



Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	30.03.2020		
Geschäftszeichen	VG/VO-Ack	* 44	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 30.06.2020	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 129/20

Betreff: ÖPNV: Angebotsmaßnahmen
- Beschluss -

Anlagen: Geografische Übersicht Liniennetz Stadtverkehr Ulm 2020 (Anlage 1)
FWG-Antrag Nr. 15 vom 21.01.2020 (Anlage 2)
FWG-Antrag Nr. 16 vom 20.01.2020 (Anlage 3)
Grüne-Antrag Nr. 33 vom 04.02.2020 (Anlage 4)
CDU/UfA-Antrag Nr. 47 vom 13.02.2020 (Anlage 5)

Antrag:

1. Den unter Punkt 3.3 und 3.5. geplanten Liniennetzänderungen und Maßnahmen wird zugestimmt.
2. Alle bisherigen Anträge zu diesem Thema als erledigt zu betrachten.

Jung

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

Sachdarstellung:

1. Anträge

- FWG-Antrag Nr. 15 vom 21.01.2020, ÖPNV-Linie 4 Wiblingen (Anlage 2)
- FWG-Antrag Nr. 16 vom 20.01.2020, Schülerverkehr in Lehr (Anlage 3)
- Grüne-Antrag Nr. 33 vom 04.02.2020, Verbesserung beim ÖPNV in Ulm (Anlage 4)
- CDU/UfA-Antrag Nr. 47 vom 13.02.2020, Buslinie 9 (Anlage 5)

2. Beschlusslage

- Gemeinderat am 19.07.2017, GD 263/17, Nahverkehrsplan, Beschluss
- 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
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 03.03.2020, GD 059/20, Auswertung der Evaluation des Ticketfreien Samstages, Bericht

3. Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV

3.1. Hintergründe

Die drei Stufen der Liniennetzreform sind weitestgehend abgeschlossen.

- Stufe 1 - Fahrplanwechsel Dezember 2017: Umstellung der Rufbuslinie 12 (Ex 22/23) auf feste Busbedienung.
- Stufe 2 - Fahrplanwechsel Dezember 2018: Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 und der Anpassungen des Busliniennetzes. Dies betrifft die Linien: 3, 4, 5, 6, 8, 9, 13 (Ex 45), 15, 47 und 48.
- Stufe 3 - 01.01.2020: Inbetriebnahme der weiteren Ausbaustufen des Busliniennetzes. Dies betrifft die Linie 12 (Ex 22) und die Linie 16. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans zur Linie 12 werden durch den Beschluss der GD 296/19 ergänzt.

Aufgrund der Fahrgasterhebungen zeichnet sich ab, dass an einigen Stellen des Liniennetzes Optimierungsmöglichkeiten bestehen, die einerseits eine höhere Effizienz und damit größere Wirtschaftlichkeit des städtischen ÖPNV-Systems und eine Verbesserung des Gesamtangebotes andererseits erreichen lassen. Dies gilt insbesondere dort, wo die bisherigen Kapazitäten an Ihre Grenzen kommen bzw. wo Fahrten weniger nachgefragt werden.

3.2. Nachfrageentwicklung

Wie der nachfolgende Vergleich der Fahrgastzahlen der Jahre 2018 und 2019 aufzeigt, erzielen die Maßnahmen des 2017 beschlossenen Nahverkehrsplans (vgl. GD 263/17) bereits jetzt positive Wirkungen. Diese sahen vor allem einheitliche Bedienungsstandards differenziert nach den Funktionen der Linien und eine Vertaktung aller Linien vor sowie klare Vorgaben hinsichtlich der Qualitätsstandards. Darüber hinaus wurde zusätzlich zum

Nahverkehrsplan eine Angebotserhöhung im Abendverkehr und samstagsvormittags vorgenommen (vgl. GD 051/18).

An den Verkehrstagen ohne den ticketfreien ÖPNV-Samstag stiegen die Fahrgastzahlen vor der Corona-Krise durchschnittlich um über 10 Prozent. An Samstagen wird der ÖPNV verstärkt nachgefragt; die deutliche Nachfragesteigerung ist überwiegend auf die Angebotsverbesserungen sowie in Teilen auf das Angebot des ticketfreien ÖPNV-Samstag zurückzuführen (s. folgende Tabelle):

Linie	Steigerung ggü. Vorjahr in %			
	Mittelwert Q2 bis Q4*			
	Mo-Fr	Sa	So	Woche
1	10,19	57,31	12,35	15,55
2				
3				
4				
5				
6				
7				
alte 8				
8 (alte 13)				
alte 9				
9 (alte 11)	7,28	18,93		8,27
10	25,59	78,89		32,97
14	-4,83			-4,83
15	22,33			22,33
47				
E				
NachtBusse		37,97	23,64	29,93
Summe	11,04	52,44	10,77	15,24

Anmerkungen:

* In Q1/19 konnten keine Nachfragedaten erhoben werden, weil in einem Großteil der Flotte die Zähltechnik nicht funktioniert hat.

Die Linien 11, 12 und 13 werden erst seit 01.01.2020 von der SWU bedient. Im November 2019 wurden auf diesen Linien manuelle Zählungen durchgeführt; die allerdings keinen Vergleich zulassen.

Aufgrund der zum Dezember 2018 vorgenommenen Änderungen im Liniennetz ist ein Vergleich der alten und neuen Linien nur teilweise möglich: Beispielsweise hat die Linie 4 Aufgaben der alten Linie 3 übernommen.

3.3. Maßnahmen zur Optimierung (Einsparmaßnahmen)





Gemäß der Betrauung an die SWU-V und SWU-mobil besteht das Ziel, den Linienverkehr so wirtschaftlich wie möglich zu betreiben und Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kostenreduzierung in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zu erarbeiten und umzusetzen. In diesem Sinne sind grundsätzlich zunächst Optimierungsmaßnahmen vor neuen kostenerhöhenden Maßnahmen zu ergreifen.



Als Grundlage zur Ermittlung des Optimierungsbedarfs wurde die Fahrgastzählung der SWU im November 2019 herangezogen. Die Optimierungsmaßnahmen im Einzelnen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Linie	Linienverlauf	Maßnahme
1	Söflingen <> Böfingen	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrten von Böfingen nach Söflingen, die nur zum Einrücken stattfinden, werden konsequent nur noch bis Theodor-Heuss-Platz geführt (Teil THPL-SÖF nicht Gegenstand des NVP). Einsparpotenzial ca. 3 T€ p.a. (ohne Berücksichtigung von Erlösrückgängen). <u>Empfehlung</u>: Umsetzung der Maßnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020.
5	Neu-Ulm Ludwigsfeld / Wiley <> Wissenschaftsstadt	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 5 hat zwei verschiedene Linienäste ab Neu-Ulm ZUP nach Wiley bzw. Ludwigsfeld. Während des 30-Min-Taktes auf den Hauptlinien ergibt sich dadurch zwischen Hbf. und ZUP ein 15-Min-Takt. Die Mittelwerte der Fahrgastzahlen (nur Abschnitt Vorfeld, Rest kann Ludwigsfeld-Kurse 15 min eher/später nutzen): Mo-Fr abends 6 (max. 9), Sa morgens 4 (max. 7), Sa abends 10 (max. 15), So morgens 4 (max. 8), So abends 3 (max. 11). Der Linienast ZUP – Wiley würde während des 30-Min-Taktes auf den Hauptlinien nicht mehr bedient werden. Teilweise besteht eine Erschließung durch den Regionalverkehr (Hst. Friedhof und Eckener Straße), Waldeck über SWU-Linie 7. Erschließungslücke im Vorfeld (ca. 200m Fußweg zusätzlich). Die Erschließung des „Illerpark“ ist noch zu klären. Das Einsparpotenzial beläuft sich auf ca. 132 T€ p.a. (ohne Berücksichtigung von Erlösrückgängen). <u>Empfehlung</u>: Einsparung aller Fahrten zwischen Hbf und Wiley während des 30-Min-Taktes (Überangebot zwischen Hbf und ZUP). Die Ausgestaltung der Umsetzung sowie Zeitpunkt ist noch zu klären. Von den Maßnahmen ist Neu-Ulm hauptsächlich betroffen, daher müssen die Maßnahmen dort beschlossen werden. Realisierung und Umsetzungszeitpunkt ist daher noch ungewiss.
6	Donaustadion <> Eselsberg Hasenkopf	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrzeuge haben selbst im Berufsverkehr noch freie Kapazitäten; Angebot aber bereits nur im 20-Min-Takt. Es sind Nachfragesteigerungen durch das neue Wohngebiet „Am Weinberg“ zu erwarten (umsteigefreie Verbindung ins Zentrum). Zukünftig (nach Beendigung der dortigen Baumaßnahmen) soll die Linie 6 das bisher vom ÖPNV unterversorgte Dichterviertel und das dortige Fahrgastpotenzial erschließen; hierfür sind neue Haltestellen ggf. am Ehinger Tor sowie am Westzugang zum Hauptbahnhof und in der Bleichstraße erforderlich (s. Pkt. 3.7). <u>Empfehlung</u>: Die Umsetzung der Erschließung des Dichterviertels wird nach Fertigstellung der dortigen Baumaßnahmen erneut zum Beschluss vorgelegt.

<p>7</p>	<p>Willy-Brandt-Platz <> Neu-Ulm ZUP <> Jungingen</p>	<ul style="list-style-type: none">• Da im Gegensatz zu 2019 anstelle von Solobussen der RAB nur noch Gelenkbusse im Einsatz sind, kann die Verstärkerfahrt um 15:33 Uhr (Mo-Fr) in Richtung Hauptbahnhof entfallen.• Das Einsparpotenzial beläuft sich auf ca. 9 T€ p.a. (ohne Berücksichtigung von Erlösrückgängen).• <u>Empfehlung</u>: Umsetzung der Maßnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020.
<p>8</p>	<p>Grimmelfingen <> Universität Süd</p>	<ul style="list-style-type: none">• Infolge der mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 entfallenden Direktverbindung in die Innenstadt sowie des bis Mitte 2019 instabilen Betriebs der Linie 2 und der damit einhergehenden instabilen Anschlüsse zwischen den Linien 2 und 8 ist die Nachfrage zwischen Kuhberg und Grimmelfingen im Vergleich zur alten Linie 4 zurückgegangen.• Eine mögliche Umstellung der Busbedienung auf MobilSAM-Betrieb ist aufgrund der höheren Kosten - fast jede Fahrt wird nachgefragt - nicht zu empfehlen.• Es wäre denkbar, das MobilSAM 14 in die Linie 8 teilweise zu integrieren und die Linie 8 ins Donautal zu verlängern (s. Pkt. 3.6).• <u>Empfehlung</u>: Umsetzung und Ausgestaltung der Maßnahme erst im Zuge eines Gesamtkonzepts zur Anbindung des Donautals.
<p>9</p>	<p>Roter Berg <> Gleißelstetten</p>	<ul style="list-style-type: none">• Die SWU und die Verwaltung haben den Auftrag erhalten, gemäß CDU/Ufa-Antrag Nr. 47/2020 (Anlage 5) zu prüfen, ob ein Busangebot an Sonn- und Feiertagen Sinn machen würde.• Die Prüfung ergab, dass in 2019 sonntags nur 11 MobilSAM-Fahrten mit im Durchschnitt 1,6 Fahrgästen bestellt wurden, also nur 5,5 Fahrten pro Tag und Richtung. Somit ist kein Bedarf über MobilSAM-Angebot hinaus erkennbar.• <u>Empfehlung</u>: Beibehaltung des derzeitigen MobilSAM-Angebotes.

<p>11</p>	<p>ZOB Ost <> Eggingen <> ZOB Ost</p>	<ul style="list-style-type: none">• Die Bedienung von Schaffelkingen (0 bis max. 2 Fahrgäste pro Tag, 30 Einwohner, 12 Haushalte) soll entfallen. Dadurch entsteht eine Ersparnis von ca. 3 T€ und es gelingt eine sauberere Vertaktung. Für die übrigen Fahrgäste ergibt sich zudem eine Reisezeitverkürzung und der Wegfall eines insb. gefühlt „sinnlosen“ Umweges.• <u>Empfehlung</u>: Umsetzung der Maßnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020.• Im Ergebnis der Fahrgastzählung vom November 2019 sind ca. 50 Prozent der Verstärkerfahrten aus dem RAB-Fahrplan voraussichtlich überflüssig bzw. können zusammengelegt werden. Für einige dieser Fahrten waren Umstiege von/zu Regionalbussen der Grund, jedoch konnte bei der Erhebung im November 2019 keine nennenswerte Zahl an Umsteigern ausgemacht werden. Der Nahverkehrsplan fordert samstags nur einen 2-h-Takt (überlagert 60-Min-Takt). Im derzeitigen Fahrplan (RAB-Fahrplan) wird aber ein 1-h-Takt (überlagert 30-Min-Takt) angeboten. Im Mittel wurden aber nur 9 Fahrgäste pro Fahrt gezählt. Eine Angebotsreduktion um 50 Prozent würde eine Ersparnis von ca. 60 T€ p.a. ermöglichen.• <u>Empfehlung</u>: Umsetzung der Maßnahmen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020.• Weitere Angebotsausweitungen, die der Nahverkehrsplan vorsieht, sind aufgrund des mangelnden Nachfragepotenzials zu hinterfragen, insbesondere Angebotsausweitungen an Sonntagen (es fehlen jeweils in Tagesrandlagen Mo-Fr 1 Fahrt, Sa 2 Fahrten, So 3 Fahrten).• <u>Empfehlung</u>: Vor einer Umsetzung sind zunächst die Fahrgastzahlen in 2020 und 2021 abzuwarten. Eine Umsetzung wäre frühestens im Dezember 2021 möglich. Dies wird rechtzeitig vorher nochmals im FBA zum Beschluss vorgelegt.
<p>12</p>	<p>Ulm <> Dellmensingen <> Laupheim</p>	<ul style="list-style-type: none">• Abgesehen vom Schülerverkehr besteht keine nennenswerte Nachfrage an Werktagen zwischen Dellmensingen und Laupheim (samstags sogar nur 0 bis 4 Fahrgäste). Daher sollen Schülerverkehre möglichst autark abgewickelt werden, da sonst keine Effizienzvorteile entstehen. Die Linie 12 sollte auf die Relation Ulm – Dellmensingen / Unterweiler beschränkt werden. Dies wie auch die Finanzierung befindet sich derzeit in Klärung mit dem Alb-Donau-Kreis und Landkreis Biberach.• <u>Empfehlung</u>: Das Angebot wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 auf der Gemarkung Ulm lt. Nahverkehrsplan sowie des ergänzenden Beschlusses vom 22.10.2019 (vgl. GD 296/19) umgesetzt.

	Jungingen <> Mähringen	<ul style="list-style-type: none"> • Es besteht kaum Nachfrage im Bereich Jungingen (da keine Erschließungswirkung bei derzeitiger Linienführung). • Von Seiten der SWU wäre es denkbar, die Anbindung des Gewerbegebietes Lehrer Feld (17 Fahrgäste pro Richtung und Tag, verteilt auf 8 Fahrten) zugunsten einer besseren Erschließung Jungingens einzustellen. • <u>Empfehlung</u>: Die Anbindung des Lehrer Feldes zu Gunsten einer besseren Erschließung von Jungingen aufzugeben wird aufgrund des zunehmenden Ausbaus der Gewerbegebiete im Ulmer Norden zurückgestellt. Für dieses Gebiet ist ein Konzept zu erarbeiten (s. Pkt. 3.8). • Im Ergebnis der Fahrgastzählungen ergibt sich in den Schwachverkehrszeiten am Abend sowie frühmorgens keine Nachfrage. Daher soll der 1-h-Takt am Abend schon ab 19 Uhr beginnen sowie das 1. Fahrtenpaar am Morgen (Mo-Fr) entfallen. Dadurch lässt sich ein Einsparpotenzial von ca. 25 T€ p.a. (ohne Berücksichtigung von Erlösrückgängen) realisieren. • <u>Empfehlung</u>: Umsetzung der Maßnahmen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020.
	Alle	<ul style="list-style-type: none"> • An Silvester soll auch „offiziell“ keine Zusatzfahrt mehr um 04.30 Uhr ab ZOB Ost angeboten werden, da diese verspätungsbedingt ohnehin erst etwa zeitgleich mit den Tageslinien verkehren würde und somit einen Parallelverkehr darstellt. • <u>Empfehlung</u>: Umsetzung der Maßnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020.
	Blaubeurer Straße <> Bahnhof Söflingen	<ul style="list-style-type: none"> • Es besteht nahezu keine Nachfrage. • Bei Streichung des Angebots entsteht eine geringfügige Erschließungslücke im Bereich Königstraße; die Blaubeurer Straße ist über die Linien 36/37/38 erschlossen. • <u>Empfehlung</u>: Die Verwaltung prüft zunächst die Auswirkung auf Finanzierung (SAM-Fahrten als Sollfahrten) im Zuge der ÖPNV-Finanzreform Stufe 2.
	Söflingen <> Gleißelstetten	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist zu überlegen, den 30-Min-Takt auf 1-h-Takt auszudehnen, um dadurch Kosten zu reduzieren bzw. die Nachfrage zu bündeln. • Ggf. wäre die Umstellung auf einen On-Demand-Verkehr sinnvoll. • <u>Empfehlung</u>: Die Verwaltung prüft zunächst die Auswirkung auf Finanzierung (SAM-Fahrten als Sollfahrten) im Zuge der ÖPNV-Finanzreform Stufe 2.

	Kuhberg <> Donautal Donautal <> Wiblingen	<ul style="list-style-type: none"> • Wenn die Linie 10 fährt wäre es denkbar kein MobilSAM mehr zeitgleich verkehren zu lassen. Dadurch entstünden aber enorme Reisezeitverlängerungen. • Denkbar wäre eine teilweise Umstellung auf Rufbus o.ä. bzw. dort wo der Bedarf zu hoch ist wäre eine Integration in die Linie 8 zu prüfen. Zudem wären swu2go-Standorte am Kuhberg und im Donautal (Fa. SHU) sowie ggf. in Wiblingen denkbar. • <u>Empfehlung</u>: Die Umsetzung und Ausgestaltung der Maßnahme ist abhängig von der Planung eines Gesamtkonzepts zur Anbindung des Donautals (s. Pkt. 3.6).
	Eichenplatz <> Eichenhang Eichenplatz <> EKZ Haslacher Weg	<ul style="list-style-type: none"> • Seit Ende 2019 wurden keine Fahrten mehr bestellt. • <u>Empfehlung</u>: Die Verwaltung prüft zunächst die Auswirkung auf Finanzierung (SAM-Fahrten als Sollfahrten) im Zuge der ÖPNV-Finanzreform Stufe 2.

3.4. Wendeanlage Ehinger Tor/Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen

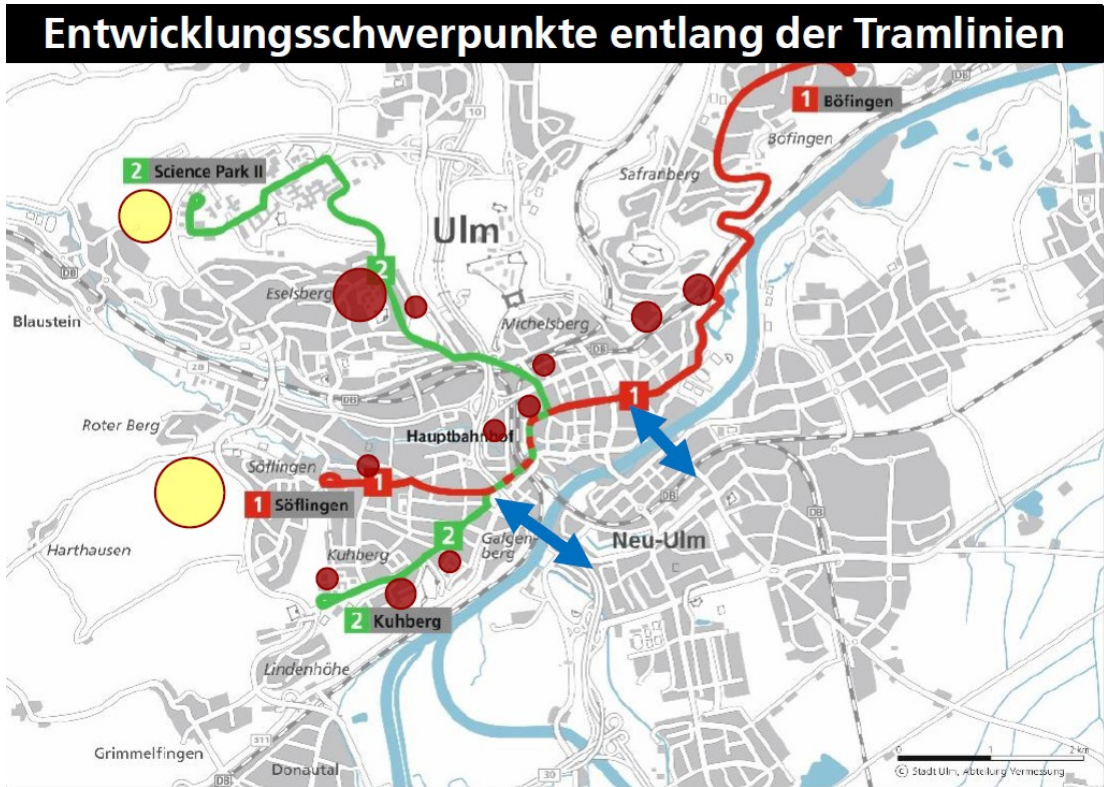
Die Wendeanlage war als Teilprojekt des Umbaus der Stammstrecke von Projektbeginn an Bestandteil des Projektes "Neubau der Straßenbahnlinie 2". Folgende Rahmenbedingungen müssen bei der Entscheidung berücksichtigt werden:

- Die Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses reicht mind. bis zum 19.12.2022; eine Realisierung der Wendeanlage wäre von heute an betrachtet frühestens in den Jahren 2022/2023 möglich.
- Es besteht bei der Fa. SIEMENS bis 28. Februar 2021 eine Option für den Kauf von sechs weiteren Straßenbahnfahrzeugen. Der Preis für ein Fahrzeug beträgt ca. 4,155 Mio. € bei einer Nachbestellung von einem Fahrzeug bzw. 2,620 Mio. €/Stück bei einer Nachbestellung von sechs Fahrzeugen. Zusätzlich wäre eine Förderung von bis zu 40 Prozent möglich. Bei Bestellung von sechs Fahrzeugen ergäbe sich ein Bestellwert von 9,432 Mio. €. Die SWU-V wird die Entscheidung in den Aufsichtsrat vsl. im Herbst 2020 einbringen.

Die SWU-V plant vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrates die Neuanschaffung von sechs zusätzlichen Straßenbahnfahrzeugen, weil der Bau einer Wendeschleife im Rahmen des Linie 2-Projektes nicht mehr realisierbar ist und die Auswirkungen einer möglichen Verlängerung der Straßenbahn zur Kohlplatte und die Veränderungen am Ehinger Tor durch die Maßnahmen im Rahmen der Landesgartenschau 2030 noch unklar sind.

Die mögliche Anschaffung neuer Straßenbahnen und der Wegfall der Wendeanlage

- haben keine negativen Auswirkungen auf die Maßnahmen in der Schillerstraße,
- verschaffen der Landesgartenschau mehr Planungsfreiheit,
- können ggf. einen erheblichen Eingriff in einem zentralen Verkehrsknoten der Stadt vermeiden,
- dienen der Bewältigung der stark angestiegenen Nachfrage,
- sowie der künftigen Nachfrage, ausgelöst durch das zukünftige Wachstum der Stadt und den Baugebietsschwerpunkten (s. Karte).



3.5. Maßnahmen zur Optimierung (Kapazitätserweiterungen)

Linie	Linienverlauf	Maßnahme
1	Söflingen <> Böfingen	<ul style="list-style-type: none"> • Derzeit sind 8 Straßenbahnen und 6 zusätzliche Busse im morgendlichen Berufsverkehr erforderlich (mittags 3 Zusatzbusse) • Kurzfristig sind Spitzenzeiten beherrschbar. Mittel- bis langfristig ist eine Taktverdichtung unabdingbar. • <u>Empfehlung:</u> Die SWU-V wird zur Bewältigung der Nachfrage die Beschaffung von 6 zusätzlichen Straßenbahnfahrzeugen in den Aufsichtsrat vsl. im Herbst 2020 einbringen (s. Pkt. 3.4).

<p style="text-align: center;">2</p>	<p>Kuhberg <> Science Park II</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ab Dezember 2020 sollte die Linie 2 wieder im 5-Min-Takt fahren. Aufgrund des Coronabedingten Nachfragerückganges wird dies um ein Jahr verschoben. Da trotz Rückkehr von Wagen 50 (Unfallwagen Februar) dann noch nicht ausreichend viele Straßenbahnen verfügbar sind, müssen jeden Tag zwei Umläufe mit Bussen abgedeckt werden. Diese bieten jedoch nur ca. 60 Prozent der Kapazität einer Straßenbahn. Das bedeutet, dass zu den Zeiten, zu denen ein Bus im Einsatz ist, quasi keine Platzerhöhung realisierbar ist. Dadurch ist die derzeitige sowie künftige Nachfrage mit den vorhandenen Straßenbahnen nicht zu bewältigen. • Mit Wiederherstellung des 5-Min-Taktes wären neben 13 Straßenbahnen noch 8 Busse im Einsatz. • <u>Empfehlung:</u> Die SWU-V wird zur Bewältigung der Nachfrage die Beschaffung von 6 zusätzlichen Straßenbahnfahrzeugen in den Aufsichtsrat im Herbst 2020 einbringen (s. Pkt. 3.4). Darüber hinaus wird die SWU-V die Fahrgastentwicklung insbesondere im Hinblick auf die Situation an Universität und Hochschule in den kommenden Semestern (Präsenz- oder Onlineunterricht) im Auge behalten und bei Vorliegen entsprechender Bedarfe auch unterjährig eine entsprechende Kapazitätserhöhung vorbereiten und mit den daraus resultierenden Auswirkungen zur Beschlussfassung einbringen.
<p style="text-align: center;">4</p>	<p>Wiblingen <> Böfingen Süd</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Kapazitätsengpässe der Linie 4 wurden untersucht. • Durch Entfall Linie 9 zum 09.12.2018 besteht während des Berufsverkehrs eine höhere Auslastung – diese ist aber nicht höher als auf anderen Linien während der HVZ, daher werden zunächst keine Kapazitätserweiterungen vorgenommen. • <u>Empfehlung:</u> Die Verwaltung und SWU beobachten die Nachfrage weiterhin.

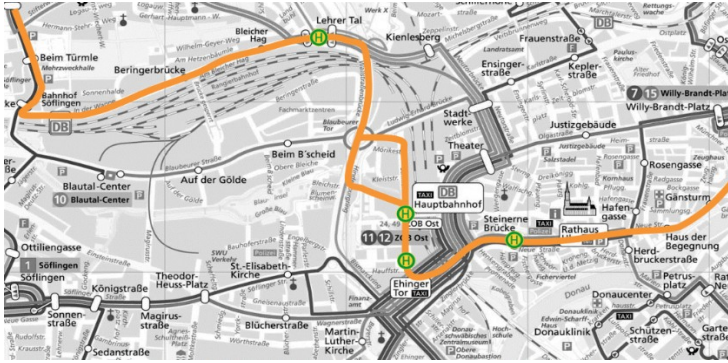
3.6. Prüfauftrag Erschließung Donautal

Wie bereits ausgeführt, ist für die Anbindung des Donautals im Kontext der Nachfrage auf der MobilSAM-Linie 14 für den Korridor Söflingen / Kuhberg / Grimmelfingen / Donautal / Wiblingen ein Gesamtkonzept zu erarbeiten.

Dies erfolgt im Rahmen des BMBF-Forschungsprojektes "MobilitätsWerkStadt 2025" für das Donautal. Das Konzept sieht die Stärkung des Umweltverbundes im Industriegebiet Donautal in Ulm durch Entwicklung von nachhaltigen und nutzerorientierten Mobilitätsangeboten an der Schnittstelle urbanen und ländlichen Raumes, die über die bloße quantitative Erhöhung der bestehenden ÖPNV-Angebote hinausgehen, vor.

3.7. Prüfauftrag Erschließung Dichterviertel

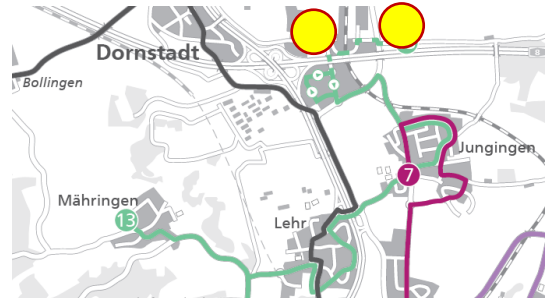
Das Dichterviertel ist bisher vom ÖPNV unzureichend erschlossen. Zukünftig (nach Beendigung der dortigen Baumaßnahmen und insbesondere der notwendigen Infrastrukturerneuerung in der Schillerstraße) soll die Linie 6 das dortige Fahrgastpotenzial erschließen, um deren Kostendeckungsgrad zu erhöhen (s. Grafik zum möglichen Linienweg).



3.8. Prüfauftrag Erschließung Ulmer Norden

Die Gemeinde Dornstadt wünscht eine Busverbindung zum Gewerbegebiet (GWG) Himmelweiler/Eiselauer Weg auf eigener Gemarkung. Hier gibt es derzeit kein ÖPNV-Angebot.

Von Seiten der Stadt Ulm wird eine Buserschließung des GWG Himmelweiler/Eiselauer Weg, der Mergelgrube sowie des GWG Himmelreich benötigt. Im Nahverkehrsplan war vorgesehen, die Linie 13 über das GWG Lehrer Feld weiter über den Eiselauer Weg und die Mergelgrube bis zum GWG Himmelreich zu verlängern (s. Ausschnitt aus der Karte ÖPNV-Zielnetz 2020). Dies führt jedoch zu hohen Mehrkosten und Nachteilen für Fahrgäste aus Richtung Innenstadt/Hauptbahnhof Ulm, die die Linie 13 nur über einen Umstieg von/zu den Linien 2 oder 7 erreichen.



Insgesamt verkehren im Ulmer Norden die Linien 13, 46, 49 und 585. In Zusammenarbeit mit dem Alb-Donau-Kreis und der Gemeinde Dornstadt ist daher für die Anbindung der Gewerbegebiete im Ulmer Norden (Lehrer Feld, Himmelweiler/Eiselauer Weg, Mergelgrube und Himmelreich) ein Gesamtkonzept zu erarbeiten. Dabei soll auch eine mögliche Anbindung von Bernstadt nach Dornstadt über Beimerstetten berücksichtigt werden.

Aus diesem Grund soll der Vorschlag der SWU-V, die Anbindung des Gewerbegebietes Lehrer Feld (17 Fahrgäste pro Richtung und Tag, verteilt auf 8 Fahrten) zugunsten einer besseren Erschließung Jungingens aufzugeben, bis zum Vorliegen eines entsprechenden Konzeptes zurückgestellt werden.

4. Kommunikationsmaßnahmen

Aufgrund der Bedeutung der o.g. Angebotsverbesserungen der Linie 12 im Ulmer Süden wird empfohlen, die Maßnahme in einem größeren Kontext über öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zu publizieren.

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

5. Kosten und Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen

Gemäß der seit 01.01.2020 gültigen Betrauung der SWU Verkehr GmbH sowie der SWU mobil GmbH mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zur Sicherstellung des ÖPNV (vgl. GD 411/18 und 298/19) handelt es sich bei den unter Punkt 3.3 und 3.5 dargestellten Änderungen um Maßnahmen, die der einheitlichen Fortentwicklung zuzurechnen sind.

Nach § 3 der Betrauung kann die Stadt entscheiden, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf weitere Tätigkeiten auszudehnen, die bisher nicht Bestandteil der von den Verkehrsunternehmen zu gewährleistenden Verkehrsversorgung sind („Zusätzliche Verkehre“) oder Verkehre aus der Betrauung herausnehmen („Verringerte Verkehre“). Dies gilt auch für Anpassungen hinsichtlich der Qualitätsmerkmale. Entscheidungen über zusätzliche oder verringerte Verkehre sind ohne Einverständnis der SWU-V bei nicht nur unwesentlichen Änderungen nur einmal jährlich mit Wirkung zum Hauptfahrplanwechsel möglich. Als "wesentlich" sind in diesen Zusammenhang alle Maßnahmen anzusehen, die zu einer Veränderung der Taktdichte führen. Die Anpassung darf die Schwelle von +/- 8 Prozent, bezogen auf den Wert der Verkehrsleistung entsprechend des Fahrplanangebots nach § 1 (Basiszeitpunkt Fahrplanangebot ab 01.01.2020) nicht überschreiten. Bei Qualitätsmerkmalen, die sich nicht unmittelbar quantifizieren lassen, werden das Wesentlichkeitskriterium und der Wert der Änderung aus den bei der Umsetzung entstehenden Kosten abgeleitet.

Gemäß § 2 Abs. 2 der Betrauung wird auch in Zukunft ein Ausgleich der Verkehrsverluste der SWU-V soweit wie möglich im Querverbund erfolgen. Dies ist zentraler Bestandteil der Betrauung. Sofern wirtschaftliche Aspekte entstehen, die für die SWU nicht mehr tragbar sind, werden sich die Gesellschafter hierzu abstimmen.

Aus diesem Grund wird für die o.g. Maßnahmen der städtische Haushalt vorläufig nicht belastet; die Finanzierung erfolgt im Konzern der SWU.

6. Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV

Die Corona-Pandemie verändert die Mobilität in Deutschland in erheblichem Maße. Viele Menschen arbeiten im Homeoffice, sind in Kurzarbeit oder wählen ein Verkehrsmittel, von welchem sie sich eine geringe Ansteckungsgefahr versprechen. Insbesondere im Fahrrad- und Fußwegeverkehr wurde deutschlandweit der Modal-Split-Anteil erhöht (NahverkehrsNachrichten NaNa, Ausgabe Nr. 17, 24.04.2020).

Während der ÖPNV Anfang 2020 gerade in Ulm noch deutliche Zuwächse zu verzeichnen hatte, verliert er aufgrund seiner vermeintlichen Ansteckungsgefahr deutlich an Attraktivität. Während der Hochphase des "Lockdowns" ist das Fahrgastaufkommen bundesweit um bis zu 90 Prozent, im Stadtverkehr Ulm der SWU-V um ca. 80 Prozent eingebrochen. Insgesamt fehlen der ÖPNV-Branche bundesweit enorme Summen aus den geringen Fahrscheinverkäufen. In der Donau-Iller-Nahverkehrs- GmbH (DING) werden die Einnahmeverluste derzeit nach Vorliegen der Verkaufsmeldungen ermittelt. Die Auswirkungen des Imageschadens sind heute noch nicht absehbar und hängen stark vom weiteren Verlauf der Pandemie ab.

Je nach Pandemieverlauf skizziert das Hamburger Fachbüro Civity in seiner Studie "Verkehrswende: aufgehoben oder aufgeschoben? Corona-Szenarien für den ÖPNV" drei unterschiedliche Szenarien für die Zukunft des ÖPNV in Deutschland:

6.1. Szenario 1: Schnelle Erholung (Best Case)

Diesem Szenario liegen folgende Annahmen zu Grunde:

- Schulbeginn im Mai für Klassen 1 bis 6. Schüler steigen dabei vermehrt auf Fahrrad und Elterntaxi um; alle anderen Klassen beginnen erst wieder nach den Sommerferien.
- Hochschule und Universitäten starten mit dem Wintersemester 2020/2021. Studenten steigen vermehrt auf das Fahrrad um.

- Mund-Nase-Schutzmasken sind Pflicht im ÖPNV. Lockerungen sind nach Mitte/Ende 2021 in Sicht.
- Berufspendler beginnen ÖPNV ab Anfang Mai wieder zu nutzen. Marktanteile für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und das Fahrrad bleiben zunächst.
- Sport- und Kulturveranstaltungen beginnen wieder mit neuer Saison bzw. nach dem Sommer.
- Die Wirtschaft schrumpft 2020 nur im einstelligen Prozentbereich und folgt ab 2021 wieder dem normalen jährlichen Wachstumspfad von ein bis zwei Prozent.
- Die Klimawende wird ab Mitte 2021 Top-Thema im Bundestagswahlkampf.
- Ab 2022 erreicht der ÖPNV wieder Vorkrisenniveau und gewinnt systematisch zuvor an Fahrrad und Motorisierten Individualverkehr (MIV) verlorene Marktanteile zurück.
- Deutschlandweite Nettoerlösverluste in Höhe von ca. 4-5 Mrd. € für den Zeitraum bis Ende 2023.

6.2. Szenario 2: Zweiter "Lockdown" mit langfristigen Rückschlägen

Es gelten grundsätzlich die gleichen Annahmen wie im Szenario 1, allerdings:

- Wiederherstellung und -öffnung des sozialen Lebens sowie der Kultur- und Freizeiteinrichtungen im Sommer lässt die Infektionsraten im Spätherbst erneut außer Kontrolle geraten, es kommt daher zu einem zweiten Shut-Down.
- Geschlossene Grenze und ein zweiter Shut-Down führen in Deutschland in 2020 zu einer Rezession von über zehn Prozent.
- Die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen und die Rettung der deutschen Automobilindustrie sind die Top-Themen im Bundestagswahlkampf 2021.
- Mitte 2021 beginnt eine Durchimpfung und die Lage ist wieder unter Kontrolle. Ab 2022 beginnt die wirkliche Erholung. Vorkrisenniveau erreicht der ÖPNV wieder ab 2023.
- Deutschlandweite Nettoerlösverluste in Höhe von ca. 6-9 Mrd. € für den Zeitraum bis Ende 2023.

6.3. Szenario 3: Dauerhafte Schädigung des ÖPNV (Worst Case)

Es gelten grundsätzlich die gleichen Annahmen wie im Szenario 2, allerdings:

- Verlorene Marktanteile des ÖPNV in Richtung Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Fahrrad sind dauerhaft verloren.
- Der ÖPNV erreicht das Vorkrisenniveau erst wieder Mitte des Jahrzehnts.
- Fahrrad und elektrifizierte private PKW werden als zentrale Instrumente im Kampf gegen den Klimawandel angesehen.
- Deutschlandweite Nettoerlösverluste in Höhe von ca. 10 Mrd. € für den Zeitraum bis Ende 2023.

6.4. Finanzielle Auswirkungen

Das Defizit der SWU-V wird aufgrund des Lockdown und seinen langfristigen Auswirkungen erheblich steigen. Rückschlüsse zu den Auswirkungen auf den Querverbund können zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht gezogen werden. Aufgrund der sinkenden Gewerbeeinnahmen sinkt auch der finanzielle Spielraum der Stadt Ulm und somit die Möglichkeit der direkten finanziellen Unterstützung. Von Bund und Ländern sind

Rettungsschirme geplant, von Seiten des Landes Baden-Württemberg ist eine finanzielle Unterstützung in Höhe von 200 Mio. € für die Kompensation von Einnahmeausfällen angekündigt, deren Ausgestaltung zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokumentes noch nicht bekannt war.

6.5. Hygienemaßnahmen

Neben der Sicherheit wird sich das Thema Hygiene zumindest temporär als neues Grundbedürfnis der Fahrgäste etablieren. Hier hat die SWU-V auf Basis der Empfehlungen von Robert-Koch-Institut (RKI) und Gesundheitsamt bereits Maßnahmen ergriffen, um auch den Fahrgästen ein subjektives Hygiene- und Sicherheitsgefühl zu vermitteln:

- Tägliche Reinigung und Desinfektion der Fahrzeuge.
- Ausstattung aller Busse mit Tröpfchenschutzscheibe zum Schutz von Fahrgästen und Fahrpersonal.
- Aufrechterhaltung des Regelfahrplanes um die Maximalkapazität anbieten zu können, damit bestmöglich das Gebot „Abstand halten“ eingehalten werden kann. Durch die Tragepflicht einer Mund-Nasen-Bedeckung muss der Mindestabstand von 1,5 m nicht mehr verpflichtend eingehalten werden.
- Abstimmung mit Schulen zur Reduktion von Nachfragespitzen durch Staffelung des Schulbeginns durch die Stadt Ulm bzw. den Aufgabenträger.
- Kontinuierliche und omniprésente Kommunikation von Hinweisen zu den Hygienemaßnahmen bzgl. Abstandsregeln und Tragepflicht einer Mund-Nasen-Bedeckung.

6.6. Abo-Strategie

Der ÖPNV im deutschsprachigen Raum ist aufgrund der Dominanz von Abo- und Jahreskarten gegenüber anderen ÖPNV-Systemen mit höheren Anteilen an Pay-per-use-Kunden im Vorteil. Die vorgestellten Szenarien zeigen jedoch eindeutig, dass der Abo-Bestand umso gefährdeter ist, je länger die Krise anhält bzw. der ÖPNV im Verdacht als Sicherheitsrisiko steht. Daher wären neben einer dezidierten Hygienestrategie auch Werbemaßnahmen für Abokunden von Vorteil. Folgende Kommunikationsmaßnahmen werden seitens des DING beginnend ab Juni umgesetzt:

- Versorgung der Verkehrsunternehmen mit Infopostern:
 - „1,5 m-Abstand beachten“
 - „Maskenpflicht/Allgemeine Hygieneregeln“
 - „Fahrerverkauf wieder möglich“
- Ständig aktualisierte Infos zu Fahrplan, Tarifen und Hygiene auf www.ding.eu
- Anzeigen in Tageszeitungen und Monatsmagazinen
- Aktion „Kündiger-Stopp“ in Kooperation mit den Ausgabestellen von Jahreskarten (freibleibendes Angebot: 50-Euro-Gutschein, wenn Kündigung zurückgezogen wird)
- Pressearbeit mit dem Ziel, die Rückgabe von Schülermonatskarten möglichst zu vermeiden
- City-Light-Poster mit Imagekampagne „Regeln, die Vertrauen schaffen“ (KW 25)

6.7. Fazit

In allen drei Szenarien zeigt sich, dass die wesentlichen Risiken in der Zeit nach dem Lockdown liegen. Der Großteil der Erlösverluste resultiert aus der Zeit nach der eigentlichen Krise. Je länger die Auswirkungen der Eindämmungsmaßnahmen andauern, umso höher wird die Gefahr ÖPNV-Kunden langfristig an den MIV oder das Fahrrad zu

verlieren. Daher benötigt die Stadt Ulm eine konzentrierte Strategie, die den zusätzlichen Finanzierungsbedarf aufzeigt, aber gleichzeitig auch durch Hygienemaßnahmen und eine fokussierte Stammkundenbindungsstrategie alles unternimmt, um die Fahrgäste nach dem Lockdown zurückzugewinnen.