



| | | | |
|------------------|---|-----------------------|------------|
| Sachbearbeitung | Task Force Linie 2 | | |
| Datum | 02.07.2019 | | |
| Geschäftszeichen | TFL2 - Fi | * 80 | |
| Beschlussorgan | Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt | Sitzung am 22.10.2019 | TOP |
| Behandlung | öffentlich | | GD 296/19 |
| <hr/> | | | |
| Betreff: | ÖPNV-Liniennetzreform Stufe 3: Linienkonzept Ulmer Süden - Beschluss - | | |
| Anlagen: | Varianten zum Linienkonzept im Ulmer Süden | | (Anlage 1) |

Antrag:

1. Den Bericht zur Linie 11 zur Kenntnis nehmen.
2. Die Verwaltung und die SWU mit der Umsetzung der unter Punkt 2.2.3 dargestellten Variante 3 der Linie 12 in Gögglingen/Donaustetten zu beauftragen.
3. Die von der SWU zu ermittelnden Kosten und Erlöse für die Einführung des neuen Linienkonzeptes im Ulmer Süden (Linien 11, 12 und 16) sind gemäß § 2 Abs. 3 des Betrauungsaktes über den Querverbund (also ohne direkte Zahlungen der Stadt) innerhalb der SWU zu finanzieren.

Jung

| | |
|---------------------------------------|--|
| Zur Mitzeichnung an: | Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats: |
| BM 1, BM 3, C 3, GÖ/DO, OB, UW, ZSD/F | Eingang OB/G _____ |
| _____ | Versand an GR _____ |
| _____ | Niederschrift § _____ |
| _____ | Anlage Nr. _____ |

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

| | |
|-----------------------------------|-------------|
| Finanzielle Auswirkungen: | ja |
| Auswirkungen auf den Stellenplan: | nein |

Die ausführliche und zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf die städtische Finanzplanung erfolgt unter Punkt 3.

1. Beschlüsse und Anträge des Gemeinderats

1.1. Beschlüsse

- Gemeinderat am 10.05.2017, GD 196/17, Nahverkehrsplan, Anhörung (Ergänzung zur GD 070/17)
- Gemeinderat am 19.07.2017, GD 263/17, Nahverkehrsplan, Beschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 18.05.2018, GD 165/18, Haltestellenausbauprogramm: Beschluss Umbau zur Modernisierung von Haltestellen
- Gemeinderat am 14.11.2018, GD 411/18, Direktvergabe der Nahverkehrsleistungen: öffentlicher Dienstleistungsauftrag, Beschluss

1.2. Anträge

- keine

2. ÖPNV-Liniennetzreform Stufe 3: Linienkonzert Ulmer Süden

2.1. Hochsträßgemeinden - Linie 11 (ex 20)

Im Kontext der bisherigen Beschlüsse war im Rahmen der Direktvergabe an die SWU vorgesehen, dass die Linie 11 zum Ende der Laufzeit der Liniengenehmigung ab 01.06.2021 von der SWU bedient wird. Aufgrund des Entfalls der UNV-Verträge ab 2020 kann der bislang eigenwirtschaftliche Betrieb von Genehmigungsinhaber DB ZugBus RAB nicht mehr erbracht werden. Gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 3 PBefG ist eine Genehmigung zu widerrufen wenn kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag mehr besteht. Auf Basis dieses Sachverhalts hat das RP Tübingen auf Bitten der Stadtverwaltung mit Bescheid vom 11.09.2019 entschieden, die bis zum 31.05.2021 gültige Genehmigung der RAB zum 31.12.2019 zu entziehen.

Infolgedessen war zur Sicherstellung des Linienvverkehrs auf dieser Linie ab 01.01.2020 eine kurzfristige Notvergabe einzuleiten. Hierfür erteilte die Stadt der SWU den Auftrag, ein Fahrplankonzept auszuarbeiten und die Genehmigung für die Linie 11 bereits zum 01.01.2020 und nicht wie im Nahverkehrsplan vorgesehen zum 01.06.2021 zu beantragen. Die hierfür erforderliche Ergänzung der Betrauung wird im Nachgang im November 2019 in den Gemeinderat zum Beschluss eingebracht.

Der Fahrplan für die Notmaßnahme der SWU ab 01.01.2020 wurde gegenüber dem heutigen Fahrplan der RAB geringfügig verändert und wird bis zum Fahrplanwechsel 2020 in diesem Umfang beibehalten. Aufgrund der Annahme, dass die Genehmigung der RAB erst zum 31.05.2021 ausläuft, sieht der Nahverkehrsplan auch erst zu diesem Zeitpunkt eine deutliche Fahrplanausweitung vor. Aufgrund der neuen Gegebenheiten ist es das Ziel, zunächst die Fahrgastnachfrage auf der Linie 11 auszuwerten und die aus Sicht der Verwaltung und der SWU notwendigen Fahrplanergänzungen bereits zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2020 gemäß den Kriterien des Nahverkehrsplans umzusetzen.

Der für die Notmaßnahme vorgesehene Betrieb der Linie 11 wird aus dem Haushalt der SWU finanziert.

2.2. Donaustetten/Gögglingen und Unterweiler - Linien 12 und 16

2.2.1. Linie 16

Die Linie 16 hat die Funktion, die Orte Unterweiler, Gögglingen und Donaustetten an den Sozialraum Wiblingen anzubinden. Gemäß Beschluss des Gemeinderats vom 10.05.2017 (GD 196/17) wurden für die künftige Linie 16 ab 01.01.2020 folgende Angebotsmerkmale beschlossen:

- Mo-Sa: von ca. 7 Uhr bis 18 Uhr im Stundentakt
- Linienweg: ab Wiblingen Kemptener Straße über Tannenplatz Zentrum bis zur Endhaltestelle Hartstraße in Unterweiler in beiden Richtungen
- Evtl. Abdeckung einiger Schülerverkehre zum Schulzentrum Wiblingen möglich

Aktueller Planungsstand

Die Linienführung wird wie beschlossen zum 01.01.2020 umgesetzt. Abweichend von den bisherigen Beschlüssen beginnt aus betrieblichen Gründen die erste Fahrt erst gegen 8 Uhr. Ferner wird während des noch festzulegenden Übergangszeitraums bis zum Vorliegen des endgültigen, abgestimmten Fahrplankonzeptes der Betrieb durch den Subunternehmer der SWU mit Altfahrzeugen erbracht. Diese entsprechen hinsichtlich der technischen Ausstattung dem in der Betrauung vorgesehenen Standard und sind zukünftig in das Betriebsleitsystem der SWU integriert. Somit können Anschlüsse über das Betriebsleitsystem gesichert werden.

Die für den endgültigen Betrieb erforderlichen baulichen Maßnahmen, d.h. der barrierefreie Aus- oder Neubau von Bushaltestellen kann erst nach endgültiger Festlegung des Linienwegs angegangen werden. Die bereits gemäß GD 165/18 für das LGVFG-Programm des Landes zur Förderung angemeldeten Haltestellenmaßnahmen sind daher nochmals zu überarbeiten und zur Förderung neu anzumelden.

Bis zur finalen Vergabe der Tiefbauleistungen wird die in Unterweiler benötigte Wendemöglichkeit an der Hartstraße provisorisch so ertüchtigt, dass diese mit einem Gelenkbus befahren werden kann. Während der Bauzeit sind geeignete Wendemöglichkeiten in Unterweiler abschließend zu untersuchen und umzusetzen.

Die ebenfalls ursprünglich vorgesehene Verlegung der Haltestelle Rathaus Richtung Norden vor den Einmündungsbereich Brunnenstraße/Hartstraße kann ggf. aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vollzogen werden.

Der Betrieb der Linie 16 erfolgt gemäß Beschluss (GD 263/17) aufgrund der geringen Nachfragepotenziale und Wirtschaftlichkeit als Probebetrieb für max. 2 Jahre, beginnend ab 01.01.2020.

Zudem wird Unterweiler ab 01.01.2020 über die Linie N7 direkt an das Nachtbusnetz angeschlossen; der bisherige NachtSAM-Verkehr entfällt somit.

2.2.2. Linie 12

Die Linie 12 (ex 22) verbindet die Ulmer Ortsteile Göggingen und Donaustetten mit der Kernstadt. Mit Beschluss des Gemeinderates vom 10.05.2017 (GD 196/17) wurde der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes der Ortsteile im Ulmer Süden - Göggingen, Donaustetten und Unterweiler - sowie der geplanten Linienführung zugestimmt. Die detaillierte Linienführung in Donaustetten wird im Rahmen der Abstimmungsgespräche mit den beteiligten Verkehrsunternehmen, der Ortsverwaltung und der Stadtverwaltung geklärt. Hieraus entstanden die nachfolgenden Varianten, deren grafische Darstellung der Anlage 1 zu entnehmen ist:

Variante 1: Status Quo

Bei dieser Variante bleiben der bisherige Fahrplanumfang sowie der Linienweg in Göggingen/Donaustetten gleich. Der Linienweg führt von der Haltestelle Hoher Berg mit Stichfahrt zur Haltestelle Riedlenstraße über die Haltestellen Wollgrasweg, Am Hohen Rain zur Illerkirchberger Straße und dann weiter nach Laupheim.

Vsl. bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird der Status quo-Fahrplan mit geringfügigen Anpassungen der Fahrlagen und Fahrzeiten beibehalten.

Variante 2: Konzept lt. NVP

Nach der Haltestelle Hoher Berg sieht das Konzept lt. Nahverkehrsplan anstelle der Stichfahrt über die Riedlenstraße eine neue Haltestelle Halde auf Höhe des Sportplatzes vor. Nächster Halt wäre dann an der Haltestelle Wasserturm. Infolge der geteilten Linienäste nach Laupheim und einmal stündlich nach Unterweiler entstünden zwei Linienführungen:

- Der erste Linienast verkehrt über die Pfarrer-Höfflinger-Straße und die Haltestelle Illerkirchberger Straße weiter nach Laupheim.
- Der zweite Linienast verkehrt über die Alb-Donau-Straße zur Haltestelle Illerkirchberger Straße weiter nach Unterweiler und wendet dort an der Haltestelle Hartstraße.

Die Haltestelle Beim Brückle würde in diesem Konzept nur einmal stündlich von dem Linienast von und nach Unterweiler bedient werden. Die Haltestellen Wollgrasweg und Am Hohen Rain würden entfallen. Die Abfahrt an der Haltestelle Illerkirchberger Straße Richtung Ulm würde an unterschiedlichen Steigen erfolgen.

Variante 3: Konzept OV/OR Gö/Do

Nach der Haltestelle Hoher Berg fährt der Bus den Stich über die Riedlenstraße. Infolge der geteilten Linienäste nach Laupheim und einmal stündlich nach Unterweiler entstünden ab dieser Stelle zwei Linienführungen:

- Der Bus Richtung Laupheim verkehrt anschließend über die Straße Beim Wasserturm und die Riedlenstraße weiter zum Kreisverkehr an der Illerkirchberger Straße und bedient auf diesem Abschnitt die Haltestellen Wollgrasweg, Am Hohen Rain und Illerkirchberger Straße.

- Der Linienast Richtung Unterweiler bedient nach der Haltestelle Riedlenstraße die Haltestelle Wasserturm und als nächstes die Haltestelle Illerkirchberger Straße. Auf diesem Linienweg entfallen die Haltestellen Wollgrasweg und Am Hohen Rain. Am Kreisverkehr sollen als Ersatz für die entfallende Haltestelle Am Hohen Rain neue Haltestellen Beim Brückle entstehen.

Bei dieser Variante würden die Haltestellen Beim Brückle, Wollgrasweg und Am Hohen Rain nur einmal stündlich von dem Linienast von und nach Laupheim bedient werden.

Der hierfür erforderliche Neubau von zwei zusätzlichen, jeweils nach der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr gelegenen Haltepunkten an der Haltestelle Beim Brückle sowie die Verlegung der Bushaltestelle Wasserturm um ca. 70 m nach Norden (bis nördlich der Einmündung Straße Am Wasserturm) ist im Ergebnis einer mit Polizei und Verkehrsbehörde im März 2019 durchgeführten Verkehrsschau im Bestand nicht möglich. Hierfür wären aufwändige Neuplanungen der betroffenen Straßenabschnitte mit Eingriffen in bestehende Grünanlagen bzw. den Lärmschutzwall am Kreisverkehr nötig.

Variante 4: Konzept Neu

Diese Variante würde ab der Haltestelle Hoher Berg ebenfalls zwei geteilte Linienäste nach Laupheim und nach Unterweiler vorsehen:

- Der Bus Richtung Laupheim fährt durch die Riedlenstraße weiter zum Kreisverkehr an der Illerkirchberger Straße. Auf diesem Abschnitt würden die Haltestellen Riedlenstraße, eine neue Haltestelle Schiffweg und Am Hohen Rain bedient werden.
- Der Linienast Richtung Unterweiler fährt den Stich zur Haltestelle Riedlenstraße und bedient anschließend die Haltestelle Wasserturm und als nächstes die Haltestelle Illerkirchberger Straße. Auf diesem Linienweg entfallen die Haltestellen Wollgrasweg und Am Hohen Rain. Am Kreisverkehr sollen als Ersatz für die entfallende Haltestelle Am Hohen Rain neue Haltestellen Beim Brückle entstehen.

Bei dieser Variante würden die Haltestellen Beim Brückle, Wollgrasweg und Am Hohen Rain nur einmal stündlich von dem Linienast von und nach Laupheim bedient werden.

Abstimmungsprozess zwischen Ortschaftsrat und Verwaltung

Zwischen der Ortsverwaltung und der Stadtverwaltung konnte in der Vergangenheit bzgl. des Linienweges keine Einigung erzielt werden. Die Variante 2 hatte aufgrund der Aufgabe der Haltestelle Riedlenstraße und der Durchfahrt durch die Pfarrer-Höflinger-Straße keine Präferenz des Ortschaftsrates erhalten.

Der Ortschaftsrat Gögglingen/Donaustetten bevorzugt die Variante 3, da hier die Haltestelle Riedlenstraße angefahren wird. Dies hat zur Folge, dass gegenüber der Variante 2 - aufgrund der längeren Fahrzeit - ein zusätzliches Fahrzeug benötigt wird und sich dadurch die Wirtschaftlichkeit der Linie deutlich verschlechtert. Die Mehrkosten hierfür belaufen sich auf ca. 150 T € p.a., belasten somit dauerhaft das Betriebsergebnis der SWU Verkehr und führen somit auch direkt über den Querverbund zu einer Verschlechterung des Ergebnisses des SWU-Konzerns. Zudem würden dadurch ggf. notwendige Angebotsverbesserungen oder Investitionen an anderer Stelle gefährdet. Verwaltung und SWU hingegen befürworten den Entfall der Bedienung der Haltestelle Riedlenstraße, um den Fahrzeugeinsatz so wirtschaftlich wie möglich zu halten und die Fahrzeiten zu reduzieren. Durch den Entfall der Stichfahrt könnten ein zusätzliches Fahrzeug und je Fahrt ca. 3 Minuten zugunsten der Fahrplanstabilität eingespart werden.

Um in dieser Angelegenheit einen Kompromiss zu erreichen, wurde Variante 4 entwickelt. Hierbei ist die Anbindung der Haltestelle Riedlenstraße gewährleistet ohne dass eine zeitaufwändige Stichfahrt zur Riedlenstraße gefahren werden muss. Die Riedlenstraße müsste für den Bus ertüchtigt werden; hierfür müssten Parkverbote und die Einbauten beseitigt werden. Zudem wäre der Bau einer neuen Haltestelle Schiffweg erforderlich.

2.2.3. Beschlussvorschlag nach Beteiligung des Ortschaftsrats Gögglingen/Donaustetten

Der Ortschaftsrat Gögglingen/Donaustetten hat in seiner Sitzung am 15.10.2019 nach Diskussion unter Beteiligung der SWU-V und der Stadtverwaltung unter Abwägung aller beschriebenen Sachverhalte mehrheitlich die Umsetzung der Variante 3 mit folgenden Änderungen beschlossen:

- Die Linie 12 erhält in Donaustetten zwei Linienwege:
 - Auf dem Linienast Richtung Laupheim wird der bisherige Linienweg mit den Haltestellen Riedlenstraße, Wollgrasweg, Am Hohen Rain und Illerkirchberger Straße bedient.
 - Auf dem Linienast Richtung Unterweiler werden die Haltestellen Riedlenstraße, Wasserturm, Illerkirchberger Straße und Beim Brückle bedient.
- Die Fahrten der bisherigen Rufbuslinie 12 (ex 22/23), die bereits zum Fahrplanwechsel 2017/2018 auf eine feste Busbedienung mit Anschlussicherung zu den definierten Taktzeiten umgestellt wurden, werden eingestellt und künftig durch Integration in die Linie 12 bis nach Ulm verkehren, sodass der Umstieg in Wiblingen entfällt.
- Um Erfahrungen hinsichtlich Fahrplanstabilität, Nachfrage und Betrieb zu sammeln, erfolgt die o.g. Linienführung der Linie 12 als Probebetrieb für max. 2 Jahre, beginnend ab der Einführung. Während dieses Zeitraums werden Fahrgastzählungen durchgeführt, das Angebot analysiert und Vorschläge für das Umsetzungskonzept für die Zeit nach dem Probebetrieb erarbeitet, mit den Ortschaftsräten Gögglingen/Donaustetten und Unterweiler abgestimmt und dem Gemeinderat unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte zur weiteren Beschlussfassung vorgelegt.
- Die Linie 16 verkehrt in Donaustetten über die Alb-Donau-Straße und Illerkirchberger Straße weiter über den Kreisverkehr nach Unterweiler. Es werden analog der Linie 12 von und nach Unterweiler die Haltestellen Riedlenstraße, Wasserturm, Illerkirchberger Straße und Beim Brückle bedient.
- Für dieses Konzept sind ggf. folgende Haltestellen zu ertüchtigen, sofern die Finanzmittel vorhanden sind und Fördermittel nach dem LGVFG bewilligt werden:
 - Haltestelle Riedlenstraße: Barrierefreier Ausbau mit FGU (sofern technisch und wirtschaftlich mit vertretbarem Aufwand möglich)
 - Haltestelle Wasserturm: Barrierefreier Ausbau
 - Haltestelle Beim Brückle: Barrierefreier Ausbau des Provisoriums
 - Haltestelle Rathaus Unterweiler, Richtung Norden: Barrierefreier Neubau, sofern Verkehrssicherheit gegeben
 - Haltestelle Hartstraße (Unterweiler): Barrierefreier Neubau inkl. Wendeschleife
- Für dieses Konzept sind folgende Haltestellen rückzubauen, sofern sich aus dem Probebetrieb keine anderweitigen Linienführungen ergeben:
 - Haltestelle Rathaus Unterweiler, Richtung Norden: Rückbau der bisherigen Haltestelle und des FGU

- Die Haltestelle Halde wird zukünftig nur noch von der Nachtbuslinie N8 bedient. Aus wirtschaftlichen Gründen wird das dortige Haltestellenprovisorium zunächst beibehalten.
- Die Finanzierung des Mehrbedarfs ist zwischen Stadtverwaltung und SWU entsprechend der Betrauung zu regeln (s. Punkt 3).

Ausblick - Umsetzung des endgültigen Fahrplankonzeptes

Da Göggingen und Donaustetten bislang nur unzureichend an den Stadtverkehr angeschlossen sind, soll basierend auf dem Beschluss zum Nahverkehrsplan (GD 263/17) sowie dem unter 2.2.3 genannten Beschluss das Fahrplanangebot auf der bestehenden Linie 12, die in Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm steht, verdichtet werden:

- Die Linie 12 wird im Tagesverkehr verdichtet, so dass Montag bis Samstag ein durchgehender 30-Minuten-Takt für die Direktverbindung Göggingen/Donaustetten <> Ulm ZOB von ca. 6 bis 21 Uhr erreicht wird. An Sonn- und Feiertagen wird durchgängig von ca. 6 bis 0 Uhr mit 19 Fahrten/Tag ein Stundentakt angeboten.
- Einmal pro Stunde wird eine Fahrt von Göggingen/Donaustetten weiter nach Unterweiler verlängert, wo an der Mehrzweckhalle in der Hartstraße in einer noch zu erstellenden Wendeschleife und Haltestelle gewendet werden kann.
- Da ein Teil dieser Fahrten nach Dellmensingen weiterfährt, wird dort das Angebot etwas reduziert.
- 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 eine Vereinbarung über die Finanzierung der stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrsleistungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften (ADK und LK BC) rückwirkend ab 01.01.2020 zu schließen.
- Perspektivisch soll die Linie 12 bis zur Wilhelmsburg verlängert werden, sofern dort die Voraussetzungen für eine etwaige Nachfrage und einen wirtschaftlichen Betrieb bestehen. Hierbei würde die Linie ab dem Ehinger Tor über die Haltestellen Steinerne Brücke, Rathaus, Hafengasse, Rosengasse, Pauluskirche, Frauenstraße, Schillerhöhe, Frauensteige (nur stadteinwärts), Kliniken Michelsberg und ab dort im Bedarfsfall weiter über Neuer Friedhof zur Wilhelmsburg verkehren. Der Endpunkt am ZOB Ost würde daher für diese Fahrten entfallen.

Rahmenbedingungen

Um die Betriebsaufnahme der Linien 12 und 16 zum 13.12.2020 zu ermöglichen, müssen folgende Voraussetzungen vorliegen:

| | |
|-----------------|---|
| 22.10.2019 | FBA StBU: Beschluss neues Linienkonzept |
| 1. Quartal 2020 | Abgestimmtes Fahrplankonzept und Linienführungen der stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrsleistungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften (ADK und LK BC) |
| 2. Quartal 2020 | Fahrplanerstellung und Angebotseinholung Fa. Baumeister Knese |

| | |
|-----------------|--|
| | Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung der stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrsleistungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften (ADK und LK BC) rückwirkend ab 01.01.2020 |
| 3. Quartal 2020 | Beantragung der Liniengenehmigungen |
| 4. Quartal 2020 | Erteilung der Liniengenehmigungen |
| 13.12.2020 | Betriebsaufnahme des neuen Liniennetzes (Stufe 3 lt. NVP) ⇒ Ziel nur erreichbar, sofern alle Voraussetzungen erfüllt sind! |

3. Kosten und Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen

3.1. Kosten

Die für die o.g. Angebotsverbesserungen auf den Linien 12 und 16 entstehenden Kosten und zu erwartenden Erlöse können erst nach finaler Festlegung der Linienführungen und der daraus resultierenden Feinplanung der Fahrpläne, der Umläufe und des Fahrzeugbedarfs beziffert werden. Die Mehrkosten hierfür belaufen sich auf ca. 150 T € p.a., belasten somit dauerhaft das Betriebsergebnis der SWU Verkehr und führen somit auch direkt über den Querverbund zu einer Verschlechterung des Ergebnisses des SWU-Konzern. Zudem würden dadurch ggf. notwendige Angebotsverbesserungen oder Investitionen an anderer Stelle gefährdet.

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

3.2. Finanzierung

Die von der SWU zu ermittelnde Kosten und Erlöse für die Einführung des neuen Liniennetzes im Ulmer Süden (Linien 11, 12 und 16) sind gemäß § 2 Abs. 3 des Betrauungsaktes über den Querverbund (also ohne direkte Zahlungen der Stadt) innerhalb der SWU zu finanzieren. Die Stadt kann jederzeit entscheiden, ob und welche Ausgleichsleistungen die betrauten Verkehrsunternehmen erhalten und in welcher Höhe diese gewährt werden.