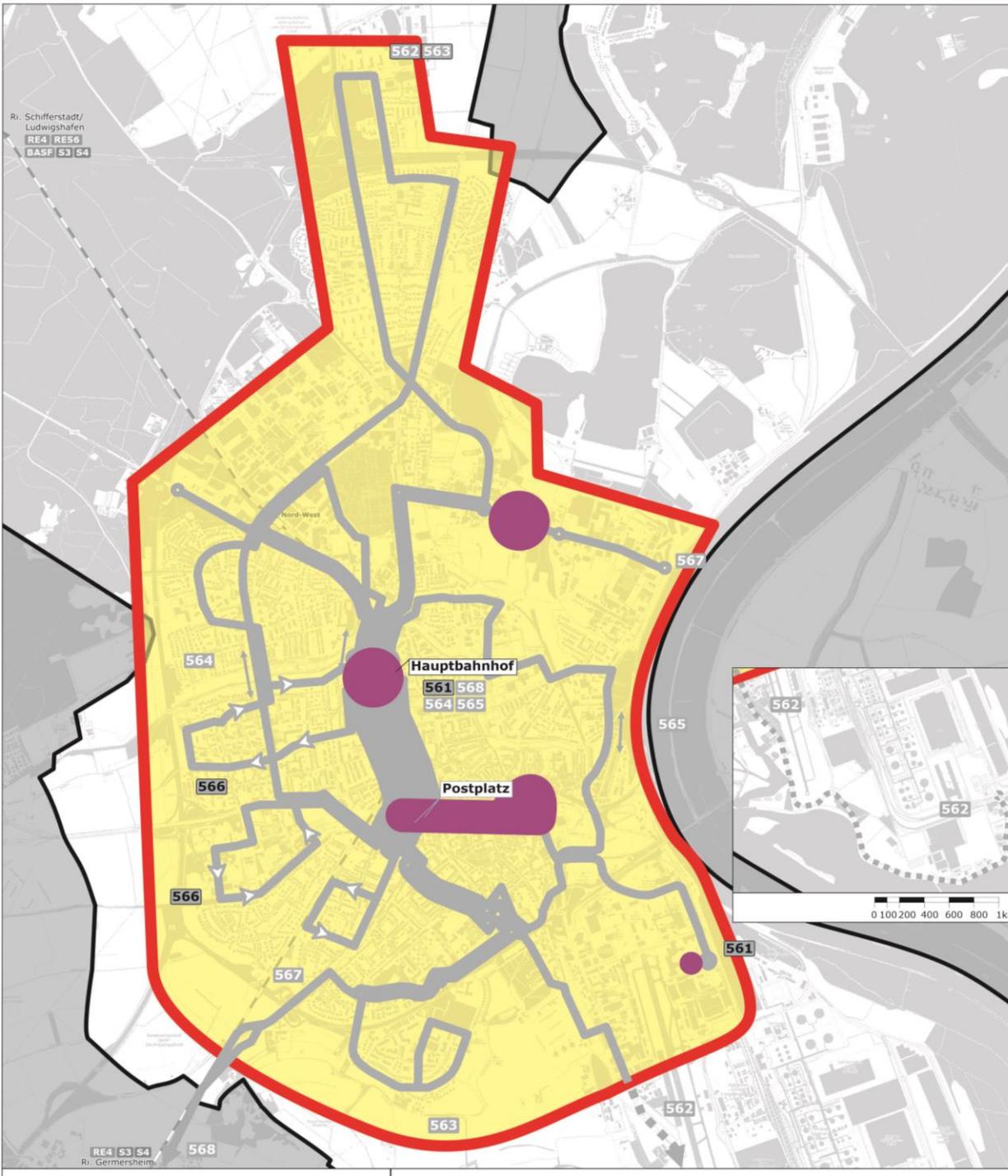
Sonntagabend-AST

- ❖ **20:00 bis 00:30 Uhr
(letzte S-Bahn)**
- ❖ **Fahrten im gesamten
Stadtgebiet**



Nacht-AST

- ❖ **Nächte Fr/ Sa und Sa/ So sowie Nächte vor Feiertagen**
- ❖ **00:00 bis 04:00/ 05:00 Uhr**
- ❖ **Startpunkt einer AST-Fahrt (von dort Fahrt zum Ziel):**
 - **Hauptbahnhof**
 - **Postplatz**
 - **Maximilianstraße**
 - **sonstige nachtverkehrsrelevante Einrichtungen**



Einschätzung: Das neue Stadtbuskonzept wird im „Sogeffekt“ auch eine Zunahme der AST-Nutzung generieren.

Finanzierungsbedarf: bis zu 200.000 Euro p.a.*

*** Abschätzung auf Basis der heutigen Marktsituation und der branchenüblichen Vergütung.**

Inhalt

1. Bedarfsverkehr – Begriffe und Definition
2. AST Speyer Ist-Situation
3. Konzeptionelle Ansätze – Betriebsmodelle
4. Konzept „Bedarfsverkehr in Speyer“
5. Tarifstruktur

Tickets und Tarife in Speyer

- **VRN-Tarif wird weiterhin zur Anwendung kommen**
- **die besondere Tarifierung für Fahrten innerhalb der Stadt Speyer soll erhalten bleiben (aktuell „City-Tarif“)**
- **die Mindereinnahmen im Verkehrsverbund, die sich aus der Anwendung des besonderen Tarif ggü. anderen Fahrscheinen ergeben, müssen auch weiterhin von der Stadt Speyer ausgeglichen werden**



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!