

1.	<p><b>Präambel</b></p> <p>Die Verkehrsunternehmen und die Stadt sind übereinstimmend der Auffassung, dass Qualität und Verfügbarkeit der städtischen Infrastruktur sowie der vom internen Betreiber bereitgestellten Infrastruktur eine wesentliche Grundlage des Betriebs des ÖPNV darstellen. Verschlechtern sich diese Rahmenbedingungen gegenüber dem Stand bei Beginn der Laufzeit der Betrauung, so kann der interne Betreiber nach Maßgabe des § 2 "Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen" und des § 3 "Anpassung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen" eine Anpassung des Standards verlangen.</p>
2.	<p><b>Straße/Zentrale ÖPNV-Infrastrukturen</b></p> <p>Die Verfügbarkeit zentraler ÖPNV-Infrastrukturen, wie z. B. Verknüpfungshaltestellen, Busspuren/ Busschleusen mindestens in dem Umfang, wie er zu Beginn der Laufzeit der Betrauung bestand, ist eine wesentliche Grundlage der Betrauung. Der Bestand der Infrastruktur ist in Anhang 1.1 dokumentiert.</p> <p>Weitere wesentliche Grundlage der Betrauung ist, dass alle zu Beginn der Laufzeit der Betrauung vom internen Betreiber mit Omnibussen befahrenen Straßenzüge während der Laufzeit der Betrauung mit Omnibussen befahrbar sind, es sei denn sie sind vorübergehend infolge von Baumaßnahmen für den Gesamtverkehr gesperrt.</p> <p>Soweit eine oder alle der o.g. Grundlagen der Betrauung nicht mehr gegeben ist/sind und dies zu einer Erhöhung der Kosten/Verringerung der Erträge um mehr als 1 % pro Jahr führt, kann der interne Betreiber eine Reduzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verlangen. Wenn die Stadt dies ablehnt oder soweit eine Reduzierung nicht zu einer Kompensation der wirtschaftlichen Verschlechterung führt, kann das hieraus entstehende erhöhte Defizit in den Soll-Ausgleich und den ausgleichsfähigen finanziellen Nettoeffekt einbezogen werden.</p> <p>Die Stadt Ulm gewährleistet die Verfügbarkeit aller für den Straßenbahnbetrieb notwendigen Infrastruktureinrichtungen in einem betriebssicheren Zustand unter Berücksichtigung der einschlägigen Gesetze, Verordnungen und Richtlinien. Entstandene zustandsbedingte Langsamfahrstellen oder sonstige den Betrieb beeinträchtigende Zustände sind nach Möglichkeit unverzüglich zu beseitigen. Die Stadt Ulm bedient sich hierfür der SWU-V.</p>
3.	<p><b>Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA)</b></p> <p>Eine weitere Grundlage der Betrauung ist die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen mindestens in dem Umfang, wie er zu Auftragsbeginn bestand. Näheres regeln die Verwaltungsleitlinien der Stadt Ulm über die Nutzung des Systems zur Beschleunigung des ÖPNV im Linienverkehr durch Lichtsignalanlagen-Bevorrechtigung (siehe Anhang 1.2).</p> <p>Soweit diese Grundlage nicht mehr gegeben ist und dies zu einer Erhöhung der Kosten/Verringerung der Erträge um mehr als 1 % pro Jahr führt, kann der interne Betreiber, eine Reduzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verlangen. Wenn die Stadt Ulm dies ablehnt oder soweit eine Reduzierung nicht zu einer Kompensation der wirtschaftlichen Verschlechterung führt, kann das hieraus entstehende erhöhte Defizit in den Soll-Ausgleich und den ausgleichsfähigen finanziellen Nettoeffekt einbezogen werden.</p>
4.	<p><b>Haltestellenmanagement</b></p> <p>Im geltenden Nahverkehrsplan wurde zur Festlegung der Mindestausstattung der Haltestellen eine Klassifizierung anhand des wesentlichen Kriteriums der Höhe des Fahrgastaufkommens vorgenommen. Anhang 2.2 zu Anlage 1 enthält die je nach Klassifizierung vorhandenen Ausstattungsmerkmale der Haltestellen. Näheres regelt der Infrastrukturbenutzungsvertrag, mit der eine Neuordnung der Verantwortlichkeiten für die ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet vorgenommen wird (siehe Anhang 1.3).</p>

**Anhang:**

Anhang 1.1: Bestand zentraler ÖPNV-Infrastrukturen (Stand Dez. 2018)

Anhang 1.2: Verwaltungsrichtlinie der Stadt Ulm über die Nutzung des Systems zur Beschleunigung des ÖPNV im Linienverkehr durch LSA-Bevorrechtigung

Anhang 1.3: Infrastrukturnutzungsvertrag