



Sachbearbeitung	Task Force Linie 2		
Datum	19.06.2015		
Geschäftszeichen	VG/TF2-Fi * 72		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 07.07.2015	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 318/15

Betreff: ÖPNV-Erschließung Gewerbegebiet Ulm-Nord/Lehrer Feld - Betrieb Linie 47 - Beschluss zum Weiterbetrieb der Linie 47 -

Anlagen:

Antrag:

1. Der Direktvergabe der Leistungen auf der Linie 47 zur Erschließung des Gewerbegebietes Ulm-Nord/Lehrer Feld bis zu einem Gesamtwert von maximal 60.000 Euro p.a. unter Berücksichtigung der gesetzlichen und vertraglichen Grundlagen an die SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH zuzustimmen.
2. Der überplanmäßigen Finanzierung des in 2015 anteilig anfallenden Betrages von max. 20.000 Euro bei Profit-Center 5470-750 (Kostenstelle 750761/Sachkonto 43150000 "Zuschüsse an verbundene Unternehmen") wird zugestimmt. Die Deckung des Finanzmittelbedarfs wird im Rahmen des Nachtragshaushaltes 2015 sichergestellt.

Für die Haushaltsjahre 2016ff. wird ein jährlicher Sonderfaktor bei o.g. Kontierung in Höhe von 60.000 Euro genehmigt. Es handelt sich jeweils um Maximalbeträge, deren konkrete Höhe sich in Abhängigkeit von den auf der Linie 47 erzielten Erlösen ergibt.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans ein Konzept für die zukünftige ÖPNV-Erschließung des Ulmer Nordens zu erarbeiten.

Feig

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
<u>BM 1, BM 3, C 3, LI, OB, RPA, 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> Betrieb Linie 47			
<b>INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG</b> (Mehrjahresbetrachtung)		<b>ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]</b>	
<b>PRC:</b>			
<b>Projekt / Investitionsauftrag:</b>			
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge *	€
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand p.a. ab 2016	60.000 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	€
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	€
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	60.000 €
<b>MITTELBEREITSTELLUNG</b>			
<u>1. Finanzhaushalt 2014</u>		2016	
Auszahlungen (Bedarf):	€	<b>innerhalb</b> Fach-/Bereichsbudget bei <b>PRC</b>	60.000 €
Verfügbar:	€		
<b>Ggf. Mehrbedarf</b>	€	<b>fremdes</b> Fach-/Bereichsbudget bei: <b>PRC</b>	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus <b>Allg. Finanzmitteln</b>	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2015 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung		* Erträge sind in Abhängigkeit von den auf der Linie 47 erzielten Erlöse.	

## 1. Anträge / bisherige Beschlüsse

Unerledigte Anträge oder vorhergehende Beschlüsse liegen nicht vor.

Folgende Anträge aus den Jahren 2014ff wurden eingebracht und vom Oberbürgermeister schriftlich beantwortet.

Antrag Nr.	Datum	Thema	Fraktion	Behandlung	Erledigung
216	02.12.2014	ÖPNV in Jungingen	CDU	schriftliche Antwort	30.12.2014
230	15.12.2014	ÖPNV im Ulmer Norden	FWG	schriftliche Antwort	08.01.2015

## 2. Sachverhalt

### 2.1. Ausgangssituation

Das Gewerbegebiet Ulm-Nord im Eiselauer Weg ist seit Dezember 2007 an den ÖPNV angebunden; anfangs wurde der Betrieb zunächst mit der Linie 7; ab Dezember 2011 für eine kurze Interimszeit mit dem MobilSAM 7 durchgeführt. Aufgrund von Nachfragespitzen wurde von der DB ZugBus RAB im Frühjahr 2012 die Linie 47 eingerichtet, die seitdem von einem Kleinbus des Unterauftragnehmers Fa. Riedel mit 21 Fahrten/Tag bedient wird.

Die Finanzierung des Angebotes erfolgte von der SWU Nahverkehr Ulm/Neu Ulm im Rahmen des Konsortialvertrages. Da die Linie von der DB ZugBus RAB auf Grundlage einer eigenen Konzession betrieben wird und seit 2013 im DING ein neuer Einnahmeaufteilungsvertrag gilt, hat sich die Grundlage des Vertragsverhältnisses zwischen der SWU Nahverkehr und der RAB geändert. Die Linie 47 wird von der RAB eigenwirtschaftlich betrieben; somit ist die SWU Nahverkehr nicht mehr verpflichtet, eigene Finanzmittel für den Betrieb dieser Linie aufzuwenden.

Da die Linie sich mit der bisherigen Bedienung als unwirtschaftlich erwiesen hat, hat die RAB als Genehmigungsinhaber der Linienkonzession zum Fahrplanwechsel 2014/2015 das Angebot reduziert und weiter an die Nachfrage angepasst. Seit dem 14.12.14 wird die Linie 47 somit nur noch 9 mal täglich bedient.

Neben der Linie 47 bestehen weitere Fahrtmöglichkeiten ins Gewerbegebiet mit der RAB-Linie 49, die die an der alten B10 liegende Haltestelle „Gewerbegebiet Ulm-Nord“ bedient. Die Erschließung über diese Haltestelle ist aus Sicht der Stadt nicht ausreichend, da ein Großteil der Flächen außerhalb des 500m-Radius um diese Haltestelle liegt und die fußläufige Entfernung von der Haltestelle z.T. über 800m beträgt.

### 2.2. Aktueller Stand der ÖPNV-Bedienung

Mangels Auskömmlichkeit der Linienenerträge hat die DB ZugBus RAB im Dezember 2014 bei der zuständigen Genehmigungsbehörde, dem Regierungspräsidium Tübingen, einen Antrag auf Betriebsentbindung mit Wirkung zum 25.03.15 gestellt. Diesem hat die Stadt im Rahmen des Anhörungsverfahrens unter Bezugnahme auf die Rahmenvorgaben der Stadtentwicklung widersprochen, da eine ÖPNV-Bedienung des Gewerbegebietes im Hinblick auf die weitere Ansiedlung

von Gewerbebetrieben als erforderlich angesehen wird.

Das Gewerbegebiet Ulm-Nord im Lehrer Feld nimmt derzeit eine Größe von ca. 0,5 km<sup>2</sup> ein und weist dort ca. 1.500 Arbeitsplätze auf. Somit ist aus Sicht der Stadt Ulm der Bedarf für eine direkte ÖPNV-Erschließung und damit ein öffentliches Verkehrsinteresse vorhanden, wenngleich die Nachfrage sehr gering ist.

Die ÖPNV-Erschließung ist erforderlich, da die Stadt Ulm das Gewerbegebiet Ulm-Nord weiter entwickelt und sich dort zahlreiche Gewerbetreibende angesiedelt haben und werden. Die Erfordernis eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes wurde seitens der Gewerbetreibenden und Interessenten gegenüber dem Stadtentwicklungsverband (SUN) deutlich gemacht, zuletzt in einer Veranstaltung im Frühjahr 2015.

Dieser Begründung der Stadtverwaltung ist das RP Tübingen nicht gefolgt und hat die RAB mit Wirkung zum 01.09.2015 von der Betriebspflicht entbunden.

### 2.3. Mögliche Handlungsalternativen ab September 2015

Für den Zeitraum ab September 2015 sind verschiedene Handlungsalternativen denkbar:

#### a) Einstellung des Betriebs der bisherigen Linie 47

Aufgrund der Unwirtschaftlichkeit in Folge einer sehr geringen Nachfrage bei der bisherigen Linie 47 wird auf einen Weiterbetrieb von Seiten der Stadt verzichtet. Auf die Stadt kämen so keine weiteren Kosten zu. Allerdings steht diese Alternative im Gegensatz zu den o.g. Zielen der ÖPNV-Erschließung des Gewerbegebietes Ulm-Nord.

#### b) Öffentliche Ausschreibung der Leistung im Umfang der bisherigen Linie 47

Die Ausschreibung müsste durch die Stadt Ulm unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen des zulässigen Vergabeverfahrens erfolgen. Aufgrund des engen Zeitraums bis zum September 2015 ist eine Realisierung des Angebots rechtzeitig bis zu diesem Zeitpunkt nicht realistisch. Darüber hinaus sind die dadurch entstehenden Folgekosten aktuell nicht abschätzbar.

#### c) Fortführung der ÖPNV-Bediengung ab September 2015 durch de SWU Nahverkehr

Unter Berücksichtigung der verschiedenen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten handelt es sich hierbei um die aus Sicht der Verwaltung sinnvollste Variante. Diese wird im Folgenden genauer dargestellt.

### 2.4. Fortführung der ÖPNV-Bediengung ab September 2015

In mehreren Gesprächen zwischen der Stadt und der SWU Nahverkehr sowie mit der RAB wurde nach Lösungen zur weiteren Anbindung des Gewerbegebietes gesucht. Da seitens der RAB eine Bedienung über einzelne Fahrten der Linie 49 ausgeschlossen wurde, wird empfohlen, die Linie 47 mit dem derzeitigen Angebot (9 Fahrten je Tag) und der Qualität weiter zu betreiben.

Dazu soll die Linie 47 ab dem 01.09.2015 von der SWU Nahverkehr gefahren und die bisherige Leistung erbracht werden.

In mehreren Gesprächen zwischen der Stadt und der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH hat man sich nunmehr auf folgendes Prozedere geeinigt, wie die Linie 47 ab dem 01.09.2015 von der SWU gefahren und die bisherige Leistung erbracht werden kann.

§ 4 des Betrauungsvertrages räumt den Städten die Möglichkeit ein, Abweichungen zum vereinbarten Leistungsumfang vorzunehmen und der SWU Nahverkehr hierfür entsprechende Ausgleichsleistungen zu gewähren.

§ 15 i.V.m. § 8 des Betrauungsvertrags sieht die Möglichkeit vor, dass zusätzliche Verkehre, die nicht in das ursprüngliche von der Betrauung erfasste Grundversorgungsgebiet gehören, auf Verlangen der Städte – im besten Fall zum nächsten Hauptfahrplanwechsel – aufgenommen werden können. Entsprechend § 15 Abs. 2 des Betrauungsvertrags legt die SWU einen Vorschlag für einen Fahrplan sowie eine Kostenrechnung vor. Die Stadt kann dann die zusätzlichen Verkehre per Weisungsbeschluss der Gesellschafter der SWU Nahverkehr auferlegen bei gleichzeitiger Ausgleichsleistung an die SWU (Berechnung des Ausgleichs nach § 15 Abs. 2). Parallel hierzu wird von der SWU Nahverkehr die Liniengenehmigung beim RP Tübingen für die Laufzeit vom 01.09.2015 bis zum Ende der Betrauung 31.12.2019 beantragt.

Die Weisung ist aus Erfordernissen gesetzlicher Vorgaben (EU-Verordnung VO 1370/2007) und dem dort geforderten Kontrollkriterium wichtig. Dieses Vorgehen entspricht einer Bestellung gem. § 9 des Konsortialvertrages.

Ist die Übernahme des zusätzlichen Verkehrs durch die SWU erfolgt, kann die SWU entscheiden, ob sie diese Leistung durch einen Subunternehmer oder selbst erbringt.

## 2.5. Zukünftiges ÖPNV-Konzept für den Ulmer Norden

Um den im Rahmenplan "Ulmer Norden" geplanten Erweiterungen und Aufsiedlungen ÖPNV auch in Bezug auf die ÖPNV-Erschließung gerecht zu werden, soll hierfür ein Konzept erstellt werden.

Während der Vertragslaufzeit des Betriebs der Linie 47 werden die Fahrgastzahlen auf der Linie 47 erhoben und Optimierungspotentiale geprüft. Hierzu wird dezidiert der Bedarf bei den Gewerbetreibenden erfragt und die verkehrlichen Möglichkeiten hinsichtlich einer Erschließung über Park & Ride oder Bike & Ride geprüft.

Im Zuge der für 2018 geplanten Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 wird eine Neuordnung des Nahverkehrsangebotes im Bereich der Wissenschaftsstadt sowie des Ulmer Nordens ohnehin erforderlich. Die Konzeptentwicklung erfolgt im Rahmen der Erstellung des Ulmer Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem DING und den Verkehrsunternehmen.

Zudem erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Alb-Donau-Kreis, in dessen am 29.06.15 verabschiedeten Nahverkehrsplan auch eine kurz- bis mittelfristige Überplanung des ÖPNV-Angebotes im nördlichen Stadt-Umland-Bereich von Ulm mit dem Ziel einer Gesamtnetzoptimierung unter Berücksichtigung der Nachfragepotenziale und Wirtschaftlichkeit enthalten ist.

## 3. Kosten und Finanzierung

Für den Betrieb der Linie 47 entsprechend der heutigen Standards der Verkehrserbringung ist ein Betrag in Höhe von ca. max. 60.000 Euro p.a. abzüglich der auf der Linie erzielten Erlöse erforderlich.

Die hierfür erforderlichen Ausgleichszahlungen werden entsprechend den Regelungen gem. § 9 des Konsortialvertrages auf Grundlage des Betrauungsauftrags gemäß § 4 Abs. 2 und 15 Abs. 2 zweckgebunden an die SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH bereitgestellt.

Die Berechnung der tatsächlichen zusätzlichen Ausgleichsleistung ist erst dann möglich, wenn zum einen die Standards der Verkehrserbringung verbindlich festgelegt wurden und zum anderen die Erlöspotentiale abgeschätzt werden können. Die Bekanntgabe der bisherigen Fahreinnahmen durch den DING ist erst auf Grundlage dieses Beschlusses zur Direktvergabe möglich.

Im Haushaltsjahr 2015 fallen anteilige Kosten in Höhe von maximal 20.000 Euro in Abhängigkeit von den erzielten Erlösen an. Deren Finanzierung erfolgt überplanmäßig bei Profit-Center 5470-750 (Kostenstelle 750761/Sachkonto 43150000 "Zuschüsse an verbundene Unternehmen"). Die Deckung dieses Bedarfs für das laufende Haushaltsjahr wird im Rahmen des Nachtragshaushaltes 2015 sichergestellt.

Für die Haushaltsjahre 2016ff. sind in Abhängigkeit von den auf der Linie erzielten Erlöse jährliche Kosten von maximal 60.000 Euro zu erwarten. Die Verwaltung wird für die Haushaltsjahre 2016ff. jährliche Sonderfaktor in entsprechend der Höhe beantragen.