



Sachbearbeitung	VGV/MO - Mobilität		
Datum	19.06.2023		
Geschäftszeichen	VGV/MO-Fi	*91	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 18.07.2023	TOP
Behandlung	öffentlich	GD 247/23	

Betreff: Kommunales Handlungsprogramm Mobilität
 - Bericht -

Anlagen: -

Antrag:

Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Jung

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 3, C 3, DA, LI, OB, SUB, Z	Gemeinderats:
	Eingang OB/G
	Versand an GR
	Niederschrift §
	Anlage Nr.

Sachdarstellung:

1. Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

2. Anträge

Es liegen keine Anträge zu diesem Thema vor.

3. Beschlusslage

- Gemeinderat der Stadt Ulm, Sitzung am 23.06.2021, GD 172/21, Kommunales Handlungsprogramm Mobilität, Bericht und Beschluss einzelner Maßnahmen
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 08.02.2022, GD 021/22, Satzung der Stadt Ulm über die Erhebung von Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen (Bewohnerparkausweisgebührensatzung) - Beschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 22.03.2022, GD 079/22, Neugestaltung der zentralen Fußgängerzone - Bericht über den öffentlichen Dialog und Beschluss über die Auslobung des freiraumplanerischen Wettbewerbs
- Hauptausschuss am 24.03.2022, GD 082/22, RSB-DI: Finanzierungsvereinbarung Verkehrsleistungen Südbahn, Beschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.04.2022, GD 072/22, CarSharing - Konzept und Vergabe, Kenntnisnahme
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 21.06.2022, GD 073/22, Sondernutzungskonzept Mikromobilität, Beschluss
- Hauptausschuss am 23.06.2022, GD 190/22, RSB-DI: Finanzierungsvereinbarung Verkehrsleistungen Donaubahn, Beschluss
- Gemeinderat der Stadt Ulm, Sitzung am 29.06.2022, GD 227/22, Sachstandsbericht Klimaschutz
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 22.11.2022, GD 422/22, BMM - Behördliches Mobilitätsmanagement, Bericht
- Gemeinderat der Stadt Ulm, Sitzung am 16.11.2022, GD 061/22, Einführung landesweites Jugendticket, Beschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.12.2022, GD 439/22, Jahresbericht Fahrrad
- Gemeinderat der Stadt Ulm, Sitzung am 16.11.2022, GD 380/23, Innenstadtdialog Ulm 2030 - Ergebnisse und Folgerungen des Bundesprogramms ZIZ (Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren), Verstetigung des Prozesses
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 07.02.2023, GD 029/23, Erweiterung Fußgängerzonen in der Innenstadt - Beschluss der Umsetzung
- Gemeinderat der Stadt Ulm, Sitzung am 10.05.2023, GD 122/23, DING-Verbundreform - Gesellschaftsvertrag und weitere Verträge, Beschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 27.06.2023, GD 119/23, ÖPNV-Angebotsmaßnahmen, Beschluss

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 18.07.2023, GD 196/23, Parkraumkonzept Fortführung, Bericht und Beschluss zur weiteren Umsetzung
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.09.2023, GD 426/23, Konzept zum Ausbau von Ladeinfrastruktur, Projektbeschluss

4. Kommunales Handlungsprogramm Mobilität: Zielsetzung

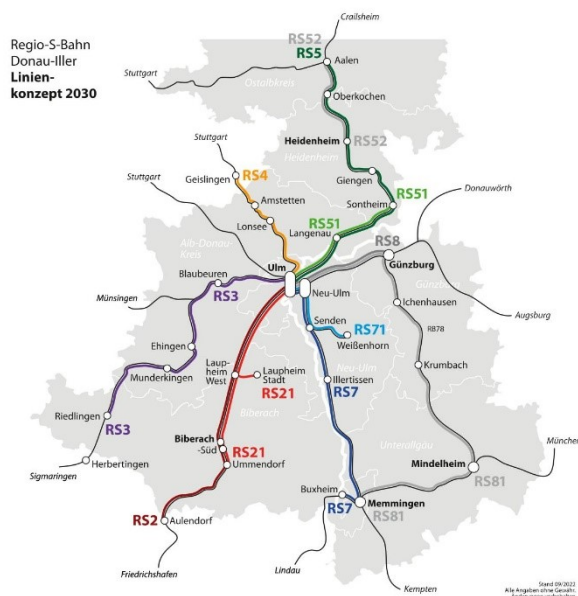
Die Stadt Ulm verfolgt - wie in GD 172/21 beschrieben - nach wie vor das Ziel, ihren Bürger*innen auch in Zukunft den Zugang zu Mobilität als Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und ökonomische Entwicklung zu sichern. Gleichzeitig ist es ein erklärtes Ziel, eine umweltverträgliche Mobilität zu gestalten und die bestehenden Belastungen durch das Verkehrssystem auf ein Minimum zu reduzieren und eine möglichst hohe Effizienz der Verkehrsleistung zu erreichen.

4.1. Aus diesem Grund wurden von der Verwaltung in 2021 im Kommunalen Handlungsprogramm Mobilität in den einzelnen Handlungsfeldern allgemeine und konkrete Maßnahmen vorgeschlagen, die in den nächsten Jahren von der Verwaltung umgesetzt werden sollten. Eine Priorisierung erfolgte anhand der finanziellen und personellen Ressourcen im Rahmen der Haushaltsplanung. Über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern (s. Maßnahmenkatalog, Anlage 2 zu GD 172/21) wird in dieser Vorlage berichtet.

4.2. Handlungsfeld Umweltverbund – ÖPNV

4.2.1. Regio-S-Bahn Donau-Iller

Erklärtes Ziel der Region ist es möglichst rasch Angebotsverbesserungen auf der Schiene zu erreichen und das Regio-S-Bahn Projekt damit in der Öffentlichkeit sichtbar werden zu lassen, noch bevor auf einigen Strecken umfangreiche Infrastrukturausbaumaßnahmen umgesetzt werden.



Die Einführung der Regio-S-Bahn Donau-Iller ist das bedeutendste Zukunftsprojekt zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in den Regionen Donau-Iller und Ostwürttemberg. Diesem Ansatz folgend wurde seitens des Gemeinderates mit dem Beschluss des Kommunalen Handlungsprogramm Mobilität (vgl. GD 172/21) dem Ausbau der Regio-S-Bahn Donau-Iller die höchste Priorität zugewiesen.

Mit Aufnahme der ersten Stufen des operativen Betriebs der Regio-S-Bahn ab Dezember 2021 sowie Dezember 2022 wurde auf der Donaubahn und Südbahn (s. Tabelle) der 30'-Takt eingeführt. Über optimierte Taktung und schnellere Reisezeiten soll die intraregionale Mobilität gesteigert und das Bedienangebot erweitert werden.

Folgende Maßnahmen wurden umgesetzt bzw. stehen noch bevor:

Zeitraum	Bahnstrecke	Maßnahme	Kosten (brutto, p.a.)
Dez. 2022 bis Dez. 2025	Südbahn	RS 2 Ulm - Biberach/RS 21 Ulm - Laupheim Stadt - Biberach: 30'-Takt (13. Fahrzeug ab 11.12.2022 - Finanzierungsvereinbarung vom 21.02.2022) Wochenendnachtverkehr ab 11.12.2022 bis Dez. 2025 (Finanzierungsvereinbarung vom 18.11.2022)	78.032 € (Finanz-HH) 12.737 €
Dez. 2022	Donaubahn	RS 3: Ulm – Herrlingen: 30'-Takt (Finanzierungsvereinbarung vom 28.11.2022)	238.266 €
Dez. 2022	Neubau-strecke	Wendlingen – Ulm: IRE 1h-Takt	keine finanzielle Beteiligung der Region
Dez. 2023	Illertalbahn/ Weißenhorner	RS 7/RS 71: Ulm – Weißenhorn: 30'-Takt in HVZ (in Lastrichtung)	keine finanzielle Beteiligung der Region
Dez. 2025	Südbahn	RS 2/21: Neuvergabe mit Angebotsaufwertungen	finanzielle Beteiligung der Region zu klären
Dez. 2025	Neubaustrecke	Stuttgart – Ulm: durchgehender RE/IRE 1h-Takt künftig IRE 1 nach Stuttgart bzw. weiter nach Karlsruhe	keine finanzielle Beteiligung der Region
Dez. 2027	Illertalbahn	RS 7: vsl. Realisierung von Bahnhöfen im Bereich Memmingen	keine finanzielle Beteiligung der Region

Infrastrukturmaßnahmen

Die Vorplanungen für einen Ausbau und die Elektrifizierung der Illertalbahn und des Weißenhorner laufen bereits. Nach aktuellem Stand könnte ein Ausbau bis Anfang der 2030er Jahre erfolgt sein, so dass dann mit elektrischen Fahrzeugen emissionsfrei von den bayerischen Regio-S-Bahn-Strecken bis Ulm Hbf gefahren werden könnte.

Derzeit werden der Ausbau der Infrastruktur auf der Brenzbahn und Donaubahn untersucht und die entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen verhandelt. Eine Realisierung bis Anfang der 2030er wird ebenfalls durch die Region angestrebt. Dies ist jedoch derzeit noch offen.

Für die S-Bahnhalte Ulm-Messe und Ulm-Jungingen wurden Machbarkeitsstudien beauftragt. Beide Haltepunkte wären prinzipiell realisierbar und bedürfen nun weiterer vertiefender Untersuchungen. So wurde für den S-Bahnhalt Ulm-Jungingen eine Potenzialstudie in Auftrag gegeben und der Halt in die von der Geschäftsstelle Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. beauftragte Nutzen-Kosten-Untersuchung aufgenommen.

Für den S-Bahnhalt Ulm-Messe erfolgte im Zusammenhang mit der städtebaulichen Planung des dortigen Wohnquartiers Stockmahd und einer möglichen Verlegung der Straßenbahntrasse und -haltestelle Donauhalle bereits eine Vorplanung sowie eine Nutzen-Kosten-Abschätzung. Diese hat prinzipiell für die Gesamtbetrachtung der Straßenbahntrasse und des S-Bahnhalts Ulm-Messe mit einer Brechung der Regionalbuslinie 59 einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor ermittelt. Für die weitere vertiefende Planung ist ein Grundsatzbeschluss im Zusammenhang mit dem Wohnquartier Stockmahd erforderlich.

Die Anbindung des Haltepunkts Donautal und die Erschließung des Industriegebiets Donautal wird im Nahverkehrsplan geprüft.

Ausblick

Mit den oben dargestellten Angebotsausweitungen auf den verschiedenen Strecken wurden die Möglichkeiten der Angebotsverbesserungen auf der bestehenden Infrastruktur bis auf Taktverdichtungen oder einzelne zusätzliche Züge in den Neben- und Schwachverkehrszeiten weitgehend ausgeschöpft. Weitere, größere Verbesserungen werden erst nach Infrastrukturmaßnahmen möglich. Leidglich auf der Filstalbahn entsteht noch die Möglichkeit das Angebot zu einem Halbstundentakt auszubauen, sobald der Knoten S21 voll in Betrieb genommen wird und die Fernverkehrsleistungen komplett auf die Neubaustrecke verlagert werden können. Dies ist derzeit nach Aussagen des Landes Baden-Württemberg vsl. ab 2028 der Fall.

4.2.2. Gemeinsames Stadtverkehrsnetz Ulm/Neu-Ulm

Anlass

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan der Stadt Ulm wurde in den Jahren 2015 bis 2017 erstellt und am 19.07.2017 vom Gemeinderat beschlossen (vgl. GD 263/17). Mit Beschluss zur Umsetzung des Linienkonzeptes im Ulmer Süden (vgl. GD 296/19) wurde die lt. Nahverkehrsplan beschlossene Liniennetzreform zum 01.01.2020 abgeschlossen.

Die stark zunehmende Einwohnerentwicklung und vielfältige Beschlüsse zur Wohnraumentwicklung und zu infrastrukturellen Maßnahmen wie zum Beispiel der Landesgartenschau Ulm 2030 sowie der Beschluss der Stadt Neu-Ulm zur Übernahme der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft zum 01.01.2024 erfordern eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans auf Ulmer Seite. Ziel ist, zum 01.01.2027 ein gemeinsames Stadtverkehrsnetz Ulm/Neu-Ulm in Betrieb zu nehmen.

Auch der Landkreis Neu-Ulm möchte das Angebot im allgemeinen ÖPNV weiterentwickeln.

Gemeinsamer Anforderungskatalog für die Nahverkehrspläne der Städte Ulm und Neu-Ulm sowie des Landkreises Neu-Ulm

Als Grundlage hierfür wird neben den drei individuellen Nahverkehrsplänen für die Städte Ulm und Neu-Ulm sowie den Landkreis Neu-Ulm ein gemeinsamer „Anforderungskatalog“ der drei Nahverkehrspläne aufgestellt, der die Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Angebotes im Untersuchungsgebiet vorgibt und bindend festlegt. Dadurch sollen einheitliche Qualitätsstandards gebietskörperschaftübergreifend festgelegt werden, um den ÖPNV nachhaltig zu stärken. Dabei sollen die städtischen Linienverkehre sowie die Landkreislinien bestmöglich aufeinander abgestimmt werden und als

gesamtheitliches ÖPNV-Angebot fungieren. Zielsetzung ist es, durch einen attraktiveren ÖPNV mehr Fahrgäste zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Basis des „Anforderungskatalogs“ sollen mit dem DING-Verbund gemeinschaftlich entwickelte einheitliche Standards sein, auf die sich die beteiligten Aufgabenträger einigen. Der ADK sieht derzeit aufgrund des dort bestehenden Nahverkehrsplans sowie einer angespannten Personalsituation keinen Bedarf einer Fortschreibung.

Individuelle Nahverkehrspläne

Neben dem gemeinsamen „Anforderungskatalog“ werden individuelle Nahverkehrspläne erstellt, die auf die orts- und aufgabenträgerspezifischen Gegebenheiten eingehen. Diese werden parallel erarbeitet und von einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der drei Gebietskörperschaften betreut. Grundsätzlich strebt die Projektgruppe einheitliche Standards und Qualitäten im Sinne einer bestmöglichen Abstimmung des ÖPNV-Angebots an. Aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten und Anforderungen zwischen Stadtgebiet und Landkreisgebiet (Bevölkerungsdichte, Dichte des Fahrtenangebots etc.) ist eine Differenzierung des Angebots zwischen Stadt und Landkreis dabei unabkömmlich. Die aus dem gemeinsamen „Anforderungskatalog“ resultierenden Vorgaben fließen jeweils in die individuellen Nahverkehrspläne ein und sind daher integraler Bestandteil.

Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung hat das Planungsbüro PTV Planung Transport Verkehr GmbH aus Karlsruhe den Zuschlag für die Erarbeitung der Nahverkehrspläne erhalten. Diese hatten bereits den bisher gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Ulm aus dem Jahr 2017 erstellt. Der Prozess der Nahverkehrsplanung hat im April dieses Jahres begonnen. Das Projekt steht grundsätzlich in einem engen Zusammenhang mit der derzeit parallel stattfindenden Neuerstellung des Verkehrsmodells Ulm/Neu-Ulm (s. Punkt 4.11.1), da dieses als wichtige Datengrundlage für die Nahverkehrspläne dient.

Ziele

In den individuellen Nahverkehrsplänen der Städte Ulm/Neu-Ulm und des Landkreises Neu-Ulm sollen die Bestandssituation sowie die festzustellenden Verbesserungspotentiale im Stadtgebiet Ulm/Neu-Ulm im Speziellen herausgearbeitet und thematisiert werden. Von besonderer Bedeutung ist es dabei, Erschließungslücken zu schließen und Schwachstellen in der Bedienung im Sinne einer gleichwertigen Andienung innerhalb der Städte und des Landkreises zu beseitigen. Ebenso soll die Machbarkeit eines gemeinsamen Straßenbahnnetzes Ulm/Neu-Ulm untersucht werden. Auch wenn der benachbarte Alb-Donau-Kreis den dortigen Nahverkehrsplan aufgrund mangelnder personeller Ressourcen noch nicht fortschreibt, sollen die grenzüberschreitenden, nach Ulm einbrechenden Linien vom Grundsatz her in die Planungen des Stadtverkehrsnetzes Ulm/Neu-Ulm einbezogen werden.

Nachfolgende grundlegende Zielsetzungen wurden für das Projekt definiert und sollen die Basis der Nahverkehrsplanung darstellen:

- Der ÖPNV ist Bestandteil einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die die Städte Ulm und Neu-Ulm und die angrenzenden Regionen und Gebietskörperschaften als ein zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht
- Die Sicherstellung einer Grundversorgung durch den ÖPNV ist unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Hierbei sind die gesetzlichen Vorgaben und politischen Zielsetzungen des Bundeslandes Baden-Württemberg zu berücksichtigen
- Der Schülerverkehr ist in das Liniennetz zu integrieren
- Der ÖPNV soll konsequent in seiner Attraktivität gepflegt werden

- Die Verknüpfungen des lokalen ÖPNV mit dem (über-)regionalen SPNV (Regio-S-Bahn Donau-Iller) und Fernverkehr sind die Basis für ein hochwirksames und effizientes ÖPNV-Angebot
- Grundsätzlicher Vorrang des ÖPNV gegenüber dem MIV bei der Flächenzuordnung in den Straßen sowie bei den Grünzeiten an Lichtsignalanlagen.

Planungsstand

Inzwischen liegen erste Entwürfe zur Neuordnung des Liniennetzes ab 2027 vor, von denen eine Variante auf Neu-Ulmer Seite bereits in den Sitzungen der dortigen ÖPNV-Lenkungsgruppe vorgestellt wurde. Dieser enthält neben Planungen zur zukünftigen Linienführung auch konkrete Vorschläge zur Taktung der Verkehre. Dieser Entwurf soll im Zuge der Nahverkehrsplanung vom Gutachter im Detail geprüft, um die Planungen der Stadtverwaltung Ulm ergänzt und mit entsprechenden Nachfragedaten - die bislang noch nicht vorliegen und gleichzeitig für die Erstellung des Nachfragemodells für das Verkehrsmodell Ulm/Neu-Ulm benötigt werden (s. Punkt 4.11.1) - hinterlegt werden. Eine Prüfung der besten Lösung im Sinne eines gemeinsamen übergreifenden Stadtverkehrsnetzes erfolgt ebenso im Zuge der Nahverkehrsplanung durch den Gutachter.

Bürgerbeteiligung

Im Rahmen des Prozesses zur Erstellung der Nahverkehrspläne soll im 4. Quartal 2023 eine Bürgerbeteiligung im Onlineformat erfolgen. Vorab findet am 25.07.2023 eine erste Information der Stakeholder gemeinsam für die drei Auftraggeber Landkreis Neu-Ulm, Stadt Neu-Ulm und Stadt Ulm statt.

Bis zur geplanten Fertigstellung der Nahverkehrspläne Mitte 2024 können die Anregungen aus der Beteiligung dann entsprechend geprüft und ggf. in den Nahverkehrsplan übernommen werden. Ein Beschluss der Nahverkehrspläne erfolgt dann aus rechtlichen Gründen grundsätzlich getrennt voneinander in den jeweiligen Gremien.

Zeitplan

Der Zeitplan sieht folgende Meilensteine vor:

Zeitraum	Meilenstein	Inhalte
1. Q 2023	Ausschreibung und Vergabe	• Erstellung der Vergabeunterlagen der Projektbeteiligten • Veröffentlichung der Ausschreibung • Vergabe
2. Q 2023	Bearbeitung	• AP 1: Bestandsaufnahme und Grundlagen • AP 2: Planungen
26.09.2023	FBA StBU	• Zwischenbericht
4. Q 2023	Bearbeitung	• AP 2: Planungen u.a. mit - <u>Entwicklung eines Busnetzes Ulm/Neu-Ulm (mind. 2 Szenarien)</u> - <u>Entwicklung eines Straßenbahnnetzes Ulm/Neu-Ulm (mind. 2 Szenarien)</u>
4. Q 2023 - 1. Q 2024	Bürgerbeteiligung	• Online-Bürgerdialog

Zeitraum	Meilenstein	Inhalte
1. Q 2024	Anhörung	• Formale Anhörung aller TöB und Ortschaften
2. Q 2024	Ergebnisbericht	• Beschluss des Nahverkehrspläne in den entsprechenden Gremien
01.01.2027	Inbetriebnahme neues Liniennetz Ulm/Neu-Ulm	• Beginn der Direktvergabe an SWU von Seiten Stadt Neu-Ulm

Die o.g. Termine stehen unter dem Vorbehalt der rechtzeitigen Zulieferung der ÖPNV-Fahrgastnachfragedaten aus der DING-Verkehrserhebung und deren Aufbereitung im Rahmen des Verkehrsmodells. Aufgrund von erschwerten Bedingungen bei der Durchführung (Corona-Pandemie, 9-Euro-Ticket, Fahrplanerweiterungen usw.) mussten die Erhebungszeiträume mehrmals verschoben und angepasst werden. Im Dezember 2022 wurden die Feldarbeiten komplett abgeschlossen. Aktuell werden die erhobenen Daten ausgewertet und hochgerechnet; Ergebnisse liegen vsl. bis Ende 2023 vor.

Planungszeitraum

Der gemeinsame Teil der drei Nahverkehrspläne soll für den Zeitrahmen 2027-2032 für die Städte Ulm und Neu-Ulm und den Landkreis Neu-Ulm die Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV darstellen und die Mindeststandards und Vorgaben, mit denen Umfang und Qualität der verkehrlichen Leistungen bindend festgelegt werden, beschreiben. Darüber hinaus sollen für diesen Zeithorizont Zielvorgaben, Prüfaufträge und Maßnahmenvorschläge definiert werden, die dazu beitragen, den ÖPNV zukünftig noch attraktiver zu entwickeln.

Kosten

Für den gemeinsamen Anforderungskatalog für die Nahverkehrspläne der Städte Ulm und Neu-Ulm sowie des Landkreises Neu-Ulm und den individuellen Nahverkehrsplan Ulm entstehen Kosten von ca. 110.000 € (brutto).

4.2.3. DING-Verbundreform

Über die Neustrukturierung der Verbundgesellschaft DING sowie der Rolle der Aufgabenträger im Rahmen der Verbundstrukturreform zum 01.01.2024 wurde bereits mit GD 122/23 berichtet.

Zwischenzeitlich fand am 12./13.06.2023 eine Strukturklausur mit Vertretern der regionalen Aufgabenträger und des VM BW sowie des Bayerischen Staatsministeriums zur inhaltlichen Neuausrichtung, Anpassung des Aufgabenportfolios und Größe und Ausstattung der Geschäftsstelle des DING statt. In dieser wurden die im Gesellschaftsvertrag definierten Kern- und Kann-Aufgaben der Gesellschaft bestätigt.

Der Beitritt des Landes Baden-Württemberg als Gesellschafter in der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund GmbH DING und die dauerhafte Finanzierung auch in Bezug auf die gesetzlich verankerte Verbundförderung nach § 9 Abs. 4 und 5 ÖPNVG i.V.m. § 12 Abs. 5 der ÖPNV-VO wird derzeit vor allem hinsichtlich der Finanzierung noch geklärt. Der Beschluss der Stadt Neu-Ulm bzgl. der Aufnahme in den Gesellschafterkreis des DING soll am 26.07.2023 erfolgen. Mit Beschluss des finalen Gesellschaftsvertrags durch die DING-Gesellschafterversammlung Ende Juli 2023 soll der Weg für die Umstrukturierung der Verbundgesellschaft DING zum 01.01.2024 endgültig geebnet werden.

In Bezug auf die im Handlungsfeld ÖPNV aufgenommene Maßnahme "Vereinfachung des Tarifsystems" sind folgende Schritte erfolgt:

- Gutachten wurde von DING beauftragt ⇒ Anpassungsbedarf wurde eher gering eingeschätzt
- Einführung JugendTicketBW zum 01.03.2023 erfolgt (vgl. GD 061/22)
- Einführung DeutschlandTicket zum 01.05.2023 erfolgt
- Weiterentwicklung und Vereinheitlichung von Vertrieb und Fahrgastinformation (App, online) ⇒ DING hat gemeinsam mit weiteren Verkehrsverbünden - bodo, HTV, VHB (Konstanz) und OstalbMobil (Aalen) - eine neue APP ausgeschrieben (modulares Konzept), Umsetzungshorizont bis vsl. Ende Q4/2023
- Intensivierung Marketing und Öffentlichkeitsarbeit ⇒ Relaunch Webseite zum 25.04.2023

4.2.4. ÖPNV-Strategie 2030 des Landes BW

Das Land BW hat im Jahr 2020 eine ÖPNV-Zukunftskommission ins Leben gerufen, die aus Expert*innen der einschlägigen Stakeholder zusammen mit den vom Land bestellten Gutachtern die Ziel- und Maßnahmenempfehlungen sowie das Leitbild für die ÖPNV-Strategie 2030 in Baden-Württemberg erarbeitet hat. Die ÖPNV-Strategie 2030 stellt einen leistungsstarken und attraktiven ÖPNV als Herzstück einer erfolgreichen Verkehrswende in den Mittelpunkt. Wesentliches Ziel ist, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis 2030 im Vergleich zu 2010 zu verdoppeln. Insgesamt formuliert die ÖPNV-Strategie 2030 in allen zentralen Handlungsfeldern konkrete Ziele, die gemeinsam mit den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern bis 2030 erreicht werden sollen.

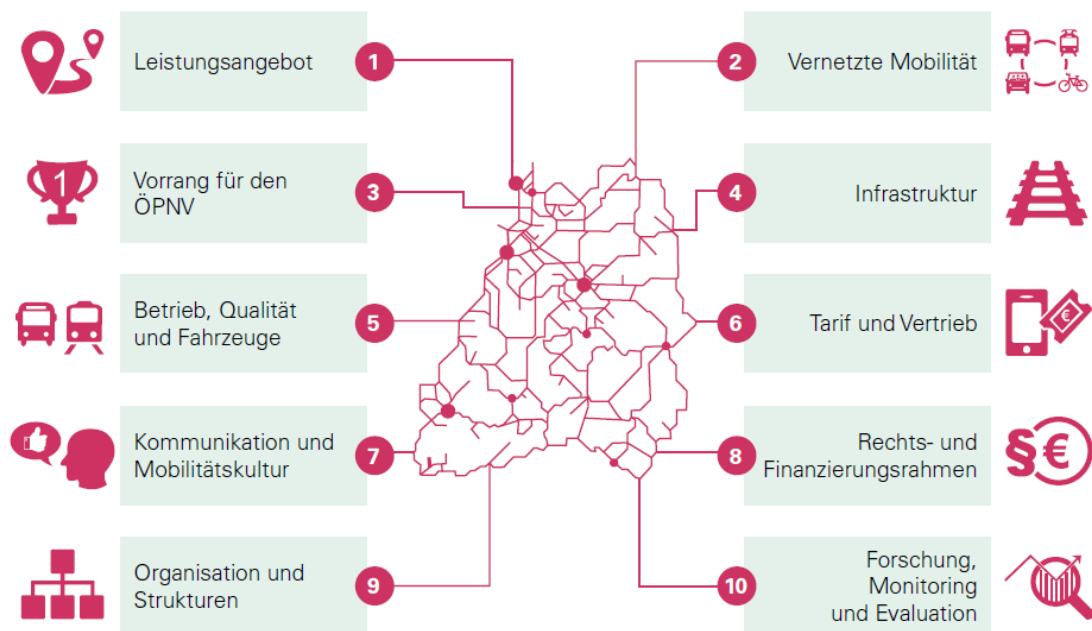


Abbildung: Übersicht Handlungsfelder ÖPNV-Strategie 2030, Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Die im Kommunalen Handlungsprogramm Mobilität definierten Ziele der Stadt Ulm zum Ausbau und Stärkung des ÖPNV decken sich im Wesentlichen mit den Zielen des Landes. Gleichwohl fehlt derzeit eine belastbare und verbindliche Aussage zur Finanzierung der ÖPNV-Strategie 2030 und der darin inkludierten Mobilitätsgarantie. Die vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg vorgeschlagenen Finanzierungsinstrumente - hier

insbesondere der Mobilitätspass, der im Landesmobilitätsgesetz verankert werden soll - sehen vor allem eine Verantwortung der Aufgabenträgerseite vor. Dies verstößt aus Sicht der Verwaltung gegen den Grundsatz des Konnexitätsprinzips zu Lasten der Kommunen. Soweit das Land die selbst definierten Ziele im ÖPNV über Maßnahmen realisiert sehen möchte, sind die notwendigen Finanzmittel vom Land zur Verfügung zu stellen.

Aus diesem Grund wurde von der Stadt Ulm und dem Alb-Donau-Kreis im Rahmen eines Gespräches auf der Dialogtour des Verkehrsministeriums Mitte Juni 2023 über die Finanzierung der ÖPNV-Strategie 2030 sowie über den Ausbau der Regio-S-Bahn Donau-Iller diskutiert.

Wie die folgende Übersicht zeigt, hat die Stadt Ulm im ÖPNV bereits zahlreiche Maßnahmen der ÖPNV-Strategie 2030 auf den Weg gebracht.

Vorhaben/Initiativen zur Stärkung des ÖPNV	Aktueller Fortschritt der Umsetzung	Umsetzende*r Akteur*in	Zugehöriges Teilziel der ÖPNV-Strategie
Schwerpunktthema Angebotsausbau und Mobilitätsgarantie			
Gemeinsames Stadtliniennetz Ulm/Neu-Ulm	Umsetzung begonnen, Planung für NVP läuft (s.o.)	Ulm, Neu-Ulm, Landkreis Neu-Ulm, SWU, DING	1.1 Landesweite, räumlich differenzierte Standardisierung des ÖV-Angebots 1.2 Verbesserung und Verdichtung des ÖV-Angebots (auch am Wochenende und in Randzeiten)
Regio-S-Bahn Donau-Iller	Umsetzung fortgeschritten, Landesziele erst nach Infrastrukturausbau erreichbar (s.o.)	Verein Regio-S-Bahn	---
Prüfung Ausbau für Landesziele 2030	In Planung/erste Überlegungen	SWU, Stadt Ulm	---
On Demand /Autonomes Fahren	In Planung/erste Überlegungen	SWU, Stadt Ulm, Stadt Neu-Ulm	---
Schwerpunktthema Stärkung der Zuverlässigkeit			
LSA-Bevorrechtigung	Umsetzung fortgeschritten	Ulm, SWU	5.1 Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherung im Betrieb
App	Umsetzung fortgeschritten	SWU	7.4 Ausbau der Mobilitätsdaten-Architektur
Vergrößerung Multifunktionsbereiche	In Planung/erste Überlegungen	SWU	5.3 Erhöhung der Gewährleistung von Komfort und Kapazität der Fahrzeuge

Vorhaben/Initiativen zur Stärkung des ÖPNV	Aktueller Fortschritt der Umsetzung	Umsetzende*r Akteur*in	Zugehöriges Teilziel der ÖPNV-Strategie
Schwerpunktthema Beschleunigung			
LSA-Bevorrechtigung	• Umsetzung fortgeschritten	• Ulm, SWU	• 1.3 Bevorrechtigung des ÖV-Angebots (schneller, pünktlicher, zuverlässiger) • 4.1 Verkürzung der Reisezeiten
Umstellung auf V2X - Intelligente Vernetzung der LSA-Anlagen	• In Planung/erste Überlegungen	• SWU	• dito
Erhöhung der Streckengeschwindigkeit für Straßenbahnen	• Umsetzung fortgeschritten	• SWU	• dito
Schwerpunktthema Tarife			
Jugendticket	• Umsetzung fortgeschritten	• SWU, Stadt Ulm, DING	• 6.1 Integrierte, einfache und verständliche Tarife • 6.2 Preiswerte und flexible Tarife • 6.3 Einfacher Zugang zum ÖV-System
Deutschlandticket	• Umsetzung fortgeschritten	• SWU, Stadt Ulm, DING	• dito
Digitalisierung der Vertriebssysteme (Mobilitätsplattform)	• Umsetzung begonnen	• SWU, Stadt Ulm, DING	• 6.3 Einfacher Zugang zum ÖV-System
Schwerpunktthema Stärkung einer positiven ÖPNV-Kultur			
Imageförderung - VDV Kampagne Lieblingsbusfahrer	• Umsetzung fortgeschritten	• SWU, VDV	• 7.1 Intensivierung des koordinierten ÖV-Marketings
Haltestellenausbauprogramm	• Umsetzung fortgeschritten	• SWU, Stadt Ulm	• 4.3 Attraktivitätssteigerung von Haltestellen und Stationen
Prüfung Verlängerung Straßenbahnfahrzeuge	• In Planung/erste Überlegungen	• SWU	• 5.3 Erhöhung und Gewährleistung von Komfort und Kapazität der Fahrzeuge

Lokale Herausforderungen und Bedarfe bei der Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 bestehen vor allem in folgenden Themen:

- Sicherstellung der Finanzierung: Dauerhaft gesetzlich abgesicherte Finanzierung durch Bund und Länder;
Der vom Land in Spiel gebrachte Mobilitätspass verlegt in seiner jetzigen Form die Verantwortung für die Finanzierung ausschließlich auf die Kommunen. Aus Sicht der Verwaltung ist das Instrument daher in der aktuellen Form nicht akzeptabel.
- Personalmangel: Führerscheinerleichterung, Erleichterung Marktzugang für ausländische Bewerber*innen
- Landesziele 2030: Planungsbeschleunigung, Bereitstellung ausreichender Fördermittel, Akzeptanz in der Bevölkerung, Kapazitäten in Ämtern und Behörden erhöhen

Infrastrukturbereitstellung

Damit die Landesziele 2030 erreicht werden können, müssen nicht nur das Angebot in Randzeiten verbessert, sondern auch in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) ausreichende Kapazitäten angeboten werden. Bereits heute sind in der HVZ einzelne Linien im Stadtverkehr hoch ausgelastet, so dass neue Fahrgastpotenziale nicht erschlossen werden können.

Um diesem Problem zu begegnen ist ein Mix aus längeren Fahrzeugen sowie dichteren Takten notwendig. Die SWU-V hat dazu die Verlängerung bestehender Straßenbahnzüge untersuchen lassen, worüber im Herbst 2023 im Aufsichtsrat beraten wird.

Sowohl für deren Einsatz, aber auch Taktverdichtungen auf unterschiedlichen Linien im SWU-Netz ist ein Umbau der Verkehrsinfrastruktur unumgänglich.

Hinzu kommen Herausforderungen aus der gesetzlichen Pflicht zum barrierefreien Haltestellenumbau, der dringend erforderlichen Instandsetzung der Linie 1 sowie die Schaffung gänzlich neuer Infrastruktur (Fahrzeugabstellung, Ladepositionen, Haltestellen) für das neue gemeinsame Nahverkehrsnetz Ulm/Neu-Ulm (s. Punkt 4.2.2).

Um diese umfangreichen Aufgaben erfüllen zu können, ist in den nächsten Jahren ein erhebliches Bauprogramm im ÖPNV-Netz v.a. in Bezug auf die Grunderneuerung der Linie 1 und die Umstellung auf den Betrieb mit E-Bussen (s.u.) erforderlich. Dieses erfordert neben effizienten und schnellen Entscheidungswegen eine ausreichende Bereitstellung von Mitteln für die ÖPNV-Infrastruktur sowie die Bereitschaft zur Neuaufteilung heutiger Stadträume zu Gunsten des Umweltverbundes. Hierzu wird es jeweils gesonderte Beschlüsse des Gemeinderates geben analog der Maßnahmen in der Olgastraße, der Söflinger Straße und am Hohen Steg.

4.2.5. Weitere neue Entwicklungen und Herausforderungen

Automatisierte Fahrgastzählung (AFZS)

Die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger erhalten zu ihrer Aufgabenerfüllung für die Verbundförderung und zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen gemäß §§ 9 und 15 ÖPNVG Zuweisungen vom Land Baden-Württemberg. Voraussetzungen für die Zuweisungen des Landes sind u. a. eine an der Nutzung der Verkehre orientierte Einnahmenaufteilung im jeweiligen Verkehrsverbund. Ferner müssen ab Januar 2025 leistungsbezogenen Daten zur Fahrgastnachfrage (§ 15 Abs. 1 und 2 ÖPNVG i. V. m. §§ 3 und 4 Abs. 1 ÖPNV-VO) entsprechend § 5 Abs. 6 ÖPNV-VO in einer landesweit vergleichbaren Qualität ermittelt werden.

Auf Betreiben des Landes haben sich die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger darauf verständigt, dass die Fahrgastnachfragedaten grundsätzlich über eine automatisierte Fahrgastzählung (AFZS) erhoben werden, die den Anforderungen des Landes sowie den entsprechenden Förderbestimmungen entsprechen.

Dies setzt voraus, dass sowohl fahrzeugseitig die Voraussetzungen für eine automatisierte Fahrgastzählung inklusive eines regionalen und digitalen Hintergrundsystems für das Erfassen, Verarbeiten sowie das Weiterleiten der Daten an das Land, geschaffen werden.

Aus diesem Grund haben sich die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger im Regierungsbezirk Tübingen zusammengeschlossen, um auf Basis einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung das AFZS flächendeckend bis Ende 2024 einzuführen und ab 2025 zu betreiben. Hierzu hat sich DING bereit erklärt, das regionale Hintergrundsystem (HGS) zu betreiben.

Grundsätzlich muss jeder Aufgabenträger die fahrzeugseitigen Voraussetzungen für AFZS in seinem Zuständigkeitsbereich und in eigener Regie schaffen. Bei der SWU-V bestehen bereits entsprechende Fahrgastzählssysteme. So sind derzeit 20 von 28 Straßenbahnwagen (= 71 %) mit Zählgeräten ausgestattet; bei den Bussen 39 von 69 Wagen (= 57 %). Damit verfügt die SWU-V über eine ausreichende Ausstattung, um valide Daten entsprechend der o.g. Anforderungen zu erfassen. Für die Anbindung an das zukünftige regionale HGS sind die technischen Voraussetzungen noch zu prüfen.

Die für die zentrale Beschaffung und den dauerhaften Betrieb des HGS entstehenden Kosten sind paritätisch von jedem kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger zu finanzieren. Hieraus resultieren zusätzliche Belastungen des städtischen Haushalts in derzeit noch nicht valide absehbarer Höhe.

In der Folge verfügen alle Aufgabenträger endlich über belastbare Datenreihen zu den Fahrgastzahlen aus automatisierten Systemen, die eine regelmäßige Analyse zulassen. Aus Sicht der Verwaltung ist dies ein überfälliger und sehr zu begrüßender Schritt.

Clean Vehicle Directive (CVD)/Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)

Das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (Clean Vehicles Directive, kurz CVD) wurde am 14. Juni 2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht.

Mit dem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, für die Beschaffung vorgegeben. Die Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021 und verpflichten die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger sowie für einzelne Dienstleitungen auch eine Auswahl bestimmter privatrechtlich organisierter Akteure (z. B. Post- und Paketdienste, Stadtreinigung) dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig emissionsarm oder -frei sein muss.

Die Beschaffungsquoten werden neben der Bundesverwaltung auch den einzelnen Ländern für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich verpflichtend vorgegeben.

Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 % und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 %. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

Das Land Baden-Württemberg hat mitgeteilt, dass es die CVD-Vorgaben mit dem geplanten Landesmobilitätsgesetz verschärfen möchte und ab 2028 keine Dieselbusse mehr zugelassen werden dürfen. Größere Hersteller haben mitgeteilt ab 2027 keine Dieselbusse mehr auszuliefern.

Unabhängig von diesen Vorgaben aus Markt und Gesetz ist der ÖPNV nur weiterhin ein ökologischer Vorreiter, wenn die Busse zeitnah und in großen Teilen emissionsfrei fahren. Mit der Zunahme von Elektroautos ist der ÖPNV dazu gezwungen schnell auf emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen, um nicht in die Position des klimaschädlichen Verkehrsteilnehmers zu geraten.

Die Umsetzung der CVD im ÖPNV sorgt gleichwohl für Risiken, Baumaßnahmen und weitere Investitionen:

- Aktuelle Lieferzeiten für emissionsfreie Busse sind nicht in Übereinstimmung mit den Ausschreibungszeiträumen
- Die derzeitigen Förderprogramme gewähren keine Sicherheit für die reale Förderung der von den Verkehrsunternehmen jeweils beantragten Anzahl emissionsfreier Busse.
- Insbesondere in Ballungsräumen können bestehende Betriebshöfe nicht ohne weiteres auf die Erfordernisse emissionsfreier Busse umgerüstet bzw. neu gebaut werden.
- Als mögliche neue Stakeholder kommen Netzbetreiber bzw. Energieversorger hinzu.
- Neue Geschäfts- und Betreibermodelle für Betriebshöfe und Ladeparks müssen diskutiert werden, so zum Beispiel für den künftigen Betrieb des Ulmer ZOB, an dem die Leitungen für die Ladeinfrastruktur vorinstalliert werden (vgl. GD 199/23)
- Um die Attraktivität des ÖPNV nicht zu gefährden bzw. weiter zu stärken, müssen veränderte Finanzierungsmodelle möglich sein.
- Die notwendige Lade- und Tankinfrastruktur auf den Betriebshöfen und Haltestellen ist im Vorgriff auf die jeweils perspektivische Gesamtzahl der emissionsfreien Busse einzurichten.
- Der Einsatz batterieelektrischer Busse bedingt in den meisten Fällen eine umfangreiche Netzertüchtigung, um die notwendige Energieversorgung auf den Betriebshöfen sicherzustellen.
- Mögliche Zwischenladungen auf der jeweiligen Linienführung z. B. mittels Pantographen erfordern zusätzliche Investitionen und weitere Planungs- sowie Genehmigungsverfahren. Durch den Einsatz von BZ-Bussen oder der Weiterentwicklung der Batterietechnologie sind Zwischenladungen langfristig u. U. nicht mehr erforderlich.
- Zur Erfüllung der CVD ist eine überregionale und integrierte Planung des emissionsfreien ÖPNV unter Beteiligung aller Stakeholder (ÖPNV-Auftraggeber, Netzbetreiber/Stromversorger, VU) erforderlich.

Von Seiten der SWU-V wurden hierzu bereits Untersuchungen zur Umbau der Busflotte getätigt und im September 2022 Anträge zur Aufnahme in das LGVFG-Programm für die Ladeinfrastruktur für E-Busse im speziellen für die Ladetechnik und dafür erforderliche bauliche Maßnahmen auf dem Betriebshof und an den Endhaltestellen gestellt. Die Programmaufnahme in das Förderprogramm wurde am 28.03.2023 bewilligt.

Seitdem wurde mit der Umsetzung der Vorhaben begonnen. Zudem erfolgte bereits die Förderzusage des BMDV für die Beschaffung von 14 E-Bussen (Gelenkbusse), bei der 80 % der Mehrkosten für emissionsfreien Antrieb übernommen werden. Insgesamt betragen die Investitionen der SWU-V und Förderungen:

Projekt	Zuwendungsfähige Kosten	Max. Förderquote	Erwartete Förderung
E-Bus Beschaffung	5,74 Mio. Euro	80 %	4,59 Mio. Euro
E-Bus Ladeinfrastruktur	22,42 Mio. Euro	75 %	16,81 Mio. Euro
E-Bus baul. Anlagen Betriebshof	5,18 Mio. Euro	50 %	2,59 Mio. Euro

Umsetzungsstand

- Haltestelle Uni Süd, Linie 8, später auch Linie 5: Planung fast fertiggestellt, Grunderwerb noch offen, Umsetzung ab Herbst 2023
- Grimmelfingen / Donautal, Linie 8: Aufgrund des verfügbaren Stromnetzes ist eine Steckerladung in Grimmelfingen inzwischen recht unwahrscheinlich. Die SWU-V geht davon aus, dass die Linie 8 um eine Haltestelle ins Donautal verlängert werden muss, um dort eine provisorische Lademöglichkeit zu schaffen.
- Haltestelle Egertweg, (Linie 4): zusammen mit Umbau und Erweiterung Bushaltestelle, Umsetzung Sommerferien 2024 im Zuge Sanierung Linie 1
- Wiblingen Friedhof, Linie 4: Umsetzung Herbst 2024 ggf. als Provisorium mit Ladecontainer, abschließende Entscheidung im Herbst 2023 nach Festlegung neues Liniennetz aus Nahverkehrsplan

4.2.6. Fernbusverkehr

- Standortfestlegung und Betreiberkonzept Fernbusbahnhof ⇒ Bericht im FBA StBU am 26.09.2023

4.3. Handlungsfeld Umweltverbund – Radverkehr

4.3.1. Konzept Hauptroutennetz

In Ulm und Neu-Ulm besteht ein enges Netz an Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr. Im Fahrradentwicklungsplan 2016 sind 273 Maßnahmen gelistet, durch die eine Verbesserung für den Radverkehr bewirkt werden soll. Aufgrund der Komplexität des Netzes sowie der Vielzahl an potentiellen Konfliktstellen und umzusetzenden Maßnahmen wurde 2021 durch die Abteilung Mobilität, Team FahrRad, eine Weiterentwicklung des Hauptroutennetzes vorbereitet.

Ziel des Projektes ist es, ein übersichtliches und strukturiertes Hauptroutennetz zu definieren, das sich an den Verkehrsströmen orientiert und als Basis und Entscheidungsgrundlage für zukünftige Maßnahmen zur Schaffung eines durchgängigen Netzes alltagstauglicher, gut ausgebauter und sicherer Fahrradverbindungen dient.

Seit Anfang 2022 hat das externe Planungsbüro mobildenker GmbH dieses Hauptroutennetz auf Basis einer detaillierten Bestandsaufnahme evaluiert. Es wurde im Juni 2022 vollständig befahren, alle wesentlichen Merkmale der Radverkehrsinfrastruktur wurden aufgenommen und daraufhin bewertet. Die Schwerpunkte der Bewertung lagen auf:

- Art der Radverkehrsführung
- Dimensionierung der Radverkehrsanlage
- Oberflächenbeschaffenheit der Radverkehrsanlagen
- Punktueller Schwach- und Gefahrenstellen (Knotenpunkte, Zufahrten, Hindernisse, Beschilderung, etc.)

Im Rahmen des Projektes werden zur Beseitigung von Schwachstellen im Netz entsprechende Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen definiert. Die Analysen vor Ort zeigten auf, dass eine Verbesserung der Bestandssituation nicht uneingeschränkt möglich ist. Daher wurde ergänzend das theoretische Ausbaupotential (mögliche Ausbauflächen, Änderungen der Netzkategorie Kfz-Verkehr, Einschränkungen durch ÖPNV-Liniennetz, etc.) analysiert und bewertet.



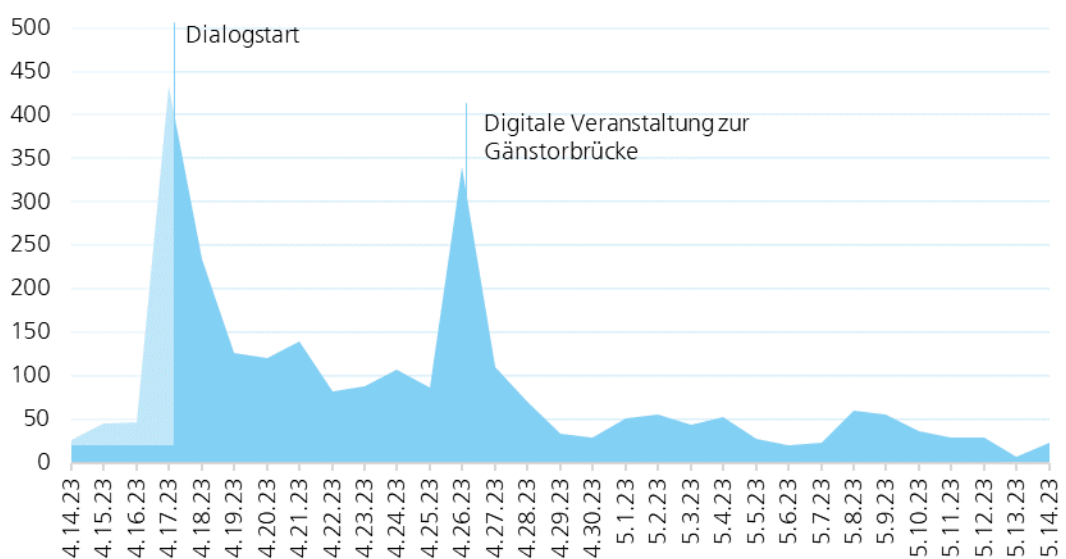
Bevor geeignete Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur identifiziert und in Form von zwei Vorplanungen und mehreren Prinzipskizzen ausgearbeitet werden, wurde dieser Planungsstand zunächst mit dem ADFC Ulm/Alb-Donau und Teilnehmer*innen des Aktionsbündnisses Fahrrad im Rahmen eines Workshops am 25.11.2022

diskutiert und abgestimmt.

Des Weiteren wurde vom 17. April bis 14. Mai 2023 ein Online-Kartendialog durchgeführt, um das definierte Hauptroutennetz mit der Bürgerschaft zu diskutieren. Stattfinden wird dieser auf der Seite <https://beteiligidich.ulm.de>. Der Online-Bürgerdialog wurde intensiv mittels diverser Medien (Erklärvideo, Plakate, Digitale Werbung in SWU-Fahrzeugen sowie Social Media-Posts) beworben.



Besucher*innen Online-Bürgerdialog (pro Tag im Zeitverlauf)



Mit 2.317 Beiträgen und 654 Kommentaren war die Resonanz erfreulich hoch. Im Anschluss an den Dialog werden die Ergebnisse derzeit qualitativ durch ein externes Büro bis vsl. nach den Sommerferien 2023 ausgewertet. Daraus können notwendige

Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur der Hauptrouten erarbeitet und in die Vorplanung und Prinzipskizzen integriert werden.

Geplanter Fertigstellungszeitraum für die Festlegung des Hauptroutennetzes und die Vorplanung für zwei Hauptrouten ist Oktober 2023. Ein Bericht erfolgt im FBA StBU in der Sitzung am 26.09.2023. Im Anschluss daran sollen die vertiefenden Planungen aufgenommen werden.

4.3.2. Radverkehrskonzept für das Donautal

Parallel zu dem zuvor genannten Projekt "Konzept Hauptroutennetz" entwickelt ebenfalls das externe Planungsbüro mobildenker GmbH ein Radverkehrskonzept für das Donautal.

Auf Basis einer Bestandsaufnahme wurden das Radverkehrsnetz aufgenommen und bewertet sowie erste Überlegungen für eine Neustrukturierung des Netzes angestellt. Dabei wurden auch die Lkw-Stellplätze vor Ort aufgenommen. Diese wurden am 24.11.2022 mit fahrradaffinen Beschäftigten der Betriebe im Donautal im Rahmen eines Workshops diskutiert. Die Organisation übernahm die Universität Ulm, Institut für Nachhaltige Unternehmensführung, im Rahmen des Reallabors Klima Connect. Gemeinsam mit den Teilnehmer*innen des Workshops wurden die Routen mit dem größten Ausbaupotential definiert und Lösungen erarbeitet.

Das Konzept soll bis Sommer 2023 abgeschlossen werden und im FBA StBU in der Sitzung am 26.09.2023 vorgestellt werden.

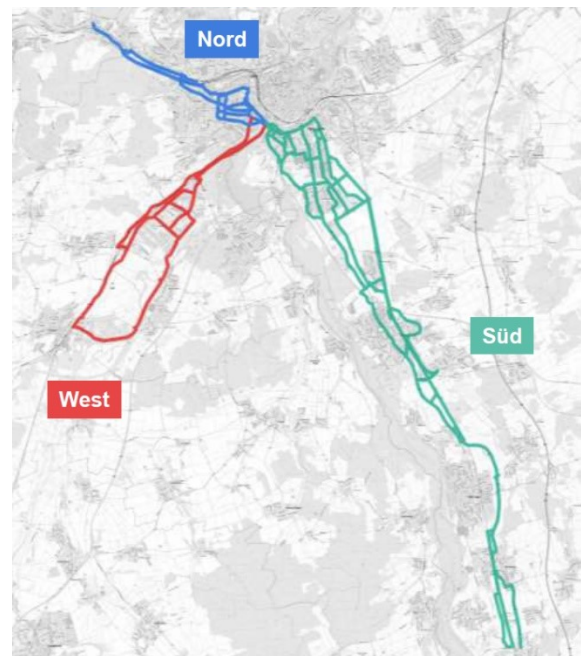
4.3.3. Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung in der Region Donau-Iller

Seitens des Regionalverbandes Donau-Iller wurde unter Beteiligung der betroffenen Kommunen und Landkreise eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Blaustein - Ulm - Neu-Ulm - Illertissen mit einem Abzweig von Ulm nach Erbach in Auftrag gegeben.

Zwischenzeitlich wurden gemeinsam mit den Mitgliedern des Arbeitskreises und im Rahmen eines Workshops für die interessierte Fachöffentlichkeit mögliche Routenverläufe und potenzielle Knackpunkte zusammengetragen, anschließend durch die beauftragten Planungsbüros VIA, Köln und Planersocietät, Dortmund, mit dem Fahrrad befahren und einer Variantenbewertung unterzogen.

Betrachtet wurden die Themen

- Attraktivität für den Radverkehr/ Realisierbarkeit
- Erschließungsfunktion
- Konflikte nach Umsetzung
- Eingriffe in den Bestand
- Handlungsaufwand und sonstige Aspekte.



Jedem Thema wurden verschiedene Kriterien zugeordnet. Für die zielgerichtete Bewertung wurde der Korridor in drei Zweige (Nord, West und Süd) und insgesamt 16 Untersuchungsabschnitte gegliedert. Die Gesamtlänge des untersuchten Netzes beläuft

sich auf 126 km. Aus den Untersuchungsabschnitten wird nun unter Beteiligung der Arbeitskreismitglieder bis voraussichtlich September/ Oktober 2023 eine Vorzugstrasse und Maßnahmenkonzeption erarbeitet. Diese beinhaltet eine Nutzen-Kosten-Analyse, eine Potenzialabschätzung und mögliche Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten.

Über die Ergebnisse und das weitere Vorgehen wird nach deren Vorliegen in den zuständigen Gremien berichtet.

4.4. Handlungsfeld Umweltverbund – Fußverkehr

Das Thema Fußverkehr ist im Fachbereich StBU auf mehreren Ebenen verankert und wird bei allen Planungsthemen berücksichtigt. Mit der Initiative "Zu Fuß in Ulm" steht die Hauptabteilung VGV in Kontakt. Zuletzt wurden am 16.05.2023 in einem Termin mit dem Sprecher der AG Fußverkehr, Herrn Krämer, mehrere Themen besprochen. Diese umfassten kleinere Punkte wie

- Poller im Maienweg / Fünf-Bäume-Weg
- E-Tretroller auf Gehwegen
- die Nachteile der Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr
- den Fußweg Artilleriedenkmal - Illerspitz
- Verbesserungen der Sicherheit und der Barrierefreiheit.

Zu letzterem Punkt wurde vereinbart, dass die Initiative "Zu Fuß in Ulm" eine Zusammenstellung der wichtigen Kreuzungen und Einmündungen, an denen Handlungsbedarf besteht, vorlegen soll.

Maßnahmen:

- Schulwegsicherheit
- Attraktivierung der Fußwegeachsen (Ausbau, Beläge, Querungen, Begrünung, Sitzbänke, Straßenraumgestaltung...)
- Optimierung der Signalsteuerung

4.5. Handlungsfeld Sharing-Dienste

4.5.1. CarSharing

CarSharing trägt auf zwei Weisen zur Verkehrsentlastung bei und unterstützt so eine kommunale Verkehrswende:

- CarSharing senkt den privaten Pkw-Bestand und dadurch den Parkraumbedarf. Flächen auf öffentlichen Straßen können so zugunsten des Umweltverbunds und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Quartier neu verteilt werden.
- CarSharing senkt die Zahl der mit einem Pkw zurückgelegten Wege zugunsten von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds. Das Mobilitätsverhalten der Nutzer*innen wird ressourcen- und klimaschonender.

Aktuell gibt es 31 CarSharing-Fahrzeuge in Ulm. Davon werden 10 Fahrzeuge auf privat angemieteten Stellflächen zum Verleih angeboten. Weitere 21 Fahrzeuge werden auf öffentlichem Grund zum Verleih angeboten. Diese öffentlichen Stellplätze werden den Anbietern über eine Sondernutzungserlaubnis zur Verfügung gestellt. Davon wurden seit dem CarSharing-Konzept (vgl. GD 072/22) 4 neue CarSharing-Stellplätze eingerichtet. Das Ziel ist es in Stufe 1 (2022 - 2024) ca. 15 Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge einzurichten. Im Optimalfall können in 2023 12 weitere CarSharing-Fahrzeuge in Betrieb genommen werden. Somit wäre das Ziel aus der Umsetzungsstufe 1 bereits in 2023 erfüllt. In den folgenden Jahren sollen in Stufe 2 (2024 - 2026) sukzessive weitere

Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge umgewidmet werden. Die Geschwindigkeit bei der Umsetzung hängt aber im Wesentlichen mit der Nachfrage und somit der Wirtschaftlichkeit der CarSharing-Fahrzeuge bzw. des Stellplatzes ab. Oft dauert es ein bis zwei Jahre bis der CarSharing-Anbieter einen Stellplatz hinsichtlich dessen Wirtschaftlichkeit beurteilen kann.

Nach Auskunft der beiden Anbieter werden die vier bereits umgesetzten Stellplätze in der Steingasse, Zeitblomstraße, Uhrenmachergasse und dem Zundeltor sehr gut angenommen. Allerdings haben die Anbieter aktuell noch mit sehr vielen Falschparkern zu kämpfen. Dies liegt insbesondere daran, dass das CarSharing-Schild trotz Anbringung eines Hinweisschildes sowie einer entsprechenden Bodenmarkierung in der Bevölkerung kaum bekannt ist.

Aktuell möchte mit Miles Mobility ein weiterer Anbieter CarSharing-Fahrzeuge im Freefloating-Modell anbieten. D.h. die Fahrzeuge sollen Stellplatzunabhängig in der Stadt zum Verleih angeboten werden und müssen von den Nutzer*innen nicht wieder an denselben Stellplatz zurückgebracht werden. Die Größe der Fahrzeugflotte von Miles Mobility wird im Wesentlichen von den Rahmenbedingungen und damit insbesondere von möglichen Parkgebührenreduzierungen oder Befreiungen vor Ort abhängen.

Um das CarSharing weiter zu fördern möchte die Verwaltung prüfen sämtliche CarSharing-Fahrzeuge (Stationsgebunden und Freefloating) von den städtischen Parkgebühren befreien zu lassen. Von dieser Maßnahme würden sowohl Anbieter des stationsgebundenen CarSharing sowie auf das Freefloating-Modell spezialisierte Anbieter profitieren da diese Maßnahme dem CarSharing in seiner Attraktivität gegenüber dem privaten PKW Vorteile verschaffen wird und der Betrieb für die Anbieter dadurch deutlich erleichtert wird.

4.5.2. E-Tretroller

Zu Beginn der Einführung der E-Tretroller gab es die bundesweit vorherrschende, rechtliche Auffassung, dass das Anbieten von E-Tretrollern im öffentlichen Raum dem Gemeingebrauch unterliegt und Kommunen dadurch keine Regeln für die Unternehmen aufstellen können. Die Selbstverpflichtungserklärung war seinerzeit somit das einzige Instrument, um den Anbietern städtische Anforderungen und Regeln aufzulegen, allerdings ohne hieraus einen rechtlichen Anspruch auf Einhaltung ableiten zu können.

Mittlerweile wurde ein gerichtliches Urteil gesprochen, wonach Verleihangebote im öffentlichen Raum durchaus als sondernutzungspflichtig zu verstehen sind. Die Ulmer Stadtverwaltung sowie viele andere Städte in Deutschland möchten auf diesem Urteil aufbauend eine limitierte Anzahl an Sondernutzungsrechten mithilfe eines transparenten Auswahlverfahrens vergeben. Im Zuge des Vergabeverfahrens können den Anbietern somit erstmals wirklich verpflichtende Anforderungen, wie beispielsweise das Geofencing, bei welchem Zonen digital erfasst werden können in denen das Abstellen von E-Tretrollern nicht möglich ist, auferlegt werden.

Das Auswahlverfahren gemäß GD 073/22 soll in Quartal 4 dieses Jahres gemeinsam mit der Stadt Neu-Ulm erfolgen.

4.6. Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr (MIV)

4.6.1. Tempo-30-Versuchsstrecken auf Hauptverkehrsstraßen

Als eine der Gründungsmitglieder unterstützt die Stadt Ulm die Initiative "Lebenswerte Städte". Die Stadtverwaltung beabsichtigt, im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche Tempo-30-Versuchsstrecken auf verschiedenen Streckenzügen im Stadtgebiet einzurichten und für angepasste Geschwindigkeiten werben. Es ist geplant, auf den jeweiligen Abschnitten Zählungen und Lärmmessungen durchzuführen. Dieser einjährige

Modellversuch soll von einer Pressekonferenz (vgl. am 14.09.23) und ggf. weiteren Presseterminen begleitet werden. Ferner soll die Aktion über Anwohnerinformationen, Stelen und Internetseiten publik gemacht werden und ein Dialog mit den Anwohner*innen stattfinden.

Zudem soll auf der Beteiligungsseite der Stadt Ulm (<https://beteiligedich.ulm.de>) der Versuch erläutert und der Bürgerschaft die Möglichkeit zur Meinungsäußerung gegeben werden, die im Anschluss ausgewertet wird.

Der Tempo-30-Verkehrsversuch, der sich aktuell in der Konzeptions- und Abstimmungsphase befindet, soll sich auf folgende Routen erstrecken:

- Haßlerstraße zwischen Zinglerstraße bis Römerplatz
- Zinglerstraße im Bereich vom Bismarckring bis Parkhaus Deutschhaus. In der Weiterführung ab Parkhaus Deutschhaus in Richtung Friedrich-Ebert-Straße gilt bereits heute Tempo-30 ganztägig
- König-Wilhelm-Straße im Bereich zwischen Kreuzung Olgastraße/Münchner Straße bis Ostplatz bzw. Kreuzung Karlstraße/Heidenheimer Straße
- Karlstraße im Bereich zwischen Ostplatz und Frauenstraße
- Die Wielandstraße wird zunächst nicht Teil des Verkehrsversuchs sein, da geplant ist, dort dauerhaft Tempo 30 (nachts) aufgrund Lärmschutz einzuführen

Derzeit ist noch offen, ob der auf ein Jahr angelegte Modellversuch in dieser Form stattfinden kann. Mit der höheren Verkehrsbehörde im Regierungspräsidium Tübingen besteht derzeit reger Austausch, um einen Weg zu finden, nachdem die StVO Versuche zur Erprobung von Geschwindigkeiten offenbar nicht abdeckt.

4.6.2. Ruhender Verkehr

Das im vergangenen Jahr eingeführte und gut angenommene Mischparken soll nun im weiteren Verlauf auf die an die Innenstadt angrenzenden Stadtgebiete ausgeweitet werden (vgl. GD 196/23). Das definierte Untersuchungsgebiet wird von den Straßen Bismarckring, Hindenburgring, Veitsbrunnenweg, Marchtalerstraße, Staufenring, Zollernring sowie von der Donau umfasst.

Zielsetzung bei der Überarbeitung des Parkraummanagements ist, das Parkraumangebot neu zu ordnen und zu strukturieren, um damit der Parkraumnachfrage gegenüber den verschiedenen Nutzer*innengruppen gerecht zu werden. Zudem gilt es, den Parksuchverkehr zu verringern und einheitliche Regelungen z.B. bzgl. der Parkdauer vorzunehmen.

Ferner soll die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum durch eine Konzentration des Parkraums in Tiefgaragen und Parkhäusern und Reduzierung der Parkflächen im öffentlichen Raum erhöht und verbessert werden (bspw. Wengengasse, Robert-Scholl-Platz, Herrenkellergasse und Fußgängerzone Judenhof). Maßnahmen wie die Anhebung der Gebühren für das Bewohnerparken, die Erhöhung der Parkgebühren für oberirdische Stellplätze und die Verringerung der Anzahl von Parkzonen bei gleichzeitiger räumlicher Ausdehnung der Zonen z.B. in der Innenstadt zahlen auf diese Ziele ein.

Mit der verstärkten Parkraumüberwachung und zusätzlichem Personal bei BD wurden Maßnahmen ergriffen, um eine konsequente Überwachung und Ahndung von Fehlverhalten umsetzen zu können. Ein Sensorgesteuertes Parkraummanagement, dass zunächst in der Innenstadt eingerichtet werden soll, soll zur Verringerung des Parksuchverkehrs und Erleichterung der Kontrollen beitragen.

4.7. Handlungsfeld E-Mobilität

Die derzeit bestehenden rund 300 öffentlichen und halböffentlichen Ladepunkte im Stadtgebiet Ulm/Neu-Ulm wurden seit 2011 größtenteils von den Stadtwerken Ulm/Neu-Ulm (SWU) errichtet. 58 dieser Ladepunkte befinden sich an Schnellladesäulen mit einer Ladeleistung von mindestens 50 kW. Auch zukünftig möchte die SWU den Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur im halböffentlichen und öffentlichen Bereich weiter vorantreiben. Hierzu bestehen enge Kooperationen zwischen der SWU und Teilen der Ulmer Wohnungswirtschaft sowie mit der Parkbetriebsgesellschaft Ulm (PBG). Im Zuge dieser Zusammenarbeit entstand auch das Projekt E-Quartiershubs. Dabei werden die beiden Parkhäuser Salzstadel und Fischerviertel mit Wallboxen, E-CarSharing sowie E-Lastenrädern (außerhalb) ausgestattet. Die SWU installiert und betreibt die drei Angebote, VGV/MO erstellt die notwendigen Planunterlagen für die Freianlagen und die PBG stellt die Flächen in den Parkhäusern zur Verfügung.

Die Stadt Ulm hat zur Förderung der Elektromobilität das Institut Stadt | Mobilität | Energie (ISME) mit der Erstellung eines Konzeptes für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur beauftragt, welches unter anderem die Stadtgebiete aufzeigt, die bisher noch nicht ausreichend mit Ladeinfrastruktur versorgt sind und wo es zukünftig mehr Bedarf geben wird. Klar ist heute schon, dass nur ein Zusammenspiel unterschiedlicher Ladekonzepte auf Dauer funktionieren kann. Das Konzept außerdem zur Rollenklärung der verschiedenen Akteure (Stadtverwaltung, Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm etc.) beitragen sowie Prozessabläufe für eine zügige und einfache Errichtung von Ladeinfrastruktur von der Planung bis hin zu Genehmigung, Bau und Betrieb beschreiben. Ein zu erstellender Maßnahmenkatalog sowie ein Umsetzungsplan dienen der konkreten Realisierung.

ISME hat innerhalb des Stadtkreises nach geeigneten Flächen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur gesucht. Folgende Eigenschaften sind dabei relevant:

- Flächen sind im Alleinbesitz der Stadt Ulm
- Der Makrolagenwert ist größer als 10
- Ausreichende Anzahl an Gebäuden und Points of Interests
- Wenig private Ladeinfrastruktur im Umkreis
- Ausreichender Abstand zu bestehender und geplanter Ladeinfrastruktur (mind. 200 m)

Zu den bestehenden Ladesäulen zählen auch die auf halböffentlichen Flächen (Baumärkte, Supermärkte, Drogerien, Tankstellen, etc.). Deren Ausbaustrategie wurde bei der Standortfindung ebenso berücksichtigt.

Insgesamt ergab die Standortsuche 27 Standorte (s. Karte).

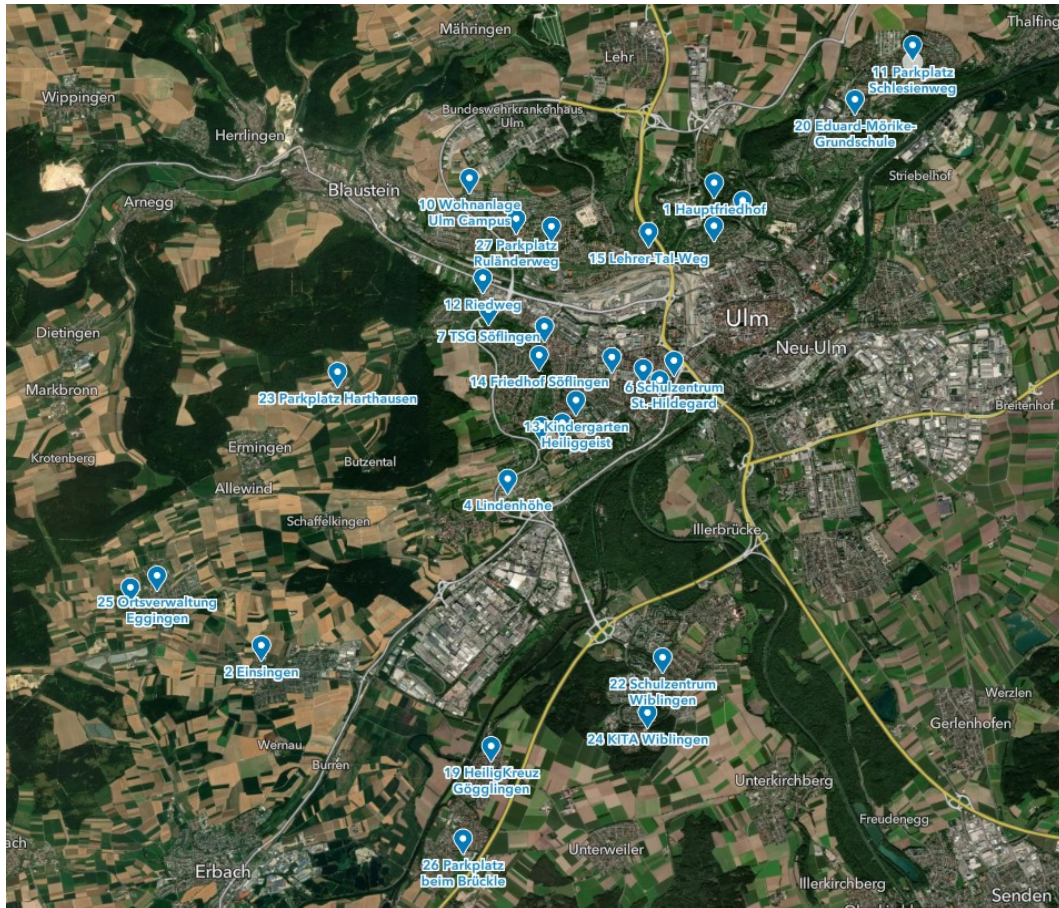


Abb. 1 Standortpool Ladeinfrastruktur

Bestandteil der Konzepterstellung ist außerdem eine Definition von stadtinternen Prozessabläufen. Darauf aufbauend wird es je nach angefragtem Standort einen stadtinternen Ämterumlauf sowie eine Netzanfrage bei SWU-Netze geben.

Der Aufbau einer Ladesäule stellt eine Sondernutzung dar und muss somit vertraglich festgehalten werden. Eine solche Vertragsvorlage wird momentan erarbeitet.

Die Umsetzung des Konzeptes sowie ein fortführender Ausbau von Ladeinfrastruktur sollen im Gemeinderat in einem eigenen Gemeinderatsdokument beschlossen werden.

Die Erstellung des Konzeptes wird mit ca. 80 % gefördert. Die Kosten belaufen sich auf ca. 60.000 €. Die Zuwendung erfolgt im Haushaltsjahr 2024.

4.8. Handlungsfeld Verknüpfung der Verkehrsträger

4.8.1. Mobilitätsstationen

Das 2021 vorgestellte Konzept der Mobilitätsstationen (vgl. GD 172/21, Anlage 3) wird weiter umgesetzt. Dazu fand eine Vorauswahl von Standorten in verschiedenen Stadtteilen statt. Für diese wurden die Kosten geschätzt und ein Antrag auf Programmaufnahme ins Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gestellt. Dieser wurde mittlerweile bewilligt, sodass innerhalb der nächsten drei Jahre ein Förderantrag gestellt werden kann.



Langfristiges Ziel ist es, in jedem Ulmer Stadtteil eine Mobilitätsstation zu errichten, um allen Bürger*innen einen Zugang zu alternativen und nachhaltigen Mobilitätsformen zu ermöglichen.

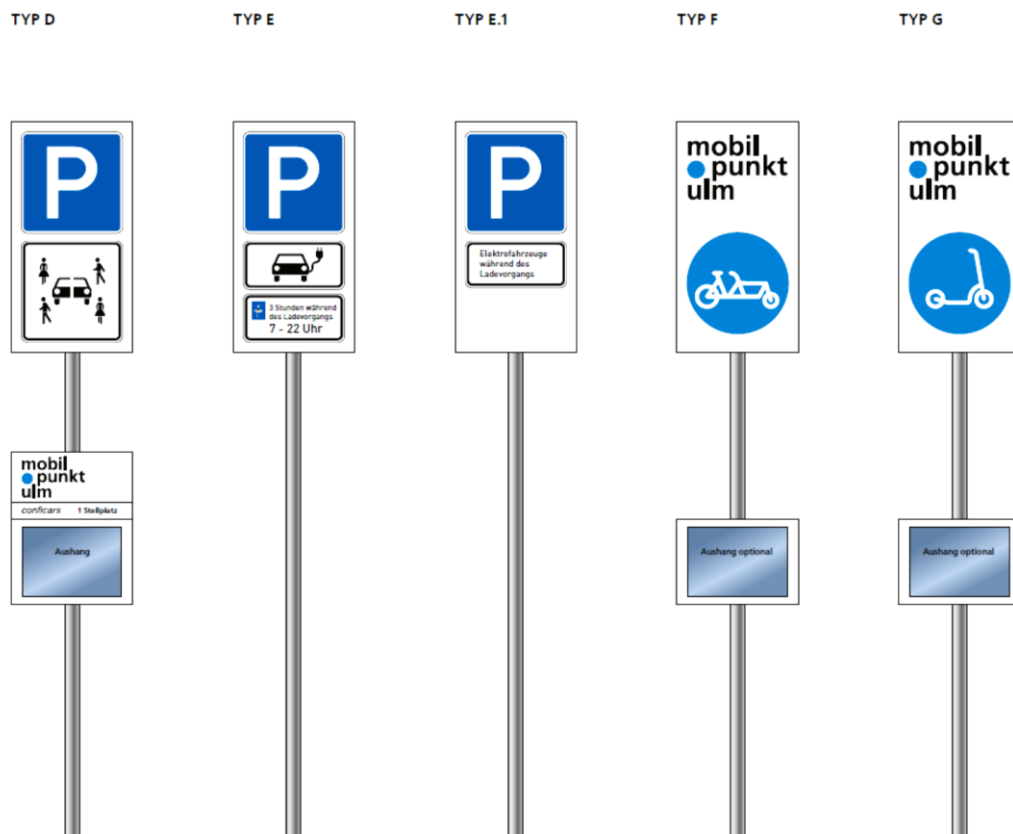
Folgende Standorte sind in der Programmaufnahme enthalten:

mobil.ulm	Adresse	Ausstattung Neu	Ausstattung Bestand
Leimgrubenweg	Heidenheimer Straße 55	• 2 CarSharing Plätze	• E-Ladesäule
Thüringenweg	Thüringenweg 2	• E-Ladesäule mit 2 Ladepunkten • 2 CarSharing Plätze • Fahrradbügel • Fahrradservicestation • 2 E-Lastenräder • DHL-Packstation	• /
Grimmelfinger Weg	Römerstraße 163	• E-Ladesäule mit 2 Ladepunkten • 1 CarSharing Platz • 2 E-Lastenräder	• Fahrradbügel
Am Zundeltor	Am Zundeltor 2	• 2 E-Lastenräder	• E-Ladesäule • 1 CarSharing Platz • Fahrradbügel • Fahrradservicestation
Am Tannenplatz	Wiblinger Ring 11	• 2 CarSharing Plätze • Fahrradbügel • Fahrradservicestation • 2 E-Lastenräder	• E-Ladesäule
Manfred-Börner-Straße	Manfred-Börner-Straße 1	• E-Ladesäule mit 2 Ladepunkten • 2 CarSharing Plätze • Fahrradbügel • Fahrradservicestation • 2 E-Lastenräder • DHL-Packstation	• /
Botanischer Garten	Helmholtzstraße	• 1 CarSharing-Platz • DHL-Packstation	• /

mobil.ulm	Adresse	Ausstattung Neu	Ausstattung Bestand
Gemeindeplatz	Schlößlesgasse 1	• E-Ladesäule mit 2 Ladepunkten • 1 CarSharing-Platz • Fahrradbügel • Fahrradservicestation • 2 E-Lastenräder	• /

Übersicht Standorte Mobilitätsstationen Programmaufnahme LGVFG

Zur besseren Erkennbarkeit im Stadtgebiet sollen die Ulmer Mobilitätsstationen in Zukunft einheitlich mit der Zugehörigkeit zur Marke "mobil.punkt.ulm" beschildert werden. Dafür wurde in Zusammenarbeit mit der Verkehrsbehörde und Braun Engels Gestaltung eine neue Beschilderung entwickelt. Diese ist StVO-konform, somit können Verstöße auch geahndet werden. Ziel war die Gestaltung eines einheitlichen Kopfmoduls sowie individueller Informationsmodule, um die verschiedenen Nutzungsansprüche erfüllen zu können. So sind die Schilder für das CarSharing, die Lastenräder und Mikromobilität mit Aushangtafeln ausgestattet, sodass die Anbieter ihren Kund*innen alle notwendigen Informationen zur Verfügung stellen können.



Ansicht Mastschilder Mobilitätstationen

Die Beschilderung ist Teil eines von Braun Engels Gestaltung entwickelten Manuals. Ebenfalls darin enthalten sind die große Mobilpunkt-Stele, Fahrradsammelgaragen, Fahrradreparaturstationen, die Markierung von Stellplätzen und Fahrradbügeln. Dieses Manual dient der einheitlichen Gestaltung von Mobilitätstationen und hilft den beauftragten Dienstleistern und Produzenten bei der Herstellung ihrer Produkte.

Der Aufbau der Mobilitätsstationen läuft in Zusammenarbeit mit der SWU und je nach Ausstattung mit weiteren Partnern (Configars, TIER u.W. Mobilitätsanbieter).

Der Zeitplan sieht vor, in diesem Jahr die Mobilitätsstationen am Weinberg und in der Wengengasse fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen. Durch die Platzierung eines weiteren CarSharing-Autos am Zundeltor wird dieser Standort zu einer Mobilitätsstation erweitert. Hier ist aufgrund der Haltestelle Willy-Brandt-Platz eine besondere Verknüpfung der Verkehrsträger gegeben. Fahrradbügel sowie eine Fahrradreparaturstation sind bereits vorhanden.

Für den weiteren Aufbau von Mobilitätsstationen ist pro Station mit einem Aufwand von durchschnittlich ca. 20.000 € zu rechnen (städtischer Anteil), der je nach vorhandener Infrastruktur abweichen kann. Sollten größere Leitungs- oder Straßenbaumaßnahmen notwendig sein, werden die Kosten entsprechend höher sein. Ziel ist es durch die Auswahl von Flächen mit ausreichender Infrastruktur an zentralen Punkten die Investitionskosten möglichst gering zu halten. Dies gelingt z.B. durch den Ausbau von Standorten mit Ladeinfrastruktur und deren Ergänzung um weitere Angebote.

Hierfür sind im Finanz-HH bei PSP 7.54700010, Kostenart 78720020, Kostenstelle 750761 Finanzmittel i.H.v. 300.000 € für die Jahre 2023 bis 2025 veranschlagt.

4.9. Handlungsfeld Citylogistik

Maßnahmen:

- Realisierung von Packstationen u.a. in der Bahnhofspassage, an künftigen Mobilitätsstationen
- Erarbeitung eines Citylogistik-Konzepts (Projekt aus dem Innenstadtbeirat, Start Herbst 2023 mit Wirtschaftsverkehrsanalyse)

4.10. Handlungsfeld Behördliches Mobilitätsmanagement

Im Sinne einer klimaneutralen Stadtverwaltung ist es Ziel, klima- und gesundheitsschädliche Emissionen des mit fossilen Kraftstoffen betriebenen motorisierten Individualverkehrs deutlich zu reduzieren. Hierfür wird in den Jahren 2023 und 2024 ein umfassendes Konzept für ein behördliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung Ulm erarbeitet und anschließend sukzessive umgesetzt (vgl. GD 422/22).

Für die erste Phase des Projektes, welche eine Bestandsaufnahme, die Befragung der Mitarbeiter*innen, verschiedene tiefgehende Analysen sowie abschließend die Konzepterstellung umfasst, konnten über das Förderprogramm B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ des Landes Baden-Württemberg im November 2022 insgesamt 115.800 € an Fördermitteln akquiriert werden. Dies entspricht bei einer veranschlagten Gesamtsumme von 211.600 € inkl. der Personalkosten für die Projektleitung seitens der Stadt Ulm einer Förderquote von ca. 55 %.

Am 22.12.2022 startete die Ausschreibung für eine entsprechende Verhandlungsvergabe. Insgesamt wurden acht Dienstleistungsbüros um die Abgabe eines Angebotes gebeten. Zum Ende der Ausschreibungsfrist wurden insgesamt vier Angebote eingereicht, von denen zwei aus formalen Gründen ausgeschlossen werden mussten. Das wirtschaftlichste Angebot hatte die B.A.U.M. Consult GmbH in Bietergemeinschaft mit Ecolibro GmbH abgegeben, an die, Ende März 2023, der Zuschlag erteilt wurde.

Die nächsten Schritte im Projekt sehen eine Systematisierung sowie Bestandsaufnahme und darauf aufbauend eine detaillierte Standortanalyse ausgewählter Dienststandorte der Stadtverwaltung vor. Bei Bedarf werden Ortsbegehungen durchgeführt.

Eine weitere wichtige Grundlage für die Erarbeitung eines passgenauen behördlichen Mobilitätsmanagements bildet die quantitative sowie qualitative Online-Befragung der Mitarbeiter*innen der Stadt Ulm. Diese ist am 04. Juli gestartet und soll vor der Sommerpause abgeschlossen sein.

Ergänzend werden qualitative leitfadengestützte Interviews in Form von persönlichen Einzelgesprächen mit ausgewählten Mitarbeitenden von mobilitätsintensiven Ämtern bzw. Abteilungen durchgeführt.

Parallel dazu werden verschiedene umfangreiche Mobilitätsanalysen wie u.a. eine Wohnstandort- und Zeitvergleichsanalyse, eine Fuhrpark-, Dienstreise- und Parkraumanalyse inkl. der Analyse der Vergabepraxis von PKW-Stellplätzen an Mitarbeitende vorgenommen.

Eine ausführliche Ermittlung des Status Quo ist insbesondere für die Potenzialermittlung im Rahmen des behördlichen Mobilitätsmanagements wichtig und damit entscheidend für den späteren Erfolg des Projektes. So können passgenaue Maßnahmen entwickelt werden, welche eine hohe Akzeptanz auf der Ebene der Entscheider*innen und Mitarbeiter*innen gleichermaßen erfahren.

Ziel ist es in der Sitzung des Gemeinderates am 15. November 2023 die wichtigsten Analyseergebnisse inkl. einer Potenzialermittlung vorzustellen und einen Ausblick auf die anschließende Maßnahmenkonzeption zu geben.

Zeitplan

Der Zeitplan sieht derzeit folgende Meilensteine vor, die abhängig von der Datenanalyse ggf. noch angepasst werden:

Zeitraum	Meilenstein	Inhalte
1. Q 2023	Ausschreibung und Vergabe	• Erstellung der Vergabeunterlagen der Projektbeteiligten • Veröffentlichung der Ausschreibung • Vergabe
2. Q 2023	Bearbeitung	• Bestandsaufnahme und Analysen • Kommunikationskonzept
04.07. - 01.08.2023	Befragung	• Mitarbeitendenbefragung Stadtverwaltung zum Mobilitätsverhalten
3. Q 2023 - 3. Q 2024	Konzeption	• Maßnahmenkonzept
15.11.2023	Gemeinderat	• Bericht
ab 3. Q 2024	Umsetzung	• Umsetzung der Maßnahmen

4.11. Handlungsfeld Verkehrsmanagement

4.11.1. Verkehrsmodell Ulm/Neu-Ulm

Auf Basis des gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplans Ulm/Neu-Ulm 2025 sollen die Verkehrserhebungen und Erstellung des Verkehrsmodells die Grundlage für die Planungen für den straßen- und schienengebundenen Verkehr in den nächsten Jahren bilden.

Das Verkehrsmodell soll für die Städte Ulm und Neu-Ulm erstellt werden. Aufgrund der vielfältigen Verflechtungen sollen in die Betrachtungen auch die benachbarten Landkreise einbezogen werden.

Hierzu soll die Erstellung des Verkehrsmodells folgende Zielsetzungen aufgreifen:

- Plausibilitätsprüfung der vorhandenen Verkehrsnetze;
- Ermittlung und Priorisierung des Handlungsbedarfs zur Verbesserung der Situation des ÖPNV, des Radverkehrs und Fußverkehrs unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes;
- Bewertung von Problembereichen unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit und der verkehrlichen Ziele und Aufzeigen von Handlungsoptionen;
- Datengrundlage für die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen und den Nachweis der Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen nach dem GVFG;
- Ermittlung der verkehrlichen Emissionen und Bewertung von Maßnahmen;
- Das Verkehrsmodell soll somit für den Zeitrahmen bis 2040 eine für Ulm und Neu-Ulm geeignete Datengrundlage liefern und im Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln als eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm dienen.

Umsetzungsstand

- Die ursprünglichen Projektpartner Landkreis Neu-Ulm und Amt für Vermögen und Bau Baden-Württemberg (VBBW) haben sich aus dem Projekt zurückgezogen, demzufolge wird das Verkehrsmodell für die Städte Ulm und Neu-Ulm aufgestellt
- Nach zweimaliger Ausschreibung wurde mit dem Büro yverkehrsplanung GmbH, Weimar, ein sehr kompetenter Projektberater gefunden, der das Projekt fachlich von der Vergabe bis zur Fertigstellung des Verkehrsmodells Ulm/Neu-Ulm begleitet
- Im Ergebnis wird statt einer ursprünglich avisierten Fortschreibung aufgrund der Verfügbarkeit neuer Datengrundlagen - die bisherigen Grunddaten stammten aus der Zeit von 2008 - das Verkehrsmodell Ulm/Neu-Ulm für den Zeitrahmen bis 2040 vollständig durch die Fa. WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig neu erstellt
- Für das Projekt wurde für den Ulmer Anteil seitens des Landes BW eine 50 %ige Förderung i.H.v. 171.705 € bewilligt
- Der Zeitplan sieht folgende Meilensteine vor:
 - 2. Q 2023: Verkehrsdatenerfassung, Strukturdatenaufbereitung, Aufbau des Netzmodells
 - 1. Q 2024: Erstellung Analysefall 2022
 - 2. Q 2024: Prognosefall 2040 und Ergebnisbericht

- Nach Ablauf der Projektphase tritt ein Rahmenvertrag bis 31.12.2024 mit optionaler Verlängerung um je 12 Monate bis max. 31.12.2026 in Kraft

4.11.2. Mobilität in Städten – SrV 2023 in Ulm/LK Neu-Ulm

Parallel dazu erfolgt in einem separaten Projekt die Modal-Split-Erhebung für den Stadtkreis Ulm im Kontext der Fortschreibung des Verkehrsmodells Ulm/Neu-Ulm. Die Erhebung erfolgt gemeinsam mit dem Landkreis Neu-Ulm und der Stadt Neu-Ulm und wird vom Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der TU Dresden durchgeführt.

Die Erhebung dient der Aktualisierung von wichtigen Kennwerten des Stadtverkehrs, die als Planungsgrunddaten Verwendung finden und die Gewinnung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse zur Entwicklung der Mobilität in Städten ermöglichen. Dazu sind stadtspezifische Verkehrsverhaltenswerte und modellierungsrelevante Verkehrsdaten zu bestimmen und auch Voraussetzungen für den Vergleich zentraler Verkehrskennziffern mit anderen SrV-Partnern zu schaffen.

Die Stichprobengröße für die Stadt Ulm beträgt 2.000 Personen (Nettostichprobe). Die Befragung läuft seit Februar 2023 noch bis zum 1. Quartal 2024. Im Berichtszeitraum: Februar bis Juni 2023 wurden 831 Personen erfolgreich befragt, dies entspricht 91 % der vorgegebenen Sollstichprobe.

Umsetzungsstand

Die Bearbeitung des Vorhabens begann am 01.04.2022 und endet am 31.03.2025 und sieht folgenden Zeitplan vor:

Zeitraum	Meilenstein
31.05.2022	• Entwicklung des vorläufigen Erhebungskonzeptes, Ausschreibung der Leistungen für die Feldarbeit
31.07.2022	• Beauftragung eines geeigneten Unternehmens mit der Feldarbeit
31.08.2022	• Stichprobenplanung, Anforderung der Adressziehung
31.10.2022	• Fertigstellung Druckvorlagen, Vorgaben für die Feldsteuerung
31.12.2023	• Koordinierung der Erhebung, Feldberichte
31.12.2023	• Qualitätskontrolle, kontinuierliche Datenaufbereitung
30.06.2024	• Löschung der Ursprungsdaten
30.10.2024	• EDV-technische Auswertung der Daten einschließlich Wichtung der Stichprobe
30.11.2024	• Übergabe der Ergebnisse an AG
31.03.2025	• Übergabe der stadtübergreifenden Ergebnisse an AG und Abschlusskonferenz

Das Projekt wird vom Land BW gefördert; hierfür wurde eine 50 %ige Förderung i.H.v. 37.170 € bewilligt.

4.12. Handlungsfeld Stadtraumentwicklung

Maßnahmen:

- Stadterweiterung/Innenentwicklung vorzugsweise an bestehenden attraktiven ÖPNV- und Fahrradachsen
- Förderung von Mischquartieren ("Stadt der kurzen Wege") mit möglichst vielen Bedarfen des täglichen Lebens im direkten Wohnumfeld (Kita, Schule, Sport, Nahversorgung, Verwaltung, Arbeiten)
- Realisierung einer angemessenen Dichte, die wohnortnahe Infrastrukturversorgung ermöglicht
- Ausbau verkehrsberuhigter Bereiche in Wohnstraßen (ggf. als Modell ohne Umbau von Verkehrsanlagen) Umgestaltung von Verkehrsanlagen unter besonderer Berücksichtigung der Verringerung der Dominanz von Kfz- Verkehr und Förderung von Aufenthaltsqualität und Umweltverbund

4.13. Handlungsfeld Wirtschafts- und Standortentwicklung

Maßnahmen:

- Ermöglichung, Unterstützung und Ausbau von Projekten und Testfeldern im Rahmen der bestehenden Förderkulissen und zur Unterstützung anfragender Unternehmen:
- z.B. in den Bereichen alternative Antriebsformen, Drohnen/Robotik, autonomes Fahren
- Erarbeitung von Mobilitätskonzepten für Gewerbegebiete
- in der Peripherie u.a. auch im Hinblick auf die Verpflichtung der Gewerbetreibenden, alternative Mobilität zu fördern
- Ausbau Tankstellenversorgung insbesondere mit Wasserstoff

5. Kommunikation

Die Stadt Ulm wird dieses Jahr aktiv an der Europäischen Mobilitätswoche vom 16. bis 22. September 2023 teilnehmen.

In Abstimmung mit BM3 wird der Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt zusammen mit der Geschäftsstelle der Lokalen Agenda als zentraler Veranstalter der Aktionswoche fungieren und das Thema unter dem Motto "Lebenswerte Städte - lebenswertes Ulm" (Arbeitstitel) in die Öffentlichkeit tragen. Ziel der Woche ist, den Lebensraum Stadt und hier vor allem den öffentlichen Raum zu beleben, Beispiele für die Umnutzung zugunsten der Aufenthaltsqualität zu zeigen und die Nutzung des Umweltverbundes und alternativer Mobilitätsangebote zu bewerben.

Auftakt der Woche wird der Samstag, 16. September 2023 sein. An diesem Tag soll die Ticketfreie Nutzung des ÖPNV im DING oder im Stadtgebiet Ulm/Neu-Ulm wie in den Jahren weit vor Corona im Rahmen des Aktionstages "ohne Auto - mobil" angeboten werden. Die Kosten für die Einnahmeausfälle werden von der Stadt Ulm und dem Landkreis Neu-Ulm getragen (Stadt Ulm: ca. 14.816,00 €, Landkreis Neu-Ulm: ca. 3.704,00 €). Der Green Parking Day als eine der zentralen Veranstaltungen wird Teil des Aktionstages, der gegen späten Nachmittag in die etablierte Kulturnacht Ulm/Neu-Ulm

mündet. Die Ulmer City e.V. wird an diesem Tag den Gässlesmarkt (Bereich Herrenkellergasse/Dreikönigsgasse) durchführen. Ebenfalls soll die Erweiterung der Fußgängerzonen in der Innenstadt (Judenhof, Paradiesgasse und Schuhhausgasse; Herdbruckerstraße/Schelergasse sowie ggf. Herrenkellergasse/Dreikönigsgasse) gefeiert werden. Zentraler Veranstaltungsort wird der Robert-Scholl-Platz sein, der an diesem Tag nach Umbau eingeweiht werden soll.

Zudem wird es Veranstaltungen während der Mobilitätswoche geben; u.a. am Mittwoch, 20.09.23 ein Podiumsgespräch zum Thema "Mobilität in der Innenstadt" (Arbeitstitel).

Die Mobilitätswoche wird mittels Marketingaktionen und u.a. über ein gemeinsames Programmheft beworben.

Hierfür entstehen Kosten i.H.v. vsl. ca. 50.000 € (Kostenstelle 750761, Kostenart 44294000), wovon derzeit ca. 28.000 € gedeckt sind.

5.1. Marketingkampagne

Um Verständnis für die Zielsetzungen und Maßnahmen des Kommunalen Handlungsprogramms Mobilität in der Bürgerschaft zu wecken, wird empfohlen, diese Themen breit zu bewerben und ggf. um eine mehrjährige Kampagne zur Mobilitätswende zu ergänzen. Die Verwaltung wird ein entsprechendes Konzept vorbereiten und für die HH-Planung 2025 vorsehen.

6. Finanzierung

Die in der u.g. Tabelle aufgeführten Projekte werden teilweise gefördert in unterschiedlichen Höhen und zum Teil von der Stadt Ulm finanziert. Dies wurde in der Haushaltsplanung berücksichtigt.

6.1. Förderprogramme

Im Bereich nachhaltige Mobilität sind die Abteilungen Mobilität und Verkehrsplanung aktiv: Sie informieren sich gegenseitig über Förderprogramme und akquirieren Fördermittel. Über diverse Netzwerke u.a. über die Mitgliedschaft im Kompetenznetz Klima-Mobil, in der AGFK BW und den Vorsitz der AG Städtische Mobilität des Städtetags BW sowie zahlreiche Newsletter-Abonnements erhält die Verwaltung auf diesen Wegen Mitteilungen und Neuigkeiten über Förderprogramme.

In der Abteilung Mobilität liegt der Schwerpunkt auf der strategischen und konzeptionellen Planung sowie kleineren operativen Projekten. Dafür wurden mehrere Förderprogramme genutzt:

Förderschwerpunkt	Förderprogramm/- goute	Kosten	Zuwend ung
Konzept Ladeinfrastruktur	Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI	60.000 €	48.000 €
eQuartiersHubs	Umsetzungsprojekt; gemeinsamer Antrag der PBG, SWU und Stadt Ulm aus Programm des Landes BW, Kostentragung PBG	606.400 €	606.400 €
Behördliches Mobilitätsmanagement - 2022-2024	Förderprogramm B²MM	211.600 €	115.800 €

Förderschwerpunkt	Förderprogramm/-goute	Kosten	Zuwend ung
	"Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement" des Landes BW		
Modal Split-Erhebung (SrV 2023) - Kostenteilung 1/3 Neu-Ulm, 2/3 Ulm	Konzeptförderung des Landes BW, 50 %	74.340 €	37.170 €
Verkehrsmodell Ulm/Neu-Ulm - Kostenteilung 1/3 Neu-Ulm, 2/3 Ulm	Konzeptförderung des Landes BW, 50 %	284.051 €	171.705 €
Personalstellen im Bereich nachhaltige Mobilität: - 1 Stelle Radverkehrsplaner*in - 1 Stelle Planer*in nachhaltige Mobilität (Ladeinfrastruktur/Mobilitätsstationen)	Programm des Landes BW, 50 % für 4 Jahre	270.400 € 270.400 €	135.200 € 135.200 €
Ausstattung von Sonderparkplätzen mit Sensoren	Smartcity	305.000 €	198.250 €
Summe		2.082.191 €	1.447.725 €