



Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	03.12.2020		
Geschäftszeichen	VG/VO - Fi	* 151	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 15.12.2020	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 449/20

- Betreff:** ÖPNV Ulm - Fahrplananpassungen Linie 11
- Bericht zum weiteren Vorgehen -
- Anlagen:** GR-Antrag Nr. 244 vom 02.12.2020 (Anlage 1)
Antrag des Ortschaftsrats Einsingen vom 02.12.2020 (Anlage 2)
Offener Brief der Ortschaftsräte Ermingen und Eggingen vom 08.12.2020 (Anlage 3)

Antrag:

1. Den Empfehlungen der Verwaltung und der SWU-V gemäß Punkt 3.8 zu folgen und diese umzusetzen. Die Finanzierung der Corona-bedingten Verstärkerfahrten erfolgt bei Kostenstelle 750761/Auftrag L75054700101. Die Verwaltung wird im Rahmen der eigenen Zuständigkeit eine Deckung des Mehrbedarfs innerhalb des Budgets von VGV in 2021 suchen und zur Verfügung stellen.
2. Den GR-Antrag Nr. 244/20 sowie die Anträge der Ortschaftsräte Einsingen, Ermingen und Eggingen für erledigt zu erklären.

Jung

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

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen]

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
Fahrplananpassungen Linie 11			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT einmalig	
PRC:		PRC: 5470-750	
Projekt / Investitionsauftrag:		Kostenstelle 750761	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	19.000 €
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand	20.000 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	€
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	€
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	1.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
1. Finanzhaushalt 2020		2021	
Auszahlungen (Bedarf):	€	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5470-750	1.000 €
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
2. Finanzplanung 2022 ff			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Beschlusslage

1.1. Beschlüsse

- Gemeinderat am 10.05.2017, GD 070/17, Nahverkehrsplan, Anhörung
- 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
- Gemeinderat am 18.12.2019, GD 298/19, Direktvergabe der Nahverkehrsleistungen: öffentlicher Dienstleistungsauftrag - Ergänzung, Beschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 03.03.2020, GD 059/20, Auswertung der Evaluation des Ticketfreien Samstages, Bericht
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 30.06.2020, GD 129/20, ÖPNV-Angebotsmaßnahmen

2. Anträge

- CDU/UfA, Grüne, SPD-Antrag Nr. 244 vom 02.12.2020, Neuer Fahrplan/Änderung des Nahverkehrsplans/Streichung bei der Linie 11 (Anlage 1)

Weitere:

- Antrag des Ortschaftsrats Einsingen vom 02.12.2020 (Anlage 2)
- Offener Brief der Ortschaftsräte Ermingen und Eggingen vom 08.12.2020 (Anlage 3)

3. Hintergründe

3.1. Antragslage

Die Ortschaftsräte aus Einsingen, Ermingen und Eggingen sowie die Fraktionen CDU/UfA, die Grünen und die SPD beantragen am 02.12.2020, die am 30.06.2020 mit GD 129/20 beschlossenen Fahrplankürzungen auf der Linie 11 rückgängig zu machen und falls notwendig, die dafür erforderlichen finanziellen Mittel aus dem Haushalt 2021 bereitzustellen. Insbesondere werden die Streichungen einzelner Verstärkerfahrten im Schülerverkehr bemängelt sowie die Kürzungen an Samstagen zwischen 8 Uhr und 14 Uhr von einem 30-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt.

Die in der GD 129/20 beschlossenen Fahrplanreduzierungen werden unter Punkt 3.4.3 sowie die Empfehlungen der Verwaltung und der SWU-V unter Punkt **Fehler!** **Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**3.9 erläutert.

3.2. Beteiligung der Ortschaftsräte

Bei aktuellen Vorhaben bzgl. Angebotsmaßnahmen werden die Ortschaftsräte via ÖPNV-Projektmission beteiligt. Die letzte Sitzung hierzu fand am 19.05.2020 statt. Dort wurden die Anpassungen des Fahrplans u.a. der Linie 11 erstmals diskutiert und protokolliert.

Zudem wurden die Ortsverwaltungen bereits bei der Erstellung des Nahverkehrsplans via Projektbeirat im Anhörungsverfahren beteiligt. Die Ergebnisse aus den Projektarbeits- und Lenkungsgruppen wurden dem Projektbeirat im Dialogprozess am 05.07.2016 vorgestellt und die Anregungen der Ortsteile wurden im Nachgang geprüft, abgewogen und umfänglich und transparent dokumentiert (vgl. GD 070/17).

3.3. Liniennetzreform

Die mit dem Nahverkehrsplan 2017 beschlossene mehrstufige Liniennetzreform ist mit Umsetzung der Stufe 3 zum diesjährigen Fahrplanwechsel am 13.12.2020 abgeschlossen.

Wie im Beschluss zu den ÖPNV-Angebotsmaßnahmen des FBA vom 30.06.2020 (vgl. GD 129/20) dargestellt, 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 andererseits eine Verbesserung des Gesamtangebotes erreichen lassen. Dies gilt insbesondere dort, wo die bisherigen Kapazitäten an ihre Grenzen kommen bzw. wo Fahrten weniger nachgefragt werden.

Im Kontext dieser Maßnahmen wurden die bekannten Änderungen (siehe Punkt 3.5.3.) beschlossen.

3.4. Vergabeverfahren

Die Leistungserbringung auf der Linie 11 musste aufgrund genehmigungsrechtlicher Aspekte besonders betrachtet werden (vgl. GD 296/19). Zur Sicherstellung des Linienerverkehrs ab 01.01.2020 auf dieser Linie war kurzfristig eine Notvergabe einzuleiten, da der bisherige Dienstleister (RAB) eine Aufrechterhaltung des Angebotes ohne erhebliche Zuschüsse aus dem städtischen Haushalt aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt hat. Hierfür erteilte die Stadt der SWU-V den Auftrag, ein Fahrplankonzept auszuarbeiten und die Genehmigung für die Linie 11 bereits zum 01.01.2020 und nicht wie im Nahverkehrsplan vorgesehen zum 01.06.2021 zu beantragen. Die hierfür erforderliche Ergänzung der Betrauung wurde im Nachgang im November 2019 in den Gemeinderat zum Beschluss (vgl. GD 298/19) eingebracht.

Der Fahrplan für die Notmaßnahme der SWU-V ab 01.01.2020 wurde gegenüber dem bisherigen Fahrplan der RAB geringfügig verändert und wurde bis zum Fahrplanwechsel 2020/2021 in diesem Umfang beibehalten.

Aufgrund der neuen Gegebenheiten wurde mit GD 296/19 einvernehmlich beschlossen, zunächst die Fahrgastnachfrage auf der Linie 11 in 2019 auszuwerten und die aus Sicht der Verwaltung und der SWU-V notwendigen Fahrplananpassungen bereits zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2020 gemäß den Kriterien des Nahverkehrsplans und der Fahrgastnachfrage umzusetzen.

3.5. Zahlen, Daten, Fakten

3.5.1. Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan

Im Nahverkehrsplan (NVP) ist die Linie 11 neben den Linien 12 und 13 als Ortsteillinie kategorisiert. Für alle Linien dieser Bedienungskategorie gilt folgendes Taktschema:

- Montag bis Freitag: 05:30 Uhr bis 19:00 Uhr - 30-Minuten-Takt; 19:00 Uhr bis 00:30 Uhr - 60-Minuten-Takt
- Samstag: 04:30 Uhr bis 01:00 Uhr - 60-Minuten-Takt

- Sonntag: 04:30 Uhr bis 00:30 Uhr - 60-Minuten-Takt

Seitens der Ortschaftsräte Ermingen, Eggingen und Einsingen wurde Zustimmung zum Konzept des Nahverkehrsplans erteilt (vgl. GD 070/17). In der Projektgruppensitzung am 08.03.2017 wurde seitens der Ortsvorsteher die Verwaltung gebeten, eine Ausweitung des 60-Minuten-Takts auf einen 30-Minuten-Takt in den Abendstunden Montag bis Freitag 19:00 Uhr bis 21:00 Uhr (NVZ 2) in den Ortsteilen Einsingen, Eggingen, Ermingen (Linie 11 - Ex 20) zu prüfen. Die Mehrkosten wurden seinerzeit mit ca. 58.000 € bis ca. 87.000 € p.a. (Betrag für 2 bzw. 3 Fahrten) beziffert und darauf hingewiesen, dass den Fahrten nur eine sehr geringe Erhöhung der Fahrgastzahlen gegenüberstehen würde. Daher wurde aus Sicht der Verwaltung die Maßnahme nicht empfohlen und nachfolgend im Beschluss des Gemeinderates nicht aufgenommen.

3.5.2. Auswirkungen Ringverkehr

Der Nahverkehrsplan sieht für die Linie 11 einen Ringverkehr vor, welcher die Ortsteile versetzt in Gegenrichtung anbindet. Das bedeutet, dass der Bus grundsätzlich zwei Fahrtrichtungen in die Innenstadt hat. Dies führt dazu, dass Fahrgäste insbesondere bei näher an der Innenstadt liegenden Haltestellen abwechselnd einen kürzeren bzw. einen längeren Fahrweg zum Stadtzentrum haben:

- Die Verbindung über Einsingen stellt für Fahrgäste nach Ermingen eine Fahrzeitverlängerung von 7 Minuten gegenüber dem direkten Linienweg nach Ermingen mit einer Fahrzeit von 19 Minuten dar.
- Für die Egginger und Einsinger Fahrgäste stellt wiederum die Verbindung über Ermingen eine Fahrzeitverlängerung dar. Egginger Fahrgäste brauchen auf diesem Fahrweg 8 Minuten länger gegenüber dem direkten Fahrweg von 18 Minuten. Fahrgäste aus Einsingen haben auf diesem Linienweg somit eine 14 Minuten längere Fahrzeit gegenüber dem direkten Fahrweg von 15 Minuten.

Durch den Fahrtrichtungswechsel gibt es somit bei jeder zweiten Fahrt den direkten Fahrweg in die jeweilige Ortschaft. Insofern ist festzuhalten, dass die jeweilige Taktvorgabe aufgrund des Ringverkehrs anders als in anderen Ortsteilen nicht für die Ortschaften untereinander gilt, und die Taktung - je näher die Haltestelle am Stadtzentrum liegt - sich deutlich von einem regelmäßigen Takt entfernt. In Ermingen, das ungefähr den Scheitelpunkt der Ringlinie bildet, kommt die Taktung wieder einer Regelmäßigkeit nah.

3.5.3. Anpassungen aufgrund der Nachfrage

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. Darüber hinaus liegen in der Einsparung von Fahrten, die keine oder nur sehr wenig zusätzliche Fahrgäste generieren, auch ökologische Vorteile. Neben der Einsparung von Finanzmitteln zur Subventionierung erheblich unwirtschaftlicher Verkehre können sowohl die Verbrennung von Treibhausgasen als auch die Immissionsbelastung von Anwohner*innen durch Lärm und Erschütterungen reduziert werden. In diesem Sinne sind sinnvolle Optimierungsmaßnahmen, die keine bis wenig Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen haben, grundsätzlich engagiert zu verfolgen und konkrete Aufgabe der SWU in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung.

Als Grundlage zur Ermittlung des Optimierungspotenzials wurde die Fahrgastzählung der SWU vom November 2019 herangezogen, da bis dato keine Fahrgastzahlen vorlagen. Aufgrund der derzeitigen Ausgestaltung der Verträge mit dem DING sind die

Linienkonzessionäre nicht verpflichtet, Fahrgastzahlen zu ermitteln und weiterzugeben. Somit sind die nachfolgenden Angebotsoptimierungen der Linie 11 auf Grundlage aussagefähiger und empirisch ermittelter Daten unabhängig von der reduzierten Nachfrage aufgrund der Corona-Pandemie getroffen und so auch vom Gemeinderat beschlossen worden (vgl. GD 129/20):

- Die Bedienung von Schaffelkingen (0 bis max. 2 Fahrgäste pro Tag, 30 Einwohner, 12 Haushalte) soll entfallen. Dadurch entsteht ein Ersparnis von ca. 3.000 €. Relevantester Punkt dieser Entscheidung waren aber die Potenziale zur Verbesserung der Vertaktung. Für die übrigen Fahrgäste ergibt sich zudem eine Reisezeitverkürzung und der Wegfall eines insbesondere gefühlt „unnötigen“ Umweges, die Nutzung des ÖPNV wird dadurch attraktiver.
- Im Ergebnis der Fahrgastzählung vom November 2019 sind ca. 50 % der Verstärkerfahrten aus dem RAB-Fahrplan nur sehr gering nachgefragt. Für einige dieser Fahrten war die Veranlassung, Umstiege von/zu Regionalbussen bspw. an der Haltestelle Einsingen Ringinger zu ermöglichen, jedoch konnte bei der Erhebung im März 2020 (noch vor Corona) keine nennenswerte Zahl an Umsteigern ausgemacht werden. Das Wesen einer Verstärkerfahrt liegt darin, zu volle planmäßig Fahrten zu entlasten.

Der Nahverkehrsplan legt für alle Ortsteile samstags einen 1-h-Takt zugrunde. Aufgrund der Besonderheit des Ringverkehrs wird diese Vertaktung durch Überlagerung der Ringverkehrsfahrten ermöglicht, allerdings mit den oben beschriebenen Einschränkungen.

- Im Fahrplan 2019 (RAB-Fahrplan) wurde ein 30-Min-Takt (ebenfalls durch Überlagerung der Ringverkehrsfahrten) angeboten. Im Mittel wurden aber nur 9 Fahrgäste pro Fahrt gezählt, in anderen Ortsteilen werden hier Belegungen von durchschnittlich x Fahrgästen erreicht. Eine Angebotsanpassung auf die Taktung der anderen Ulmer Ortsteile entsprechend den Zielen des Nahverkehrsplans würde ein Ersparnis von ca. 60.000 € p.a. ermöglichen.
- Durch die künftige Bedienung mit Gelenkbussen können Nachfragespitzen deutlich besser abgedeckt werden.

In der derzeitigen Diskussion und Antragslage wurde von den Ortschafts- und Gemeinderäten neben den Kürzungen an Samstagen insbesondere die Abwicklung des Schülerverkehrs nach der 5. Schulstunde und nachmittags bemängelt. Hier wurden seitens der SWU-V folgende Änderungen zum Fahrplanwechsel am 13.12.2020 vorgenommen:

- Die bisherigen Fahrten um 12:13 Uhr, 12:23 Uhr und 12:43 Uhr mit unterschiedlichen Fahrtrichtungen im Ringverkehr wurden zu einer Fahrt um 12:32 Uhr mit Fahrweg über Ermingen zusammengelegt. Der Hintergrund für die Zusammenlegung ist die geringe Auslastung der drei Fahrten von maximal 15 Fahrgästen pro Fahrt in 2019. Insbesondere der Bus um 12:43 Uhr wies eine Belegung von nur 7 Fahrgästen auf. Nach Zusammenlegung der drei Fahrten kann bei der Fahrt um 12:32 Uhr mit einer Auslastung von ca. 40 Fahrgästen in einem Gelenkbus gerechnet werden. Bezogen auf die früheste und je nach Schulschluss knappe Fahrmöglichkeit um 12:13 Uhr, verlängert sich dadurch die Fahrzeit um 26 Minuten und damit verlängert sich die Reisezeit inklusive Wartezeit für einzelne Schüler aus Eggingen von vorher 19 auf 45 Minuten. Aufgrund dessen, dass die Schulen um das Ehinger Tor unterschiedliche Endzeiten haben, sind die Wartezeiten zwischen Stundenende und Fahrtbeginn nicht einheitlich möglich. Die 5. Stunde endet je nach Schule zwischen 12:05 Uhr und 12:10 Uhr und die 6. Stunde zwischen 12:50 Uhr und 13:00 Uhr. Daher wird mit dieser Fahrt regelmäßig keine Schüler*innenfahrt bedient.

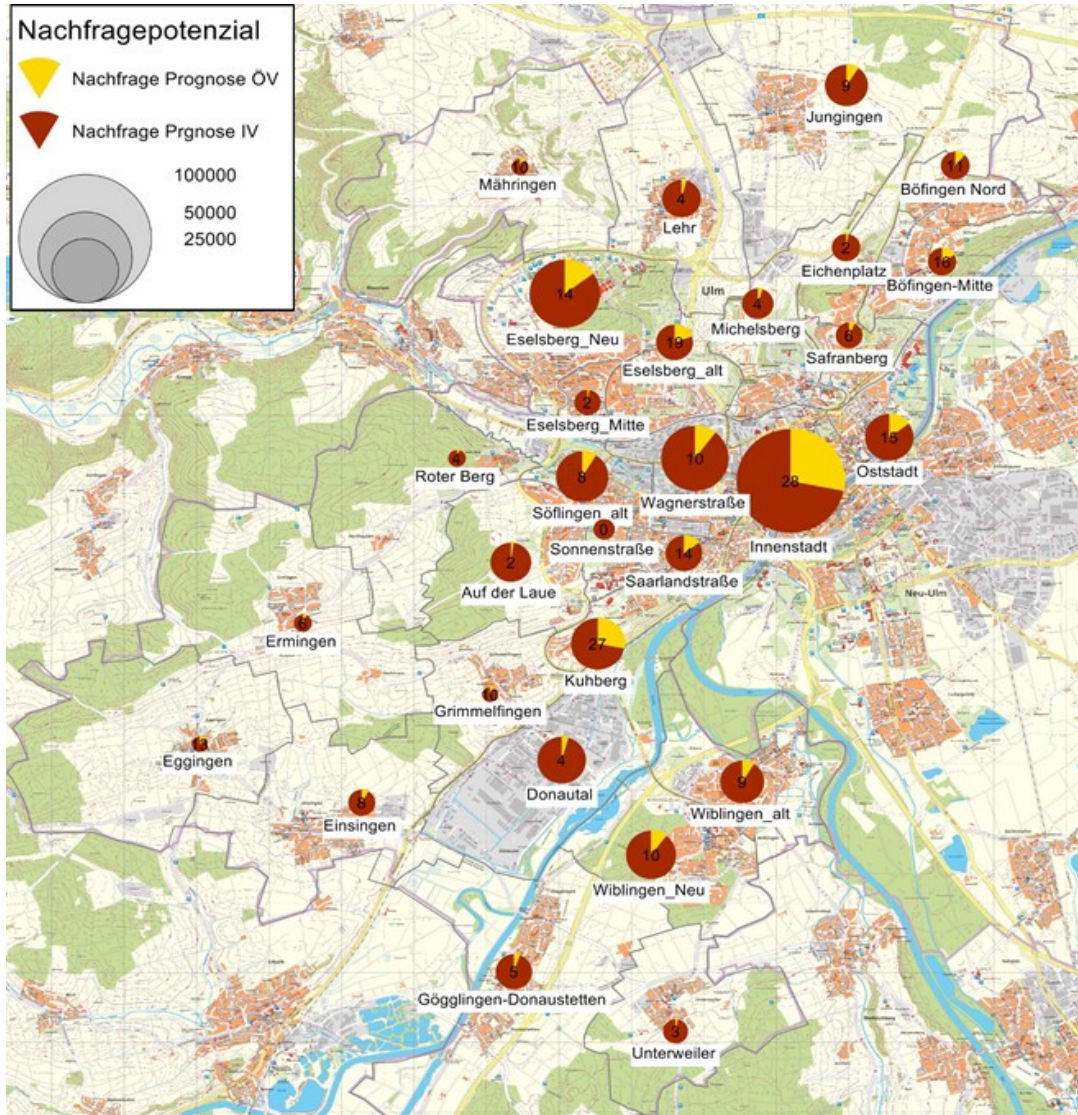
- Laut Satzung zur Schülerbeförderung der Stadt Ulm wurde bis zur Neufassung vom 15.01.2020 (vgl. GD 026/20) eine Wartezeit von 45 Minuten nach Ankunft oder vor Abfahrt am Schulort für zumutbar erklärt. Nachdem festgestellt wurde, dass der ÖPNV im Ulmer Stadtgebiet von und zu den Schulen in allen Fällen eine kürzere Wartezeit gewährleistet, wurde diese Regel in der neuen Schülerbeförderungssatzung nicht mehr aufgenommen. Nach § 1 Abs. 6 der Neufassung besteht kein Anspruch auf die Einrichtung eines Beförderungsangebotes.

3.5.4. Vergleich mit den anderen Ortsteilen

Bereits bei der Anhörung zum Ulmer Nahverkehrsplan (vgl. GD 070/17) wurde die Bedienung der Ulmer Ortsteile analysiert. Dabei wurde vom Gutachter festgestellt, dass der bzgl. der Einwohnerzahlen mit den Ortsteilen der Hochsträßgemeinden vergleichbare Ortsteil Unterweiler (ca. 1.300 Einwohner) mit dem bisherigen Angebot eines 120-Minuten-Takts an Samstagen als "komfortables Angebot" zu bezeichnen ist. Das Ulmer ÖPNV-Angebot kann damit im Vergleich zu anderen Städten durchaus als überdurchschnittlich bezeichnet werden.

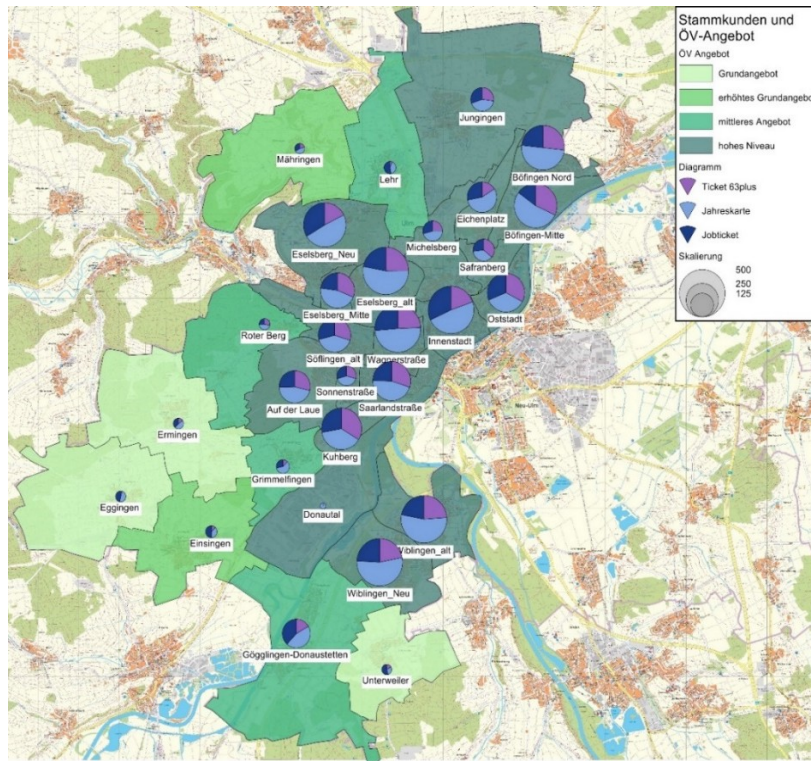
Die Hochsträßgemeinden hatten vor dem Beschluss des Nahverkehrsplans mit einem 30-Minuten-Takt an Werktagen und damit z.B. im Vergleich zu Unterweiler ein sehr gutes, über die Festlegungen aus dem NVP deutlich hinausgehendes Angebot. Im NVP wurden mit der Kategorie der Ortsteillinien 11, 12 und 13 ein einheitliches Taktschema definiert. Damit wurden für alle Ortsteillinien die gleichen Bedingungen und für die Betrauung an die SWU die Grundlagen für eine gleichmäßige Bedienung geschaffen.

Grundsätzlich gilt, dass in den Stadtteilen mit hoher Gesamtnachfrage auch ein höherer ÖPNV-Anteil erreicht wird. Die nachfolgende Grafik aus dem NVP zeigt, dass sich die Nachfragepotentiale in den Ulmer Ortsteilen auf vergleichbaren Niveaus befinden:



Quelle: Stadt Ulm/PTV, Nahverkehrsplan 2017

Auch hinsichtlich der Nachfrage der Stammkunden (Auswertung im R. d. NVP) befinden sich die Hochsträßgemeinden auf einem ähnlichen Niveau wie die anderen Ortsteile:



Quelle: Stadt Ulm/PTV, Nahverkehrsplan 2017

Wohnbevölkerung nach ausgewählten Altersgruppen in den Stadtvierteln

Stadtviertel Stadtteil	insgesamt	Davon im Alter von ... bis unter ... Jahren								
		0 - 3	3 - 5	5 - 6	6 - 15	15 - 18	18 - 45	45 - 60	60 - 65	65 u. älter
20 Stadtteil Jungingen	3.706	135	88	41	401	122	1.212	780	213	714
21 Stadtteil Unterweiler	1.313	27	27	13	152	46	379	281	95	293
22 Stadtteil Mähringen	1.357	42	30	13	132	47	520	275	66	232
23 Stadtteil Eggingen	1.496	45	29	11	143	51	481	361	104	271
24 Stadtteil Ermingen	1.245	33	18	16	107	37	360	306	74	294
25 Stadtteil Donaustetten	1.604	36	39	14	173	56	527	376	106	277
26 Stadtteil Göggingen	2.803	84	48	27	213	65	837	637	236	656
27 Stadtteil Einsingen	2.692	84	49	19	254	67	877	602	188	552
28 Stadtteil Lehr	2.829	94	67	28	226	69	1.070	564	161	550

Quelle: Stadt Ulm, BD

Vergleicht man das Nachfragepotential der Hochsträßgemeinden mit den anderen Ortsteilen Ulms, kann festgehalten werden, dass die im NVP definierten Taktvorgaben und das daran ausgerichtete Fahrplanangebot der Linie 11 ab 13.12.2020 im versetzten Ringverkehr ein sehr gutes Angebot im Verhältnis zur Anzahl der Einwohner und der Nachfrage darstellt, aus Sicht der Verwaltung im Hinblick auf das gesamtstädtische Angebot angemessen ist und keiner Änderungen bedarf.

3.6. Corona-Verstärkerfahrten

3.6.1. Hintergründe

Als Beitrag zur Einschränkung der Corona-Pandemie und zur Verbesserung des Infektionsschutzes fördert das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg seit Oktober 2020 den Einsatz von zusätzlichen Bussen in der Schülerbeförderung. Diese sollen und können im Ermessen des Aufgabenträgers überall dort eingesetzt werden, wo auf Grund von einer hohen Auslastung im Schülerverkehr ein gewisser Abstand im Bus nicht einzuhalten ist.

Das Förderprogramm ist bislang bis Ende 2020 befristet. Allerdings wurde seitens des Verkehrsministeriums angekündigt, das Förderprogramm auch in 2021 fortzuführen.

3.6.2. Wesentliche Voraussetzung

Der Zuwendungsempfänger hat nachzuweisen, dass die Auslastung des regulären Fahrtenangebots von 100 % der Sitzplätze auf einer angebotenen Fahrt wiederkehrend überschritten ist. Der Nachweis dieser Zuwendungsvoraussetzung ist durch mindestens zweimalige aktuelle Zählungen zu erbringen. Kommen Niederflerbusse mit geringer Sitzplatzanzahl (bis zu 37 Sitzplätze bei Solobussen, bis zu 50 Sitzplätze bei Gelenkbussen) zum Einsatz, muss nachgewiesen werden, dass die Auslastung des regulären Fahrtenangebots von 100 % der Sitzplätze und 20 % der zulässigen Stehplätze des jeweiligen Fahrzeugs auf einer angebotenen Fahrt wiederkehrend überschritten ist. Der Nachweis ist wie oben beschrieben zu erbringen.

Da auf den Linien des Schülerverkehrs im Ulmer ÖPNV ausschließlich Gelenkbusse (37 bis 49 Sitzplätze) eingesetzt werden, sind diese Auslastungen bei ca. 55 bis 60 Fahrgästen in Abhängigkeit der genauen Kapazität des Fahrzeuges erreicht.

3.6.3. Prüfung der Voraussetzung auf der Linie 11

Die SWU-V hat für den Zeitraum 31.10.2020 bis 22.11.2020 Fahrgastzahlen im Gesamtnetz inkl. der Linie 11 erhoben. Lt. den Erhebungsergebnissen werden bei den Fahrten um 06:33 Uhr ab Ermingen sowie um 13:02 Uhr ab ZOB Ost die Voraussetzungen für die Einrichtung Corona-bedingter Verstärkerfahrten erfüllt. Es wird daher angestrebt, die Verstärkerfahrten zum Schulbeginn am 11.01.2021 befristet bis zum Beginn der Osterferien in 2021 abschnittsweise einzurichten und durch die Stadt zu finanzieren.

3.7. Optionen zur Anpassung des Fahrplans ab 2021

Die Beibehaltung des Fahrplans aus 2020 ist nach Auskunft der SWU-V zum Fahrplanwechsel am 13.12.2020 nicht mehr möglich. Die Maßnahmen wären frühestens nach den Pfingstferien 2021 umsetzbar. Die Gründe hierfür liegen darin, dass die entfallenen Verstärkerfahrten sich nicht in den bestehenden, ab 13.12.2021 gültigen, Dienstplan integrieren lassen. Vielmehr müsste ein komplett neuer Dienstplan für das gesamte Fahrpersonal erstellt werden. Hierzu bedarf es eines Vorlaufes von mehreren Wochen. Anschließend muss der potenzielle neue Dienstplan noch vom Betriebsrat geprüft und genehmigt werden. Abschließend erfolgt die Vorbereitung für das

rechnergestützte Betriebsleitsystem und die Fahrpersonaleinsatzplanung. Auch im Hinblick auf den veränderten Fahrzeugeinsatz (es würden mittags und am Nachmittag zusätzliche Busse benötigt), die während dieser Zeit nun nicht mehr für die Werkstatt zur Verfügung stehen, wären Ablaufänderungen zu organisieren.

Da grundsätzliche Änderungen im Fahrplan diese aufwändigen organisatorischen Anpassungen nach sich ziehen und die SWU hierfür personell nicht entsprechend ausgerüstet ist, wurde im Betrauungsvertrag ein Verfahren entwickelt, um diesen Aufwand bei der SWU kalkulieren zu können. Gemäß § 3 der Betrauung mit der SWU-V und SWU-m gilt daher, dass Entscheidungen über zusätzliche und verringerte Verkehre bei nicht nur unwesentlichen Änderungen nur einmal jährlich mit Wirkung zum Hauptfahrplanwechsel möglich sind. Als "wesentlich" sind in diesem Zusammenhang alle Maßnahmen anzusehen die zu einer Veränderung der Taktdichte führen. Demnach fällt beispielsweise auch die Beibehaltung des 30-Minuten-Takts an Samstagen unter diese Regelung.

Für den Fahrplan ab dem 01.01. 2021 bestehen zum oben genannten Zeitpunkt folgende Optionen:

- Das Beibehalten des Angebotes lt. dem Fahrplan 2020/21 an Samstagen wäre grundsätzlich möglich, da sowohl das Fahrpersonal als auch die Verfügbarkeit von Bussen (samstags sind allgemein weniger Busse im Einsatz) entsprechend kurzfristig organisiert werden kann. Dies würde das Defizit der SWU-V um ca. 60.000 € p.a. erhöhen. Aber auch hierfür bedarf es einen zeitlichen Vorlauf: Die Fahrleistung auf der Linie 11 an Samstagen ist bis Dezember 2021 an einen Auftragnehmer vergeben. Wenn es hier im Angebot zu Änderungen kommt, kann die SWU diese Fahrleistung aufgrund bestehender vertraglicher Vereinbarungen nicht selbst übernehmen. Da der Auftragnehmer Mitte des Jahres (nach dem Beschluss des Fachbereichsausschusses am 30.06.2020) die Information erhalten hat, dass er samstags nun nur noch 50% der Fahrleistung erbringen muss, müsste dieser nun zunächst wieder Fahrpersonal aufbauen. Gemäß Fahrleistungsvertrag hat der Auftragnehmer hierfür 3 Monate Zeit, um keine Ansprüche gegenüber der SWU entstehen zu lassen.
- Die Einrichtung einer zusätzlichen Verstärkerfahrt um 12:22 Uhr über Einsingen wäre lt. SWU-V möglich und würde für eine geringe Anzahl an Fahrgästen im Vergleich zur Fahrt um 12:32 Uhr eine Reisezeitverbesserung von ca. 26 Minuten bringen. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass die zusätzliche Verstärkerfahrt um 12:22 Uhr die Fahrgäste der Fahrt um 12:34 kannibalisiert. Die Folge wäre, dass wiederum die Fahrt um 12:34 Uhr schlechter ausgelastet wäre. Die Fahrgastzahlen aus 2019 zeigen allerdings, dass bspw. der bisherige Bus um 12:13 Uhr ab ZOB in Einsingen und Eggingen mit max. 13 Personen besetzt ist. Die Kosten für die zusätzliche Verstärkerfahrt belaufen sich auf ca. 9.000 € p.a. Damit müssten pro Schüler ca. 692 € aufgewendet werden. Dem gegenüber stehen keine zusätzlichen Einnahmen aus dem Verkauf von Schülermonatskarten (derzeitiger Preis pro Monat: 46,10 €).
- Jede weitere Verstärkerfahrt verursacht Kosten in Höhe von ca. 10.000 € bis 30.000 € p.a. Diese Kosten stehen bei fast allen zusammengelegten Fahrten einer ähnlich geringen Nachfrage wie die der Fahrt um 12:13 Uhr ab ZOB aus 2019 gegenüber. Die unterschiedlichen Preise bei den Verstärkerfahrten resultieren daraus, dass weitere Verstärker ausnahmslos dazu führen, dass bislang unbezahlte lange Pausen, in denen das Fahrpersonal bspw. nach Hause gehen kann, nun komplett vergütet werden müssen (gemäß Tarifvertrag). Dadurch entstehen etwa 2 bis 3-Mal so hohe Kosten im Vergleich zur Vergütung der eigentlichen Fahrleistung von etwas über 1 Stunde.

3.8. Empfehlung der Verwaltung und der SWU-V

Die Verwaltung empfiehlt, den Beschluss aus der GD 296/20 nicht rückgängig zu machen, da das Angebot des ÖPNV gemäß Betrauung auch unter wirtschaftlichen Aspekten erfolgen muss und die Ergebnisse aufgrund der empirischen Prüfung der Fahrgastzahlen auch im Vergleich mit den anderen Ortschaften angemessen einzuschätzen ist.

Die von den Ortschafts- und Gemeinderäten geforderte Beibehaltung des 30-Minuten-Taktes an Samstagen zwischen 8 Uhr und 14 Uhr stellt eine deutliche Ausweitung gegenüber dem Nahverkehrsplan dar - ohne eine deutliche erhöhte Nachfrage zu generieren (Fahrgasterhebungen November 2019: Ø 10,5 Fahrgäste/Samstagsfahrt).

Im Sinne des Grundsatzes,

- Angebotsausweitungen dort vorzunehmen, wo eine hohe Nachfrage gegeben oder ein relevanter Fahrgastzuwachs zu erwarten ist,
- eine Gleichbehandlung der Ortsteile zu gewährleisten sowie
- die beschlossenen Kriterien des Nahverkehrsplans beizubehalten, bis neue Erkenntnisse vorliegen,

wird empfohlen, auf der Linie 11 an Samstagen keine zusätzlichen Fahrten einzuführen.

Die Verwaltung sowie die SWU-V empfehlen die Corona-bedingten Verstärkerfahrten wie unter Punkt 0 dargestellt einzurichten und die Fahrten um 06:33 Uhr ab Ermingen sowie um 13:02 Uhr ab ZOB Ost zum Schulbeginn am 11.01.2021 befristet bis zum Beginn der Osterferien in 2021 abschnittsweise einzurichten und durch die Stadt zu finanzieren

Von der Einrichtung weiterer zusätzlicher Verstärkerfahrten (siehe Punkt 3.7, a) bis c)) ist aufgrund der geringen Nachfrage abzusehen.

3.9. Kosten und Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen

3.9.1. Kosten

Die Mehrkosten für die oben genannten Optionen belasten dauerhaft das Betriebsergebnis der SWU-V und führen somit auch direkt über den Querverbund zu einer Verschlechterung des Ergebnisses des SWU-Konzerns. Zudem würden dadurch ggf. notwendige Angebotsverbesserungen oder Investitionen an anderer Stelle gefährdet.

3.9.2. Finanzierung

Die von der SWU zu ermittelnden Kosten und Erlöse sind gemäß § 2 Abs. 3 des Betrauungsaktes über den Querverbund (also ohne direkte Zahlungen der Stadt) innerhalb des SWU-Konzerns zu finanzieren. Die Stadt kann jederzeit entscheiden, ob und welche Ausgleichsleistungen die betrauten Verkehrsunternehmen erhalten und in welcher Höhe diese gewährt werden.

Die Corona-bedingten Verstärkerfahrten wie unter Punkt 0 dargestellt sind durch die Stadt zu finanzieren. Die Finanzierung der Corona-bedingten Verstärkerfahrten erfolgt bei Kostenstelle 750761/Auftrag L75054700101. Die Verwaltung wird im Rahmen der eigenen Zuständigkeit eine Deckung des Mehrbedarfs innerhalb des Budgets von VGV in 2021 suchen und zur Verfügung stellen.