

Dezernat: DZ 3
 Abteilung: Abteilung Mobilität und Umwelt
 Verantwortl.: Krämer, Markus
 Datum: 16.02.2022
 Vorlagen-Nr. PUA/2022/0029
 Aktenzeichen

Neu|Ulm

Stadt Neu-Ulm

Sitzungsvorlage

GREMIUM

**Planungs- und Umwelt-
ausschuss**

SITZUNGSTAG

09.11.2022

TOP

2

BEHANDLUNG

öffentlich

Mitwirkung:

OB Albsteiger

AKTION

Kenntnisnahme

ERLEDIGT AM

Dezernat 2

Kenntnisnahme

Sachstand ÖPNV-Trassenvarianten auf der Achse Memminger Straße

Beschlussvorschlag:

Berichtswesen:

ja

nein

Der Planungs- und Umweltausschuss (PUA) nimmt die Sachdarstellung der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beschließt, die im Zuge der bisherigen Potenzialabschätzung empfohlenen Trassenvarianten 2 und 3 vertiefend weiter untersuchen zu lassen.

.....
 Markus Krämer
 Stadtbaudirektor

Sachdarstellung:

1. Anlass

Der Planungs- und Umweltausschuss hat die Verwaltung im Rahmen des „Strategiekonzeptes Memminger Straße“ (PUA/2020/0019) beauftragt, eine Grundsatzuntersuchung zur Abschätzung des ÖPNV-Potenzials auf der Südachse (Innenstadt – Ludwigsfeld) durchführen zu lassen. Der Auftrag zur Potenzialabschätzung auf der Südachse wurde im November 2021 erteilt (Vergabebericht PUA/2021/0067). Die Grundsatzuntersuchung wird von der PTV Transport Consult GmbH aus Karlsruhe bearbeitet. Im bisherigen Verlauf der Untersuchung haben sich zwei favorisierte Trassenvarianten herauskristallisiert, die nun vertieft weiter untersucht werden sollen.

2. Sachverhalt

Ausgangssituation

Die Memminger Straße ist das verkehrlich hochbelastete Rückgrat der Südachse (Vorfeld-Wiley-Ludwigsfeld). Sie stellt die Verbindung mit der Innenstadt her und ist gleichzeitig ein stadtbildprägendes Element in der Ortsmitte von Ludwigsfeld. Allerdings ist sie in den Spitzenstunden mit abschnittsweise über 30.000 Kfz/24 h bereits heute erkennbar an ihrer Leistungsgrenze. Gleichzeitig befinden sich im Zuge der Südachse die derzeit markantesten Siedlungsentwicklungen der Stadt. Beispielsweise soll das Vorfeld maßvoll nachverdichtet und städtebaulich weiter attraktiviert werden. In Wiley-Nord wird das neue Lessinggymnasium gebaut und es entstehen hier weitere Wohnanlagen. So gibt es im Bereich Vorfeld/Wiley-Nord insgesamt ein Entwicklungspotenzial von schätzungsweise 955 zusätzlichen Wohneinheiten – inkl. 257 Studierendenappartements. Östlich der Memminger Straße werden im Bereich von Wiley-Mitte die noch vorhandenen Flächen für weiteren Gewerberaum genutzt und damit die Innenentwicklung maßvoll forciert. Westlich der Memminger Straße ist das Gebiet „Wohnen am Illerpark“ geplant mit 640 Wohneinheiten sowie daran angrenzend der „Gewerbe-Campus“ an der Filchnerstraße mit künftig ca. 700 hochqualifizierten Arbeitsplätzen.

Schließlich wächst auch Ludwigsfeld selbst aktuell am östlichen Ortsrand. Hier werden im Bereich des „Ulmer Hofgut“ ca. 280 Wohneinheiten errichtet und für einen 2. Bauabschnitt sind weitere etwa 180 Wohneinheiten angedacht. Da dies alles zusätzlichen Verkehr bedeutet und ein weiterer Ausbau der Memminger Straße kaum möglich und vertretbar ist, gilt es nun, hierfür nachhaltige, stadtverträgliche Mobilitätslösungen zu entwickeln. Deshalb soll die Grundsatzuntersuchung klären, ob und ggf. an welcher Stelle eine ÖPNV-Trasse auf der Südachse (nutzbar für Busse und/oder Straßenbahn oder andere geeignete ÖPNV-Verkehrsmittel) hierzu einen umwelt- und stadtverträglichen Beitrag leisten kann.

Die Stadt Neu-Ulm hatte sich bereits in der Vergangenheit immer wieder intensiv mit einer möglichen Straßenbahnverbindung von Ulm Hauptbahnhof nach Ludwigsfeld auseinandergesetzt. Unter anderem aufgrund nicht zur Verfügung stehender Fördermittel musste das Thema aber vorerst zurückgestellt werden. Die Informationen und Erkenntnisse der damaligen Untersuchungen fließen in die aktuelle ÖPNV-Potenzialabschätzung auf der Südachse mit ein.

Im Zuge der Grundsatzuntersuchung wird dabei bewertet, durch welche Maßnahmen die ÖPNV-Nutzung auf der Südachse signifikant gesteigert werden kann. Signifikant bedeutet, dass hierdurch der ÖPNV-Anteil am Modal Split von durchschnittlich 16% (2008) auf mindestens 25% steigerbar sein sollte, um dadurch gleichzeitig eine spürbare Reduzierung des MIV-Anteils und damit eine Entlastung der Memminger Straße zu erzielen. Folgende Aspekte werden hierbei vertieft betrachtet sowie herausgearbeitet:

- Integration einer ÖPNV-Trasse auf der Neu-Ulmer Südachse in das ÖPNV-System des gemeinsamen Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm (Bus und Straßenbahn) unter besonderer Berücksichtigung der derzeitigen Planungen der Stadt Ulm zur ÖPNV-Erschließung des neuen Siedlungsgebietes „Kohlplatte“ (insbesondere aktuelle Straßenbahnüberlegungen)
- Straßenräumliche und städtebauliche Integration einer ÖPNV-Trasse
- Wirkungsabschätzung: Bewertung der modalen Verlagerung (vom Kfz-Verkehr) zum Umweltverbund (insbesondere zum ÖPNV)
- Erschließungswirkung, Umsetzbarkeit, weitere Untersuchungsschritte und mögliche Realisierungsabfolge
- Investitions- und Betriebskosten

Sachstand der Grundsatzuntersuchung

Die Grundsatzuntersuchung beleuchtet verschiedene Varianten einer ÖPNV-Trasse auf der Südachse näher, deren jeweilige Wirkung in Bezug auf das ÖPNV-Potenzial geprüft wird. Die Frage dabei ist, auf welcher Achse bzw. bei welcher Variante die meisten Fahrgäste vom Aufbau einer ÖPNV-Trasse (unabhängig ob Bus oder Straßenbahn) profitieren.

Die potentielle ÖV-Strecke zwischen Neu-Ulm ZUP und Ludwigsfeld kann dabei grundsätzlich im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) verlaufen, als Bussonderfahrstreifen oder Bahnkörper im Straßenraum sowie als separate ÖV-Trasse (im Falle einer Straßenbahn). In allen Varianten sind zusätzliche Linien abseits der ÖV-Trasse notwendig, um eine vollständige Erschließung des Gebietes zu gewährleisten. Die Planungen zum begleitenden Bussystem werden im Zuge der anstehenden Nahverkehrsplanung erarbeitet.

Die nachfolgenden Varianten wurden im Zuge der bisherigen Untersuchung geprüft (grafische Darstellung im Anhang 1):

- **Westachse (Variante 1):** Trasse durchgehend auf der Memminger Straße
Die ÖV-Führung erfolgt hier überwiegend auf Bus-Sonderfahrstreifen oder Bahnkörpern mit konsequenter ÖV-Bevorrechtigung.
- **Ostachse (Variante 2):** Trasse durch Vorfeld, Wiley und östliches Ludwigsfeld
Die ÖV-Führung erfolgt hier überwiegend im Mischverkehr mit dem IV, mit ÖV-Bevorrechtigung an Knotenpunkten (optional: Ausbau bereits vorhandener ÖV-Freihaltetrassen im Wiley im Falle einer Straßenbahn).

Zusätzliche Betrachtung von Mischkonzepten der Varianten 1 und 2:

- **West bis Edisoncenter, Ost in Wiley und Ludwigsfeld (Variante 3)**
Trasse über Memminger Straße bis Edisoncenter, dann durch Wiley und östliches Ludwigsfeld
- **West bis Ludwigsfeld Nord, Ost in Ludwigsfeld (Variante 4)**
Trasse über Memminger Straße bis Ludwigsfeld Nord, dann durch östliches Ludwigsfeld

Die alternativen Varianten wurden im Zuge der bisherigen Untersuchung schrittweise konzipiert sowie einander vergleichend gegenübergestellt. Dabei wurden die Nachfragepotenziale der möglichen Trassenvarianten sukzessive auf Grundlage der ÖV- und IV-Nachfragedaten sowie der Strukturdaten des Planungsgebietes (beispielsweise Einwohnerzahlen) herausgearbeitet. Die Betrachtung bezieht sich dabei rein auf die Trassenvarianten selbst, zusätzliche ÖV-Angebote sind im Untersuchungsraum nicht berücksichtigt. Diese werden durch den zukünftigen Nahverkehrsplan festgelegt. Zwei dieser Varianten sollen nun konkretisiert und vertiefend weiter untersucht werden. Darüber hinaus wurden im Zuge der bisherigen Voruntersuchung der Variante 2 bereits erste Überlegungen zum möglichen Streckenverlauf einer ÖV-Trasse Bus im Bereich des Escheugrabens und der Riedstraße angestellt. Hier wäre sowohl eine „gestreckte“ Führung über den Escheugraben und die Riedstraße bis zur Ringstraße als auch eine „geknickte“ Führung über den Escheugraben, die Riedstraße und die Steubenstraße bis hin zur Memminger Straße denkbar (siehe Anhang 2).

Grundsätzlich lässt sich durch die Potenzialanalyse feststellen, dass die Osttrasse (Variante 2, in grün) größeres Potenzial abgreift als die Westtrasse (Variante 1, blau). Die Osttrasse erschließt insbesondere in Ludwigsfeld und im Vorfeld mehr Potenzial als die Westtrasse. Das Gesamtpotenzial aus MIV und ÖV (Personen/Werktag) im Bereich des Allgäuer Rings liegt auf der Westtrasse (Variante 1) bei 38.050 während es auf der Osttrasse (Variante 2) 45.930 beträgt.



Abbildung 1: Potenzial an der West- und Oststrasse

Das Potenzial im Einzugsbereich ist dabei eine wesentliche Voraussetzung zur späteren Nutzung der Trasse. Je weiter der Fußweg zum ÖPNV ist, desto geringer ist letztendlich die jeweilige Nutzungswahrscheinlichkeit. Das Potenzial, das nicht durch die Trassenvarianten erschlossen wird, wird dabei jeweils durch die ergänzenden Buslinien bedient. Die Auswertungen zum Potenzial der vier Varianten basieren auf einer Abgrenzung des Einzugsgebietes auf 300m (Luftlinie). Dadurch kann eine angemessene Erschließung im innerstädtischen Bereich gewährleistet werden.

Es wurde das gesamte motorisierte Potenzial (Summe aus dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr) im Einzugsgebiet von 300m berücksichtigt. Laut „Mobilität in Städten 2013“ (Verkehrserhebung der TU Dresden mit Hilfe von Haushaltsbefragungen) liegt der ÖV-Anteil im Planungsgebiet bei derzeit etwa 11% des MIV.

Variante	Linienweg	Anteil Potenzial (mIV und ÖV) auf der Südachse im Einzugsbereich 300 m	Bewertung Potenzial
1	West	45%	-
2	Ost	56%	+
3	West bis Edisoncenter	55%	+
4	West bis Ludwigsfeld Nord	53%	+

Abbildung 2: Vergleich der Varianten - Potenzial im Einzugsbereich

Generell liegt das Potenzial der Varianten mit überwiegend westlicher Trassenführung unterhalb des Potenzials der Alternativen, die hauptsächlich östlich entlanggeführt werden. Variante 1 (West) hat ein deutlich geringeres Fahrgastpotenzial als die anderen Varianten, da Teile von Wiley und Ludwigsfeld nicht erschlossen werden. In Wiley und Ludwigsfeld bietet die Osttrasse (Variante 2) somit eine bessere Erschließung.

Variante	Linienweg	Linienlänge ab ZUP in km	Durchschnittliche Beförderungszeit aller potenziellen Fahrgäste in min	Bewertung Linienlänge und Beförderungszeit	Mittlere Zugangszeit in min	Bewertung Zugänglichkeit
1	West	3,4	5,5	+	3,4	-
2	Ost	4,5	7,7	-	3,1	+
3	West bis Edisoncenter	4,3	7,2	-	3,5	-
4	West bis Ludwigsfeld Nord	4,3	7,1	-	3,4	-

Abbildung 3: Vergleich der Varianten - Weitere Kenngrößen zum ÖV-Angebot

Die Linienlänge ist bei Variante 1 (Westachse) am kürzesten, mit einer entsprechend geringen Beförderungszeit. Die mittlere Zugangszeit ist hingegen bei der Variante 2 (Ostachse) am geringsten. Die Varianten 3 (West bis Edisoncenter) und 4 (West bis Ludwigsfeld Nord) haben in etwa vergleichbare Linienlängen, mittlere Zugangszeiten sowie durchschnittliche Beförderungszeiten. Eine ÖPNV-Trasse auf der Memminger Straße hat grundsätzlich den Nachteil, dass diese von den Fahrgästen zur Erreichung der Haltestellen gekreuzt werden muss. Dies führt zu einem Zeit- wie auch Komfortverlust.

Variante	Linienweg	Eigener Fahrweg möglich		Bauliche Umsetzbarkeit Bus/Bahn		Konfliktpotenzial IV (vor allem Memminger Str. relevant)	
		Erläuterung	Wertung	Erläuterung	Wertung Bus /Bahn	Erläuterung	Wertung
1	West	überwiegend	+	hoher Aufwand Bus und Bahn	- / -	hoch	-
2	Ost	in Wiley	-	gering bei Bus, hoch bei Bahn	+ / -	gering	+
3	West bis Edisoncenter	Memminger Str., Wiley	0	mittel bei Bus, hoch bei Bahn	0 / -	mittel	0
4	West bis Ludwigsfeld Nord	Memminger Str.	0	hoher Aufwand Bus und Bahn	- / -	mittel	0

Abbildung 4: Vergleich der Varianten - Weitere Kenngrößen zur Infrastruktur

Auf der Westachse ist überwiegend ein eigener Fahrweg möglich, allerdings sind dabei größere Umbaumaßnahmen im Straßenraum erforderlich. Zudem würde ein eigener Fahrweg für den ÖPNV Einschränkungen für den Individualverkehr (IV) bedeuten. Das Konfliktpotenzial mit dem IV ist auf der Ostachse hingegen gering. Auf der Ostachse ist ein eigener Fahrweg voraussichtlich nur in Wiley leicht umsetzbar. Dort wäre er allerdings voraussichtlich nur für eine Straßenbahn erforderlich, nicht für den Bus. Generell ist die bauliche Umsetzbarkeit eines Bussystems natürlich einfacher im Vergleich zu einer Straßenbahnplanung. Der bauliche Aufwand fällt zudem bei einer überwiegend westlichen Trassenführung deutlich höher aus als bei einer mehrheitlich östlich geführten Trassenvariante.

Variante	Linienweg	Fahrgast-potenzial	Linienlänge / Fahrzeit	Zugäng-lichkeit	Eigener Fahrweg möglich	Bauliche Umsetz-barkeit Bus / Bahn	Konflikt-poten-zial IV	Summe Bus / Bahn (ungewichtet)
1	West	-	+	-	+	- / -	-	-- / --
2	Ost	+	-	+	-	+ / -	+	++ / 0
3	West bis Edisoncenter	+	-	-	0	0 / -	0	- / --
4	West bis Ludwigsfeld Nord	+	-	-	0	- / -	0	-- / --

Abbildung 5: Variantenauswahl – Gutachterliche Empfehlung

Für die vier Varianten wurde auf Grundlage der Wertungen zum Potenzial im Einzugsbereich, der Kenngrößen zum ÖV-Angebot (Linienlänge und Zugänglichkeit) sowie der Kenngrößen zur Infrastruktur (eigener Fahrweg, bauliche Umsetzbarkeit, Konfliktpotenzial IV) eine erste gutachterliche Gewichtung jeweils für ein Bussystem und eine Straßenbahn vorgenommen. In Anbetracht dieser Aspekte werden die beiden Trassenvarianten 2 und 3 für eine vertiefende Untersuchung empfohlen. Die Variante 2 (Ostachse) zeichnet sich insbesondere durch das höchste Nachfragepotenzial sowie die gute Zugänglichkeit aus und erzielt damit das beste Gesamtergebnis in der Wertung. Auch die Variante 3 (West bis Edisoncenter, Ost in Wiley und Ludwigsfeld) weist ein gutes Nachfragepotenzial auf und liegt auf Platz 2 der Gesamtbewertung. In Anhang 3 ist für die Varianten 2 und 3 ein mögliches begleitendes Bussystem dargestellt. In Ergänzung zur ÖPNV-Haupttrasse dient dies einer Verbesserung der Erschließungstiefe im Bereich Vorfeld (Variante 3), Illerpark sowie der westlich der Memminger Straße gelegenen Bereiche Ludwigsfelds. Dabei handelt es sich zunächst um eine vereinfachte Darstellung des Linienverlaufs mit Konzentration auf die Hauptachsen. Eine Detailprüfung erfolgt im weiteren Planungsverlauf der Variantenbetrachtung sowie mit Aufstellung des Nahverkehrsplans.

Beide Varianten werden im weiteren Verlauf der Untersuchung mit den Verkehrssystemen Straßenbahn und Bus geplant und bewertet (Stadtbahn und Bus haben in der Prognose aufgrund der Spurführung unterschiedliche Fahrgastwirkungen). Ziel ist es dabei, den ÖPNV zu beschleunigen und höhere Qualitätsstandards zu erreichen. Im Falle eines Bussystems kann dies auch gelingen, indem Elemente eines Bus Rapid Transit-Systems (BRT) integriert werden (gesonderte Busspuren, Ampelvorrangschaltungen, etc.). Auch diese Überlegungen sind Bestandteil der weiteren Untersuchung.

Zudem werden die verkehrlichen Effekte der Änderungen im vorhandenen Straßenquerschnitt auf den fließenden MIV qualitativ beschrieben. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr erfolgt eine überschlägige Auszählung der entfallenden und regelkonformen Parkplätze. Die baulichen Zwangspunkte, wie z.B. durch Straßen, Gebäude, Brücken und Sonstige werden ermittelt und hinsichtlich ihrer limitierenden Wirkung geprüft. Es erfolgt weiterhin eine Detailprüfung zur technischen Umsetzbarkeit der Varianten für beide Verkehrssysteme (Bus und Bahn). Auch die Wirkungen der Varianten auf die Umwelt werden überschlägig ermittelt und dokumentiert. Eingriffe in städtische Grünanlagen bzw. unbefestigte Bereiche werden ebenfalls ermittelt. Die Anzahl entfallender Bäume wird auf Basis von Luftbildern und Fotos berechnet. Die Festlegung von Haltestellenpositionen erfolgt im Hinblick auf die bestmögliche Erschließungswirkung und unter Berücksichtigung der topografischen und städtebaulichen Verhältnisse. Am Endpunkt der Trasse wird untersucht, wie eine verkehrlich sinnvolle Endhaltestelle für Bus- und Straßenbahnverkehr konzeptionell angelegt werden kann. Die Ermittlung der Streckengeschwindigkeit erfolgt aufgrund der Trassierung sowie der örtlichen

Höchstgeschwindigkeiten des Straßenverkehrs und wird Grundlage der überschläglichen Fahrzeitberechnung.

Aufgrund der durchgeführten Untersuchungen und Erkenntnisse wird der Kostenrahmen für beide Varianten anhand der Trassenlängen, der Breite des umzubauenden Straßenraumes, der Art des Bahnkörpers, der Haltestellenanzahl, der Bauwerke sowie der lokalen Zwangspunkte ermittelt. Neben den Infrastrukturkosten werden auch die Kosten der Betriebsführung u.a. anhand der Betriebszeiten, der Taktung (Ziel ist ein 10-Minuten-Takt nach Ludwigsfeld) und des Fahrzeugeinsatzes berechnet. Es wird für beide Varianten die Nachfragewirkung im ÖV bewertet sowie der damit jeweils vermiedene Kfz-Verkehr. Abschließend wird ein sachlich begründeter „Effizienzvergleich“ sowie eine „Kosten-Nutzen-Bewertung“ für ein Bussystem und ein Stadtbahnsystem durchgeführt (inklusive einer ersten Einschätzung zu einer Fördermöglichkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Auch werden der volkswirtschaftliche Nutzen und die verkehrlichen Veränderungen kalkuliert und bewertet (Reisezeit des MIV, Reisezeiten des ÖPNV, Umsteigehäufigkeiten, etc.). Kenngrößen wie die Veränderung der Unfallbilanz und der CO₂ Emissionen werden ebenfalls in die Betrachtung miteinbezogen.

Zudem wird daraus die Finanzierbarkeit inkl. einer Empfehlung für die weitere ÖPNV-Planung auf der Südachse abgeleitet. Letztlich erfolgt hierbei auch eine Festlegung auf ein geeignetes ÖPNV-Verkehrsmittel. Bis zur tatsächlichen Realisierung einer ÖPNV-Trasse auf der Südachse bedarf es im Nachgang an die Grundsatzuntersuchung unter anderem diverser weiterer vertiefender Untersuchungsschritte, Verkehrsflusssimulationen und Leistungsfähigkeitsberechnungen für die relevanten Knotenpunkte im Planungsgebiet sowie einer konkreten Umsetzungsplanung. Die Planungen zum begleitenden Bussystem werden dabei im Zuge der städtischen Nahverkehrsplanung erarbeitet und haben daher keine finanziellen Auswirkungen auf die Grundsatzuntersuchung auf der Südachse (die Finanzierung der Grundsatzuntersuchung ist gesichert).

Zu bedenken ist grundsätzlich auch, dass ein gut ausgebautes Bussystem später die Chance auf eine Straßenbahn verringert. Dies liegt darin begründet, dass eine Optimierung des Busnetzes im Zuge der Nahverkehrsplanung und Neugestaltung des ÖPNV die Nutzen-Kosten-Betrachtung und damit die Fördermöglichkeiten für einen späteren Bau einer Straßenbahnlinie erschweren kann. Die ÖPNV-Potenzialabschätzung bildet das Fundament für den weiteren Planungsprozess und legt somit die elementaren Voraussetzungen für die künftige verkehrliche Entwicklung der Südachse fest. Die Ergebnisse dieser Planung sind als Grundlage für die Sanierung und Umgestaltung der Memminger Straße und des Allgäuer Rings erforderlich.

3. Alternativen

Durchführung einer vertiefenden Untersuchung von zwei möglichen Trassenvarianten, die im Zuge der bisherigen Potenzialabschätzung nicht empfohlen wurden.

4. Vorschlag der Verwaltung mit Begründung

Die Verwaltung empfiehlt dem Planungs- und Umweltausschuss (PUA) die Sachdarstellung der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und zu beschließen, dass die im Zuge der bisherigen Potenzialabschätzung empfohlenen Trassenvarianten 2 und 3 vertiefend weiter untersucht werden sollen.

5. Ziele, Auswirkungen und Bereitstellung von Haushaltsmitteln

5.1 Ziele

Sachziele	Weitere vertiefende Untersuchung der Trassenvarianten 2 und 3
Terminziele (Meilensteine)	Abschluss der Grundsatzuntersuchung und Endergebnis in 2023

5.2 Personelle und finanzielle Auswirkungen

Auf den Stellenplan

ja

nein

Wenn ja, welcher Umfang:

Finanzen

ja

nein

staatliche Förderung?

ja

nein

Vermögenshaushalt/Finanzplanung (Gesamtkosten)		Verwaltungshaushalt (Folgekosten jährlich)	
Ausgaben	€	Gesamtausgaben	120.606,50 €
Einnahmen	€	Ausgaben in 2022 vsl.	50.000,00 €
Zuschussbedarf	€	Ausgaben in 2023 vsl.	70.606,50 €
		Jährl. Zuschussbedarf/ jährl. Mehreinnahme	€

5.3 Bereitstellung von Haushaltsmitteln

Vermögenshaushalt		Verwaltungshaushalt	
Mittelbereitstellung laufendes Jahr bei		Mittelbereitstellung	
HHSt 02.		HHSt 01.6110.6201	/ab 2022
Ansatz	€	Ansatz 2022	73.000,00 €
Bedarf	€	Bedarf/Mehreinnahme 2022	103.000,00 €
Mehr-/ Minderbedarf	€	Mehr-/ Minderbedarf	30.000,00 €
Deckung durch Übertrag aus 2021 von HHSt 01.6110.6201 in Höhe von		157.700,00 €	

5.4 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Auswirkungen auf den Klimaschutz? ja, positiv keine ja, negativ

Wenn ja, Beschreibung und Bewertung der Klimawirkung:

Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split verbunden mit einer gleichzeitigen spürbaren Reduzierung des MIV-Anteils auf der Südachse.

Wenn ja, negativ: Bestehen Handlungsalternativen oder Optimierungspotenziale?

DZ 3 – Stadtplanung

DZ 3 – Umwelt und Mobilität, Leitung

.....
Jasmin Eble

.....
Benjamin Nippe

DZ 3 – HA Stadtentwicklung, Leitung

.....
Jörg Oberle

Anlagen:

Anhang 1: ÖPNV-Potenzialabschätzung Trassenvarianten 1-4

Anhang 2: Variante 2, Überlegungen zum Streckenverlauf im Bereich des Allgäuer Rings

Anhang 3: Vereinfachte Darstellung ergänzende Buslinien zu den Varianten 2 und 3



the mind of movement



**TRASSEN-
VARIANTEN**
Abbildungen

Grundsatzuntersuchung ÖPNV Potenzialabschätzung Südachse in Neu-Ulm

Kopie

Anlage zu Sitzungsunterlagen, 09.11.2022

Variante 1: Linienweg West



Variante 2: Linienweg Ost



Variante 3: Linienweg West bis Edisoncenter



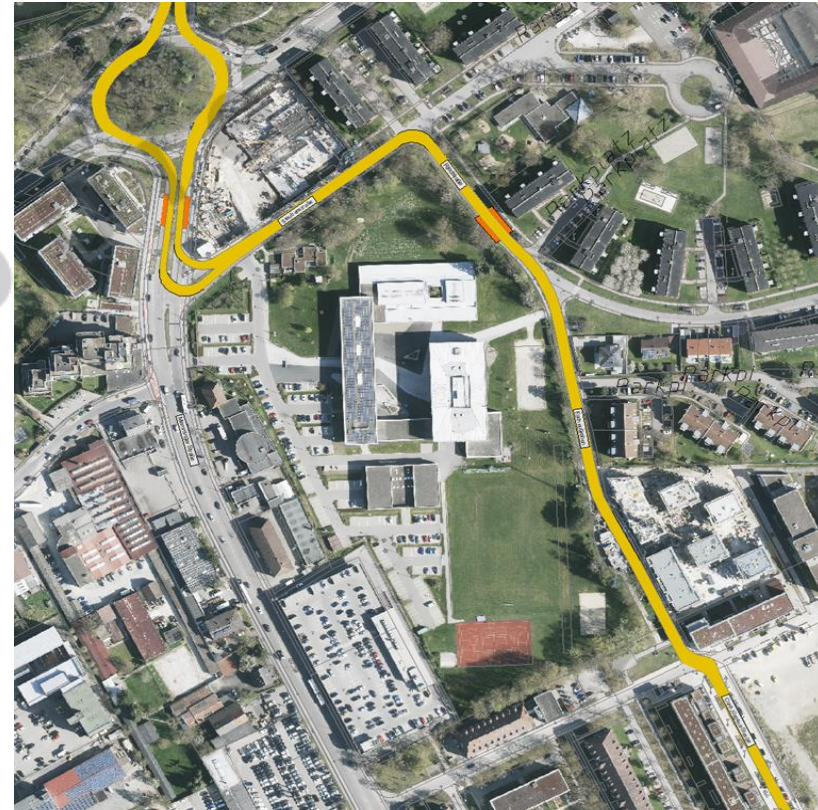
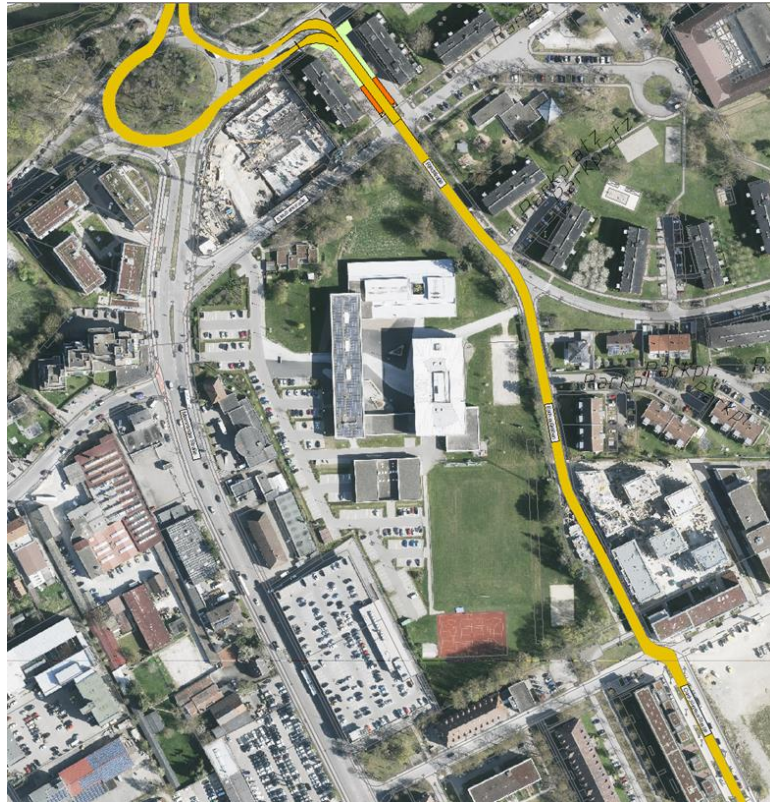
Variante 4: Linienweg West bis Ludwigsfeld Nord



Variante 2, Überlegungen zum Streckenverlauf

Voruntersuchung zur Streckenführung einer ÖV-Trasse Bus im Bereich Escheugraben und Riedstraße.

- „Gestreckte“ Führung über den Escheugraben und die Riedstraße bis zur Ringstraße (links)
- „Geknickte“ Führung über den Escheugraben, die Riedstraße und die Steubenstraße bis hin zur Memminger Straße (rechts)



Grundsatzuntersuchung ÖPNV Potenzialabschätzung Südachse Neu-Ulm

