



Sachbearbeitung	Task Force Linie 2		
Datum	21.06.2017		
Geschäftszeichen	TFI2-Fi *52		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 18.07.2017	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 19.07.2017	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 263/17

Betreff: Nahverkehrsplan
- Beschluss -

Anlagen: Endbericht Nahverkehrsplan (Anlage 1)
Kurzzusammenfassung der Stellungnahmen (Anlage 2)

Antrag:

1. Dem Nahverkehrsplan in der vorliegenden Fassung wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die im Nahverkehrsplan beschriebenen Maßnahmen, mit Mehrkosten von rund 421.000 € gegenüber dem aktuellen Sachstand, umzusetzen und die Vorabbekanntmachung vorzubereiten.
3. Für die Finanzierung des Mehrbedarfs wird die Verwaltung zum Entwurf der betroffenen Haushaltsjahre Anträge auf Sonderfaktoren vorbereiten. Soweit die Mittel im jeweiligen Haushaltsjahr nicht zusätzlich zur Verfügung stehen, erhält die Verwaltung den Auftrag, die Finanzierung der notwendigen Finanzmittel durch Umschichtung im Rahmen des Fachbereichsbudgets sicherzustellen.

i.V. Bernstein

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, GÖ/DO, JU, KoKo, LE, MÄ, OB, UW, ZS/F	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

1. **Beschlusslage**

1.1. Beschlüsse

FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 25.04.2017, Nahverkehrsplan - Anhörung (GD 070/17)

Gemeinderat am 10.05.2017, Nahverkehrsplan - Anhörung, Ergänzung zur GD 070/17 (GD 196/17)

1.2. Anträge

keine

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 Nahverkehrsplan für die Stadt Ulm erarbeitet. Ziel des Nahverkehrsplans ist die Festlegung der ÖPNV-Qualität für die kommenden Jahre. Dabei wurden Veränderungen der rechtlichen Grundlagen und der raumstrukturellen Gegebenheiten Rechnung getragen.

Die Ergebnisse der Arbeitspakete wurden bereits im Rahmen der Einleitung der Anhörung (s. GD 070/17 und GD 196/17) erläutert. Daher wird im Folgenden der Sachstand in Bezug auf das endgültige Liniennetz und die im Rahmen der Anhörung eingegangenen Stellungnahmen beschrieben.

3. **AP 5: Finanz- und Investitionsplanung**

Für die Finanzierung des ÖPNV stehen grundsätzlich die Einnahmen des Betreibers zur Verfügung. Der darüber nicht gedeckte Anteil der notwendigen finanziellen Mittel für den Betrieb des ÖPNV ist über den städtischen ErgebnisHH bereitzustellen. Der HH-Plan sieht hierfür eine Position bei PRC 5470-750 "Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs" vor. Im Jahr 2016 lag dieser Betrag, welcher über den städtischen HH zusätzlich zu finanzieren war, bei rund 2,6 Mio. €. Soweit zusätzliche Finanzmittel benötigt werden, belasten diese zusätzlich den städtischen Haushalt und sind innerhalb der bestehenden Budgets durch Umschichtungen bzw. durch die Bereitstellung zusätzlicher Mittel bereitzustellen. Die Verwaltung wird dazu mit den notwendigen Einzelbeschlüssen an den Gemeinderat herantreten.

Das jährlich fortzuschreibende Investitionsprogramm sowie die mittelfristige Finanzplanung bilden die Grundlage für die investiven Maßnahmen im ÖPNV (Haltestellen etc.).

Die zukünftige Entwicklung der Kosten ist aufgrund möglicher Änderungen der Angebotskonzepte und Auswirkungen der Neuregelung der bisher auf Basis des § 45a PBefG gewährten Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung (ÖPNV-Finanzierungsreform 2018 - Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Planung, Organisation und Gestaltung des ÖPNV und des Finanzausgleichsgesetzes) schwer prognostizierbar.

Unter Vorgabe des künftig zur Verfügung stehenden städtischen Budgets für den ÖPNV werden die voraussichtlichen Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten vor allem im Hinblick auf folgende Aspekte zu betrachten sein:

- Änderungen aufgrund der Maßnahmen aus dem in diesem Nahverkehrsplan formulierten „Zielnetz“ sowie aus weiteren im Nahverkehrsplan formulierten Anforderungen (Qualitätsstandards etc.)
- Darstellung des Ressourcenbedarfs der Stadt Ulm zur Erfüllung der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft
- Maßnahmen zur Verwirklichung einer gemäß § 8 Abs. 3 PBefG geforderten Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022
- vertragliche Verpflichtungen innerhalb des DING und weiterer Verkehrsverbünde
- Auswirkungen gesetzlicher Änderungen (ÖPNV-Finanzreform 2018) sowie Unsicherheit zur zukünftigen Verfügbarkeit bzw. Kürzungen von Fördermitteln.

4. AP 6: Öffentlicher Dialog/Projektstruktur/Termine

Der Bearbeitungs- und Abstimmungszeitraum der Erstellung des Nahverkehrsplans läuft seit Juni 2015. 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 vier Sitzungen der Projektleitungsgruppe erörtert und in Sitzungen der Projektkommission mit den Vertretern der Gemeinderatsfraktionen abgestimmt.

Im Ergebnis des Beschlusses des Gemeinderates zur Einleitung der Anhörung wurde der Entwurf des Endberichts des Nahverkehrsplans in der 2. Sitzung des Projektbeirats am 12.05.2017 der institutionalisierten Öffentlichkeit vorgestellt. Bis zur Abgabefrist am 02.06.2017 bestand für die Mitglieder des Projektbeirats erneut die Möglichkeit, deren Vorstellungen zum Zielnetz für den ÖPNV einzubringen und damit aktiv an der Gestaltung des zukünftigen Nahverkehrsangebots mitzuwirken. Insgesamt gingen 20 Stellungnahmen ein, die sich im Wesentlichen auf die folgenden Themen konzentrieren:

- Inhaltliche Ergänzungen/Berichtigungen: Diese wurden - soweit aus Sicht der Verwaltung sachlich richtig - berücksichtigt.
- Hinweise zu den geltenden gesetzlichen Grundlagen: Diese wurden - soweit aus Sicht der Verwaltung sachlich richtig - berücksichtigt.
- Anmerkungen zur Linienbündelung: Diese wurden nicht berücksichtigt, da Gründe für die Linienbündelung ausführlich dargelegt wurden und die Stadt als Aufgabenträger im

Nahverkehrsplan die Anforderungen definiert. Das Regierungspräsidium Tübingen hat in deren Stellungnahmen diese Sichtweise bekräftigt.

- Anmerkungen zum ZOB: Bei der Thematik Kapazität des ZOB handelt es sich um einen Prüfauftrag. Die künftige Ausgestaltung des ZOB wird innerhalb des Planungsdialogs im Rahmen des Projektes City-Bahnhof Ulm mit allen Beteiligten erörtert und den Gemeinderatsgremien zur Entscheidung vorgelegt.
- Ferner hat der Inklusionsbeauftragte der Stadt Ulm eine Einwendung abgegeben, die gem. § 15 Abs. 4 Landesbehindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) dem Gemeinderat vorzulegen ist. Diese findet sich samt Erwiderung in der Anlage 2, Pkt. 10 wieder.

Sämtliche Einwendungen wurden in der beigefügten Anlage 2 der Übersichtlichkeit halber sinngemäß zusammengefasst; bei Bedarf können die Originaleinwendungen im Wortlaut eingesehen werden.

5. ÖPNV-Zielnetz 2020: Angebot mit Realisierung der Straßenbahnlinie 2

5.1. Linienänderungen

Das ÖPNV-Zielnetz 2020 soll 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 in mehreren Stufen umgesetzt werden.

Es erfolgte außerdem eine Umbenennung der Liniennummern/-bezeichnungen mit dem Ziel einer einheitlichen Netznummerierung für den Stadtverkehr Ulm (Linienkorridor 1 - 19).

Die Umsetzungstabelle sowie die Linienänderungen sind aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Linie (alt)	Linie (neu)	Neuer Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Linienänderung
1	1	Söflingen <> Böfingen	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Veränderung gegenüber dem Status quo.
2	2	Kuhberg <> Science Park II	<ul style="list-style-type: none"> • Inbetriebnahme nach derzeitigem Planungsstand zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018/19.
3 und 4	4	Wiblingen (Alte Siedlung) <> Böfingen Süd	<ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 4 verbindet mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 Wiblingen nicht mehr direkt mit dem Hauptbahnhof, stattdessen jedoch mit dem Rathaus Ulm und von dort nach Böfingen zur Endhaltestelle Egertweg. • Der bisherige Abschnitt der Linie 4 von der Innenstadt bis Grimmelfingen entfällt, da hier bis zum Kuhberg die Straßenbahnlinie 2 verkehrt. Grimmelfingen wird über die Linie 8 (Verbindung zur Straßenbahn und in Richtung Blaubeurer Straße und Universität Süd) und Linie 14 (in Richtung Donautal/Wiblingen) bedient.
5	5	Neu-Ulm Ludwigsfeld/Wiley <> Wissenschaftsstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Endhaltestelle in der Wissenschaftsstadt wird mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 die Haltestelle Universität Süd sein. • Die Stadt Neu-Ulm hat im Nachgang zum

Linie (alt)	Linie (neu)	Neuer Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Linienänderung
			<p>Online-Bürgerdialog entschieden, dass die bisherige zweigeteilte Streckenführung der Linie 5 in Neu-Ulm bestehen bleibt. D.h., es bleibt bei der Aufspaltung der Linienäste ab Neu-Ulm ZUP im 20-Minuten-Takt nach Wiley (über Meininger Allee <> Vorfeld <> Endhaltestelle Washingtonallee) bzw. nach Ludwigsfeld (über Memminger Straße <> Wiley Süd <> Ludwigsfeld). Die Stadt Neu-Ulm prüft im Rahmen der Erstellung des ÖPNV-Konzepts, ob eine Erschließung des neuen Siedlungsgebiets "Ulmer-Riedteile" durch Verlegung eines Astes der Linie 5 möglich ist oder diese durch eine andere Linie erfolgt.</p>
6		Donaustadion <> Eselsberg Hasenkopf	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Einführung der Linie 2 wird die Linie 6 wieder bis zum Donaustadion fahren und die Taktzeiten werden dementsprechend angepasst. • Bei der Linie 6 entfällt der Parallelabschnitt zur Straßenbahnlinie 2 zwischen Eselsberg Hasenkopf und Universität Süd. • Planungen, die Linie 6 mit den Linien 84 und 85 zu verknüpfen, wurden im Rahmen des ÖPNV-Konzepts der Stadt Neu-Ulm aufgenommen und werden vorerst nicht weiter verfolgt.
7		Willy-Brandt-Platz <> Neu-Ulm ZUP <> Jungingen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Linienführung in Ulm bleibt unverändert und wird spätestens ab Dezember 2018 wieder über die Karlstraße geführt. • Die Stadt Neu-Ulm prüft im Rahmen der Erstellung des ÖPNV-Konzepts, ob künftig eine einheitliche Linienführung über die Schützenstraße erfolgt.
13		Grimmelfingen <> Universität Süd	<ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 8 bedient mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018/19 den Linienweg Grimmelfingen <> Kuhberg Schulzentrum aufgrund des Entfalls der bisherigen Buslinie 4 auf diesem Abschnitt und wird am Kuhberg Schulzentrum an die Straßenbahnlinie 2 angebunden.
MobilSAM 13	 	MobilSAM-Linie 8: SAM-Gebiet Königstraße <> Söflingen <> SAM-Gebiet Blaubeurer Straße <> Bahnhof Söflingen	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Veränderung gegenüber dem Status quo.
11		Roter Berg <> Gleißelstetten	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Veränderung gegenüber dem Status quo.
MobilSAM 11	 	MobilSAM-Linie 9: SAM-Gebiet Roter Berg <> Söflingen <> SAM-Gebiet Gleißelstetten	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Veränderung gegenüber dem Status quo.

Linie (alt)	Linie (neu)	Neuer Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Linienänderung
10	10	Donautal (Hans-Lorensen-Straße) <> Blautal-Center	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo. Bedienung Blaubeurer Straße: Das Fahrplanangebot der Regionalbuslinien 36, 37 und 38 sollte möglichst auf ein einheitliches Taktschema mit der Linie 10 abgestimmt werden.
20	11	ZOB <> Einsingen/Eggingen/ Ermingen <> ZOB	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo.
22 Rufbus 22/23	12	Ulm <> Gögglingen/ Donaustetten <> Unterweiler/ Dellmensingen <> Laupheim	<ul style="list-style-type: none"> Änderung des Linienwegs auf eine feste Route Wiblingen (Kapelle) <> Gögglingen <> Donaustetten <> Unterweiler anstelle des bisherigen Ringverkehrs. Mit Umstellung des Rufbusangebotes auf eine feste Busbedienung zum Fahrplanwechsel 2017/2018 wird Unterweiler zu den Normal- und Schwachverkehrszeiten mit der Linie 22 angedient. Dieser Verkehr geht ab 01.01.2020 in der zukünftigen neuen Linie 12 auf. Linie 12 wird im Tagesverkehr auf einen durchgehenden 30-Minuten-Takt verdichtet. Einmal pro Stunde wird eine Fahrt von Gögglingen/Donaustetten weiter nach Unterweiler verlängert, wo an der Mehrzweckhalle in der Hartstraße gewendet werden soll. Die Linie 12 erbringt einen geringen Teil der Verkehrsleistung (Fahrplanstand 2017: ca. 1/3 der Nutzwagenkilometer) als abgehende Linie im Gebiet der Gebietskörperschaften Alb-Donau-Kreis und Landkreis Biberach. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, wie die Finanzierung durch die Gebietskörperschaften sichergestellt werden kann. Die detaillierte Linienführung in Donaustetten wird im Rahmen der Abstimmungsgespräche mit den beteiligten Verkehrsunternehmen, der Ortsverwaltung und der Stadtverwaltung geklärt.
45	13	Mähringen <> Wissenschaftsstadt (Uni Süd) <> Lehr <> Jungingen <> Gewerbegebiet Lehrer Feld	<ul style="list-style-type: none"> Die neue Linie 13 stellt eine Verknüpfung der heutigen Linien 45, 47 und 48 dar. Verkehrt tagsüber im 30-Minuten-Takt, zu Schichtzeiten Verlängerung einzelner Fahrten ins Gewerbegebiet Lehrer Feld (heute Linie 47). Anbindungen auf die Straßenbahnlinie 2 an Haltestelle Universität Süd sowie möglichst

Linie (alt)	Linie (neu)	Neuer Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Linienänderung
			<p>Abstimmung auf die Linie 49.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorlaufbetrieb möglichst mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 im Dezember 2018. • Die notwendigen Schülerfahrten werden - sofern erforderlich - als E-Wagen in die Schülerlinien integriert.
14		Wiblingen (Pranger) <> Kuhberg	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Veränderung gegenüber dem Status quo.
MobilSAM 14		MobilSAM 14: Wiblingen (Pranger) <> SAM-Gebiet Donautal <> Kuhberg	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Veränderung gegenüber dem Status quo.
15		Willy-Brandt-Platz <> Science Park II	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 15 fungiert in der Hauptverkehrszeit als Tangentiallinie zwischen Science Park II <> Egertweg <> Willy-Brandt-Platz. • Keine Veränderung gegenüber dem Status quo, Anpassungen einzelner Fahrten.
---		Wiblingen (Kemptener Straße) <> Göggingen/Donaustetten <> Unterweiler	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 16 verkehrt montags bis freitags von ca. 7 Uhr bis 18 Uhr, samstags von ca. 8 bis 14 Uhr jeweils im Stundentakt. • Linienweg: ab Wiblingen Kemptener Straße über Tannenplatz Zentrum bis zur Endhaltestelle Hartstraße in Unterweiler in beiden Richtungen. • Linie 16 erfüllt ab 01.01.2020 eine neue, bisher nicht vorhandene Verkehrsbeziehung zwischen Unterweiler und Göggingen/Donaustetten an den Sozialraum Wiblingen. • Die detaillierte Linienführung in Donaustetten wird im Rahmen der Abstimmungsgespräche mit den beteiligten Verkehrsunternehmen, der Ortsverwaltung und der Stadtverwaltung geklärt. • Probetrieb für maximal zwei Jahre, beginnend ab 01.01.2020.
MobilSAM 12		SAM-Gebiet Eichenhang <> Eichenplatz<> EKZ Haslacher Weg	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Veränderung gegenüber dem Status quo.
24	24	Ulm <> Unterweiler <> Burgrieden <> Laupheim	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Veränderung gegenüber dem Status quo. • Linie liegt in der Aufgabenträgerschaft des Alb-Donau-Kreises.
49	49	Ulm <> Lehr <> Dornstadt<> Nellingen	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Veränderung gegenüber dem Status quo. • Linie liegt in der Aufgabenträgerschaft des Alb-Donau-Kreises.

Die Nachtbuslinien und das NachtSAM bleiben auf Gemarkung der Stadt Ulm unverändert. Mit den vom Nachtverkehr tangierten Gebietskörperschaften Alb-Donau-Kreis, Landkreis Neu-Ulm und Stadt Neu-Ulm sind diesbezüglich Klärungen über den Fortbestand und die Finanzierung der betreffenden Verkehre erforderlich.

5.1.1. Entfallene Linien

Folgende Linien des Status quo entfallen mit Umsetzung des Zielnetzes 2020, da deren Linienweg durch andere Linien bedient wird.

Linie (alt)	Linie (neu)	Bisheriger Linienverlauf	Linienänderung
3	---	Wiblingen <> Wissenschaftsstadt	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 3, die im Status quo am meisten Parallelstrecken mit der zukünftigen Straßenbahnlinie 2 aufweist, entfällt im Zielnetz. Mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018/19 übernimmt diese den Abschnitt der bisherigen Linie 3 zwischen der Wissenschaftsstadt und Ehinger Tor. Dadurch entfällt die Linie 3 vollständig, den Abschnitt Ehinger Tor <> Wiblingen wird zukünftig die Linie 4 übernehmen.
9	---	Wiblingen <> Rosengasse	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 9 wird wegen geringer Nachfrage zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018/19 eingestellt und in die Linie 4 integriert; diese wird Nachfrageabhängig mit Verstärkerfahrten ergänzt. Die Haltestelle Oberer Wirt wird von den Linien 24 und 70 bedient.
44	---	Mähringen <> Lehr <> Jungingen <> Böfingen	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 44 hatte nur wenige Fahrten und wurde aufgrund mangelnder Nachfrage zum Schuljahresende 2016 eingestellt. Die Verbindung zwischen Mähringen und Lehr nimmt zukünftig die Linie 13 wahr. Für die bestehenden Schülerverkehrsfahrten werden bedarfsweise E-Wagen eingerichtet.
47	---	Jungingen <> Lehrer Feld	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 47 wird in die neue Linie 13 integriert.
48	---	Ulm <> Lehr <> Mähringen	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 48 wird in die neue Linie 13 integriert, die Verbindung zur Innenstadt übernimmt die Straßenbahnlinie 2.

5.2. Zeitliche Umsetzung (Stufenkonzept)

Aus der notwendigen Anpassung des Busnetzes an das zukünftige Liniennetz mit den beiden Straßenbahnlinien sowie der Maßnahmenplanung auf Grund der Schwachstellenanalyse wurde das Zielnetz für den Nahverkehrsplan entwickelt, das in mehreren Stufen umgesetzt werden soll:

- Stufe 1 - Fahrplanwechsel Dezember 2017: Umstellung der Rufbuslinie 12 (Ex 22/23) auf feste Busbedienung

- Stufe 2 - Fahrplanwechsel Dezember 2018: Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 und der Anpassungen des Busliniennetzes. Dies betrifft die Linien: 3, 4, 5, 6, 8, 9, 13 (Ex 45), 15, 47 und 48.
Bezüglich der Umsetzung der Konzeption im Ulmer Norden (Linie 13) mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 befindet sich die Stadtverwaltung bereits im Dialog mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und der Genehmigungsbehörde.
- Stufe 3 - 01.01.2020: Inbetriebnahme der weiteren Ausbaustufen des Busliniennetzes. Dies betrifft die Linien 12 (Ex 22) und 16.

Keine Änderungen gegenüber dem Status Quo gelten für die Linien 1, 7, MobilSAM 8, 9, MobilSAM 9, 10, 11, 14, MobilSAM 14, MobilSAM 17, 24, 49 und die Nachtbuslinien.

5.2.1. Weitere Prüfaufträge

Verlängerung der Straßenbahn

- Bereich Söflingen/Kohlplatte: Die ÖPNV-Erschließung der Wohngebiete im Bereich Kohlplatte und Magirusstraße ist vertiefend durch die Verwaltung zu untersuchen.
- Bereich Science Park III: Mit der weiteren Bebauung und Ansiedlung von Gewerbebetrieben im Science Park III ist eine weitergehende Erschließung ggf. durch Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 oder eine Buslinie zu prüfen.

Erschließung Gewerbegebiet Mergelgrube

- Heute werden die Gewerbestätten entlang der L 1165 im Gewerbegebiet Mergelgrube randlich durch die Regionallinie 46 erschlossen.
- Langfristig ist eine Erweiterung nach Osten geplant, die bei entsprechenden Einpendlerzahlen gesondert zu erschließen wäre.
- Aufgrund des Ausbaus des Weges über den Eiselauer Weg zur Mergelgrube kann diese Erschließung langfristig durch eine Verlängerung die neue Linie 13 (ex 45) erfolgen, die die Ringführung im Lehrer Feld dann obsolet macht.

Entwicklung MobilSAM-Linien

- Mittelfristig ist die Nachfrage auf den MobilSAM-Linien auszuwerten und ein Konzept hinsichtlich der Kosten und des Tarifs zu erstellen.

Aufgabenträgerschaft und Organisation

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde deutlich, dass es grundlegender Überlegungen zur künftigen Organisation der mit der Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm verbundenen ÖPNV-Aufgaben und Prozesse bedarf. Ziel ist die Erarbeitung eines entsprechenden Konzepts bis zur Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung im Herbst 2017.

6. Weitere Schritte Nahverkehrsplan und Vergabeverfahren

Ziel ist, mit Auslaufen der bestehenden Liniengenehmigungen zum 31.12.2019 die Neuordnung der Linien gemäß dem verabschiedeten Zielnetz vorzunehmen; jedoch die Umstellung stufenweise anzugehen (s. Pkt. 5.2). Aus diesem Grund wurde bis auf wenige Ausnahmen die Laufzeit der Liniengenehmigungen der verschiedenen Betreiber auf Jahresende 2019 harmonisiert. 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.

6.1. Linienbündel

Soweit es die Zielsetzung von § 8 PBefG erfordert, können Linienverkehrsgenehmigungen für eine oder mehrere Linien gemäß § 9 Absatz 2 PBefG gebündelt erteilt werden. Ziel ist es, eine wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu erreichen. Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Ulm mit seinen grenzüberschreitenden Linien vor allem nach Neu-Ulm und den verschiedenen, aufeinander abgestimmten Systemen (Straßenbahn, Bus und Anrufverkehre) weist eine besondere Qualität und Systemabstimmung auf, weswegen eine integrierte Betrachtung des Gesamtangebotes notwendig ist. Die Linienverkehre und ergänzenden Verkehre weisen eine starke Zusammengehörigkeit auf, die durch entsprechende Integrationsmerkmale begründet werden kann. Dies betrifft auch die Linien, die heute an andere Verkehrsunternehmen als die SWU vergeben sind.

Grundsätzlich sind für den Zuschnitt von Linienbündeln folgende Grundsätze zu beachten, die einer wirtschaftlich und fahrgastseitig sinnvollen Lösung dienen:

- Enge verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtung von Linien
- Betrieblich optimale Verkehrsbedienung
- Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen Linien (Vermeidung „Rosinenpickerei“)
- Integration der Bedienung

Aus verkehrsplanerischer Sicht lassen sich enge Verflechtungen von Linien nachweisen:

- durch die räumliche Nähe der Linien zueinander,
- gemeinsame Endhaltestellen,
- Umsteigebeziehungen zwischen Linien,
- durch einheitliche Qualitätsstandards im Hinblick auf Fahrzeuge,
- Informationsmedien und Personal unter besonderer Berücksichtigung der barrierefreien Nutzung des ÖPNV.

Zur Gewährleistung möglichst einfacher Abstimmungsprozesse bezüglich einer integrierten Nahverkehrsbedienung sowie der Linien- und Anschlussplanungen erscheint die Zusammenfassung sämtlicher Linien in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm zu einem Bündel sinnvoll. Dies gewährleistet eine integrierte Nahverkehrsbedienung. Linien- und Anschlussplanungen können so für alle Linien aus einer Hand organisiert werden. Die für den Betrieb der Linien erforderlichen Abstimmungen mit der Stadt Ulm werden vereinfacht.

6.2. Weiteres Vorgehen

Auf Basis des verabschiedeten Nahverkehrsplans sowie des Beschlusses über die Vergabe der Nahverkehrsleistungen (GD 094/17) ist der Beschluss der Vorabbekanntmachung für Herbst 2017 geplant.

7. **Kosten und Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen**

7.1. Kosten

Das „Zielnetz“ im Nahverkehrsplan umfasst Mehrleistungen zum Status Quo. Für die Angebotsverbesserungen aus dem Nahverkehrsplan wird ohne Berücksichtigung der zu erwartenden Erlöse mit folgenden Mehrkosten gerechnet:

Linie 13 - Neue Angebotskonzeption Ulmer Norden, ohne Weiterführung ins

ca. 100.000 € p.a. (netto)

Finanzwirksam ab HH-Jahr 2019**

Gewerbegebiet Mergelgrube

Linie 12 - Neue Angebotskonzeption mit Verdichtung auf Halbstunden-Takt	ca. 150.000 € p.a. (netto)	Finanzwirksam ab HH-Jahr 2020
Linie 16 - Neue Angebotskonzeption	ca. 171.000 € p.a. (netto)*	Finanzwirksam ab HH-Jahr 2020

Gesamtmehrbedarf: ca. 421.000 € p.a. (netto)

* = ohne Berücksichtigung von Fahrzeug-Kapitalkosten

** = zuzüglich Anteil für den Zeitraum ab Fahrplanwechsel im Dezember des vorhergehenden Kalenderjahres

Die Kostenansätze hierfür beruhen auf den in GD 070/17 dargestellten planerischen Annahmen des Gutachters PTV. Die tatsächlichen Kosten können erst nach erfolgter Feinplanung der Fahrpläne, der Umläufe und des Fahrzeugbedarfs sowie nach Offenlegung und Kalkulation der Erlöse auf den einzelnen Linien ermittelt werden und können ggf. höher liegen.

Des Weiteren sind Kostenbeteiligungen Dritter (Beteiligung Alb-Donau-Kreis und Landkreis Biberach an der Linie 12) sowie die finanziellen Verpflichtungen aus Verträgen (s. GD 317/16) und den Zuschüssen für Verkehrsleistungen zu berücksichtigen. Da die vorgeschlagenen Veränderungen zur Erschließung von Unterweiler die Konzession der durch den Stadtverkehr Laupheim (SVL) betriebenen Linie 24 berührt, wird im Weiteren über die Verteilung der Einnahmen aus dieser Beziehung verhandelt werden müssen.

Daher sind Änderungen bei den Mehrkosten entsprechend zu berücksichtigen.

7.2. Finanzierung

Im ErgebnisHH sind bei PRC 5470-750 aktuell Finanzmittel im Umfang von 2.620.300 € eingestellt. In diesem Rahmen ist der oben definierte Mehrbedarf von derzeit ca. 421.000 € nicht zu finanzieren.

Die Verwaltung wird für den Entwurf des HH 2019 und die Folgejahre daher Sonderfaktoren in entsprechender Höhe beantragen. Vorbehaltlich der Zustimmung des Gemeinderats zu diesen Entwürfen stehen der Stadt dann ausreichend Mittel zur Verfügung.

Mit der Beauftragung der Verkehre entsprechend der Regelungen des vorliegenden Nahverkehrsplans geht die Stadt bindende Verträge mit den entsprechenden Verkehrsbetrieben ein, die auch dann zu bedienen sind, wenn im entsprechenden Haushaltsjahr keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung stehen. Die Verwaltung erhält für solche Fälle den Auftrag, die notwendigen Mittel durch Umschichtungen bzw. Reduzierung der Leistungen an anderer Stelle im Rahmen des Fachbereichsbudgets sicherzustellen.

Die Auswirkungen gesetzlicher Änderungen und sich ggf. daraus ergebender Klärungsbedarfe zur zukünftigen Verfügbarkeit von Fördermitteln wie z.B. bzgl. der ÖPNV-Finanzierungsreform 2018 (Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Planung, Organisation und Gestaltung des ÖPNV und des Finanzausgleichsgesetzes) sind noch offen und hinsichtlich der Finanzierung der Verkehrsleistungen zu prüfen.