

Sachbearbeitung VGV/VP - Verkehrsplanung

Datum 09.04.2014

Geschäftszeichen VGV/VP-Fi/Bi * 44

Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Sitzung am 24.06.2014 TOP
Bau und Umwelt

Behandlung öffentlich GD 154/14

Betreff: Änderungen im Liniennetz der SWU-Verkehr zum Fahrplanwechsel 2014/15
- Zustimmung zu den Maßnahmen -

Anlagen:

Antrag:

Der Fachbereichsausschuss stimmt dem vorgelegten Angebotskonzept ab Fahrplanwechsel 2014/15 zu.

Feig

Genehmigt:

BM 1, BM 3, C 3, OB, ZS/F

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

Eingang OB/G _____

Versand an GR _____

Niederschrift § _____

Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Anträge / bisherige Beschlüsse

Unerledigte Anträge oder vorhergehende Beschlüsse liegen nicht vor.

2. Sachverhalt

2.1. Ausgangssituation

Im Zeitraum 2010 bis 2013 konnten die Fahrgastzahlen bei der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH von 31,5 Mio. auf 34,5 Mio. gesteigert werden. Die Betriebsleistung blieb in diesem Zeitraum bei rund 4,8 Mio. Nutzwagenkilometern konstant.

Der deutliche Anstieg bei den Fahrgastzahlen ist in hohem Maße auf den Anstieg im Zeitkartensegment (Semestertickets, Profitickets) zurückzuführen. Hierbei handelt es sich um Fahrgäste, die insbesondere in den Hauptverkehrszeiten die Verkehrsmittel nutzen. Diese Entwicklung führt während der Hauptverkehrszeiten zu Nachfragespitzen, denen das derzeitige Angebot teilweise nicht mehr gerecht wird.

Gleichzeitig sind einzelne Linien bzw. - Linienabschnitte zu bestimmten Tageszeiten oder am Wochenende schlecht ausgelastet. Hier ergibt sich ein mögliches Einsparpotenzial.

Zur besseren Gestaltung des ÖPNV-Angebotes wird von der SWU Verkehr in regelmäßigen Abständen eine Ermittlung des Fahrgastaufkommens vorgenommen. Hierzu stehen vier Fahrgastzählungen pro Jahr an:

im Februar/ März	(Fahrplan mit Schule aber ohne Universität/Hochschule)
im April	(Fahrplan mit Schule und Universität/Hochschule)
im August	(Fahrplan ohne Schule und ohne Universität/Hochschule)
im November	(Fahrplan mit Schule und Universität/Hochschule)

Zudem werden die Strukturentwicklungen der Städte Ulm und Neu-Ulm berücksichtigt und darauf aufbauend eine Berechnung der Nachfrage durchgeführt.

Die Ergebnisse zeigen dann auf, wo

- die Leistung gering nachgefragt wird,
- es zu Überlastungen bei den angebotenen Leistungen kommt und
- es wachsende bzw. rückgängige Potenziale gibt.

Die jährliche Linienerefolgsrechnung zeigt ebenfalls Handlungsfelder auf. Die nachfragestärksten Linien 1, 3, 4 und 5 weisen beim Deckungsbeitrag 3 (Fahrbetrieb, Infrastruktur, Verwaltung) einen Kostendeckungsgrad von mindestens 70 % auf. Die schlechtesten Werte ergeben sich mit jeweils unter 40 % bei den Linien 9 und 10 bzw. unter 20 % bei den Linien 14 und 45.

2.2. Ergebnisse der Ermittlungen im ÖPNV-Netz der SWU-Verkehr

Auf folgenden Linienabschnitten kommt es in der Hauptverkehrszeit teilweise zu erheblichen Überlastungen der Fahrzeuge:

- Linie 1 zwischen Böfingen und der Innenstadt
- Linie 3 zwischen Hauptbahnhof und Wissenschaftsstadt
- Linie 4 zwischen Innenstadt und Kuhberg
- Linie 5 zwischen Eselsberg und Innenstadt
- Linie 13

Regelmäßige Kapazitätsengpässe bedeutet, dass hier Fahrgäste an den Haltestellen zurück gelassen werden müssen, weil die Straßenbahnen bzw. Busse bereits voll besetzt sind.

Geringe Nachfrage (regelmäßig weniger als 1/3 der Sitzplätze belegt) lässt sich auf den folgenden Linien bzw. Linienabschnitten feststellen:

- Linie 6: am Wochenende zwischen Hauptbahnhof und Eselsberg
- Linie 9: einzelne Fahrten in den Fahrplanrandlagen
- Linie 13: auf dem Abschnitt zwischen Haltestelle „Kuhberg“ und „Am Hochsträß“
- Linie 14: außerhalb der Hauptverkehrszeiten
- Linie 45: am Nachmittag

2.3. Neues Angebotskonzept ab dem Fahrplanwechsel 2014/2015

Für den Fahrplanwechsel 2014/2015 im Dezember 2014 wird von der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH das folgende Angebotskonzept zur Verbesserung bzw. zur Anpassung an die Nachfrage vorgeschlagen.

2.3.1 Angebotserweiterungen durch Kapazitätsverstärkungen

Um die größten Kapazitätsengpässe in den Spitzenzeiten zu beseitigen, ist der Einsatz von sieben zusätzlichen Gelenkbussen notwendig. Diese Busse dienen auf den oben genannten Linien als Kapazitätsverstärker, wenn bereits alle Fahrzeuge der Schwaben Mobil Nahverkehr Service GmbH im Einsatz sind.

Um den Mehraufwand möglichst niedrig zu halten, sollen diese Verkehrsleistungen durch private Busunternehmen erbracht werden. Für den Fall, dass nicht alle Fahrten entsprechend abgedeckt werden können, ist die Beschaffung von gebrauchten Gelenkbussen geplant, da ein Teil der Fahrten nur bis zur Inbetriebnahme der Linie 2 benötigt werden.

Die SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH kalkuliert für diese Angebotsverbesserungen mit einem Gesamtmehraufwand von ca. 281 T€ p.a. auf der Basis von Eigenleistungen. Etwaige Mehrerlöse sind hier nicht berücksichtigt.

2.3.2 Mögliche Einsparpotenziale zum Fahrplanwechsel

Auf Basis der erhobenen Auslastungszahlen können durch eine Kürzung des Angebotes auf den folgenden Linien Einsparungen realisiert werden, die einen Teil der durch die Angebotserweiterungen entstehenden Mehrkosten kompensieren.

Linie 6: am Wochenende zwischen Hauptbahnhof und Eselsberg

Bei der Linie 6 zwischen Hauptbahnhof und Eselsberg besteht am Wochenende ein Überangebot an Fahrten, was die vergleichsweise geringen Auslastungszahlen belegen. Daher soll samstags zwischen 12.00 und 15.30 Uhr der bisherige 10-Minuten-Takt zu einem 20-Minuten-Takt verlängert werden. Sonntags soll in der Zeit zwischen 11.00 und 20.30 Uhr anstatt des bisherigen 15-Minuten-Takts ein 30-Minuten-Takt eingeführt werden.

Durch diese Änderungen ergibt sich ein Fahrplanangebot, das analog zum Taktschema der Linie 7 ist. Die Nachfrage auf den Linien 6 und 7 ist am Wochenende nahezu identisch.

⇒ Einsparpotenzial ca. 43 T€ p.a. (ohne Berücksichtigung der Erlöse)

Linie 9: einzelne Fahrten in den Fahrplanrandlagen

Aufgrund einzelner schlecht ausgelasteter Fahrten der Linie 9 ergibt sich ein Einsparpotenzial. Konkret sollen die ersten zwei Fahrten morgens und die letzten zwei Fahrten nachmittags gestrichen werden. Die Linien 3 und 4 bieten zu diesen Zeiten ausreichende Kapazitäten, um die Fahrgäste der Linie 9 aufnehmen zu können.

⇒ Einsparpotenzial ca. 25 T€ p.a. (evtl. Rückgang Erlöse nicht berücksichtigt)

Linie 13: auf dem Abschnitt zwischen Haltestelle „Kuhberg“ und „Am Hochsträß“

Die Linie 13 soll in Zukunft an der Haltestelle „Kuhberg Schulzentrum“ enden. Damit entfällt die weitere Linienführung bis Haltestelle „Am Hochsträß“. Grund für die Kürzung ist eine schlechte Auslastung dieses Streckenabschnitts. Durch die Kürzung verbessert sich zudem die Fahrplanstabilität (Anschluss mit Linien 1 und 11 in Söflingen), da die Busse bisher an der Haltestelle „Am Hochsträß“ keine Wendezeit haben. Fahrgäste gelangen weiterhin über die Haltestelle „Grimmelfinger Weg“ im Zuge der Linien 4 und 14 in Richtung Hochsträß. Die weitere Erschließung des Weges zu Fuß ist vertretbar.

⇒ Einsparpotenzial ca. 23 T€ p.a. (evtl. Rückgang Erlöse nicht berücksichtigt)

In diesem Zusammenhang ist seitens der Stadt vorgesehen, eine Fußwegverbindung zwischen dem Parkplatz am Schulzentrum Kuhberg und dem Hochsträß neu zu schaffen sowie die Haltestelle „Grimmelfinger Weg“ barrierefrei auszubauen. Die Planungen werden von der Verwaltung derzeit mit Nachdruck erarbeitet; aufgrund des schwierigen Baugrunds sind hierfür tiefergehende Untersuchungen erforderlich. Mit Fahrplanwechsel 2014/15 wird daher noch die derzeitige Haltestellensituation „Grimmelfinger Weg“ weiter bis voraussichtlich 2016 anzutreffen sein.

Linie 14: außerhalb der Hauptverkehrszeiten

Auf Grund von geringer Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten schlägt die SWU Nahverkehr Ulm /Neu-Ulm GmbH vor, bei der Linie 14 insgesamt 19 der bisherigen 58 Fahrten zu streichen. Diese Streichungen betreffen die Fahrten vor 5.00 Uhr und nach 18.00 Uhr bzw. die Zeit zwischen 08.30 und 12.00 Uhr.

⇒ Einsparpotenzial ca. 99 T€ p.a. (evtl. Rückgang Erlöse nicht berücksichtigt)

Linie 45: am Nachmittag

Auf Grund der geringen Nachfrage bei den Nachmittagsfahrten der Linie 45 wird empfohlen diese 5 Fahrtenpaare einzustellen und sich aus der Gemeinschaftsgenehmigung mit der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) zurückzuziehen. Die Fahrten der Linie 45 am Vormittag werden im Moment von der RAB durchgeführt. Die RAB hat dann zukünftig die Möglichkeit, das Fahrtenangebot am Nachmittag auszugestalten.

⇒ Einsparpotenzial ca. 44 T€ p.a. (Rückgang Erlöse in Höhe von ca. 9 T€ p.a. berücksichtigt)

3. Kosten und Finanzierung

Bei Umsetzung aller Maßnahmen zur Angebotskürzung kann ein Einsparpotenzial in Höhe von rund 234 T € p.a. realisiert werden. Für die Angebotsverbesserungen entsteht bei der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH ein Mehraufwand von rund 281 T€ p.a. bei Erbringung als Eigenleistungen.

Damit würden durch die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Fahrplanwechsel 2014/15 bei der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH in Summe Mehraufwendungen in Höhe von ca. 47 T € p.a. entstehen. Diesen saldierten Mehraufwendungen stehen jedoch noch nicht bezifferbare Mehr- und Mindereinnahmen bei den Erlösen (Ausnahme Linie 45) gegenüber.