



Sachbearbeitung	VGV/MO - Mobilität		
Datum	19.09.2023		
Geschäftszeichen	VGV/MO-Fi	*148	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 24.10.2023	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 340/23

Betreff: Nahverkehrsplan Ulm/Neu-Ulm
- Zwischenbericht -

Anlagen:	ÖPNV-Zielnetz 2027 - Gesamtübersicht	digital	Anlage 1
	ÖPNV-Nachtbusnetz 2027 - Gesamtübersicht	digital	Anlage 2
	Bedienungshäufigkeiten 2027	digital	Anlage 3

Antrag:

1. Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den gemeinsam mit der Stadt Neu-Ulm geplanten Online-Bürgerdialog durchzuführen und die Ortschaften zu beteiligen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, nach der Beteiligung das ÖPNV-Zielnetz 2027 weiterzuentwickeln, hinsichtlich technischer und wirtschaftlicher Umsetzbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen und dem Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt zum Beschluss vorzulegen.

Metzler

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
<u>BM 1, BM 3, C 3, EG, EI, ER, GÖ/DO, JU, KOST, LE, MÄ, OB, SUB II, UW, ZSD/HE, ZSD/SB</u>	Eingang OB/G
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen: ja/
Auswirkungen auf den Stellenplan: nein

MITTELBEDARF Nahverkehrsplan			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: Projekt / Investitionsauftrag:		PRC: 5470-750 Kostenstelle: 750761	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	€
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand	150.000 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	150.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2023</u>		2023 ff.	
Auszahlungen (Bedarf):	€	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5470-750 im Schwerpunktthema Mobilität	150.000 €
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2024 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Anträge

Es liegen keine Anträge zu diesem Thema vor.

2. Beschlusslage

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 18.07.2023, GD 247/23, Kommunales Handlungsprogramm Mobilität, Bericht

3. 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.

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.

Mit Unterstützung des externen Bearbeiters, der Firma PTV Planung Transport Verkehr GmbH, sowie der SWU Verkehr GmbH (SWU-V) wurde in mehreren Arbeitsgruppensitzungen der Nahverkehrsplan für die Städte Ulm und Neu-Ulm in einem ersten Entwurf erarbeitet. Ziel des Nahverkehrsplans ist die Festlegung der ÖPNV-Qualität für die Jahre ab 2027. Dabei wurden Veränderungen der rechtlichen Grundlagen und der raumstrukturellen Gegebenheiten Rechnung getragen.

3.1. 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.

3.2. 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 da dieses als wichtige Datengrundlage für die Nahverkehrspläne dient.

3.3. 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 beheben 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 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 sein:

- 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 verbessert 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.

Im Nahverkehrsplan der Stadt Ulm werden folgende Arbeitspakete derzeit bearbeitet:

Arbeitspakete

- 1 Bestandsaufnahme, Mängelanalyse
 - Analyse der relevanten Studien, übergeordneten Planungen und lokalen Planwerke
 - Ausbaustand der ÖPNV-Infrastruktur
 - Aktualisierung der Nachfragedaten und Simulation der ÖPNV-Nachfrage
 - Beschreibung, Analyse und Abgleich des ÖPNV-Angebots
 - Kosten und Finanzierung
- 2 Planungen – Unser ÖPNV der Zukunft
 - Busnetzplanung: Der Ohnefall als Referenzszenario
 - Entwicklung eines Straßenbahnnetzes Ulm/Neu-Ulm
 - Entwicklung eines Busnetzes Ulm/Neu-Ulm ohne Ausweitung des Straßenbahnnetzes
 - Definition von Vorgaben zur Erschließung von Neubaugebieten
- 3 ÖPNV-Aufgabenträgerschaft
 - Rolle und Aufgaben des DING
- 4 Prüfaufträge

4. Gemeinsames Stadtverkehrsnetz Ulm/Neu-Ulm

4.1. Planungsstand

Inzwischen liegt ein zwischen den Städten Ulm, Neu-Ulm und der SWU Verkehr abgestimmter Entwurf zur Neuordnung des Liniennetzes ab 2027 vor, der im Zuge der Nahverkehrsplanung vom Gutachter im Detail geprüft wird. Dieser Entwurf (s. Anlage 1 und 2) ist die Basis für den Online-Bürgerdialog und die Anhörung der Ulmer Ortschaften (vgl. Punkt 5.1).

Die wesentlichen Änderungen im gemeinsamen Liniennetz Ulm/Neu-Ulm sind der Anlage 1 zu entnehmen und dort beschrieben. Zusammenfassend beinhaltet das Netz folgende Charakteristika:

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienvverlauf (lt. Zielnetz)	Takt*	Fahrzeugtyp**	Mehrbedarf Stadt Ulm
1	1	Söflingen <> Böfingen	10'	Tram	keine
2	2	Kuhberg Schulzentrum <> Science Park II	10'	Tram	keine
84, 85, 88	3	ZOB <> Burlafingen <> Steinheim	10'	SL/GZ	keine
4	4	Wiblingen <> Böfingen Süd (Egertweg)	10'	GZ	keine
5	5	Ludwigsfeld, Wiley <> Wissenschaftsstadt	10'	GZ	keine
6	6	Universität Süd <> Ludwigsfeld	20'	SL/GZ	+ 1 KOM
7	7	Jungingen <> Willy-Brandt-Platz	20'	GZ	keine
8	8	Grimmelfingen <> Universität Süd	20'	SL/GZ	keine
6, 9	9	Gleißelstetten <> Donaustadion	30'	SL	Ersatz MobilSAM
10	10	Donautal <> Dichterviertel	30'	GZ	- 1 KOM

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Takt*	Fahrzeug-typ**	Mehrbedarf Stadt Ulm
11	11	ZOB <> Eggingen <> ZOB	30'	SL/GZ	keine
9, 12	12	Roter Berg <> Unterweiler	30'	SL	Ersatz MobilSAM
13	13	Jungingen <> Mähringen	30'	SL	keine
14	14	Kuhberg <> Himmelreich	30'	SL	+ 3 KOM
15	15	Willy-Brandt-Platz <> Science Park III	30'	SL/GZ	+ 1 KOM
71, 79, 89	16	Schwaighofen <> Pfuhl	30'	SL	keine
77, 734	17	ZOB <> Schwaighofen <> Senden	60'	SL	keine
737, 733	18	ZOB <> Finningen <> Senden	60'	SL	keine
E	19	Dellmensingen <> Wiblingen	60'	GZ	keine
E	E	E-Wagen		SL/GZ	keine
N1	N1	ZOB <> Einsingen	60'	SL	keine
N2	N2	ZOB <> Wissenschaftsstadt	60'	SL	keine
N3	N3	ZOB <> Jungingen	60'	SL	keine
N4	N4	ZOB <> Böfingen	60'	SL	keine
N5	N5	ZOB <> Steinheim	60'	SL	keine
Pfiffi7	N6	ZOB <> Jedelhausen	60'	SL	keine
Pfiffi7	N7	ZOB <> Holzschwang	60'	SL	keine
N7	N8	ZOB <> Unterweiler	60'	SL	keine
N8	N9	ZOB <> Donaustetten	60'	SL	keine
					Σ 4 KOM mehr

Erläuterung:

- * Taktangaben für den Tagesverkehr, Details s. Bedienungshäufigkeiten (Anlage 3)
- ** Fahrzeugtyp: SL = Solobus, GZ = Gelenkbus, KOM = Kraftomnibus

Für das ÖPNV-Zielnetz 2027 entsteht in der Stadt Ulm ein geschätzter Mehrbedarf von ca. 4 Bussen bezogen auf den Fahrzeugeinsatz, ohne Berücksichtigung der Personal- und weiteren Kosten. Diese Mehrkosten entstehen hauptsächlich bei den Linien 14 und 15, die die peripher gelegenen Gewerbegebiete und Forschungsstandorte neu erschließen. Dem gegenüber stehen geringe Einsparungen bei den Linien 9, 10, 12 und 14 vor allem durch den Entfall des MobilSAM.

Eine genaue Kosten- und Erlöskalkulation erfolgt mit der Festlegung des finalen Liniennetzes nach Vorliegen der Nachfrageprognose (vgl. Punkt 8.1).

4.2. Infrastrukturausbau

Zur Inbetriebnahme des hier dargestellten ÖPNV-Liniennetzes bedarf es umfangreicher Infrastrukturausbaumaßnahmen, die neben dem Umbau oder Neubau von Bushaltestellen auch weitergehende Maßnahmen beinhalten. Zum einen müssen Haltestellen neu eingerichtet oder provisorisch hergestellt werden. Zum anderen bedarf es teilweise geeigneter Wendemöglichkeiten (wie z.B. im Science Park III) oder der Herstellung des Straßenoberbaus.

Durch die fortlaufende Umstellung auf emissionsfreie Antriebe, muss davon ausgegangen werden, dass an zahlreichen Linien-Endpunkten Ladeinfrastruktur errichtet werden muss.

4.2.1. Neu- oder um-/auszubauende Bushaltestellen bis Ende 2026

Nach derzeitigem Planungsstand müssen bis Ende 2026 nachfolgende Bushaltestellen um- oder ausgebaut werden. Im Zuge der weiteren Planungen können sich noch Änderungen ergeben. Weiterhin wird, auch unabhängig von den nachfolgend aufgeführten Haltestellen, eine Vielzahl von weiteren Haltestellen in den Folgejahren noch barrierefrei auszubauen sein.

Haltestellenname	Linie(n)	Richtung(en)	Bemerkungen
Ehinger Tor	6	Universität Süd	Lage in Neue Straße auf Rechtsabbiegespur vor dem Knoten Schillerstraße
Hauptbahnhof West	6, 10, 12	beide	möglichst nah an Bahnsteg
Mörikestraße	6, 10, 12	beide	nördlicher Bereich Schillerstraße
Universität Süd	5, 6, 8, 13	beide	Umbau gesamte Haltestellenanlage Bus
Einsteinstraße 1 (Arbeitstitel, noch nicht endgültig)	9	beide	Standorte in gesamter Einsteinstraße zu klären; ggf. Verlegung, auf jeden Fall Umbenennung Einstein-/Magirusstraße
Einsteinstraße 2 (Arbeitstitel, noch nicht endgültig)	9	beide	Standorte in gesamter Einsteinstraße zu klären; ggf. Verlegung, auf jeden Fall Umbenennung Einstein-/Magirusstraße
Friedenstraße	14	beide	Standort zu klären
Technische Hochschule, Campus Ost (Arbeitstitel, noch nicht endgültig)	14	beide	Standort zu klären
Neuer Friedhof	14	beide	Standort zu klären
Wilhemsburgkaserne	14	Himmelreich	Standort zu klären
Eiselauer Weg	14	Himmelreich	auf Höhe der ggü. liegenden Haltestelle
Lehrer Feld	14	beide	Standorte zu klären
Mergelgrube	14	beide	Planung bereits vorhanden
Himmelreich	14	Kuhberg	Einrichtung Fahrer-WC
Wilhelm-Runge-Straße	15	beide	Standorte zu klären, möglichst nahe Kreuzungsbereich mit Lise-Meitner-Straße
Wolfgang-Paul-Straße	15	beide	Standorte zu klären, möglichst nahe Kreuzungsbereich mit Marie-Goeppert-Mayer-Straße / Wolfgang-Paul-Straße
Science Park III	15	Willy-Brandt-Platz	am Ende der Wolfgang-Paul-Straße mit Wendemöglichkeit

4.2.2. Straßenbahn- und Ladeinfrastruktur

Wie bereits in GD 247/23 erläutert sind in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) einzelne Linien im Stadtverkehr bereits 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 werden soll.

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 Liniennetz Ulm/Neu-Ulm.

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 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.

Von Seiten der SWU-V wurden hierzu bereits Untersuchungen zur Umbau der Busflotte getätigt und Förderanträge für die Ladeinfrastruktur für E-Busse im speziellen für die Ladetechnik und dafür erforderliche bauliche Maßnahmen auf dem Betriebshof und an den Endhaltestellen gestellt.

Der geförderten Beschaffung von 14 E-Bussen (Gelenkbusse) werden in den nächsten Jahren weitere folgen mit dem Ziel, bis zur Inbetriebnahme des neuen Liniennetzes ab 01.01.2027 30 Solo- und 25 Gelenkbusse mit Elektro-Antrieb zu beschaffen. Insgesamt werden in den nächsten 10 Jahren ca. 100 Busse für Ulm und Neu-Ulm inkl. der Gestellung für Subunternehmerleistungen benötigt.

Das Bauprogramm im ÖPNV-Netz insbesondere im Hinblick auf die Ladeinfrastruktur wird erhebliche finanzielle und personelle Kapazitäten binden, die vor allem im Zusammenhang mit den weiteren Großprojekten wie LGS2030 zu bewerten sind.

4.3. Straßenbahnnetz Ulm/Neu-Ulm

Das Büro PTV wird basierend auf dem ÖPNV-Zielnetz 2027 die vorliegenden Szenarien zur Entwicklung eines gemeinsamen Straßenbahnnetzes für Ulm und Neu-Ulm sichten und in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber in zwei zu untersuchenden Planfällen entwickeln. Dabei wird hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung und einer möglichen Förderfähigkeit besonders Rücksicht genommen auf:

- die im Verkehrsmodell hinterlegten Nachfrageströme
- die Netzwirkung des entstehenden Straßenbahnnetzes
- die Verbesserung von Umsteigebeziehungen und Herstellung von Direktverbindungen
- die Veränderungen der Beförderungszeiten insbesondere auf nachfragestarken Relationen
- Einsparpotenziale im Busverkehr durch entstehende Parallelverkehre
- die Herstellung effizienter Umläufe zur Optimierung der betrieblichen Kosten
- Optimierung der Streckenführung zur Minimierung der Investitionskosten für Gleiskörper und Bauwerke

Ziel ist hier eine klare Strukturierung und die Herausarbeitung eines Hauptnetzes, das ergänzt wird durch ein untergeordnetes erschließendes Busnetz. Das Zielnetz und die Linienstruktur sollen „alltagstauglich“ sein, also einfach verständlich und auch außerhalb

der Hauptverkehrszeiten eine angemessene Bedienung aufweisen. Neben Veränderungen im Straßenbahnnetz können auch potenzielle Veränderungen im SPNV im Planfall berücksichtigt werden.

Die verkehrliche Wirkung der beiden Planfälle wird mithilfe der Nachfrageprognoserechnung aus dem Verfahren der Standardisierten Bewertung bestimmt. Neben den zu erwartenden Fahrgastgewinnen werden konkret die Verbesserungen gegenüber dem Referenzszenario Ohnefall benannt: in Form von vermiedener PKW-Fahrleistung, induzierte sowie verlagerte Fahrgäste und die Minderung der Treibhausgasemissionen.

Demgegenüber stehen die höheren betrieblichen Kosten des Planfalls verglichen mit dem Referenzszenario. Zur Optimierung der Betriebskosten wird in den Planfällen das Busnetz angepasst. Das beinhaltet die Vermeidung von Parallelverkehren und die Herstellung sinnvoller Verknüpfungen. Die Veränderung der Betriebsleistung je Verkehrsmittel wird ausgewiesen und ein Mehrbedarf bzw. Einsparpotenziale an Fahrzeugen berücksichtigt. Mithilfe von pauschalierten Kostensätzen werden in Abstimmung mit dem Auftraggeber betriebliche Mehrkosten berechnet.

Abschließend werden die untersuchten Konzepte hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung und der zu erwartenden Förderfähigkeit bewertet. Nutzen und Kosten werden abgewogen und eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen gegeben.

Ein gemeinsames Straßenbahnnetz Ulm/Neu-Ulm wird im Nachgang zum Nahverkehrsplan als separates Konzept untersucht und den Ausschüssen vorgelegt.

4.4. Planungszeitraum

Der gemeinsame Teil der drei Nahverkehrspläne soll für den Zeitraum 2027 bis 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.

5. **Bürgerbeteiligung und Kommunikation**

5.1. Online-Bürgerdialog

Im Zuge der Nahverkehrsplanung wurde das in Anlage 1 und 2 dargestellte vorläufige Zielnetz 2027 erarbeitet. Dieses soll nun im öffentlichen Bürgerdialog vorgestellt und diskutiert werden. Vorab fand am 25.07.2023 eine erste Information der Stakeholder gemeinsam für die drei Auftraggeber Landkreis Neu-Ulm, Stadt Neu-Ulm und Stadt Ulm statt. Im Neu-Ulmer Stadtrat wurde der Entwurf des Liniennetzes im Sommer bereits beraten. Nun sind die Einwohnerinnen und Einwohner – als „Expertinnen und Experten des Alltags“ - an der Reihe, die Vorschläge zu prüfen und ihre Anregungen einzubringen. Am 13. November 2023 wird daher der offizielle Dialogprozess zum neuen Stadtverkehrsnetz Ulm/Neu-Ulm für alle Ulmer und Neu-Ulmer Bürger*innen für drei Wochen geöffnet.

Die Rückmeldungen fließen in den neuen Nahverkehrsplan und das endgültige Zielnetz als dessen „Herzstück“ mit ein. Eine endgültige Fassung der Netzkonzeption entsteht, wenn alle Vorschläge geprüft und ausgewertet sind. Abschließend werden die Gremien beider Städte voraussichtlich Mitte 2024 über das neue Stadtliniennetz befinden, das dann ab dem Jahr 2027 umgesetzt werden soll.

Am 13. November 2023 findet ab 18.30 Uhr zudem eine Auftaktveranstaltung im Online-Format zum Bürgerdialog für alle Neu-Ulmer Bürgerinnen und Bürger statt. Vertreter der Stadt Ulm werden bei dieser Auftaktveranstaltung ebenfalls dabei sein.

Parallel zum Online-Bürgerdialog ist eine Anhörung der Ulmer Ortschaften vorgesehen.

5.2. Kommunikation

Um die Bürgerschaft auf die Möglichkeiten der Beteiligung am Online-Bürgerdialog aufmerksam zu machen, wird dies über verschiedenen geeignete Medien und Online-Kanäle beworben.

6. Zeitplan

Der Zeitplan sieht folgende Meilensteine vor:

Zeitraum	Meilenstein	Inhalte
1. Q 2023	Ausschreibung und Vergabe	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung der Vergabeunterlagen der Projektbeteiligten • Veröffentlichung der Ausschreibung • Vergabe
2. Q 2023	Bearbeitung	<ul style="list-style-type: none"> • AP 1: Bestandsaufnahme und Grundlagen • AP 2: Planungen <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines Busnetzes Ulm/Neu-Ulm (mind. 2 Szenarien)
24.10.2023	FBA StBU	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischenbericht
4. Q 2023	Bürgerbeteiligung	<ul style="list-style-type: none"> • Online-Bürgerdialog • Anhörung aller Ortschaften
1. Q 2023	Bearbeitung	<ul style="list-style-type: none"> • AP 2: Planungen u.a. mit <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines Busnetzes Ulm/Neu-Ulm (mind. 2 Szenarien)
1. Q 2024	Anhörung	<ul style="list-style-type: none"> • Formale Anhörung aller TöB und Ortschaften
2. Q 2024	Ergebnisbericht	<ul style="list-style-type: none"> • Beschluss der Nahverkehrspläne in den jeweiligen Gremien
3. Q 2023	Bearbeitung	<ul style="list-style-type: none"> • AP 2: Planungen u.a. mit <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines Straßenbahnnetzes Ulm/Neu-Ulm (mind. 2 Szenarien)
bis 31.12.2026	Infrastrukturausbau neues Liniennetz Ulm/Neu-Ulm	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau/Umbau von Bushaltestellen und Errichtung der erforderlichen Ladeinfrastruktur
01.01.2027	Inbetriebnahme neues Liniennetz Ulm/Neu-Ulm	<ul style="list-style-type: none"> • Beginn der Direktvergabe an SWU von Seiten Stadt Neu-Ulm

7. Überarbeitung ÖPNV-Zielnetz 2027

- Bis zur geplanten Fertigstellung der Nahverkehrspläne Mitte 2024 werden die Anregungen aus der Beteiligung entsprechend und ggf. in den Nahverkehrsplan übernommen werden. Nach Auswertung der Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren wird das ÖPNV-Zielnetz geprüft und ggf. überarbeitet und mit der im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsnachfrage bewertet. Hierzu werden die erst Ende Oktober 2023 verfügbaren Nachfragedaten aus der DING-Verkehrserhebung für den Analysefall im Verkehrsmodell Ulm/Neu-Ulm bis zum 1. Quartal 2024 aufbereitet und ausgewertet.

Das daraus entwickelte und nachgebesserte ÖPNV-Zielnetz 2027 bildet die Basis für die weitergehenden Beschlüsse (vgl. Punkt 6).

Die Weiterentwicklung des Liniennetzes steht unter dem Vorbehalt, dass bis zur Betriebsaufnahme die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen derart ausgestaltet sind, dass ein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist und ausreichend Fahrpersonal zur Verfügung steht.

Im Weiteren muss noch betrachtet werden, ob die bestehende Betrauung der SWU inhaltlich angepasst werden muss.

7.1. ÖPNV-Strategie 2030 des Landes BW

- Die im Kommunalen Handlungsprogramm Mobilität (s. GD 247/23) definierten Ziele der Stadt Ulm zum Ausbau und Stärkung des ÖPNV decken sich im Wesentlichen mit den Zielen des Landes zur ÖPNV-Strategie 2030. Diese 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. Im Rahmen der Analyse der Verkehrsnachfrage sowie der darauffolgenden Prognose ist vorgesehen, das Landesziel mit dem ÖPNV-Zielnetz abzugleichen und die Mehrkosten und -erlöse darzustellen.
- 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.

8. Kosten und Finanzierung

8.1. Kosten

Das unter Punkt 4.1 beschriebene ÖPNV-Zielnetz 2027 umfasst nicht unwesentliche Mehrleistungen gegenüber dem Status Quo. Für die Angebotsverbesserungen aus dem Nahverkehrsplan wird daher, trotz Berücksichtigung von zu erwartenden Erlöse, mit nicht unerheblichen Mehrkosten gerechnet.

Da zum jetzigen Zeitpunkt unter Anderem noch wesentliche Verkehrsdaten aus dem Verkehrsmodell fehlen, kann keine seriöse Prognose bezüglich Fahrgastzahlen und in der Folge zu den Einnahmeerlösen getroffen werden. Somit kann die Höhe der Mehrkosten erst nach Vorliegen der Prognose zur Fahrgastnachfrage für das im Rahmen der Bürgerbeteiligung verkehrstechnisch optimierte Liniennetz kalkuliert und beziffert werden.

Sollte sich mit Vorliegen der prognostizierten Nachfragedaten für das ÖPNV-Zielnetz ergeben, dass einzelne Linienteile oder ganze Linien nicht wirtschaftlich (zu geringer Deckungsgrad) zu betreiben sein werden, muss das Liniennetz bzw. einzelne Linien/Linienteile angepasst oder gekürzt werden. Dies kann auch heute bereits bestehende Linien oder Linienabschnitte betreffen.

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).

Der Online-Bürgerdialog wird mittels geeigneter Marketingmedien beworben. Hierfür entstehenden Kosten i.H.v. vsl. ca. 40.000 €.

8.2. Finanzierung

In der Mittelfristigen Finanzplanung sind derzeit Haushaltsmittel in Höhe von 300.000 € (2024) und 200.000 € (2025) bei Projekt 7.54700011 "Modernisierung von Haltestellen" vorgesehen. Vorbehaltlich der noch aufzustellenden Kostenschätzungen für den unter Punkt 4.2. erläuterten Infrastrukturausbau sowie der Finanzierbarkeit und Beschlussfassung des Haushaltsplans durch den Gemeinderat, sind die Haushaltsmittel für 2025ff zu erhöhen.

Die für die Kommunikation des Online-Bürgerdialogs entstehenden Kosten i.H.v. vsl. ca. 40.000 € sowie für die Erstellung des Nahverkehrsplans Ulm erforderlichen Mittel i.H.v. vsl. ca. 110.000 € werden vollständig bei Kostenstelle 750761, Kostenart 44294000, gedeckt, welche im Schwerpunktthema Mobilität enthalten sind.