



Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	14.03.2023		
Geschäftszeichen	VG/VO-Ack	*49	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 27.06.2023	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 119/23

Betreff: ÖPNV Angebotsmaßnahmen
- Beschluss -

Anlagen:	Übersicht Fahrgastzahlen	digital	Anlage 1
	Übersicht Kosten pro Fahrgast je Linie	digital	Anlage 2
	Einwohnerantrag vom 07.05.2023	digital	Anlage 3

Antrag:

1. Den unter Punkt 4.2.1 bis 4.2.3 sowie 4.2.5 erläuterten Angebotsreduzierungen auf den Linien 5, 6 und 8 sowie 13 zuzustimmen.
2. Den unter Punkt 4.2.4 erläuterten Angebotsreduzierungen auf der Linie 11 zum kommenden Fahrplanwechsel zuzustimmen.
3. Der Empfehlung der Verwaltung zu folgen und den unter Punkt 4.2.6 und 4.2.7 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Anbindung des Ortsteils Unterweiler
 - Erhalt der Linie 12,
 - Erhalt der Linie 16
 - Entfall der Linie 17zum kommenden Fahrplanwechsel zuzustimmen.

Jung

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, EG, EI, ER, OB, UW, ZSD/HF	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 540-750 Projekt / Investitionsauftrag:		PRC: 5470-750 Auftrag: L75054700101	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand	
		Linie 17 (Reduzierung des Aufwandes)	-110.000 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	-110.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2023</u>		2023 ff.	
Auszahlungen (Bedarf):	€	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5470-750, Auftrag L75054700101 innerhalb des Schwerpunktthemas Mobilität	110.000 €
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2024 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. **Beschlusslage**

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 20.03.2018, GD 051/18, ÖPNV-Liniennetzreform mit Inbetriebnahme Linie 2 zum Fahrplanwechsel 2018/19, Beschluss
- Gemeinderat am 14.11.2018, GD 411/18, Direktvergabe der Nahverkehrsleistungen: öffentlicher Dienstleistungsauftrag, Beschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 22.10.2019, GD 296/19, ÖPNV-Liniennetzreform Stufe 3 - Linienkonzept Ulmer Süden, Beschluss
- Gemeinderat am 18.12.2019, GD 298/19, Direktvergabe der Nahverkehrsleistungen: öffentlicher Dienstleistungsauftrag, Ergänzung
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 30.06.2020, GD 129/20, Angebotsmaßnahmen, Beschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 15.12.2020, GD 449/20, ÖPNV Ulm - Fahrplananpassungen Linie 11, Bericht zum weiteren Vorgehen
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 22.06.2021, GD 171/21, Angebotsmaßnahmen, Beschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.07.2022, GD 183/22, Angebotsmaßnahmen, Beschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 28.03.2023, GD 049/23, Notfahrplan, Bericht
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 02.05.2023, GD 115/23, Angebotsmaßnahmen, Bericht

2. **Anträge**

Unerledigte Gemeinderatsanträge liegen nicht vor.

3. **Aktuelle Gemengelage im ÖPNV**

Die Arbeitsmarktsituation bzgl. Fachkräfte - im ÖPNV vor allem bezogen auf das Fahrpersonal - zeigt bundesweit aber auch regional Wirkungen. Lt. Berechnungen des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V. fehlen bereits heute deutschlandweit gut 5.000 Busfahrer*innen und in den nächsten acht bis zehn Jahren werden bis zu 36.000 offene Stellen dazukommen - alleine um die altersbedingt ausscheidenden Mitarbeitenden zu ersetzen. Für die zusätzlichen Aufgaben, die sich aus der ÖPNV-Landesstrategie Baden-Württemberg 2030 (Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV) ergeben werden, errechnet der bdo derzeit mit einem zusätzlichen Bedarf in einer Größenordnung von 40.000 bis 50.000 Fahrer*innen.

Wie in der GD Notfahrplan (049/23) bereits erläutert wurde, ist anzunehmen, dass der Mangel an Fahrer*innen die proklamierte Verkehrswende in erheblichem Maße beeinträchtigen wird sofern die Maßnahmen zur Gegensteuerung für zusätzliches Fahrpersonal nicht nachhaltig zum Erfolg führen. Nach einer Verstärkung der Anwerbungsmaßnahmen von Fahrer*innen durch die SWU scheint mittelfristig der Mangel etwas reduziert werden zu können.

Gleichzeitig ist es das Ziel der Politik, den ÖPNV für mehr und mehr Fahrgäste attraktiver zu gestalten. Dazu werden bei immer weniger Fahrpersonal stark vergünstigte Tickets (Deutschlandticket, JugendticketBW) angeboten. Aufgrund dessen ist anzunehmen, dass der ÖPNV in sehr naher Zukunft mit einer steigenden Nachfrage konfrontiert wird und diese in vielen Fällen nicht mehr bedienen kann.

Darüber hinaus haben sich die Rahmenbedingungen für die Finanzierung des ÖPNV relevant verändert. Aufgrund der hohen Tarifabschlüsse sind die Personalkosten deutlich gestiegen, die höheren Treibstoffkosten machen sich im Weiteren auf der Kostenseite bemerkbar.

Im Gegenzug ist aufgrund der schwierigeren Situation im Bereich der Energieversorgung mit geringeren Überschüssen bei der SWU zu rechnen, was die bisherige Finanzierung des ÖPNV durch den Querverbund in Frage stellt. Das Defizit im ÖPNV von derzeit rund 23 Mio. € muss damit zukünftig voraussichtlich in Teilen durch den städtischen Haushalt ausgeglichen werden.

Aus diesen Gründen bedarf es aktuell einer sehr effizienten Angebotsplanung, bei welcher unter Berücksichtigung des verfügbaren Fahrpersonals, der verfügbaren Fahrzeuge und dem finanziellen Budget möglichst viel Nachfrage erzeugt und die künftig steigende Nachfrage bestmöglich bedient werden kann.

4. Maßnahmen für eine effiziente Angebotsplanung

Aufgrund der aktuellen Situation, welcher die SWU-V ausgesetzt ist, ist es besonders wichtig, mit den verfügbaren Ressourcen möglichst effizient umzugehen. Dort, wo eine entsprechend hohe Nachfrage gegenübersteht, sollte das Angebot gestärkt werden. Angebotsreduzierungen sollten dort vorgenommen werden, wo nur eine geringe Nachfrage bedient werden muss und auch für die Zukunft keine relevanten Zuwächse zu erwarten sind. Dies gilt insbesondere für Verkehrsleistungen, bei denen sich auch in der Vergangenheit gezeigt hat, dass aufgrund deren Einführung keine nennenswerte Fahrgaststeigerung erreicht werden konnte.

4.1. Angebotsausweitungen

Die nachfragestarke Linie 1, die derzeit an mehreren werktäglichen Fahrten deutlich überbelegt ist und Potenziale an zusätzlichen Fahrgästen noch nicht ausgeschöpft sind, soll ab Fahrplanwechsel im Dezember 2023 Mo-Fr in der HVZ auf einen 6/7/7-Minuten-Takt verdichtet werden. Für diese Maßnahme hat die SWU neue Straßenbahnen beschafft. Eine Entscheidung, zu welchen Zeiten genau die Verdichtung erfolgen kann, wurde noch nicht getroffen. Die Umsetzung ist unter anderem abhängig von der dafür notwendigen Fahrzeitkürzung auf Basis von Lichtsignalanlagen-Optimierungen (Willy-Brandt-Platz und alle LSA zwischen Elisabethenstraße und Sonnenstraße).

4.2. Angebotsreduzierungen

Eine effiziente Angebotsplanung muss sich sinnvoller Weise gleichzeitig auch mit Fahrplanreduzierungen auseinandersetzen. Dabei wurden diejenigen Fahrten ausgewählt, die besonders selten genutzt werden (siehe Anlage 1), daher hohe Kosten pro Fahrgast verursachen und gleichzeitig möglichst viel Fahrpersonal entbehrlich machen. Hieraus ergibt sich die zentrale Frage, wie viele Fahrten im Hinblick auf die Daseinsvorsorge gefahren werden sollten, selbst wenn die Auslastung aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht nicht sinnvoll ist.

Die vorgeschlagenen Angebotsreduzierungen werden nachfolgend aufgeführt und neben relevanten Einsparungen bei der SWU Verkehr insgesamt acht bis neun Personen im Fahrdienst zur Stabilisierung des Fahrplans freisetzen.

Die nachfolgenden Maßnahmen sollen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 umgesetzt werden.

4.2.1. Linie 5

Auf der Linien 5 entfallen Fahrten in der Neben-/Schwachverkehrszeit von/ins Wiley täglich während des 30-Minuten-Taktes.

Montags bis freitags entfallen zwischen Washingtonallee und Ulm Rathaus die Fahrten ab 20:53 Uhr bis 23:53 Uhr. In der Rückrichtung ab Lehrer Tal bis Washingtonallee entfallen die Fahrten ab 21:06 Uhr bis 00:06 Uhr.

Samstagvormittags entfallen zwischen Washingtonallee und Ulm Rathaus die Fahrten ab 04:53 Uhr bis 07:23 Uhr. Ebenso entfallen die Spätfahrten ab 20:53 Uhr bis 23:53 Uhr. In der Rückrichtung ab Lehrer Tal bis Washingtonallee entfallen vormittags die Fahrten ab 05:06 Uhr bis 07:36 Uhr. Ebenso entfallen die Spätfahrten ab 21:06 Uhr bis 00:06 Uhr.

Sonntagvormittags entfallen zwischen Washingtonallee und Ulm Rathaus die Fahrten ab 04:53 Uhr bis 10:53 Uhr. Ebenso entfallen die Spätfahrten ab 20:53 Uhr bis 23:53 Uhr. In der Rückrichtung ab Lehrer Tal bis Washingtonallee entfallen vormittags die Fahrten ab 05:06 Uhr bis 11:06 Uhr. Ebenso entfallen die Spätfahrten ab 21:06 Uhr bis 00:06 Uhr.

Diese Maßnahme kann nur mit der Zustimmung der Stadt Neu-Ulm, dem Landkreis Neu-Ulm sowie der Fa. RBA erfolgen. Die Zustimmung der Beteiligten wurde erteilt.

Die Maßnahme wird den Haushalt der SWU-V um rund 295.000 € p.a. entlasten und 3 Fahrer*innen freisetzen.

4.2.2. Linie 6

Die Linie 6 verkehrt samstags nur noch zwischen Eselsberg Hasenkopf und Hauptbahnhof und nur alle 30 Minuten anstatt wie bisher alle 20 Minuten.

Auf dem Fahrweg vom Donaustadion zum Eselsberg beginnt der 20-Minuten Takt ab der Fahrt um 10:08 Uhr. Mit Einführung des Notfahrplans wird ab der Fahrt um 10:27 Uhr ab Hauptbahnhof ein durchgehender 30-Minuten-Takt bis 18:57 Uhr gefahren. Bis 09:50 bzw. ab 19:35 Uhr ab Hauptbahnhof gilt der bisherige Fahrplan weiter.

In der umgekehrten Richtung wird ab der Fahrt um 10:12 Uhr von Eselsberg Hasenkopf ein durchgehender 30-Minuten-Takt bis 18:42 Uhr gefahren. Bis 09:33 bzw. ab 19:18 Uhr ab Eselsberg Hasenkopf gilt der bisherige Fahrplan weiter.

Die Maßnahme wird den Haushalt der SWU-V um rund 33.000 € p.a. entlasten und 0,5 Fahrer*innen freisetzen.

4.2.3. Linie 8

Mo - Fr entfällt die Fahrt um 05:05 Uhr ab Eselsberg Hasenkopf

Die Maßnahme wird den Haushalt der SWU-V um rund 6.000 € p.a. entlasten und 0,1 Fahrer*innen freisetzen.

4.2.4. Linie 11

Entfall von vier Verstärkerfahrten sowie Entfall aller Zusatzfahrten samstags.

Mit GD 449/20 wurden ab 12.06.2021 an Werktagen (Mo - Fr) gegenüber dem Reduzierungsvorschlag der Verwaltung vier zusätzliche Fahrten um 12:26 Uhr, 13:00 Uhr, 15:36 Uhr und 16:36 Uhr ab ZOB Ost hinzubestellt. Trotz dieser zusätzlichen Fahrten konnten aber die Gesamtfahrgastzahlen auf der Linie 11 nur unterdurchschnittlich gesteigert werden. Während auf der Linie 12 die Gesamtfahrgastzahlen ohne zusätzliche Fahrten seit dem IV. Quartal 2021 um rund 40 % zugenommen haben, waren es auf der Linie 11 trotz zusätzlicher Fahrten nur rund 21 %. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung und SWU-V, drei der vier ab 14.06.2021 zusätzlich eingeführten Fahrten entfallen zu lassen und lediglich die Fahrt um 13:11 Uhr zu erhalten. Dafür entfällt die Fahrt um 13:26 Uhr.

Unter Berücksichtigung der jeweils nächsten möglichen Fahrten ergeben sich für die Fahrgäste folgende Veränderungen im Hinblick auf Abfahrten und Fahrtzeiten:

Fahrt bisher	Fahrzeit bisher	Ankunft bisher	Fahrt neu	Fahrzeit neu	Ankunft neu	spätere Ankunft
12:26 Uhr	13 min	12:39 Uhr	12:31 Uhr	30 min	13:01 Uhr	22 min
13:26 Uhr	13 min	13:39 Uhr	13:31 Uhr	30 min	14:01 Uhr	22 min
15:36 Uhr	13 min	15:49 Uhr	15:31 Uhr	30 min	16:01 Uhr	12 min
16:36 Uhr	13 min	16:49 Uhr	16:31 Uhr	30 min	17:01 Uhr	12 min

Weiterhin wird empfohlen, die ab 12.06.2021 zusätzlich eingeführten Fahrten an Samstagen auf dem Fahrweg über Ermingen entfallen zu lassen. Dies betrifft die Fahrten um 09:31 Uhr, 11:31 Uhr und 13:31 Uhr sowie in der Rückrichtung die Fahrten um 08:36 Uhr, 10:31 Uhr und 12:31 Uhr.

Die o.g. Maßnahmen werden den Haushalt der SWU-V um rund 160.000 € p.a. entlasten und 1-2 Fahrer*innen freisetzen.

4.2.5. Linie 13

Mo - Fr beginnt der 60-Minuten-Takt um ca. 19 Uhr (statt bisher 20 Uhr).

In der Fahrtrichtung beginnend ab den Donau-Iller-Werkstätten entfallen die Fahrten um 19:09 Uhr, 19:56 Uhr und 20:56 Uhr.

In der Gegenrichtung entfallen ab der Wendeschleife Mähringen die Fahrten um 19:34 Uhr und 20:34 Uhr.

Die Maßnahme wird den Haushalt der SWU-V um rund 23.000 € p.a. entlasten und 0,5 Fahrer*innen freisetzen.

4.2.6. Linie 16

Mit Beschluss zur Umsetzung des Liniennetzes im Ulmer Süden (vgl. GD 296/19) wurde die lt. Nahverkehrsplan beschlossene Liniennetzreform abgeschlossen. Seit dem 01.01.2020 verkehren alle Linien im Regelbetrieb mit Ausnahme der Linie 16 (Unterweiler - Donaustetten/Gögglingen - Wiblingen Kemptener Straße), für die aufgrund der geringen Nachfragepotenziale und Wirtschaftlichkeit ein zweijähriger Probetrieb beschlossen wurde (vgl. GD 263/17).

Die Linie 16 hat die Funktion, die Orte Unterweiler, Göggingen und Donaustetten an den Sozialraum Wiblingen anzubinden und verfügt über folgende Angebotsmerkmale:

- Mo-Sa: von ca. 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr annähernd im Stundentakt
- Linienweg: ab Wiblingen Kemptener Straße über Tannenplatz Zentrum bis zur Endhaltestelle Hartstraße in Unterweiler in beiden Richtungen
- Abdeckung der Schülerverkehre von Dellmensingen, Göggingen und Donaustetten zum Schulzentrum Wiblingen

In der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 22.06.2021 (vgl. GD 171/21) wurde beschlossen, die Linien 16 und 17 für einen Probezeitraum von max. 2 Jahren einzuführen und anschließend die Wirtschaftlichkeit sowie die Nachfrage beider Linien erneut zu untersuchen.

Nach wie vor wird diese Linie bis auf die schulrelevanten Fahrten sehr wenig genutzt; die erhoffte Funktion der Anbindung von Unterweiler, Göggingen und Donaustetten an den Sozialraum Wiblingen wird nicht erfüllt. Die geringe Nutzung schlägt sich insbesondere in einem extrem niedrigen Kostendeckungsgrad nieder, der bei der Linie 16 mit einem Zuschuss von 16,49 €/Fahrgast und Fahrt den mit großem Abstand höchsten Wert (Deckungsbeitrag 4) aufweist; dieser ist damit etwa achtmal so hoch wie der vergleichbarer Ortsteillinien und knapp siebenmal so hoch wie der Wert der danach schwächsten Linie. Damit ist die Linie 16 die mit Abstand unwirtschaftlichste Linie im Netz der SWU-V.

Die Maßnahme wird den Haushalt der SWU-V um rund 49.000 € p.a. entlasten und 1 Fahrer*innen freisetzen.

4.2.7. Linie 17

Die Linie 17 verkehrt montags bis freitags von 8:00 bis 18:00 Uhr zwischen Unterweiler und Wiblingen und wurde als Kompensation für den Entfall der Linie 24 zum 01.07.2022 eingerichtet (vgl. GD 171/21).

Der Schwerpunkt liegt auf der Sicherstellung der Schülerverkehre zwischen Unterweiler und Wiblingen Schulzentrum sowie der Anbindung des Friedhofs und des Prangers. Die Linie verkehrt zu folgenden Zeiten:

- 7:00 bis 10:00 Uhr: 4 Fahrten im Takt, davon erste Fahrt von Unterweiler ab Wiblinger Pranger weiter als Linie 4 zum Willy-Brandt-Platz
- 11:00 bis 18:00 Uhr: Stundentakt mit zeitweiser Verdichtung auf einen 30'-Takt zwecks Berücksichtigung der nachmittäglichen Schulzeiten

Analog zur Linie 16 ist die Nachfrage auf der Linie 17 ebenfalls sehr gering. Aus diesem Grund schlägt die Verwaltung und SWU-V vor, die Linie 17 zum kommenden Fahrplanwechsel einzustellen. Die schulrelevanten Fahrten werden als Linie E aufrechterhalten (s. Punkt 4.2.6).

In Kombination der Maßnahmen 4.2.6 und 0 wäre Unterweiler in den Ferienzeiten nur noch im Stundentakt über die Linie 12 angebunden. An allen anderen Tagen gäbe es zusammen mit der Linie E (statt der Linie 16) weiterhin in den relevanten Zeiten annähernd einen Halbstundentakt.

Die Maßnahme wird den städtischen Haushalt (PRC 5470-750 Auftrag L75054700101 um rund 110.000 € p.a. entlasten und 2 Fahrer*innen freisetzen.

5. Kommunikation und Fahrgastinformation

Aufgrund der Bedeutung der o.g. Änderungen für den städtischen ÖPNV ist vorgesehen, die Anpassungen in einem größeren Kontext über öffentlichkeitswirksame Maßnahmen seitens der SWU-V zu publizieren.

Die werblichen Maßnahmen sind Aufgabe des Betreibers und von ihnen zu planen.

6. Finanzierung der Verkehrsleistung

Gemäß § 2 Abs. 2 der Betrauung wird auch in Zukunft ein Ausgleich der Verkehrsverluste der SWU-V soweit wie möglich im Querverbund erfolgen. Aufgrund der Inflation, der stark gestiegenen Strom- und Dieselpreise und den Angebotsausweitungen in den letzten Jahren auf der einen Seite, sowie den Rückgängen der Überschüsse aus dem Energie- und Wasserversorgungsbereich der SWU andererseits ist der Querverbund der SWU nahezu ausgereizt.

Die unter Punkt 4.2 aufgeführten Angebotsreduzierungen setzen im wesentlichen Mittel aus dem Querverbund frei. Ausnahmen stellen die unter Punkt 4.2.4, 4.2.6 und 0 genannten Fahrten dar. Diese Maßnahmen wurden entgegen der Empfehlungen von SWU-V und Verwaltung auf Veranlassung des Gemeinderates vorgenommen. Sie werden daher jetzt schon gesondert zum Querverbund direkt über die Stadt Ulm finanziert (vgl. GD 171/21). Bei den Aufwendungen für die Fahrplanreduzierungen handelt es sich aktuell um Schätzwerte auf Basis der ursprünglich bezifferten Kosten. Die jüngsten Kostensteigerungen aufgrund höherer Energiepreise sowie hoher Tarifabschlüsse sind explizit noch nicht berücksichtigt. Eine genaue Kalkulation wird die Stadtverwaltung im Zuge der Rechnungsstellung durch die SWU-V erhalten.

Die Finanzierung dieser Verkehrsleistungen erfolgt bei Profit-Center 5470-750, Auftrag L75054700101 in Teilen aus den Zuweisungen des Landes Baden-Württemberg aus der ÖPNV-Finanzreform (§ 15 ÖPNVG).

7. Stellungnahmen aus den Ortschaftsräten

7.1. Linie 11: Einsingen, Ermingen, Eggingen

Die vorgeschlagenen Fahrplananpassungen wurden am 25.05.23 in einer gemeinsamen Sitzung der Ortschaftsräte Einsingen, Ermingen und Eggingen vorgestellt. Im Ergebnis lehnen alle drei Ortschaftsräte die unter Punkt 4.2.4 vorgeschlagenen Reduzierungen vollumfänglich ab. Für die Ortschaftsräte ist eine Einschränkung des bestehenden Angebotes nicht akzeptabel und im Hinblick auf die gewünschte Verkehrswende nicht nachvollziehbar. Darüber hinaus kann aufgrund des gegenläufigen Ringverkehrs das Angebot nicht als Halbstundentakt angesehen werden, da es sich in Richtung der Kernstadt immer weiter von einer Regelmäßigkeit entfernt.

Besonders problematisch werden die Fahrtreduzierungen während der Wochentage eingeschätzt, da aus Sicht der Elternschaft bei einigen möglichen Schulschlusszeiten des Schulzentrums St. Hildegard die entsprechenden Busse der Linie 11 nicht mehr erreicht werden könnten. Die SWU-V hat die Zeiten entsprechend überprüft. Im Ergebnis kann die Sorge nicht geteilt werden, da auch im schlechtesten Fall für die Schüler*innen*innen ein Zeitraum von 13 Minuten zwischen Ende der entsprechenden Schulstunde und der Abfahrt des Busses verbleibt, was unter normalen Umständen für einen Fußweg vollkommen ausreichend ist.

Eine Beibehaltung der wochentäglichen Fahrten würde das Einsparpotenzial auf 35.000 € und die Freisetzung von Fahrpersonal auf 0,2 Personen reduzieren.

7.2. Linien 12/16 und 17: Donaustetten / Göggingen, Unterweiler

Die vorgeschlagenen Fahrplananpassungen wurden am 17.05.23 in einer gemeinsamen Sitzung der Ortschaftsräte Göggingen/Donaustetten und Unterweiler vorgestellt. Im Ergebnis können beide Ortschaftsräte die Aufhebung der Linie 17 nachvollziehen, auch wenn es für einzelne Fahrgäste eine deutliche Einschränkung bedeutet.

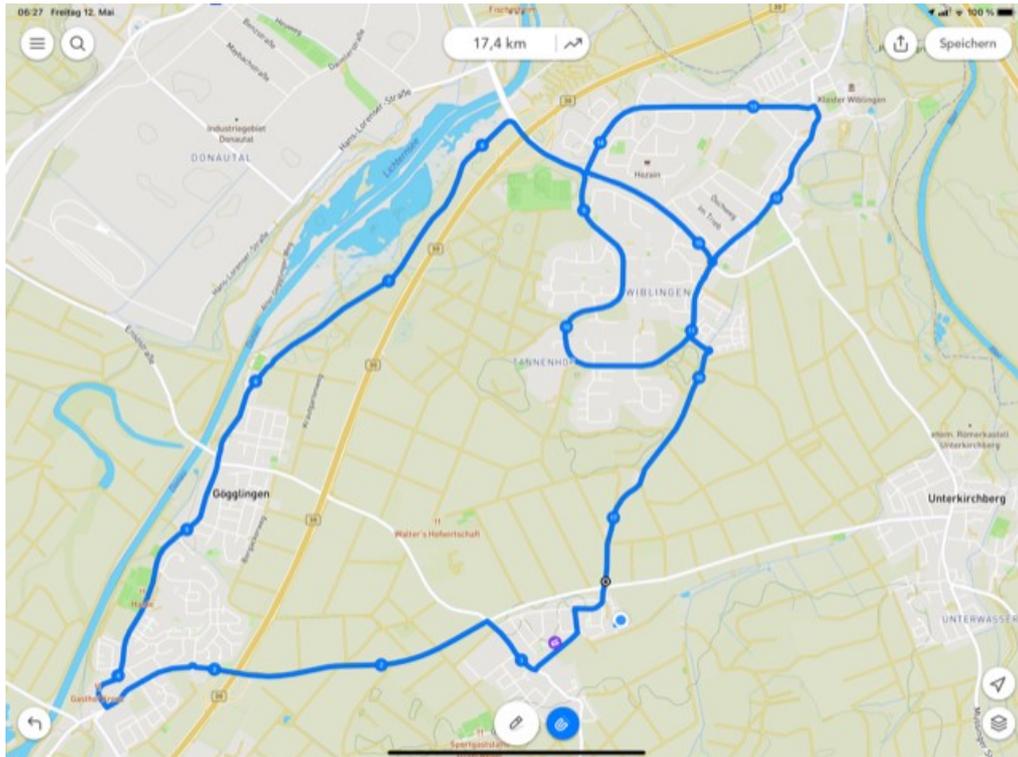
Der vollständige Entfall der Linie 16 in den Ferienzeiten ist aber aus Sicht beider Ortschaftsräte ein zu relevanter Einschnitt in die Daseinsvorsorge, da dann in den Ferienzeiten keine direkte Verbindung mehr nach Wiblingen gegeben ist und eine Umsteigefahrt über das Ehinger Tor erforderlich würde.

Stellungnahme des Ortschaftsrates Göggingen/Donaustetten

Der Ortschaftsrat von Gö-Do sieht die Problematik der geringen Fahrgastzahlen. Aber er weist darauf hin, dass der Bus Linie 16 auch während der Ferien für die Daseinsvorsorge der Bürger*innen notwendig ist. Der Bus ist die Verbindung zum Sozialraum Wiblingen. Menschen, die über kein Auto verfügen, benötigen den Bus auch während der Ferien um Leistungen und Angebote, die dort zur Verfügung stehen, zu nutzen. Außerdem sind viele ältere Menschen, die nicht oder nicht mehr Auto fahren, auf die Nahversorgung in Wiblingen angewiesen. Dort befinden sich Fachärzte, Apotheken, Optiker, Banken, Drogeriemärkte und weitere Geschäfte, die es in den Ortschaften nicht gibt. Es wird angeregt, in irgendeiner Form einen Ersatzverkehr während der Ferien anzubieten, falls die reguläre Linie nicht angeboten werden kann.

Stellungnahme des Ortschaftsrates Unterweiler

In seiner Stellungnahme betont der Ortschaftsrat Unterweiler den Wegfall der Linie 17 zu akzeptieren, da diese nicht wie ursprünglich erhofft genutzt wird. Jedoch soll Linie 16 weiterhin auch innerhalb der Ferienzeiten bestehen bleiben, um eine Verbindung nach Wiblingen aufrecht zu erhalten. Wiblingen muss weiterhin durchgehend erreichbar sein (Ärztzentren, Einkaufsmöglichkeiten, Friedhof, Alterspflegeeinrichtungen, Banken). Die Linie 12 zu nutzen, um nach Wiblingen zu kommen, ist kein adäquater Lösungsansatz, da die Fahrtzeit über das Ehinger Tor zurück nach Wiblingen ca. 40 Minuten dauern würde (40 min für eine Distanz von ca. 3,5 km). Außerdem schlägt der Ortschaftsrat eine alternative Streckenführung der Linie 16 mit dem Linienweg Unterweiler - Donaustetten - Göggingen - Wiblingen (Reutlinger Str. - Tannenplatz Zentrum - Saulgauer Str. - Kemptener Str. - St. Gallener- Str. - Wiblingen Friedhof - Pranger - Donautalstraße - Wiblingen Schulzentrum - zurück über St. Gallener-Str. nach Unterweiler zur Prüfung vor:



Des Weiteren wurde eine Versorgung mit Rufbussen bzw. eine Verlängerung der Linie 4 z.B. einmal pro Stunde oder in angemessenem zeitlichem Rahmen nach Unterweiler angeregt.

Empfehlung der Verwaltung und SWU-V

Vor dem Hintergrund der o.g. Stellungnahmen schlagen Verwaltung und SWU-V vor, die Linie 16 zum kommenden Fahrplanwechsel trotz der extrem schlechten Auslastung weiter zu betreiben, um die Anbindung des Sozialraums Wiblingen weiterhin zu gewährleisten. Im Zuge der laufenden Nahverkehrsplanung wird die Verwaltung die Linienführung im Ulmer Süden grundsätzlich überprüfen.

Eine alternative Streckenführung der Linie 16 mit dem o. g. Linienweg führt zu höheren Kosten und ist zudem aufgrund des vorgeschlagenen Ringverkehrs schwer verständlich. Daher wird dieser Vorschlag nicht weiterverfolgt.

Ein Einsatz von Rufbussen bzw. eine stündliche Verlängerung der Linie 4 von Wiblingen nach Unterweiler wird im Rahmen der derzeitigen Erstellung des Nahverkehrsplans untersucht.

8. Einwohnerantrag

Zur Vorlage GD 049/23 Notfahrplan ist am 08.05.2023 ein Einwohnerantrag eingegangen. Die unterzeichnenden Bürger*innen sind mit den Entscheidungen zur Reduzierung auf der Linie 11 nicht einverstanden und beantragen eine erneute kritische Prüfung, ob nicht andere Fahrten auf anderen Linien weniger Beeinträchtigungen für die dort lebenden Menschen bringen würden. Die Verwaltung hat die Rechtmäßigkeit der Unterschriften nicht überprüft, sondern möchte stattdessen im Rahmen der Behandlung dieser Vorlage kurz auf die Punkte eingehen. Eine Befassung des Gemeinderats im Rahmen der Vorlage wird dem Einwohnerantrag Genüge tun.

Die Verträglichkeit der Reduzierungen auf der Linie 11 wurden unter Punkt 4.2.4 aufgezeigt. Alternativ zu den vorgeschlagenen Maßnahmen wären auch folgende Reduzierungen auf anderen Linien vorstellbar, die dann wiederum Auswirkungen auf Fahrgäste anderer Orts- und Stadtteile hätten.

8.1. Ersatz für die Fahrten 12:26 Uhr und 13:26 Uhr ab ZOB Ost

Anstelle des Entfalls der Fahrten 12:26 Uhr und 13:26 Uhr auf der Linie 11 gäbe es im Hinblick auf diese Fahrtenlagen nur folgende weitere Optionen (die Liste ist vollständig – mehr Fahrtentfall-Alternativen gibt es nicht):

Variante 1: Entfall der Fahrt der Linie E für die Schüler*innen des Wiblinger Schulzentrums um 13:07 Uhr nach Donaustetten, Göggingen und Dellmensingen. Hiervon wären 63 Schüler*innen betroffen, die eine Reisezeitverlängerung von bis zu 35 Minuten in Kauf nehmen müssten.

Variante 2 a) und b):

a) Entfall der Fahrten der Linie E für die Schüler*innen der innenstadtnahen Schulen um 13:19 Uhr ab Ehinger Tor nach Donaustetten, Göggingen und Dellmensingen. Hier wären 23 Schüler*innen betroffen, die 20 Minuten später am Ziel wären.

+

b) Entfall der Fahrt um 13:00 Uhr oder 13:10 Uhr für die Kuhberger Schüler*innen. Betroffen sind 32 bzw. 43 Fahrgäste, die teilweise die Abfahrt der Regionalbusse am Ehinger Tor verpassen würden, da die Kapazität der Linie 2 nicht ausreicht, um diese zu befördern.

Variante 3 a) und b):

a) Entfall von Fahrten der Linie E für die Schüler*innen der innenstadtnahen Schulen entlang der Linie 1 um 12:54 Uhr ab Willy-Brandt-Platz oder 12:55 Uhr ab Stauferring. Dies beträfe 54 bzw. 83 Schüler*innen mit nicht seriös quantifizierbaren Reisezeitverlängerungen, weil teilweise Regionalzüge und -busse verpasst werden würden.

+

b) Entfall der Fahrt um 13:05 Uhr ab Ehinger Tor auf den Eselsberg oder 13:08 Uhr ab Ehinger Tor nach Jungingen. Dies würde 28 bzw. 56 Schüler*innen mit Reisezeitverlängerungen von 13 bzw. 23 Minuten betreffen.

Variante 4: Entfall der Fahrt der Linie E für die Schüler*innen der innenstadtnahen Schulen um 13:04 Uhr ab Justizgebäude über Ehinger Tor und Hauptbahnhof nach Gleißelstetten. Für die 63 betroffenen Schüler*innen entstehen unterschiedliche Reisezeitverlängerungen je nach Fahrtziel, wobei auch hier Regionalzüge und -busse verpasst werden.

Alle vier Varianten sind nach Auffassung von Verwaltung und SWU-V nachteiliger als der unterbreitete Vorschlag.

8.2. Ersatz für die Fahrten 15:36 Uhr und 16:36 Uhr ab ZOB Ost

Entfall der Fahrten der Linie E um 15:32 Uhr und 17:07 Uhr ab Kemptener Straße für die Schüler*innen des Wiblinger Schulzentrums nach Donaustetten, Göggingen und Dellmensingen. Hier sind im Mittel 10 bzw. 7 Fahrgäste betroffen, für die sich eine Reisezeitverlängerung von bis zu 15 bzw. 35 Minuten ergäbe.

Entfall der Fahrt um 16:16 Uhr ab Donautal auf der Linie 10, bei der für im Mittel 17 Fahrgäste eine Fahrzeitverlängerung von 15 bis 45 Minuten entstünde, wobei die Kapazität der 15 Minuten später verkehrenden Fahrt regelmäßig nicht ausreicht. Die

Reisezeitverlängerung bezieht sich dabei nur auf die Fahrt mit der Linie 10 an sich. Nahezu alle Fahrgäste der Linie 10 steigen danach auf Züge, Regionalbusse oder andere SWU-Linien um. Die gesamte Reisezeitverlängerung über die Betroffenen ist somit deutlich höher als beim Vorschlag von Verwaltung und SWU.

8.3. Beibehalt der Fahrten auf der Linie 11

Der Einwohnerantrag (s. Anlage 3) bezieht sich explizit auf die Vorlage zum Notfahrplan und die seit 27.05.2023 umgesetzten Maßnahmen jedoch nicht auf die o. g. Angebotsreduzierungen. Es wäre theoretisch möglich, die Linie 11 im bisherigen Umfang weiter zu fahren, ohne anderweitige Einschränkungen. Allerdings müsste dann in Kauf genommen werden, dass im gesamten System eher ungeplant einzelne Fahrten ausfallen, da keine Krankheitsvertretungen in ausreichendem Umfang gegeben sind.