



Anlage 2 zu GD 263/17

Nahverkehrsplan Stadt Ulm

Zusammenfassung der Beiträge und Stellungnahmen aus dem Anhörverfahren als Nachgang zur 2. Sitzung des Projektbeirats am 12.05.2017

Erstellt von:

Stadt Ulm
Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt
Task Force Linie 2/Team ÖPNV
Münchner Straße 1
89073 Ulm

Tel: 0731/161-6615
E-Mail: oePNV@ulm.de

Ulm, 30.06.2017

Inhaltsverzeichnis


1	Einleitung	2
2	Einwender: Polizeipräsidium Ulm, Mail vom 15.05.17	2
3	Einwender: SPD-Fraktion, Mail vom 19.05.17	3
4	Einwender: Landkreis Neu-Ulm, Mail vom 23.05.17	4
5	Einwender: Ortsverwaltung Gögglingen/Donaustetten, Hr. Mandler, Mail vom 24.05.17	5
6	Einwender: SWU Verkehr, Mail vom 24.05.17	6
7	Einwender: RBA und Fa. Gairing, Mail vom 29.05.17	6
8	Einwender: Regierungspräsidium Tübingen, Mail vom 30.05.17	8
9	Einwender: Polizeipräsidium Ulm, Referat Prävention, Mail vom 31.05.17	8
10	Einwender: Hr. Arnold, Inklusionsbeauftragter der Stadt Ulm, Mail vom 31.05.17	9
11	Einwender: Regionalverband Donau-Iller, Mail vom 01.06.17	10
12	Einwender: IHK Ulm, Mail vom 01.06.17	10
13	Einwender: IHK Schwaben, Mail vom 01.06.17	12
14	Einwender: Bürgerverein Grimmelfingen, Mail vom 01.06.17	12
15	Einwender: DING, Mail vom 01.06.17	13
16	Einwender: RAB, Mail vom 02.06.17	15
17	Einwender: Landratsamt Alb-Donau-Kreis (ADK), Mail vom 02.06.17	16
18	Einwender: Handwerkskammer Ulm (HWK), Mail vom 02.06.17	18
19	Einwender: Hr. Buchholz, Vertreter des Jugendparlaments der Stadt Ulm, Mail vom 02.06.17	18
20	Einwender: Ortsverwaltung Unterweiler, Mail vom 01.06.17	19
21	Einwender: Stadt Neu-Ulm, Schreiben vom 01.06.17	19

1 Einleitung

Sämtliche bis zum 02.06.2017 eingegangenen Einwendungen wurden gesichtet und der Übersichtlichkeit halber sinngemäß zusammengefasst. Bei Bedarf können die Originaleinwendungen im Wortlaut eingesehen werden.

2 Einwender: Polizeipräsidium Ulm, Mail vom 15.05.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Fahrradmitnahme: Welche Regelung existiert bzgl. der Sicherung von Fahrrädern, Kinderwagen, Rollstühle u. ä. zur Vermeidung von Gefahren beim Beschleunigen/ Bremsen/ Kurvenfahren oder im Falle eines Unfalls 	<ul style="list-style-type: none"> Hinweis wurde bereits am 12.07.16 eingereicht. Der vorgeschlagene Lösungsvorschlag aus dem Rems-Murr-Kreis (s. Foto) ist lt. SWU-V im Stadtverkehr nicht umsetzbar, da es sich um eine Lösung für den Regionalverkehr handelt.

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
	 <ul style="list-style-type: none"> • Eine Übertragung auf den Stadtbusverkehr ist nicht möglich, da <ul style="list-style-type: none"> ◦ hierfür bis zu 3 Sitzplätze entfallen würden, ◦ sich die Fahrzeiten wesentlich verlängern würden, ◦ die Fahrplanstabilität gefährdet wäre, wenn gleichzeitig mehrere Fahrradfahrer zusteigen, ◦ eine Sicherung der Fahrräder durch das Fahrpersonal überprüft werden müsste, was wiederum im Fahrbetrieb nicht zu leisten wäre. • Eine Sicherung von Rollstühlen und Fahrrädern mittels Hilfsgurte wurde in den 2000er Jahren bei der SWU-V angeboten, aufgrund Vandalismus wieder eingestellt.

3 Einwender: SPD-Fraktion, Mail vom 19.05.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> • NVP-Entwurf beinhaltet deutliche Verbesserung der bisherigen Situation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> • Konzessionäre von außerhalb müssen angehalten werden, die abgestimmten Fahrpläne noch mehr zu beachten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> • Eine laufende Beobachtung bzw. Evaluaton nach zwei Jahren, wie in der Diskussion vorgeschlagen, halten wir ebenfalls für notwendig. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenntnisnahme

4 Einwander: Landkreis Neu-Ulm, Mail vom 23.05.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Der Fortbestand der Linien 5 und 7 im Bereich der Stadt Neu-Ulm in der bisherigen Form wird begrüßt. Bedenken wegen eines Wegfalls der Haltestelle „Donauklinik“ werden im Interesse einer einheitlichen Linienführung der Linie 7 in der Neu-Ulmer Stadtmitte über die Schützenstraße zurückgestellt. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> Die Frage der Erschliessung des geplanten Neu-Ulmer Siedlungsgebietes „Ulmer Riedteile“ ab dem Jahr 2019 und eine Optimierung der Bedienung zwischen Neu-Ulm Wiley (Washingtonallee) und Ludwigsfeld als Teilabschnitt des Linienbündels der Linie 5 bedarf der Abstimmung mit den konzessionierten Verkehrsunternehmen im Rahmen des Nahverkehrsplans des Landkreis Neu-Ulm. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> Liniendurchbindung vom Ulmer Eselsberg bis nach Burlafingen (Linie 6 und 84/85) wird für nicht realisierbar gehalten. Im Übrigen bedarf es der Abstimmung mit den konzessionierten Verkehrsunternehmen im Rahmen des Nahverkehrsplans des Landkreis Neu-Ulm. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> Eine Linienbrechung von Regionalbusverkehren ist inakzeptabel. Bezüglich der künftigen Ausgestaltung des ZOB wird auf das Schreiben vom 25.04.2017 bzw. auf das Positionspapier WBO/LBO/IHK zum selben Thema verwiesen. 	<ul style="list-style-type: none"> 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. Eine detaillierte Kapazitätsbetrachtung des Nahverkehrsberaters Herr Grosse kommt zu dem Schluss, dass der heutige und zukünftige Busverkehr mit sieben Bussteigen realisiert werden kann. Den Linien werden auch weiterhin feste Bussteige zugewiesen. Das Konzept lässt ebenfalls Raum für Wachstum der Regionalbusverkehre, auch wenn die Stadt Ulm im Hinblick auf die Regio-S-Bahn und die stufenweise Umsetzung des ÖPNV-Zielnetzes 2020 aus dem Nahverkehrsplan eher mit einer Abnahme der Regionalbusverkehre rechnet.

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> • Anmerkungen zur Linie 5 und den NachtSAM-Linien in Neu-Ulm: <ol style="list-style-type: none"> 1. Für die Linie N5 liegt eine eigenwirtschaftliche Konzession bis ins Jahr 2026 vor. 2. Der Betrieb der NachtSAM-Linien 5a, 5b, 5c erfolgt außerhalb der von unserem Nahverkehrsplan festgelegten Bedienungszeiträume. 3. Für alle MobilSAM-Verkehre auf bayerischer Seite bestehen längerfristige Vereinbarungen zwischen der SWU und den betreffenden Verkehrsunternehmen. • Insofern wird von einem Fortbestand der Linie N5 und MobilSAM ausgegangen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die bestehenden längerfristigen Vereinbarungen der SWU bezüglich der MobilSAM-Verkehre sowie die eigenwirtschaftliche Konzession für die Nachbuslinie 5 mit einer Laufzeit bis 31.12.2026 sind uns bekannt. Wie Sie richtigerweise anmerken, gehören diese Linien nicht zum Linienbündel der Stadt Ulm, der zuständige Aufgabenträger für diese Linien ist das Landratsamt Neu-Ulm. Dies haben wir im Anhörungsentwurf auch entsprechend vermerkt und nicht in das Linienbündel einbezogen. • Mit Auslaufen der UNV-Taktverkehrszahlungen bedarf es im Sinne eines gesamtstädtischen Nahverkehrsangebotes einer Anschlussregelung durch den zuständigen Aufgabenträger Landratsamt Neu-Ulm und der Stadt Neu-Ulm.
<ul style="list-style-type: none"> • Es wird als erforderlich gesehen, dass in die DFI-Anzeiger an den Haltestellen alle Linien, die diese bedienen, aufgenommen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die DFI-Anzeiger sind Eigentum der SWU Verkehr GmbH. Es besteht bereits heute die Möglichkeit alle Linien dort anzuzeigen, wenn die betroffenen Verkehrsunternehmen die benötigten Daten zur Verfügung stellen (RBL) und dazu entsprechenden vertraglichen Regelungen zustimmen.

5 Einwander: Ortsverwaltung Göggingen/Donaustetten, Hr. Mender, Mail vom 24.05.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> • Bei den Ortsteillinien ist keine Busverbindung von 4.30 – 5.30 h aufgeführt. Gilt hier kein 30 min Takt oder fährt überhaupt kein Bus. Nach Ansicht der Räte müsste für die Berufspendler ins Donautal bereits ab 4.30 Uhr ein Angebot bestehen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Im aktuellen Fahrplan der Linie 22 erreicht die erste Fahrt Mo-Fr um 6.25 Uhr den ZOB Ost. In unserem Fahrplanentwurf der Linie 12 ist dies bereits um 5.42 Uhr der Fall. Auf den SWU-Hauptlinien findet der erste Anschluss schon um ca. 5 Uhr am Ehinger Tor statt. Eine Ankunft im Donautal wird damit um ca. 5.30 Uhr ermöglicht. Mit der Linie 12 wird nach aktuellem Stand der Schichtbeginn um 6 Uhr erreicht (Umstieg am Gasthof Donautal in Linie 10). • Eine zusätzliche Fahrt 30 min vorher ist daher zum derzeitigen Stand nicht erforderlich, wird aber im Rahmen der Verkehrsentwicklung evaluiert.

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Bei der Umstellung des Rufbusangebots soll die Haltestelle Illerkirchberger Straße in die reguläre Linienführung aufgenommen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Haltestelle Illerkirchberger Straße soll ab dem 01.01.2020 von der Linie 12 regulär bedient werden. Im Zeitraum Dezember 2017 bis Dezember 2020 ist dies aktuell noch nicht vorgesehen. Die Umsetzung wird mit den betroffenen Verkehrsunternehmen derzeit besprochen. In jedem Fall muss aber sichergestellt werden, dass die Pünktlichkeit und die Umlaufzeit dennoch passen, damit der Umstieg zur Linie 3 (künftig Linie 4) an der Haltestelle Kapelle funktioniert.
<ul style="list-style-type: none"> Zielnetz, Linien 12 und 16: Grundsätzlich, sollten bei allen Linien (Rufbus, 12 oder 16) die gleichen Haltestellen angefahren werden. Unklar ist den Räten, wie bei der zukünftigen Linie 12 die Haltestelle Illerkirchberger Straße eingebunden werden kann, wenn der Bus Richtung Laupheim fährt. 	<ul style="list-style-type: none"> Gemäß dem aktuellen Fahrplankonzept sollen auf den Linien 12 und 16 die gleichen Haltestellen bedient werden. Die Abweichung besteht nur im Hinblick auf die Rufbus-Festumstellung. Bezüglich der Linienwege finden noch Abstimmungsgespräche statt.
<ul style="list-style-type: none"> Die Verlegung der Haltestellen Hoher Berg und Alb-Donau-Str. wurde hinterfragt aber nicht in Frage gestellt. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme

6 Einwander: SWU Verkehr, Mail vom 24.05.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Kapitel 4.2.2: Die Erreichbarkeit in 30 bzw. 40 Minuten auf allen Quelle/ Ziel-Haltestellen ist mit dem angedachten Linienetz nicht möglich. Hier sollte mindestens formuliert werden, dass Ausnahmen möglich sind. 	<ul style="list-style-type: none"> Formulierung wurde angepasst.
<ul style="list-style-type: none"> Kapitel 4.2.3.1: Linie 16 sollte noch aufgenommen werden: Ggf. Verdichtung der Linie 13 zwischen 19:00 und 21:00 Uhr. (vgl. Antrag Freie Wähler) 	<ul style="list-style-type: none"> s. Beschluss, wird außerhalb des Nahverkehrsplans im Rahmen von Angebotsanpassungen geprüft.
<ul style="list-style-type: none"> Kapitel 4.3.2.4: Service-Hinweise auf Verkaufsstellen haben wir derzeit nur auf dem Haltestellenfahrplan (einheitlich traffiti – also kein Hinweis auf bspw. Vorverkaufsstellen). 	<ul style="list-style-type: none"> Die SWU wird gebeten, die Umsetzung zu prüfen, da ein Hinweis auf die Verkaufsstellen insbesondere in den Ortschaften als nützlich angesehen wird.

7 Einwander: RBA und Fa. Gairing, Mail vom 29.05.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Ziff. 2.1 Europäischer Rechtsrahmen - S. 13: Soweit der Nahverkehrsplan für eine künftige Vergabe von öffentlichen Dienstleistungen eine wichtige Grundlage darstellt, endet diese Befugnis an den Stadtgrenzen Ulms. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Ziff. 3.4.3.3 ÖPNV-Angebot Buslinien - S. 31: Die Kartenübersicht zeigt Buslinien, die in der Stadt Neu-Ulm verkehren - und zudem genehmigungsrechtlich ausschließlich regionalen Buslinien zuzurechnen sind. Um Korrektur wird gebeten. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> Ziff. 4.3.4.5 Infrastruktur - Personal - S. 67: Die genannten Anforderungen gehen über die zulässige Zweckbestimmung eines Nahverkehrsplans weit hinaus. 	<ul style="list-style-type: none"> Gemäß § 8 (3) PBefG definiert der Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Es obliegt somit dem Aufgabenträger, welche Anforderungen im Nahverkehrsplan gestellt werden.
<ul style="list-style-type: none"> Ziff. 6.1.1.4 Maßnahmenentwicklung - Linie 5 - S. 81: Eine Erschließung der "Ulmer-Riedteile" wird linienunabhängig untersucht. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> Ziff. 6.1.1.5 Maßnahmenentwicklung - Linie 6 - S. 82: Die Verknüpfung der Linien 6 mit den Linien 84 und 85 ist keine Umsetzungsmaßnahme. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Stellungnahme zur Einwendung des Landkreises Neu-Ulm.
<ul style="list-style-type: none"> Ziff. 11 Linienbündelung - S. 107: Die Zielsetzung des § 8 PBefG, insb. eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung, erfordert nicht die beschränkende Festlegung eines einzigen Linienbündels für alle ÖPNV-Verkehre in Ulm und darüber hinaus. Ein "Mega-Bündel" dürfte nur einen beschränkten Kreis großer Verkehrsunternehmen als Adressaten finden. Dies widerspricht den Vorgaben des § 8a Abs. 4 PBefG. 	<ul style="list-style-type: none"> § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG statuiert Vorgaben für die Nahverkehrsplanung, die hier Beachtung gefunden haben. Es obliegt danach dem Aufgabenträger (als demokratischem Entscheidungsgremium), welchen Angebotsumfang und welche Angebotsqualität dieser im öffentlichen Verkehrsinteresse für geboten hält. Ziel war es vorliegend, eine wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu erreichen. Eine eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen im nach diesen Grundsätzen definierten Linienbündel ist u.E. nicht möglich. Daher verweisen wir auf § 8a (1) PBefG: "Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung für eine Gesamtleistung nach § 8a Absatz 2 Satz 4 oder für eine Teilleistung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) kann zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
	<p>(EG) Nr. 1370/2007 erteilen".</p> <ul style="list-style-type: none"> § 8a Abs. 4 PBefG greift nach seinem Wortlaut nur bei der Absicht zur Vergabe nach Art. 5 Abs. 3 VO 1370/2007. Eine Vergabe nach Art. 5 Abs. 3 VO ist nicht beabsichtigt.
<ul style="list-style-type: none"> Ziff. 13 Fahrzeugausstattung - Bus-Designvorgabe - S. 125: Der "SWU-Look" kann nicht für ein- und ausbrechende Linien gelten. Ein einheitliches Busdesign im DING-Standard wäre wesentlich sinnvoller. 	<ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen des Dialogverfahrens zum ÖPNV-Konzept der Stadt Neu-Ulm wurde ein einheitliches Design des Stadtverkehrs Ulm/Neu-Ulm bereits mehrfach von Fahrgästen gefordert. Daher halten wir es für zielführend, dass Design der SWU für den gesamten Stadtverkehr zu übernehmen. Dies gilt nicht für den Regionalverkehr, für den ein einheitlicher DING-Standard durchaus wünschenswert wäre.
<ul style="list-style-type: none"> Ziff. 13.2 Übersicht der aktuellen Liniengenehmigungen - S. 127: Die DING-Linie 5 hat mehrere Genehmigungen als Grundlage. Die der RBA führt von Ludwigsfeld nicht nur bis Neu-Ulm ZUP, sondern bis zum Ulmer ZOB. 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde angepasst.

8 Einwander: Regierungspräsidium Tübingen, Mail vom 30.05.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Freitags und samstags ist der Zeitraum zwischen 1.00 Uhr und 1.30 Uhr keiner Verkehrszeit zugeordnet. 	<ul style="list-style-type: none"> Hier gibt es eine vertretbare Lücke im Übergang zwischen dem Spät- und dem Nachtverkehr.
<ul style="list-style-type: none"> Die Maßnahmenentwicklung bis 2020 (Kap. 6): Wir möchten bei der Erteilung der Liniengenehmigungen darum bitten, bei Umgestaltungen vorab ein gemeinsames Vorgehen durch einen regelmäßigen Dialog abzustimmen. 	<ul style="list-style-type: none"> Der Hinweis wird berücksichtigt, bei der Umsetzung werden die entsprechenden Akteure eingebunden.
<ul style="list-style-type: none"> Wir stimmen darin überein, dass die Bündelung der Linien im Stadtgebiet Ulm zu einem gesamtstädtischen Bündel wirtschaftlich sinnvoll erscheint und aus verkehrlicher Sicht nachvollziehbar ist. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme

9 Einwander: Polizeipräsidium Ulm, Referat Prävention, Mail vom 31.05.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Hinweis aus kriminalpräventiver Sicht zur Gefahr von terroristischen Anschlägen: die Fahrgäste und das Personal des ÖPNV sollen bzgl. des Erkennens von herrenlosen Gepäckstücken und den richtigen Verhaltensweisen sensibilisiert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme, keine Relevanz für NVP

10 Einwender: Hr. Arnold, Inklusionsbeauftragter der Stadt Ulm, Mail vom 31.05.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> • "Die Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Menschen bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind in Tabelle 7 gut zusammengefasst. Im zugehörigen Punkt 4.3.1.1 wird das PBefG zitiert, nachdem ein Nahverkehrsplan die Belange dieses Personenkreises so zu berücksichtigen hat, dass eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 erreicht ist. Da diese rechtlichen Vorgaben bindend sind, erscheint es nicht zielführend, wenn im weiteren Wortlaut überwiegend "weiche" Formulierungen (z.B. "soll", "sollte") verwendet werden. Ich rege daher an: • Im Text unter 4.3.1.2. "Anforderungen an barrierefreie Haltestellen" sollte auf weiche Formulierungen verzichtet werden. Es wird angeregt den Text unter 4.3.1.2. "Anforderungen an barrierefreie Haltestellen" wie folgt zu ändern (geänderte Worte sind fett gedruckt): <ul style="list-style-type: none"> - Satz 2: Sie müssen barrierefrei gestaltet sein (...) - Satz 3: Für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs muss, wie bereits dargelegt, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden (§ 8 Abs. 3 PBefG). Zukünftigen Planungen in diesem Bereich müssen daher insbesondere (...) - erster Satz auf der Folgeseite: Im Rahmen ihrer finanziellen Mittel wird die Stadt Ulm dieses Ziel realisieren und im Haltestellenausbauprogramm berücksichtigen (...) - unter "Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg:", letzter Aufzählungspunkt: Bei Reststufenhöhen und Spaltbreiten von mehr als 5 cm müssen fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (...) angeboten werden. - auf Seite 57, Überschrift "Straßenbahnhaltestellen", Satz 2: Diese Grundanforderungen zur barrierefreien Ausgestaltung der Haltestellen werden im Rahmen des Ausbauprogramms der Stadt Ulm (s. Kap. 4.3.2.3) nach Möglichkeit berücksichtigt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in Ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen (§ 8 Abs. 3 PBefG). • Unabhängig von den Vorgaben der Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und deren Zielvorgaben in Ihren Nahverkehrsplänen haben die Bauämter mit der Vergabe der Planung von Haltestellen projektbezogen eine korrekte Aufgabenstellung für den Um- oder Neubau zu formulieren, in der sich das Ziel der Barrierefreiheit korrekt niederschlägt. Der Stadtverwaltung obliegt es dann, diese mit entsprechender Sachkenntnis in eine artgerechte bauliche Lösung umzusetzen. • Neben den zielgerichteten Baumaßnahmen zur Barrierefreiheit finden permanent Straßenbaumaßnahmen aus anderen Gründen statt. Von diesen Maßnahmen sind in zahlreichen Fällen auch Haltestellen betroffen. Hier soll der Nahverkehrsplan dazu dienen, im Zuge von Straßenbaumaßnahmen auch den barrierefreien Ausbau von Haltestellen zeitgleich zu berücksichtigen. • Die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im gesetzlich per PBefG vorgegebenen Zeitraum ist abhängig von der Finanzlage der Stadt, den vorhandenen Kapazitäten für Planungen und den Ressourcen für den Bau der Infrastruktur. Ebenso sind dabei ggf. die vorhandenen Förderregularien zu berücksichtigen.

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Anregung akustische Informationen bei den Haltestellentypen A1 und A2 verbindlich zu berücksichtigen, beim Typ B als "kann"-Möglichkeit offen zu halten. 	<ul style="list-style-type: none"> Eine akustische Information bei den Haltestellentypen A1 und A2 wäre mit sehr hohen technischen und finanziellen Aufwendungen verbunden; ebenso eine Nachrüstung der vorhandenen DFI-Anzeiger. Bei der Ausrüstung der Haltestellen der Linie 2 werden DFI-Anzeiger mit "text-to-speech"-Funktionen zum Einsatz kommen.
<ul style="list-style-type: none"> Diese Stellungnahme ist gem. § 15 Abs. 4 Landesbehindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) dem Gemeinderat vorzulegen. 	<ul style="list-style-type: none"> Erfolgt im Rahmen der Beschlussfassung.

11 Einwender: Regionalverband Donau-Iller, Mail vom 01.06.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung des Regionalplans Donau-Iller bei den übergeordneten Planungen 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> Regio-S-Bahn Donau-Iller: Die Integration der Planungen zur Regio-S-Bahn Donau-Iller in den Nahverkehrsplan Stadt Ulm 2017 wird begrüßt und es wird angeregt, Kapitel 12 „Zeitlich Umsetzung“ folgend zu ergänzen: „Die Regio-S-Bahn Donau-Iller ist ein Stufenkonzept, dass schrittweise realisiert werden soll. In Abhängigkeit der Umsetzung des Projektes Regio-S-Bahn Donau-Iller ist der ÖPNV an die aktuellen Entwicklungen auf der Schiene entsprechend anzupassen.“ Im „Regionalen SPNV-Zielkonzept“ werden zusätzlich die optionalen Haltepunkte Ulm-Eisingen und Ulm-Jungingen dargestellt. Auch sind die Bestandshalte Ulm Hauptbahnhof, Ulm-Donautal und Ulm-Söflingen in das Regio-S-Bahn Donau-Iller-Konzept integriert. Wir bitten um entsprechende Ergänzung von Kapitel 3.4.2. 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde angepasst.

12 Einwender: IHK Ulm, Mail vom 01.06.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Die mittelständische Unternehmerlandschaft zu erhalten, muss ein Ziel der Raumschaft sein. 	<ul style="list-style-type: none"> Das Ziel der Stadt Ulm besteht in der Erbringung eines homogenen Stadtverkehrs mit einheitlichen Qualitätsstandards und Leistungen. Die Marktteilnahme privater, kleiner und mittelständischer Verkehrsunternehmen wird durch die Teilnahme an Ausschreibungen der SWU-V ermöglicht.

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Die IHK Ulm begrüßt, dass eine Einbindung aller Akteure stattgefunden hat. Bemängelt wird, dass bereits mit der Auftaktveranstaltung am 5. Juli 2016 für bestimmte Themenbereiche feste Ziele vorgegeben wurden und somit keine ergebnisoffene Diskussion stattfinden konnte. In die Aufstellung des Plans und den Diskussionsgrundlagen wurden keine privaten Betreiber einbezogen. Die Frist für eine schriftliche Stellungnahme zum Anhörungsentwurf ist mit knapp drei Wochen sehr gering bemessen. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> Es ist unklar, warum alle Linien in Trägerschaft der Stadt Ulm in ein Linienbündel als zwingend erforderlich angesehen wird. Eine Festlegung von Linienbündeln im Nahverkehrsplan würde in die Gestaltungshoheit der Unternehmen eingreifen und ist daher aus ordnungspolitischer Sicht und als enteignungsgleicher Eingriff abzulehnen. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Stellungnahme zur Einwendung der RBA/FA. Gairing. Die Gestaltungshoheit über den materiellen Gehalt der ausreichenden Verkehrsbedienung obliegt bundesgesetzlich gemäß PBefG dem Aufgabenträger als demokratischem Entscheidungsgremium.
<ul style="list-style-type: none"> Die Eigenwirtschaftlichkeit einer Vielzahl von Verkehren wird im ganzen Nahverkehrsplan nicht thematisiert. Dabei haben diese gegenüber gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen Vorrang (§ 8 Abs. 4 PBefG). Linienbündelungen dürfen solch eigentwirtschaftliche Verkehrsleistungen nicht gefährden. 	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtverkehr ist keine eigenwirtschaftliche Erbringung möglich. Siehe dazu Stellungnahme zu der Einwendung der RBA.
<ul style="list-style-type: none"> Zum Thema der Veränderungen am ZOB wird angemerkt, dass Linienbrechungen nicht zielführend sind. Es soll auch zukünftig ein leistungsfähiger und ausreichend dimensionierter ZOB vorhanden sein. Der Stadt Ulm wurde am 4. Mai 2017 von der IHK Ulm ein Vorschlag für einen leistungsfähigen ZOB unterbreitet, der die notwendige Kapazität aufweisen würde 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Stellungnahme zur Einwendung des Landkreises Neu-Ulm.
<ul style="list-style-type: none"> ÖPNV-Anbindung Gewerbegebiete: Es ist darauf zu achten, dass Fahrpläne u.a. Schichtbeginn/-wechsel und -ende berücksichtigen. Gegebenfalls muss hier eine Abstimmung mit anderen Trägern, z.B. bei Betroffenheit von Regionalbuslinien, stattfinden. Hier sind bedarfsgerechte Lösungen zu finden, ohne konkurrierende Verkehre aufzubauen. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> Zu hohe Mindestanforderungen für den Linienbetrieb, die von kleinen Mittelständlern nicht mehr erfüllbar sind, sollen vermieden werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Das Ziel ist ein einheitlicher Standard im gesamten Stadtverkehr, siehe Stellungnahme zur Einwendung der RBA.

13 Einwender: IHK Schwaben, Mail vom 01.06.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Größe und Kapazität des ZOB Ulm: Die Brechung von regionalen Buslinien ist in jedem Fall klar abzulehnen, wenn kein Umstieg in ein schnelleres Verkehrsmittel (i.d.R. Zug) erfolgt. Eine Verkleinerung des ZOB Ulm ist keine sinnvolle verkehrspolitische Zielsetzung. Die IHKs Ulm und Schwaben haben sich gemeinsam mit den Busunternehmerverbänden WBO (Baden-Württemberg) und LBO (Bayern) in einem Positionspapier gegen eine Verkleinerung des ZOB Ulm gewandt. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Stellungnahme zur Einwendung des Landkreises Neu-Ulm.
<ul style="list-style-type: none"> Linienführung Linie 5 (SWU): Sollte die geteilten Linienäste in Neu-Ulm kommen, so böte es sich an, diese Linienäste unterschiedlich zu nummerieren. 	<ul style="list-style-type: none"> Wird im Rahmen der Umsetzung des Zielkonzeptes gemeinsam mit der Stadt Neu-Ulm und der SWU-V und der RBA geprüft.
<ul style="list-style-type: none"> 3. Linie 6 / Verknüpfung mit Linie 84/85: Zunächst sollte Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit geprüft werden. Grundsätzlich sind Linien sinnvoller, die in Ulm (am ZOB) beginnen und enden, um Verspätungen zu vermeiden. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Stellungnahme zur Einwendung des Landkreises Neu-Ulm.

14 Einwender: Bürgerverein Grimmelfingen, Mail vom 01.06.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Anregung, dass die MobilSAM Linie vom Kuhberg ins Donautal auch über Grimmelfingen geführt wird. 	<ul style="list-style-type: none"> Grimmelfingen wird zukünftig an allen Tagen von der Linie 8 mit Anbindung an die Straßenbahnlinie 2 am Kuhberg Schulzentrum bedient. Eine Fortführung des MobilSAM Linie 14 über Grimmelfingen ist daher nicht erforderlich.
<ul style="list-style-type: none"> Der Grimmelfinger Feuerwehr ist wichtig, dass die Wendeplatte vor dem Bürgersaal in der Eisenbahnstr. nicht weiter als Buswendeplatz/Warteparkplatz benutzt wird. Darum der Vorschlag des Bürgervereins, dass die Busse ins Donautal fahren und dort umdrehen bzw. warten. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrzeit der Linie 8 beträgt 33 Minuten bei einem 20-Minuten-Takt, die Wendezeit von 7 Minuten wird benötigt, um nicht ein weiteres Fahrzeug einsetzen zu müssen. Eine Verlängerung wird daher aufgrund der hohen Kosten für den notwendigen Einsatz eines weiteren Fahrzeugs nicht befürwortet. Die Problematik mit der Wendeplatte vor der Feuerwehr hat keine Relevanz für den Nahverkehrsplan und wurde bereits in den zurückliegenden Jahren mit den Beteiligten erörtert.

15 Einwender: DING, Mail vom 01.06.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Die Liniennummern 84a und 84b sind DING-interne Linienbezeichnungen und nicht im veröffentlichten Fahrplan vorzufinden. Im obigen Abschnitt sollen statt 84, 84a, 84b, 85 die Linien 84, 85 und 88 aufgeführt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde angepasst.
<ul style="list-style-type: none"> 3.4.3.3 Bestandsaufnahme/ÖPNV-Angebot/MobilSAM (Seite 31): In der Auflistung der MobilSAM-Linien fehlen die Linien MobilSAM 73, MobilSAM 77 und MobilSAM 78/79. 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde angepasst.
<ul style="list-style-type: none"> 3.4.4 Fahrpreise und Verbundtarif (Seite 34): Die DING-Card soll bald durch ein elektronisches Ticket mittels Handy oder berührungsloser Chipkarten-Technologie ersetzt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde angepasst.
<ul style="list-style-type: none"> Für die auf der Seite 36 abgebildete DING-Fahrpreistabelle existiert eine neue Version gültig ab 01.01.2017. 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde angepasst.
<ul style="list-style-type: none"> 3.6. Finanzierung im ÖPNV (Seite 44): "Tabelle 2: Zuwendungen der Stadt Ulm für den ÖPNV, Planjahre 2015 und 2016": 1. Zeile: richtig ist „Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste (DING-Tarif)“ 2. Zeile: nach unseren Unterlagen lag der Anteil der Stadt Ulm für den Eigenaufwand für das Planjahr 2015 in Höhe von 145.000 Euro und für das Planjahr 2016 in Höhe von 149.000 Euro. 3. Zeile: Die Beiträge für „Anpassung Aufwendungen DING“ sind uns unklar. 5. Zeile: richtig ist „Übergangsregelung Landkreise Biberach und Heidenheim“ 6. Zeile: richtig ist „Übergangsregelung Verkehrsverbände „bodo“ und "naldo“ 8. Zeile: richtig ist „Ausgleich für Tarifgemeinschaft Ulm/Neu-Ulm (UNV-Verträge /früherer Verkehrsverbund)“ 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde angepasst.
<ul style="list-style-type: none"> 4.3.3.1 Betriebssteuerung/Betriebsleitstelle (Seite 65): Folgendes zu ergänzen: Anbindung an die Datendrehscheibe von DING erfolgt über DEFAS Bayern, Anbindung an die Datendrehscheibe der NVBW sollte geklärt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde angepasst.
<p>4.3.3.1 Kundenkommunikation/ Fahrgastinformation (Seite 70): Richtig wäre: Bereitstellung der Daten auf Datendrehscheibe.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Wurde angepasst.

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> "Dynamische Fahrgastinformation (DFI): Anbindung von Anzeigern anderer Hersteller über Datendrehscheibe." Es ist unklar, was unter Herstellern bzw. unter anderen Herstellern gemeint ist. Optional wird die Ausstattung der DFI's mit einer akustischen Ansage der nächsten Fahrtmöglichkeiten für die sehbehinderten Fahrgäste empfohlen. 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde angepasst.
<ul style="list-style-type: none"> 6.1.1.4 Maßnahmenentwicklung/ ÖPNV-Zielnetz 2021/Linie 5 (Seite 81): Zu prüfen ist, ob eine bessere Abgrenzung der zwei Linienäste durch eine angepasste Liniennummerierung z.B. 5a und 5b möglich wäre. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Stellungnahme zur Einwendung der IHK.
<ul style="list-style-type: none"> 6.1.1.9 Maßnahmenentwicklung / ÖPNV-Zielnetz 2021/ Linie 10 (Seite 82): Es ist zu beachten, dass die Regionalbuslinien 36/37/38 eine wichtige Funktion im Ortsverkehr Blaustein haben und in Herrlingen auf die Regionalbahnen aus und in Richtung Ulm abgestimmt sind 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> 8.6 Prüfaufträge/Entwicklung MobilSAM-Linien (Seite 103): In der Auflistung der MobilSAM-Linien fehlen die Linien MobilSAM 73, MobilSAM 77 und MobilSAM 78/79. Sollte das MobilSAM-Konzept mittelfristig überplant werden, müssen auch die Neu-Ulmer MobilSAM-Linien in Gesamtkonzept einbezogen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Diese Linien haben einen anderen Aufgabenträger; im Rahmen der abgestimmten Planung eines einheitlichen Stadtverkehrs Ulm/Neu-Ulm wird dieses Thema gemeinsam erörtert.
<ul style="list-style-type: none"> 8.7 Prüfaufträge/Kapazität des ZOB (Seite 104): Im Hinblick auf die knappe Bemessung des künftigen ZOB und Bestrebungen diesen durch Brechungen der Regionalbuslinien zu entlasten, wird auf das Positionspapier der WBO/LBO/IHK vom Februar 2017 verwiesen. Darüber hinaus wird auf die Ergebnisse der Untersuchung zur Reduzierung des Fahrtenangebots zwischen Ulm ZOB und Neu-Ulm ZUP verwiesen, was von der PTV nicht empfohlen wird. Auch die Beibehaltung der derzeitigen Lösung mit zwei ZOB westlich und östlich der Bahngleise wird abgelehnt. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Stellungnahme zur Einwendung des Landkreises Neu-Ulm.
<ul style="list-style-type: none"> 13.1.2.1 Bus/Ausstattungsmerkmale/ Fahrgastinformation (Seite 123): Richtig wäre: Mindestens 1/4 der Spielzeit muss unentgeltlich für Fahrgastinformation oder allgemeine Informationen dem Aufgabenträger zur Verfügung stehen (Anmerkung: Der Betreiber muss dies leisten) 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Fahrgastinformation am Fahrzeug: DING-Logo am Fahrzeugfront, Fahrzeugheck und an der rechten Fahrzeugseite neben dem Vordereinstieg als Kennzeichnung für die Einbeziehung in den DING-Tarif bzw. Verbund. 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde angepasst.

16 Einwender: RAB, Mail vom 02.06.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Die Genehmigungen der RAB-Linien 7 und 46 sind seit dem 01.01.2017 getrennt genehmigt. Die Linie 7 (Ulm-Jungingen) endet zum 31.12.2019. Die Linie 46 (Ulm-Geislingen) läuft erst zum 30.06.2020 aus. Die Planungen des Ulmer Nordens und die Verlängerung der geplanten neuen Linie 13 bis zur Haltestelle Mergelgrube stellt aus Sicht der RAB eine Konkurrenzierung zur eigenwirtschaftlich genehmigten Linie 46 dar. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 46 steht in der Aufgabenträgerschaft des Alb-Donau-Kreises (ADK) und ist gemäß des Nahverkehrsplans ADK 2015 als Nebenverbindung klassifiziert. Daher muss alle ein bis zwei Stunden ein Angebot zur Verfügung stehen. Im Rahmen dieser Buslinie müssen Schulanfangs- und -endzeiten für erheblich größere Nachfrageströme sichergestellt werden. Eine angepasste Bedienung unterschiedlicher betrieblicher Anfangs- und -endzeiten einschließlich von Schichtzeiten ist ebenso eine Aufgabe des Inhabers einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung. Seitens der RAB wurde eine Erschließung der Fa. Müller in der Mergelgrube zu den dort relevanten Schichtzeiten mit der Beantragung der Liniengenehmigung nicht vorgesehen. Das vorhandene Verkehrsbedürfnis wird durch die vorhandenen Verkehre nicht ausreichend befriedigt. Die geplante Erschließung stellt eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung dar. Insofern beurteilen wir die Einführung der neuen Linie 13 nicht als Konkurrenzierung der bis 30.06.2020 eigenwirtschaftlichen genehmigten Linie 46.
<ul style="list-style-type: none"> Bei den Planungen zur Linie 13 sollten weiterhin Direktverbindungen insbesondere im Schülerverkehr zwischen Mähringen und Ulm aufrechterhalten werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Die notwendigen Schülerfahrten werden - sofern erforderlich - als E-Wagen in die Schülerlinien integriert und im Rahmen der Erstellung des Fahrplankonzepts geprüft und berücksichtigt.

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> • Der Umstieg auf die Straßenbahnlinie 2 führt für die Mähringer und Lehrer zu einer Reisezeitverlängerung von durchschnittlich 5 Minuten. Die RAB sind bereit, die Änderungen zur Linie 13 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 entsprechend umzusetzen. Die Änderungen dürfen jedoch nicht zu wirtschaftlichen Nachteilen führen und entstehende Mehrleistungen sollten erstattet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Derzeit beträgt die Reisezeit der Linie 48 von Mähringen an den ZOB Ulm in Abhängigkeit vom Linienweg zwischen 14 und 23 Minuten. Zukünftig benötigt die Linie 13 von Mähringen bis zur Haltestelle Universität Süd 7 Minuten, nach einer Umsteigezeit von ca. 5 Minuten, beträgt die Reisezeit bis zum Hauptbahnhof 8 Minuten, so dass sich eine Gesamtreisezeit von 20 Minuten ergibt.
<ul style="list-style-type: none"> • Die geplante Direktvergabe aller Stadtverkehrslinien an SWU wird bedauert. • Die hohen Anforderungen an Umfang und Qualität wird kritisch gesehen. Hier wäre zu prüfen, in wie weit die Rahmenvorgaben im Einklang mit § 8 Abs. 3 Satz 9 PBefG stehen und Inhalt des öffentlichen Verkehrsinteresse nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG darstellen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenntnisnahme <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Wir sehen in den von uns vorgenommenen Qualitätsstandards als Mindestanforderungen (Kap. 4.3) einen verbindlichen Rahmen, um künftig eine einheitlich hohe Qualität im ÖPNV gewährleisten zu können. Dies entspricht § 8 Abs. 3 Satz 2: "Der Aufgabenträger definiert ... die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan." Ergänzend hierzu listet § 11 Abs. 3 ÖPNVG-Baden-Württemberg Mindestinhalte des Nahverkehrsplans auf. Hier benennt u.a. Ziffer 4: "Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs". • Die Frage der Detailtiefe des Nahverkehrsplans steht - entsprechend der bundesgesetzlichen Regelungen - im Ermessen des Aufgabenträgers, der nicht alle Details regeln muss, dies aber sehr wohl darf. Davon unberührt bleiben selbstverständlich Beschränkungen des Daseinsvorsorgeauftrags oder der Ausgestaltung des Nahverkehrsplans durch den Landesgesetzgeber (§ 8 Abs. 3 S. 9 PBefG). Die vorgenannten Vorgaben des ÖPNVG BW wurden hier beachtet.

17 Einwander: Landratsamt Alb-Donau-Kreis (ADK), Mail vom 02.06.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> • Die sehr kurze Frist zur Stellungnahme wird bedauert. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> • Kap. 3.4.3.3 und Abbildung 6: Die Nachtbuslinie N2 bedient auch Blaustein: Sie ist folglich der Gruppe 3 zuzuordnen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Nachtbuslinie N2 wird der Gruppe 3 zugeordnet

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> Die nicht namentlich aufgeführten Buslinien 21, 58 und 70, nehmen nicht „ausschließlich die Funktion wahr, Fahrgäste des Umlandes in die Stadt Ulm zu bringen“. 	<ul style="list-style-type: none"> Bezüglich der Funktion der genannten Buslinien 21, 58 und 70 wird eine Textänderung im letzten Absatz vorgenommen: "Darüber hinaus verkehrt eine Reihe weiterer Regionalbuslinien nach Ulm, die teilweise neben der überwiegenden Funktion, Fahrgäste des Umlands in die Stadt Ulm zu bringen, auch untergeordnete Funktionen innerhalb des Stadtgebiets bedienen (Linien 21,58,70)."
<ul style="list-style-type: none"> Buslinien im ein- und ausbrechenden Verkehr haben ebenso wichtige Funktionen für die Stadt Ulm, da auch Ulmer Fahrgäste verstärkt Ziele im Umland nachfragen. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> Kap. 6.1.1.9 Linie 10: Die Regionalbuslinien 36, 37 und 38 weisen durch Bahnanschlüsse und Bedienungen überörtlich nachgefragter Schulen Fixpunkte auf, die nicht die gleichzeitige Anpassung an einen „sauberen“ Bedientakt der Buslinie 10 im Bereich der Stadt Ulm zulassen. 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> Forderung nach Direktfahrten zu den schulnotwendigen Zeiten zwischen Dellmensingen und Schulzentrum Wiblingen. Der Bedienungsstandard im Zielkonzept stellt eine Verschlechterung des Angebots Mo-Fr um über 20 % in Dellmensingen dar. Bitte um Prüfung von Angebotsverdichtungen zur Hauptverkehrszeit. Die Fahrplanzeiten sind auch auf den schulischen Bedarf der Schulen in Laupheim (insb. für Schüler aus Dellmensingen) abzustimmen. 	<ul style="list-style-type: none"> Der Bedienungsstandard im Zielkonzept stimmt mit den Anforderungen des Nahverkehrsplans des Alb-Donau-Kreises überein. Eine Angebotsverdichtung zur Hauptverkehrszeit (Schulzeiten) wird geprüft.
<ul style="list-style-type: none"> Kap. 6.1.1.13 Linie 13: Die Linie 46 kann als Regionalbuslinie die Mergelgrube nicht angemessen bedienen. Eine Verlängerung der Linie 13 dorthin ist zu prüfen (vgl. Empfehlung Prüfauftrag 8.2.1) 	<ul style="list-style-type: none"> Die Anmerkungen zur Funktion der Linie 46 sowie zur Linie 13 bezüglich der weiteren Erschließung des Gewerbegebiets Mergelgrube sind bereits inhaltlich durch die ausgesprochene Empfehlung im Prüfauftrag (Kap. 8.2.1) enthalten. Siehe auch Stellungnahme zur Einwendung der RAB.
<ul style="list-style-type: none"> 6.1.1.17 Linie 24 (in Verbindung mit Kap. 6.1.1.12): Eine Konkurrenzierung des Verkehrs zwischen Unterweiler und Ulm durch eine Linie 12 neu führt voraussichtlich zu einer Verringerung der Einnahmen auf der eigenwirtschaftlich betriebenen Linie 24. 	<ul style="list-style-type: none"> Mit Umstellung des Rufbusangebotes auf eine feste Busbedienung zum Fahrplanwechsel 2017/2018 wird Unterweiler zu den Normal- und Schwachverkehrszeiten mit der Linie 22 auf einem geänderten Linienweg Wiblingen (Kapelle) <> Göggingen <> Donaustetten <> Unterweiler anstelle des bisherigen Ringverkehrs ange-dient. Dieser Verkehr geht ab 01.01.2020 in der zukünftigen neuen Linie 12 auf. Zusätzlich wird die Linie 16 ebenfalls ab

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
	<p>01.01.2020 eine neue, bisher nicht vorhandene Verkehrsbeziehung zwischen Unterweiler und Gögglingen/Donaustetten an den Sozialraum Wiblingen erfüllen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Daher sehen wir eine Konkurrenzierung der bestehenden Linie 24 nicht als gegeben an. Zudem gibt es Möglichkeiten, über entsprechende Bedienungsverbote bestehende Liniengenehmigungen zu schützen.
<ul style="list-style-type: none"> • 6.1.1.18 Linie 49: Die Verknüpfung zur Linie 13 neu in Lehr, Loher Straße wird begrüßt. Wegen der vielfältigen Fixpunkte der Linie 49 sind der zeitlichen Flexibilität der Linie 49 aber enge Grenzen gesetzt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenntnisnahme

18 Einwender: Handwerkskammer Ulm (HWK), Mail vom 02.06.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> • Bei der technischen Ausstattung wäre eine dynamischere Formulierung auch im Hinblick auf die Klimaschutzziele gerade im Hinblick auf die Vergabeverfahren sinnvoll. Es wäre schön, Betriebe mit Fahrzeugen in Linienvergabeverfahren „zu bevorzugen“, wenn diese Fahrzeuge schadstofffreie und lärmarme Antriebstechniken bereitstellen, die über der gesetzlichen Norm liegen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"> • Wunsch der Weiterführung der Linie 8 zum Haltepunkt Donautal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe Stellungnahme zur Einwendung des OV Grimmelfingen.

19 Einwender: Hr. Buchholz, Vertreter des Jugendparlaments der Stadt Ulm, Mail vom 02.06.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> • Ulmer Nachtverkehr wurde leider nicht weiter auf Verbesserungspotential untersucht. Vorschlag, die Nachtbuslinien der SWU als Ringlinien fahren zu lassen und die Region anzubinden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Nachtbusse ab ZOB weisen zwar eine höhere Nachfrage als in der Gegenrichtung auf, aber auch dort sind relevante Fahrgastzahlen vorhanden. Wie bereits von Herrn Buchholz beschrieben, entstünden für diese Fahrgäste längere Reisezeiten. Mit den vorhandenen Umläufen lassen sich die genannten Stadtteile nicht bedienen. • Eine regelmäßige Einbindung der Region in den Nachtverkehr, d.h. eine vorgeschlagene Ausweitung auf die Mittelzentren in den Landkreisen Alb-Donau und Neu-Ulm der heute drei Abfahrten um 1.30, 2.30 und 3.30 Uhr in den Nächten an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen würde erhebliche Mehrkosten bedeuten.

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
	<ul style="list-style-type: none"> • Auch würden sich durch Ringlinien die Reisezeiten für die Fahrgäste der heutigen Regionallinien verlängern, weil diese im Gegensatz zum SWU-Nachtbus innerstädtisch auf kürzeren Wegen mit weniger Haltestellen unterwegs sind. • Eine Ausweitung des Nachtverkehrs auf eine Bedienung der Region bedarf der Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern, an die der Vorschlag übermittelt wird.

20 Einwender: Ortsverwaltung Unterweiler, Mail vom 01.06.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 16 soll bis "Alte Siedlung" verlängert werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Verlängerung der Linie 16 würde den Einsatz eines zusätzlichen Busses erforderlich machen
<ul style="list-style-type: none"> • Gewünscht wird eine Linienführung der Linie 16 in anderer Richtung (Gögglingen-Donaustetten-Unterweiler-Tannenplatz, und zurück) 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Fahrgastpotenzial ist in Donaustetten / Gögglingen deutlich höher. Zudem würde eine andere Reihenfolge nicht zur Fahrtrichtung der Linie 12 passen, sodass Fahrgäste jeweils auf der anderen Straßenseite einsteigen müssten.
<ul style="list-style-type: none"> • Die Linien 12 und 16 optimal miteinander abstimmen und takten (30-Minuten-Takt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Vertaktung zwischen beiden Linien ist umlaufbedingt nicht möglich.
<ul style="list-style-type: none"> • Bei Neuvergabe der Linie 24 vom Alb-Donau Kreis den Ortschaftsrat Unterweiler frühzeitig im Verfahren beteiligen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 24 steht in der Aufgabenträgerschaft des Alb-Donau-Kreises, die Genehmigungsdauer der Laufzeitgenehmigung läuft bis 30.06.2022. Im Rahmen einer erneuten Vorabbekanntmachung werden wir als benachbarter Aufgabenträger angehört und werden dann den Ortschaftsrat Unterweiler im Verfahren beteiligen. Die abschließende fachliche Stellungnahme erfolgt durch die Task Force Linie 2 Team ÖPNV.

21 Einwender: Stadt Neu-Ulm, Schreiben vom 01.06.17

Einwendung/Beitrag	Stellungnahme Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> • Zur Kapazität des neuen ZOB in Ulm wurde sich bereits im Schreiben vom 16.05.2017 differenziert geäußert. 	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe Stellungnahme zur Einwendung des Landkreises Neu-Ulm.
<ul style="list-style-type: none"> • Dank für die wirklich gute und kooperative Zusammenarbeit bei den komplexen Themen NVP Ulm und ÖPNV-Konzept-Neu-Ulm. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenntnisnahme