



Sachbearbeitung	VGV - Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung		
Datum	01.08.2016		
Geschäftszeichen	VGV/VP-Fi	* 96	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 27.09.2016	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 316/16

---

Betreff: Nahverkehrsplan für die Stadt Ulm  
- Zwischenbericht -

Anlagen: Präsentation inkl. Zielnetz (Anlage 1)

**Antrag:**

1. Den Zwischenbericht zur Kenntnis zu nehmen.
2. Der Kostenfortschreibung von 80.000 € um 81.700 € auf 161.700 € für die Erarbeitung des Nahverkehrsplans zuzustimmen.
3. Der überplanmäßigen Bereitstellung der Finanzmittel in Höhe von 81.700 € bei Kostenstelle 750761, Kostenart 42710010 im laufenden HH-Jahr 2016 wird zugestimmt. Für die Deckung des Mehrbedarfs werden die folgenden Mittel herangezogen:  
Haltestellenkartierung (Sofa 2016, 750761/Kost.art 42710010) 28.000 €  
Mehreinnahmen Parkentgelte (L75054600100/Kost.art 33210000) 44.000 €  
  
Der Bereitstellung des zusätzlichen Bedarfs von 9.700 € über den Nachtrag 2016 wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung mit der Einleitung der Bürgerbeteiligung und im Anschluss daran mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens zu beauftragen.

Feig

---

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

## Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

<b>MITTELBEDARF</b>			
Nahverkehrsplan für die Stadt Ulm			
<b>INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG</b> (Mehrjahresbetrachtung)		<b>ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]</b>	
<b>PRC: Projekt / Investitionsauftrag:</b>		Kontierung des auszunahlenden Aufwands: PRC 5470-750, 750761, 42710010	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	€
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand <b>davon in 2016</b>	161.700 € <b>81.700 €</b>
		<i>davon Abschreibungen</i>	€
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	€
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	€
<b>MITTELBEREITSTELLUNG</b>			
<u>1. Finanzhaushalt 2016</u>		2016	
Auszahlungen (Bedarf):	€	<b>innerhalb</b> Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5470-750, 750761, 42710010 (Sofa 2016 für Haltesetellenkart.) PRC 5460-750, L75054600100, 33210000	28.000 € 44.000 €
Verfügbar:	€		
<b>Ggf. Mehrbedarf</b>	€	<b>fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC</b>	<b>€</b>
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus <b>Allg. Finanzmitteln</b> Nachtrag 2016	9.700 €
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2017 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

## 1. Beschlusslage

### 1.1. Beschlüsse

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 21.10.2014, Nahverkehrsplan, (GD 285/14)
- Gemeinderat am 06.05.2016, Ausbau der Straßenbahnlinie 2 Oberer Kuhberg - Wissenschaftsstadt, Baubeschluss (GD 070/15)

### 1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats liegen nicht vor.

## 2. Projektbeschreibung

Die Aufgabenträger sind gemäß § 11 Abs. 1 ÖPNVG (Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden Württemberg vom 8. Juni 1995) verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Mit Hilfe des externen Bearbeiters, der Firma PTV GmbH, wurde in mehreren Arbeitsgruppensitzungen der Entwurf für einen Nahverkehrsplan (NVP) für die Stadt Ulm erarbeitet. Ziel des Nahverkehrsplans ist die Festlegung der ÖPNV-Qualität für die kommenden Jahre. Dabei sollen Veränderungen der rechtlichen Grundlagen und der raumstrukturellen Gegebenheiten Rechnung getragen werden.

Hierzu wurden folgende Arbeitspakete gebildet:

Arbeitspakete	Status
1 Rechtliche und planerische Grundlagen	✓ erledigt
2 Bestandsaufnahme des Verkehrsangebotes	✓ erledigt
○ der Finanzierungssituation	
○ Analyse und Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse)	
3 Entwicklung der Verkehrsnachfrage bis 2025	✓ erledigt
4 Ziele und Rahmenvorgaben für den Planungszeitraum	✓ erledigt
5 Finanz- und Investitionsplanung	In Bearbeitung
6 Öffentlicher Dialog/Projektstruktur	In Bearbeitung

Basierend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme des Verkehrsangebotes wurde unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage ein Zielnetz mit Stufenvarianten entwickelt, das die Grundlage für die weiteren Beteiligungsschritte bildet.

Die Ergebnisse der Arbeitspakete werden im Folgenden kurz erläutert.

## 3. AP 1: Rechtliche und planerische Grundlagen

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen werden im Nahverkehrsplan dargestellt und deren Auswirkungen für die Organisation des ÖPNV in der Stadt Ulm untersucht. Grundlagen sind die EU Verordnung 1370/2007, das PBefG und das Landes-ÖPNV-Gesetz. Bei der Novellierung

des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) 2013 wurde der Nahverkehrsplan in seiner Bedeutung für die weitere Entwicklung des ÖPNV gestärkt und insbesondere das Thema der Barrierefreiheit im ÖPNV in den Fokus gesetzt.

Darüber hinaus werden planerische Vorgaben des Landes Baden-Württemberg wie beispielsweise der Landesentwicklungsplan, Generalverkehrsplan und der integrale Taktfahrplan abgebildet.

#### 4. AP 2: Bestandsaufnahme des Verkehrsangebotes und der Kosten- und Finanzierungsentwicklung

In diesem Arbeitspaket wurde ein Verkehrsmodell erstellt und das bestehende Nahverkehrsangebot auf Basis der zur Verfügung gestellten nahverkehrsrelevanten Daten und Planungsgrundlagen analysiert.

Die heutige Nachfrage für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde aufgenommen.

Im Einzelnen wurden ausgehend von der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur folgende Faktoren betrachtet:

- Bedienungsangebot (Liniennetz, Bedienungshäufigkeit unterschieden nach Stadtgebieten und Verkehrszeiten, Betriebsleistung etc.)
- Fahrzeugeinsatz (Typen, Kapazität, Ausstattung etc.) durch eine Bestandsabfrage bei den Verkehrsunternehmen.

In einem weiteren Schritt wurde das heutige Angebot analysiert und bewertet. Im Ergebnis wurden nur wenige Mängel festgestellt, beispielsweise das angesichts der Einwohnerzahl und Einwohnerdichte zu geringe Fahrtenangebot im ÖPNV in den Ortschaften Donaustetten und Göggingen.

Für Verbindungen mit hoher Gesamtnachfrage wurde geprüft, ob ungenutzte Potenziale für den ÖPNV bestehen. Diese konnten nicht festgestellt werden.

Die Themen Tarif, Marketing und Vertrieb sowie Fahrgastinformation wurden aufgrund der heute bereits bestehenden sehr guten Qualität innerhalb des DING nicht vertieft.

Hinsichtlich der ÖPNV-Infrastruktur wurde in der zum 01.01.2013 in Kraft getretenen Novelle des PBefG festgehalten: „...Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (§ 8 Abs. 3).

Insbesondere betrifft die Barrierefreiheit den Zugang zum ÖPNV, also die Haltestellen und die Verkehrsmittel. Diese müssen barrierefrei sein, um mobilitätseingeschränkten Personen die eigenständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Bei den Anforderungen an die Barrierefreiheit der Haltestellen sind folgende Aspekte zu beachten:

- Haltestellentyp: Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand
- Erreichbarkeit:
  - Zugang von mindestens einer Seite barrierefrei

- Sichere Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen.
- Ausbaustandards:
  - Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg Höhe des Wartebereichs mind. 18 cm über Fahrbahnniveau
  - Bodenindikatoren: optisch-taktile Leit- und Orientierungssysteme für Blinde und Sehbehinderte
  - Einbau von Formsteinen, für ein möglichst nahes Heranfahren der Busse an die Haltestelle
  - nutzbare Mindestbreite der Wartefläche für Fahrgäste von 2,50 m
  - Fester, rutschsicherer Bodenbelag
- Art und Qualität der Fahrgastinformation

Zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Erreichung der Barrierefreiheit ist zunächst eine Bestandsaufnahme der ÖPNV-Infrastruktur (Fahrwege, Bahnhöfe, Haltepunkte, Haltestellen etc.) erforderlich. Diese wurde im Ergebnis eines Beschlusses des DING-Aufsichtsrates zur Einführung einer Haltestellendatenbank zunächst zurückgestellt.

Zwischenzeitlich wurde im August 2016 mit der Erfassung der ca. 450 Haltestellen im Stadtgebiet Ulm begonnen. Nach Auswertung der Ergebnisse wird in Ergänzung des Nahverkehrsplans eine Zielkonzeption erarbeitet, die die Grundlage für das mittel- bis langfristige Haltestellenmodernisierungsprogramm unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen bildet (s. GD 318/16).

## 5. AP 3: Verkehrsprognose bis 2025

Bestandteil dieses Arbeitspaketes ist die Darstellung der im VEP Ulm/Neu-Ulm 2025 prognostizierten, im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsnachfrage, um den ÖPNV auch an der zukünftigen Stadtentwicklung auszurichten. Hierzu wurden die bereits bekannten geplanten Wohn- und Gewerbegebiete einbezogen und die ÖPNV-Nachfrage entsprechend der zu erwartenden strukturellen Veränderungen fortgeschrieben.

Neben dem VEP wurden die Ergebnisse der SrV-Mobilitätserhebung 2013 sowie weitere Quellen ausgewertet.

## 6. AP 4: Ziele und Rahmenvorgaben für den Planungszeitraum

Die SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU NV) betreibt derzeit auf Grundlage einer Betrauung (s. GD 416/08) die Straßenbahnlinie 1 sowie 12 Buslinien und den Nachtbusverkehr. Daneben gibt es noch weitere Betreiber, die zum überwiegenden Teil den Nahverkehr in den Ulmer Ortschaften erbringen (s. Anlage 1).

In der Projektarbeitsgruppe wurde zwischen den am Planungsprozess beteiligten Akteuren ein Zielnetz (s. Anlage 1) erarbeitet. Dieses basiert auf

- den Planungen zur Straßenbahnlinie 2, inkl. der Planungen, die der Standardisierten Bewertung zugrunde lagen
- den begleitenden Planungen des Busverkehrs
- den Planungen zum Ausbau der Regio-S-Bahn Donau-Iller
- Prüfungen zu einzelnen Themen, wie

- konkrete Linienführungen
- Neuplanung der ÖPNV-Anbindung des Ulmer Nordens (Jungingen, Mährungen, Lehr, Wissenschaftsstadt, Gewerbegebiete) im Kontext der Straßenbahnlinie 2
- Neuplanungen für den Raum Gögglingen/Donaustetten und Unterweiler
- Überprüfungen zu Möglichkeiten, Linien nicht mehr bis zum ZOB zu führen, sondern an den Straßenbahnen enden zu lassen (Wirkungen für Fahrgäste, betriebliche Wirkungen)
- Überprüfung von Anregungen aus dem Projektbeirat und der Projektkommission.

Die Änderungen aus dem Zielnetz gegenüber dem in 2015 (Fahrplanstand Herbst 2015) gültigen Netz (vor Inbetriebnahme des Baustellennetzes) sind in Anlage 1 dargestellt.

Dem Zielnetz liegt eine Festlegung der angestrebten Erschließungs- und Bedienungsqualität zugrunde (s. Anlage 1).

Das endgültige Zielnetz wird nach erfolgter Beteiligung der Öffentlichkeit und der Auswertung der Anregungen aus dem Beteiligungsprozess definiert.

#### 6.1. Linienbündelung

Wie bereits erwähnt, wird ein Großteil der Linien von der SWU NV betrieben, einzelne weitere Linien, die in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm stehen, jedoch von anderen Verkehrsunternehmen.

Im NVP muss in Vorbereitung auf künftige Vergaben festgelegt werden, in welcher Form der Stadtverkehr mit Bussen und Straßenbahnen erbracht werden soll. Hierzu sind Vorschläge für die Ausgestaltung möglicher Linienbündel zu treffen. Diese müssen unter Berücksichtigung vergabe- und beihilferechtlicher Aspekte rechtskonform ausgestaltet werden. Aufgrund der komplexen Materie ist hierbei und bei der Mitwirkung an Formulierungen im NVP eine Unterstützung in Form einer Rechtsberatung bereits in 2016 erforderlich (s. Punkt 10).

## 7. AP 5: Finanz- und Investitionsplanung

Die finanziellen Mittel werden von der Stadtverwaltung im Rahmen der Haushaltsplanung jährlich im Teilergebnishaushalt Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (Produktgruppe 54.70 Verkehrsbetriebe/ÖPNV) bereitgestellt. Für das Jahr 2015 betragen die Ausgleichszahlungen aus verbundbedingten Verpflichtungen / Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste gesamt 2.582.509 €.

Unter Vorgabe des derzeit zur Verfügung stehenden städtischen Budgets sowie der bei der SWU aufgewendeten Finanzmittel für den ÖPNV werden die voraussichtliche Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten vor allem im Hinblick auf folgende Aspekte betrachtet:

- Änderungen aufgrund Aufhebung der UNV-Zuschusszahlungen sowie der Maßnahmen aus dem Zielnetz
- Maßnahmen zur Verwirklichung einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 gemäß § 8 Abs. 3 PBefG
- Darstellung des Ressourcenbedarfs der Stadt Ulm zur Erfüllung der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft.

Dieses Arbeitspaket wird derzeit bearbeitet.

## 8. AP 6: Öffentlicher Dialog/Beteiligungsform

Die Erstellung des Nahverkehrsplans erfolgte in der ersten Bearbeitungsphase auf der operativen Ebene in Form einer Projektarbeitsgruppe aus Vertretern der Task Force Linie 2/Team ÖPNV, der SWU Verkehr GmbH sowie DING und den Fachplanern der Firma PTV gemeinsam mit den Vertretern der Stadt Neu-Ulm.

Die Arbeitsergebnisse wurden in drei Sitzungen der Projektlenkungsgruppe erörtert und in einer Sitzung der Projektkommission mit den Vertretern der Gemeinderatsfraktionen abgestimmt.

Der Dialogprozess wurde am 05.07.2016 im Rahmen der Auftaktsitzung des Projektbeirats aufgenommen. Dem Projektbeirat gehören in Erweiterung der gemäß § 12 Abs. 1 ÖPNVG mindestens zu beteiligenden Institutionen folgende Teilnehmer an:

- Ortsverwaltungen der Ortschaften Jungingen, Lehr, Mähringen, Ermingen, Eggingen, Einsingen, Donaustetten, Göggingen, Unterweiler
- Regionalverband Donau-Iller
- Straßenbauamt Ehingen als Straßenbaulastträger
- Donau-Iller-Nahverkehrsverbund GmbH sowie Verkehrsunternehmen, die innerhalb des Stadtgebietes wesentliche Stadtverkehrslinien betreiben
- Benachbarte Aufgabenträger: Landratsamt Neu-Ulm, Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Landratsamt Biberach sowie die Stadt Neu-Ulm
- Weitere:
  - IHK Ulm
  - Handwerkskammer Ulm
  - Vertreter der regionalen Planungsgruppen
  - Polizeidirektion Ulm
  - BUND Ulm
  - Lokale Agenda Ulm 21
  - Ulmer City Marketing e.V.
  - Inklusionsbeauftragter der Stadt Ulm
  - Vertreter des Jugendparlaments der Stadt Ulm
  - Vertreter des Generationentreffs e.V.

Im Vorfeld der FBA-Sitzung wurden bereits die Ortsverwaltungen um erste Stellungnahmen zum Zielnetz gebeten. Da die OV-Sitzungen über den Sommer verteilt stattfinden, werden die Ergebnisse der OV-Beschlüsse in der Präsentation nachgeführt. In Klärung befindet sich die Anbindung des Ortsteils Unterweiler.

Unter Einbeziehung der o.g. Institutionen und der Bürgerschaft soll voraussichtlich im November 2016 ein öffentlicher Bürgerdialog analog des VEP-Internetforums durchgeführt werden. In diesem werden Ideen, Anregungen und Vorschläge aus dem Beteiligungsverfahren gesammelt und auf Relevanz für die Nahverkehrsplanung geprüft und ausgewertet.

Die Internetbeteiligung soll für den Zeitraum eines Monats erfolgen. Hierzu soll die von der Stadtverwaltung etablierte technische Plattform der Zukunftsstadt Ulm genutzt werden.

Diese muss grafisch und inhaltlich unter dem Dach des neuen Internetauftritts [www.ulm.de](http://www.ulm.de) aufbereitet werden. Ferner ist eine Moderation durch die beteiligte Internetagentur sowie die fachliche Betreuung durch das Planungsbüro PTV erforderlich. Hierfür entstehen Kosten in Höhe von ca. 30 T € für die Softwareanpassungen, Beratungsleistungen beim Software-Dienstleister und Gutachter sowie für begleitende Öffentlichkeitsarbeit (Flyer, Plakate), die derzeit nicht im Finanzplan enthalten sind (s. Punkt 10).

## 9. Umsetzung / Termine

Der Bearbeitungs- und Abstimmungszeitraum der Erstellung des Nahverkehrsplans läuft seit Juni 2015. Nach Auswertung der Anregungen und Vorschläge aus dem Beteiligungsverfahren erfolgt die inhaltliche Fertigstellung des Nahverkehrsplans.

Im Spätherbst/Winter 2016 soll der Beschluss zur Einleitung der Anhörung getroffen werden.

Ziel ist, mit Auslaufen der bestehenden Liniengenehmigungen zum 31.12.2019 die Neuordnung der Linien gemäß dem verabschiedeten Zielnetz vorzunehmen. Aus diesem Grund wurde bis auf wenige Ausnahmen die Laufzeit der Liniengenehmigungen der verschiedenen Betreiber auf Jahresende 2019 harmonisiert (s. Anlage 1).

Daher ist die Verabschiedung des Nahverkehrsplans aufgrund der in der EU-Verordnung 1370/2007 und dem PBefG genannten Vergabefristen im 1. Quartal 2017 erforderlich, um anschließend die Nahverkehrsleistungen rechtskonform vergeben zu können.

Offen ist derzeit noch die Umsetzung der Neuordnung des ÖPNV-Angebotes im Ulmer Norden, die möglichst mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 in 2018 erfolgen sollte.

Aufgrund der sehr komplexen Rechtslage sind für die ab 2017 gemäß EU-VO 1370/2007, Art. 5, Abs. 3 durchzuführende rechtskonforme Vergabe der Nahverkehrsleistungen weitere Beratungsleistungen zu folgenden Aufgabenstellungen erforderlich:

- Vorschläge zur Harmonisierung der Linienkonzessionen ab 01.01.2020
- Erarbeitung von Qualitätsvorgaben für die Vorabbekanntmachung
- Erstellung einer Vorabbekanntmachung für das EU-Amtsblatt zum 01.10.2017
- Prüfung von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren
- Vertragsrechtliche Prüfung und Ausgestaltung der Gemeinsamen DING-Richtlinie zum Höchsttarif
- Ausarbeitung eines öffentlichen Dienstleistungsvertrages
- Beihilferechtliche Absicherung
- Im Falle einer Direktvergabe an die SWU: Prüfung der Direktvergabefähigkeit insbesondere aufgrund der Beherrschungssituation, Selbsterbringungsquote und Unternehmensstruktur

Jedes der angeführten Pakete verursacht Folgekosten, die aktuell nicht genau bezifferbar sind. Die Verwaltung geht von bis zu 170.000 € aus. Eine genaue Aussage kann aber erst getroffen werden, wenn die zu bearbeitenden Arbeitspakete abschließend geklärt sind.

## 10. Kosten und Finanzierung

10.1. Kosten

Laut Beschluss zur Erstellung des Nahverkehrsplans (s. GD 285/14) wurden Finanzmittel auf Basis der damaligen Kostenschätzung in Höhe von 80.000 € bereitgestellt. Diese Mittel sind in der Beauftragung der Firma PTV GmbH gebunden. Diese Mittel reichen allerdings nicht aus, für eine abschließende Bearbeitung sind für 2016 zusätzliche Finanzmittel in Höhe von 21.700 € notwendig.

Wie in GD 285/14 angeführt, ist für die Bearbeitung des separaten Arbeitspaketes noch ein externes juristisches Fachbüro zu beauftragen. Dieses soll in 2016 die im Nahverkehrsplan erwarteten Vorschläge zur Bildung möglicher Bündelungsvarianten und -methoden sowie Anforderungen bewerten und den Vergabeprozess juristisch begleiten (s. Punkt 6.1). Hierzu entsteht ein Finanzbedarf in Höhe von ca. 30.000 € erforderlich.

Ferner sind in 2016 für die Durchführung des Bürgerdialogs, dessen Umfang in 2014 noch nicht abzusehen war, sowie weitere Gutachterleistungen zusätzliche Finanzmittel in Höhe von ca. 30.000 € erforderlich.

Gegenüber GD 285/14 müssen die Kosten für die Erstellung des Nahverkehrsplans damit von 80.000 € um 81.700 € auf dann 161.700 €. Für das HH-Jahr 2016 besteht damit ein zusätzlicher Bedarf an überplanmäßigen Mitteln in Höhe von 81.700 €.

Nicht berücksichtigt wird der Bedarf, welcher sich aus den unter Punkt 9 dargestellten, im Anschluss an die Verabschiedung des Nahverkehrsplans ergebenden, Arbeitspaketen ergibt.

10.2. Finanzierung

Die Auszahlung des Aufwands erfolgt bei PRC 5470-750, 750761, 42710010.

Für die Deckung des dargestellten Mehrbedarfs in Höhe von 81.700 € in 2016 bei PRC schlägt die Verwaltung die Heranziehung der folgenden Mittel vor:

- |  |                 |
|--|-----------------|
| • Haltestellenkartierung (Sofa 2016, 750761/Kost.art 42710010)   | 28.000 €        |
| <i>Dieser auf der Kostenstelle geplante zusätzlich genehmigte Ansatz für 2016 wird in diesem Jahr nicht in Anspruch genommen. Aufgrund der Priorität des Nahverkehrsplans schlägt die Verwaltung daher die Inanspruchnahme dieser Mittel für diesen Zweck entgegen der ursprünglichen Planungen vor.</i> |                 |
| • Mehreinnahmen Parkentgelte (L75054600100/Kost.art 33210000)  | 44.000 €        |
| • Nachtrag 2016 (unter Voraussetzung Zustimmung des GR)  | 9.700 €         |
|  | <hr/>           |
|  | <b>81.700 €</b> |