



Sachbearbeitung	VGV/MO - Mobilität		
Datum	23.01.2024		
Geschäftszeichen	VGV/MO-Ack	4	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 12.03.2024	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 049/24
Betreff:	Nahverkehrsplan - Beschluss zur Anhörung -		
Anlagen:	ÖPNV-Zielnetz 2027 - Gesamtübersicht	(digital)	(Anlage 1)
	ÖPNV-Nachtbusnetz 2027 - Gesamtübersicht	(digital)	(Anlage 2)
	Bedienungshäufigkeiten 2027	(digital)	(Anlage 3)
	Entwurf des Nahverkehrsplans zum ÖPNV-Liniennetz 2027	(digital)	(Anlage 4)
	ÖPNV-Zielnetz 2027 - Variantenübersicht Linie 19	(digital)	(Anlage 5)
	ÖPNV-Zielnetz 2027 - Infrastrukturausbaumaßnahmen	(digital)	(Anlage 6)

Antrag:

1. Dem Entwurf des Endberichts zum Nahverkehrsplan für die Stadt Ulm zuzustimmen und die Verwaltung mit der Anhörung der Träger öffentlicher Belange zu beauftragen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die SWU-V mit der Planung für die unter Punkt 4.4 und Anlage 6 dargestellten Infrastrukturausbaumaßnahmen zu beauftragen. Die geschätzten Planungskosten belaufen sich dafür auf ca. 752.000 Euro.

Die Finanzierung erfolgt über Projekt 7.54700011 "Modernisierung Haltestellen". Hier stehen für 2025 und 2026 derzeit jeweils 200.000 Euro zur Verfügung. Die für die Infrastrukturausbaumaßnahmen erforderlichen Investitionsmittel in Höhe von ca. 5,07 Mio. Euro (inkl. Planungsleistungen i. H. v. ca. 752.000 Euro) werden im Rahmen der Aufstellung der Investitionsstrategie 2033 in Konkurrenz zu den sonstigen Maßnahmen innerhalb des vereinbarten Zielkorridors bei VGV für die Jahre 2025 und 2026 priorisiert und veranschlagt.

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, EG, EI, ER, GÖ/DO, JU, KOST, LE, MÄ, OB, SUB III, UW, ZSD/HF, ZSD/SB

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

Eingang OB/G

Versand an GR

Niederschrift §

Anlage Nr.

Nach endgültiger Beschlussfassung wird die Verwaltung die Förderung nach dem LGVFG beantragen.

Jung

Sachdarstellung:

1. Anträge

Es liegen keine Anträge zu diesem Thema vor.

2. Beschlusslage

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 18.07.2023, GD 247/23, Kommunales Handlungsprogramm Mobilität, Bericht
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 24.10.2023, GD 340/23, Nahverkehrsplan Ulm/Neu-Ulm, Zwischenbericht

3. Aktueller Stand

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan der Stadt Ulm wurde in den Jahren 2015 bis 2017 erstellt und am 19.07.2017 vom Gemeinderat beschlossen (vgl. GD 263/17). Mit Beschluss zur Umsetzung des Linienkonzeptes im Ulmer Süden (vgl. GD 296/19) wurde die lt. Nahverkehrsplan beschlossene Liniennetzreform zum 01.01.2020 abgeschlossen.

Die stark zunehmende Einwohnerentwicklung und vielfältige Beschlüsse zur Wohnraumentwicklung und zu infrastrukturellen Maßnahmen wie zum Beispiel der Landesgartenschau Ulm 2030 sowie der Beschluss der Stadt Neu-Ulm zur Übernahme der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft zum 01.01.2024 erfordern eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans auf Ulmer Seite. Ziel ist, zum 01.01.2027 ein gemeinsames Stadtverkehrsnetz Ulm/Neu-Ulm in Betrieb zu nehmen.

Mit Unterstützung des externen Bearbeiters, der Firma PTV Planung Transport Verkehr GmbH, sowie der SWU Verkehr GmbH (SWU-V) wurde in mehreren Arbeitsgruppensitzungen der Nahverkehrsplan für die Städte Ulm und Neu-Ulm erarbeitet welcher nun im Entwurf vorliegt und zur Anhörung an die Träger öffentlicher Belange versendet werden soll.

4. Gemeinsames Stadtverkehrsnetz Ulm/Neu-Ulm

4.1. Ergebnisse des Bürgerdialogs

Im Zeitraum vom 13.11. bis 03.12.2023 wurde auf der Online-Beteiligungsplattform der Stadt Ulm (<https://beteiligedich.ulm.de>) gemeinsam mit der Stadt Neu-Ulm ein Bürgerdialog zum ÖPNV-Zielnetz 2027 durchgeführt.

Dieses Angebot war durch eine hohe Beteiligung der Bevölkerung gekennzeichnet; so wurden insgesamt etwa 1.400 Beiträge im Online-Portal und via Flyer verfasst. Im Online-Portal bestand zudem die Möglichkeit, einzelne Beiträge zustimmend zu bewerten. Diese Bewertungen wurden 13.716-mal vorgenommen.

Themen waren dabei die Bedienhäufigkeit, Linienführungen, Fahrzeuge und Reisekomfort, Haltestellen sowie der Bereich sonstige Hinweise. Alle im Rahmen des umfangreichen Beteiligungsverfahrens eingegangenen Anregungen und Vorschläge wurden auf ihre Relevanz für die Nahverkehrsplanung geprüft, ausgewertet und im positiven Fall berücksichtigt.

4.1.1. Kurzzusammenfassung und Fazit

Die meisten Beiträge insgesamt gingen zu den Linien 3 (126 Beiträge), 5 (125 Beiträge), 9 (119 Beiträge) und 12 A (193 Beiträge) ein. In den Rückmeldungskategorien wurden folgende Nennungen am häufigsten verzeichnet:

Bedienungshäufigkeit:

- Verdichteter Takt, gerade in den Abendstunden
- Mehr Fahrzeuge zu den Schulzeiten
- Anschlusssicherheit an Abfahrtszeiten der Straßenbahn, zu anderen Bussen und an den Bahnhöfen zum Schienenverkehr

Linienführung:

- Anbindung verschiedener Ulmer Ortsteile wie Lehr oder Einsingen
- Anbindung Dellmensingen an das Ulmer Stadtbusnetz
- Anbindung umliegender Siedlungsstrukturen an den Ortskern Söflingen

Haltestellen:

- Bessere Ausstattung, insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit

Sonstige Hinweise:

- Schnelle und direkte Streckenführung in die Innenstadt
- Mehr tangentielle Verbindungen
- Einsatz von Kleinbussen auf geeigneten Relationen

Das Angebot der Bürgerbeteiligung in Ulm und Neu-Ulm wurde zusammenfassend von der Bevölkerung rege in Anspruch genommen, was auch die Relevanz des Themas und den Willen zur Partizipation aufzeigt. Während es sich bei den o.g. Beiträgen i.d.R. um allgemeine Hinweise handelte, wurden die relevanten Kommentare zu den einzelnen Linienverläufen bereits während des Beteiligungsprozesses gesichtet und in den Planungen zum Zielnetz 2027 berücksichtigt. Im Wesentlichen wurde der Entwurf des ÖPNV-Zielnetzes bestätigt; jedoch bei den u.g. Linien entsprechend geändert.

4.2. Überarbeitetes ÖPNV-Zielnetz 2027

Inzwischen liegt ein zwischen den Städten Ulm, Neu-Ulm und der SWU Verkehr abgestimmter Entwurf zur Neuordnung des Liniennetzes ab 2027 vor, der im Zuge der Nahverkehrsplanung vom Gutachter im Detail geprüft wurde und die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung sofern möglich berücksichtigt.

Die wesentlichen Änderungen im gemeinsamen Liniennetz Ulm/Neu-Ulm sind der Anlage 1 sowie dem Entwurf des Nahverkehrsplans in Anlage 4 zu entnehmen und dort beschrieben. Zusammenfassend beinhaltet das Netz folgende Charakteristika:

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Beschreibung
1	1	Söflingen <> Böfingen	• Keine Änderungen zum Status quo und zum Zielnetzentwurf.
2	2	Kuhberg Schulzentrum <> Science Park II	• Keine Änderungen zum Status quo und zum Zielnetzentwurf.

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Beschreibung
84, 85, 88	3	In der Wanne <> Burlafingen <> Steinheim	- Die Linien 84/85/88 werden in der neuen Linie 3 gebündelt und erhalten eine klare Linienstruktur entlang der Neu-Ulmer Ostachse (Offenhausen, Pfuhl, Burlafingen, Steinheim). - Die Taktzeiten werden verdichtet und vereinheitlicht sowie die Bedienzeiten erweitert. - Das Angebot im Bereich von Steinheim wird erhöht. - Die Linie 3 wird entgegen der ersten Planung über den ZOB hinaus zum Unteren Eselsberg verlängert (Bleicher Hag, Bahnhof Söflingen, In der Wanne). Neuer Endpunkt ist das Gewerbegebiet In der Wanne. - Die Linie verkehrt tagsüber im 10-Minuten-Takt.
4	4	Wiblingen <> Böfingen Süd (Egertweg)	Der Linienweg in Böfingen wird vereinheitlicht, künftig werden alle Fahrten über den Eichberg geführt.
5	5 6	Neu-Ulm Ludwigsfeld, Wiley <> Wissenschaftssta dt	- Der Fahrweg der Linie 5 bleibt auf Ulmer Gemarkung unverändert. Auf dem Abschnitt der Stadt Neu-Ulm werden die bisherigen Linienäste Wiley/Ludwigsfeld neu geordnet und von den Linien 5 und 6 bedient. Die Schleife in Ludwigsfeld ist daher nicht mehr notwendig. - Im Bereich Vorfeld wird die neue Linie 5 durch den Escheugraben geführt und verkehrt über Wiley nach Ludwigsfeld. - Im Bereich Vorfeld/Ludwigsfeld/Wiley wird der Takt verdichtet, sodass in der HVZ ein 10-Minuten-Takt angeboten wird.
6	6 5	Universität Süd <> Ludwigsfeld	- In Zukunft wird die Linie 6 bereits an der Universität Süd starten, jedoch nicht mehr über den Bleicher Hag verkehren. Stattdessen wird die Linie 6 über das Blautal-Center und die Blaubeurer Straße und anschließend durch das Dichterviertel geführt. - Dort wird der Hauptbahnhof über eine neue Haltestelle und den westlichen Zugang zum Bahnhofsteg neu erschlossen. - Die Linie 6 bedient zudem randlich den Umsteigepunkt Ehinger Tor über den Steig H (Richtung Stadtmitte) bzw. den neuen Steig J (Richtung Dichterviertel in der Neuen Straße) und verkehrt weiter über die Innenstädte nach Ludwigsfeld. - In Neu-Ulm wird die Linie 6 - neben der Linie 5 - die Memminger Straße, das westliche Ludwigsfeld sowie das Neubaugebiet "Illerpark" erschließen. - Die Linie 10 wird künftig nicht mehr über das Blautal-Center geführt.
7	7	Jungingen <> Willy-Brandt- Platz	In Neu-Ulm wird die Linienführung im Bereich der Schützenstraße vereinheitlicht.

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Beschreibung
8	8 14	Grimmelfingen <> Universität Süd	- Künftig wird die Linie 8 nur noch von Montag bis Freitag zwischen Grimmelfingen und der Universität Süd verkehren. - Abends und an den Wochenenden können Fahrgäste von Grimmelfingen aus die Linie 14 nutzen, die am Schulzentrum Kuhberg mit der Linie 2 eine Umsteigeverbindung in Richtung Innenstadt bzw. Universität bietet.
9	9	Gleißelstetten <> Roter Berg	- Die Linie 9 verkehrt weiterhin als Ortsbus zwischen Roter Berg und Gleißelstetten. Die Bedienung der Einsteinstraße durch die Innenstadt bis ans Donaustadion entfällt. - Die Linie 9 verkehrt durchgängig an allen Wochentagen im Busbetrieb von morgens bis nachts. Das MobilSAM 9 entfällt. - Die Haltestelle Clarissenstraße wird in die Jägerstraße verlegt und gemeinsam von den Linie 8 und 9 bedient.
10	10 6	Donautal <> Lehrer Feld	- Die Linie 10 bedient künftig nicht mehr die Blaubeurer Straße und das Dichterviertel. Deren Anbindung erfolgt künftig über die Linie 6. - Stattdessen verbindet die Linie 10 zukünftig das Industriegebiet Donautal mit den Gewerbegebieten im Ulmer Norden bis Lehrer Feld und bindet Jungingen und Lehr künftig über die Oststadt an die Innenstadt an. - Ab dem Ehinger Tor verkehrt die Linie 10 über Hauptbahnhof, Karlstraße weiter über die Stuttgarter Straße, Lehr, Jungingen, Mergelgrube zum Endhalt Lehrer Feld im Eiselaer Weg. - Die Bedienung des Gewerbegebietes Himmelreich erfolgt über die Mergelgrube. - Mit der Linie 10 werden die Technische Hochschule, die Wilhelmsburg und Lehr neu erschlossen. - Die Linie 10 verkehrt Montag bis Samstag auf dem gesamten Linienweg; abends (ab ca. 18 Uhr) und an Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie 10 nur zwischen Innenstadt und Donautal.
11	11	ZOB <> Eggingen <> ZOB	Die Linie 11 wird weiterhin auf dem gewohnten Weg über Söflingen und die Harthäuser Straße in die Hochstraßgemeinden Ermingen, Eggingen und Einsingen verkehren.
12 16	12	ZOB <> Unterweiler	- Die Linie 12 verkehrt durchgängig vom ZOB nach Unterweiler Hartstraße über Gögglingen/Donaustetten. - Die Linie 12 verkehrt nicht mehr nach Dellmensingen; dieser Abschnitt wird von der Linie 19 bedient.
13	13 10	Jungingen <> Mähringen	- Der Linienweg der Linie 13 bleibt unverändert. - Die Fahrten ins Lehrer Feld werden künftig nicht mehr angeboten. Diese Aufgabe übernimmt künftig die Linie 10.

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Beschreibung
14	14	Kuhberg <> Donaustadion <> Wiblingen	- Die Linie 14 verbindet zukünftig das Industriegebiet Donautal und das östliche Wiblingen mit der Innenstadt und dem Ulmer Osten (Donaustadion). - Wiblingen erhält damit eine zusätzliche schnelle Verbindung über Ehinger Tor in die Innenstadt. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag auf dem gesamten Linienweg; abends ab ca. 18 Uhr und am Wochenende verkehrt die Linie 14 nur zwischen Kuhberg, Donautal und Wiblingen. Sie ersetzt dort das MobilSAM 14.
15	15	Willy-Brandt-Platz <> Science Park III	- Die Linie 15 bleibt weitestgehend unverändert und verkehrt von Montag bis Freitag im 30'-Takt. - Erstmalig wird der Science Park III direkt erschlossen. Dort wird über die für die Straßenbahn freigehaltene Trasse in der Wolfgang-Paul-Straße gewendet.
71, 79, 89	16	Schwaighofen <> Pfuhl	- Die neue Linie 16 ersetzt die bisherigen Linien 79 und 89. - Der Stadtteil Schwaighofen wird über den Neu-Ulmer Bahnhof mit den Stadtteilen Offenhausen und Pfuhl verknüpft. - Die Takte werden verdichtet und vereinheitlicht sowie die Bedienzeiten erweitert. - Von Montag bis Freitag werden ausgewählte Fahrten in den Bereich Steinhäule verlängert. - Die Linienführung über die Haltestelle Lisztstraße wird durch die direkte Linienführung über die Offenbachstraße ersetzt. - Die Linie 71 entfällt.
77, 734	17	ZOB <> Schwaighofen <> Senden	- Die neue Linie 17 ersetzt die Linien 77 und 734 und wird über Schwaighofen, Reutti, Jedelhausen, Hausen und Holzschwang nach Senden geführt. - Die Linien 17 und 18 ergänzen sich am Knoten Bahnhof Senden. - Im Bereich Reutti, Jedelhausen und Hausen findet eine Bündelung mit der Linie 18 statt. Hierdurch ergibt sich insgesamt eine Angebotserhöhung. - Die Bedienzeiten werden erweitert.
737, 733	18	ZOB <> Finningen <> Senden	- Die neue Linie 18 ersetzt die Linien 737 und 733 und wird über Finningen, Reutti, Jedelhausen und Hausen nach Senden geführt. - Die Linien 17 und 18 ergänzen sich am Knoten Bahnhof Senden. - Im Bereich Reutti, Jedelhausen und Hausen findet eine Bündelung mit der Linie 17 statt. Hierdurch ergibt sich insgesamt eine Angebotserhöhung. - Die Bedienzeiten werden erweitert.
E	19	Dellmensingen <> Wiblingen	Die Linie 19 stellt einen Ersatz der Linie 12 von Dellmensingen nach Wiblingen dar und verkehrt Montag bis Freitag von ca. 7 bis 17.30 Uhr annähernd im Stundentakt und ist ausgerichtet auf den Schülerverkehr.

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Beschreibung
			Es liegen derzeit 4 Varianten zur Entscheidung der OV's vor (s. Punkt 4.3 sowie Anlage 5)

4.3. Anbindung von Dellmensingen sowie des Ulmer Südens an Wiblingen (Anlage 5)

Im Anschluss an den Bürgerdialog wurden mit dem Alb-Donau-Kreis als zuständigen Aufgabenträger für Dellmensingen sowie den Ortsverwaltungen aus Gögglingen/Donaustetten sowie Unterweiler Gespräche bzgl. der Anbindung der betreffenden Ortsteile und Gemeinden an den Sozialraum und das Schulzentrum Wiblingen geführt. Folgende Ziele wurden dabei einvernehmlich festgehalten:

- Es soll sowohl von Donaustetten/Gögglingen als auch von Unterweiler eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt im Halbstundentakt in der HVZ geben. Diese Verbindung sollte wie bisher auch für Dellmensingen gegeben sein.
- Es soll eine Verbindung innerhalb des Sozialraums geben, die Unterweiler, Donaustette/Gögglingen und Wiblingen miteinander verbindet und in Wiblingen die zentralen Bereiche Tannenplatz und Schulzentrum miteinander verbindet. Da auch aus Dellmensingen Schüler*innen nach Wiblingen kommen müssen, sollte diese Verbindung idealerweise auch nach Dellmensingen reichen.

Die heutige Anbindung mit der Linie 12 (mit den integrierten E-Wagen der ehemaligen Linie 16) erfüllt nicht die halbstündige Anbindung von Unterweiler und bietet keine umsteigefreie Verbindung aus Dellmensingen zum Schulzentrum Wiblingen. Die Schüler*innen bilden aber einen wesentlichen Bestandteil der ÖPNV-Nutzer*innen aus Dellmensingen. Aus diesem Grund hat die Verwaltung eine Veränderung der Linienführung vorgeschlagen. Während die Linie 12 künftig die ständige und regelmäßige Verbindung von Unterweiler über Donaustetten/Gögglingen in die Innenstadt abbildet, wird künftig die Linie 19 als Ersatz für die Linie 16 von Dellmensingen über Donaustetten/Gögglingen über Unterweiler nach Wiblingen führen und damit die sozialrauminterne Verbindung gewährleisten. Die Direktverbindung von Dellmensingen in die Innenstadt von Ulm wird dabei annähernd zeitgleich über den Bahnhof Erbach und die Regio S-Bahn abgebildet. Die im Bürgerdialog zur Diskussion gestellte Linienführung war allerdings insbesondere für Unterweiler nur mit Einschränkungen geeignet, da Unterweiler darin nur über die peripher an der L 240 gelegene Haltestelle Breite Ost angebunden worden wäre. Leider bietet diese Linienführung allerdings zeitlich keine Möglichkeit, alle Ziele gleichzeitig zu erreichen (Anbindung Dellmensingen, Anbindung Riedlenstraße / Hoher Rain in Donaustetten, Anbindung Kernort Unterweiler, Anbindung Tannenplatz). Ein wirtschaftlicher Fahrzeug- und Personaleinsatz mit einem Bus ist nur möglich, wenn entweder die Anbindung der Haltestellen Riedlenstraße und Hoher Rain oder der Hartstraße in Unterweiler oder die zusätzliche Anbindung des Tannenplatzes entfällt.

- Aufgrund dessen hat die Verwaltung gemeinsam mit der SWU-V die Linie 19 nochmals überprüft und unter Berücksichtigung folgender Prämissen die nachfolgenden Varianten erarbeitet: wirtschaftlich effektiver Einsatz von Fahrzeugen und Fahrpersonalen
- Erschließung von Unterweiler gemäß den im Nahverkehrsplan definierten Mindesteinzugsradien (400m), daher keine randliche Erschließung nur über die Haltestelle Breite Ost
- Abwägung zur Erschließung der Haltestellen Riedlenstraße und Hoher Rain

- Linienverlauf in Wiblingen über den Tannenplatz zum Schulzentrum zum Zwecke der Andienung des Sozialraums (Versorgung, Arztpraxen, Dienstleistungen etc.)
- Anbindung im Schülerverkehr von Dellmensingen nach Wiblingen sowie der Anschlussverbindung der Linie 212 von Dellmensingen nach Laupheim wie bisher. Der Schülerverkehr nach Ulm kann mit der Linie 232 und Umstieg auf die Regio-S-Bahn erfolgen

Unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Prämissen haben sich die folgenden Linienvarianten (siehe Anlage 5) ergeben, welche unter den Ortsverwaltungen alle zu keinem Konsens geführt haben:

Variante	Vorteile	Nachteile
Variante 0 - Linienführung über Unterweiler Rathaus (Empfohlene Variante)	• 30- statt 60-Min.-Takt für Unterweiler auf Linie 12 • Erschließung von Unterweiler Rathaus und Hartstraße • Verbesserung der Erschließung von Gögglingen Nord-Ost • Abstimmung auf Schulzeiten Wiblingen möglich, da kein Taktverkehr erforderlich • Abdeckung Schülerverkehre für alle betroffenen Schüler*innen mit einer Linie und dadurch für alle kürzere Wartezeiten • Anbindung aller Ortsteile an Einkaufszentrum Wiblingen am Tannenplatz Zentrum • Variante stellt eine immer noch teure, aber gerade noch angemessene Daseinsvorsorge dar im Vgl. zum Status quo	• Von OV angeführt: Haltestelle Riedlenstraße wird nicht bedient (Haltestelle Halde liegt 150 m entfernt) • Von OV angeführt: Haltestelle Am Hohe Rain wird nicht bedient • Einrichtung neuer Haltestellen notwendig: Alb-Donau-Straße und Gersterstraße

Variante	Vorteile	Nachteile
Variante 1 - Linienführung über Unterweiler Breite Ost	• 30- statt 60-Min-Takt für Unterweiler auf Linie 12 • Keine zwei Linien erforderlich zur Abwicklung des Schülerverkehrs • Verbesserung der Erschließung von Gögglingen Nord-Ost • Abstimmung auf Schulzeiten Wiblingen möglich, da kein Taktverkehr erforderlich • Abdeckung Schülerverkehre für alle betroffenen Schüler mit einer Linie und dadurch für alle kurze Wartezeiten • Anbindung aller Ortsteile an Einkaufszentrum Wiblingen am Tannenplatz Zentrum • ca. 8 min kürzere Fahrzeit für Fahrgäste aus Unterweiler als heute • Variante stellt eine immer noch teure, aber gerade noch angemessene Daseinsvorsorge dar im Vgl. zum Status quo	• Anlage/Bau einer neuen Haltestelle Gersterstraße • Keine Bedienung des Ortskerns von Unterweiler und dadurch teilweise längere Fußwege • ca. 5 min längere Fahrzeit für Fahrgäste aus Donaustetten/Gögglingen als heute (dafür aber Abstimmung auf Schulzeiten, sodass Reisezeit letztlich kürzer)
Variante 2: Linienführung über Franziskusweg in Unterweiler	• 30- statt 60-Min.-Takt für Unterweiler auf Linie 12 • keine zwei Linien erforderlich zur Abwicklung des Schülerverkehrs • Ortskern Unterweiler wird bedient • Verbesserung der Erschließung von Gögglingen Nord-Ost • Abstimmung auf Schulzeiten Wiblingen	• Anlage/Bau neuer Haltestellen: Gersterstraße, Breite Ost und ggf. Illerkirchberger Straße in der Alb-Donau-Straße, falls Pfarrer-Höflinger-Straße nicht gewünscht • Von OV angeführt: Haltestelle Riedlenstraße wird nicht bedient (Haltestelle Halde liegt 150 m entfernt) • Von OV angeführt: Haltestelle Am Hohe Rain wird nicht bedient • Von OV angeführt: Befahrung Pfarrer-Höflinger-Straße kritisch (keine Begegnung Bus-Bus)

Variante	Vorteile	Nachteile
	möglich, da kein Taktverkehr erforderlich • Abdeckung der Schulzeiten für alle betroffenen Schüler*innen mit einer Linie und dadurch für alle kurze Wartezeiten • Ca. 6 min kürzere Fahrzeit für Fahrgäste aus Unterweiler als heute • Variante stellt eine immer noch teure aber gerade noch angemessene Daseinsvorsorge dar im Vgl. zum Status quo	erforderlich, daher unproblematisch; sonst Haltestellen in Alb-Donau-Straße einrichten) • Von OV angeführt: Befahrung Franziskusweg kritisch (Parken aber weiterhin wie bisher auf einer Seite möglich, andere Strecken im Netz sind deutlich enger und zugesperrter - bspw. Linie 9) • Hartstraße wäre für den Busbetrieb zu ertüchtigen
Variante 3 - Verlängerung Linie 4 von Kemptener Straße nach Unterweiler	• Ortskern Unterweiler wird bedient • Anbindung Unterweiler an Einkaufszentrum Wiblingen am Tannenplatz Zentrum	• Fahrzeitverlängerung für Unterweiler Bürger*innen zum Ehinger Tor von 20 auf 26 min • Keine Anbindung der Haltestellen Friedhof Wiblingen und St.-Gallener-Straße durch Linie 4 mehr gegeben - zusätzliche Fahrten auf Linie 14 erforderlich • Keine Abstimmung auf Schulzeiten für Unterweiler Schüler*innen möglich • Mehrkosten durch steigenden Fahrzeugbedarf auf Linie 4 ohne Einspareffekte an anderer Stelle (noch teurer als Linie 17) • dennoch zusätzliche Schülerlinie für Dellmensingen, Donaustetten und Gögglingen erforderlich (löst also das Problem der Linie 19 nicht) • Linie 12 weiterhin erforderlich (auch bei Einkürzung auf Donaustetten keine Fahrzeugeinsparung) • Errichtung einer zusätzlichen Ladestation an der Kemptener Straße

Variante	Vorteile	Nachteile
		• Mit Linie 17 bestand bereits eine Direktverbindung für Unterweiler nach Wiblingen, die nicht genutzt wurde • Im Vergleich zu Variante 2 Fußweg für Schüler vom Tannenplatz zum Schulzentrum erforderlich • Kosten gegenüber anderen Varianten: ca. 950.000 € p.a. plus Kosten für zusätzliche Ladeinfrastruktur

Zusätzlich zu den oben aufgeführten Varianten wäre es grundsätzlich denkbar Dellmensingen gänzlich von der Linie 19 zu entkoppeln. Somit hätte der Bus ausreichend Zeit, in Donaustetten/Gögglingen die Riedlenstraße und den Hohen Rain sowie durch den Ortskern von Unterweiler zu bedienen und dabei in Wiblingen über den Tannenplatz zu verkehren. In diesem Fall wäre dennoch eine Verbindung für die Schüler*innen von Dellmensingen ans Schulzentrum Wiblingen notwendig, über deren Zuständigkeit und Finanzierung Einigkeit mit dem Alb-Donau-Kreis zu erzielen wäre. Gesamtwirtschaftlich betrachtet wird diese Variante aber erheblich aufwändiger.

Alternativ wäre es auch denkbar die heutige Bedienung mit den Linien 12 und E (vormals 16) beizubehalten. Somit wäre weiterhin die Direktverbindung aus Dellmensingen nach Ulm gewährleistet und der Schülerverkehr aus Dellmensingen könnte mit den Schülerverstärkern bedient werden. Allerdings würde Unterweiler in diesem Szenario wie bisher umsteigefrei nur mit einem 60-Minuten-Takt an Ulm angebunden werden. Zusätzlich bestünde weiterhin die Möglichkeit Umstiegs in Wiblingen.

4.4. Infrastrukturausbau - Neu- oder um-/auszubauende Bushaltestellen bis Ende 2026

Zur Inbetriebnahme des hier dargestellten ÖPNV-Liniennetzes bedarf es umfangreicher Infrastrukturausbaumaßnahmen, die neben dem Umbau oder Neubau von Bushaltestellen auch weitergehende Maßnahmen beinhalten.

Nach derzeitigem Planungsstand sollten bis Ende 2026 ca. 63 Bus- und Tramhaltestellen um- oder ausgebaut bzw. komplett neu errichtet werden (vgl. Anlage 6). Davon sind insgesamt 56 unmittelbar für die Inbetriebnahme des neuen ÖPNV-Zielnetzes 2027 erforderlich.

- 39 Haltestellen sind entweder noch gar nicht vorhanden, d.h. werden vollständig neu eingerichtet und schließen damit Erschließungslücken bzw. sollen verlegt werden (z.B. Clarissenstraße, Jägerstraße u.a.)
- 18 Haltestellen werden zunächst provisorisch am Fahrbahnrand oder zu einem späteren Zeitpunkt (Gewerbegebiet Im Stockert) in Betrieb genommen werden und können zu einem späteren Zeitpunkt barrierefrei ausgebaut werden
- 43 Bus- und Tramhaltestellen sollten bis zur Inbetriebnahme des neuen ÖPNV-Zielnetzes 2027 barrierefrei ausgebaut werden, davon sollen 23 Haltestellen über eine Erhöhung der bei Projekt 7.54700011 "Modernisierung Haltestellen" vorhandenen Investitionsmittel (s.u.) errichtet werden. Weitere 20 heute vorhandenen Bus- und Tramhaltestellen sollen im Rahmen separater Projekte ausgebaut werden:

- 10 Bus- und Tramhaltestellen im Projekt Umbau Ehinger Tor (Steige A bis J)
- 6 Bus- und Tramhaltestellen im Projekt Sanierung Linie 1 (Blücherstraße, Wendeanlage Donaustadion)
- 4 Bushaltestellen im Projekt Ertüchtigung Umleitungsstrecken Neubau Wallstraßenbrücke/Radhauptroute West (Jägerstraße)

Des Weiteren bedarf es teilweise geeigneter Wendemöglichkeiten (wie z.B. im Science Park III oder im Wohngebiet Türmle) oder der Herstellung der Deckschicht (z.B. im Science Park II und III).

Im Zuge der weiteren Planungen können sich noch Änderungen ergeben. Es ist vorgesehen, die SWU-V mit der Planung und den Bau der in Anlage 6 definierten Infrastrukturausbaumaßnahmen zu beauftragen und hierfür eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen.

Durch die fortlaufende Umstellung auf emissionsfreie Antriebe ist davon auszugehen, dass an zahlreichen Linien-Endpunkten Ladeinfrastruktur errichtet werden muss.

5. Zeitplan

Der Zeitplan sieht folgende Meilensteine vor:

Zeitraum	Meilenstein	Inhalte
13.03. - 10.04.2024	Anhörung	• Formale Anhörung aller TöB und Ortschaften
07.06.2024	Ergebnisbericht	• Beschluss der Nahverkehrspläne in der gemeinsamen Sitzung des Gemeinderats der Stadt Ulm und des Stadtrats der Stadt Neu-Ulm
3. Q 2024	Bearbeitung	• AP 2: Planungen u.a. mit – <u>Entwicklung eines Straßenbahnnetzes Ulm/Neu-Ulm (mind. 2 Szenarien)</u>
bis 31.12.2026	Infrastrukturausbau neues Liniennetz Ulm/Neu-Ulm	• Neubau/Umbau von Bushaltestellen und Errichtung der erforderlichen Ladeinfrastruktur
01.01.2027	Inbetriebnahme neues Liniennetz Ulm/Neu-Ulm	• Beginn der Direktvergabe an SWU von Seiten Stadt Neu-Ulm

6. Kosten und Finanzierung

6.1. Betriebskosten

Für das ÖPNV-Zielnetz 2027 entsteht in der Stadt Ulm ein geschätzter Mehrbedarf von bis zu fünf Bussen bezogen auf den Fahrzeugeinsatz, ohne Berücksichtigung der Personal- und weiteren Kosten. Mehrkosten entstehen bei den Linien 1 (sofern Taktverdichtung realisiert wird), 3, 6, 9, 10, 14 und 15. Dem gegenüber stehen geringe Einsparungen bei der Linie 8 und durch den Entfall des MobilSAM.

Eine genaue Kosten- und Erlöskalkulation konnte zum Redaktionsschluss der GD noch nicht abgeschlossen werden, wird jedoch spätestens bei der finalen Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan vorliegen.

6.2. Investitionskosten

Die Investitionskosten für die Planung sowie den Bau der notwendigen Haltestellen sowie die Errichtung von Ladeinfrastruktur zur Inbetriebnahme des ÖPNV-Zielnetz 2027 belaufen sich auf ca. 5,07 Mio. Euro (inkl. Planungsleistungen i. H. v. ca. 752.000 Euro).

6.3. Finanzierung

Für die unter Punkt 4.4 und Anlage 6 dargestellten Infrastrukturausbaumaßnahmen sind für die Jahre 2025-2026 Investitionsmittel in Höhe von ca. 5,07 Mio. Euro (inkl. Planungsleistungen i. H. v. ca. 752.000 Euro) erforderlich. Hierbei handelt es sich um eine erste Schätzung, bei der Zuwendungen aus dem LGVFG noch nicht enthalten sind.

Die Verwaltung und SWU-V wird für den Ausbau der o.g. Haltestellen einen Antrag auf Programmaufnahme und anschließend auf Förderung nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) stellen. Es wird davon ausgegangen, dass auf Grundlage der zuwendungsfähigen Kosten insgesamt ca. 40% der Gesamtkosten vom Land BW gefördert werden.

Die Finanzierung erfolgt über Projekt 7.54700011 "Modernisierung Haltestellen". Hier stehen für 2025 und 2026 derzeit jeweils 200.000 Euro zur Verfügung. Die für die Infrastrukturausbaumaßnahmen erforderlichen Investitionsmittel in Höhe von ca. 5,07 Mio. Euro (inkl. Planungsleistungen i. H. v. ca. 752.000 Euro) werden im Rahmen der Aufstellung der Investitionsstrategie 2033 in Konkurrenz zu den sonstigen Maßnahmen innerhalb des vereinbarten Zielkorridors bei VGV für die Jahre 2025 und 2026 priorisiert und veranschlagt.