



Sachbearbeitung	Task Force Linie 2		
Datum	10.02.2017		
Geschäftszeichen	TFL2-Fi * 5		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 25.04.2017	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 10.05.2017	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 070/17

Betreff: Nahverkehrsplan
- Anhörung -

Anlagen: Entwurf Endbericht Nahverkehrsplan (Anlage 1)
Antrag Nr. 28 der CDU und Grünen-Fraktion vom 14.02.2017 (Anlage 2)
Antrag Nr. 31 der SPD vom 21.02.2017 (Anlage 3)

Antrag:

1. Der Fachbereichsausschuss stimmt dem Entwurf des Endberichts zum Nahverkehrsplan für die Stadt Ulm zu und empfiehlt dem Gemeinderat, die Anhörung einzuleiten.
2. Die in den Anträgen Nr. 28 und Nr. 31 gemachten Vorschläge nicht zu realisieren und die Anträge als erledigt zu betrachten.

i.V. Gerrit Bernstein

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, GÖ/DO, JU, LE, MÄ, OB, UW, ZS/F

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

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 27.09.2016, Nahverkehrsplan - Zwischenbericht (GD 316/16)

1.2. Anträge

Folgende Anträge werden in der heutigen Sitzung abschließend behandelt:

- a) Antrag Nr. 28 vom 14.02.2017, CDU und Die GRÜNEN: Nahverkehrsplan - künftige Anbindung des Ulmer Südens (Anlage 2)
- b) Antrag Nr. 31 vom 21.02.2017, SPD: ÖPNV in Unterweiler (Anlage 3)

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.

Hierzu wurden folgende Arbeitspakete gebildet und umfassend bearbeitet:

Arbeitspakete

- 1 Rechtliche und planerische Grundlagen
- 2 Bestandsaufnahme des Verkehrsangebotes
 - o der Finanzierungssituation
 - o Analyse und Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse)
- 3 Entwicklung der Verkehrsnachfrage bis 2025
- 4 Ziele und Rahmenvorgaben für den Planungszeitraum
- 5 Finanz- und Investitionsplanung
- 6 Öffentlicher Dialog/Projektstruktur/Termine/Bericht

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 bildete.

Die Ergebnisse der Arbeitspakete werden im Folgenden kurz erläutert.

1. 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.

2. 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 (Linienetz, 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 Gögglingen und Donaustetten.

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 der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (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. Zukünftige Planungen in diesem Bereich sollten daher insbesondere die Anforderungen an einen möglichst barrierefreien Zugang berücksichtigen, sodass für mobilitätseingeschränkte Personen die eigenständige Nutzung des ÖPNV erleichtert werden kann.

Bis zum Jahr 2016 waren von den ca. 430 Bus- und Straßenbahnhaltestellen (ohne den in Bau befindlichen Haltestellen der Straßenbahnlinie 2) ca. 176 Haltestellen (= ca. 40 %) barrierefrei ausgebaut. Die Barrierefreiheit ist somit nur teilweise erreicht, zudem weisen die Haltestellen ein uneinheitliches Erscheinungsbild mit zum Teil veraltetem oder defektem Haltestellenmobiliar auf.

Aus diesem Grund hat die Stadt Ulm ein Haltestellenausbauprogramm für Bushaltestellen aufgestellt und wird dieses in den nächsten Jahren in Abhängigkeit von den bereit zu stellenden Haushaltsmitteln umsetzen (s. GD 096/13 und GD 318/16). Rechtzeitig vor Ablauf des Haltestellenausbauprogramms für die Jahre 2017 - 2019 findet eine Überprüfung der tatsächlich erfolgten Umsetzung statt.

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 eine möglichst flächendeckend umgesetzte Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen bildet.

3. 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.

4. 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 11 Buslinien und den Nachtbusverkehr. Daneben gibt es noch weitere Betreiber, die zum überwiegenden Teil den Nahverkehr in den Ulmer Ortschaften erbringen.

In der Projektarbeitsgruppe wurde zwischen den am Planungsprozess beteiligten Akteuren ein Zielnetz 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, Mähringen, Lehr, Wissenschaftsstadt, Gewerbegebiete) im Kontext der Straßenbahnlinie 2

- Neuplanungen für den Raum Göggingen/Donaustetten und Unterweiler
- Überprüfungen zu Möglichkeiten, Linien nicht mehr bis zum ZOB zu führen, sondern an einzelnen Straßenbahnhaltstellen enden zu lassen (Wirkungen für Fahrgäste, betriebliche Wirkungen)
- Überprüfung von Anregungen aus dem Projektbeirat, der Projektkommission sowie dem Online-Bürgerdialog

Der Nahverkehrsplan stellt eine Rahmenkonzeption dar. Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage für die Definition von Maßnahmen geschaffen sowie die Vorgabe für die von den Verkehrsunternehmen einzuhaltenden Mindestanforderungen des ÖPNV-Angebotes im Stadtverkehr.

Auf dieser Basis werden die Mindestanforderungen insbesondere im Bereich der Bedienungsqualität differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und insbesondere in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein.

Die Kriterien und die Mindeststandards wurden in den Arbeitsgruppensitzungen abgestimmt und beinhalten im Wesentlichen das Niveau des bisherigen ÖPNV-Angebots, ergänzt um neue Erkenntnisse für Optimierungen im Angebot und im Betrieb. Des Weiteren gehen Erfordernisse an Qualitätskriterien ein, die zur Umsetzung von Klimaschutzziele und der Barrierefreiheit sowie eines einheitlichen Standards im Stadtgebiet dienen.

Darüber hinaus wird im PBefG gefordert, dass eine vollständige Barrierefreiheit für sensorisch und mobilitätseingeschränkte Personen bis 2022 erreicht ist. Ausnahmen müssen benannt und begründet werden (s.o.).

5. 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 2015 lag dieser Betrag, welcher über den städtischen HH zusätzlich zu finanzieren war, bei rund 2,6 Mio. €

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.

6. 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 drei Sitzungen der Projektleitungsgruppe erörtert und in einer Sitzung der Projektkommission mit den Vertretern der Gemeinderatsfraktionen abgestimmt.

6.1. Online-Bürgerdialog

Der Dialogprozess wurde am 05.07.2016 im Rahmen der Auftaktsitzung des Projektbeirats aufgenommen. Unter Einbeziehung der o.g. Institutionen und der freien Bürgerschaft wurde im Zeitraum 15.11. bis 15.12.2016 ein moderierter Online-Bürgerdialog auf www.ulm-steigt-ein.de durchgeführt. Die Moderation übernahm die beteiligte Internetagentur, die fachliche Betreuung erfolgte durch das Planungsbüro PTV. Für Bürgerinnen und Bürger bestand die Möglichkeit sich in verschiedenen Diskussionsbereichen zu dem erarbeiteten Zielnetz der einzelnen Linien sowie zum ÖPNV generell zu äußern. Das Beteiligungsangebot wurde über den gesamten Zeitraum außerordentlich gut angenommen, insgesamt wurden über 1.100 Beiträge und Kommentare abgegeben.

Die Verwaltung war bestrebt, im Rahmen der personellen Kapazitäten möglichst alle eingegangenen Anregungen und Vorschläge auf deren Relevanz für den Nahverkehrsplan zu prüfen. Diese wurden ausgewertet und im positiven Fall berücksichtigt. Auf dieser Grundlage erfolgte die inhaltliche Fertigstellung des vorliegenden Entwurfs des Endberichts zum Nahverkehrsplan einschließlich des Zielnetzes 2020.

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

Das beauftragte Planungsbüro PTV präsentiert heute das endgültige Zielnetz sowie eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse aus dem Endbericht zum Nahverkehrsplan.

7.1. Linienänderungen

Das Zielnetz 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 Linienvverlauf (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 Uni Süd sein. Die Stadt Neu-Ulm hat im Nachgang zum 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.
6	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 zwischen Eselsberg Hasenkopf und Universität Süd. Planungen, die Linie 6 mit den Linien 84 und 85 zu verknüpfen, bestehen im Rahmen des ÖPNV-Konzepts der Stadt Neu-Ulm. Damit entstünde eine durchgehende Buslinie vom Eselsberg nach Offenhausen, Pfuhl und Burlafingen.
7	7	Willy-Brandt-Platz <> Neu-Ulm ZUP <> Jungingen	<ul style="list-style-type: none"> Die Linienführung bleibt unverändert und wird spätestens ab Dezember 2018 wieder

Linie (alt)	Linie (neu)	Neuer Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Linienänderung
			<p>über die Karlstraße geführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Stadt Neu-Ulm prüft im Rahmen der Erstellung des ÖPNV-Konzepts, ob künftig eine einheitliche Linienführung über die Schützenstraße erfolgt.
13, MobilSAM 13		Grimmelfingen <> Uni Süd MobilSAM-Linie 8: SAM-Gebiet Königstraße <> Söflingen <> SAM-Gebiet Blaubeurer Straße <> Bahnhof Söflingen	<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. Die MobilSAM-Linie 8 bleibt vorerst bestehen.
11, MobilSAM 11		Roter Berg <> Gleißelstetten MobilSAM-Linie 9: SAM-Gebiet Roter Berg <> Söflingen <> SAM-Gebiet Gleißelstetten	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo Die MobilSAM-Linie 9 bleibt vorerst bestehen
10		Donautal <> Blautal-Center	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo
20		ZOB <> Einsingen/Eggingen/Ermingen <> ZOB	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo
22		Ulm <> Donaustetten <> Dellmensingen <> Laupheim	<ul style="list-style-type: none"> s. Punkt 9.1.2
45		Mähringen <> Wissenschaftsstadt (Uni Süd) <> Lehr <> Jungingen <> Gewerbegebiet Lehrer Feld	<ul style="list-style-type: none"> s. Punkt 9.1.2
14, MobilSAM 14		Wiblingen (Pranger) <> Kuhberg MobilSAM 14: Wiblingen (Pranger) <> SAM-Gebiet Donautal <> Kuhberg	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo Die MobilSAM-Linie 14 bleibt vorerst bestehen
15		Willy-Brandt-Platz <> Science Park II	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo Linie 15 fungiert in der Hauptverkehrszeit als Tangentiallinie zwischen Science Park II <> Egertweg <> Willy-Brand-Platz An Vorlesungstagen erfolgen Verstärkerfahrten
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

Die Nachtbuslinien und das NachtSAM bleiben unverändert.

7.1.1. Entfallene Linien

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

Bisherige Linie 3: Wiblingen <> Wissenschaftsstadt:

- 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.

Bisherige Linie 9: Wiblingen <> Rosengasse:

- 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.

Bisherige Linie 44: Mähringen <> Lehr <> Jungingen <> Böfingen:

- 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.

Bisherige Linie 47: Jungingen <> Lehrer Feld:

- Die Linie 47 wird in die neue Linie 13 integriert.

Bisherige Linie 48: Ulm <> Lehr <> Mähringen:

- Die Linie 48 wird in die neue Linie 13 integriert, die Verbindung zur Innenstadt übernimmt die Straßenbahnlinie 2.

7.1.2. Ergebnisse weiterer Untersuchungen/Prüfaufträge

Hochsträßgemeinden Ermingen, Eggingen, Einsingen sowie Grimmelfingen:

Ermingen, Eggingen, Einsingen - Linie 11 (Ex 20):

- am ZOB besteht ein 30-Minuten-Takt, durch Ringverkehr in den Ortsteilen versetzt
- keine Brechung auf die Straßenbahnlinie 2 am Kuhberg Schulzentrum, da keine Fahrzeiteinsparung
- keine Brechung auf die Straßenbahnlinie 1 am Theodor-Heuss-Platz, da ca. 5 Minuten längere Fahrzeit
- Einheitlicher Linienweg über die Söflinger Straße, dort Bau neue Haltestelle Elisabethenstraße (s. GD 318/16)

Grimmelfingen - Linie 8 (Ex 13) und 14

- s. Tabelle

Beteiligung Ortschaftsräte:

Nach der ersten Projektbeiratssitzung in 2016 wurden die Ortschaftsräte sowie der Bürgerverein Grimmelfingen (Mail vom 11.08.2016) angehört. Seitens der Ortschaftsräte Ermingen, Eggingen und Einsingen wurde Zustimmung zum Konzept erteilt. In der Projektgruppensitzung am 08.03.2017 wurde seitens der Ortsvorsteher die Verwaltung gebeten, eine Ausweitung des 60-Minuten-Takts auf einen 30-Minuten-Takt in den Abendstunden Montag bis Freitag 19 - 21 Uhr (NVZ 2) in den Ortsteilen Einsingen, Eggingen, Ermingen (Linie 11 - Ex 20) zu prüfen. Die Mehrkosten betragen ca. 58.000 bis ca. 87.000 Euro p.a. (Betrag für 2 bzw. 3 Fahrten); den Fahrten steht aber nur eine sehr geringe Erhöhung der Fahrgastzahlen gegenüber. Daher kann aus Sicht der Verwaltung die Maßnahme nicht empfohlen werden.

Einwendung Bürgerverein Grimmelfingen, Mail vom 11.08.2016:

- Verlängerung der Linie 8 (Ex 13) zum Bahnhofpunkt Donautal
- Wegfall der Linie 4 wird grundsätzlich nachteilig gesehen

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung:

- Der Bahnhofpunkt Donautal wird in der HVZ und teilweise NVZ 1 (08:30-15:30 Uhr) bereits durch die Linie 14 bedient (30-Min.-Takt), das vorgesehene Angebot mit den Linien 8 (20-Min.-Takt) und 14 (HVZ) reicht aus Sicht der Verwaltung aus.
- Die Verlängerung der Linie 8 zum Bahnhofpunkt Donautal ist mittelfristig in Abhängigkeit der Entwicklungen der Regio-S-Bahn und der Potenziale im Donautal prüfen. Für die Verlängerung würde ein weiteres Fahrzeug benötigt, was wiederum Mehrkosten bedeutet.

Donaustetten/Göggingen und Unterweiler - Linien 12 (Ex 22) und 24 (23):

Göggingen und Donaustetten sind bislang nur unzureichend an den Stadtverkehr angeschlossen. Geprüft wurden daher Möglichkeiten, die bestehende Linie 22, die in Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm steht, entsprechend zu verdichten. Unter verschiedenen Varianten (zum Beispiel Ersatz des heutigen Anrufverkehrs in Unterweiler) wurde folgende Variante letztlich als die sinnvollste übernommen:

- Die Linie 12 wird im Tagesverkehr verdichtet, so dass ein durchgehender 30-Minuten-Takt für die Direktverbindung Göggingen/Donaustetten <> Ulm ZOB erreicht wird.
- Einmal pro Stunde wird eine Fahrt von Göggingen/Donaustetten weiter nach Unterweiler verlängert, wo an der Mehrzweckhalle in der Hartstraße vorbehaltlich des Baus einer Wendeschleife und Haltestelle gewendet werden kann.
- Da ein Teil dieser Fahrten nach Dellmensingen weiterfährt, wird dort das Angebot etwas reduziert.
- Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Erlöse durch Fahrgastzuwächse, wird mit Gesamtkosten von etwa 100.000 - 150.000 € p.a. gerechnet.
- Die Umsetzung dieser Maßnahme soll daher für den Nahverkehrsplan bindend sein. Die Feinplanung ist vom zuständigen Verkehrsunternehmen durchzuführen.
- Das bisherige Rufbusangebot der Linie 22/23 wird bereits zum Fahrplanwechsel 2017/2018 auf eine feste Busbedienung mit Anschlusssicherung zu den definierten Taktzeiten (s. Anlage) umgestellt und der Linienweg auf eine feste Route Wiblingen (Kapelle) <> Göggingen <> Donaustetten <> Unterweiler anstelle des bisherigen Ringverkehrs geändert. Die Mehrkosten hierfür betragen ca. 25.000 € p.a. im Vergleich zum bisherigen Rufbus-Betrieb (zzgl. den Kosten für MobilSAM - derzeit ca. 94.000 € p.a.). Aufgrund der Reduzierung der städtischen finanziellen Belastung in diesem

Bereich an anderer Stelle, können diese Kosten innerhalb des Budgets aufgefangen werden.

- 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 im Falle einer gemeinwirtschaftlichen Vergabe die Kostenerstattung durch die Gebietskörperschaften sichergestellt werden kann.

Beteiligung Ortschaftsräte:

Nach der ersten Projektbeiratssitzung in 2016 wurden die Ortschaftsräte angehört. Der Ortschaftsrat Gögglingen/Donaustetten hat in seiner Sitzung am 26.07.16 sowie vom Ortsvorsteher in der Projektgruppensitzung am 08.03.2017 folgende Stellungnahme abgegeben:

- Linie 12 (Ex 22): Die von der Verwaltung empfohlene Konzeption der Linie 12 wird befürwortet; das Rufbusangebot soll durch feste Linienfahrten ersetzt werden:
 - Wochentags ½-Stunden Takt als Linienfahrten bis 21 Uhr
 - Wochentags in den Nachtstunden Ringverkehr (Gögglingen/Donaustetten-Unterweiler) als Linienfahrten
 - Samstags: Tagsüber Verstärkung der Linienfahrten, abends und nachts Ringverkehr als Linienfahrten
 - Sonntags Ringverkehr als Linienfahrten
- Linie 12 (Ex 22): Ausweitung des 60-Minuten-Takts auf einen 30-Minuten-Takt in den Abendstunden, Montag bis Freitag, 19 - 21 Uhr (NVZ 2), für die Ortsteile Donaustetten und Gögglingen

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung:

- Das Linienkonzept für den Ulmer Süden bestehend aus der Verdichtung sowie stündlichen Verlängerung der Linie 12 nach Unterweiler soll aufgrund der besseren Erschließung und der geringsten Kosten beibehalten werden.
- Die Umstellung des Rufbusangebotes durch feste Linienfahrten erfolgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017.
- Eine Ausweitung des 60-Minuten-Takts auf einen 30-Minuten-Takt in den Abendstunden, Montag bis Freitag, 19 - 21 Uhr (NVZ 2), für die Ortsteile Donaustetten und Gögglingen ist nicht erforderlich, da bereits heute das Verkehrsangebot diesem entspricht und - sofern die Nachfrage gegeben ist - beibehalten werden soll.

Vom Ortschaftsrat Unterweiler, Sitzung am 08.12.2016, wurde folgende Einwendung abgegeben:

- Linie 12 (Ex 22): Konzept zur stündlichen Verlängerung von Donaustetten nach Unterweiler wird abgelehnt
- Forderung einer durchgehenden Linie im 30-Minuten-Takt (z.B. als Stichverkehr ab Wiblingen (Pranger) nach Unterweiler oder
- alternativ: ein stündlicher Ringverkehr Wiblingen (Pranger) <> Gögglingen <> Donaustetten <> Unterweiler <> Wiblingen (Pranger) oder ein zusätzlicher Stichverkehr vom Wiblingen (Pranger) nach Unterweiler und zurück
- Barrierefreiheit soll zukünftig gewährleistet werden. Die privaten Busunternehmen fahren in der Regel mit Reisebussen. Für ältere Menschen oder für die Mitnahmen von

Kinderwägen, Rollstühlen oder Fahrrädern sind Reisebusse jedoch wegen ihres hohen Einstiegs denkbar ungeeignet.

Ergänzt wurden diese Stellungnahmen durch die o.e. erwähnten Anträge der Fraktionen:

Antrag Nr. 28 der Fraktionen CDU und Grüne vom 14.02.2017 (Anlage 2):

- Eine Verdichtung der Linie 12 und 24 auf reinen Stundentakt ist zu untersuchen.
- Vorschlag zur Einrichtung einer Tangentiallinie Unterweiler <> Wiblingen (Pranger) <> Donautal <> Lindenhöhe <> Kuhberg Schulzentrum <> Wissenschaftsstadt
- Vorschlag zur Einrichtung einer tangentialen Expresslinie Unterweiler <> Wiblingen (Pranger) <> Donautal <> Lindenhöhe <> Kuhberg Schulzentrum <> Wissenschaftsstadt

Antrag Nr. 31 vom 21.02.2017, SPD: ÖPNV in Unterweiler (Anlage 3)

- Einrichtung von Zubringerbussen von Unterweiler nach Wiblingen Pranger im Halbstundentakt
- Einhaltung des Fahrplans durch den Betreiber der Linie 24

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung:

Gemessen an der Raumstruktur von Unterweiler ist der Ortsteil im Zielnetz gleichwertig zu anderen vergleichbaren Ortsteilen bedient, bezogen auf die vergleichsweise geringe Einwohnerzahl ist die Bedienung mit in der Regel zwei stündlichen Fahrten als ausreichend zu beurteilen.

- Unterweiler: ca. 1.300 Einwohner; Zielnetz: zwei Linien (12 und 24), beide mit Direktverbindung zur Innenstadt und insgesamt fast durchgängig tagsüber 2 Fahrten pro Stunde, Anbindung an andere Stadtteile über Umstieg am ZOB/Hauptbahnhof, jedoch Direktverbindung nach Wiblingen, Donautal.

Zum Vergleich:

- Einsingen: ca. 2.600 Einwohner; Zielnetz: eine Linie (11): Grundtakt tagsüber: 30-Min-Takt, Anbindung an andere Stadtteile über Umstieg am ZOB/Hauptbahnhof
- Eggingen: ca. 1.500 Einwohner; Zielnetz: eine Linie (11): Grundtakt tagsüber: 30-Min-Takt, Anbindung an andere Stadtteile über Umstieg am ZOB/Hauptbahnhof
- Ermingen: ca. 1.200 Einwohner; Zielnetz: eine Linie (11): Grundtakt tagsüber: 30-Min-Takt, Anbindung an andere Stadtteile über Umstieg am ZOB/Hauptbahnhof
- Mähringen: ca. 1.300 Einwohner; Zielnetz: eine Linie (13): Grundtakt tagsüber: 30-Min-Takt, Anbindung an Stadtmitte und andere südliche Stadtteile über Umstieg zu Straßenbahnlinie 2
- Lehr: ca. 2.700 Einwohner; eine Linie (13): Grundtakt tagsüber: 30-Min-Takt, Anbindung an Stadtmitte und andere südliche Stadtteile über Umstieg zu Straßenbahnlinie 2 oder in Jungingen

Gemessen an der Raumstruktur von Unterweiler ist der Ortsteil im Zielnetz gleichwertig zu anderen vergleichbaren Ortsteilen bedient, bezogen auf die vergleichsweise geringe Einwohnerzahl ist die Bedienung mit in der Regel zwei stündlichen Fahrten als komfortabel zu beurteilen.

Ringlinie Ring Wiblingen (Pranger) <> Göggingen <> Donaustetten <> Unterweiler <> Wiblingen (Pranger):

Es wurden die beiden folgenden Varianten geprüft.

a) Variante 1: Fahrzeit unter 30 Minuten

b) Variante 2: Fahrzeit 32 Minuten mit leicht angepasstem Linienweg des Vorschlags aus dem Ortschaftsrat Unterweiler

- Als Alternative zur Verdichtung der Linie 12 ist das Angebot für Gögglingen/Donaustetten nicht attraktiv, da durch die längere Fahrzeit und den nötigen Umstieg in Wiblingen eine Beförderungszeit von fast 40 Minuten entsteht gegenüber nur 12-16 Minuten bei Direktfahrt mit der Linie 12.
- Eine Potenzialberechnung ergab hinsichtlich der zu erwartenden Nachfrage, dass aufgrund der bereits bestehenden Bedienung von Unterweiler durch die Linie 24 das Potenzial für die neue Linie gering ist. Auch für die tangentialen Verbindungen (zum Beispiel zwischen Gögglingen und Wiblingen) sind die Nachfragepotenziale über die bereits bedienten Schülerverkehre hinaus, niedrig. Die Wirtschaftlichkeit der Linie ist also als gering einzustufen.
- Der Vorschlag, diese Linie nur in der Nebenverkehrszeit einzusetzen und in der Hauptverkehrszeit stattdessen zwischen Unterweiler über Wiblingen bis zum Zentrum zu verkehren kann nicht empfohlen werden, da damit in Gögglingen keine Verdichtung gegeben ist.
- Grundlage für diese Kostenschätzung ist der Fahrzeugeinsatz von einem Fahrzeug (Var. 1) und dem zweiten notwendigen Fahrzeug (Var. 2) für die Linie. Bei der Variante 1 ist die Umlaufzeit von 28 Minuten jedoch sehr knapp, daher kann bei der Umsetzung in Abhängigkeit von Befahrbarkeit und Staugeschehen der Einsatz eines weiteren Fahrzeuges notwendig werden, dies würde zu einer deutlichen Kostensteigerung führen.
- Hingegen sind die Kosten dieser Lösung mit ca. 190.000 Euro p.a. (Var. 1) bzw. 320.000 Euro p.a. (Var. 2) deutlich höher als bei der Verdichtung der Linie 12.
- Fazit: Die Umsetzung einer Ringlinie kann aufgrund langer Fahrtzeiten, des geringen Potenzials und der hohen Kosten nicht empfohlen werden.

Tangentiallinie Unterweiler <> Wiblingen (Pranger) <> Donautal <> Lindenhöhe <> Kuhberg Schulzentrum <> Wissenschaftsstadt:

- Nachfragepotenzial (Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs) von Wiblingen bis Söflingen deutlich größer als zum Eselsberg oder zur Wissenschaftsstadt
- Beförderungszeit bei einer Nutzung von Bus und Straßenbahn von Wiblingen (Pranger) aus zur Wissenschaftsstadt trotz des Umstiegs mit 30 Minuten deutlich niedriger als bei einer durchgehenden Verbindung über die Tangente mit 49 Minuten
- Fazit: Die Umsetzung der Tangentialverbindung kann nicht empfohlen werden.

Expresslinie Unterweiler <> Wiblingen (Pranger) <> Donautal <> Lindenhöhe <> Kuhberg Schulzentrum <> Wissenschaftsstadt:

- Expresslinie hat sehr geringe Erschließungswirkung und geringe Nachfrage
- hoher Kostenaufwand (für 8 Fahrten ca. 70.000 Euro, für 16 Fahrten ca. 100.000 Euro p.a.)
- Fazit: Die Umsetzung einer entsprechenden Expresstangentiallinie kann nicht empfohlen werden.

Mit der Konzeption der Linie 12 und dem bereits verdichteten Angebot auf der Linie 24 besteht somit kein weiterer Prüfbedarf. Denkbar wäre jedoch eine Verdichtung des

Fahrplanangebotes auf der Linie 24 über einen 30-Min-Takt, um Taktlücken zu schließen. Hierzu sind Gespräche mit dem Betreiber der Linie 24 zu führen.

Bei allen Ergänzungen auf der Strecke Unterweiler <> Wiblingen ist zu berücksichtigen, dass die Einnahmen hieraus vollständig dem für diese Beziehung verantwortlichen Konzessionär im Auftrag des ADK übertragen werden müssten.

Ulmer Norden - Linie 13 (Ex 45):

- Die neue Linie 13 stellt eine Verknüpfung der heutigen Linien 45, 47 und 48 (gekürzt bis zur Haltestelle Universität Süd) dar. Sie soll tagsüber im 30-Minuten-Takt verkehren mit dem Linienweg Mähringen <> Uni-Süd <> Lehr (über Loherstraße, Ringstraße) Jungingen (über Ehmannastraße, Gehrstraße, Schwarzenbergstraße). In der Hauptverkehrszeit sowie bedarfsabhängig wird die Linie in das Lehrer Feld verlängert (heute Linie 47).
- Wichtige Bindungen der Linie sind die Ausrichtung der Umsteigebeziehungen auf die Straßenbahnlinie 2 an Haltestelle Universität Süd sowie möglichst die Abstimmung auf die Linie 49.
- Reisezeit Mähringen <> Stadtmitte (Ulm ZOB):
 - Linie 48 heute: Stundentakt, Gesamtreisezeit = 14 - 23 Minuten (abhängig vom Linienweg)
 - Linien 45/2 zukünftig: Mähringen <> Uni Süd = 7 min, 5 Minuten Umsteigezeit, Uni Süd <> Hauptbahnhof / ZOB = 8 Minuten; Gesamtreisezeit = 20 min
- In Lehr ermöglicht die Linienführung eine randliche Erschließung des Neubaugebietes Wengenholz. Aufgrund der Durchbindung zwischen Mähringen und Lehr wird - wenn auch mit etwas verlängerter Fahrzeit - weiterhin ermöglicht, direkt von Mähringen nach Lehr zum Einkaufen zu fahren. Statt einiger weniger Fahrten ist dies nun den ganzen Tag über möglich.
- Die neue Linie 13 wird - abhängig von der Zustimmung des bisherigen Liniengenehmigungsinhabers und der Genehmigungsbehörde - mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018/19 als Ersatz für die bisherigen Linien 44, 45, 47 und 48 eingerichtet; spätestens jedoch zum 01.01.2020. Die Linie 13 verkehrt tagsüber im 30-Minuten-Takt und ermöglicht eine ganztägige Anbindung aus Mähringen, Lehr und Jungingen zur Straßenbahnlinie 2 an der Haltestelle Uni Süd.
- Eine Verlängerung in das Gewerbegebiet Lehrer Feld ersetzt die heutige Linie 47.
- Perspektivisch ist eine Weiterführung in das neue Gewerbegebiet Ulm Nord/Mergelgrube nach dessen Erschließung und dem Bau des Doppelanschlusses an die BAB 8 angedacht.
- Unter Berücksichtigung der Einsparungen durch die bestehenden Linien und den möglichen Fahrgastzuwächsen durch ein insgesamt besseres Angebot ergeben sich Zusatzkosten von ca. 100.000 Euro p.a.
- Die Anpassung des Angebotes im Ulmer Norden soll nach Möglichkeit bereits mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 im Dezember 2018 erfolgen. Hierzu finden noch Abstimmungen mit dem bisherigen Linienbetreiber DB ZugBus RAB und der Genehmigungsbehörde statt. Momentan ist davon auszugehen, dass die Zusatzkosten erst ab dem Jahre 2020 anfallen werden.

Beteiligung Ortschaftsräte:

Zum Liniennetz im Ulmer Norden wurden die Ortschaften Mähringen, Lehr und Jungingen bereits nach der ersten Projektbeiratssitzung in 2016 angehört. Zusammengefasst ergaben sich folgende Stellungnahmen (Ortschaftsrat Mähringen, Sitzung am 22.08.16 und Ortschaftsrat Lehr, Sitzung am 29.08.16):

- Zustimmung zum Konzept der Linie 13 (Ex 45)
- Forderung nach 30-Minuten-Takt in der NVZ 2 (19 bis 21 Uhr)
- Umsteigepunkt zur Straßenbahnlinie 2 statt Universität Süd an der Haltestelle Botanischer Garten aufgrund Fahrzeitverlängerung
- Einrichtung neuer Bushaltestelle Sporthalle Ulm-Nord
- Umgang mit Schülerbussen offen ⇒ E-Wagen-Fahrten außerhalb Takt der Linie
- Linie 49 für den Schülerverkehr und als Direktanbindung nach Ulm soll erhalten bleiben
- Linienführung der Linie 13 in beide Richtungen über Ringstraße
- Linie 15 über Lehr führen

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung:

- 60-Minuten-Takt in der NVZ 2 ist ausreichend, 30-Minuten-Takt in der NVZ 2 (19 bis 21 Uhr) bedeutet Mehrkosten in Höhe von ca. 34.000 bis ca. 52.000 Euro p.a. (Betrag für 2 bzw. 3 Fahrten). Daher ist vor Ausweitung des Taktangebotes zu den o.g. Zeiten die Nachfrage zu erheben.
- Umsteigemöglichkeit vorhanden, geplant aufgrund Wendemöglichkeit an der Uni Süd (Bahnsteiggleich)
- Haltestelle Sporthalle Ulm-Nord sinnvoll, Planung wurde aufgenommen
- Abstimmung Bedarf Schülerverkehr in Richtung Innenstadt und Dornstadt mit Linienbetreibern
- Linie 49: mit Betreiberwechsel auf SVL seit 01.01.2017 tagsüber fast durchgehender 30'-Takt; abends und samstags stündlich, Sonn- und Feiertags 2-stündlich
- Linienführung über Ringstraße entspricht den Planungen. Einrichtung zusätzlicher Haltestelle in Mähringer Straße nördlich „Wengenholtz“ bei Bedarf sinnvoll
- Linie 15 über Lehr: Fahrzeitverlängerung, morgens Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs, Bedarf sehr gering (s. Linie 44)

7.2. 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.
- Stufe 3 - 01.01.2020: Inbetriebnahme der weiteren Ausbaustufen des Busliniennetzes. Dies betrifft die Linie 12 (Ex 22).

Keine Änderungen gegenüber dem Status Quo gelten für die Linien 1, 7, MobilSAM 8, MobilSAM 9, 10, 11, 14, MobilSAM 16 (Ex 12) und die Nachtbuslinien.

7.2.1. 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.

8. Weitere Schritte Nahverkehrsplan und Vergabeverfahren

Am 12.05.2017 findet im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine weitere Sitzung des Projektbeirats statt, bei dem das Planungsbüro PTV den Entwurf des Endberichts zum Nahverkehrsplan präsentieren wird. Danach besteht für die Mitglieder des Projektbeirats erneut die Möglichkeit ihre Vorstellungen zum Zielnetz für den ÖPNV einzubringen und damit aktiv an der Gestaltung des zukünftigen Nahverkehrsangebots mitzuwirken.

Der Beschluss des Nahverkehrsplans nach erfolgter Anhörung und damit ggf. Berücksichtigung eingegangener Vorschläge ist für Juli 2017 vorgesehen.

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. 9.2). 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.

8.1. 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.

8.2. Weiteres Vorgehen

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

9. **Kosten und Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen**

9.1. Kosten

Das „Zielnetz“ im Nahverkehrsplan umfasst Mehrleistungen zum Status Quo. Aufgrund der dargestellten Ergebnisse der Untersuchungen im Raum Ulmer Süden (Linie 12) sowie dem Ulmer Norden (Linie 13) stellen sich die Kosten für die empfohlenen Maßnahmen wie folgt dar:

Donaustetten/Göggingen und Unterweiler (Linie 12):

- ca. 100.000 - 150.000 € p.a.

Ulmer Norden (Linie 13):

- ca. 100.000 € p.a. (ohne Weiterführung ins Gewerbegebiet Mergelgrube)

Hieraus ergibt sich ein Gesamtbedarf von ca. 250.000 € p.a.

Nicht berücksichtigt in dieser Summe sind die zusätzlichen Kosten von rund 25.000 €, welche sich bei den Linien 12 (Ex 22) und 24 (23) (Donaustetten/Gögglingen und Unterweiler) aus der Umstellung von einem Rufbusangebot auf eine feste Busbedienung mit Anschlussicherung bereits zum Fahrplanwechsel 2017/2018. Die Mittel können aufgrund eines Weinigerbedarfs an anderer Stelle finanziert werden.

Die Kostenansätze hierfür beruhen auf planerischen Annahmen des Gutachters PTV und sind für den Stadtverkehr eher als niedrig zu bezeichnen:

- Kosten:
 - Laufleistung: 0,8 €/km
 - Fahrerkosten: 25,00 €/h
 - Standardbus: 30.000 €/a (Annuität)
- Erlöse:
 - Mittlerer Erlössatz: 0,9 €/km (lt. Angaben des DING)
 - Verfahren: vereinfachter Elastizitätsansatz nach Standardisierter Bewertung

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. Des Weiteren sind Kostenbeteiligungen Dritter (s. Linie 12) sowie die finanziellen Verpflichtungen aus Verträgen (s. GD 317/16) und den Zuschüssen für Verkehrsleistungen (Linie 13: 64.000 € p.a., Linie 47 - Gewerbegebiet Ulm-Nord/Lehrer Feld: 60.000 € p.a.) zu berücksichtigen.

9.2. Finanzierung

Der Gesamtmehrbedarf von ca. 250.000 €, welcher sich aus der Realisierung der neuen Zielkonzeption ergibt, kann durch die aktuell im ErgebnisHH der Stadt veranschlagten Gesamtmittel für den ÖPNV in PRC 5470-750 nicht abgedeckt werden. Aus diesem Grund wird die Verwaltung für den Entwurf des HH-Plans 2020 einen dauerhaften Sonderfaktor in dieser Höhe beantragen. Vorbehaltlich der Zustimmung des Gemeinderats zu diesem Sonderfaktor im Rahmen der HH-Planberatungen kann das Zielnetz umgesetzt werden.

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 nach Feststehen der Gesetzesänderungen hinsichtlich der Finanzierung der Verkehrsleistungen zu prüfen.