



Sachbearbeitung	VGW/MO - Mobilität		
Datum	29.04.2021		
Geschäftszeichen	VGW/MO-Fi *101		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 22.06.2021	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 171/21

Betreff: ÖPNV: Angebotsmaßnahmen
- Beschluss -

Anlagen:

Antrag:

1. Die unter Punkt 4.3. erläuterten Varianten werden zur Kenntnis genommen.
2. Für die künftige Anbindung des Ortsteils Unterweiler wird die Variante 1 (dauerhafte Beibehaltung der Linie 16 einschließlich Ergänzungsfahrten für die Schülerverkehre) zugrunde gelegt.

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			
Fahrplananpassungen Linie 11 und 16			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT laufend	
PRC: 5470-750 Projekt / Investitionsauftrag:		PRC: 5470-750 Auftrag L75054700101	
		Variante 1	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	0 €
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand	
		Linie 16	35.000 €
		Linie 11 (samstags)	33.000 €
		Linie 11 (Schultage)	15.000 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	0 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	0 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	83.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2021</u>		2021	
Auszahlungen (Bedarf):	€	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5470-750	83.000 €
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 2022 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Anträge

- Es liegen keine Anträge zu diesem Thema vor.

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 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

3. Entwicklung Fahrgastnachfrage

Wie der nachfolgende Vergleich der Fahrgastzahlen der Jahre 2018 bis 2020 aufzeigt, erzielten die Maßnahmen des 2017 beschlossenen Nahverkehrsplans (vgl. GD 263/17) positive Wirkungen.

An den Verkehrstagen ohne den ticketfreien ÖPNV-Samstag stiegen die Fahrgastzahlen vor der Corona-Krise im Jahr 2019 durchschnittlich um über 10 Prozent. An Samstagen wurde der ÖPNV verstärkt nachgefragt; die deutliche Nachfragesteigerung waren überwiegend auf die Angebotsverbesserungen sowie in Teilen auf das Angebot des ticketfreien ÖPNV-Samstag zurückzuführen.

In 2020 beträgt der Corona-bedingte Fahrgastrückgang ca. 44 % über alle Verkehrstage; davon sind vor allem Linien mit hohem Schüler*innen-/Studentenanteil betroffen (Linien 1, 2, 9, 15, E). Linien mit hoher Nachfrage im Schichtdienst verzeichnen weniger Rückgänge (Linien 7, 10, 14).

Auch im 1. Quartal 2021 ist die Nachfrage nahezu identisch mit dem Vorjahr; der Corona-bedingte Rückgang hält somit an.

Die genauen Nachfragezahlen (alle Angaben pro Verkehrstag, Quelle SWU-V) sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Linie	2019				2020				Steigerung ggü. Vorjahr in %			
	Mittelwert Q2 bis Q4				Mittelwert Q2 bis Q4 (Corona)				Mittelwert Q2 bis Q4			
	Mo-Fr	Sa	So	Woche	Mo-Fr	Sa	So	Woche	Mo-Fr	Sa	So	Woche
1	24.815	23.751	9.827	157.655	12.837	10.971	4.687	79.843	-48,27	-53,81	-52,30	-49,36
2	23.595	13.083	6.159	137.219	10.288	7.146	3.143	61.729	-56,40	-45,38	-48,96	-55,01
4	16.221	15.829	6.254	103.189	9.977	9.746	3.707	63.338	-38,49	-38,43	-40,72	-38,62
5	16.834	16.406	6.455	107.031	9.840	10.306	3.502	63.010	-41,54	-37,18	-45,74	-41,13
6	2.869	2.769	786	17.902	1.643	1.538	514	10.266	-42,75	-44,45	-34,63	-42,66
7	5.325	4.054	1.620	32.298	3.438	2.899	1.090	21.177	-35,44	-28,49	-32,75	-34,43
8	2.733	1.524	247	15.434	1.541	946	117	8.769	-43,60	-37,95	-52,70	-43,18
9	953	490	-	5.255	415	273	-	2.349	-56,42	-44,35	-	-55,29
10	2.928	3.348	-	17.988	2.080	2.251	-	12.651	-28,96	-32,77	-	-29,67
11	-	-	-	-	873	555	170	5.092	-	-	-	-
12	-	-	-	-	678	214	105	3.707	-	-	-	-
13	-	-	-	-	419	223	124	2.441	-	-	-	-
14	447	-	-	2.235	315	-	-	1.577	-29,46	-	-	-29,46
15	699	-	-	3.497	323	-	-	1.615	-53,81	-	-	-53,81
16	-	-	-	-	56	49	-	331	-	-	-	-
E	1.728	-	-	8.640	797	-	-	3.983	-53,91	-	-	-53,91
NachtBusse	-	430	492	922	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe	98.572	81.685	31.839	606.384	55.255	47.117	17.160	340.550	-43,94	-42,32	-46,10	-43,84

Legende: ■ x < -5% ■ 0% ≤ x ≤ 5% ■ -5% ≤ x < 0% ■ x > 5%

4. Anbindung Unterweiler

4.1. Sachlage

Mit Beschluss zur Umsetzung des Linienkonzeptes 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 Probebetrieb beschlossen wurde (vgl. GD 263/17).

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

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

Neben der Regionalbuslinie 24 wird Unterweiler somit über die SWU-Linien 12 und 16 ausgezeichnet bedient. Dem sehr guten Angebot steht eine sehr geringe Fahrgastnachfrage gegenüber: so beläuft sich auf der Linie 12 auf dem Abschnitt Illerkirchberger Straße - Unterweiler die Nachfrage auf 0 bis max. 5 Fahrgäste pro Fahrt (Mo-Fr, Zählung vom 20.02. – 14.03.2021). Die Fahrgastzahlen auf der Linie 24 sind unbekannt; diese Linie steht unter der Aufgabenträgerschaft des Alb-Donau-Kreises und wird nicht von der SWU bedient.

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.

4.2. Entfall der Linie 24 ab 01.07.2022

Im Dezember 2020 hat das Landratsamt Alb-Donau-Kreis (ADK) die Stadtverwaltung über die geplante Vorabbekanntmachung und Planungen des Linienbündels Illertal informiert. Seit dem Fahrplanwechsel am 01.01.2020 ist mit Einführung der Stadtbuslinien 12 (Ulm – Unterweiler) und 16 (Wiblingen – Unterweiler) eine halbstündliche Parallelbedienung des Ulmer Stadtteils Unterweiler zur Regionalbuslinie 24 im Linienbündel Staig entstanden. Diese (neuen) Rahmenbedingungen waren dem ADK bei der Ausweisung der Linienbündel Staig/Schnürpflingen und Illerkirchberg/Dietenheim im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ADK im Jahr 2015 nicht bekannt.

Vor diesem Hintergrund soll die bisherige Linie 24 mit Auslaufen der Genehmigung am 30. Juni 2022 anstatt über Unterweiler vertaktet über Ober- und Unterkirchberg nach Wiblingen und Ulm geführt werden. Die Anbindung von Unterweiler an die Ulmer Innenstadt und Wiblingen erfolgt dann ausschließlich über die o.g. SWU-Linien; die Anbindung an die Gemeinschaftsschule in Staig soll weiter im schulnotwendigen Umfang aufrechterhalten werden. Aus diesem Grund werden die beiden Linienbündel Staig/Schnürpflingen und Illerkirchberg/Dietenheim mit Wirkung ab 1. Juli 2022 zu einem gemeinsamen Linienbündel „Illertal“ zusammengefasst.

Mittlerweile ist bekannt, dass auf die Vorabbekanntmachung (VAB) kein eigenwirtschaftlicher oder genehmigungsfähiger Antrag eingegangen ist, sodass dieses Linienbündel nunmehr ausgeschrieben werden muss.

Aus diesem Grund hat die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit der SWU-V Alternativkonzepte für die Anbindung Unterweilers entwickelt, deren Varianten im Folgenden vorgestellt werden.

4.3. Varianten

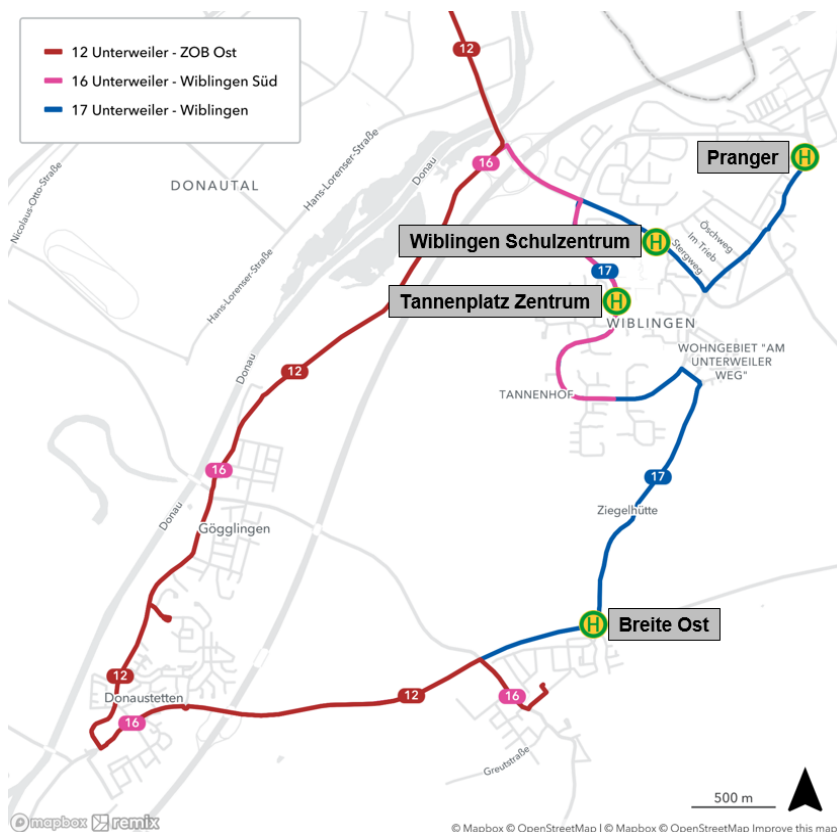
4.3.1. Variante 1: Kein direkter Ersatz der Linie 24, Anbindung Unterweiler erfolgt über eine dauerhaft eingerichtete und erweiterte Linie 16 (Anpassungen im Schülerverkehr)

Unterweiler ist über die Linie 16 an Donaustetten/Gögglingen und Wiblingen angebunden. Die Fahrtzeit nach Wiblingen ist mit heute 15 min gegenüber der heutigen Linie 24 (5 min bis Schulzentrum/Tannenplatz) rund 10 Minuten länger, aus Sicht der Verwaltung aber aufgrund der Erschließungswirkung der Einkaufsmöglichkeiten in Wiblingen als auch in Donaustetten zumutbar. Ferner sind sowohl der Friedhof als auch der Pranger mit Umstieg auf die Linien 4 oder 14 erreichbar - wenngleich dies im Vergleich zur Linie 24 mit längeren Fahrtzeiten verbunden ist.

Im Schülerverkehr sind aufgrund des Entfalls der Linie 24 zu den schulrelevanten Zeiten Anpassungen auf der Linie 16 nötig, die bereits zum regulären Fahrplanwechsel im Dezember erfolgen können (Mehrkosten lt. Schätzung der SWU-V ca. 35 T€ p.a.).

4.3.2. Variante 2: Einführung einer neuen Linie 17 auf dem Fahrtweg zwischen Unterweiler und Wiblingen

Als Kompensation für den Entfall der Linie 24 wird zum 01.07.2022 eine neue Linie 17 eingerichtet. Diese verkehrt montags bis freitags von 8 bis 18 Uhr zwischen Unterweiler Hartstraße (neu zu bauende Wendeschleife) und Wiblingen Pranger über Tannenplatz und Schulzentrum über den in der Grafik dargestellten Linienweg.



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

Ferner erfolgen auf der Linie 16 zum 01.07.2022 geringfügige Anpassungen im Schülerverkehr auf der Relation Donaustetten/Göggingen in die Ulmer Innenstadt.

Die Kosten für das o.g. Konzept belaufen sich auf ca. 110.000 bis 150.000 € p.a. (ohne Kapitalkosten für zusätzliche Fahrzeuge).

Die Linien 16 und 17 sollten bei dieser Variante für einen Probezeitraum von max. 2 Jahren erfolgen. Anschließend sollten die Wirtschaftlichkeit sowie die Nachfrage beider Linien erneut untersucht werden.

Inwieweit mit diesem Konzept die extrem unwirtschaftliche Verbindung zwischen Donaustetten / Göggingen und Unterweiler über die Linie 16 tatsächlich nach einem ggf. verlängerten Probezeitraum verändert werden kann, ist derzeit nicht geprüft, da mit dieser Linie auch das künftige Baugebiet Beim Brückle angebunden ist. Ebenfalls untersucht wurde eine Kombination aus den Linien 16 und 17 mit einem Linienweg von Göggingen - Donaustetten - Unterweiler - Wiblingen Tannenplatz - Wiblingen Schulzentrum - Wiblingen Pranger und zurück. Hier würden sich die Fahrzeiten aus Göggingen und Donaustetten nach Wiblingen im Vergleich zur heutigen Linie 16 teilweise nahezu vervierfachen, sodass diese unattraktiv wird. Ferner müsste in Göggingen eine Wendemöglichkeit für den Bus geschaffen werden, die jedoch mangels geeigneter und verfügbarer Flächen derzeit nicht realisiert werden kann. Daher wurde diese Variante verworfen.

In der Sitzung vom 15.04.2021 hat der Ortschaftsrat Unterweiler darum gebeten, den schon im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplans eingebrachten Ringverkehr als weitere Variante erneut zu untersuchen.

Aus Sicht der Verwaltung sind seit der Prüfung in 2017 (vgl. GD 070/17) keine grundsätzlich neuen Rahmenbedingungen gegeben, die Ergebnisse haben nach wie vor Gültigkeit:

- Es wurden eine Variante mit einem Fahrzeug (Kosten ca. 190 T € p.a.) und eine weitere mit zwei Fahrzeugen (Kosten ca. 320 T € p.a.) untersucht.
- Der Ringverkehr wäre für eine Verdichtung der Linie 12 ungeeignet, da durch die längere Fahrzeit und den Umstieg in Wiblingen eine Fahrzeit von ca. 40 Minuten entstehen würde.
- Eine Potentialanalyse zeigte ein geringes Nachfragepotential auf.

Im Ergebnis der damaligen Untersuchungen wurde die Umsetzung eines Ringverkehrs aufgrund der langen Fahrzeiten und der hohen Kosten in Verbindung mit der geringen Nachfrage nicht beschlossen. Auch aufgrund der Erfahrungen und Diskussionen aus der Ringlinie 11 einschließlich der schwierigen Taktungsmöglichkeiten empfiehlt die Verwaltung, eine solche Lösung nicht weiterzuverfolgen.

4.3.4. Beschlussvorschlag nach Beteiligung des Ortschaftsrats Unterweiler

In einer Sondersitzung des Ortschaftsrates unter Beteiligung der Verwaltung und der SWU-V am 06.05.2021 wurden die Argumente nochmals ausgetauscht.

Von Seiten des Ortschaftsrates besteht der Wunsch, möglichst die Linie 24 zu erhalten bzw. diese durch ein adäquates Angebot (ergänzende Linie 17 oder Ringverkehr) zu kompensieren. Der Fahrweg über die Linie 16 sei insbesondere im Schülerverkehr zu lang und der Osten von Wiblingen (Friedhof und Pranger) soll umsteigefrei erreicht werden.

Die zentralen Argumente hierfür sind:

- Umsteigemöglichkeiten am Pranger (Schul- und Berufsverkehr)
- Anbindung an den Friedhof Wiblingen (da UW keinen eigenen Friedhof besitzt)
- Anbindung an das Einkaufs- und Gesundheitszentrum Tannenplatz
- Anbindung an Altenpflegeeinrichtungen in Wiblingen (Pranger+Kapelle)
- Anbindung an das örtliche Bankensystem in Wiblingen, an Kloster, Gastronomie etc.
- Umsteigemöglichkeit nach Unterkirchberg (mit Wegfall der Linie 24, gäbe es keine Möglichkeit mehr, Unterkirchberg per ÖPNV zu erreichen)

Ein weiteres Argument, welches für die vorgeschlagene Linie 17 spricht, ist die geplante Erweiterung des Baugebiet Eschwiesen, die mit der neuen Linie 17 eine direktere Anbindung erfahren kann.

Die Verwaltung hält die vorgestellten Ziele des Ortschaftsrates für nachvollziehbar. Allerdings sind alle dargestellten Beziehungen auch mit der Linie 16 - in Kombination mit den Linien 4 und 14 - erreichbar. Vor diesem Hintergrund, der geringen erwarteten Nachfrage sowie der vergleichsweise geringen Fahrzeitunterschiede rechtfertigen die insgesamt hohen Mehrkosten aus Sicht der Verwaltung und der SWU-V nicht die Einrichtung einer neuen Linie 17.

Die zusätzlichen Kosten würden dauerhaft das Betriebsergebnis der SWU Verkehr belasten und wären entsprechend von der Stadt zu finanzieren. Dadurch werden ggf. notwendige Angebotsverbesserungen oder Investitionen an anderer Stelle mit höheren Fahrgastpotenzialen gefährdet.

Die Verwaltung empfiehlt daher in Abwägung die Variante 1 zur Umsetzung.

5. Erschließung Ulmer Norden

In GD 129/20 wurde die Verwaltung in Zusammenarbeit mit dem Alb-Donau-Kreis und der Gemeinde Dornstadt mit der Erstellung eines Gesamtkonzeptes zur Anbindung der Gewerbegebiete im Ulmer Norden (Lehrer Feld, Himmelweiler/Eiselauer Weg, Mergelgrube und Himmelreich) beauftragt.

Entsprechend des Wunsches der Gemeinde Dornstadt wurde der Linienweg der Linie 46 zum 17.05.2021 geändert, sodass nun das Gewerbegebiet (GWG) Himmelweiler/Eiselauer Weg an den ÖPNV angeschlossen wird. Hierbei wird ebenfalls die Mergelgrube zu den schichtrelevanten Zeiten der Fa. Müller montags bis freitags bedient. Auch im Zuge der Baumaßnahmen auf der L 1165 mit den geplanten Sperrungen auf dem Abschnitt Mergelgrube in Richtung Jungingen wird die Mergelgrube über provisorische Haltestellen bedient.

Die von Seiten der Stadt Ulm vorgesehene Buserschließung des GWG Himmelreich wird weiterhin bis zur Erstellung eines Gesamtkonzeptes zurückgestellt.

6. Weitere Fahrplananpassungen im Netz der SWU-V

6.1. Linie 11: Anpassungen

Die vom FBA beschlossenen Anpassungen der Linie 11 (vgl. GD 449/20) werden/wurden wie folgt umgesetzt:

- Zusätzliche Fahrten an Samstagen ab 12.06.2021, Mehrkosten ca. 33.000 € p.a.
- Zusatzfahrten an Schultagen sollen nach den Pfingstferien 2021 eingerichtet werden, sofern der Präsenzunterricht wieder stattfindet. Alternativ werden die Fahrten zu Beginn des Schuljahres 2021/22 im September 2021 aufgenommen.

Eine detaillierte Kostenschätzung kann die SWU-V erst nach Erstellen der Dienst- und Umlaufplanung vornehmen. Bis dahin können die im Zuge der GD 449/20 erwähnten Kosten in Höhe von 10.000 bis 15.000 € pro Fahrt/p.a. herangezogen werden. Die Mehrkosten sind von der Stadt zu finanzieren.

6.2. Weitere Änderungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021

- nachfragebedingter Entfall von 4 morgendlichen Verstärkerfahrten auf der Linie 2 zwischen Ehinger Tor und zur Universität, die bislang als Bus verkehrten
- nachfragebedingter Entfall von 1 Verstärkerfahrt morgens auf der Linie 15; die übrigen Verstärkerfahrten sollen zunächst erhalten bleiben

7. Kommunikationsmaßnahmen

Aufgrund der Bedeutung der o.g. Änderungen 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.

8. Kosten und Finanzierung der Verkehrsleistungen

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

Betrachtung. Sofern wirtschaftliche Aspekte entstehen, die für die SWU-V nicht mehr tragbar sind, werden sich die Gesellschafter hierzu abstimmen.

Da die unter Punkt 4.3.3 und 6.1 dargestellten Maßnahmen entgegen der Empfehlungen von SWU-V und Verwaltung auf Veranlassung des Gemeinderates vorgenommen werden, sind diese durch die Stadt zu finanzieren. Die Finanzierung dieser Verkehrsleistungen erfolgt bei Profit-Center 5470-750, Auftrag L75054700101 aus den Zuweisungen des Landes Baden-Württemberg aus der ÖPNV-Finanzreform (§ 15 ÖPNVG).