

NAHVERKEHRSPLAN

STADT ULM

2017 – ANHÖRUNGSENTWURF

Auftraggeber:

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

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, April 2017

Dokumentinformationen

Kurztitel	Entwurf Nahverkehrsplan der Stadt Ulm
Auftraggeber:	Stadt Ulm
Auftrags-Nr.:	C850185
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeitet von:	Irene Burger, Simon Oelschläger
Erstellungsdatum:	11.04.2017 von PTV
zuletzt gespeichert:	12.04.2017 von PTV
Speicherort:	J:\VP2\03_01_ÖPNV\Nahverkehrsplan\NVP_2015-2025\NVP_Bericht\PTV_Bericht 30.01.17\17-04-11_NVP_Stadt_Ulm_Endbericht_Anhörung_Finalversion_PTV_02.docx
Titelgrafik:	Stadt Ulm
Hinweis:	Ist im vorliegenden Bericht von einer bestimmten Personengruppe die Rede (zum Beispiel Einwohner, Beschäftigte), sind Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

Inhalt

1	Einführung	12
2	Rechtliche Rahmenbedingungen	13
2.1	Europäischer Rechtsrahmen.....	13
2.2	Bundesrecht	13
2.3	Landesrecht Baden-Württemberg.....	15
2.4	Übergeordnete Planungen	16
2.4.1	Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg	16
2.4.2	Generalverkehrsplan Baden-Württemberg	16
2.4.3	Integraler Taktfahrplan Baden-Württemberg (Schienenverkehr)	17
2.5	Vorgaben der Stadt Ulm.....	17
2.5.1	Planung Straßenbahnlinie 2	17
2.5.2	Klimaschutzkonzept, Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan	18
3	Bestandsaufnahme	19
3.1	Daten- und Planungsgrundlagen.....	19
3.2	Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung	20
3.2.1	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	20
3.2.2	Schulentwicklungsplanung und Entwicklung des Schülerverkehrs	21
3.2.3	Berufspendler	22
3.3	Raumordnungspolitische Vorgaben zur Raumstruktur, Siedlungsplanung.....	23
3.3.1	Raumstruktur	23
3.3.2	Siedlungsplanung	25
3.4	ÖPNV-Angebot.....	27
3.4.1	Aufgabenträgerschaft und Organisation	27
3.4.2	Regio-S-Bahn Donau-Iller	27
3.4.3	Liniennetzgliederung in der Stadt Ulm	29
3.4.4	Fahrpreise und Verbundtarif	34
3.5	Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose	37
3.5.1	Entwicklung der Verkehrsnachfrage bis 2025	37
3.5.2	Stammkunden	40

3.5.3	Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen	42
3.6	Finanzierung im ÖPNV.....	43
4	Ziele und Rahmenvorgabe – Anforderungsprofil.....	46
4.1	Grundlagen.....	46
4.2	Bedienungsstandards im ÖPNV als Mindestanforderung.....	47
4.2.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	47
4.2.2	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	47
4.2.3	Bedienungshäufigkeit	48
4.2.4	Umsteigehäufigkeit	50
4.3	Qualitätsstandards als Mindestanforderung.....	51
4.3.1	Barrierefreiheit	51
4.3.2	Infrastruktur	58
4.3.3	Betriebssteuerung	64
4.3.4	Betriebsdurchführung	65
4.3.5	Fahrzeugausstattung	68
4.3.6	Fahrgastzählung	68
4.3.7	Sicherheit	68
4.3.8	Sauberkeit	68
4.3.9	Vertrieb	69
4.3.10	Kundenkommunikation	70
4.4	Anforderungen an die Mobilität in der Stadt Ulm	71
4.4.1	Fahrradverkehr, Mobilitätsstationen	71
4.4.2	Klimaschutzziele im ÖPNV	72
5	Analyse des ÖPNV.....	74
5.1	Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse	74
5.2	Erschließung – Einzugsbereich der Haltestellen.....	74
5.2.1	Erschließung in den Stadtteilen	74
5.2.2	Erschließung Neubaugebiete / geplante Gewerbegebiete	75
5.3	Verbindungsqualität – Fahrtenhäufigkeit zu unterschiedlichen Verkehrszeiten.....	77
5.4	Auswertung von Fahrgastpotenzialen	77

6	Maßnahmenentwicklung	79
6.1	ÖPNV-Zielnetz 2020: Angebot mit Realisierung der Straßenbahnlinie 2	79
6.1.1	Linienänderungen	81
6.2	Empfehlungen für Verbesserungen im Nahverkehr unter Berücksichtigung allgemeiner Entwicklungstrends	88
6.2.1	Mobilitätszentrale	88
6.2.2	Digitalisierung im ÖPNV	88
7	Beteiligungsverfahren	90
7.1	Projektbeteiligte	90
7.2	Online-Bürgerdialog.....	91
7.2.1	Kurzzusammenfassung und Fazit	92
8	Prüfaufträge.....	94
8.1	Prüfaufträge: Linienkonzept im Raum Ulmer Süden.....	94
8.1.1	Prüfauftrag: Verdichtung Linie 12 (ex 22)	94
8.1.2	Prüfauftrag: Ringlinie	95
8.1.3	Prüfauftrag: Verdichtung Linie 24	96
8.1.4	Prüfauftrag: Tangentialverbindung zwischen der Wissenschaftsstadt und Wiblingen	97
8.1.5	Prüfauftrag: Tangentialverbindung zwischen der Wissenschaftsstadt und Wiblingen als Expresslinie	97
8.1.6	Fazit der Untersuchungen im Raum Ulmer Süden	98
8.2	Prüfauftrag: Linienkonzept im Ulmer Norden	99
8.2.1	Prüfauftrag: Erschließung Gewerbegebiet Mergelgrube	100
8.3	Prüfauftrag: Linienkonzept Hochsträßgemeinden (Ortsteile Einsingen, Eggingen, Ermingen) und Grimmelfingen	100
8.4	Prüfauftrag: Verlängerung der Straßenbahn	101
8.4.1	Bereich Söflingen/Kohlplatte	101
8.4.2	Erschließung Science Park III	102
8.5	Planungen Regio-S-Bahn Donau-Iller	102
8.6	Prüfauftrag: Entwicklung MobilSAM-Linien	103
8.7	Prüfauftrag: Kapazität des ZOB	104
9	Finanz- und Investitionsplanung.....	105
10	Aufgabenträgerschaft und Organisation.....	106

11	Linienbündelung	107
12	Zeitliche Umsetzung	111
13	Anhang	112
13.1	Fahrzeugausstattung	112
13.1.1	Straßenbahn	112
13.1.2	Bus	120
13.2	Übersicht der aktuellen Liniengenehmigungen nach § 37 und 42 PBefG im Stadtkreis Ulm und Alb-Donau-Kreis (Stand 31.03.2017).....	127
13.3	Linienfahrwege und Haltestellen	129
13.3.1	Linie 1: Söflingen <> Böfingen	129
13.3.2	Linie 2: Kuhberg <> Science Park II	130
13.3.3	Linie 4: Wiblingen (Alte Siedlung) <> Böfingen Süd	131
13.3.4	Linie 5: Neu-Ulm Ludwigsfeld/Wiley <> Wissenschaftsstadt	132
13.3.5	Linie 6: Donaustadion <> Eselsberg Hasenkopf	135
13.3.6	Linie 7: Willy-Brandt-Platz <> Neu-Ulm ZUP <> Jungingen	136
13.3.7	Linie 8: Grimmelfingen <> Universität Süd	137
13.3.8	Linie 9: Roter Berg <> Söflingen <> Gleißelstetten	138
13.3.9	Linie 10: Donautal <> Blautal-Center	139
13.3.10	Linie 11: ZOB <> Einsingen/Eggingen/Ermingen <> ZOB	140
13.3.11	Linie 12: Ulm <> Donaustetten <> Unterweiler/Laupheim	141
13.3.12	Linie 13: Mähringen <> Wissenschaftsstadt (Uni Süd) <> Lehr <> Jungingen <> Gewerbegebiet Lehrer Feld	143
13.3.13	Linie 14: Wiblingen Pranger<> Kuhberg Schulzentrum	145
13.3.14	Linie 15: Willy-Brandt-Platz <> Böfingen Süd <> Science Park II	146
13.3.15	Linie 24: Ulm <> Unterweiler <> Burgrieden <> Laupheim	147
13.3.16	Linie 49: Ulm ZOB <> Lehr <> Dornstadt <> Nellingen	147
13.3.17	Nachtbuslinie N1: Ulm ZOB <> Söflingen <> Ermingen <> Eggingen <> Einsingen	148
13.3.18	Nachtbuslinie N2: Ulm ZOB <> Eselsberg <> Blaustein <> Arnegg <> Herrlingen	149
13.3.19	Nachtbuslinie N3: Ulm ZOB <> Uni Süd <> Mähringen <> Lehr <> Jungingen	150

13.3.20	Nachtbuslinie N4: Ulm ZOB <> Willy Brandt-Platz <> Eichberg<> Böfingen	151
13.3.21	Nachtbuslinie N5: Ulm ZOB <> Neu-Ulm ZUP <> Offenhausen <> Pfuhl <> Burlafingen	152
13.3.22	Nachtbuslinie N7: Ulm ZOB <> Wiblingen	153
13.3.23	Nachtbuslinie N8: Ulm ZOB <> Kuhberg <> Grimmelfingen <> Donautal <> Göggingen <> Donaustetten	154

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Fahrpreise DING, Stand 2016	36
Tabelle 2:	Zuwendungen der Stadt Ulm für den ÖPNV, Planjahre 2015 und 2016	44
Tabelle 3:	Mindeststandard Erschließung	47
Tabelle 4:	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	47
Tabelle 5:	Verkehrszeiten in der Stadt Ulm	48
Tabelle 6:	Mindeststandards Bedienungshäufigkeit	49
Tabelle 7:	Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV	53
Tabelle 8:	Ausstattungsmerkmale von Haltestellen	63
Tabelle 9:	ÖPNV-Zielnetz Ulm 2020 - neue Liniennummern/-bezeichnungen	80
Tabelle 10:	Linienbündel Stadtverkehr Ulm	109
Tabelle 11:	Fahrzeugausstattung Straßenbahn	118
Tabelle 12:	Fahrzeugausstattung Bus	124
Tabelle 13:	Liniengenehmigungen	128
Tabelle 14:	Linienfahrweg Linie 1	129
Tabelle 15:	Linienfahrweg Linie 2	130
Tabelle 16:	Linienfahrweg Linie 4	131
Tabelle 17:	Linienfahrweg Linie 5 (Linienweg über Memminger Straße)	133
Tabelle 18:	Linienfahrweg Linie 5 (Linienweg über Grethe-Weiser-Straße)	134
Tabelle 19:	Linienfahrweg Linie 6	135
Tabelle 20:	Linienfahrweg Linie 7	137
Tabelle 21:	Linienfahrweg Linie 8	137
Tabelle 22:	Linienfahrweg Linie 9	138
Tabelle 23:	Linienfahrweg Linie 10	139
Tabelle 24:	Linienfahrweg Linie 11	140
Tabelle 25:	Linienfahrweg Linie 12 – Linienfahrweg 1 (Linienabschnitt Ulm <> Unterweiler)	141
Tabelle 26:	Linienfahrweg Linie 12 – Linienfahrweg 2 (Linienabschnitt Ulm <> Laupheim)	142
Tabelle 27:	Linienfahrweg Linie 12 – Linienfahrweg 3: Wiblingen (Kapelle) <> Göggingen <> Donaustetten <> Unterweiler (z.T. Normalverkehrszeiten, Schwachverkehrszeiten)	142

Tabelle 28:	Linienfahrweg Linie 13 – Linienfahrweg 1	143
Tabelle 29:	Linienfahrweg Linie 13 – Linienfahrweg 2	144
Tabelle 30:	Linienfahrweg Linie 14	145
Tabelle 31:	Linienfahrweg Linie 15	146
Tabelle 32:	Linienfahrweg Linie 24	147
Tabelle 33:	Linienfahrweg Linie 49	147
Tabelle 34:	Linienfahrweg Nachtbuslinie N1	148
Tabelle 35:	Linienfahrweg Nachtbuslinie N2	149
Tabelle 36:	Linienfahrweg Nachtbuslinie N3	150
Tabelle 37:	Linienfahrweg Nachtbuslinie N4	151
Tabelle 38:	Linienfahrweg Nachtbuslinie N5	152
Tabelle 39:	Linienfahrweg Nachtbuslinie N7	153
Tabelle 40:	Linienfahrweg Nachtbuslinie N8	154

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Einwohnerprognose 2015 bis 2027 auf Stadtviertelebene	21
Abbildung 2:	Sozialräume der Stadt Ulm	24
Abbildung 3:	Stadt- und Ortsteile der Stadt Ulm	25
Abbildung 4:	Geplante Wohn- und Gewerbegebiete	26
Abbildung 5:	Liniennetz der Regio-S-Bahn Donau-Iller (Änderungen vorbehalten)	28
Abbildung 6:	Liniennetz Stadt Ulm Stand 2015	31
Abbildung 7:	Angebot Nachtverkehr: Linienverkehr und schematische Darstellung der Anrufverkehre	33
Abbildung 8:	Ausschnitt Wabenplan des DING, Stadt Ulm/ Stadt Neu-Ulm und Umgebung	35
Abbildung 9:	Wichtige Personenströme im ÖPNV in Bezug auf die Stadt Ulm	38
Abbildung 10:	Darstellung der für 2025 prognostizierten Gesamtnachfrage ÖV und IV mit Angabe der prozentualen Anteile des ÖV an der Gesamtnachfrage	39
Abbildung 11:	Anzahl und Art der verkauften Stammkundentickets in Ulm und klassifizierte Darstellung des ÖV-Angebotes je Stadtviertel	40
Abbildung 12:	Art und Anzahl der verkauften Stammkundentickets in Ulm und klassifizierte Darstellung der Einwohnerdichte 2015 je Stadtviertel	41
Abbildung 13:	Auswertung der Angabe Wegezwecke in der Stadt Ulm	42
Abbildung 14:	Auswertung der Wahl der Verkehrsmittel für die Städte Ulm und Neu-Ulm	43
Abbildung 15:	Behindertengerechter Ausbau der Haltestellen Stadt Ulm Teil Nord	59
Abbildung 16:	Behindertengerechter Ausbau der Haltestellen Stadt Ulm Teil Süd	60
Abbildung 17:	Erschließung Innenstadtbereich Ulm / Neu-Ulm	75
Abbildung 18:	Erschließungslücken Neubaugebiete Ulmer Norden	76
Abbildung 19:	Erschließungslücken Neubaugebiete Ulmer Westen	76
Abbildung 20:	Nachfragepotenzial bezogen auf die Stadtteile (Die Zahlen geben den ÖPNV-Anteil an.)	78
Abbildung 21:	ÖPNV-Zielnetz Ulm 2020 - kartografische Übersicht	80
Abbildung 22:	Screenshot Online-Beteiligungsportal	91
Abbildung 23:	Varianten zur Verlängerung der Linie 1	101

1 Einführung

Für die Stadt Ulm wird erstmals ein Nahverkehrsplan erstellt, der gleichermaßen den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV vorgibt sowie als Grundlage für die Vergabe der Straßenbahn- und Buslinien dient, die in Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm liegen.

Zeitgleich wird ein ÖPNV-Konzept für die Stadt Neu-Ulm erarbeitet, um die engen Verflechtungen des gemeinsamen Oberzentrums zu berücksichtigen.

Ziel des Nahverkehrsplans ist es, das ÖPNV-Angebot für die kommenden Jahre zu definieren und bindend festzulegen. Änderungen im Busnetz sind vor allem durch die Fertigstellung der Straßenbahnlinie 2 bedingt. Im Zuge dessen können einzelne Buslinien entfallen, andere erhalten neue Funktionen und Bedienungsgebiete. Hierbei ist es Ziel des Nahverkehrsplans, Erschließungslücken, vor allem durch in Planung und Bau befindliche neue Wohn- und Gewerbegebiete zu schließen und Schwachstellen in der Bedienung im Sinne einer gleichwertigen Bedienung innerhalb des Stadtgebietes zu beseitigen.

Für den ÖPNV werden Angebotsstandards verbindlich festgelegt. Dazu gehören die Taktungen der Linien zu unterschiedlichen Verkehrszeiten und die Einzugsbereiche der Haltestellen.

Neben der Leistungserbringung und den Qualitätskriterien der Fahrzeuge stehen im Besonderen die Anforderungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV im Fokus.

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Europäischer Rechtsrahmen

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007) in Kraft getreten. Zweck der VO 1370/2007 ist es, gemeinschaftsweit einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um im Interesse des Gemeinwohls Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Solche Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Nach den Vergaberegeln der VO 1370/2007 werden öffentliche Dienstleistungsaufträge in der Regel im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben. Neben der wettbewerblichen Vergabe sieht die Verordnung aber auch Möglichkeiten für Direktvergaben vor. Die VO 1370/2007 normiert ferner beihilfenrechtliche Anforderungen an die Ermittlung der Ausgleichsleistung und Vorgaben zum Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge.

Der Nahverkehrsplan der Stadt Ulm bildet für die künftige Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen eine wichtige Grundlage, da die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung durch den Nahverkehrsplan konkretisiert werden kann.

2.2 Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan wurde dabei in seiner Funktion gestärkt. § 8 PBefG wurde neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger für den ÖPNV für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig ist: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig“. (§ 8 Abs.3 Satz 1 PBefG).

Hierfür soll der Aufgabenträger „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definieren.

Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit ein wichtiger Aspekt; Hier werden weitreichende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Zur Beteiligung an der Erstellung am Nahverkehrsplan wird Folgendes ausgesagt:

„Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Dies wurde bei der Erarbeitung dahingehend berücksichtigt, dass die Verkehrsunternehmen zum Aufstellungsverfahren informiert und im ÖPNV-Projektbeirat und weiteren Arbeitsgruppensitzungen zu den einzelnen Themen angehört und eingebunden wurden.

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs. 3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen (...)“. Hierdurch ist die Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem PBefG in der alten Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde bisher eine „Kann-Bestimmung“ war. Ergänzt wird dies durch § 13 Abs. 2b PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“ Einer Vereinbarung über eine gemeinwirtschaftliche Leistung, nach Ausschreibung oder nach Direktvergabe, geht eine Vorinformation voraus (§ 8a Abs. 2 PBefG). In dieser Vorinformation legt der Aufgabenträger fest, welche Standards für den Verkehr gelten sollen und von dem Unternehmen für eigenwirtschaftliche Verkehre zuzusichern sind. Dabei können und sollen sich die Standards aus dem Nahverkehrsplan entwickeln, eine direkte Rechtspflicht besteht nicht.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG bestimmt, dass eine Liniengenehmigung nicht erteilt werden darf, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Die wesentlichen Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anschlusssicherung und Barrierefreiheit sollten daher im Nahverkehrsplan enthalten sein und werden dementsprechend gewürdigt

2.3 Landesrecht Baden-Württemberg

Den landesrechtlichen Gesetzesrahmen für den ÖPNV stellt das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW) dar. Nach diesem Gesetz ist die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf das Land sowie die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV auf die Stadt- und Landkreise übertragen.

Zudem enthält es Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV, Regelungen über die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes sowie der Finanzierung des ÖPNV.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV wird als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes ist eine weisungsfreie Pflichtaufgabe und obliegt nach § 6 Absatz 1 ÖPNVG BW der Stadt Ulm in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Nach § 11 Absatz 1 ÖPNVG BW haben die Aufgabenträger zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan zu erstellen, der als Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV zu sehen und mit den Grundsätzen- und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung abzustimmen ist.

Der Nahverkehrsplan muss inhaltlich mindestens Folgendes enthalten:

- Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV
- Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse)
- Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV (Verkehrsprognose)
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV
- Aussagen über die zeitlichen Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV

§ 12 ÖPNVG BW bestimmt das Verfahren bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplans. Danach sind bei der Aufstellung des NVP die Gemeinden, die örtlichen Träger der Regionalplanung, die Straßenbulasträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmen und das Regierungspräsidium zu beteiligen. Mit Gemeinden, die in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen im ÖPNV fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, ist der NVP für ihr Gebiet einvernehmlich aufzustellen.

2.4 Übergeordnete Planungen

Der Nahverkehrsplan fügt sich in übergeordnete Planungen ein, die hier kurz dargestellt werden sollen.

2.4.1 Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg

Der Landesentwicklungsplan (LEP) als Verordnung der Landesregierung setzt sich als wichtige Ziele den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Landes als Wirtschafts- und Wohnstandort. Er stammt bereits aus dem Jahr 2002 und bestimmt die Grundlagen für die räumliche Entwicklung Baden-Württembergs.

Gemeinsam mit Neu-Ulm wird Ulm darin als einer von sieben Verdichtungsräumen Baden-Württembergs ausgewiesen sowie als eines von 14 Oberzentren.

Es werden besondere regionale Entwicklungsaufgaben für den Raum Ulm festgelegt „wegen seiner besonderen Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des baden-württembergisch-bayerischen Grenzraums, seiner Stellung als Wissenschaftsstadt und seiner Ausstrahlung in die benachbarten Regionen Bodensee-Oberschwaben und Ostwürttemberg“ (LEP 2002, S. 50)

Hierfür sollen die oberzentralen Funktionen, die Funktion als Wissenschaftsstadt (auch im Sinne des Ausbaus auf dem Eselsberg) sowie die Knotenpunktsfunktion im Netz der transeuropäischen Verkehrswege gestärkt werden, auch im Zuge von Stuttgart 21.

Ein wichtiges Ziel für Ulm ist die Realisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart – Ulm mit Fortsetzung in Richtung München im Schienenfernverkehr.

2.4.2 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg

Im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg legt die Landesregierung die Grundlagen und Ziele ihrer Verkehrspolitik dar. Er wurde am 14. Dezember 2010 beschlossen mit einem Planungshorizont bis 2025.

In Bezug auf Ulm ist auch hier ein wichtiger Schwerpunkt die Verbesserung durch das Projekt Stuttgart 21.

Zu den städtischen Maßnahmen wird auf die damals geplante Straßenbahnlinie 1 verwiesen, aber auch auf weitere Planungen wie die Straßenbahnlinie in die Wissenschaftsstadt, die inzwischen als Linie 2 umgesetzt wird, sowie eine Straßenbahn nach Ludwigsfeld in Neu-Ulm.

Der Ulmer Hauptbahnhof gehört im Generalverkehrsplan zu 21 landesweiten Knotenbahnhöfen, die durch Rampen oder Aufzüge und Erhöhungen der Bahnsteigkanten barrierefrei ausgebaut werden sollen.

Wichtige Themen im Generalverkehrsplan sind auch innovative Maßnahmen im ÖPNV wie die vernetzte Integration von Echtzeitdaten zur Verbesserung der dynamischen Fahrgastinformation und der Anschlusssicherung, Mobilitätsmanagement, E-Ticketing und die Einbindung flexibler Bedienungsformen. Auch die Vernetzung in Form multimodaler Verkehrsmittelnutzung wird im Generalverkehrsplan bereits angesprochen in Form von Verknüpfungen von Verkehrsmitteln (B+R und P+R), Fahrradmitnahme und Fahrradverleihsysteme. Ein Netzwerk „Nachhaltige Mobilität“ wird angestrebt.

2.4.3 Integraler Taktfahrplan Baden-Württemberg (Schienenverkehr)

Der Integrale Taktfahrplan (ITF) in Baden-Württemberg ist bereits zu weiten Teilen umgesetzt, so sind etwa 90 Prozent aller Strecken im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg miteinander vertaktet.

Auf einer Strecke (zwischen zwei Knotenbahnhöfen) sollen Nahverkehrszüge in folgendem Takt fahren:

- montags bis freitags zwischen 6 und 21 Uhr im Stundentakt
- Samstag vormittags von 6 bis 13 Uhr je nach Nachfrage im Stunden- oder 2-Stundentakt
- Samstag nachmittags von 13 bis 21 Uhr im 2-Stunden-Takt
- sonn- und feiertags von 7 bis 21 Uhr im 2-Stunden-Takt

(Quelle: Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg -NVBW; Internet-Abfrage am 12.12.2016: <http://www.3-loewen-takt.de/mobil-in-bw/mobilitaet-von-a-z/glossar/>)

2.5 Vorgaben der Stadt Ulm

Als Grundlagen für den Nahverkehrsplan dienen auch bereits gefasste Beschlüsse und Planungen der Stadt Ulm, die Einfluss auf die weitere Entwicklung im Verkehrsbereich haben. Dazu gehören konkrete Maßnahmen wie die Umsetzung der Straßenbahnlinie 2, aber auch grundsätzliche Ziele, wie sie in Planungen zu Klimaschutz, Lärmentwicklung und Luftreinheit festgehalten sind.

2.5.1 Planung Straßenbahnlinie 2

Die sich derzeit in der Bauphase befindliche Straßenbahnlinie 2, die den Science-Park II über die Innenstadt mit dem Kuhberg verbindet, ist gemeinsam mit der Straßenbahnlinie 1 der wichtigste Faktor für die Definition des Busnetzes. Als attraktives, dicht getaktetes Schienenverkehrsmittel stellt die Straßenbahn die Hauptachse dar, an der sich das Busnetz ausrichtet, sei es im Hinblick auf ergänzende Linien auf anderen wichtigen Achsen, sei es als Zubringer für die Feinerschließung. Um Parallelverkehre Bus-Straßenbahn zu vermeiden, ist es

mitunter sinnvoll, zugunsten der komfortableren Schienenverbindung einen zusätzlichen Umsteigevorgang in Kauf zu nehmen. Hier gilt es, in einem sinnvollen Konzept abzuwägen, wie die Ansprüche an einen möglichst attraktiven ÖPNV für die Fahrgäste mit einem optimierten und wirtschaftlichen Betrieb realisiert werden können. Im Einzelnen wird das Konzept in Kapitel 6 (Maßnahmenentwicklung) beschrieben.

2.5.2 Klimaschutzkonzept, Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan

Im **Klimaschutzkonzept** wird eine Reihe von Maßnahmenfeldern dargestellt, die Ziele für den Umgang mit Strom, Wärme und Mobilität definieren.

Wichtiges Ziel ist es, die Pro-Kopf-Treibhausgasemissionen alle 10 Jahre um 20% gegenüber dem Referenzjahr 2010 zu senken.

Die konkreten Ziele des Klimaschutzkonzepts, die Mobilität und ÖPNV betreffen, sind in Kapitel 4.4.2 festgehalten, in dem die Anforderungen an die Mobilität in der Stadt Ulm definiert sind.

Das **Lärmschutzprogramm** der Stadt Ulm beinhaltet folgende vier Handlungsschwerpunkte:

Aktiver Lärmschutz:

- Die Ausweisung von Tempo 30 nachts auf Hauptverkehrsstraßen
- Die Planung und der Bau von Lärmschutzwänden
- Der Einbau von lärmminderndem Asphalt

Passiver Lärmschutz:

- Das Lärmschutzfensterprogramm

Eine direkte Auswirkung auf den ÖPNV hat insbesondere die Ausweisung von Tempo-30-Zonen – hier sind die Auswirkungen der Tempobegrenzung und gegebenenfalls von Vorfahrtsregelungen auf die Fahrplanstabilität zu beachten – sowie mögliche Auswirkungen einer nur nächtlichen Ausweisung für die Stabilität der Linien.

Der **Luftreinhalte- und Aktionsplan** (2008) enthält ein Bündel von 24 Einzelmaßnahmen zur Reduzierung vor allem von Feinstaub und Stickstoffdioxid. Wichtigste Maßnahme für den ÖPNV ist die für das Stadtgebiet selbst emissionsfreie Straßenbahnlinie 2. Für den Busverkehr liegen die Wirkungen vor allem in der Ausrüstung der Fahrzeuge der SWU. Die Omnibusse von Baujahr 2007 bis einschließlich 2012 sind Euro 5-Norm Fahrzeuge.

Seit 2013 werden alle Omnibus-Neufahrzeuge mit modernster Umwelttechnik (mindestens Euro 6-Norm) beschafft. Im Nahverkehrsplan werden die Anforderungen an die Fahrzeugtechnik definiert, für die die Stadt Ulm die Aufgabenträgerschaft inne hat (s. Kap. 13.1.2).

3 Bestandsaufnahme

3.1 Daten- und Planungsgrundlagen

Zur räumlichen und zeitlichen Darstellung und Analyse wurde ein Verkehrsmodell aufgebaut, welches den Anforderungen zur Erarbeitung des Nahverkehrsplans entspricht. Zunächst wurden hierzu folgende Daten aufgenommen:

- Fahrplandaten für eine repräsentative Schul- und Ferienwoche im Herbst 2015 einschließlich Wochenende
- Einwohnerzahlen der Stadt Ulm Hauptwohnsitz 2015
- Einwohnerprognosedaten der Stadt Ulm 2015 bis 2027
- Amtliche Stadtkarte

Folgende Nachfragedaten wurden in das Verkehrsmodell aufgenommen und anschließend analysiert:

- DING-Verkehrserhebung als haltstellenscharfe Matrix im Netzmodell
- Pendlerzahlen auf Gemeindeebene zur Betrachtung der Stadt-Umland-Beziehungen
- Die aktuellsten Nachfragedaten aus dem VEP (Analyse und Prognosedaten)
- Die Nachfragedaten von Stammkunden der SWU

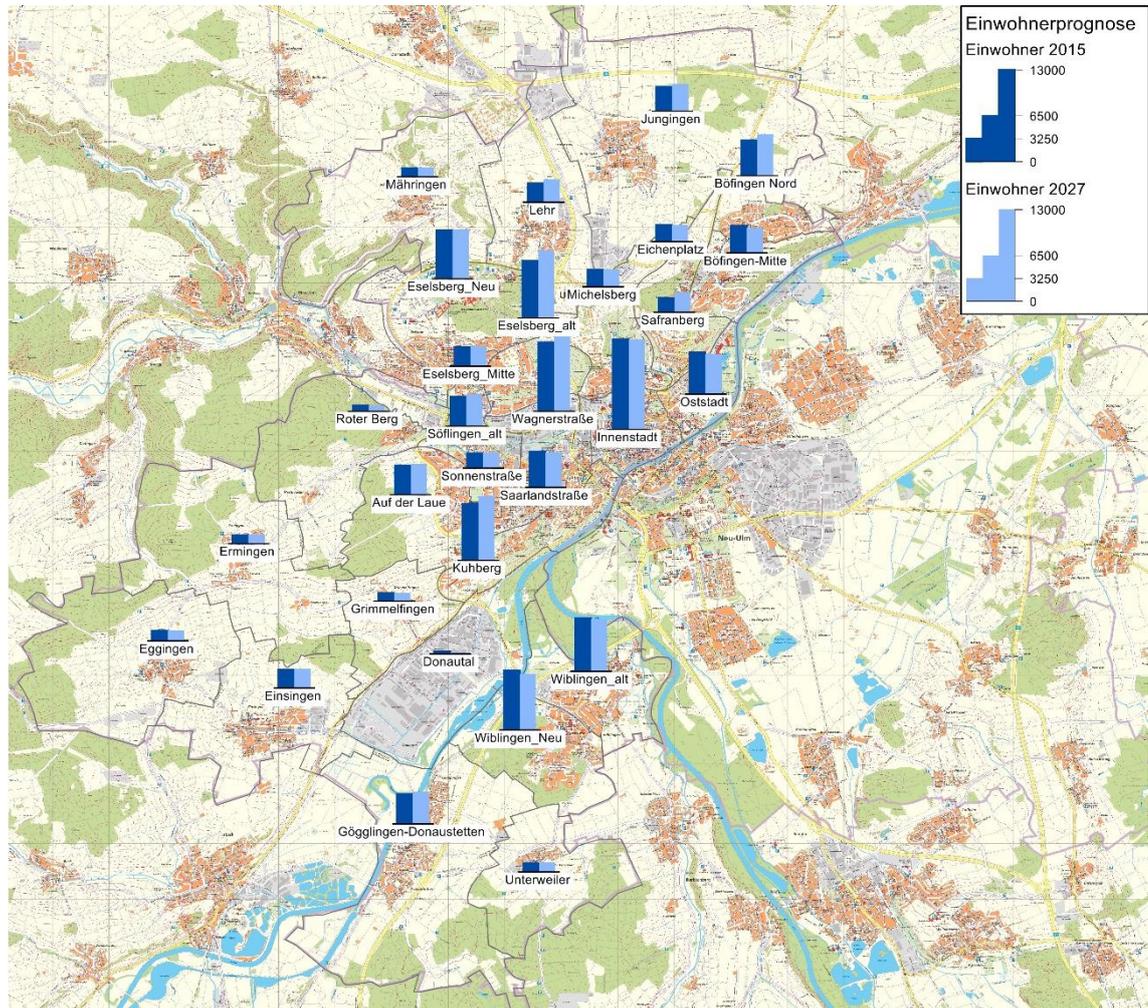
Darüber hinaus wurden folgende Studien und Plangrundlagen gesichtet und berücksichtigt:

- Verkehrsentwicklungsplan Ulm / Neu-Ulm 2025 (VEP)
- Fahrradentwicklungsplan (FEP) Ulm
- DING-Verkehrserhebung 2010
- SrV-Mobilitätserhebung 2013 (System repräsentativer Verkehrsbefragungen – Mobilität in Städten)
- Standardisierte Bewertung Straßenbahnlinie 2
- Klimaschutzkonzept
- Lärmaktionsplan
- Luftreinhalteplan
- Schulentwicklungsplan
- Nahverkehrsplan des Alb-Donau-Kreises
- Perspektive Ulm 2030 (insbesondere geplante Wohn- und Gewerbegebiete)

3.2 Strukturdaten und Strukturdatenentwicklung

3.2.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Zur Analyse der bestehenden und prognostizierten Bevölkerungsstruktur der Stadt Ulm wurden die Daten des mittleren Szenarios der „Bevölkerungsvorausrechnung Stadt Ulm“ herangezogen. Insgesamt wird für die Stadt Ulm eine Zunahme der Bevölkerung um 4,5% auf rund 128.000 Einwohner erwartet. Der Stand 2015 und die prognostizierte Entwicklung bis 2027 wird in Abbildung 1 auf der Ebene der Stadtviertel dargestellt. Eine verhältnismäßig starke Abnahme (-3% bis -8%) wird für die Stadtviertel Böfingen (Mitte), Wiblingen (Neu), Roter Berg, Oststadt und Saarlandstraße prognostiziert. Die stärksten Zunahmen (+10% bis +42%) werden für die Stadtviertel Jungingen, Kuhberg, Böfingen (Nord), Eselsberg (alt), Lehr und Safranberg vorausberechnet. Damit wird eine Zunahme insbesondere in den nördlichen Stadtvierteln erwartet. Bezogen auf den ÖPNV wird auf diese Verlagerungen in den Kapiteln Analyse und Maßnahmenentwicklung entsprechend eingegangen. Die Mehrzahl der Stadtviertel (17 von 29) wird keine große Veränderung der Einwohnerzahl bis 2027 erfahren.



Datengrundlage: Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2014 mittleres Szenario,
 Hintergrund: Amtliche Stadtkarte der Stadt Ulm; Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Abbildung 1: Einwohnerprognose 2015 bis 2027 auf Stadtviertelebene

3.2.2 Schulentwicklungsplanung und Entwicklung des Schülerverkehrs

Auf Basis des Schulentwicklungsplans sowie mit Blick auf aktuelle Entwicklungen ist von folgenden Aspekten auszugehen, die Auswirkungen auf den zukünftigen notwendigen Schülerverkehr zulassen:

- Die sich abzeichnende Steigerung der Geburtenrate sowie die hohe Zuwanderung lassen darauf schließen, dass bis zum Schuljahr 2019/20 die Schülerzahl zunimmt.
- Der Ausbau der Ganztagschule bzw. der Ganztagsbetreuung erfordert gegebenenfalls eine Anpassung des ÖPNV, falls es zu Kapazitätsengpässen kommt.

- Übertritte auf Werkrealschulen in städtischer Trägerschaft werden weiter abnehmen. Die Anzahl der vier Gemeinschaftsschulen erscheint derzeit ausreichend. Seitens der neuen Landesregierung ist jedoch nunmehr mit einer Stärkung der Realschulen zu rechnen. Dies hat ggf. Auswirkungen auf das ÖPNV-Angebot.
- Das hohe Niveau der Übertritte auf Gymnasien wird sich ggf. noch weiter steigern – auch hier ist auf mögliche Kapazitätsengpässe zu achten.

Die Schulzentren Wiblingen und Kuhberg werden noch weiterwachsen:

- Am Kuhberg wird diese Entwicklung durch das dichte Angebot der Straßenbahnlinie 2 aufgefangen. Für die übrigen Relationen (Schüler aus den Hochsträßgemeinden oder aus dem Umland) ist das Angebot in jedem Schuljahr zu überprüfen, die Linie 14 bindet an den Bahnhofpunkt Donautal an.
- Das Schulzentrum in Wiblingen wird von einer Reihe von Regionalbuslinien speziell zu Schülerverkehrszeiten angefahren. Eine dicht getaktete Verbindung wird von den städtischen Linien zur Haltestelle St. Gallener Straße sichergestellt, hier besteht ein Fußweg von ca. 400 m zur Schule.
- Künftige Neubaugebiete mit Schwerpunkt am Eselsberg, Kuhberg und Wiblingen werden mittelfristig zu einem weiteren Anstieg der Schülerzahlen an diesen Standorten führen.

3.2.2.1 Anforderungen an den Schülerverkehr im Raum

Die Planung der einzelnen Schülerfahrten ist nicht Aufgabe des Nahverkehrsplans. Jedoch ist grundsätzlich sicherzustellen, dass die Schüler rechtzeitig zu den nächstgelegenen Schulen befördert werden.

Die Wartezeiten, die nicht überschritten werden sollen, richten sich nach der Satzung der Stadt Ulm¹: „Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Schülerfahrzeugen ist zumutbar, wenn die Ankunft oder Abfahrt am Schulort in der Regel innerhalb von 45 Minuten vor Beginn oder (nach) dem Ende des Unterrichts erfolgt. Umsteigezeiten bis zu jeweils 15 Minuten und Gehzeiten werden nicht auf die Wartezeiten angerechnet.“

3.2.3 Berufspendler

Als Oberzentrum ist Ulm vor allem von einer großen Zahl an Einpendlern geprägt. Mit über 60.000 Einpendlern (2015) übersteigt die Zahl der Auspendler (ca. 18.000) bei weitem. Dies bedingt ein angemessenes Angebot im ÖPNV auf den SPNV-Achsen, aber auch im Busbereich zu den Gewerbegebieten und in die Innenstadt.

¹ Satzung über die Gewährung eines Zuschusses zu den notwendigen Schülerbeförderungskosten vom 23. Juni 2010 in der Fassung vom 17. Juli 2013

Am Arbeitsort Ulm sind etwa 120.000 Erwerbstätige beschäftigt, etwa die Hälfte sind Binnenpendler innerhalb der Stadt Ulm.

3.3 Raumordnungspolitische Vorgaben zur Raumstruktur, Siedlungsplanung

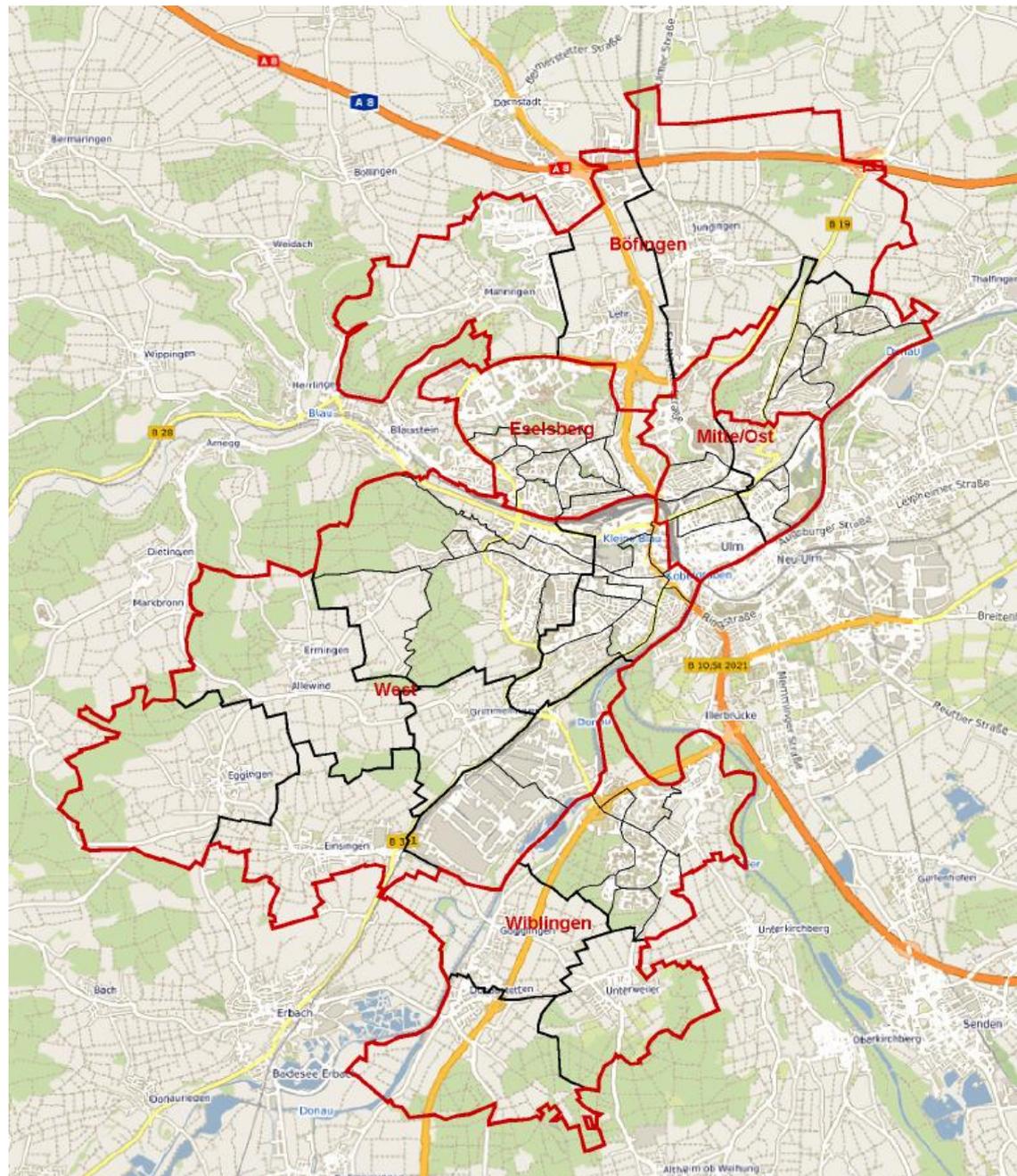
3.3.1 Raumstruktur

Ulm ist gemeinsam mit der Stadt Neu-Ulm das Oberzentrum für ein weites Einzugsgebiet.

Die Städte gehören zur **Region Donau-Iller**, die Gebiete der Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern umfasst. Den baden-württembergischen Teil der Region Donau-Iller bilden der Alb-Donau-Kreis, der Kreis Biberach und der Stadtkreis Ulm, den bayerischen Teil die Landkreise Günzburg, Neu-Ulm, Unterallgäu sowie die kreisfreie Stadt Memmingen.²

Die Stadt Ulm ist in Sozialräume sowie Stadtteile und Ortschaften unterteilt (siehe Abbildung 2).

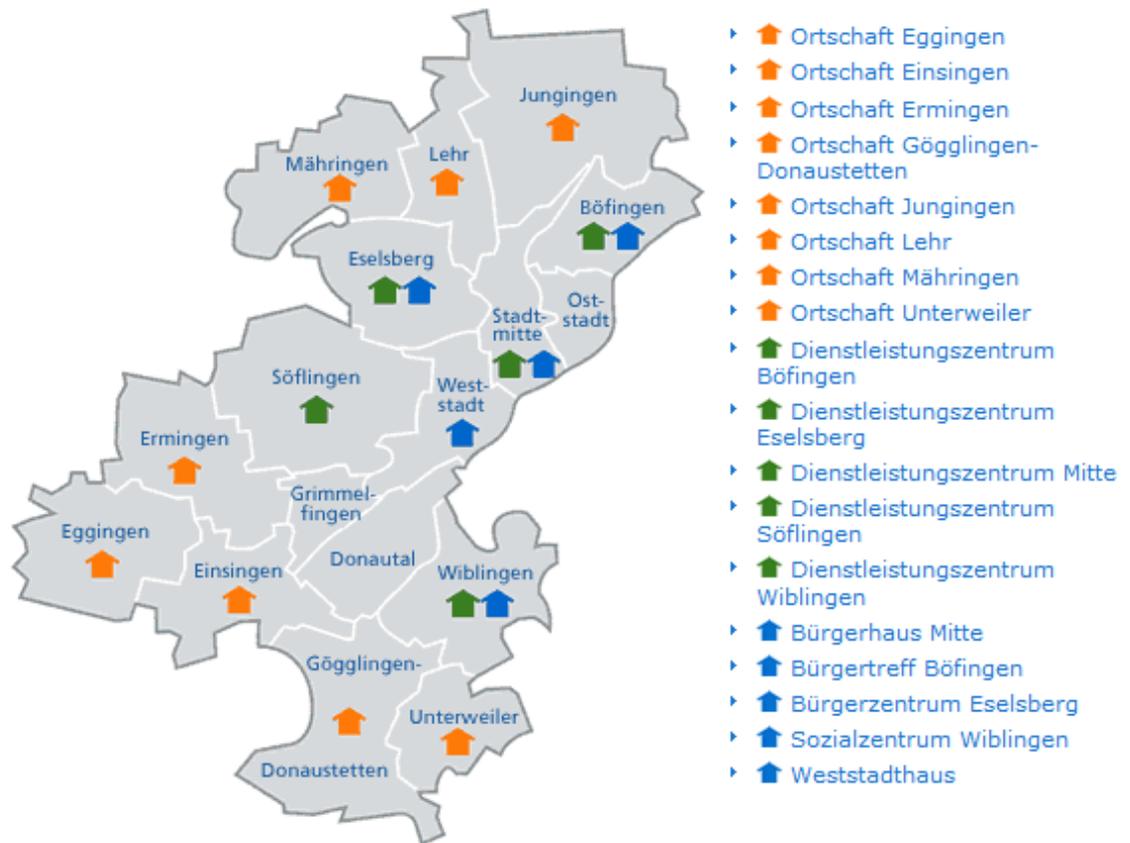
² Quelle Geoportal Baden-Württemberg (<https://www.geoportal-raumordnung-bw.de>) Abruf am 10.01.2017



Hintergrund: © Geobasisdaten der Stadt Ulm, Abteilung Vermessung

Abbildung 2: Sozialräume der Stadt Ulm

Die Stadt- und Ortsteile nehmen die folgenden kommunalen Funktionen wahr:

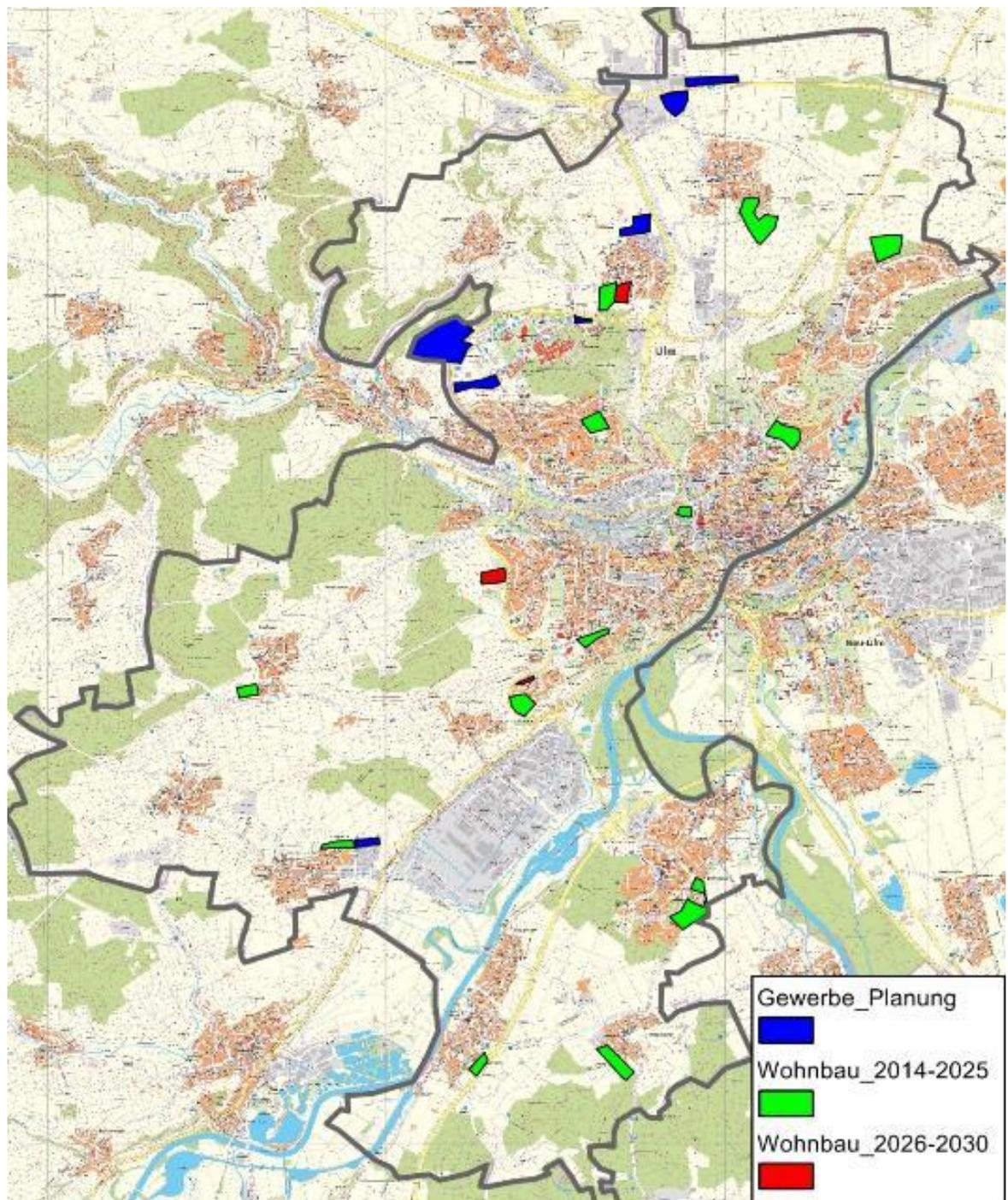


Quelle: Homepage der Stadt Ulm (https://www.ulm.de/politik_verwaltung/stadt_ortsteile.8561.3076,3571,8561.htm), Abruf am 10.01.2017

Abbildung 3: Stadt- und Ortsteile der Stadt Ulm

3.3.2 Siedlungsplanung

Die Stadt Ulm plant mit unterschiedlichen Zeithorizonten eine Reihe von Neubaugebieten für Wohnnutzung sowie Gewerbegebiete oder deren Erweiterung. Diese sind in Abbildung 4 abgebildet. Zu unterscheiden ist der Planungshorizont für die Wohnbebauung vor und nach 2025. Für den Nahverkehrsplan ist vor allem der Horizont bis 2025 maßgeblich. Hierbei ist zu prüfen, ob Maßnahmen zur Erschließung der neuen Gebiete zu treffen sind.



Datengrundlage: Informationen des Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht der Stadt Ulm;
Hintergrund: Amtliche Stadtkarte der Stadt Ulm; Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 4: Geplante Wohn- und Gewerbegebiete

3.4 ÖPNV-Angebot

3.4.1 Aufgabenträgerschaft und Organisation

Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsraum sind

- ▶ für den Schienenpersonennahverkehr: das Land Baden-Württemberg, unterstützt durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW),
- ▶ für die Straßenbahn-, Bus- und Bedarfsverkehrslinien im Stadtkreis: die Stadt Ulm (siehe Kap. 3.4.3).

Die Linien des öffentlichen Verkehrs im Stadtkreis Ulm sind in die Verkehrsverbund Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING) integriert und nach § 37 (Straßenbahnen) und § 42 PBefG genehmigt. Der Schulverkehr ist in den Linienverkehr integriert.

3.4.2 Regio-S-Bahn Donau-Iller

Die Regio-S-Bahn Donau-Iller ist eine mögliche S-Bahn im Großraum Ulm und Neu-Ulm, welche die Region über die Landesgrenzen verbindet. Der Regionalverband Donau-Iller hat hierzu ein Konzept erstellt (siehe Abbildung 5). Der Verein „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ koordiniert die Infrastrukturmaßnahmen einschließlich des Baus der Haltepunkte.



Quelle: Regionalverband Donau-Iller, 2015

Abbildung 5: Liniennetz der Regio-S-Bahn Donau-Iller (Änderungen vorbehalten)

2013 wurde der Personenverkehr auf der Strecke Weißenhorn <> Senden <> Ulm (S5) mit neuen Haltepunkten Weißenhorn Eschach, Witzighausen und Wullenstetten aufgenommen. Zukünftig wird eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Qualität des Betriebes sowie die rasche Einrichtung neuer Haltepunkte im Bereich der Regio-S-Bahn angestrebt³. Neben der erhöhten Nutzungsintensität des Ulmer Hauptbahnhofes, ist die Stadt Ulm insbesondere bei der Realisierung des Haltepunktes Ulm Messe für die Brenzbahn (S2) direkt beteiligt. An diesem soll eine Verknüpfung mit der Straßenbahnlinie 1 realisiert werden. Für die Relationen aus dem Bereich Böfingen Richtung Aalen soll damit eine schnellere Umsteigeverbindung geschaffen werden, da der Umweg über den Ulmer Hauptbahnhof entfällt.

Die Regio-S-Bahn strebt ein klar strukturiertes und attraktives Angebot für die Region an. Auf die vorgesehene schrittweise Realisierung muss im ÖPVN der Stadt Ulm

³ Regionalverband Donau-Iller: Regio-S-Bahn Donau-Iller. Ergebnisse der Hauptstudie. 2012

jeweils entsprechend reagiert werden. Neben der Sicherung von Anschlüssen sind insbesondere zukünftige Haltepunkte der Regio-S-Bahn auf Verknüpfungsmöglichkeiten zu prüfen.

3.4.3 Liniennetzgliederung in der Stadt Ulm

Der Ist-Zustand des ÖPNV-Netzes in Ulm bezieht sich für alle Analysen auf das Netz vor den Baustellenfahrplänen, die im Zuge des Baus der Linie 2 notwendig wurden, also auf den Fahrplanstand 2015.

3.4.3.1 Verkehrsunternehmen und Konzessionslage

Die Liniengenehmigungen im Untersuchungsraum werden von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen gehalten. Eine Übersicht der aktuellen Liniengenehmigungen ist im Anhang dargestellt (s. Kap. 13.2).

Mit dem Betrieb des Stadtverkehrs ist die SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH beauftragt. Diese betreibt derzeit die Straßenbahnlinie 1 sowie 11 Buslinien, den Nachtbusverkehr und MobilSAM-Linien. Daneben gibt es noch folgende weitere wesentlichen Betreiber, die zum überwiegenden Teil den Nahverkehr in den Ulmer Ortschaften erbringen:

- Omnibusreisen Baumeister-Knese GmbH & Co. KG:
Linie 22: Ulm ZOB <> Donaustetten <> Dellmensingen <> Laupheim, Genehmigung bis 31.12.2019
- Omnibusreisen Baumeister-Knese GmbH & Co. KG/Robert Bayer GmbH:
RufBus 22/23, Wiblingen (Pranger) <> Unterweiler <> Gögglingen <> Donaustetten, Genehmigung bis 31.12.2019
- Robert Bayer GmbH: Linie 23: Ulm ZOB <> Unterweiler <> Schnürpflingen <> Laupheim, Genehmigung bis 31.12.2016; Betreiberwechsel auf:
- SVL Stadtverkehr Laupheim: Linie 24: Ulm ZOB <> Unterweiler <> Burgrieden <> Laupheim, Genehmigung seit 01.01.2017 bis 30.06.2017 (einstweilige Erlaubnis)
- SVL Stadtverkehr Laupheim: Linie 49: Ulm ZOB <> Lehr <> Dornstadt <> Nellingen, Genehmigung seit 01.01.2017 bis 30.06.2019

DB ZugBus RAB GmbH:

- Linie 20: Ulm ZOB <> Ermingen <> Einsingen <> Ulm ZOB (Ringverkehr), Genehmigung bis 31.05.2021
- Linie 7/46: Ulm ZOB <> Jungingen <> Lonsee <> Amstetten <> Geislingen, Genehmigung bis 31.12.2019
- Linie 44: Mähringen <> Lehr <> Jungingen <> Böfingen, Genehmigung bis 10.06.2017, Linie wurde zum Schuljahresende 2016 eingestellt

- Linie 45: Jungingen (Donau-Iller-Werkstätten) <> Lehr <> Wissenschaftsstadt <> Ulm ZOB, Genehmigung bis 29.05.2018
- Linie 48: Ulm ZOB <> Lehr <> Mähringen (Gesamtverkehr), Genehmigung bis 31.12.2019

Das ÖPNV-Netz der Stadt Ulm ist wie folgt gekennzeichnet:

3.4.3.2 Straßenbahnlinien

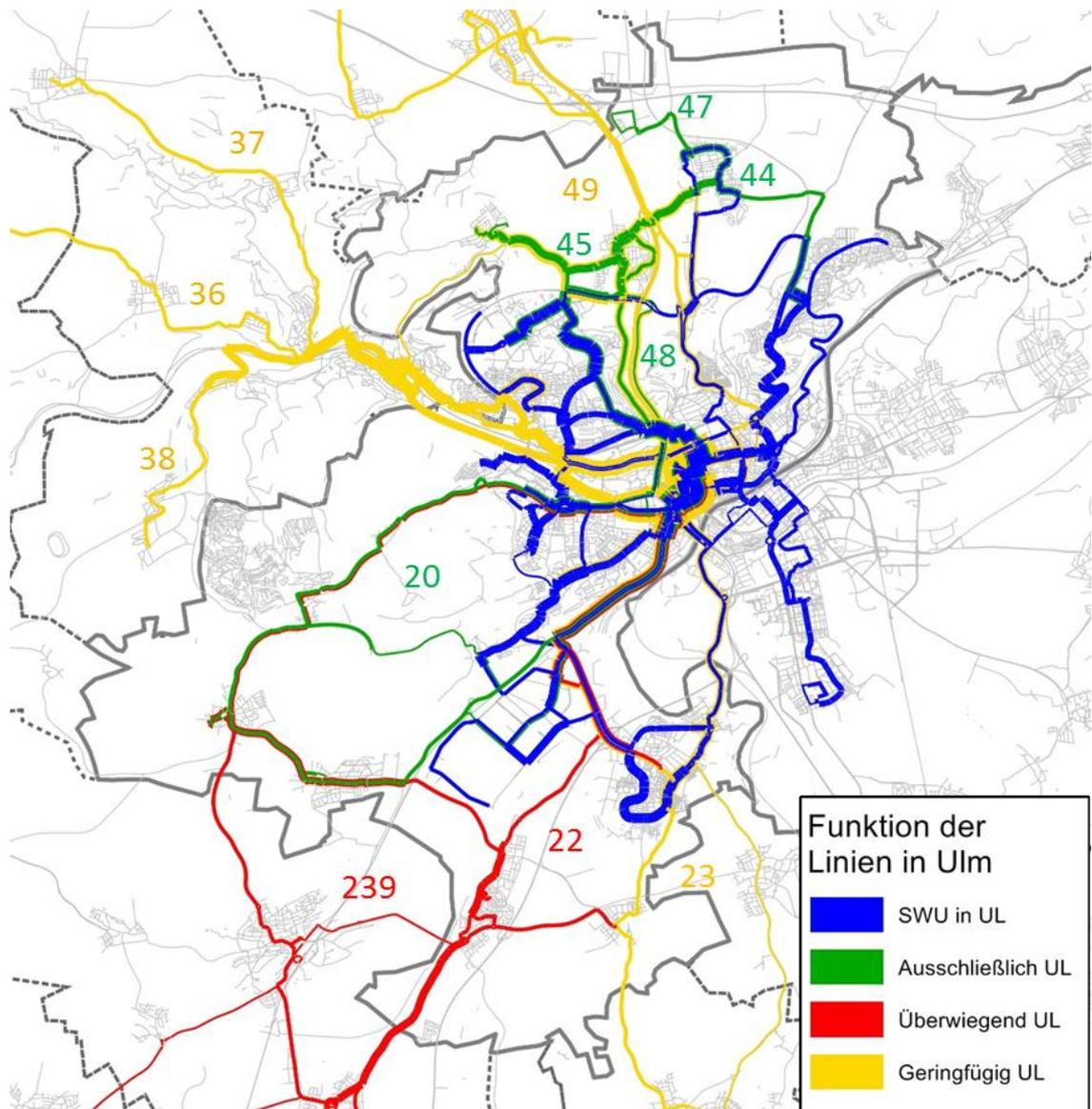
- Straßenbahnlinie 1: Verbindung zwischen Böfingen und Söflingen über die Innenstadt (Theater, Justizgebäude und Hauptbahnhof)

3.4.3.3 Buslinien

Buslinien der Stadt Ulm können wie folgt unterschieden werden:

- Linien, die ausschließlich dem Binnenverkehr in Ulm dienen und die Stadtgrenzen nicht überfahren (Linien 4, 6, 10, 11, 13, 14, 15, 20, Rufbus 22/23, 44, 45, 47, 48, Nachtlinien N1 bis N4, N7 und N8, NachtSAM 7)
- Linien, die Teilstrecken auch in Neu-Ulm befahren (Linien 3, 5, 7, 9, 16, Nachtlinie N5, NachtSAM 5a, 5b, und 5c)
- Linien, deren Verkehrsleistung überwiegend innerhalb des Stadtgebiets Ulm erbracht werden und die auch in der Region verkehren (Linie 22). Diese liegt in Abstimmung mit den Landkreisen Alb-Donau und Biberach in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm.
- Linien, die aus der Region kommend wichtige Funktionen in Ulm wahrnehmen und dort geringfügige Kilometerleistungen aufbringen (Linien 23, 24, 36, 37, 38, 49, 239, NachtSAM 3). Sie liegen nicht in Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm.
- Nicht in Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm liegen auch Linien, die schwerpunktmäßig in Neu-Ulm (bzw. Landkreis Neu-Ulm) verkehren und nach Ulm einbrechen (Linien 71, 79, 84, 84a, 84b, 85, 737)
- Darüber hinaus verkehrt eine Reihe weiterer Regionalbuslinien nach Ulm, die jedoch ausschließlich die Funktion wahrnehmen, Fahrgäste des Umlandes in die Stadt Ulm zu bringen.

Die Linien werden in der folgenden Abbildung zusammenfassend dargestellt.



Quelle: Eigene Darstellung; Hintergrund: Amtliche Stadtkarte der Stadt Ulm; Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 6: Liniennetz Stadt Ulm Stand 2015

3.4.3.4 MobilSAM

Das Angebot MobilSAM entspricht einem klassischen Anrufsammeltaxi, das heißt, es ist eine telefonische oder schriftliche Bestellung bis 30 Minuten vor der Abfahrtszeit nötig. Folgende Gebiete werden bedient, in der Regel in den späten Abendstunden und am Wochenende:

- MobilSAM 11: SAM-Gebiet Gleißelstetten <-> Söflingen <-> SAM-Gebiet Roter Berg
- MobilSAM 12: SAM-Gebiet Eichenhang <-> Eichenplatz <-> EKZ Haslacher Weg

- MobilSAM 13: SAM-Gebiet Königstraße <> Söflingen <> SAM-Gebiet Blaubeurer Straße <> Bahnhof Söflingen
- MobilSAM 14: Kuhberg <> SAM-Gebiet Donautal <> Wiblingen (Pranger)
- RufBus Linie 22: Wiblingen (Pranger) <> Göggingen <> Donaustetten <> Unterweiler (Umstellung von MobilSAM zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014)

3.4.3.5 Nachtverkehr am Wochenende

Weitere Angebote bestehen in Form der Nachtlinien und des NachtSAM.

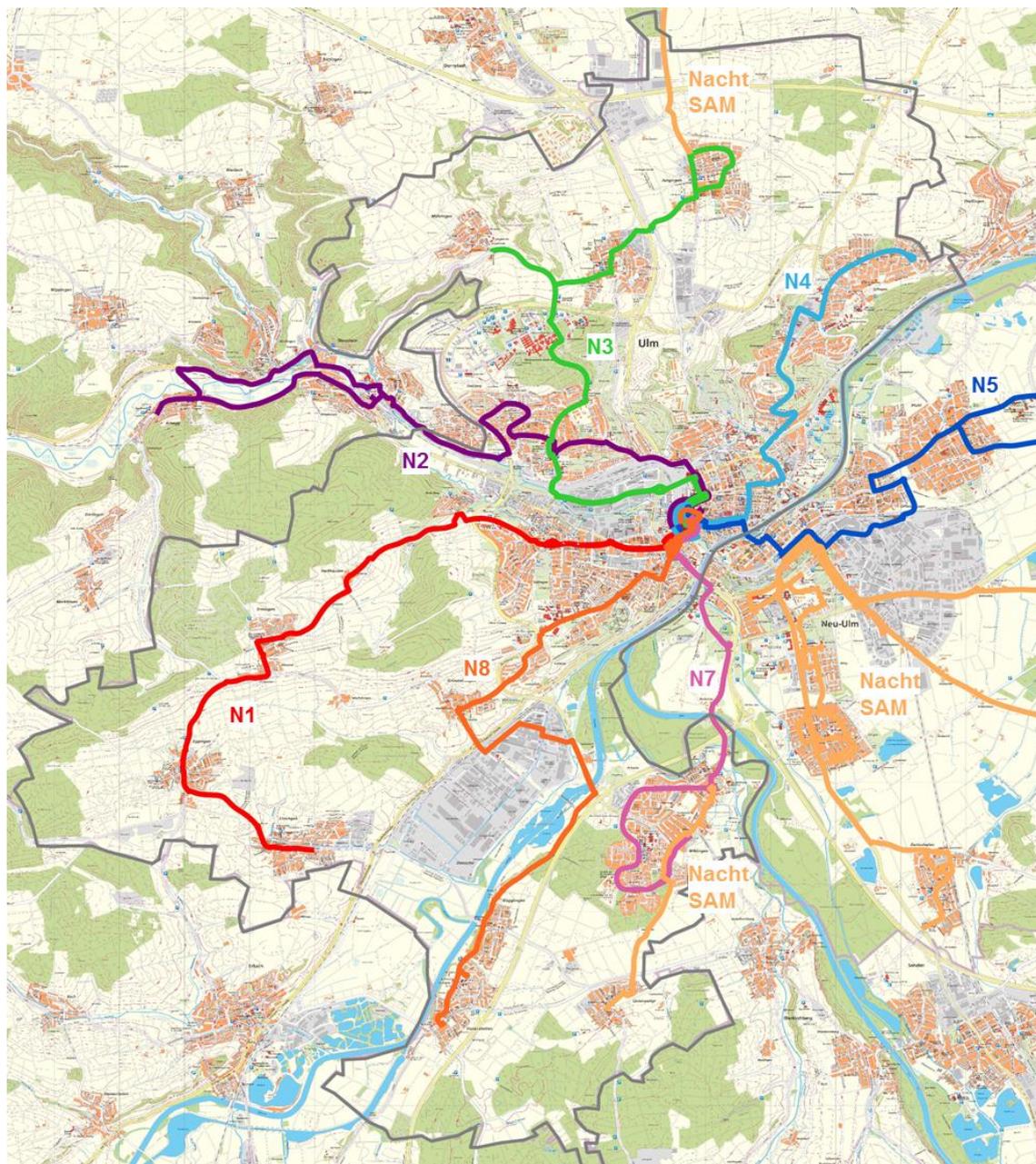
Abfahrt der Nachtbuslinien ist Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag bzw. vor Feiertagen um 1:30, 2:30 und 3:30 Uhr am Ulmer ZOB. Dort bestehen Umstiegsmöglichkeiten zwischen den einzelnen Linien. Die Nachtlinien verkehren jeweils ab Ulm ZOB nach

- N1: Ulm ZOB <> Söflingen <> Ermingen <> Eggingen <> Einsingen
- N2: Ulm ZOB <> Eselsberg <> Blaustein <> Arnegg <> Herrlingen
- N3: Ulm ZOB <> Uni Süd <> Mähringen <> Lehr <> Jungingen
- N4: Ulm ZOB <> Willy-Brandt-Platz <> Eichberg <> Böfingen
- N5: Ulm ZOB <> Neu-Ulm ZUP <> Offenhausen <> Pfuhl <> Burlafingen
- N7: Ulm ZOB <> Wiblingen
- N8: Ulm ZOB <> Kuhberg <> Grimmelfingen <> Donautal <> Göggingen <> Donaustetten

Ergänzt werden sie durch Anruf-Sammel-Taxen, die NachtSAM-Linien (auch in Neu-Ulm und im Alb-Donau-Kreis):

- NachtSAM 3: Jungingen <> Beimerstetten
- NachtSAM 5a: Neu-Ulm ZUP <> Finningen <> Steinheim
- NachtSAM 5b: Neu-Ulm ZUP <> Wiblinger Steig <> Vorfeld/Wiley <> Ludwigsfeld <> Gerlenhofen
- NachtSAM 5c: Neu-Ulm ZUP <> Reutti <> Jedelhausen <> Hausen <> Holzschwang
- NachtSAM 7: Wiblingen (Pranger) <> Unterweiler

An den Knotenpunkten haben Fahrgäste direkten Anschluss von den Nachtbuslinien auf das jeweilige NachtSAM. Die Angebote sind in Abbildung 7 dargestellt.



Hintergrund: Amtliche Stadtkarte der Stadt Ulm; Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 7: Angebot Nachtverkehr: Linienverkehr und schematische Darstellung der Anrufverkehre

3.4.4 Fahrpreise und Verbundtarif

Der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING)⁴ nimmt folgende Aufgaben für die Stadt Ulm, den Alb-Donau-Kreis, den Landkreis Neu-Ulm und den Landkreis Biberach wahr:

- Koordination des ÖPNV einschließlich SPNV
- Fahrgastinformation, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
- Förderung des Einsatzes moderner Kommunikationsmittel
- Erstellung und Herausgabe des Verbundfahrplans mit Liniennetzplan
- Einführung einheitlicher Fahrscheine und Weiterentwicklung des Verbundtarifes
- Förderung des Absatzes und der Fahrgastzahlen
- Einnahmearteilung
- Unterstützung der Aufgabenträger bei der Erstellung der Nahverkehrspläne
- Durchführung von Verkehrsplanung und Verkehrsanalysen

Der DING ist als Mischverbund aus den Aufgabenträgern und 34 Verkehrsunternehmen aufgebaut.

Grundlage für den anzuwendenden Tarif ist die Gemeinsame Richtlinie der Landkreise Alb-Donau-Kreis, Biberach, Neu-Ulm und der Stadt Ulm über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING) als Höchsttarif. Der Gemeinschaftstarif für den Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING) wird im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift als Höchsttarif i. S. v. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt.

Das Fahrscheinsortiment beinhaltet neben Einzelfahrscheinen (auch als Chipkarte) Tages- Wochen- und Monats- und Jahreskarten sowie einer Reihe von speziellen Angeboten. Das Sortiment sowie die Preisstruktur sind in Tabelle 1 dargestellt.

Der DING ist in Tarifzonen eingeteilt, die in Abbildung 8 dargestellt sind. Für die Städte Ulm/Neu-Ulm bestehen insgesamt zwei Waben, die Wabe 10 umfasst die beiden Kernstädte, die Wabe 20 umschließt die Kernstädte in einem Ring für das übrige Stadtgebiet der beiden Städte. Für das Stadtgebiet der beiden Städte in den Waben 10 und 20 gilt ein spezieller einheitlicher Preis, die Außenwabe 20 kommt erst bei Fahrten ins Umland zum Tragen.

⁴ Informationen aus der Homepage des DING (www.ding.eu), Abruf 10.08.2016



Abbildung 8: Ausschnitt Wabenplan des DING, Stadt Ulm/ Stadt Neu-Ulm und Umgebung

Preisstufe	Einzelfahrschein		Einzelfahrschein mit Chipkarte	Tageskarte Gruppe	Tageskarte Single	Wochen-Karte	Monatskarte	Jahreskarte im Abo	Jahreskarte	Schülermonatskarte
	Erwachsene	Kinder (6-14) bar oder mit Chipkarte								
			Erwachsene	Mo-Fr ab 8.30 Uhr, Sa, So, F ganztags	1 Person ganztags	übertragbar	übertragbar	übertragbar oder persönlich Monatsbeträge	übertragbar oder persönlich	Ab 13.15 Uhr gültig im Gesamtnetz (ohne htv)
Stadtgebiete UL/NU	2,20	1,30	2,00	7,20	5,00	19,30	56,40	48,00	564,00	42,20
Stadtgebiete BC, Riedl.	1,80	1,20	1,60	5,30	3,60	15,20	41,60	36,70	416,00	31,50
1 Tarifwabe	1,80	1,20	1,65	7,20	3,60	15,20	41,60	36,70	416,00	31,50
2 Tarifwaben	2,60	1,55	2,35	7,20	5,20	20,30	57,50	49,90	575,00	43,20
3 Tarifwaben	3,40	2,05	3,10	16,50 ¹	6,80	25,10	73,00	62,80	730,00	54,90
4 Tarifwaben	4,10	2,45	3,75	16,50 ¹	8,20	30,40	88,90	76,10	889,00	66,70
5 Tarifwaben	4,80	3,00	4,40	16,50 ¹	9,60	36,50	104,90	89,40	1.049,00	78,80
6 Tarifwaben	5,70	3,50	5,15	16,50 ¹	11,40	42,70	121,30	103,10	1.213,00	91,00
7 Tarifwaben	6,40	3,90	5,75	16,50 ¹	12,80	48,00	137,80	116,80	1.378,00	103,60
8 Tarifwaben	7,20	4,40	6,55	16,50 ¹	14,40	53,40	154,20	130,50	1.542,00	116,40
ab 9 Tarifwaben	8,00	4,95	7,20	16,50 ¹	16,00 ¹	58,70 ¹	170,70 ¹	144,30 ¹	1.707,00 ¹	129,20
10 Tarifwaben²	8,70	5,35	7,90	-	17,40	64,00	187,60	158,30	1.876,00	142,00
11 Tarifwaben / mehr²	9,40	5,75	8,60	-	18,80	69,90	204,60	172,50	2.046,00	154,80
Berechtigte Mitnahmeregelung				1 Erwachsener; bis zu 4 Personen				1 Erwachsener; Sa, So, Feiertag; Bis zu 4 Personen	1 Erwachsener; Sa, So, Feiertag; Bis zu 4 Personen	

Entdecker-Ticket: Single **12,00 Euro** (inkl. 1 Fahrrad), Gruppe **24,00 Euro** (5 Personen; 1 Rad anstelle 1 Person), für beliebig viele Fahrten am Geltungstag im Geltungsbereich

Kinder-Karte¹: Monatskarte für noch nicht eingeschulte Kinder ohne Begleitung: **14,00 Euro** (gültig im Gesamtnetz)

Junior-Monatskarte¹: Freizeit-Monatskarte für Jugendliche bis 20 Jahre: **19,50 Euro** (gültig im Gesamtnetz)

Semesterticket: Zeitkarte für ein Semester für Studierende von Uni Ulm/ HS Ulm/ HS NU /HS Biberach /HfK+G: **116,50 Euro** (gültig im Gesamtnetz/Geltungsdauer lt. Zeitaufdruck auf dem Ticket)

Anschl.-Semesterticket: Zeitkarte für ein Semester für Semesterkarteninhaber bodo und naldo: **154,20 Euro** (gültig im Gesamtnetz/Geltungsdauer lt. Zeitaufdruck auf dem Ticket)

Ticket 63plus: Jahreskarte für Personen ab dem vollendeten 63. Lebensjahr: **42,20 Euro/monatlich** oder **506,40 Euro/Jahr** (gültig im Gesamtnetz)

Jobticket/Profitticket: Rabattierte Jahreskarte für Großkunden ab einer Mindestabnahme von 20 Tickets – Rabattstufen von 5 bzw. 10% (Jobticket) und 5% bis max. 15% (Profitticket) (jeweils gesonderte Vereinbarungen notwendig). Mitnahmeregelung: an Samstagen, Sonn- und Feiertagen bis zu 4 Personen

Kongress-Ticket: Mehrtageskarte für Teilnehmer an Kongressen: 6,80 Euro für 2 Tage gültig im Stadtgebiet UL/NU bzw. 1 oder 2 Waben (2,80 Euro je weiterer Tag) - 13,60 Euro für 2 Tage gültig im Gesamtnetz (5,60 Euro je weiterer Tag/Zuschlag 1. Klasse 2,00 Euro je Tag)

Fahrradtransport: Einzelfahrt: Einzelfahrschein Kind der jeweiligen Preisstufe. Fahrrad-Tageskarte: **4,70 Euro**; Familienkomponente – in Begleitung von Eltern/Großeltern mit Fahrradticket sind Fahrräder bis 14 Jahre frei. Es bestehen Sonderregelungen zur kostenlosen Fahrradmitnahme in Bussen und Zügen.

Gästekarte für Austauschschüler¹: **2,80 Euro/Gültigkeitstag**

Zuschlag 1. Klasse: Einzelfahrt: Einzelfahrschein Kind der jeweiligen Preisstufe. - Monatskarten: **46,30 Euro** - Jahreskarten im Abo: **38,20 Euro** - Jahreskarten: **458,00 Euro**

Zuschlag Nachtbusse: **2,60 Euro** pro Person; **2,10 Euro** Inhaber einer Schülermonatskarte; gültig für beliebige Fahrten auf allen zuschlagspflichtigen Nachtbuslinien in einer Nacht

Beförderung ohne Fahrschein: Für Kinder unter 6 Jahren, Kinderwagen, Krankenfahrstühle, Handgepäck und sonstige Sachen sowie Hunde ist kein Fahrausweis erforderlich

¹ = gültig im Gesamtnetz ohne htv; ² = gilt für Fahrten im Übergang zu htv, bodo, naldo und Filsland

(Quelle: DING)

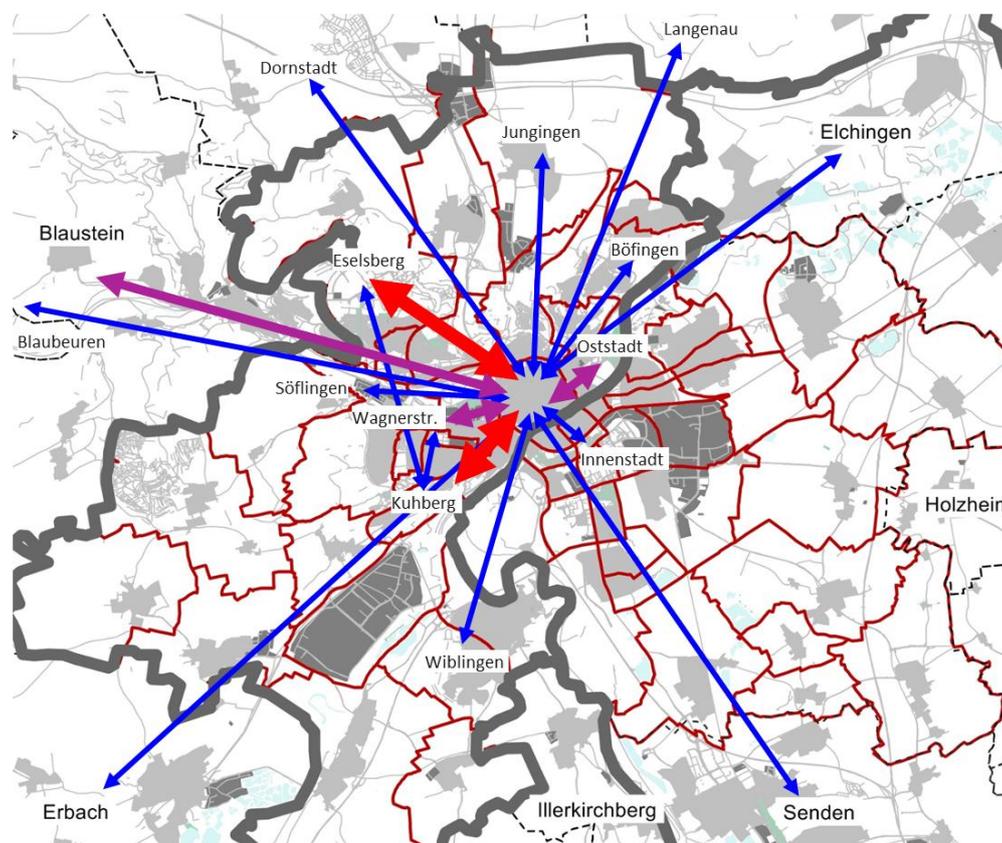
Tabelle 1: Fahrpreise DING, Stand 2016

3.5 Verkehrsnachfrage und Verkehrsprognose

Um die Planungen für die kommenden Jahre fundiert zu begründen, wurden Fortschreibungen der vorliegenden Nachfragezahlen vorgenommen. Für die Analyse der bestehenden und zukünftigen Verkehrsnachfrage wurde auf die Daten der DING Verkehrserhebung 2010 und auf die aktuellsten Nachfragedaten aus dem VEP zurückgegriffen.

3.5.1 Entwicklung der Verkehrsnachfrage bis 2025

Die folgende Abbildung 9 stellt die wichtigen zukünftigen Personenströme im ÖPNV für die Stadt Ulm dar. Diese entsprechen in ihrer Ausrichtung und Stärke im Wesentlichen den derzeit bereits bestehenden Strömen und sind grundsätzlich auf die Innenstadt von Ulm ausgerichtet. Besonders stark nachgefragte Relationen sind von der Innenstadt der Stadt Ulm zum Eselsberg und zum Kuhberg, sowie in die Oststadt und Wagnerstraße. Neben den etwas geringer nachgefragten Relationen zu den einzelnen Stadtteilen und angrenzenden Städten und Gemeinden bestehen wichtige tangentielle Ströme zwischen Eselsberg und Kuhberg sowie Wagnerstraße und Kuhberg. Folglich wird die Straßenbahnlinie 2 wichtige, bereits heute stark nachgefragte Relationen bedienen.



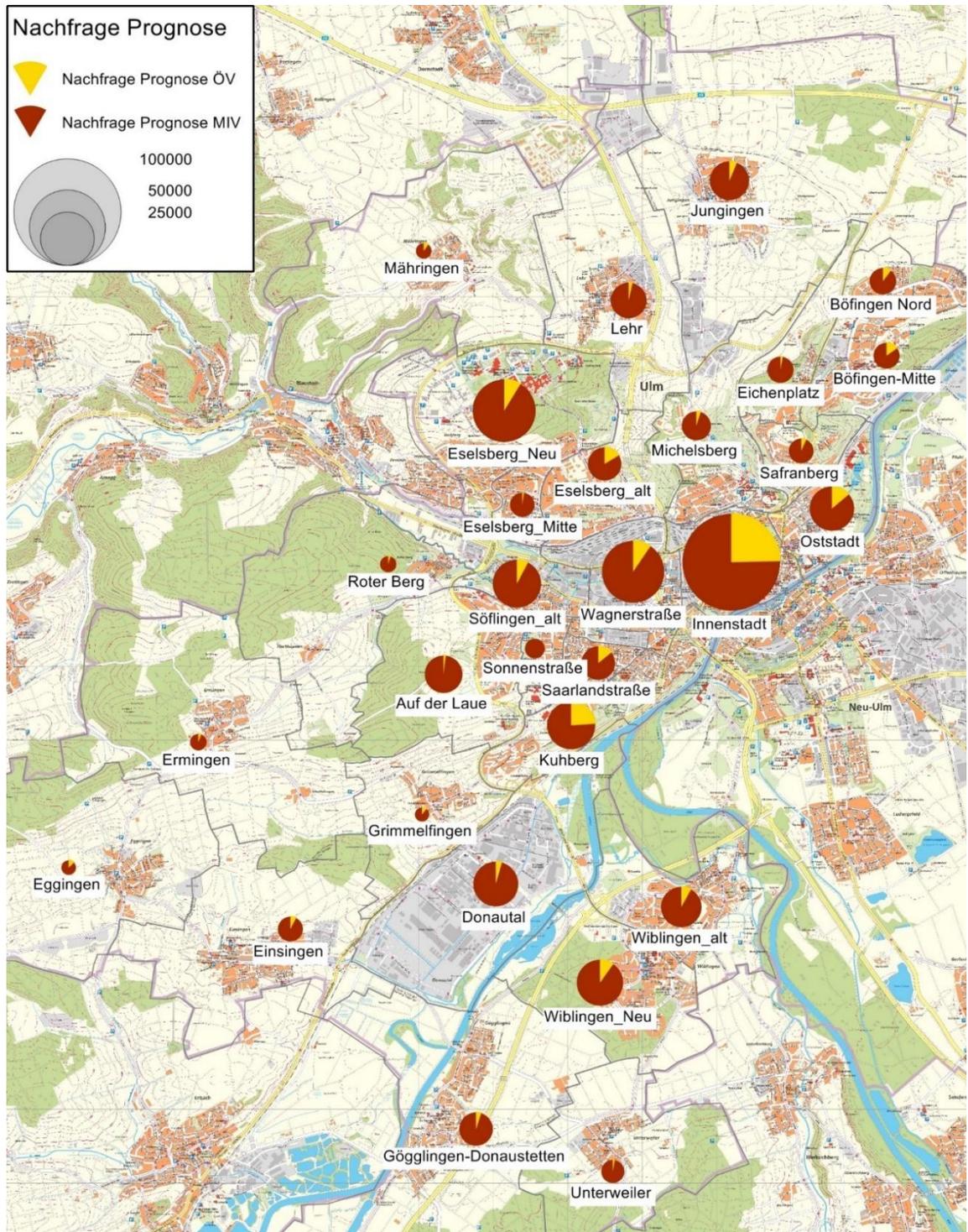
Datengrundlage: DING Verkehrserhebung 2010 anhand Prognosewerte hochgerechnet, aufbereitet und aggregiert;
Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 9: Wichtige Personenströme im ÖPNV in Bezug auf die Stadt Ulm

Betrachtet man die zukünftige ÖV-Nachfrage als Anteil an der Gesamtnachfrage aus IV- und ÖV-Nachfrage in Abbildung 10, wird ersichtlich, dass bei hoher Gesamtnachfrage auch der Anteil an der ÖV-Nachfrage hoch ist. Diesem Prinzip liegt zugrunde, dass Angebot und Nachfrage aufeinander reagieren. Bereiche mit hohen Einwohnerzahlen und -dichten eignen sich für ein hohes ÖV-Angebot besser und werden häufiger genutzt. In Räumen mit geringer Einwohnerdichte und Gesamteinwohnerzahl und damit mit disperser Verteilung der Gesamtnachfrage sind konkrete Fahrtwünsche der Bevölkerung aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht nur bedingt zu bedienen.

Die Straßenbahnlinie 2 wird zukünftig Bereiche mit hoher Gesamtnachfrage bedienen. Damit können derzeit ungenutzte Potenziale in den Bereichen Eselsberg, Weststadt und Kuhberg aktiviert werden. Das ÖV-Angebot in Wiblingen sollte mindestens auf dem bestehenden Niveau erhalten bleiben, um den Anteil an ÖV-Nutzern nicht zu reduzieren. Die Ortschaften Lehr und Göggingen-Donaustetten weisen einen geringen Anteil der ÖV-Nachfrage an der insgesamt hohen Gesamtnachfrage auf. Hier kann eine Verbesserung des ÖV-Angebotes (Bedienungshäufigkeit, Fahrzeiten, Klarheit des Angebotes) zur Anhebung der ÖV-Nachfrage

beitragen. Im Bereich Donautal ist das Potenzial der ÖV-Nachfrage aufgrund der bestehenden Struktur gering. Hier ist das ÖV-Angebot bereits durch spezielle Fahrten zum Schichtbeginn und -ende in Lastrichtung auf die Nachfrage angepasst.

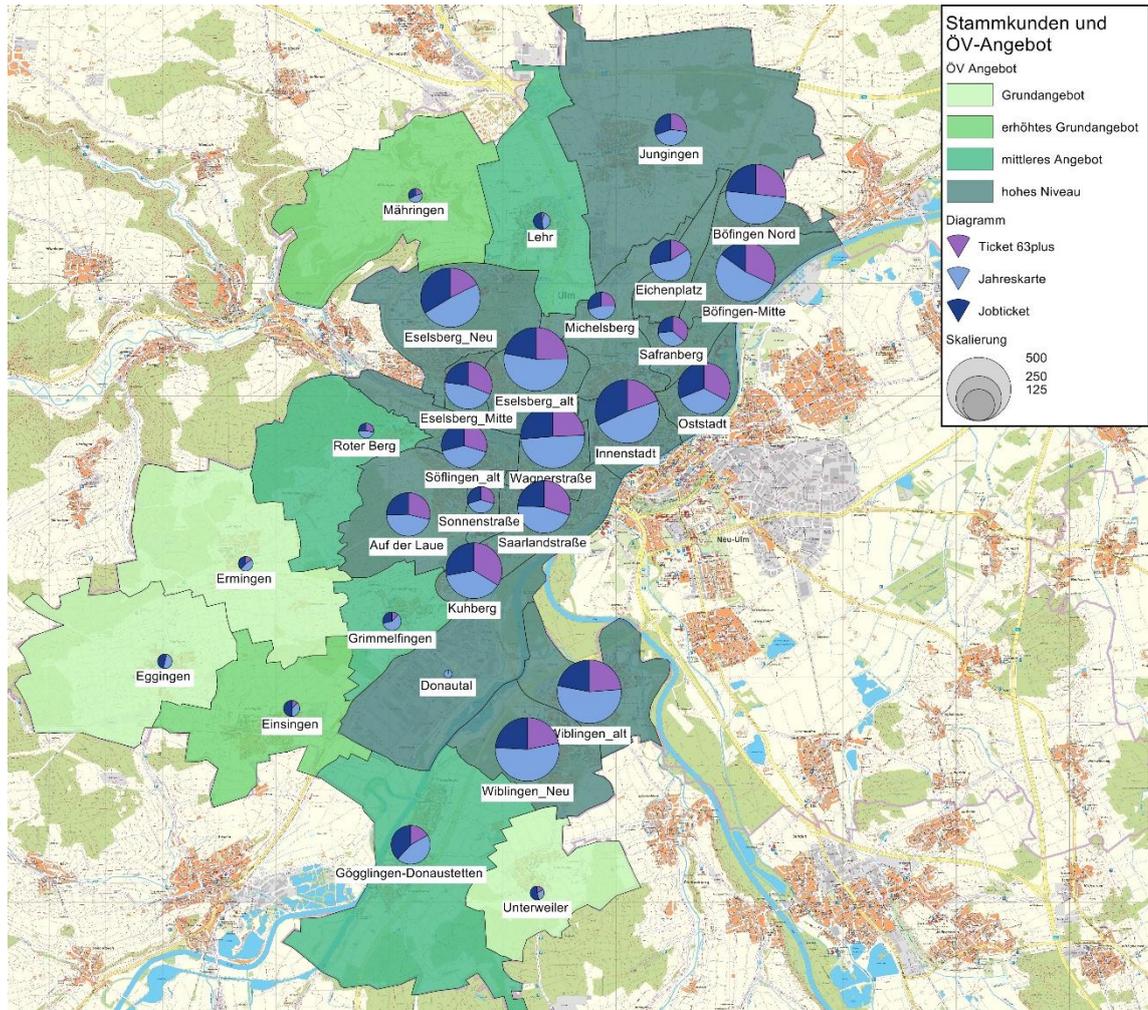


Datengrundlage: DING Verkehrserhebung 2010 anhand Prognosewerte hochgerechnet und MIV Nachfrage 2025 VEP aufbereitet und aggregiert; Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 10: Darstellung der für 2025 prognostizierten Gesamtnachfrage ÖV und IV mit Angabe der prozentualen Anteile des ÖV an der Gesamtnachfrage

3.5.2 Stammkunden

Die Daten der verkauften Stammkundentickets 2015 in der Stadt Ulm wurden verortet und aggregiert. Um geeignete Schlussfolgerungen treffen zu können, wurden diese in Abbildung 11 und Abbildung 12 dem Fahrplanangebot und der Einwohnerdichte gegenübergestellt.

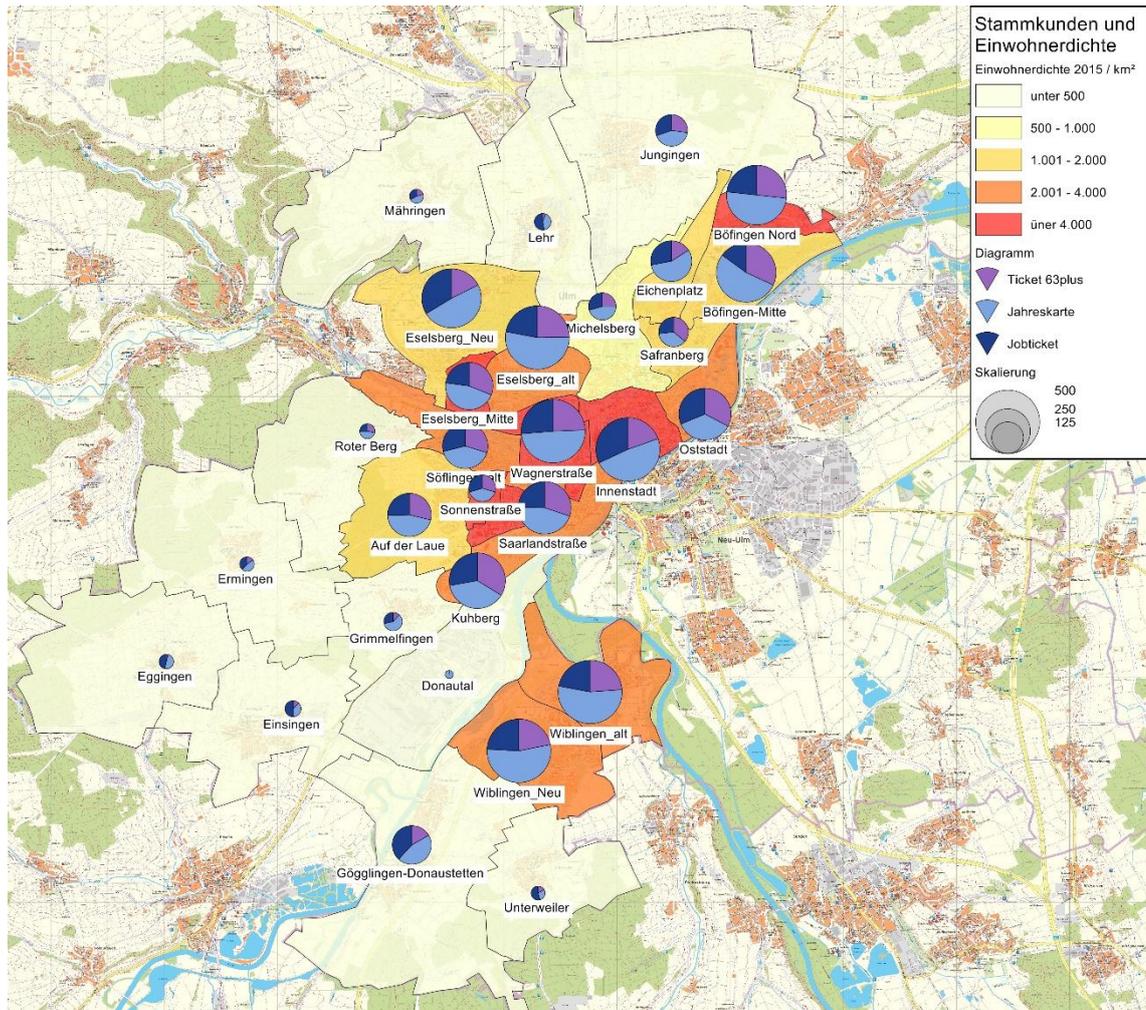


Datengrundlage: Verkaufte Stammkundentickets der Stadt Ulm, verortet und aggregiert Stand 2015; Fahrplanangebot 2015, Hintergrund: Amtliche Stadtkarte der Stadt Ulm; Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 11: Anzahl und Art der verkauften Stammkundentickets in Ulm und klassifizierte Darstellung des ÖV-Angebotes je Stadtviertel

Die Anteile der Fahrkartenarten sind im Vergleich zwischen den Stadtvierteln in etwa gleich verteilt. Im Mittel entfällt rund die Hälfte der Tickets auf Jahreskarten. Jobtickets und das Ticket 63plus tragen jeweils rund ein Viertel bei. Von dieser Verteilung weichen insbesondere Stadtviertel mit einer geringen Gesamtsumme an Stammkunden ab, beispielsweise Donautal, Unterweiler, Mähringen und Eggingen.

Die Verteilung der Gesamtsumme der verkauften Stammkudentickets je Stadtviertel entspricht etwa dem jeweiligen ÖPNV-Angebot. Stadtviertel, die wenige Stammkunden aufweisen, bieten überwiegend ein niedriges ÖPNV-Angebot. Beispiele hierfür sind Ermingen, Eggingen und Unterweiler. Die absolute Anzahl an Stammkunden ist abhängig von der Einwohnerdichte. Diese Werte werden in Abbildung 12 gegenübergestellt.



Datengrundlage: Verkaufte Stammkudentickets der Stadt Ulm, verortet und aggregiert Stand 2015; Einwohner je km² der Stadt Ulm Stand: Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2014 mittleres Szenario, Hintergrund: Amtliche Stadtkarte der Stadt Ulm; Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

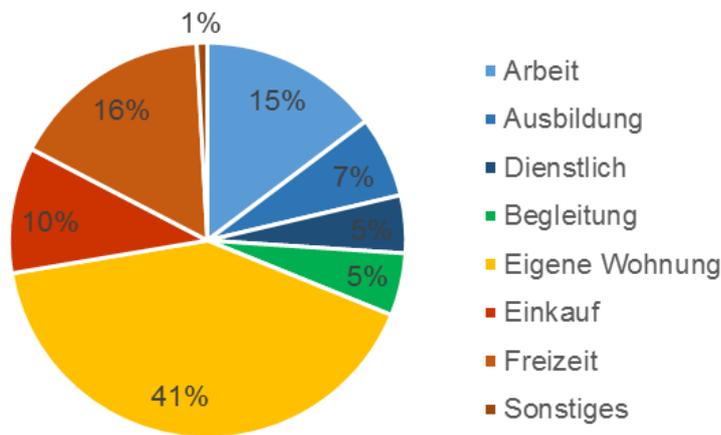
Abbildung 12: Art und Anzahl der verkauften Stammkudentickets in Ulm und klassifizierte Darstellung der Einwohnerdichte 2015 je Stadtviertel

Die Anzahl an Stammkunden und Einwohnerdichte je Stadtviertel steht in den meisten Fällen in einem einheitlichen Verhältnis zueinander. So weisen Stadtviertel mit einer hohen Dichte auch eher einen hohen Anteil an Stammkunden auf.

In **Gögglingen-Donaustetten** wird ein ungleiches Verhältnis deutlich, das sich auch in der Analyse der Bedienungshäufigkeit widerspiegelt und im Zuge der Maßnahmenarbeit berücksichtigt wird.

3.5.3 Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen

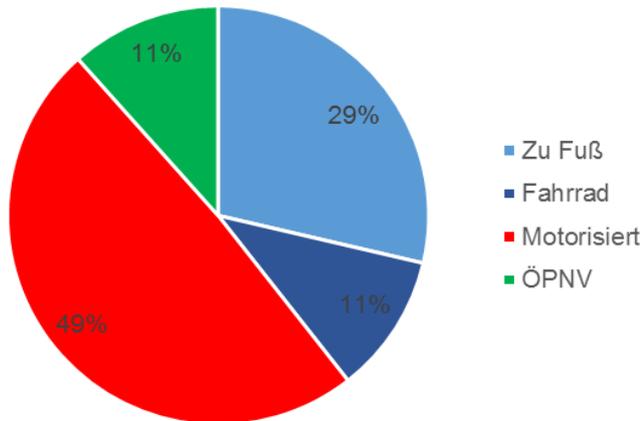
Die Technische Universität Dresden hat für das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2013“ in der Stadt Ulm und Neu-Ulm Daten zum Mobilitätsverhalten erhoben. Hierzu wurden in der Stadt Ulm rund 1.950 Personen, verteilt über verschiedene Stadtteile, befragt. Diese legen am Tag rund 6.350 Wege zurück. Die resultierende Anzahl von 3,2 Wegen pro Person und Tag entspricht einem typischen Mobilitätsverhalten. Die Länge der Wege beträgt im Mittel 5,3 Kilometer. Nachstehende Abbildung 13 stellt die Verteilung der Wegezwecke in der Stadt Ulm dar. Da alle Wege gleichrangig berücksichtigt werden, entfällt ein Großteil der Wege auf den Zweck „Eigene Wohnung“. Dies liegt darin begründet, dass nahezu alle Wegeketten zu Hause enden.



Datengrundlage: Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2013, Technische Universität Dresden

Abbildung 13: Auswertung der Angabe Wegezwecke in der Stadt Ulm

Die Wahl des Verkehrsmittels wird nur für den gesamten Raum, bestehend aus den Städten Ulm und Neu-Ulm, vorgenommen und ist in nachstehender Abbildung 14 enthalten. Die Ergebnisse entsprechen den typischen Werten einer Stadt in der Größenordnung von Ulm.



Datengrundlage: Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2013, Technische Universität Dresden

Abbildung 14: Auswertung der Wahl der Verkehrsmittel für die Städte Ulm und Neu-Ulm

Mit 49% werden nahezu die Hälfte aller Wege werden mit dem Motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Fast ein Drittel der Wege werden zu Fuß getätigt. Jeweils rund 11% der Wege entfallen auf die Verkehrsmittel ÖPNV und Fahrrad.

Eine Vielzahl an Faktoren beeinflusst die Wahl des Verkehrsmittels, hierzu zählen neben dem Angebot und möglichen Restriktionen besonders die Topographie und die Siedlungsstruktur. Grundsätzlich können die erhobenen Daten auf verschiedene Arten ausgewertet werden. Kleinräumige Aussagen sind nicht sinnvoll, da bei der Erhebung der Daten eine statistische Verteilung der Stichproben innerhalb einer Grundstruktur von drei Ringen zugrunde gelegt wurde. Ein Vergleich der Daten mit früheren Erhebungen (beispielsweise SrV 2008) ist aufgrund geänderter Erhebungsformen nicht direkt möglich. So wurden beispielsweise 2013 deutlich kürzere Fußweg als 2008 einbezogen. Dadurch steigt zunächst der Fußwegeanteil und der Anteil von Wegen mit dem Fahrrad und dem ÖPNV sinkt dem gegenüber. Auf den MIV sind die Auswirkungen dieser unterschiedlichen Bewertung kurzer Wege gering, da der MIV-Anteil in jedem Fall sehr hoch ist und sich kleine Veränderungen kaum niederschlagen.

Für diesen Zweck stehen entsprechend aufbereitete Daten von Seiten der technischen Universität Dresden zur Verfügung⁵.

3.6 Finanzierung im ÖPNV

Grundsätzlich sind unter Berücksichtigung der derzeitigen gesetzlichen Regelungen Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr primär eigenwirtschaftlich zu erbringen.

⁵ Vergleiche: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ Städtevergleich

Während die Finanzierung der Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV (Haltestellen, Busspuren, ÖPNV-Bevorrechtigung) bei der Stadt Ulm liegt, sind Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen durch die Verkehrsunternehmen vorzunehmen.

Einzelheiten hinsichtlich gemeinwirtschaftlicher Aufgaben im Verkehr, die auf Basis der bestehenden Betrauung durch die SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH wahrgenommen werden, können den öffentlich zugänglichen Gemeinderatsdrucksachen entnommen werden. Die übrigen Linienverkehre der anderen auf dem Gebiet der Stadt Ulm tätigen Unternehmen werden über eigenwirtschaftliche Genehmigungen erbracht.

Der öffentliche Personennahverkehr auf dem Territorium der Stadt Ulm wird über Fahrgeldeinnahmen/Beförderungserlöse und Fahrgeldersatzleistungen finanziert. Zu den Erträgen der Verkehrsunternehmen zählen insbesondere gesetzliche Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung gemäß § 45a PBefG und Erstattungsleistungen für Schwerbehinderte gemäß § 145 SGB IX sowie Ausgleichsleistungen, die auf der Grundlage einer allgemeinen Vorschrift ausgeglichen werden oder sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn.

Die finanziellen Mittel für den laufenden Betrieb werden von der Stadtverwaltung im Rahmen der Haushaltsplanung jährlich im Teilergebnishaushalt Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (Produktgruppe 54.70 Verkehrsbetriebe/ ÖPNV) bereitgestellt. Die zukünftige finanzielle Entwicklung der Kosten ist aufgrund möglicher Änderungen der Angebotskonzepte und möglicher Auswirkungen der Neuregelung der bisher auf Basis des § 45a PBefG gewährten Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung schwer prognostizierbar. In der Vergangenheit betragen die seitens der Stadt gewährten Zuwendungen für den Ulmer ÖPNV:

Zuwendungen gemäß Haushaltsplan Stadt Ulm (Beträge in EUR)	Planjahr 2015	Planjahr 2016
Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste	766.000	766.000
Eigenaufwand für Verbundgesellschaft	126.000	126.000
Anpassung Aufwendungen DING	11.000	46.300
Autofreier Tag	4.000	4.000
Tarifverbund Biberach und Heidenheim	25.000	25.000
Verkehrsverbünde „bodo“ und „naldo“	20.000	20.000
Übergangstarif Geislingen	45.000	45.000
Ausgleich für Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (UNV-Verträge/früherer Verkehrsverbund)	1.464.000	1.464.000
Zuschuss für Linie 13 und Betrieb der Linie 47	84.000	124.000
Regio-S-Bahn Donau – Iller e.V	0	79.300

Tabelle 2: Zuwendungen der Stadt Ulm für den ÖPNV, Planjahre 2015 und 2016

Die Stadt Ulm ist dem Verein „Regio-S-Bahn Donau Iller e.V.“ beigetreten. In den Jahren 2016-2018 sind Finanzmittel in Höhe von rd. 224.000 € für die Geschäftsführung, die Vorplanung von Haltepunkten und Vorplanungskosten von streckenbezogenen Maßnahmen zur Verfügung zu stellen. Die Finanzierung der Baukosten von Haltepunkten und Ausbaumaßnahmen ist grundsätzlich Aufgabe des Bundes bzw. der Länder.

Im Jahr 2015 lag der Nettoressourcenbedarf im Ergebnishaushalt bei rund 2,6 Mio. € (ÖPNV-Zuweisungen des Landes nach § 28 FAG und der Mitfinanzierungsanteil des Landes für DING sind bereits in Abzug gebracht).

Der Gemeinderat der Stadt Ulm hat beschlossen, im Rahmen des Neubaus Linie 2 einen Finanzierungsbeitrag an die SWU zu leisten. Für die neue Straßenbahnlinie 2 vom Kuhberg zur Wissenschaftsstadt einschließlich Betriebshoferweiterung (geplante Fertigstellung 2018) wurden Fördermittel aus den Bundes- und Landesprogrammen gewährt, deren Empfängerin die SWU ist.

4 Ziele und Rahmenvorgabe – Anforderungsprofil

4.1 Grundlagen

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage für die Definition von Maßnahmen geschaffen sowie die Vorgabe für die von den Verkehrsunternehmen einzuhaltenden Mindestanforderungen.

Die Kriterien und die Mindeststandards wurden im Arbeitskreis abgestimmt und beinhalten im Wesentlichen das Niveau des bisherigen ÖPNV-Angebots, ergänzt um neue Erkenntnisse für Optimierungen im Angebot und im Betrieb. Des Weiteren gehen Erfordernisse an Qualitätskriterien ein, die zur Umsetzung von Klimaschutzziele und der Barrierefreiheit sowie eines einheitlichen Standards im Stadtgebiet dienen.

Alle Ziele wurden im begleitenden Arbeitskreis diskutiert und modifiziert. Ziel ist die Entwicklung einer Rahmenkonzeption zur Bedienungs- und zur Beförderungsqualität.

Im Anforderungsprofil werden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität definiert. Dieser Katalog stellt einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar.

Darüber hinaus wird im PBefG gefordert, dass eine vollständige Barrierefreiheit für sensorisch und mobilitätseingeschränkte Personen bis 2022 erreicht ist. Ausnahmen müssen benannt und begründet werden.

Auf dieser Basis werden die Mindestanforderungen insbesondere im Bereich der Bedienungsqualität differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und insbesondere in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein.

Für die einzelnen Merkmale werden Standards definiert, um einerseits die Ziele der angestrebten ÖPNV-Qualität festzulegen und um Maßnahmen abzuleiten.

Weitestgehend lassen sich Merkmale anhand von Messgrößen beschreiben, wie zum Beispiel Bedienungshäufigkeit anhand von Taktungen oder die Erschließung anhand von Einzugsradien. Für die Vorgabe der Bedienungshäufigkeit gelten die Angaben im Kapitel 6 zur Maßnahmenentwicklung bei den einzelnen Linien.

Andere Merkmale wie Barrierefreiheit, Haltestellen- und Fahrzeugausstattung sowie Vorgaben für die Informationsmedien lassen sich vorwiegend qualitativ beschreiben. Hier werden Standards, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen, definiert.

Im Folgenden werden für die quantifizierbaren Merkmale des Anforderungsprofils Messgrößen festgelegt, außerdem werden Kriterien für die qualitativen Merkmale benannt.

Bei der Umsetzung und während der Laufzeit der auf dieser Grundlage durchzuführenden Vergabe stellt die Verwaltung die korrekte Erbringung sicher und prüft sie laufend.

4.2 Bedienungsstandards im ÖPNV als Mindestanforderung

Die Merkmale umfassen die Vorgaben zur Erschließungs- und der Verbindungsqualität, die im Folgenden beschrieben werden.

4.2.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Steigungen, umwegige Fußwegführung). Dies muss bei der Umsetzung von Maßnahmen im Einzelfall geprüft werden (zum Beispiel Steigungen, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

Folgende Einzugsradien um die Haltestellen sollen für die Stadt Ulm gelten, um die Erschließung ausreichend zu gewährleisten:

Raum	Bus, Straßenbahn
Innenstadt Ulm	300 m
Übrige besiedelte Flächen mit Wohnbebauung	400 m
Gewerbegebiete	500 m

- ▶ 80% der Einwohner der bedienten Stadtteile sollen erschlossen sein.
- ▶ Im Einzelfall ist die Erschließungsnotwendigkeit in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte und Nutzung der Flächen zu entscheiden, Ausnahmen sind daher möglich.

Tabelle 3: Mindeststandard Erschließung

4.2.2 Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

Von allen Ortsteilen aus sollen folgende Ziele innerhalb folgender Beförderungszeiten (Fahrzeit zwischen Quell- und Ziel-Haltestelle einschließlich der notwendigen Umsteigezeit) erreichbar sein (tagsüber):

Ziel	Maximale Beförderungszeit
Ulm Hauptbahnhof	30 - 40 Minuten
Ulm Rathaus	30 - 40 Minuten
Ulm Wissenschaftsstadt / Universität	40 - 50 Minuten

Tabelle 4: Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

4.2.3 Bedienungshäufigkeit

Für die Bedienungshäufigkeit werden Mindestvorgaben getroffen, die für das ÖPNV-Zielnetz 2020 Anwendung finden.

Grundsätzlich gilt, dass ausschließlich Taktverkehre vorgesehen sind. Die jeweilige Taktung wird unterschieden nach den Verkehrszeiten (s. Tabelle 5) an den unterschiedlichen Wochentagen und richtet sich nach der Funktion der Linien:

- Stammlinien
- Ergänzungslinien
- Ortsteillinien
- Linien in Gewerbegebiete
- Linien, die nur in der Hauptverkehrszeit (HVZ) verkehren
- Nachtbuslinien

Verkehrszeit	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
Hauptverkehrszeit:			
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06.30 - 08.30		
	16.00 - 18.00		
Normalverkehrszeit:			
Normalverkehrszeit 1 (NVZ 1)	08.30 - 16.00	12.30 - 19.00	
	18.00 - 19.00		
Normalverkehrszeit 2 (NVZ 2)	05.30 - 06.30	08.00 - 12.30	11.30 - 21.00
	19.00 - 21.00	19.00 - 21.00	
Schwachverkehrszeit:			
Schwachverkehrszeit 1 (SVZ 1)	04.30 - 05.30	04.30 - 08.00	04.30 - 11.30
	21.00 - 00.30	21.00 - 01.00	21.00 - 00.30
	Freitags 00.30 - 01.00		
Schwachverkehrszeit 2 (SVZ 2)	Freitags 01.30 - 04.30	01.30 - 04.30	

Tabelle 5: Verkehrszeiten in der Stadt Ulm

Die Stammlinien weisen i.d.R. tagsüber einen 10-Minuten-Takt auf, die Ergänzungslinien i.d.R. einen 20-Minuten-Takt. Für die Ortsteile und Gewerbegebiete gilt tagsüber i.d.R. ein 30-Minuten-Takt.

Der Tabelle 6 sind die Abstufungen der Taktung und die Zuordnung der Linien zu Funktionsgruppen zu entnehmen.

4.2.3.1 Anforderung an die Mindestbedienungshäufigkeit / Taktung für die Linien

Zeit	Bezeichnung	Stammlinien	Ergänzungs- linien	Ortsteil- linien	Linien Gewerbe- gebiete	HVZ- Linien	Nachtbus- linien
Montag - Freitag	04.30 - 05.30	SVZ 1	30'-Takt	30'-Takt			
	05.30 - 06.30	NVZ 2	15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt		
	06.30 - 08.30	HVZ	10'-Takt	20'-Takt	30'-Takt	30'-Takt*	60'-Takt
	08.30 - 16.00	NVZ 1	10'-Takt	20'-Takt	30'-Takt	30'-Takt*	
	16.00 - 18.00	HVZ	10'-Takt	20'-Takt	30'-Takt	30'-Takt*	60'-Takt
	18.00 - 19.00	NVZ 1	10'-Takt	20'-Takt	30'-Takt	30'-Takt*	
	19.00 - 21.00	NVZ 2	15'-Takt	30'-Takt	60'-Takt		
	21.00 - 00.30	SVZ 1	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt		
	Freitags 00.30 - 01.00	SVZ 1	30'-Takt	30'-Takt			
	Freitags 01.30 - 04.30	SVZ 2					60'-Takt
Samstag	04.30 - 08.00	SVZ 1	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt		
	08.00 - 12.30	NVZ 2	15'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt*	
	12.30 - 19.00	NVZ 1	10'-Takt	30'-Takt*	60'-Takt	60'-Takt*	
	19.00 - 21.00	NVZ 2	15'-Takt	30'-Takt	60'-Takt		
	21.00 - 01.00	SVZ 1	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt		
	01.30 - 04.30	SVZ 2					60'-Takt
Sonntag	04.30 - 11.30	SVZ 1	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt		
	11.30 - 21.00	NVZ 2	15'-Takt	30'-Takt	60'-Takt		
	21.00 - 00.30	SVZ 1	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt		

* Erläuterungen im nachfolgenden Text

Tabelle 6: Mindeststandards Bedienungshäufigkeit

Die in der Darstellung schematisch vorgenommenen Taktungen, können in einigen Fällen abweichen, wo dies aufgrund besonderer Anforderungen an die Funktion der

jeweiligen Linie notwendig erscheint. Darüber hinaus sind im Folgenden Ausnahmen festgelegt, die bestimmte Linien aufgrund ihrer besonderen Funktion aufweisen.

Ergänzende Anforderungen an die Mindestbedienungshäufigkeit

- ▶ Linie 6 und 7:
 - ▶ Verdichtung mittels einzelner Verstärkerfahrten an Schultagen
 - ▶ Samstags zwischen 12.30 und 19.00 Uhr alle 20 Minuten
- ▶ Linie 10:
 - ▶ teilweise alle 15 Minuten in HVZ; Das Fahrplanangebot der Regionalbuslinien 36, 37 und 38 in der Blaubeurer Straße sollte hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit auf ein einheitliches Taktschema mit der Linie 10 abgestimmt werden.
 - ▶ * samstags ab ca. 5.30 Uhr alle 60 Minuten ins Donautal sowie in NVZ 1 alle 20 Minuten zum Blautal-Center
- ▶ Linie 11 (ex 20):
 - ▶ 30-Minuten-Takt am ZOB, durch Ringverkehr in den Ortsteilen versetzt
- ▶ Linie 12 (ex 22):
 - ▶ Verdichtung mittels einzelner Verstärkerfahrten an Schultagen
 - ▶ * Abends und am Wochenende Umstieg in Wiblingen (Kapelle) mit Anschluss von und zur Linie 4 (keine Durchbindung nach Ulm)
- ▶ Linie 13 (ex 45):
 - ▶ * samstags keine Bedienung Lehrer Feld
 - ▶ teilweise auch Angebot in der NVZ 1
- ▶ Linien 14 und 15:
 - ▶ Linie 14 verkehrt immer alle 30 Minuten, Angebot MobilSAM bleibt vorerst bestehen
 - ▶ Linie 15 teilweise in HVZ alle 30 Minuten
- ▶ Linie 16 (ex 12):
 - ▶ Angebot MobilSAM bleibt vorerst bestehen

4.2.4 Umsteigehäufigkeit

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch insbesondere erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist. Dies ist zum Beispiel immer dann der Fall, wenn Zubringerlinien zu Hauptlinien, zum Beispiel zu den schnelleren und leistungs-

fähigeren Straßenbahnlinien bestehen. Daher wird festgelegt, dass zum Erreichen der Innenstadt Ulm maximal ein Umstieg notwendig sein darf.

4.3 Qualitätsstandards als Mindestanforderung

Jenseits der Angebotsstandards werden Mindestanforderungen an Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Haltestellen, Information und Personal sowie Vorgaben zur Sicherheit und Pünktlichkeit definiert. Auch sie stellen einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar.

Grundlage für eine hohe Qualität des ÖPNV ist die gemeinsame „Benutzeroberfläche“ für die Fahrgäste im Ulm. Teilweise werden Aufgaben hierfür vom DING wahrgenommen, wie die Internetauskunft zu Fahrplan und Tarif. Zum einheitlichen Auftritt mit Informationsmedien gehört jedoch auch die Wiedererkennbarkeit der Angebote im Ulmer Stadtverkehr bei den Fahrzeugen, Informationsmedien, Vertrieb, Ausstattung und Kennzeichnung.

Ziel ist ein einheitliches Leistungsniveau im Hinblick auf Fahrzeuge, Haltestellen, technische Ausstattung und Barrierefreiheit unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik. Dazu gehört ein weitgehend einheitliches Design für Fahrzeuge und Haltestellen im Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm.

Dem wird bei der Definition der Qualitätskriterien Rechnung getragen, jedoch sollen die Qualitätsstandards auch für die weitere Entwicklung des ÖPNV berücksichtigt werden.

4.3.1 Barrierefreiheit

4.3.1.1 Alltagsprobleme Mobilitätseingeschränkter im ÖPNV

Im PBefG mit Stand 2013 wird in §8 festgehalten: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Die entsprechenden Nutzergruppen mit ihren jeweiligen Problemen bei der Nutzung des ÖPNV sind in folgender Tabelle aufgelistet:

Nutzergruppe	Häufige Alltagsprobleme bei ÖPNV-Nutzung
Rollstuhlnutzende Fahrgäste	Zugang zu Haltestelle und Bahnsteig; Überwindung Stufen / Treppen; Einstieg ins Fahrzeug; Aufstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen; Erreichbarkeit von Bedienelementen und Informationstafeln (vgl. dazu auch „kleinwüchsige Fahrgäste / Kinder“)
Rollatornutzende und gehbehinderte Fahrgäste	Langes Laufen und Stehen; Zugang zu Haltestelle und Bahnsteig; Überwindung Stufen / Treppen; Einstieg ins Fahrzeug; Aufstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen; fehlende Sitzgelegenheiten; Benutzung der Festhaltemöglichkeiten; Benötigen von Vorbereitungszeit

Nutzergruppe	Häufige Alltagsprobleme bei ÖPNV-Nutzung
	beim Fahrzeugausstieg
Arm- und handbehinderte Fahrgäste	Bedienen von Tastern und Automaten; Benutzung der Festhaltungsmöglichkeiten

Nutzergruppe	Häufige Alltagsprobleme bei ÖPNV-Nutzung
Seh-/ Seheingeschränkte und blinde Fahrgäste	Auffinden der Haltestelle, Bordsteinkante, Einstiegstür, Automaten und Bedienelemente; Nutzbarkeit und Lesbarkeit von visuellen Informationen (Fahr- / Liniennetzpläne, etc.); Auswahl der richtigen Linie / der richtigen Fahrtrichtung an zentralen Haltestellen; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle; Gefährdung, da visuelle Warnsignale und Ähnliches nicht wahrnehmbar; Verletzungsgefahr durch fehlende Orientierung (Anstoßen, Stürzen, Stolpern)
Höreingeschränkte und gehörlose Fahrgäste	(Ausschließlich) akustische Informationen können nicht oder schwer erfasst werden; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle; Gefährdung, da akustische Warnsignale, Fahrgeräusche etc. nicht oder kaum wahrgenommen werden können
Fahrgäste mit kognitiven Beeinträchtigungen	Nichtverstehen von Fahr- und Liniennetzplänen, statischen und dynamischen Informationen, Orientierungshilfen und Warnhinweisen; Nichtverstehen von Automaten und Bedieneinrichtungen; Orientierungsprobleme an komplexen Haltestellen
Kleinwüchsige Fahrgäste / Kinder	Erreichbarkeit von Bedienungstastern, Fahrscheinautomaten, Sprecheinrichtungen und Festhaltungsmöglichkeiten; Erreichbarkeit von Informationstafeln (Fahrplan- / Liniennetzpläne etc.)
Fahrgäste mit Kinderwagen / sperrigem Gepäck	Überwindung von Stufen / Treppen; Ggf. angewiesen auf Hilfestellung durch Dritte beim Ein- und Aussteigen; zu gering bemessener Abstellplatz / fehlende Sitzgelegenheit für die (Begleit-)Person
Fahrgäste mit Orientierungsschwierigkeiten, Ortsunkundige	Orientierungsprobleme an komplexen Haltestellen; Auswahl der richtigen Linie / der richtigen Fahrtrichtung an zentralen Haltestellen; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle
Ältere Fahrgäste	Überwinden von Stufen / Treppen und weite Fußwegen; langes Stehen; eingeschränkte Standsicherheit; Umgang mit „moderner Technik“; fehlende Sitzmöglichkeiten; Hörbarkeit von akustischen Informationen; Lesbarkeit von optischen Informationen; längere Reaktions- und Vorbereitungszeiten

Tabelle 7: Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV

Das Erreichen der angestrebten Barrierefreiheit erfordert eine Reihe von technischen Voraussetzungen, die im Folgenden beschrieben ist.

4.3.1.2 Anforderungen an Barrierefreie Haltestellen

Haltestellen tragen durch ihr Erscheinungsbild und die Qualität der Ausstattung zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und zur Gestaltung des Straßenraumes bei. Sie sollten barrierefrei gestaltet sein, um mobilitätseingeschränkten Menschen die eigenständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs soll, wie bereits dargelegt, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden (§ 8 Abs. 3 PBefG). Zukünftige Planungen in diesem Bereich sollten daher insbesondere die Anforderungen an einen möglichst barrierefreien Zugang berücksichtigen, sodass für mobilitätseingeschränkte Personen die eigenständige Nutzung des ÖPNV erleichtert werden kann.

Im Rahmen ihrer finanziellen Mittel ist die Stadt Ulm bestrebt, dieses Ziel zu realisieren und im Haltestellenausbauprogramm zu berücksichtigen (s. dazu die weiteren Ausführungen 4.3.2.3).

Grundsätzlich sind folgende Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten:

Haltestellentyp:

- Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand sind abhängig von der verkehrlichen Situation gegenüber Busbuchten zu bevorzugen, da sie ein paralleles Anfahren der Haltestelle begünstigen und damit bessere Einstiegsverhältnisse ermöglichen.

Erreichbarkeit:

- Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Rampen, Quer- und Längsneigung, Bemessung des Verkehrsraumes, Hindernissen, Bodenbelägen).
- Sichere Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen.

Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg:

- Reststufenhöhe und Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeugboden sind möglichst klein zu halten. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite maximal 5 cm, können Personen mit Rollstuhl in der Regel öffentliche Verkehrsmittel ohne Hilfe Dritter nutzen.
- Höhe des Wartebereichs korrespondierend zu den eingesetzten Fahrzeugen: Anhebung der Wartefläche auf mindestens 18 cm über Fahrbahnniveau
- Einbau von Formsteinen für ein möglichst nahes Heranfahren der Busse an die Haltestelle
- Bei Reststufenhöhen und Spaltbreiten von mehr als 5 cm sollten nach Möglichkeit fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (zum Beispiel Rampen, Überfahrbrücken etc.) angeboten werden.

Bodenindikatoren an Zugangsstellen zum ÖPNV:

- Bodenindikatoren fungieren als optisch-taktile Leit- und Orientierungssysteme für Blinde und Sehbehinderte. Sie übermitteln durch spezielle Oberflächenstrukturen, Materialien und Farbkontraste Informationen auf taktilem, akustischem und visuellem Weg. Sie können darüber hinaus allen Fahrgästen zur Orientierung und Warnung dienen. Die wesentlichen Elemente von Bodenindikatoren an Haltestellen sind:
- Auffang-/Auffindestreifen (Aufmerksamkeitsfeld): Zum Auffinden der Haltestelle und des Einstiegsbereichs dient der Auffang-/Auffindestreifen. Dieses Aufmerksamkeitsfeld ist quer über die gesamte Gehwegbreite angeordnet, um sehbehinderte oder blinde Menschen „aufzufangen“ und auf die Haltestelle bzw. den

Einstiegsbereich hinzuweisen. Es ist mit einer Tiefe von mindestens 60 cm, vorzugsweise 90 cm auszubauen. Für Auffang-/Auffindestreifen eignen sich Noppenplatten, da sie sich deutlich vom umgebenden Bodenbelag abheben.

- **Einstiegsfeld (Aufmerksamkeitsfeld):** Der Auffang-/Auffindestreifen führt zum Einstiegsfeld am Bus-/Bahnsteig, welches den Einstiegsbereich zur 1. Einstiegstür eines Fahrzeugs markiert. Zur Unterscheidung sollten hier parallel zum Bord verlegte Rillenplatten zum Einsatz kommen. Das Einstiegsfeld sollte eine Breite von 90 cm aufweisen, bis zur Hinterkante verlegt und mit einem Sicherheitsabstand von 30 cm zur Bus-/Bahnsteigkante eingebaut werden. Innerhalb des Einstiegsfeldes sollten keine Einbauten (Haltestellenstele, Papierkorb) platziert werden.
- **Leitstreifen:** Der Leitstreifen besteht aus parallel zum Steig verlaufenden Rillenplatten. Er sollte mindestens 30 cm tief sein und einen Mindestabstand von 30 cm zur Bussteig-/Bahnsteigkante aufweisen. Bei schwach frequentierten Haltestellen ohne separaten Wartebereich ist er nicht überall notwendig. An stark frequentierten Haltestellen, zentralen Einrichtungen und Umsteigeanlagen dienen Leitstreifen allen Fahrgästen als Warnstreifen und zur Orientierung.

Ausreichende Tiefe der Wartefläche:

- Es ist gemäß EAÖ⁶ eine nutzbare Mindestdiefe der Wartefläche für Fahrgäste von 2,50 m anzusetzen, soweit dies möglich ist. Vor Einbauten und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen sind Rangierflächen von mindestens 1,50 m x 1,50 m erforderlich. Bei Mischflächen sind größere Tiefen anzustreben, um Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren.
- Die Länge der Wartefläche ergibt sich aus den betrieblichen Anforderungen, u.a. den Fahrzeuglängen.
- Fester, rutschsicherer Bodenbelag

Fahrgastunterstände/Überdachungen:

- Überdachungen sind möglichst auf separaten Warteflächen aufzustellen, um die fußläufige Erschließung nicht zu beeinträchtigen.
- Seiten- und Rückwände sind transparent und mit visuellen Elementen zur Erkennbarkeit gekennzeichnet.
- Seitenwände reichen bis auf Bodenniveau herunter bzw. weisen nur einen geringen Abstand zum Boden auf, da freischwebende Seitenwände ein Gefährdungspotenzial insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen darstellen.
- Sitzgelegenheiten und Stell- und Rangierflächen für Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen sollen vorhanden sein.

⁶ FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ), 2013

- Einbauten und Möblierungen wie zum Beispiel Haltestellenschilder, Fahrradständer, Abfallbehälter etc. müssen so angeordnet sein, dass sie keine Verkehrs- und Sicherheitsräume und Bodenindikatoren verstellen und somit kein Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personen darstellen.

Fahrgastinformation an Haltestellen:

Art und Qualität der Fahrgastinformation sind abhängig von Lage und Funktion der jeweiligen Haltestelle und entsprechen mindestens den in Tabelle 8 beschriebenen Ausstattungsmerkmalen.

Aushangfahrpläne sind bei Haltestellen ohne Fahrgastunterstand am Haltestellenschild bzw. an der -stele anzubringen. Bei Haltestellen mit Fahrgastunterstand sind ab dem Baujahr 2018 die statischen Fahrgastinformationsmedien in Vitrinen unterzubringen.

Darüber hinaus sind Liniennetzplan und grundlegende Tarifinformationen von großer Bedeutung. Haltestellenumgebungsplan, Informationen zu Notfall- und Serviceeinrichtungen, dynamische Fahrgastinformationstafeln etc. sind entsprechend der Funktion einer Haltestelle anzubieten. Um die visuellen Informationen auch für sehingeschränkte Menschen lesbar zu machen, ist auf folgende Faktoren zu achten:

- Leuchtdichtekontrast (hell/dunkel)
- Schriftgröße/Größe des Sehobjektes
- Form (zum Beispiel Schriftart)
- Räumliche Anordnung des Sehobjektes (zum Beispiel Sichthöhe)
- Ausreichende und blendfreie Belichtung bzw. Beleuchtung

Weiterführende Informationen finden sich in der DIN 32975 („Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“).

Fahrgastinformationen sowie sämtliche Bedieneinrichtungen einer Haltestelle sollten barrierefrei erreichbar, lesbar und bedienbar sein. Wichtig sind unter anderem:

- Stufenlose Erreichbarkeit von Fahrgastinformationsvitrinen und Bedieneinrichtungen (Fahrscheinautomaten, ggf. Notrufsäulen etc.)
- Wendefläche von mindestens 1,50 m x 1,50 m vor den einzelnen Elementen
- Anordnung von Bedienelementen in einer Höhe von ca. 0,85 m (Achismaß, das heißt die Mitte des jeweiligen Elements)
- Visuell kontrastreiche Gestaltung der Bedienelemente
- Hinweistafeln, Fahrpläne und Aushänge, die eine mittlere Sichthöhe von 1,30 m aufweisen (Ausnahme bei Anbringung in Vitrinen)

Je nach Funktion einer Haltestelle bestehen für eine barrierefreie Ausstattung der Fahrgastinformation darüber hinaus folgende Möglichkeiten:

- Einrichtung akustischer Fahrgastinformationen (zum Beispiel per Text-to-speech auf Anforderung)

Straßenbahnhaltestellen:

Die Anforderungen entsprechen dem in den Planfeststellungsbeschlüssen festgelegtem Ausbaustandard der Linie 2 (s. Kap. 4.3.2.1).

Diese Grundanforderungen zur barrierefreien Ausgestaltung der Haltestellen werden im Rahmen des Ausbauprogramms der Stadt Ulm (s. Kap. 4.3.2.3) nach Möglichkeit berücksichtigt.

4.3.1.3 Barrierefreie Fahrplangestaltung

- Regelverkehre müssen durchgängig mit barrierefreien Fahrzeugen (s. Kap. 13.1) durchgeführt werden.
- An Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion sollten bei der Fahrplangestaltung längere Wegezeiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste berücksichtigt werden.

4.3.1.4 Barrierefreie Fahrgastinformation und Service

Neben den oben ausgeführten Anforderungen an die Fahrgastinformation an Haltestellen und im Zusammenhang mit den Fahrzeugen lassen sich weitere allgemeine Anforderungen und Ziele definieren, die von den Verkehrsunternehmen bzw. DING möglichst bis 2022 umzusetzen sind:

- Bereitstellung aktueller und detaillierter Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und darüberhinausgehende Anschlussverbindungen zur individuellen Planung
- Barrierefreie Informationen über das Internet für blinde und sehbehinderte Menschen
- Leicht verständliche Informationen für Menschen mit Lernbehinderungen und kognitiven Einschränkungen
- Regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung

4.3.2 Infrastruktur

4.3.2.1 Straßenbahninfrastruktur

Die Anforderungen an die bahntechnischen und betrieblichen Einrichtungen der Straßenbahn entsprechen dem in den Planfeststellungsbeschlüssen festgelegtem Ausbaustandard der Linie 2.

4.3.2.2 Haltestellen

Die Haltestellen erfüllen eine Vielzahl von Aufgaben als Visitenkarte des ÖPNV und zentrale Bausteine in der Fahrtkette. Sie sind die Schnittstelle zwischen öffentlichem Raum und dem Fahrzeug als Beförderungsmittel sowie Aufenthalts- oder Warteraum als letzter Informationspunkt vor Fahrtantritt.

Es besteht ein klarer Handlungsbedarf zur Neuausstattung der Haltestellen mit den Zielen zur Erreichung

- einheitlicher, barrierefreier Standards,
- der Vermittlung der Information für die Planung oder Optimierung des Fahrtwunsches,
- der stadtgestalterischen und städtebaulichen Einpassung in die Umgebung.

Ein Kataster zur Erfassung und Kategorisierung der Haltestellen wird derzeit von der Stadt Ulm aufgebaut.

4.3.2.3 Ausbaustand barrierefreie Haltestellen

Der Ausbaustand der barrierefreien Haltestellen ist den folgenden Abbildungen zu entnehmen:

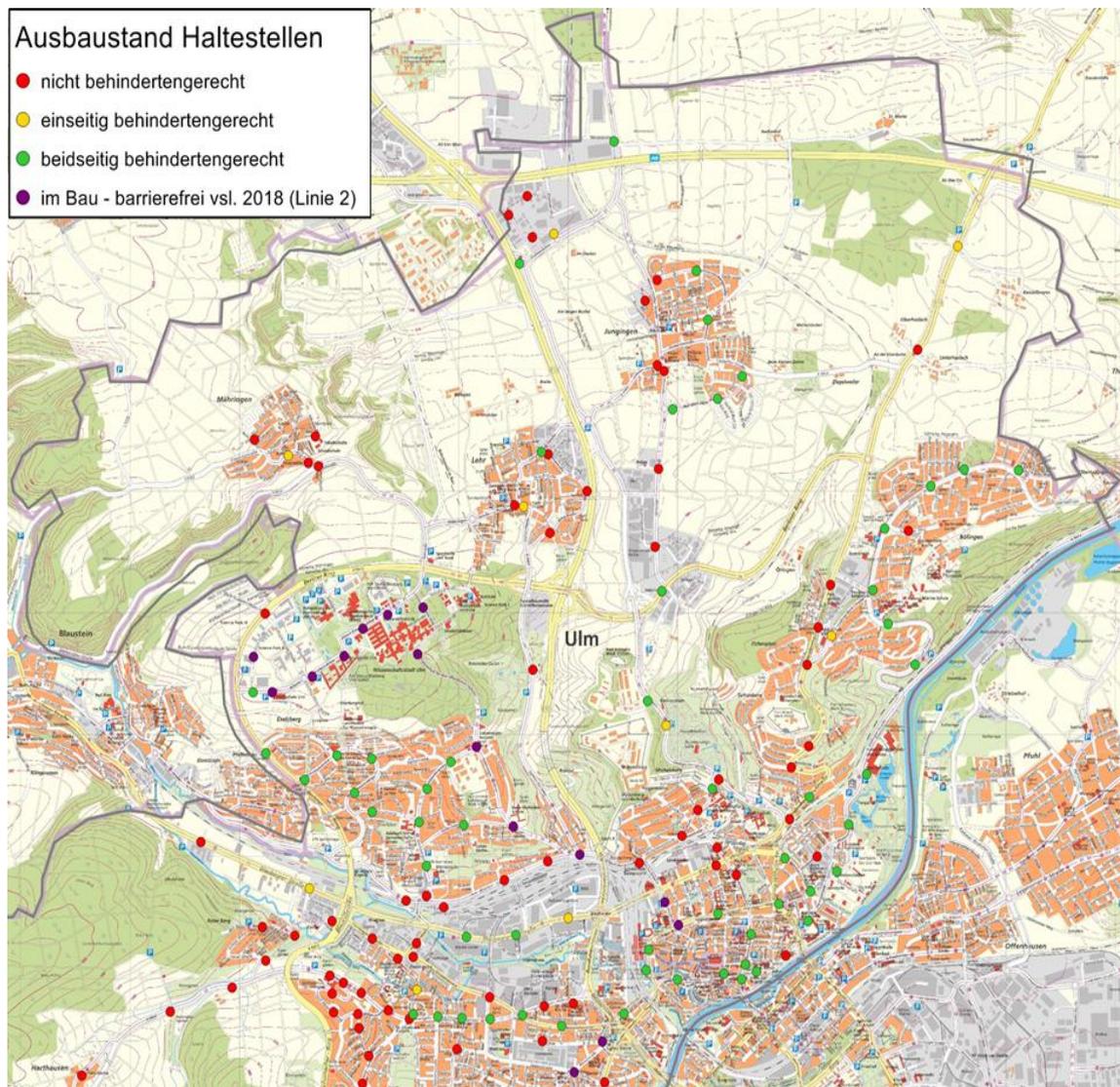
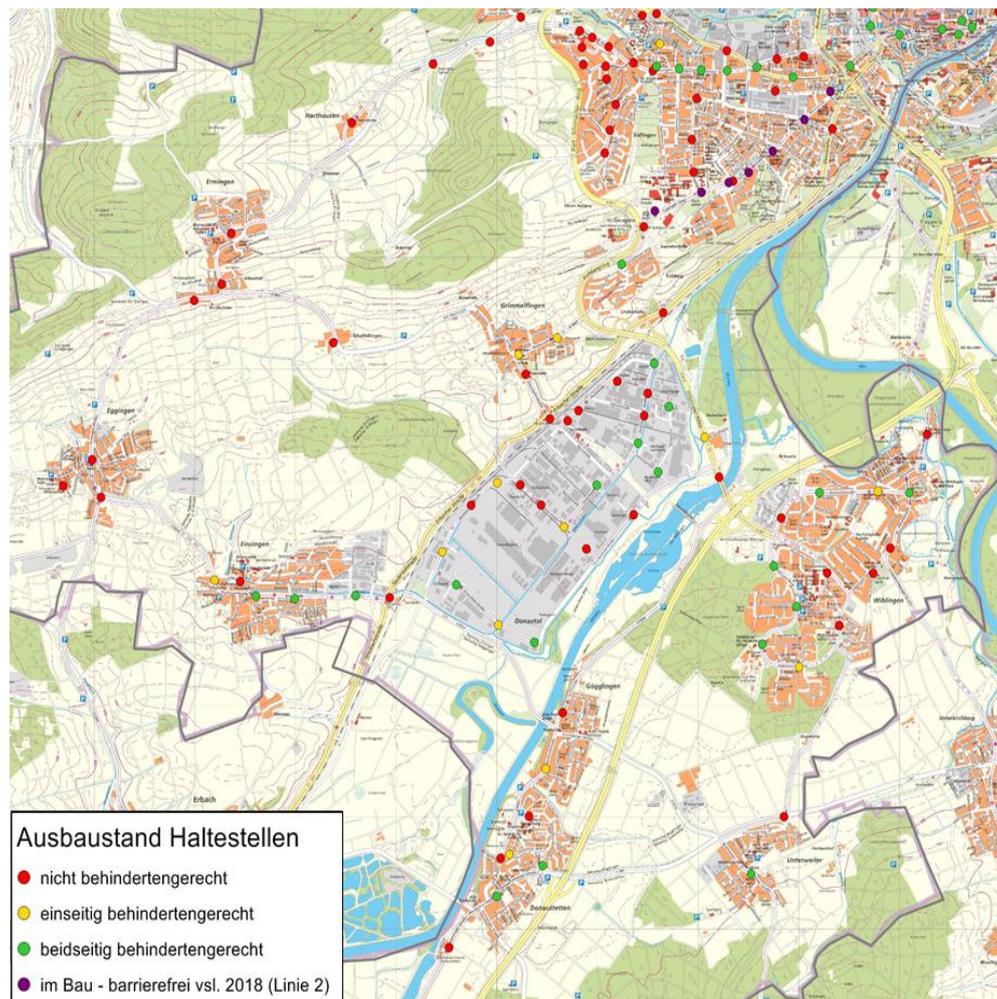


Abbildung 15: Behindertengerechter Ausbau der Haltestellen Stadt Ulm Teil Nord



Datengrundlage: Stand barrierefreier Ausbau der Haltestellen 2017: Stadtkarte für Menschen mit Behinderung der Stadt Ulm, Hintergrund: Amtliche Stadtkarte der Stadt Ulm; Abteilung Vermessung, 2013; Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 16: Behindertengerechter Ausbau der Haltestellen Stadt Ulm Teil Süd

Bis zum Jahr 2016 waren von den ca. 430 Bus- und Straßenbahnhaltestellen (ohne den in Bau befindlichen Haltestellen der Straßenbahnlinie 2) ca. 176 Haltestellen (= ca. 40%) barrierefrei ausgebaut.

Die Barrierefreiheit ist somit nur teilweise erreicht, zudem weisen die Haltestellen ein uneinheitliches Erscheinungsbild mit veraltetem oder mangelhaftem Haltestellenmobiliar auf.

Aus diesem Grund hat die Stadt Ulm ein Haltestellenausbauprogramm für Bushaltestellen aufgestellt und wird dieses in den nächsten Jahren in Abhängigkeit von den bereit zu stellenden Haushaltsmitteln umsetzen (s. GD 096/13 und GD 318/16). Rechtzeitig vor Ablauf des Haltestellenausbauprogramms für die Jahre 2017 bis 2019 findet eine Überprüfung der tatsächlich erfolgten Umsetzung statt.

Nach Auswertung der Ergebnisse wird in Ergänzung des Nahverkehrsplans eine Zielkonzeption erarbeitet, die die Grundlage für das mittel- bis langfristige Haltestellenmodernisierungsprogramm unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine möglichst flächendeckend umgesetzte Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen bildet.

Die Umsetzung erfolgt prioritär für alle Linien des im VEP 2025 definierten Vorbehaltensnetzes gestaffelt nach folgenden Faktoren:

- Verkehrliche Bedeutung der Haltestelle auf Basis der Einsteigerzahlen
- Netzwirkung (Umsteigebeziehungen)
- Weiteres wie zum Beispiel Abhängigkeit von Bau- oder Erschließungsmaßnahmen

Die Stadt Ulm ist bemüht, das Haltestellenausbauprogramm über das Jahr 2019 hinaus fortzusetzen und dabei die folgenden Ziele der Erneuerung der Haltestellen zu berücksichtigen:

- Vollständige Barrierefreiheit
- Einheitliches Erscheinungsbild, Komfort und Sauberkeit
- Informationsvermittlung
- Vandalismusresistenz
- Modulares, wirtschaftliches Haltestellensystem
- Zeitsparende, leichte Handhabung (rascher und einfacher Austausch von Elementen, Fahrgastinformationsmedien etc.)
- Ausreichendes Platzangebot zur Anbringung aller erforderlicher Fahrgastinformationsmedien

4.3.2.4 Klassifizierung der Haltestellen

Zur Festlegung der Mindestausstattung der Haltestellen wurde eine Klassifizierung der bestehenden Haltestellen vorgenommen. Ein wesentliches Kriterium ist dabei die Höhe des Fahrgastaufkommens (Anzahl Einsteiger).

- Typ A1: Haltestelle hoher Bedienungsqualität/Umsteigehaltestelle mit sehr hohem Informationsbedarf (Einsteiger > 100 Fahrgäste/h HVZ), Haltestelle mit Verknüpfungsfunktion auch zwischen den Verkehrsträgern; Hierzu gehören zum Beispiel die im Fahrradentwicklungsplan erwähnten multimodalen Verknüpfungspunkte.
- Typ A2: Haltestellen hoher Bedienungsqualität/Umsteigehaltestelle mit sehr hohem Informationsbedarf (Einsteiger > 100 Fahrgäste/h HVZ)
- Typ B: Haltestelle mittlerer Bedienungsqualität mit hohem Informationsbedarf (Einsteiger > 60 Fahrgäste/h HVZ)

- Typ C: einfache Haltestelle mit geringem Informationsbedarf (Einsteiger < 60 Fahrgäste/h HVZ)

Je nach Klassifizierung weisen die Haltestellen folgende Ausstattungselemente auf:

Ausstattungs-element	Haltestellenkategorie			
	A1	A2	B	C
Haltestellenstele (mit Kennzeichnung StVO-Zeichen 224)	X	X	---	---
Haltestellenschild (mit Kennzeichnung StVO-Zeichen 224)	---	---	X	X
Haltestellenname	X	X	X	X
Verbundkennzeichen	X	X	X	X
Liniennummern	X	X	X	X
Fahrtziele der Linien	X	X	X	X
Sonstige Hinweise (zum Beispiel auf Bike&Ride-Anlagen mittels Piktos)	X	X	X	X
Erkennbarkeit	A1	A2	B	C
Einheitliche Gestaltung	X	X	X	X
Wegweisung (insbesondere bei niveaufreien Anlagen)	X	X	(X)	(X)
Wartefläche, Ein-/ Ausstieg	A1	A2	B	C
Barrierefreie Ausstattung, u.a. niveaugleiches Einsteigen und Zuwegung (siehe Kap. 4.3.1.2)	X	X	X	X
Befestigung	X	X	X	X
Sichere Abgrenzung	X	X	X	X
Fahrgastunterstand	A1	A2	B	C
Unterstand mit transparenten, mit visuellen Elementen versehenen Rück- und Seitenwänden, Einbau Werbevitrine zulässig, beleuchtet	X	X	(X)	---
Sitzgelegenheit (integriert)	X	X	(X)	---
Fahrgastinformationsvitrine (integriert) (bei Modellen ab dem Baujahr 2018)	X	X	(X)	---

	Haltestellenkategorie			
	A1	A2	B	C
Fahrgastinformation (statisch)				
Liniennetzplan, evtl. Ausschnitt, Format DIN A 3 quer	X	X	X	X
Aushangfahrplan mit Linienverlauf, Format DIN A 4 hoch	X	X	X	X
Stadtplan (evtl. Ausschnitt), Umgebungsplan, Format DIN A 4 hoch	X	X	X	(X)
Tarifzonenplan und Tarifübersicht, Format DIN A 3 quer	X	X	X	(X)
Service-Hinweise (Verkaufsstellen)	X	X	X	X
Uhr	---	---	---	---
Fahrgastinformation (dynamisch)	A1	A2	B	C
Dynamische Fahrgastinformation mit Einrichtung akustischer Fahrgastinformationen (zum Beispiel per Text-to-speech auf Anforderung)	(X)	(X)	(X)	---
Vertrieb	A1	A2	B	C
Fahrscheinautomat	(X)	(X)	---	---
Service/ Sicherheit	A1	A2	B	C
Videokamera	(X)	(X)	(X)	(X)
Beleuchtung per separater Leuchtmasten, Anzahl in Abhängigkeit der Länge der Haltestelle und der Ausleuchtung durch vorhandene Straßenbeleuchtung	X	X	X	X
Abfallbehälter	X	X	X	X
WC-Anlagen (zum Beispiel an Endhaltestellen für Fahrpersonal; Errichtung durch Verkehrsunternehmen)	(X)	(X)	(X)	(X)
Intermodale Verknüpfung	A1	A2	B	C
Fahrradabstellanlage	X	X	(X)	(X)

X: Ausstattung erforderlich; (X): situationsbedingt

Tabelle 8: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen

Folgende Maßnahmen werden im Rahmen des Haltestellenausbauprogramms durchgeführt:

4.3.2.5 Bauliche Maßnahmen für Bushaltestellen

Herstellung des Oberbaus im Aufstell-/Gehwegbereich mit folgenden Elementen:

- Kasseler Sonderbordstein oder mindestens gleichwertiger Profilformstein
- Betonpflaster
- Rillenplatte zur taktilen Leitführung für Sehbehinderte
- Pflasterung mit Betonplatten 30/30 im Verband
- Aufmerksamkeitsfeld (Noppenplatte) am Beginn der Haltestelle in Höhe der Halteposition des Vordereinstiegs vom Fahrzeug

Herstellung der Fahrbahn:

- Errichtung einer Betonfahrbahn in Abhängigkeit der Frequenz und Lage der Haltestellen, vorausgesetzt wird eine Mindestbedienung von 2 Buslinien mit mindestens einer Linie im 10-Minuten-Takt während eines normalen Werktags zwischen 7 und 18 Uhr.

Die Herstellung des Haltestelleninventars erfolgt entsprechend der Ausstattungsmerkmale (s. Tabelle 8).

4.3.3 Betriebssteuerung

4.3.3.1 Betriebsleitstelle

- Das Verkehrsunternehmen muss in Ulm eine zentrale Leitstelle für den Bus- und Straßenbahnverkehr und Bedarfsverkehre (Anruf-Sammel-Taxen u.a.) betreiben.
- Von der Leitstelle aus erfolgt die Überwachung und Disposition des Verkehrs während der gesamten Betriebszeit inkl. eines mobilen Verkehrsmeisteraußendienstes.
- Die Leitstelle verfügt über ein ITCS (Intermodal Transport Control System) inkl. einer GIS-Karte mit Echtzeitposition der Fahrzeuge sowie Sprach- und Datenfunk (analog bzw. digital) zu jedem im Betrieb befindlichen Fahrzeug im Streckennetz.
- Von der Leitstelle wird eine Störungsbehebung inkl. des Managens von spontanen und geplanten Umleitungen vorgenommen und die Fahrgäste werden informiert (s. Kap. 4.3.4.4).
- Örtliche Fahrermeldungen (Trigger) für manuelle und automatische Weisungen oder Durchsagen werden von der Leitstelle ausgeführt.

Das ITCS verfügt über folgende systemrelevanten Eigenschaften:

- 99% Ortungsgenauigkeit durch exakte Datenversorgung, Infrarotbaken, Wegzähler und GPS-Korrektur
- Verschiedene Arten von Sprachfunk. Einzelruf, Sammelruf, Unfallruf, Notruf, Durchsagen an Netz, DFI oder in Fahrgastraum
- Datenfunk für Übertragung von Position, Fahrplanabweichung, Zielschild, usw.
- Rückfallebene des Sprachfunk über Selektivruf
- Darstellung des Fahrplanes und Abweichungen für den Fahrer
- Haltestellen- und Sonderansagen
- Automatische Zielschildumschaltung
- Anschlusssicherung mit eigenen und Fremdfahrzeugen
- Pflegen von Umleitungen (zum Beispiel bei Baustellen) und Durchführung von Sonderverkehren (Großveranstaltungen wie zum Beispiel Einsteinmarathon, Triathlon, Kulturnacht,...) inkl. Echtzeitinfo
- Anbindung von anderen Unternehmen an das ITCS möglich (RegioRBL)
- Anbindung an die Datendrehscheibe DEFAS Bayern
- Datendrehscheibe zur einfachen Verteilung der Echtzeit- bzw. DFI-Daten

Das ITCS verfügt über Schnittstellen gemäß der folgenden VDV-Standards:

- VDV 453 DFI zur Übertragung von DFI-Daten
- VDV 453 ANS zur Anschlusssicherung mit anderen Unternehmen
- VDV 454 REF-AUS zur Übertragung des Soll-Fahrplan als Referenz für Echtzeitdaten
- VDV 454 AUS zur Übertragung der Echtzeitdaten

4.3.4 Betriebsdurchführung

4.3.4.1 LSA-Beeinflussung

Für eine zuverlässige Betriebsdurchführung ist eine Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen unerlässlich. Gemäß den Nebenbestimmungen der „Genehmigung zur Teilhabe am ÖPNV-Beschleunigungssystem“ der Städte Ulm und Neu-Ulm ergeben sich folgende Anforderungen an die LSA-Beeinflussung, die vom Verkehrsunternehmen zu erbringen sind:

- An der ÖPNV-Beschleunigung teilnehmende ÖV-Fahrzeuge sind mit einer technischen Ausrüstung auszustatten, die einen störungs- und fehlerfreien Zugang zu den ÖPNV-Beschleunigungsanlagen ermöglichen.

- Lagetoleranz der Meldepunkte gegenüber der Planung unter 5 Metern.
- Erreichbarkeit der LSA fahrzeugseitig (Empfangswahrscheinlichkeit) größer 99%.
- Verwendung des Datentelegramms R 09.18 nach aktuellem VDV-Standard.
- Verkehrsunternehmen müssen die Städte Ulm und Neu-Ulm während der Teilhabe an der ÖPNV-Beschleunigung über Änderungen am Nutzungsprofil (Änderungen an Linienführung und Fahrplan) informieren.
- Die Städte können die Genehmigung zurücknehmen, wenn die o.g. Bestimmungen nicht erfüllt werden.
- Die Genehmigung kann auch widerrufen werden, wenn ein Verkehrsunternehmen wiederholt oder fortlaufend Fehler oder Störungen des allgemeinen Verkehrsflusses verursacht (Fehlbeeinflussung).

Im Rahmen eines Servicevertrages mit den Städten Ulm und Neu-Ulm werden durch die SWU Verkehr Auswertungen der ÖV-Schnittstellen durchgeführt:

- Reporting der Beeinflussungsqualität, auftretenden Fehler und möglichen Ursachen an Städte und Verkehrsunternehmen
- Mitwirkung bei Planung (Liefen von Datengrundlagen), Inbetriebnahme (Einrichten der ÖV-Schnittstelle), Betrieb, Überwachung, Erweiterung und Änderungen von LSA
- Optimierung von LSA-Beeinflussungen, Anpassen von Meldepunkten

4.3.4.2 Pünktlichkeit

Ein attraktiver ÖPNV zeichnet sich dadurch aus, dass

- alle im Fahrplan stehenden Fahrten sowie zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr zuverlässig verkehren und
- die Verkehrsmittel im ÖPNV pünktlich fahren, sodass auch Anschlüsse zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erreicht werden können.

Durch eine vorausschauende Planung und eine rechtzeitige Information der Fahrgäste sollen Beeinträchtigungen, die durch Baumaßnahmen entstehen, minimiert oder vermieden werden. In Vorbereitung auf den jährlichen Fahrplanwechsel werden die Fahrzeiten überprüft und an die realen Bedingungen bestmöglich angepasst.

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind über LSA-Beeinflussungen und eine Anbindung an ein zentrales ITCS über eine laufende Verfolgung und Steuerung des Betriebs systematisch zu messen und auszuwerten. Aussagekräftige Ergebnisse können als Orientierungshilfe für künftige Zielsetzungen und auch zur Identifikation notwendiger Maßnahmen dienen. Mittels des rechnergestützten ITCS wird dem Aufgabenträger über die Pünktlichkeit pro Linie berichtet.

Abfahrten an Haltestellen mit bis zu einer Minute Verfrühung oder bis zu drei Minuten Verspätung gelten als pünktlich. Dem Aufgabenträger ist auf Verlangen die Pünktlichkeitserbringung auf den Straßenbahn- und Buslinien nachzuweisen. Während des Anschlussverkehrs liegt die Priorität nicht auf der Pünktlichkeit, sondern auf der Anschlussgewährung.

Bei Fahrtausfällen sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Fahrgast zu informieren (Ausfallgrund/Fahrtalternative) und Ersatzfahrten anzubieten. Besonders wichtig ist dies in Schwachverkehrszeiten und im Nachtverkehr, wenn durch einzelne ausgefallene Fahrten unzumutbare Wartezeiten entstehen.

Nach Eingang einer Störungsmeldung müssen innerhalb von 10 Minuten Ersatzfahrer- und Ersatzfahrzeuge von einem im Stadtgebiet Ulm liegenden Betriebshof in betriebsnotwendiger Anzahl ausrücken.

4.3.4.3 Anschlussicherung

In der Normalverkehrszeit 2 und den Schwachverkehrszeiten verkehren die Stammlinien 1, 2, 4 und 5 (Abschnitt Ulm) und teilweise die Ergänzungslinien im 15- oder 30-Minuten-Takt, sind an den Haltestellen Hauptbahnhof, Ehinger Tor, Rathaus Ulm, Willy-Brandt-Platz und Egertweg Anschlüsse zwischen den Linien 1, 2, 4, 5 und 7 zu gewährleisten. Die Wendezeiten sind dabei ausreichend zu dimensionieren, damit auch bei verspäteter Anschlussabfahrt die Folgefahrt wieder pünktlich beginnen kann.

Während des 30-Minuten-Taktes gilt zudem eine Anschlussgarantie. Wird ein Anschluss durch Verschulden des Verkehrsunternehmens nicht gehalten, kann der Fahrgast telefonisch ein kostenfreies Ersatzfahrzeug anfordern.

4.3.4.4 Information bei Betriebsstörungen

- Über Betriebsstörungen und Fahrtausfälle ist spätestens 10 Minuten nach deren Wirksamkeit über die in Kap. 4.3.10.1 beschriebenen Fahrgastinformationsmedien über Art und Umfang zu informieren.
- Das gesamte Betriebspersonal ist in diesen Fällen auf dem Laufenden zu halten.

4.3.4.5 Personal

Über den genannten Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen hinaus muss eine gute Fahrgastbetreuung insbesondere durch geeignete Schulungen des Fahrpersonals (ggf. auch der Fahrscheinkontrolleure) sichergestellt werden:

- Es wird ausschließlich ausgebildetes, kompetentes, kundenfreundliches und zuvorkommendes Fahrpersonal eingesetzt.
- Das Fahrpersonal ist insbesondere in der Ortskenntnis der Städte Ulm und Neu-Ulm und des DING-Tarifs besonders geschult.

- Das Fahrpersonal beherrscht die deutsche Sprache in Wort und Schrift.
- Das Fahrpersonal im Einsatz trägt einheitliche Dienstkleidung.
- Für das Fahrpersonal soll ein Tarif gelten, der sich an einen in Deutschland gültigen Flächentarifvertrag (zum Beispiel WBO) für den Personenverkehr anlehnt.

Die Rahmenvorgaben zur Fahrgastbetreuung sind als Mindeststandards anzusehen.

4.3.5 Fahrzeugausstattung

Grundsätzlich sind von den Verkehrsunternehmen (einschließlich Subunternehmen) nur Fahrzeuge einzusetzen, die den aktuellen Klimaschutzbestimmungen entsprechen. Bei Neuanschaffung sind entsprechend der technischen Weiterentwicklung und der Erfahrungen hierzu immer Alternativen (zum Beispiel hinsichtlich des Antriebs) zu prüfen.

Für alle Fahrzeuge (Busse und Straßenbahnen außer Bedarfsverkehren) gelten Mindestausstattungsmerkmale, die detailliert im Anhang beschrieben sind (siehe Kap. 13.1).

4.3.6 Fahrgastzählung

Zu den Zeiten der vom Land Baden-Württemberg festgelegten Termine der Schwerbehindertenerhebungen werden viermal jährlich pro Linie die Linienbeförderungsfälle für Mo-Fr, Sa und So erhoben. Eine entsprechende Auswertung der Fahrgastzahlen wird dem Aufgabenträger vorgelegt.

4.3.7 Sicherheit

Es ist vom Verkehrsunternehmen ein hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit zu gewährleisten durch

- geschultes und hilfsbereites Personal,
- hohe technische Standards der Fahrzeuge mit Videoüberwachung zur Reduzierung von Vandalismusschäden und für die Unterstützung der Tätererkennung im Rahmen von polizeilichen Ermittlungsverfahren.

4.3.8 Sauberkeit

- Die Fahrzeuge sind in einem sauberen und gepflegten Zustand zu halten. Sie sind regelmäßig außen und innen zu reinigen (siehe Kap. 13.1.2.3).

4.3.9 Vertrieb

- Das Verkehrsunternehmen betreibt ein Kundenzentrum für den Verkauf jeglicher Fahrscheine des DING-Sortiments sowie für Fahrplan- und Fahrpreisauskünfte persönlich vor Ort oder per Telefon möglichst in zentraler Lage im Stadtzentrum zu den üblichen Öffnungszeiten: Montag bis Freitag: 9.00-18.00 Uhr, Samstag: 9.00-14.00 Uhr.
- In jedem Stadtteil des Bedienungsgebietes mit mehr als 5.000 Einwohnern ist eine Verkaufsstelle vorzusehen, mindestens jedoch in einem städtischen Sozialraum (s. Abbildung 2).
- An stark belasteten Verkehrsachsen sowie zentrale Umsteigepunkten müssen Haltestellen mit mindestens einem stationären Fahrscheinautomaten ausgestattet sein (s. Tabelle 8).
- Beide Verkaufswege sind bedeutsam, um im Stadtverkehr kurze Fahrzeiten ohne kontrollierten Vordereinstieg zu ermöglichen.
- In jedem Straßenbahnwagen ist mindestens ein mobiler Fahrscheinautomat vorzusehen, da hier kein Verkauf über das Fahrpersonal stattfindet (s. Kap. 13.1.1). Alternativ ist an Straßenbahnhaltestellen mindestens an einer Fahrtrichtungsseite ein stationärer Fahrscheinautomat zu errichten und zu betreiben.
- In jedem Bus ist ein Fahrscheinverkaufsggerät für den Vertrieb des DING-Barsortiments per Fahrpersonal vorzusehen (s. Kap. 13.1.2).
- In den Fahrzeugen sind die DING-Anforderungen an den elektronischen Vertrieb zu berücksichtigen. Je nach Bedarf sind ggf. Terminals für den Bargeldlosen Vertrieb und die Kontrolle von elektronischen Tickets vorzusehen (s. Kap. 13.1).
- Vom Verkehrsunternehmen oder einem entsprechend beauftragten Subunternehmer bzw. Dienstleister ist das Schülerlistenverfahren abgestimmt auf die erforderlichen Prozesse der Schüler, der Schulen und Schulträger anzuwenden. Hierfür ist ein zentrales, mandantenfähiges IT-System einzusetzen, das eine einheitliche Bestellung, Bearbeitung, Ausgabe und Abrechnung von Schülermonatskarten entsprechend der Anforderungen des Aufgabenträgers erfüllt. Der Bestellprozess ist über eine Internetplattform mit möglichst bidirektionaler Anbindung an das IT-System zu ermöglichen.

4.3.9.1 Fahrscheinkontrollen

Es müssen täglich Fahrscheinkontrollen durch geschultes Personal durchgeführt werden. Eine Kontrollquote von mindestens 1,0% der Fahrgäste muss gewährleistet sein und auf Verlangen nachgewiesen werden.

4.3.10 Kundenkommunikation

4.3.10.1 Fahrgastinformationsmedien

Das Verkehrsunternehmen muss für die Information der Fahrgäste mindestens folgende Medien aktiv bereitstellen:

Echtzeitauskunft im Internet:

- Versorgung mit Soll-Daten für eine Fahrplanperiode
- Tagesaktuelle Lieferung von Fahrplanänderungen und laufende Übertragung der Echtzeitdaten zum Verkehrsverbund DING und zur bayrischen Echtzeitauskunft DEFAS Bayern
- Hinweis in Echtzeitauskunft bei Fahrtausfall
- Störungsinformationen online auf Homepage, DING-App, Facebook, Twitter,...
- Bereitstellung der Daten auf eigener Datendrehscheibe

Dynamische Fahrgastinformation (DFI):

- Errichtung, Unterhalt und Betrieb von DFI-Anzeigern an Haltestellen (s. Tabelle 8)
- Schnelles Abmelden der Fahrzeuge bei Abfahrt an Haltestelle
- Störungsinformation (geplant und ungeplant) per Lauftext auf DFI-Anzeigern
- Fahrtspezialtext bei Verspätungen, Ausfall oder Schienenersatzverkehr
- Durchsagen durch Leitstelle an Haltestellen
- Anbindung von Anzeigern anderer Hersteller über Datendrehscheibe
- Vorbereitet zur Darstellung Fahrten von Dritten

Infotainment in den Fahrzeugen:

- Perlschnur mit nächsten Haltestellen und Fahrzeitangabe
- Darstellung des „Wagen hält“-Signals
- Anzeige von Echtzeitinformationen an der Haltestelle mit den nächsten Abfahrten an entsprechender Haltestelle
- Anzeige von Störungsinformationen (geplant und ungeplant)

Statische Fahrgastinformation:

- An Haltestellen (siehe Tabelle 8)
- In Fahrzeugen (siehe Kap. 13.1)

4.3.10.2 Anliegenmanagement

- Kundenanliegen sind vom Verkehrsunternehmen schriftlich (postalisch wie elektronisch) sowie über ein Kundenzentrum schriftlich (postalisch wie elektronisch), mündlich und telefonisch entgegen zu nehmen.
- Alle Anliegen sind innerhalb von zehn Werktagen zu bearbeiten und zu beantworten, außer der Kunde lehnt dies ausdrücklich ab. Sollte die Bearbeitung längere Zeit in Anspruch nehmen, ist ein Zwischenbescheid zu versenden.
- Das Beschwerdemanagement muss regelmäßige Meldung an die zuständigen Abteilungen weitergeben, damit diese daraus Qualitätsverbesserungen vornehmen und sicherstellen können.
- Über die eingegangenen Beschwerden ist eine Statistik unter Berücksichtigung festgelegter Parameter zu führen. Auf Anforderung ist dem Aufgabenträger unter Wahrung des Datenschutzes Einblick in die Statistik zu gewähren und eine Auswertung zur Verfügung zu stellen.

4.4 Anforderungen an die Mobilität in der Stadt Ulm

4.4.1 Fahrradverkehr, Mobilitätsstationen

Im Fahrradentwicklungsplan⁷ der Stadt Ulm werden Aussagen getroffen, die auch die Entwicklung des ÖPNV betreffen, da der Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV eine besondere Bedeutung zugemessen wird.

Es wird festgestellt, dass in dieser Hinsicht bereits folgende Bedingungen gegeben sind:

Für Bike & Ride bestehen 17 Abstellanlagen an Haltepunkten des ÖPNV, fünf davon überdacht sowie drei Standorte mit insgesamt 16 Fahrradgaragen:

- Bahnsteg (5 Fahrradgaragen)
- Haltepunkt Ulm-Donautal (7 Fahrradgaragen)
- Friedrichsaustraße (4 Fahrradgaragen)

Die Errichtung von Abstellanlagen erfolgt entsprechend der Ausstattungsmerkmale der Haltestellen (s. Tabelle 8).

Ab dem 30.04.2017 wird die Fahrradmitnahme in Bussen, Straßenbahnen und Regionalbahnen im baden-württembergischen Teil des DING-Verbundgebietes gestattet:

⁷ Fahrradentwicklungsplan Stadt Ulm, April 2016

- Werktags vor 6 Uhr und ab 9 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztags kostenlos
- Werktags zwischen 6 und 9 Uhr mit DING-Fahrschein

4.4.2 Klimaschutzziele im ÖPNV

Zu den Maßnahmenbereichen für einen verbesserten Klimaschutz in Ulm nennt das Klimaschutzkonzept⁸ (S. 107) folgende Punkte für eine Stärkung des ÖPNV:

Als ein Leitmotiv wird die Stärkung des ÖPNV benannt: „...durch konsequente Priorisierung, Reduktion der Reisezeiten (bspw. Expressbusse), Erhöhung des Komforts, vergünstigte Jobtickets, obligatorische Semestertickets, elektronische Tickets, ...“

Die Kurzbeschreibung führt dazu aus (S. 107): „Zu den Basisanforderungen an einen effizienten öffentlichen Personen-Nahverkehr zählen die Minimierung der Benutzungshemmschwelle sowie die Bereitstellung einer nachhaltigen Finanzierungsform. Erst wenn die im Leitbild aufgezählten Eigenschaften bis auf ein Optimum ausgeschöpft sind, kann die Ausweitung des ÖPNV nur durch Restriktionen des MIV erreicht werden. Gleichzeitig muss Ulm auch die langfristige Finanzierung dieses qualitativ hochwertigen ÖPNVs sicherstellen können. Hierzu ist die gesamte Bandbreite von kostengünstigen Bürgertickets bis hin zu Gemeinschaftsbeiträgen in Betracht zu ziehen. Oftmals ergibt sich aus unerwarteten Kombinationen die effizienteste Finanzierungsform.“

Diese Maßnahme erhält die Priorität „Hoch“ (bei generellen Einstufungsmöglichkeiten von „Sehr hoch“, „Hoch“, „Mittel“ und „Niedrig“).

Im Zuge des European Energy Award-Prozess der Stadt Ulm wurde 2014 im Rahmen eines Audits⁹ festgestellt:

„Der Öffentliche Nahverkehr ist gut organisiert und kann flächendeckend ein attraktives Angebot bereitstellen. Eine kombinierte Mobilität unterstreicht dieses Angebot. Dem ÖPNV wird mit eigenen Fahrstreifen (Busspuren) und „grüner Welle“ Vorrang eingeräumt. Die eingeführte dynamische Fahrgastanzeige bietet eine attraktive Kundeninformation neben dem Internetangebot der SWU zu Echtzeit-Fahrplandaten. Zum Jahresende 2014 wurde vom Betreiber das Projekt „Car2go“ in Ulm aufgegeben. Eine Kompensation dieses Angebotes würde die Angebotspalette in diesem Bereich wieder vervollständigen. Der Ausbau des Umweltverbundes hat bei der Stadt Ulm einen hohen Stellenwert. An den Kennwerten des Modalsplits wird das Einzugsgebiet aus dem Umland sichtbar. Wohnen im ländlichen Raum – arbeiten in der Stadt. Regelmäßige Kundenbefragungen dienen der Steigerung der Kundenzufriedenheit.“

⁸ Klimaschutzkonzept Ulm, 2015, Universität Ulm, Institut Nachhaltige Unternehmensführung, Fakultät Mathematik und Wirtschaftswissenschaften

⁹ European Energy Award; eea-Bericht internes Re-Audit Stadt Ulm, Stand 20.04.2015

Hinsichtlich der Anforderungen, die im Nahverkehrsplan aus dem Audit festzuhalten sind, sind zu nennen:

- ▶ Die Busfahrer erhalten alle eine Schulung zum energiesparenden Fahren.
- ▶ Eine umfassende Parkraumbewirtschaftung entsprechend der verkehrsplanerischen Strategie findet statt.

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein wichtiger Faktor zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr.

5 Analyse des ÖPNV

5.1 Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

Im Zuge der Analyse des bestehenden Angebots konnte festgestellt werden, dass das Angebot im Wesentlichen den Ansprüchen an eine gleichwertige Bedienung des Stadtgebiets – abhängig von der jeweiligen Raumstruktur – genügt.

Die im Einzelfall entdeckten noch nicht ausreichend bedienten Potenziale und Schwachstellen konnten bei Festlegung des Zielnetzes entsprechend planerisch berücksichtigt werden.

Im Einzelnen wurden die folgenden Punkte untersucht.

5.2 Erschließung – Einzugsbereich der Haltestellen

Bei der Analyse der Erschließungsqualität der Haltestellen wurde zum einen die Erschließung der bestehenden Siedlungen und Gewerbegebiete der Stadt geprüft, zum anderen aber auch die Erschließung der sich noch in Planung oder Umsetzung befindlichen Neubaugebiete oder Gewerbegebiete.

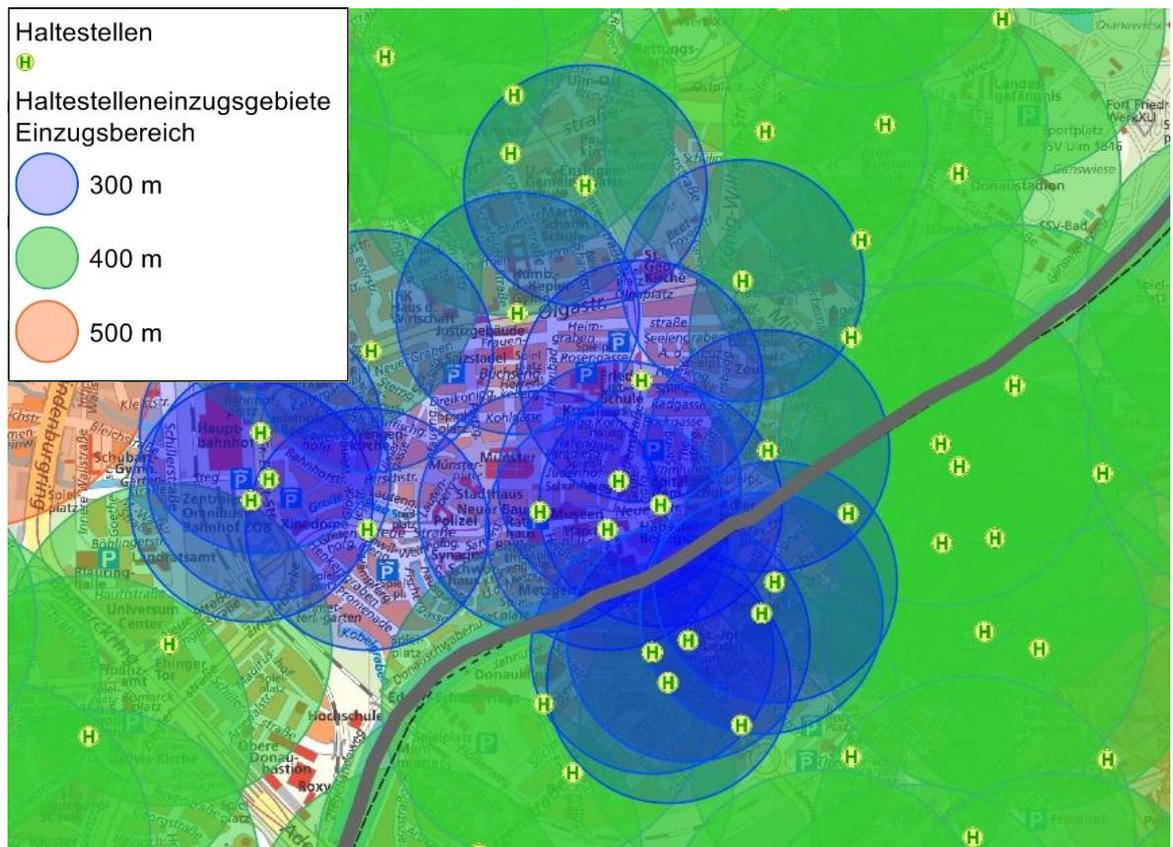
5.2.1 Erschließung in den Stadtteilen

Die Stadtteile und Ortschaften sind mit den vorgegebenen Haltestelleneinzugsbereichen, die es erlauben, die Haltestelle mit einem angemessenen Fußweg zu erreichen, gut erschlossen.

In einzelnen Bereichen fanden sich kleine Gebiete, die geringfügig weitere Wege aufweisen, jedoch sind sie im Rahmen der Vorgabe, dass 80% der Einwohner eines Gebietes mit entsprechenden Radien erschlossen sein sollen. Beispiele hierfür sind die östlich gelegenen Straßen von Eggingen (Gebiet um Nadelbaumäcker) oder der nördliche Teil von Einsingen (Thymianweg mit dem geplanten Neubaugebiet Flachsäckerweg / Hagäckerstraße). Diese Gebiete sind nicht mit der Linie erschließbar, die die Ortschaften bedient, da sich durch Stich- und Umwegfahrten die Fahrtzeiten erheblich erhöhen würden.

Die anderen Bereiche, die durch einen 400 m-Radius in den Siedlungsbereichen nicht erschlossen sind, sind noch deutlich kleiner und stellen keine Schwachstellen des ÖPNV dar.

Im Innenstadtbereich sind auch beim Ansatz eines kleineren Radius von 300 m keine Schwachstelle zu erkennen (siehe dazu **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**), ebenso nicht in den bestehenden Gewerbegebieten bei einem Radius von 500 m.



Datengrundlage: Hintergrund: Amtliche Stadtkarte der Stadt Ulm; Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 17: Erschließung Innenstadtbereich Ulm / Neu-Ulm

5.2.2 Erschließung Neubaugebiete / geplante Gewerbegebiete

Die geplanten Wohnbau- und Gewerbegebiete sind in Kapitel 3.3.2 dargestellt. Die Erschließung der zukünftig vorgesehenen oder sich schon in Umsetzung befindlichen Gebiete wurde geprüft. Die meisten der Gebiete sind bereits heute ausreichend erschlossen. Für folgende Gebiete wurde ein zukünftiger Erschließungsbedarf festgestellt:

- Wohngebiet Wengenholz in Lehr nicht vollständig erschlossen
- Science Park III in der Wissenschaftsstadt: Zukünftig durch die Linie 2 zumindest teilweise erschlossen (s. dazu auch Kap. 8.4.2)
- Wohngebiet Kuhberg / Lindenhöhe: inzwischen durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle erschlossen
- Wohngebiet Kohlplatte (Bebauung erst 2026-2030), erst längerfristige Erschließung notwendig (s. dazu auch Kap. 8.4)

Die Erschließungslücken sind in Abbildung 18 und Abbildung 19 dargestellt. Handlungsbedarf besteht im Zuge der ergänzenden Buslinienplanung zum Straßennetz der Linien 1 und 2 nur im Bereich Wengenholz in Lehr.

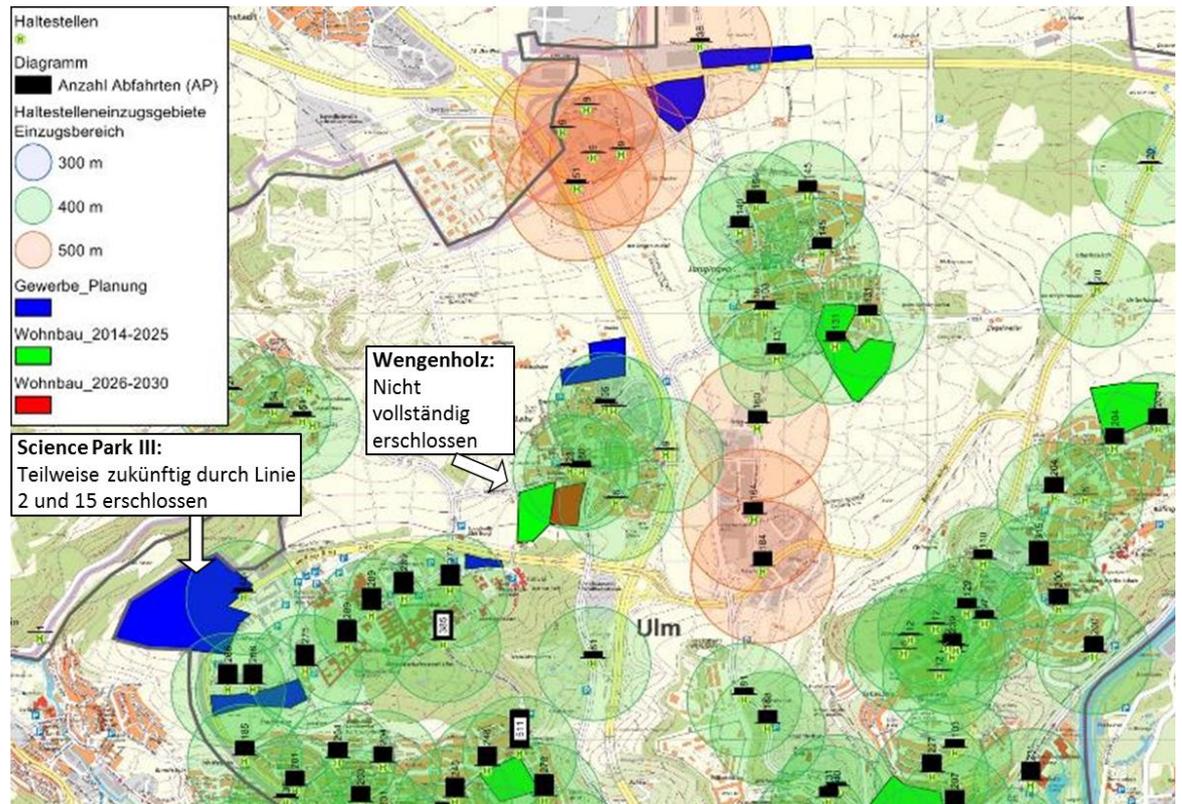
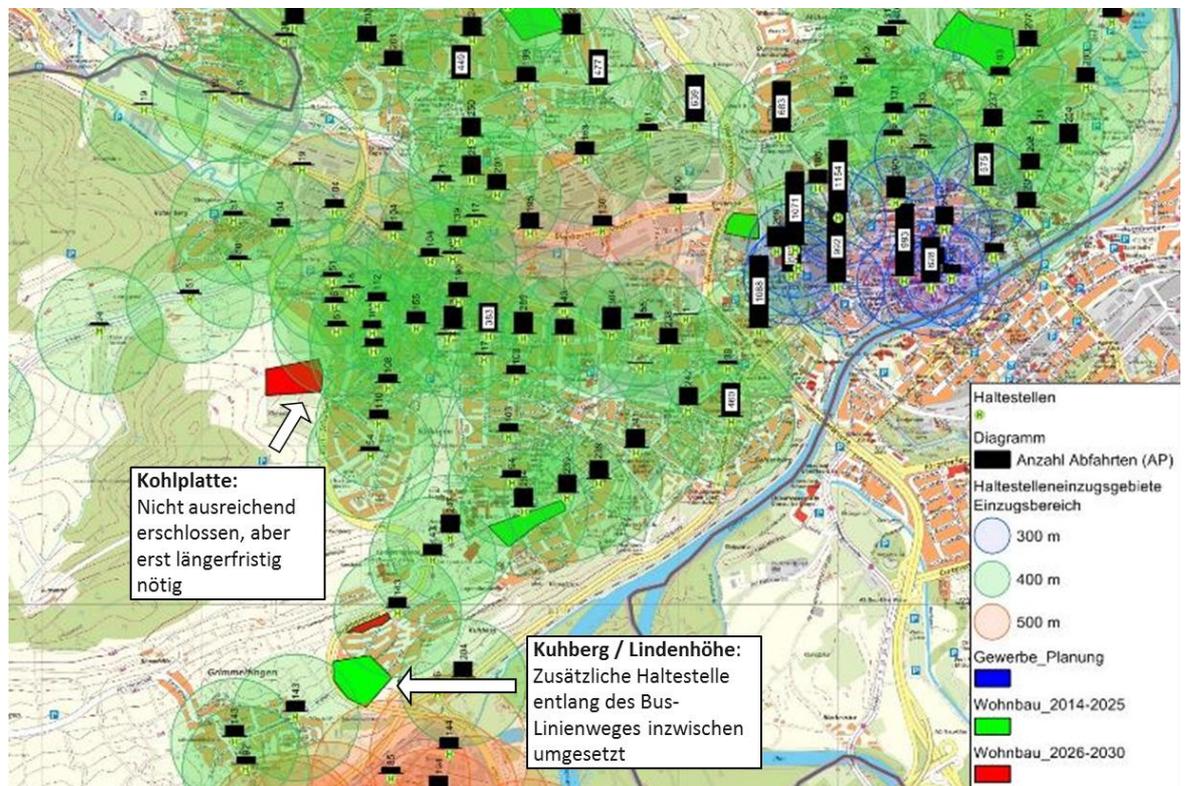


Abbildung 18: Erschließungslücken Neubaugebiete Ulmer Norden



Datengrundlage: Informationen des Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht der Stadt Ulm
 Hintergrund: Amtliche Stadtkarte der Stadt Ulm; Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 19: Erschließungslücken Neubaugebiete Ulmer Westen

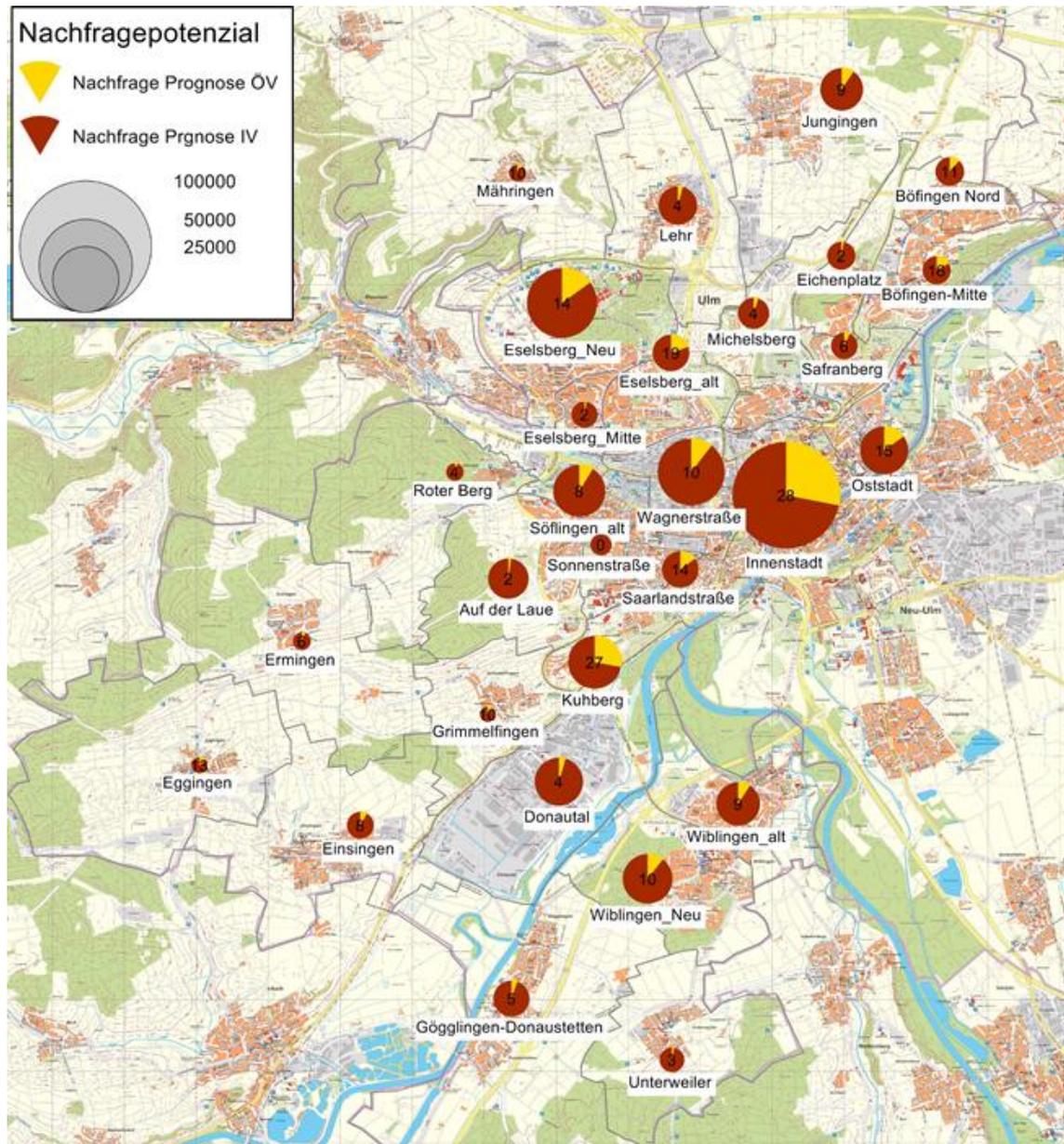
5.3 Verbindungsqualität – Fahrtenhäufigkeit zu unterschiedlichen Verkehrszeiten

Bei der Analyse der Bedienungshäufigkeiten im Abgleich mit der jeweiligen Raumstruktur ergab sich, dass der erreichte Standard entsprechend der Einwohnerdichte und Einwohnerstärke in fast allen Stadtteilen und Ortsteilen einer gleichwertigen Bedienung entspricht.

Eine Schwachstelle ergibt sich für die Bedienung von **Donaustetten-Göggingen**. Trotz der hier hohen Bevölkerungszahl in beiden Orten ist die Bedienung unregelmäßig und teilweise nur im Stundentakt vorhanden. Ziel soll hier eine Verdichtung sein, die im Zuge des Zielnetzes umgesetzt werden soll.

5.4 Auswertung von Fahrgastpotenzialen

Auf Basis der Nachfragedaten wurden durch einen Abgleich der Modal-Split-Werte in den einzelnen Stadtteilen mögliche Potenziale für den ÖPNV untersucht. Eine große Gesamtnachfrage mit einem geringen ÖV-Anteil deutet darauf hin, dass für ein verbessertes ÖPNV-Angebot auch mit einer entsprechenden Nachfrage zu rechnen wäre. Es zeigt sich, dass in den Stadtteilen mit hoher Gesamtnachfrage auch ein höherer ÖPNV-Anteil erreicht wird. Die dort gut bündelbare Nachfrage lässt sich wirtschaftlich mit dem ÖPNV bedienen. Einfluss haben jedoch auch Restriktionen für den MIV, die den ÖPNV-Anteil günstig beeinflussen, wie Staugefahr oder beschränkter bzw. bewirtschafteter Parkraum.



Datengrundlage: MIV-Nachfrage-Modell aus dem VEP Ulm/Neu-Ulm; Hintergrund: Amtliche Stadtkarte der Stadt Ulm;

Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 20: Nachfragepotenzial bezogen auf die Stadtteile (Die Zahlen geben den ÖPNV-Anteil an.)

Auffällig ist hier der geringe ÖV-Anteil in Lehr und in Göggingen-Donaustetten.

Zudem zeigt die MIV-Nachfrage umgelegt auf das Netz des ÖPNV die bevorzugten Verbindungen auf unterschiedlichen Relationen.

Beide Auswertungen können auch zur Bewertung von Anregungen dienen, bei denen zum Beispiel für Tangentialverbindungen eine hohe Nachfrage angenommen wird.

6 Maßnahmenentwicklung

6.1 ÖPNV-Zielnetz 2020: Angebot mit Realisierung der Straßenbahnlinie 2

Aus der notwendigen Anpassung des Busnetzes an das zukünftige Liniennetz mit den beiden Straßenbahnlinien sowie der Maßnahmenplanung auf Grund der Schwachstellenanalyse, wurde das Zielnetz für den Nahverkehrsplan entwickelt, das 2018 mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 in mehreren Stufen umgesetzt werden soll.

Es erfolgte außerdem eine Umbenennung der Liniennummern/-bezeichnungen mit dem Ziel einer einheitlichen Netznummerierung für den Stadtverkehr Ulm (Linienkorridor 1 - 19). Die Umsetzungstabelle ist aus der folgenden Tabelle 9 ersichtlich.

Linie (alt)	Linie (neu)	Neuer Linienverlauf (lt. Zielnetz)
1		Söflingen <> Böfingen
2		Kuhberg <> Science Park II
3 und 4		Wiblingen (Alte Siedlung) <> Böfingen Süd
5		Neu-Ulm Ludwigsfeld/Wiley <> Wissenschaftsstadt
6		Donaustadion <> Eselsberg Hasenkopf
7		Willy-Brandt-Platz <> Neu-Ulm ZUP <> Jungingen
13		Grimmelfingen <> Universität Süd
MobilSAM 13	 	SAM-Gebiet Königstraße <> Söflingen <> SAM-Gebiet Blaubeurer Straße <> Bahnhof Söflingen
11		Roter Berg <> Söflingen <> Gleißelstetten
MobilSAM 11	 	MobilSAM 9: SAM-Gebiet Roter Berg <> Söflingen <> SAM-Gebiet Gleißelstetten
10		Donautal (Hans-Lorenser-Straße) <> Blautal-Center
20		ZOB <> Einsingen/Eggingen/Ermingen <> ZOB
22		Ulm <> Donaustetten <> Unterweiler/Dellmensingen <> Laupheim Wiblingen (Kapelle) <> Gögglingen <> Donaustetten <> Unterweiler
45		Mähringen <> Wissenschaftsstadt (Universität Süd) <> Lehr <> Jungingen <> Gewerbegebiet Lehrer Feld
14		Wiblingen (Pranger) <> Donautal <> Kuhberg
MobilSAM 14	 	MobilSAM 14: Wiblingen (Pranger) <> SAM-Gebiet Donautal <> Kuhberg
15		Willy-Brandt-Platz <> Böfingen Süd <> Science Park II

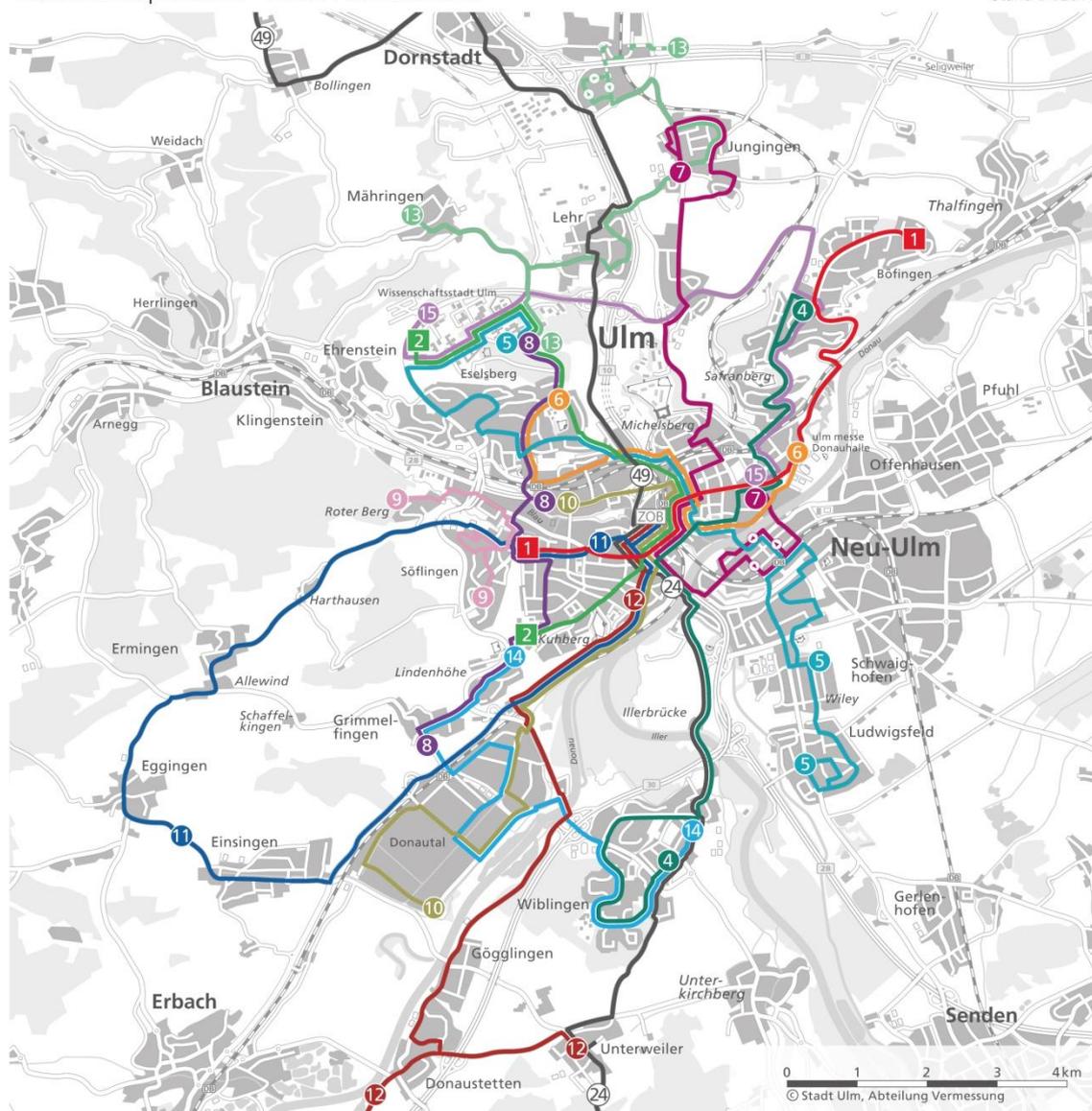
Linie (alt)	Linie (neu)	Neuer Linienverlauf (lt. Zielnetz)
MobilSAM 12	 16	SAM-Gebiet Eichenhang <> Eichenplatz<> EKZ Haslacher Weg
24	24	Ulm <> Unterweiler <> Burgrieden <> Laupheim
49	49	Ulm <> Lehr <> Dornstadt <> Nellingen

Tabelle 9: ÖPNV-Zielnetz Ulm 2020 - neue Liniennummern/-bezeichnungen

Das Zielnetz ist in Abbildung 21 dargestellt und wird im Folgenden linienweise beschrieben.

Nahverkehrsplan Ulm - ÖPNV-Zielnetz 2020

Stand 04/2017



Quelle: Stadt Ulm, Abteilung Vermessung

Abbildung 21: ÖPNV-Zielnetz Ulm 2020 - kartografische Übersicht

Die Linienfahrwege und Haltestellen sind dem Anhang zu entnehmen (s. Kap. 13.3).

6.1.1 Linienänderungen

6.1.1.1 Linie 1 (Straßenbahn): Söflingen <> Böfingen

- Hier ist keine Veränderung gegenüber dem Status quo vorgesehen.

6.1.1.2 Linie 2 (Straßenbahn): Kuhberg Schulzentrum <> Wissenschaftsstadt (Science Park II)

- Die Linie wird nach derzeitigem Planungsstand zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018/19 in Betrieb genommen.

6.1.1.3 Linie 4: Wiblingen (Alte Siedlung) <> Böfingen Süd

- Die **Linie 4** verbindet mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 Wiblingen nicht mehr direkt mit dem Hauptbahnhof, stattdessen jedoch mit dem Rathaus Ulm und von dort nach Böfingen zur Endhaltestelle Egertweg.
- Der bisherige Abschnitt der Linie 4 von der Innenstadt bis Grimmelfingen entfällt, da hier bis zum Kuhberg die Straßenbahnlinie 2 verkehrt. Grimmelfingen wird über die Linie 8 (Verbindung zur Straßenbahn und in Richtung Blaubeurer Straße und Universität Süd) und Linie 14 (in Richtung Donautal/Wiblingen) bedient.

6.1.1.4 Linie 5: Neu-Ulm Ludwigsfeld / Wiley <> Universität Süd

- Endhaltestelle in der Wissenschaftsstadt wird mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 die Haltestelle Universität Süd sein.
- Die Stadt Neu-Ulm hat im Nachgang zum Online-Bürgerdialog entschieden, dass die bisherige zweigeteilte Streckenführung der Linie 5 in Neu-Ulm bestehen bleibt. D.h. es bleibt bei der Aufspaltung der Linienäste ab Neu-Ulm ZUP im 20-Minuten-Takt nach Wiley (über Meininger Allee <> Vorfeld <> Endhaltestelle Washingtonallee) bzw. nach Ludwigsfeld (über Memminger Straße <> Wiley Süd <> Ludwigsfeld). Die Stadt Neu-Ulm prüft im Rahmen der Erstellung des ÖPNV-Konzepts, ob eine Erschließung des neuen Siedlungsgebiets "Ulmer-Riedteile" durch Verlegung eines Astes der Linie 5 möglich ist.

6.1.1.5 Linie 6: Donaustadion <> Eselsberg Hasenkopf

- Mit Einführung der Linie 2 wird die Linie 6 wieder bis zum Donaustadion fahren und die Taktzeiten werden dementsprechend angepasst.
- Bei der Linie 6 entfällt der Parallelabschnitt zwischen Eselsberg Hasenkopf und Universität Süd.

- Planungen, die Linie 6 mit den Linien 84 und 85 zu verknüpfen, bestehen im Rahmen des ÖPNV-Konzepts der Stadt Neu-Ulm. Damit entstünde eine durchgehende, vertaktete Buslinie vom Eselsberg nach Offenhausen, Pfuhl und Burlafingen.

6.1.1.6 Linie 7: Willy-Brandt-Platz <> Neu-Ulm ZUP <> Jungingen

- Die Linienführung bleibt unverändert und wird spätestens ab Dezember 2018 wieder über die Karlstraße geführt.
- Die Stadt Neu-Ulm prüft im Rahmen der Erstellung des ÖPNV-Konzepts, ob künftig eine einheitliche Linienführung über die Schützenstraße erfolgt.

6.1.1.7 Linie 8 (ex 13): Grimmelfingen <> Universität Süd

- Die Linie 8 bedient mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018/19 den Linienweg Grimmelfingen <> Kuhberg Schulzentrum aufgrund des Entfalls der bisherigen Buslinie 4 auf diesem Abschnitt und wird am Kuhberg Schulzentrum an die Straßenbahnlinie 2 angebunden.
- Die MobilSAM-Linie 8 bleibt vorerst bestehen.

6.1.1.8 Linie 9 (ex 11): Roter Berg <> Söflingen <> Gleißelstetten

- Hier ist keine Veränderung gegenüber dem Status quo vorgesehen.
- Die MobilSAM-Linie 9 bleibt vorerst bestehen.

6.1.1.9 Linie 10: Donautal (Hans-Lorenser-Straße) <> Blautal-Center

- Hier ist keine Veränderung gegenüber dem Status quo vorgesehen.
- Bedienung Blaubeurer Straße: Die Linie 10 erschließt die Blaubeurer Straße und das Blautal-Center. Montags bis Freitags und am Samstagvormittag werden zwei Fahrten pro Stunde, samstags nachmittags drei Fahrten pro Stunde angeboten. Die Regionalbuslinien 36, 37 und 38 ergänzen dieses Angebot auf vier bzw. fünf Fahrten pro Stunde. Daher sind diese Regionalbuslinien stets über die Blaubeurer Straße zu führen. Das Fahrplanangebot der o.g. Regionalbuslinien sollte auf ein einheitliches Taktschema mit der Linie 10 abgestimmt werden.

6.1.1.10 Linie 11 (ex 20): Ringlinie ZOB <> Einsingen/Eggingen/Ermingen <> ZOB

- Hier ist keine Veränderung gegenüber dem Status quo vorgesehen.

6.1.1.11 Linie 12 (ex 22): Ulm <> Donaustetten <> Unterweiler/Dellmensingen <> Laupheim

6.1.1.12 Linie 12 (ex 22/23): Wiblingen (Kapelle) <> Gögglingen <> Donaustetten <> Unterweiler

Gögglingen und Donaustetten sind bislang nur unzureichend an den Stadtverkehr angeschlossen (s. Kap. 5.3). Geprüft wurden daher Möglichkeiten, die bestehende Linie 22, die in Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm steht, entsprechend zu verdichten. Unter verschiedenen Varianten (zum Beispiel Ersatz des heutigen Anrufverkehrs in Unterweiler) wurde folgende Variante letztlich als die sinnvollste übernommen

- Die Linie 12 (ex 22) wird im Tagesverkehr verdichtet, so dass ein durchgehender 30-Minuten-Takt für die Direktverbindung Gögglingen/Donaustetten <> Ulm ZOB erreicht wird. Der genaue Fahrweg und die Wendemöglichkeiten in Donaustetten sind noch festzulegen.
- Einmal pro Stunde wird eine Fahrt von Gögglingen/Donaustetten weiter nach Unterweiler verlängert, wo an der Mehrzweckhalle in der Hartstraße vorbehaltlich des Baus einer Wendeschleife und Haltestelle gewendet werden kann.
- Da ein Teil dieser Fahrten nach Dellmensingen weiterfährt, wird dort das Angebot etwas reduziert.
- Das bisherige Rufbusangebot der Linie 22/23 wird bereits zum Fahrplanwechsel 2017/2018 auf eine feste Busbedienung mit Anschlusssicherung zu den definierten Taktzeiten (s. Tabelle 6) umgestellt und der Linienweg auf eine feste Route Wiblingen (Kapelle) <> Gögglingen <> Donaustetten <> Unterweiler anstelle des bisherigen Ringverkehrs geändert (s. Kap. 13.3.11)

Empfehlung:

- Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Erlöse durch Fahrgastzuwächse, wird mit Gesamtkosten von etwa 100.000 - 150.000 € im Jahr gerechnet.
- Die Umsetzung dieser Maßnahme soll daher für den Nahverkehrsplan bindend sein. Die Feinplanung ist vom zuständigen Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit der Stadtverwaltung durchzuführen und die Fahrwege festzulegen.
- Die Mehrkosten für die Umstellung des Rufbusangebots betragen ca. 20.000 € p.a. (zzgl. den Kosten für MobilSAM - derzeit ca. 94.000 € p.a.).
- 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 zu prüfen, wie das Verkehrsangebot auf der Relation Donaustetten <> Dellmensingen <> Laupheim künftig gestaltet werden soll und wie im Falle einer gemeinwirtschaftlichen Vergabe die Kostenerstattung durch die Gebietskörperschaften sichergestellt werden kann.

6.1.1.13 Linie 13 (ex 45): Mähringen <> Wissenschaftsstadt (Universität Süd) <> Lehr <> Jungingen <> Gewerbegebiet Lehrer Feld

Linienanpassungen im Ulmer Norden wurden auf Grund der Einführung der Straßenbahnlinie 2 notwendig. Die Prüfungen betrafen folgende Linien (Fahrplanstand 2015):

- Linie 44: Diese Linie wurde zwischenzeitlich aufgrund fehlenden Bedarfs bedingt durch einen starken Rückgang der Schülerbeförderungsfälle zum 28.07.2016 eingestellt. Die notwendigen Schülerfahrten werden - sofern erforderlich - als E-Wagen in die Schülerlinien integriert.
- Linie 45 (Jungingen <> Lehr <> Science Park II): Diese verkehrt mit sechs Fahrten pro Tag und Richtung und weist die stärkste Nachfrage zwischen Jungingen und Lehr auf. Da sie nun als Verbindungslinie zur Wissenschaftsstadt und auch zur Linie 2 dienen soll, soll sie gestärkt und entsprechend des folgenden Konzeptes der Linie 13 ausgebaut werden.
- Linie 46 (Regionallinie aus dem Alb-Donau-Kreis): Aufgrund der Bedienung der Gewerbegebiete im Bereich Albstraße ist eine Brechung auf die Linie 2 oder den SPNV außerhalb der Stadt nicht sinnvoll. Die Linie soll weiter so verkehren wie heute und die randliche Erschließung der Gewerbestätten entlang der L 1165 mit übernehmen.
- Linie 47: Die Linie hat heute eine geringe Nachfrage, die Bedienung des Gewerbegebiets Lehrer Feld ist unerlässlich, kann sich jedoch auf die Hauptverkehrszeit beschränken. Grundsätzlich bietet sich die Verknüpfung mit der neuen Linie 13 an.
- Linie 48 (Mähringen <> Wissenschaftsstadt <> Ulm Innenstadt, teilweise Fahrten über Lehr): Sie bedient im Status quo täglich 25 Fahrten pro Richtung. Für die Fahrgäste aus Mähringen und Lehr sind die wichtigsten Ziele die Haltestellen Theater und Hauptbahnhof, die sie auf unterschiedlichen Linienwegen erreichen (Fahrzeit zwischen Mähringen und dem Stadtzentrum: 14 bis 23 Minuten). Weitgehend verkehrt die Linie auf dem Weg der zukünftigen Linie 2. Für diese Linie ist eine Brechung auf die Linie 2 sinnvoll, da ansonsten Parallelverkehre zur Straßenbahnlinie 2 entstehen und die Kapazitäten auf den Gleistrassen mit Busnutzung eingeschränkt würden. Eine Anschlussmöglichkeit zur Linie 49 in Richtung Dornstadt in Lehr soll möglichst angeboten werden. Für die Fahrgäste zwischen Mähringen und dem Stadtzentrum ergibt sich zukünftig inkl. des Umstiegs von der neuen Linie 13 an der Uni Süd eine tagesdurchgängige Fahrzeit von ca. 20 Minuten.

- Linie 49: Regionallinie aus dem Alb-Donau-Kreis. Die Durchbindung zur Innenstadt ist sinnvoll, eine Brechung auf die Linie 2 wird nicht empfohlen. Die Linie soll weiter so verkehren wie heute, allerdings mit einem einheitlichen Linienweg in Lehr.
- Neben der Einstellung der Linie 44 wurden mehrere Varianten für die Linien 45, 47 und 48 untersucht. Aus betrieblicher, wirtschaftlicher und verkehrlicher (fahrgastseitiger) Sicht wurde folgende Maßnahme als die sinnvollste gewählt.
- Die Linie 13 (ex 45) im Zielnetz stellt eine Verknüpfung der heutigen Linien 45, 47 und 48 (gekürzt bis zur Haltestelle Universität Süd) dar. Sie soll tagsüber im 30-Minuten-Takt verkehren mit dem Linienweg Mähringen <> Universität Süd <> Lehr (über Loherstraße, Ringstraße) Jungingen (über Ehnmannstraße, Gehrstraße, Schwarzenbergstraße). In der Hauptverkehrszeit sowie bedarfsabhängig wird die Linie in das Lehr Feld verlängert (heute Linie 47).
- Wichtige Bindungen der Linie sind die Ausrichtung der Umsteigebeziehungen auf die Straßenbahnlinie 2 an Haltestelle Universität Süd sowie möglichst die Abstimmung auf die Linie 49.
- In Lehr ermöglicht die Linienführung eine randliche Erschließung des Neubaugebietes Wengenholz. Aufgrund der Durchbindung zwischen Mähringen und Lehr wird – wenn auch mit etwas verlängerter Fahrzeit – weiterhin ermöglicht, direkt von Mähringen nach Lehr zum Einkaufen zu fahren. Statt einiger weniger Fahrten ist dies nun den ganzen Tag über möglich.
- Die neue Linie 13 wird - abhängig von der Zustimmung des bisherigen Liniengemehrigungsinhabers und der Genehmigungsbehörde - mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018/19 als Ersatz für die bisherigen Linien 44, 45, 47 und 48 eingerichtet; spätestens jedoch zum 01.01.2020. Die Linie 13 verkehrt entsprechend der Vorgaben bzgl. der Bedienungshäufigkeit (s. Tabelle 6) tagsüber im 30-Minuten-Takt und ermöglicht eine ganztägige Anbindung aus Mähringen, Lehr und Jungingen zur Straßenbahnlinie 2 an der Haltestelle Uni Süd.
- An der Haltestelle Loher Straße ist möglichst eine fahrplanmäßige Verknüpfung der Linie 13 mit der Linie 49 herzustellen.
- Eine Verlängerung in das Gewerbegebiet Lehrer Feld ersetzt die heutige Linie 47.
- Perspektivisch ist eine Weiterführung in das neue Gewerbegebiet Ulm Nord/Mergelgrube nach dessen Erschließung und dem Bau des Doppelausschlusses an die BAB 8 angedacht.

Empfehlung:

- Unter Berücksichtigung der Einsparungen durch die bestehenden Linien und den möglichen Fahrgastzuwächsen durch ein insgesamt besseres Angebot ergeben sich Zusatzkosten von ca. 100.000 € pro Jahr.

- Die Umsetzung dieser Maßnahme soll daher für den Nahverkehrsplan bindend sein. Die Feinplanung ist vom zuständigen Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit der Stadtverwaltung durchzuführen und die Fahrwege festzulegen.

6.1.1.14 Linie 14: Wiblingen (Pranger) <> Donautal <> Kuhberg

- Hier ist keine Veränderung gegenüber dem Status quo vorgesehen.
- Die MobilSAM-Linie 14 bleibt vorerst bestehen.

6.1.1.15 Linie 15: Willy-Brandt-Platz <> Böfingen Süd <> Science Park II

- Linie 15 fungiert in der Hauptverkehrszeit als Tangentiallinie zwischen Science Park II <> Egertweg <> Willy-Brandt-Platz. Hier ist keine Veränderung gegenüber dem Status quo vorgesehen.
- An Vorlesungstagen erfolgen Verstärkerfahrten.

6.1.1.16 MobilSAM-Linie 16 (ex 12): SAM-Gebiet Eichenhang <> Eichenplatz <> Einkaufszentrum Haslacher Weg

- Die MobilSAM-Linie 16 bleibt vorerst bestehen.
- Hier ist keine Veränderung gegenüber dem Status quo vorgesehen.

6.1.1.17 Linie 24: Ulm ZOB <> Unterweiler <> Burgrieden <> Laupheim

- Unterweiler wird durch eine Linie des Alb-Donau-Kreises bedient (seit 1.1.2017 durch die Linie 24), die den Ort etwa stündlich mit der Innenstadt verbindet. Aufgrund der nicht ganz klaren Taktung und der Schwerpunktaufgaben der Linie zur Bedienung in der Region sieht die Stadt Ulm vor, Unterweiler ergänzend stündlich mit der Innenstadt durch eine Verlängerung der Linie 12 (s.o.) anzubinden.

6.1.1.18 Linie 49: Ulm ZOB <> Lehr <> Dornstadt <> Nellingen

- Lehr wird von der in Aufgabenträgerschaft des Alb-Donau-Kreises befindlichen Linie 49 bedient (seit 1.1.2017 durch den Betreiber SVL), die den Ortsteil im Tagesverkehr (HVZ und NVZ 1) halbstündlich mit der Innenstadt verbindet.
- Die im Nahverkehrsplan definierten Erschließungsstandards sind auch für diese Verbindung innerhalb Ulms anzuwenden. Daher ist auf Gemarkung der Stadt Ulm ein einheitlicher Linienweg entsprechend Kap. 13.3.16 einzuhalten. Abweichend davon sind im Schülerverkehr Ergänzungen bzw. ein anderer Fahrweg

für die Relation Jungingen <> Dornstadt möglich, soweit davon Schüler zu den weiterführenden Schulen in Dornstadt betroffen sind. Details sind dem Nahverkehrsplan des Alb-Donau-Kreises zu entnehmen.

- An der Haltestelle Loher Straße ist möglichst eine fahrplanmäßige Verknüpfung der Linie 49 mit der Linie 13 herzustellen.

6.1.1.19 Nachtbuslinien

Die Nachtbuslinien und das NachtSAM (s. Kap. 11) bleiben unverändert.

6.1.1.20 Entfallene Linien

Folgende Linien des Status quo entfallen mit Umsetzung des Zielnetzes 2020, da deren Linienweg durch andere Linien bedient wird.

6.1.1.21 Bisherige Linie 3: Wiblingen <> Wissenschaftsstadt

- Die Linie 3, die im Status quo am meisten Parallelstrecken mit der zukünftigen Straßenbahnlinie 2 aufweist, entfällt im Zielnetz.
- Mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018/19 übernimmt diese den Abschnitt der bisherigen Linie 3 zwischen der Wissenschaftsstadt und Ehinger Tor. Den Abschnitt Ehinger Tor <> Wiblingen wird zukünftig die Linie 4 übernehmen, dadurch entfällt die Linie 3 vollständig.

6.1.1.22 Bisherige Linie 9: Wiblingen <> Rosengasse

- Die Linie 9 wird wegen geringer Nachfrage zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018/19 eingestellt und in die Linie 4 integriert; diese wird Nachfrageabhängig mit Verstärkerfahrten ergänzt.
- Die Haltestelle Oberer Wirt wird von den Linien 24 und 70 bedient.

6.1.1.23 Bisherige Linie 44: Mähringen <> Lehr <> Jungingen <> Böfingen

- Die Linie 44 hatte nur wenige Fahrten und wurde aufgrund mangelnder Nachfrage zum Schuljahresende 2016 eingestellt. Die Verbindung zwischen Mähringen und Lehr nimmt zukünftig die Linie 13 wahr. Für die bestehenden Schülerverkehrsfahrten werden bedarfsweise E-Wagen eingerichtet.

6.1.1.24 Bisherige Linie 47: Jungingen <> Lehrer Feld

- Die Linie 47 wird in die neue Linie 13 integriert.

6.1.1.25 Bisherige Linie 48: Ulm <> Lehr <> Mähringen

- Die Linie 48 wird in die neue Linie 13 integriert, die Verbindung zur Innenstadt übernimmt die Straßenbahnlinie 2.

6.2 Empfehlungen für Verbesserungen im Nahverkehr unter Berücksichtigung allgemeiner Entwicklungstrends

6.2.1 Mobilitätszentrale

Mobilitätszentralen bilden ein Bindeglied zwischen den Mobilitätsangeboten in der Stadt und tragen zu einer nachhaltigen Mobilität bei.

In der Mobilitätszentrale werden zum Beispiel folgende Serviceleistungen angeboten:

- Information-Beratung-Verkauf als Servicekette
- Verkehrsmittelübergreifende Information und Beratung
- Informationen zum ÖPNV: Fahrplan, Tarife, individuelle Fahrpläne, Bedarfsverkehre, Taxi
- Fahrrad: Routen, Abstellmöglichkeiten, Verleih
- MIV: Car-Sharing, Mietwagen, Mitfahrzentralen

Empfehlung:

- Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale als zusätzliches Angebot im Kunden-Center ist zu prüfen.

6.2.2 Digitalisierung im ÖPNV

Im Rahmen der Digitalisierungsstrategie der Stadt Ulm und im ÖPNV allgemein ist es u.a. ein Ziel, den Reisenden nicht nur Informationen über die Erreichbarkeit des Ziels mit dem ÖPNV zu geben, sondern die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels (auch als Zu- und Abbringer zum ÖPNV) auf Basis einer elektronischen Mobilitätsauskunft in Erweiterung der bisherigen Anwendungen für digitale Medien zu ermöglichen:

- Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Verkehrsmittel werden dargestellt (Bus, Bahn, Fahrrad, Auto), damit entsteht ein Anreiz zum Nutzen des Umweltverbunds
- Die Reisenden werden vom Start bis zum Ziel begleitet
- Ziel sind Auskünfte aller Art rund um die Mobilität inter- und multimodal aktuell in Echtzeit
- Die Buchung bzw. Reservierung der Angebote einer Reisekette, also auch von Leihsystemen sollte ermöglicht werden.

Empfehlung:

- ▶ Die Einrichtung einer elektronischen Mobilitätsauskunft ist durch die Stadt Ulm, den DING und die Verkehrsunternehmen zu prüfen.

7 Beteiligungsverfahren

7.1 Projektbeteiligte

In der ersten Bearbeitungsphase wurden auf operativer Ebene eine Reihe von **Projektarbeitsgruppensitzungen**, bestehend aus Vertretern der Stadt Ulm (Task Force Linie 2/Team ÖPNV), der Stadt Neu-Ulm, Fachplanern des Gutachterbüros PTV sowie DING, zeitweilig unterstützt durch die SWU Verkehr GmbH, durchgeführt. Hier wurden alle inhaltlichen Vorgehensweisen und Ergebnisse zur Erstellung des Nahverkehrsplans vorbereitet.

Die Arbeitsergebnisse wurden in Sitzungen der **Projektlenkungsgruppe** und der **Projektkommission** mit den Vertretern der Gemeinderatsfraktionen abgestimmt.

Der Dialogprozess wurde am 05.07.2016 im Rahmen der Auftaktsitzung des **Projektbeirats** aufgenommen. Dem Projektbeirat gehören in Erweiterung gemäß § 12 Abs. 1 ÖPNVG mindestens folgende Teilnehmer der zu beteiligenden Institutionen an:

- Ortsverwaltungen der Ortschaften Jungingen, Lehr, Mähringen, Ermingen, Eggingen, Einsingen, Donaustetten, Göggingen, Unterweiler
- Regionalverband Donau-Iller
- Straßenbauamt Ehingen als Straßenbaulastträger
- Donau-Iller-Nahverkehrsverbund GmbH sowie Verkehrsunternehmen, die innerhalb des Stadtgebietes wesentliche Stadtverkehrslinien betreiben
- Benachbarte Aufgabenträger: Landratsamt Neu-Ulm, Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Landratsamt Biberach sowie die Stadt Neu-Ulm
- Weitere:
 - IHK Ulm
 - Handwerkskammer Ulm
 - Vertreter der regionalen Planungsgruppen
 - Polizeidirektion Ulm
 - BUND Ulm
 - Lokale Agenda Ulm 21
 - Ulmer City Marketing e.V.
 - Inklusionsbeauftragter der Stadt Ulm
 - Vertreter des Jugendparlaments der Stadt Ulm
 - Vertreter des Generationentreffs e.V.

In den Sitzungen konnte eine Reihe von Fragen, insbesondere zum Zielnetz, beantwortet werden. Darüber hinaus ergaben sich Anregungen, die im Nachgang geprüft wurden (siehe Kapitel 8).

7.2 Online-Bürgerdialog

Unter Einbeziehung der o.g. Institutionen und der freien Bürgerschaft wurde im Zeitraum 15.11. bis 15.12.2016 ein moderierter Online-Bürgerdialog auf <http://www.ulm-steigt-ein.de> durchgeführt, der in die Plattform des Projektes Zukunftstadt Ulm (www.zukunftstadt-ulm.de) eingebettet war. Die Moderation übernahm die beteiligte Internetagentur zebalog, die fachliche Betreuung erfolgte durch das Planungsbüro PTV, die Stadt Ulm sowie DING und die SWU. Für Bürgerinnen und Bürger bestand die Möglichkeit, sich in verschiedenen Diskussionsbereichen zu dem erarbeiteten Zielnetz der einzelnen Linien sowie zum ÖPNV generell zu äußern. Das Beteiligungsangebot wurde über den gesamten Zeitraum außerordentlich gut angenommen.

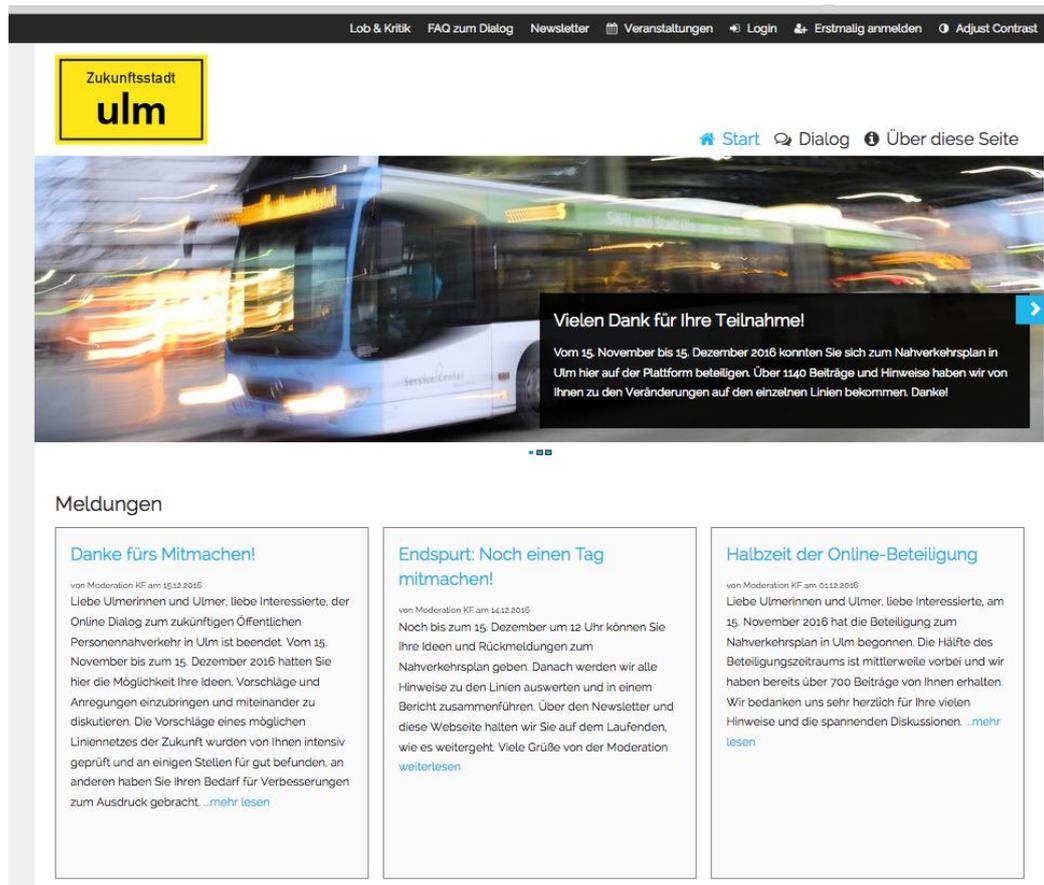


Abbildung 22: Screenshot Online-Beteiligungsportal

Zahlen der aktiven Beteiligungsphase:

- 2.837 individuelle Besucher (4.699 Besuche insgesamt)
- 47 neue Registrierungen
- 1.118 Kommentare
- 26 Hinweise im Lob und Kritik-Forum

Themen waren das Fahrtenangebot, Linienführungen, Bedienungshäufigkeiten, Haltestellen, Fahrzeuge, Reisekomfort, Fahrgastinformation sowie Marketing und Tarife. Alle im Rahmen des umfangreichen Beteiligungsverfahrens eingegangenen Anregungen und Vorschläge wurden auf ihre Relevanz für die Nahverkehrsplanung geprüft, ausgewertet und im positiven Fall berücksichtigt. In der folgenden Kurzzusammenfassung werden die Kernergebnisse des Online-Dialogs noch einmal komprimiert dargestellt und im Anschluss ein Fazit gezogen.

7.2.1 Kurzzusammenfassung und Fazit

Besonders viele Beiträge gingen zu den Linien 5 (143 Beiträge), 7 (107 Beiträge) und 2 (97 Beiträge) ein. Dabei waren die wichtigsten Themen:

Bedienungshäufigkeit bzw. Taktung:

- Verbesserte Abstimmung der Anschlussverbindungen an Wohn- und Arbeitsorte
- Erhöhte Taktung zu Hauptverkehrszeiten, zu Schul-, Schicht- und Vorlesungszeiten sowie in den Abendstunden nach 21 Uhr
- Anpassung der Taktung an Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge am Ulmer Hauptbahnhof

Linienführung:

- Streckenabhängige Fahrzeitenverlängerungen bzw. -verkürzungen
- Anbindung der Ulmer Ortsteile
- Ringlinien (zum Beispiel Linie 7, Linie 9, Linie 13 und 15, Ulmer Süden)
- Expressfahrten (zum Beispiel zwischen dem Ulmer Süden und der Wissenschaftsstadt)
- Direktverbindungen (zum Beispiel zwischen Wissenschaftsstadt und Donautal oder Böfingen und der Wissenschaftsstadt)

Fahrtenangebot:

- Verstärkter Fahrzeugeinsatz in den Nachtstunden

Haltestellen:

- Bessere Ausstattung, insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit

Die hohe Anzahl von Beiträgen und Kommentaren zeigte die hohe Relevanz des Themas, aber auch die starke Betroffenheit der Teilnehmenden. Es wurde deutlich, dass in Ulm reges Interesse daran besteht, die Zukunft der eigenen Stadt mitzugestalten und zu verändern. Für den umfangreichen Auswertungsbericht wurden die zahlreichen Beiträge gebündelt, thematisch zusammengeführt und Ende Januar 2017 im Internet veröffentlicht¹⁰. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die städtischen Planungen im Wesentlichen bestätigt wurden.

¹⁰ S. http://www.zukunftsstadt-ulm.de/sites/default/files/unit/files/17-01-27_nvp_auswertungsbericht_beteiligung_final.pdf

8 Prüfaufträge

Resultierend aus dem umfangreichen Beteiligungsverfahren hat die Verwaltung sowie der Gutachter eine Reihe von Prüfaufträgen untersucht, deren Ergebnisse im Folgenden dargestellt werden.

8.1 Prüfaufträge: Linienkonzept im Raum Ulmer Süden

Zur Konzeption für den Ulmer Süden für die Ortsteile Gögglingen, Donaustetten und Unterweiler wurden folgende Stellungnahmen abgegeben und erwidert.

8.1.1 Prüfauftrag: Verdichtung Linie 12 (ex 22)

Einwendung Ortschaftsrat Gögglingen/Donaustetten, Sitzung am 26.07.16:

- Linie 12 (ex 22): Die von der Verwaltung empfohlene Konzeption der Linie 12 wird befürwortet; das Rufbusangebot soll durch feste Linienfahrten ersetzt werden:
 - Wochentags ½-Stunden Takt als Linienfahrten bis 21 Uhr
 - Wochentags in den Nachtstunden Ringverkehr (Gögglingen/Donaustetten-Unterweiler) als Linienfahrten
 - Samstags: Tagsüber Verstärkung der Linienfahrten, abends und nachts Ringverkehr als Linienfahrten
 - Sonntags Ringverkehr als Linienfahrten

Einwendung Ortsvorsteher Donaustetten/Gögglingen, Projektgruppensitzung am 08.03.2017:

- Linie 12 (ex 22): Ausweitung des 60-Minuten-Takts auf einen 30-Minuten-Takt in den Abendstunden, Montag bis Freitag, 19 - 21 Uhr (NVZ 2), für die Ortsteile Donaustetten und Gögglingen

Einwendung Ortschaftsrat Unterweiler, Sitzung am 08.12.2016:

- Linie 12 (ex 22): Konzept zur stündlichen Verlängerung von Donaustetten nach Unterweiler wird abgelehnt
- Forderung einer durchgehenden Linie im 30-Minuten-Takt (zum Beispiel als Stichverkehr ab Wiblingen (Pranger) nach Unterweiler)

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung:

- Das Linienkonzept für den Ulmer Süden bestehend aus der Verdichtung sowie stündlichen Verlängerung der Linie 12 (s. Kap. 6.1.1.11) soll aufgrund der besseren Erschließung und der geringsten Kosten beibehalten werden.

- Die Umstellung des Rufbusangebotes durch feste Linienfahrten erfolgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017.
- Eine Ausweitung des 60-Minuten-Takts auf einen 30-Minuten-Takt in den Abendstunden, Montag bis Freitag, 19 - 21 Uhr (NVZ 2), für die Ortsteile Donaustetten und Göggingen ist nicht erforderlich, da bereits heute das Verkehrsangebot diesem entspricht und – sofern die Nachfrage gegeben ist – beibehalten werden soll.

8.1.2 Prüfauftrag: Ringlinie

Einwendung Ortschaftsrat Unterweiler, Sitzung am 08.12.2016:

- Keine Akzeptanz der Linie 24: Vorgeschlagen wird ein stündlicher Ringverkehr Wiblingen (Pranger) <> Göggingen <> Donaustetten <> Unterweiler <> Wiblingen (Pranger) oder ein zusätzlicher Stichverkehr vom Wiblingen (Pranger) nach Unterweiler und zurück.
- Barrierefreiheit soll zukünftig gewährleistet werden. Die privaten Busunternehmen fahren in der Regel mit Reisebussen. Für ältere Menschen oder für die Mitnahmen von Kinderwägen, Rollstühlen oder Fahrrädern sind Reisebusse jedoch wegen ihres hohen Einstiegs denkbar ungeeignet.

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung:

Seitens des Ortschaftsrates und der Fraktionen wurde um Prüfung einer neuen Ringlinie mit einem tagesdurchgängigen 60-Minuten-Takt (Montag bis Freitag) gebeten, die – anstelle der Verdichtung der Linie 12 – einen Ring Wiblingen (Pranger) <> Göggingen <> Donaustetten <> Unterweiler <> Wiblingen (Pranger) bildet und in Wiblingen an die zukünftige Linie 4 die Verknüpfung zur Innenstadt Ulm ermöglicht.

Es wurden die beiden folgenden Varianten geprüft.

Ringlinie Variante 1: Fahrzeit unter 30 Minuten

- Als Alternative zur Verdichtung der Linie 12 ist das Angebot für Göggingen/ Donaustetten nicht attraktiv, da durch die längere Fahrzeit und den nötigen Umstieg in Wiblingen eine Beförderungszeit von fast 40 Minuten entsteht gegenüber nur 12-16 Minuten bei Direktfahrt mit der Linie 12.
- Eine Potenzialberechnung ergab hinsichtlich der zu erwartenden Nachfrage, dass aufgrund der bereits bestehenden Bedienung von Unterweiler durch die Linie 24 das Potenzial für die neue Linie gering ist. Auch für die tangentialen Verbindungen (zum Beispiel zwischen Göggingen und Wiblingen) sind die Nachfragepotenziale über die bereits bedienten Schülerverkehre hinaus, niedrig. Die Wirtschaftlichkeit der Linie ist also als gering einzustufen. Hingegen sind die Kosten dieser Lösung mit ca. 190.000 € pro Jahr deutlich höher als bei der Verdichtung der Linie 12.

- Grundlage für diese Kostenschätzung ist der Fahrzeugeinsatz von einem Fahrzeug für die Linie. Die Umlaufzeit von 28 Minuten ist jedoch sehr knapp, daher kann bei der Umsetzung in Abhängigkeit von Befahrbarkeit und Staugeschehen der Einsatz eines weiteren Fahrzeuges notwendig werden, dies würde zu einer deutlichen Kostensteigerung führen.

Ringlinie Variante 2: Fahrzeit 32 Minuten mit leicht angepasstem Linienweg des Vorschlags aus dem Ortschaftsrat Unterweiler

- Der Unterschied im Linienweg liegt vor allem an einem kurzen Stich in Donau- stetten zum „Riedlen Zentrum“ sowie eine Umfahrung zur Illerkirchbergstraße. Dies verlängert den Fahrweg um ca. 1.400 m gegenüber Variante 1. Der Linien- fahrweg von 32 Minuten bedeutet jedoch den Einsatz eines zweiten Fahrzeu- ges sowie damit verbunden erheblich mehr Fahrerstunden. Für jede Fahrt ent- stehen 28 Minuten Wendezeit, wodurch sich die Fahrerkosten verdoppeln.
- Für die Ringlinie dieses Vorschlages ergeben sich daher Gesamtkosten von ca. 320.000 € pro Jahr. Der große Unterschied zur Variante 1 ergibt sich aus den verdoppelten Personalkosten und dem zweiten notwendigen Fahrzeug. Sollte bei Variante 1 aufgrund der knappen Wendezeit ein Betrieb so nicht möglich sein, würden sich die Kosten in ähnlicher Höhe bewegen.
- Der Vorschlag, diese Linie nur in der Nebenverkehrszeit einzusetzen und in der Hauptverkehrszeit stattdessen zwischen Unterweiler über Wiblingen bis zum Zentrum zu verkehren kann nicht empfohlen werden, da damit in Göggingen keine Verdichtung gegeben ist.

Empfehlung:

- Der Vorschlag, die Ringlinie nur in der Nebenverkehrszeit einzusetzen und in der Hauptverkehrszeit stattdessen zwischen Unterweiler über Wiblingen bis zum Zentrum zu verkehren kann nicht empfohlen werden, da damit in Göggingen keine Verdichtung gegeben ist.
- Die Umsetzung einer Ringlinie kann aufgrund langer Fahrtzeiten, des geringen Potenzials und der hohen Kosten nicht empfohlen werden.

8.1.3 Prüfauftrag: Verdichtung Linie 24

Antrag Nr. 28 der Fraktionen CDU und Grüne vom 14.02.2017:

- Eine Verdichtung der Linie 12 und 24 auf reinen Stundentakt ist zu untersu- chen.

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung:

- Linie 12 verkehrt bereits heute im Stundentakt und soll auf einen 30'-Takt ver- dichtet werden.

- Linie 24 verkehrt im Stundentakt, nachmittags alle 30 Minuten. Eine Verbesserung des Angebots wurde zum 06.03.17 mit Schließung der Taktlücken umgesetzt.

Empfehlung:

- Mit der Konzeption der Linie 12 und dem bereits verdichteten Angebot auf der Linie 24 besteht hier kein weiterer Prüfbedarf.

8.1.4 Prüfauftrag: Tangentialverbindung zwischen der Wissenschaftsstadt und Wiblingen

Antrag Nr. 28 der Fraktionen CDU und Grüne vom 14.02.2017:

- Vorschlag zur Einrichtung einer Tangentiallinie Unterweiler <> Wiblingen (Pranger) <> Donautal <> Lindenhöhe <> Kuhberg Schulzentrum <> Wissenschaftsstadt

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung:

Aus der Projektkommission entstand die Anregung, eine Verknüpfung der beiden Linien 8 und 14 vorzunehmen und damit über eine Tangentiallinie westlich der Innenstadt eine Direktverbindung zwischen Wiblingen und der Wissenschaftsstadt zu erreichen. Eine erschließende Schleife über das Gewerbegebiet Donautal sollte nicht stattfinden, um die Fahrzeiten nicht zu erhöhen. Eine Verknüpfung der beiden Linien ist aufgrund der unterschiedlichen Taktungen und Bedienzeiten nicht möglich. Als einzige Möglichkeit wäre eine Taktverdichtung der Linie 14 auf einen 20-Minuten-Takt zu sehen, was zu einer deutlichen Kostensteigerung führen würde.

Hingegen zeigt eine Analyse des Nachfragepotenzials (Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs), dass von Wiblingen aus ein deutlich größeres Potenzial bis Söflingen besteht als zum Eselsberg oder zur Wissenschaftsstadt.

Fahrgastseitig hingegen ist die Beförderungszeit bei einer Nutzung von Bus und Straßenbahn von Wiblingen (Pranger) aus zur Wissenschaftsstadt trotz des Umstiegs mit 30 Minuten deutlich niedriger als bei einer durchgehenden Verbindung über die Tangente mit 49 Minuten.

Empfehlung:

- Die Umsetzung der Tangentialverbindung kann nicht empfohlen werden.

8.1.5 Prüfauftrag: Tangentialverbindung zwischen der Wissenschaftsstadt und Wiblingen als Expresslinie

Antrag Nr. 28 der Fraktionen CDU und Grüne vom 14.02.2017:

- Vorschlag zur Einrichtung einer tangentialen Expresslinie Unterweiler <> Wiblingen (Pranger) <> Donautal <> Lindenhöhe <> Kuhberg Schulzentrum <> Wissenschaftsstadt

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung:

Alternativ zur bereits erwähnten Tangentiallinie wurde eine Expresslinie geprüft, die zwischen Wiblingen (Pranger) und der Wissenschaftsstadt verkehrt und direkt über Kuhberggring / Kurt-Schumacher-Ring fährt. Die Erschließungswirkung der Linien minimiert sich dadurch erheblich, daher profitieren von der Zeitersparnis nur wenige Fahrgäste. Die Linie bedeutet einen hohen Kostenaufwand (für 8 Fahrten ca. 70.000 €, für 16 Fahrten ca. 100.000 € pro Jahr), auch wenn sie nur zu ausgewählten Zeiten verkehrt, was für die geringe Zahl der zu erwartenden Fahrgäste nicht zielführend ist.

Empfehlung:

- Die Umsetzung einer entsprechenden Expresstangentiallinie kann nicht empfohlen werden.

8.1.6 Fazit der Untersuchungen im Raum Ulmer Süden

Gemessen an der Raumstruktur von Unterweiler ist der Ortsteil im Zielnetz gleichwertig zu anderen vergleichbaren Ortsteilen bedient, bezogen auf die vergleichsweise geringe Einwohnerzahl ist die Bedienung mit in der Regel zwei stündlichen Fahrten als komfortabel zu beurteilen.

- Unterweiler: ca. 1.300 Einwohner; Zielnetz: zwei Linien (12 und 24), beide mit Direktverbindung zur Innenstadt und insgesamt fast durchgängig tagsüber 2 Fahrten pro Stunde, Anbindung an andere Stadtteile über Umstieg am ZOB/Hauptbahnhof, jedoch Direktverbindung nach Wiblingen, Donautal.

Zum Vergleich:

- Einsingen: ca. 2.600 Einwohner; Zielnetz: eine Linie (11): Grundtakt tagsüber: 30-Minuten-Takt, Anbindung an andere Stadtteile über Umstieg am ZOB/Hauptbahnhof
- Eggingen: ca. 1.500 Einwohner; Zielnetz: eine Linie (11): Grundtakt tagsüber: 30-Minuten-Takt, Anbindung an andere Stadtteile über Umstieg am ZOB/Hauptbahnhof
- Ermingen: ca. 1.200 Einwohner; Zielnetz: eine Linie (11): Grundtakt tagsüber: 30-Minuten-Takt, Anbindung an andere Stadtteile über Umstieg am ZOB/Hauptbahnhof
- Mähringen: ca. 1.300 Einwohner; Zielnetz: eine Linie (13): Grundtakt tagsüber: 30-Minuten-Takt, Anbindung an Stadtmitte und andere südliche Stadtteile über Umstieg zu Straßenbahnlinie 2
- Lehr: ca. 2.700 Einwohner; eine Linie (13): Grundtakt tagsüber: 30-Minuten-Takt, Anbindung an Stadtmitte und andere südliche Stadtteile über Umstieg zu Straßenbahnlinie 2 oder in Jungingen

Gemessen an der Raumstruktur von Unterweiler ist der Ortsteil im Zielnetz gleichwertig zu anderen vergleichbaren Ortsteilen bedient, bezogen auf die vergleichsweise geringe Einwohnerzahl ist die Bedienung mit in der Regel zwei stündlichen Fahrten als komfortabel zu beurteilen.

Mit der Konzeption der Linie 12 und dem bereits verdichteten Angebot auf der Linie 24 besteht somit kein weiterer Prüfbedarf. Denkbar wäre jedoch eine Verdichtung des Fahrplanangebotes auf der Linie 24 über einen 30-Minuten-Takt, um Taktlücken zu schließen. Hierzu sind Gespräche mit dem Betreiber der Linie 24 zu führen.

8.2 Prüfauftrag: Linienkonzept im Ulmer Norden

Ortschaftsrat Mähringen, Sitzung am 22.08.16 und Ortschaftsrat Lehr, Sitzung am 29.08.16:

- Zustimmung zum Konzept der Linie 13 (ex 45)
- Forderung nach Ausweitung des 60-Minuten-Takts auf einen 30-Minuten-Takt in den Abendstunden, Montag bis Freitag, 19 - 21 Uhr (NVZ 2), für die Ortsteile Mähringen und Lehr
- Umsteigepunkt zur Straßenbahnlinie 2 statt Universität Süd an der Haltestelle Botanischer Garten aufgrund Fahrtzeitverlängerung
- Einrichtung neuer Bushaltestelle Sporthalle Ulm-Nord
- Umgang mit Schülerbussen offen ⇒ E-Wagen-Fahrten außerhalb Takt der Linie
- Linie 49 für den Schülerverkehr und als Direktanbindung nach Ulm soll erhalten bleiben
- Linienführung der Linie 13 in beide Richtungen über Ringstraße
- Linie 15 über Lehr führen

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung:

- 60-Minuten-Takt in der NVZ 2 ist ausreichend, 30-Minuten-Takt in der NVZ 2 (19 bis 21 Uhr) bedeutet Mehrkosten in Höhe von ca. 34.000 bis ca. 52.000 € pro Jahr (Betrag für 2 bzw. 3 Fahrten). Daher ist vor Ausweitung des Taktangebotes zu den o.g. Zeiten die Nachfrage zu erheben.
- Umsteigemöglichkeit vorhanden, geplant aufgrund Wendemöglichkeit an der Uni Süd (Bahnsteiggleich)
- Haltestelle Sporthalle Ulm-Nord sinnvoll, Planung wurde aufgenommen
- Abstimmung Bedarf Schülerverkehr in Richtung Innenstadt und Dornstadt mit Linienbetreibern
- Linie 49: mit Betreiberwechsel auf SVL seit 01.01.2017 tagsüber fast durchgehender 30 Minuten-Takt; abends und samstags stündlich, sonn- und feiertags 2-stündlich

- Linienführung über Ringstraße entspricht den Planungen. Einrichtung zusätzlicher Haltestelle in Mähringer Straße nördlich „Wengenholtz“ bei Bedarf sinnvoll
- Linie 15 über Lehr: Fahrzeitverlängerung, morgens Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs, Bedarf sehr gering (s. Linie 44)

8.2.1 Prüfauftrag: Erschließung Gewerbegebiet Mergelgrube

- Heute werden die Gewerbestätten entlang der L 1165 im Gewerbegebiet Mergelgrube randlich durch die Regionallinie 46 erschlossen.
- Langfristig ist eine Erweiterung nach Osten geplant, die bei entsprechenden Einpendlerzahlen gesondert zu erschließen wäre.
- Aufgrund des Ausbaus des Weges über die Eiselaue Straße zur Mergelgrube kann diese Erschließung langfristig durch eine Verlängerung die neue Linie 13 (ex 45) erfolgen, die die Ringführung im Lehrer Feld dann obsolet macht.

8.3 Prüfauftrag: Linienkonzept Hochsträßgemeinden (Ortsteile Einsingen, Eggingen, Ermingen) und Grimmelfingen

Einwendung Ortsvorsteher Einsingen, Eggingen/Ermingen, Projektgruppensitzung am 08.03.2017:

- Linie 11 (ex 20): Ausweitung des 60-Minuten-Takts auf einen 30-Minuten-Takt in den Abendstunden, Montag bis Freitag, 19 - 21 Uhr (NVZ 2), für die Ortsteile Einsingen, Eggingen und Ermingen

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung/Empfehlung:

- Eine Ausweitung des 60-Minuten-Takts auf einen 30-Minuten-Takt in den Abendstunden, Montag bis Freitag, 19 - 21 Uhr (NVZ 2), ist nicht erforderlich, da bereits heute das Verkehrsangebot diesem entspricht und – sofern die Nachfrage gegeben ist – beibehalten werden soll.

Einwendung Bürgerverein Grimmelfingen, E-Mail vom 11.08.2016:

- Verlängerung der Linie 8 (ex 13) zum Bahnhofspunkt Donautal
- Wegfall der Linie 4 wird grundsätzlich nachteilig gesehen

Stellungnahme des Gutachters und der Verwaltung:

- Bahnhofspunkt Donautal wird in der HVZ und teilweise NVZ 1 (08:30-15:30 Uhr) bereits durch die Linie 14 bedient (30-Minuten-Takt)
- Für Verlängerung der Linie 8 (ex 13) wird ein weiteres Fahrzeug benötigt

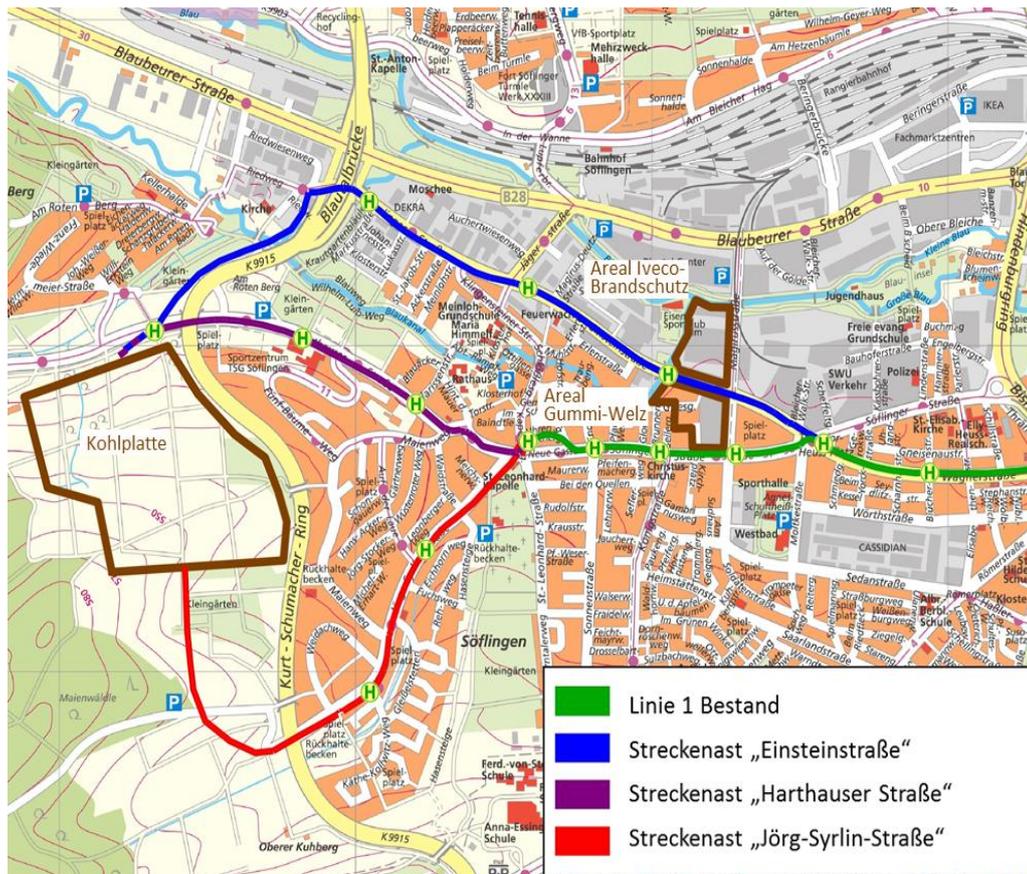
Empfehlung:

- Die Verlängerung der Linie 8 (ex 13) zum Bahnhaltedpunkt Donautal ist mittelfristig in Abhängigkeit der Entwicklungen der Regio-S-Bahn und der Potenziale im Donautal prüfen.

8.4 Prüfauftrag: Verlängerung der Straßenbahn

8.4.1 Bereich Söflingen/Kohlplatte

Wie dem Kapitel 5.2.2 zu entnehmen ist, sind längerfristig umfangreiche Wohngebiete in den Bereichen Kohlplatte und Magirusstraße (Söflingen) für mehrere Tausend Menschen geplant. Die Erschließung durch den ÖPNV muss gewährleistet werden. Eine Möglichkeit wäre die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von ihrer Endhaltestelle Söflingen bis zur Kohlplatte. Der Abbildung 22 sind drei Varianten einer möglichen Trassenführung der Straßenbahnlinie 1 zur Anbindung des geplanten Wohngebiets Kohlplatte zu entnehmen.



Quelle: Abteilung Strategische Planung/ SUB II / Darstellung PTV

Abbildung 23: Varianten zur Verlängerung der Linie 1

Empfehlung:

- Die ÖPNV-Erschließung der Wohngebiete in den Bereichen Kohlplatte und Margusstraße ist vertiefend zu untersuchen.

8.4.2 Erschließung Science Park III

Der Science Park III wird randlich mit der Linie 2 und in der HVZ mit der Linie 15 erschlossen.

Empfehlung:

- Mit der weiteren Bebauung und Ansiedlung von Gewerbebetrieben im Science Park III ist eine weitergehende Erschließung ggf. durch Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 oder eine Buslinie zu prüfen.

8.5 Planungen Regio-S-Bahn Donau-Iller

Seitens des Regionalverbandes Donau-Iller wurde 2016 der aktuelle Bericht zur „Regio-S-Bahn Donau-Iller: Regionales SPNV Zielkonzept“¹¹ veröffentlicht.

Danach umfasst der Kooperationsraum des Vereins Regio-S-Bahn Donau-Iller ein Gebiet mit mehr als einer Million Menschen, davon rund die Hälfte in Orten mit Bahnanschluss.

Vorrangiges Ziel der Regio-S-Bahn Donau-Iller ist die Verbesserung eines umweltfreundlichen Mobilitätsangebots für die Menschen in den Regionen Donau-Iller und Ostwürttemberg untereinander sowie mit den benachbarten Räumen und Metropolregionen. Ziel ist das Erreichen eines 30-Minuten-Taktes auf allen Strecken.

Dies ist wegen heute schon zu dichten Zugverkehren nicht auf allen Strecken möglich. Zudem müssten die Strecken

- Ulm <> Memmingen <> Kempten <> Oberstdorf (Illertalbahn),
- Ulm <> Aalen (Brenzbahn),
- Ulm <> Sigmaringen <> Tuttlingen (Donaubahn)

elektrifiziert werden, was jedoch nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde.

Das Konzept sieht einen neuen Haltepunkt Ulm Messe und die Verlegung des Haltepunkts Ulm Ost vor.

Derzeit ist die Regio-S-Bahn als strategisches Ziel zu betrachten, das Grundlage für die Planung möglicher Zwischenstände sein kann.

¹¹ „Regio-S-Bahn Donau-Iller: Regionales SPNV Zielkonzept“, Bericht, 17. August 2016 Version 1-03

Die Umsetzung ist langfristig zu betrachten und zudem abhängig von einer Reihe von Bedingungen wie

- Detailplanungen für die Streckenbedienung im Zuge von Stuttgart 21,
- dem Ausbau der Infrastruktur (zum Beispiel Gleiskapazitäten im Hbf. Ulm, Elektrifizierung von Strecken),
- Klärung der Potenziale neuer Haltepunkte,
- Klärung der regionalen und kommunalen Mitfinanzierung.

Empfehlung:

- Die Maßnahmen der Regio-S-Bahn sind in Bezug auf die Haltepunkte Ulm Messe und die Verlegung des Haltepunkts Ulm Ost hinsichtlich der Potenziale und Kosten vertiefend durch die Geschäftsstelle des Vereins Regio-S-Bahn Donau-Iller e. V. zu untersuchen.

8.6 Prüfauftrag: Entwicklung MobilSAM-Linien

Die MobilSAM-Linien wurden im Zuge der Liniennetzumstellung 1996 eingeführt, um die Ortsteile und einige Stadtteile zu den Neben- und Schwachverkehrszeiten mit dem ÖPNV zu erschließen. Seitdem wird auf diesen Linien ein Zuschlag in Höhe von 50 Cent pro Person erhoben.

Im Zuge der Liniennetzumstellung zum Fahrplanwechsel 2018/19 sollen die MobilSAM-Linien 8, 9, 14 und 16 vorerst bestehen bleiben.

Empfehlung:

- Mittelfristig ist die Nachfrage auf den MobilSAM-Linien auszuwerten und ein Konzept hinsichtlich der Kosten und des Tarifs zu erstellen.

8.6.1.1 Prüfauftrag: Barrierefreie Fahrgastinformation und Service

Die bereits im Kap. 4.3.1.4 definierten Anforderungen an die Fahrgastinformation an Haltestellen und Fahrzeugen sollen von den Verkehrsunternehmen bzw. DING möglichst bis 2022 umgesetzt werden:

- Bereitstellung aktueller und detaillierter Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und darüberhinausgehende Anschlussverbindungen zur individuellen Planung
- Barrierefreie Informationen über das Internet für blinde und sehbehinderte Menschen
- Leicht verständliche Informationen für Menschen mit Lernbehinderungen und kognitiven Einschränkungen

- Regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung

8.7 Prüfauftrag: Kapazität des ZOB

Der Zentrale Omnibusbahnhof stellt traditionell den End- und Umsteigepunkt für die Regionallinien, die Ulm bedienen dar, hier benötigen Sie auch Stellmöglichkeiten für Pausen und Wendezeiten. An der Haltestelle Hauptbahnhof hingegen halten nur die Straßenbahnen und die Busse der SWU-Linien, die nicht am Hauptbahnhof enden (Durchmesserlinien).

Die Kapazität des ZOB zur Aufnahme von Buslinien ist knapp bemessen, zudem wird der Platz weiter beschränkt.

In den kommenden Jahren entsteht im Bereich des ZOB das neue "Parkhaus am Bahnhof" mit 520 PKW-Stellplätzen. Deshalb wurde der bisherige ZOB verkleinert und ein neuer ZOB an der Schillerstraße auf Höhe des Landratsamts gebaut. Die Busbahnhöfe heißen nun: ZOB Ost (bisheriger ZOB) und ZOB West (Schillerstraße).

Grundsätzlich ist es sinnvoll, den ZOB zu entlasten. Daher wurden im Nahverkehrsplan Möglichkeiten geprüft, Buslinien zu brechen, das heißt, Parallelverkehre zur Schiene zu vermeiden, die Buslinien an einer Straßenbahnhaltestelle oder einem Bahnhof enden zu lassen und Fahrgästen die Möglichkeit zu bieten, auf die Schienenverkehrsmittel umzusteigen.

In einigen Fällen wurde dies möglich bei Linien, die weitestgehend direkt parallel zur Straßenbahn verkehren (zum Beispiel Linie 48 zur Straßenbahnlinie 2). In den meisten Fällen ist eine Brechung nicht sinnvoll, wenn

- der Umsteigepunkt sehr nahe an der Innenstadt liegt (zum Beispiel Theodor-Heuß-Platz, Straßenbahnlinie 1) oder
- an der Haltestelle nicht genügend Flächen für die Nutzung als Endhaltestelle für Busse bestehen (zum Beispiel Söflingen, Straßenbahnlinie 1) oder
- wenn die Linien noch spezielle Erschließungsaufgaben in der Stadt Ulm wahrnehmen (Beispiel Linie 46 im Gewerbegebiet Jungingen).

Für die weitere Entwicklung des ÖPNV muss es daher Ziel sein, den ZOB möglichst zu entlasten. Hierfür sind langfristig Lösungen insbesondere für den Regionalbusverkehr

- hinsichtlich möglicher Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern wie zum Beispiel direkte Bus-Zug-Anschlüsse im Rahmen der Regio-S-Bahn,
- hinsichtlich der Möglichkeit von Busabstellungen während der Pausen und Wendezeiten

zu finden.

9 Finanz- und Investitionsplanung

Als Aufgabenträger hat die Stadt Ulm für eine ausreichende Versorgung mit ÖPNV-Dienstleistungen zu sorgen. Sofern diese nicht kostendeckend zu erbringen sind, sind die Unterdeckungen der Verkehrsunternehmen von der Stadt Ulm als Aufgabenträger zu tragen. Für die Sicherstellung des im Nahverkehrsplan vorgesehenen Verkehrsangebotes ist es erforderlich, dass die Stadt Ulm ggf. laufende Finanzmittel im Teilergebnishaushalt Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs bereitstellt.

Unter Vorgabe des künftig zur Verfügung stehenden städtischen Budgets für den ÖPNV werden die voraussichtlichen Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten vor allem im Hinblick auf folgende Aspekte zu betrachten sein:

- Änderungen aufgrund der Maßnahmen aus dem in diesem Nahverkehrsplan formulierten ÖPNV-Zielnetz (s. Kap. 6.1) sowie aus weiteren Anforderungen (Qualitätsstandards etc.)
- Darstellung des Ressourcenbedarfs der Stadt Ulm zur Erfüllung der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft
- Investitionen in Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV (Haltestellen, Busspuren, ÖPNV-Bevorrechtigung) insbesondere im Hinblick auf Maßnahmen zur Verwirklichung einer gemäß § 8 Abs. 3 PBefG geforderten Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022; hierzu ist das Haltestellenausbauprogramm fortzuschreiben (s. Kap. 4.3.2.3).
- Bestehende vertragliche Verpflichtungen innerhalb des DING und weiterer Verkehrsverbünde
- Auswirkungen gesetzlicher Änderungen und sich ggf. daraus ergebender Klärungsbedarfe zur zukünftigen Verfügbarkeit von Fördermitteln wie zum Beispiel bzgl. der ÖPNV-Finanzierungsreform 2018 (Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Planung, Organisation und Gestaltung des ÖPNV und des Finanzausgleichsgesetzes) etc.

Die EU-Verordnung 1370/2007 legt fest, unter welchen Bedingungen die zuständige Behörde dem internen Betreiber für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Verkehrsbereich eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ohne durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte gewähren dürfen.

Die im ÖPNV-Zielnetz enthaltenen Angebotsänderungen gegenüber dem Status quo sind im städtischen Haushalt im Rahmen der Haushaltsplanung unter Berücksichtigung der o.e. gesetzlichen Änderungen bei der Reform der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG bereitzustellen.

10 Aufgabenträgerschaft und Organisation

Die Stadt Ulm als Aufgabenträger ist derzeit aufgrund der unterschiedlichen Vergabestruktur für die in ihrer Aufgabenträgerschaft stehenden, in der Regel gemeinwirtschaftlichen Verkehre grundsätzlich in verschiedene Verfahren eingebunden:

- Betrauungsverfahren (Direktvergabe) an die SWU als internen Betreiber
- Überwachung der dafür durch die EU/VO 1370/2007 definierten rechtlichen Bedingungen
- Ausübung einer Kontrolle über das betraute Unternehmen, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht (laut EU/VO 1370/2007, Art. 5)
- Aufstellen der Betrauungsunterlagen und des Procedere der Zusammenarbeit

Darüber hinaus ist eine enge Zusammenarbeit mit der Stadt Neu-Ulm notwendig, da die SWU von beiden Städten gemeinsam betraut wird. Diese Zusammenarbeit ist aufgrund der engen Verflechtungen der beiden Städte unabdingbar. Allerdings wird sie erschwert durch die Tatsache, dass die Stadt Neu-Ulm als nicht kreisfreie Stadt keine eigene Aufgabenträgerfunktion wahrnimmt.

Ferner ist die Stadt Ulm als Aufgabenträger in die Nahverkehrspläne und derzeitigen sowie zukünftigen ÖPNV-Vergabeverfahren der benachbarten Aufgabenträger Alb-Donau-Kreis, Landkreis Neu-Ulm und z.T. Landkreis Biberach eingebunden.

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde deutlich, dass es grundlegender Überlegungen zur künftigen Organisation der mit der Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm verbundenen ÖPNV-Aufgaben und Prozesse bedarf. Ziel ist die Erarbeitung eines entsprechenden Konzepts bis zur Verabschiedung des Nahverkehrsplans im Juli 2017.

11 Linienbündelung

Soweit es die Zielsetzung von § 8 PBefG erfordert, können Linieverkehrsgenehmigungen für eine oder mehrere Linien gemäß § 9 Absatz 2 PBefG gebündelt erteilt werden. Ziel ist es, eine wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu erreichen. Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Ulm mit seinen grenzüberschreitenden Linien vor allem nach Neu-Ulm und den verschiedenen, aufeinander abgestimmten Systemen (Straßenbahn, Bus und Anrufverkehre) weist eine besondere Qualität und Systemabstimmung auf, weswegen eine integrierte Betrachtung des Gesamtangebotes notwendig ist. Die Linienverkehre und ergänzenden Verkehre weisen eine starke Zusammengehörigkeit auf, die durch entsprechende Integrationsmerkmale begründet werden kann. Dies betrifft auch die Linien, die heute an andere Verkehrsunternehmen als die SWU vergeben sind.

Die hohe Integration wird durch Merkmale bedingt, die begründen, warum die Linien zu einem Bündel zusammengefasst werden können. Grundsätzlich sind für den Zugschnitt von Linienbündeln folgende Grundsätze zu beachten, die einer wirtschaftlich und fahrgastseitig sinnvollen Lösung dienen:

- Enge verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtung von Linien
- Betrieblich optimale Verkehrsbedienung
- Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen Linien (Vermeidung „Rosinenpickerei“)
- Integration der Bedienung

Aus verkehrsplanerischer Sicht lassen sich enge Verflechtungen von Linien nachweisen

- durch die räumliche Nähe der Linien zueinander,
- gemeinsame Endhaltestellen,
- Umsteigebeziehungen zwischen Linien,
- durch einheitliche Qualitätsstandards im Hinblick auf Fahrzeuge,
- Informationsmedien und Personal unter besonderer Berücksichtigung der barrierefreien Nutzung des ÖPNV.

Aus den dargestellten Erwägungen ergibt sich folgendes, gesamtstädtisches Linienbündel im Stadtverkehr Ulm:

Linienbündel Stadtverkehr Ulm		
Linie, Linienfahrweg (Bestand)	Teilabschnitte der Bestandslinie des Linienbündels	Planungslinie, Linienfahrweg (lt. Zielnetz)
1: Söflingen <> Böfingen	Gesamter Linienweg	1: Söflingen <> Böfingen
---		2: Kuhberg <> Science Park II
3: Wiblingen (Alte Siedlung) <> Wissenschaftsstadt 4: Grimmelfingen (Eisenbahnstraße) <> Kuhberg <> Böfingen Süd (Egertweg)	Gesamter Linienweg, Teile des Linienweges werden von der neuen Straßenbahnlinie 2 und von der neuen Buslinie 8 übernommen (s. Kap. 6.1.1)	4: Wiblingen (Alte Siedlung) <> Böfingen Süd
5: Neu-Ulm Ludwigsfeld/Wiley <> Wissenschaftsstadt	Neu-Ulm Wiley (Washingtonallee) <> Universität Süd Abstimmung der Bedienung Neu-Ulm Wiley (Washingtonallee) <> Ludwigsfeld zwischen Stadt Ulm und dem Landkreis Neu-Ulm	5: Neu-Ulm Ludwigsfeld/Wiley <> Universität Süd
6: Donaustadion <> Eselsberg <> Universität Süd	Donaustadion <> Eselsberg Hasenkopf	6: Donaustadion <> Eselsberg Hasenkopf
7: Willy-Brandt-Platz <> Neu-Ulm ZUP <> Jungingen	Gesamter Linienweg	7: Willy-Brandt-Platz <> Neu-Ulm ZUP <> Jungingen
13: Kuhberg <> Eselsberg <> Universität Süd	Gesamter Linienweg	8: Grimmelfingen <> Universität Süd
MobilSAM 13: SAM-Gebiet Königstraße <> Söflingen <> SAM-Gebiet Blaubeurer Straße <> Bahnhof Söflingen	Gesamter Linienweg	MobilSAM 8: SAM-Gebiet Königstraße <> Söflingen <> SAM-Gebiet Blaubeurer Straße <> Bahnhof Söflingen
11: Roter Berg <> Söflingen <> Gleißelstetten	Gesamter Linienweg	9: Roter Berg <> Söflingen <> Gleißelstetten
MobilSAM 11: SAM-Gebiet Roter Berg <> Söflingen <> SAM-Gebiet Gleißelstetten	Gesamter Linienweg	MobilSAM 9: SAM-Gebiet Roter Berg <> Söflingen <> SAM-Gebiet Gleißelstetten
10: Donautal (Hans-Lorenser-Straße) <> Blautal-Center	Gesamter Linienweg	10: Donautal (Hans-Lorenser-Straße) <> Blautal-Center
20: ZOB <> Einsingen/Eggingen/Ermingen <> ZOB	Gesamter Linienweg	11: ZOB <> Einsingen/Eggingen/Ermingen <> ZOB
22: Ulm <> Donaustetten <> Dellmensingen <> Laupheim	Ulm <> Donaustetten Abstimmung der Bedienung Donaustetten <> Dellmensingen <> Laupheim zwischen Stadt Ulm und den betroffenen Gebietskörperschaften	12: Ulm <> Donaustetten <> Unterweiler/Dellmensingen <> Laupheim
22/23: Wiblingen (Pranger) <> Unterweiler <> Göggingen <> Donaustetten	Wiblingen (Kapelle) <> Göggingen <> Donaustetten <> Unterweiler	12: Wiblingen (Kapelle) <> Göggingen <> Donaustetten <> Unterweiler

Linienbündel Stadtverkehr Ulm		
Linie, Linienfahrweg (Bestand)	Teilabschnitte der Bestandslinie des Linienbündels	Planungslinie, Linienfahrweg (lt. Zielnetz)
45: Jungingen <> Lehr <> Wissenschaftsstadt <> ZOB	Gesamter Linienweg	13: Mähringen <> Wissenschaftsstadt (Uni Süd) <> Lehr <> Jungingen <> Gewerbegebiet Lehrer Feld
47: Jungingen <> Lehrer Feld	Gesamter Linienweg	13: Mähringen <> Wissenschaftsstadt (Uni Süd) <> Lehr <> Jungingen <> Gewerbegebiet Lehrer Feld
48: Ulm <> Lehr <> Mähringen	Gesamter Linienweg	13: Mähringen <> Wissenschaftsstadt (Uni Süd) <> Lehr <> Jungingen <> Gewerbegebiet Lehrer Feld
14: Wiblingen (Pranger) <> Donautal <> Kuhberg	Gesamter Linienweg	14: Wiblingen (Pranger) <> Donautal <> Kuhberg
MobilSAM 14: Wiblingen (Pranger) <> SAM-Gebiet Donautal <> Kuhberg	Gesamter Linienweg	MobilSAM 14: Wiblingen (Pranger) <> SAM-Gebiet Donautal <> Kuhberg
15: Willy-Brandt-Platz <> Böfingen Süd <> Science Park II	Gesamter Linienweg	15: Willy-Brandt-Platz <> Böfingen Süd <> Science Park II
MobilSAM 12: SAM-Gebiet Eichenhang <> Eichenplatz <> EKZ Haslacher Weg	Gesamter Linienweg	MobilSAM 16: SAM-Gebiet Eichenhang <> Eichenplatz <> EKZ Haslacher Weg
N1: Ulm ZOB <> Söflingen <> Ermingen <> Eggingen <> Eisingen	Gesamter Linienweg	N1: Ulm ZOB <> Söflingen <> Ermingen <> Eggingen <> Eisingen
N2: Ulm ZOB <> Eselsberg <> Blaustein <> Arnegg <> Herrlingen	Gesamter Linienweg	N2: Ulm ZOB <> Eselsberg <> Blaustein <> Arnegg <> Herrlingen
N3: Ulm ZOB <> Uni Süd <> Mähringen <> Lehr <> Jungingen	Gesamter Linienweg	N3: Ulm ZOB <> Uni Süd <> Mähringen <> Lehr <> Jungingen
N4: Ulm ZOB <> Willy-Brandt-Platz <> Eichberg <> Böfingen	Gesamter Linienweg	N4: Ulm ZOB <> Willy-Brandt-Platz <> Eichberg <> Böfingen
N7: Ulm ZOB <> Wiblingen	Gesamter Linienweg	N7: Ulm ZOB <> Wiblingen
NachtSAM 7: Wiblingen (Pranger) <> Unterweiler	Gesamter Linienweg	NachtSAM 7: Wiblingen (Pranger) <> Unterweiler
N8: Ulm ZOB <> Kuhberg <> Grimmelfingen <> Donautal <> Göggingen <> Donaustetten	Gesamter Linienweg	N8: Ulm ZOB <> Kuhberg <> Grimmelfingen <> Donautal <> Göggingen <> Donaustetten

Tabelle 10: Linienbündel Stadtverkehr Ulm

Die Nachtlinien N5 sowie die NachtSAM-Linien 3, 5a, 5b, und 5c sind nicht Teil des Linienbündels und müssen gesondert von den betroffenen Gebietskörperschaften bestellt werden.

Die Zusammenfassung der Angebote in einem Bündel in Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm gewährleistet eine integrierte Nahverkehrsbedienung. Linien- und Anschlussplanungen können so für alle Linien aus einer Hand organisiert werden. Die für den Betrieb der Linien erforderlichen Abstimmungen mit der Stadt Ulm werden vereinfacht.

Die Untersuchung des geplanten Netzes ergibt hohe Synergien zwischen den Straßenbahnen und einer Vielzahl von Buslinien, die hauptsächlich über Umsteigebeziehungen abgebildet werden. Die engsten Beziehungen zum übrigen Netz weisen die beiden Straßenbahnlinien sowie die Buslinien 4, 5 und 7 auf. Enge Umsteigebeziehungen zum übrigen Netz haben auch die heute von anderen Unternehmen betriebenen Buslinien 11 (ex 20) und 12 (ex 22).

Aufgrund der engen räumlichen Beziehungen der Linien zueinander und des weitgehend geschlossenen Bedienungsgebiets ist eine betriebliche Optimierung möglich. Die Umlaufplanung und die darauf aufbauende Fahr- und Dienstplanung sind effizienter durchführbar, wenn viele Linien fahrplantechnisch miteinander verbunden werden können. So kann sich der Fahrzeugbedarf erhöhen, wenn auf die Synergien, die durch gemeinsame Umlaufplanungen der vertakteten Verkehre entstehen, verzichtet würde. Entsprechende Auswirkungen würden sich nicht nur bei der Fahrzeugzahl, sondern unter anderem auch bei der Zahl der Fahrerstunden und des Fahrpersonals ergeben. Generell werden betriebliche Vorgänge wie Fahrzeugeinsätze, Fahrerwechsel und auch das Management im Störfall erleichtert und effizienter, wenn die Umlaufmasse größer ist, also mehr Linien gemeinsam betrieblich optimiert werden. So können Fahrzeuge auch kurzfristig auf unterschiedlichen Linien eingesetzt werden.

Änderungen in der Führung einzelner Linien oder des Fahrplans sind in einem gebündelten Verkehrsraum mit nur einem tätigen Verkehrsunternehmen erheblich einfacher und flexibler planbar als bei einer Aufteilung in Teilnetze mit mehreren Betreibern. Auch das Reagieren auf neue Herausforderungen, zum Beispiel Baustellen, ist besser möglich, wenn bereits ein fundiertes betriebliches Zusammenspiel der Linien besteht.

Ein einheitlicher Marktauftritt des städtischen ÖPNV reduziert den Abstimmungsbedarf und erleichtert alle notwendigen Marketingaktivitäten. Eine koordinierte Vorgehensweise in der Kundeninformation und -gewinnung ist anzustreben und kann auch künftig am besten gewährleistet werden, wenn der Busverkehr aus der Hand eines Unternehmens angeboten wird. Dies gilt auch für die Fahrplaninformation, Aktionen und Events sowie für ein einheitliches Design von Fahrzeugen und Medien. Dies dient der Wiedererkennbarkeit und der Identifizierung der Fahrgäste mit den Angeboten im ÖPNV.

12 Zeitliche Umsetzung

Aus der notwendigen Anpassung des Busnetzes an das zukünftige Liniennetz mit den beiden Straßenbahnlinien sowie der Maßnahmenplanung auf Grund der Schwachstellenanalyse wurde das Zielnetz für den Nahverkehrsplan entwickelt, das in mehreren Stufen umgesetzt werden soll:

- Stufe 1 – Fahrplanwechsel Dezember 2017: Umstellung der Rufbuslinie 12 (ex 22/23) auf feste Busbedienung (s. Kap. 6.1.1.12).
- Stufe 2 – Fahrplanwechsel Dezember 2018: Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 und der Anpassungen des Busliniennetzes (s. Kap. 6.1). Dies betrifft die Linien: 3, 4, 5, 6, 8, 9, 13 (ex 45), 15, 47 und 48.
- Stufe 3 – 01.01.2020: Inbetriebnahme der weiteren Ausbaustufen des Busliniennetzes. Dies betrifft die Linie 12 (ex 22).

Keine Änderungen gegenüber dem Status quo gelten für die Linien 1, 7, MobilSAM 8, MobilSAM 9, 10, 11, 14, MobilSAM 16 (ex 12) und die Nachtbuslinien.

Soweit keine weiteren Umsetzungszeiträume genannt wurden, treten die in diesem Nahverkehrsplan beschriebenen Anforderungen mit dem Tage des Beschlusses durch den Gemeinderat der Stadt Ulm in Kraft.

13 Anhang

13.1 Fahrzeugausstattung

13.1.1 Straßenbahn

Grundsätzlich dürfen Straßenbahnfahrzeuge und Infrastrukturanlagen (Betriebsanlagen nach BOStrab) nur betrieben werden, wenn diese den gesetzlichen und normativen Vorgaben entsprechen, gemäß diesen Vorgaben gewartet, instandgesetzt und ggf. nachgerüstet werden und von der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) für das Streckennetz Ulm zugelassen sind.

Die Straßenbahn ist ein Gesamtsystem, welches nur in einer exakten gegenseitigen Abstimmung der Fahrzeuge mit der Infrastruktur die nachfolgenden Anforderungen erfüllen kann:

- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Fahrgastkomfort
- ▶ Sicherer, ordnungsgemäßer und wirtschaftlicher Betrieb
- ▶ Energieeffizienz
- ▶ Einhaltung Emissionsgrenzwerte (verschärfte Werte durch Auflagen aus der Planfeststellung)

Um diese Ziele auf der vorhandenen Infrastruktur zu erreichen, müssen von den vorhandenen und zukünftigen Straßenbahnfahrzeugen genau definierte Anforderungen erfüllt werden.

13.1.1.1 Ausstattungsmerkmale

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Alter	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abhängig vom Anschaffungsdatum und der in Abstimmung mit dem Aufgabenträger definierten wirtschaftlich vertretbaren Nutzungsdauer
Bauart	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niederflurige Straßenbahnfahrzeuge als Einrichtungs-Multigelenkfahrzeug mit fünf Wagenteilen: <ul style="list-style-type: none"> – Spurweite: 1.000 mm – Fahrzeuglänge maximal: 31.500 mm – Fahrzeugbreite: 2.400 mm – maximale Fußbodenhöhe am Einstieg: 305 mm über SO – Niederfluranteil: 100% – Maximale Rampenneigung in Längsrichtung im Fahrzeug: 4% (Ausnahme 6%) – Maximale Rampenneigung in Querrichtung im Fahrzeug: 0% (Ausnahme 6%) – Keine Stufen in Fahrgastraum <p>Die Fahrzeuge müssen grundsätzlich für Fahren in Doppeltraktion ausgestattet sein. Zu einem späteren Zeitpunkt müssen die Fahrzeuge auf bis zu 45 m verlängerbar sein.</p>
Ein- und Ausstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Fahrgastraumtüre 2 ist mit einer rollstuhlgerechten Klapprampe auszurüsten.
Türen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anzahl Fahrgasttüren 6 Stück: ➤ Hiervon mindestens Doppeltüren: 4 Stück (Türe 2 bis 5) ➤ Hiervon maximal Einzeltüren: 2 Stück (Türe 1 und 6)
Fahrgastraum:	
Gesamtplatzangebot	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sitzplätze (ohne Klappsitze): <ul style="list-style-type: none"> – Mindestens 60 Stück (Mutter-Kind-Sitzplätze zählen als 1,5 Sitzplätze) – Gesamtplatzangebot bei 4 Personen/m²: mindestens 170 Personen – Für schwerbehinderte Fahrgäste müssen 4 Sitzplätze speziell ausgewiesen werden. Die Sitze sind nahe der zum Ein-/Ausstieg geeigneten Türen 2/3 und 4/5 anzubieten. – Seitliche Sitzplatzanordnung für die Nutzung von Fahrgästen mit Rollatoren, Kinderwagen etc. im Bereich der Türen 2/3 und 4/5 auf der linken Fahrzeugseite. ➤ Ausgestaltung der Sitzplätze: <ul style="list-style-type: none"> – Sitzschale mit Flachpolster – Im Hinterwagen sind die Fahrgastsitze mit einem Antivandalismus-Polster auszustatten. – Ausreichender Sitzabstand mindestens 680 mm ➤ Die Anzahl der Stehplätze ergibt sich aus dem verfügbaren Gesamtplatzangebot abzüglich der Sitzplätze.

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Sondernutzungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Multifunktionsabteil für Rollstuhl und Kinderwagen gegenüber der Türe 2: <ul style="list-style-type: none"> – Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche mit einer Größe von mindestens 900 mm x 1.300 mm. Der Platz ist für Rollstuhl und Kinderwagen auszuweisen ➤ Multifunktionsabteil für Kinderwagen und Fahrrad gegenüber der Türe 5: <ul style="list-style-type: none"> – Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche mit einer Größe von mindestens 900 mm x 1.300 mm. Der Platz ist für Kinderwagen und Fahrrad auszuweisen
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Alle senkrechten Haltestangen ohne Chipkartenentwerter sind mit Haltewunsch-taster auszustatten. Die Taster müssen auch für Kinder und kleinkwüchsige Personen gut erreichbar sein. ➤ Im Bereich der Multifunktionsflächen gegenüber der Türe 2 und 5 sind zusätzliche Taster für Haltewunsch und Behinderten-/ Kinderwagenöffnungswunsch anzubringen. Diese Taster müssen auch von einer im Rollstuhl sitzenden Person bedient werden können. ➤ Die farbliche Gestaltung aller Taster muss einen guten Kontrast bilden, um auch von sehingeschränkten Personen erkannt zu werden. Außerdem ist die Tasteroberfläche taktil auszuführen. ➤ Entweder durch beleuchtete Drucktaster (Bestandsfahrzeuge) oder durch eine LED-Farbleiste im Türbereich (neue Fahrzeuge) ist für den Fahrgast eine optische Rückmeldung zum Türöffnungswunsch (rot), Behinderten-/ Kinderwagenöffnungswunsch (blau) und für zur Fahrgastbedienung freigegebene Türen (grün) zu geben. ➤ Das Zwangsschließen einer Türe ist bei Neufahrzeugen durch rotes Blinken der LED-Farbleiste, verbunden mit einem Warnton, zu signalisieren. ➤ An jeder Fahrgasttüre des Fahrzeuges (außer der Türe 1 beim Fahrer) ist eine Notsprechstelle vorzusehen. Über diese kann der Fahrgast mit dem Fahrer des Fahrzeuges Kontakt aufnehmen. ➤ Außerdem ist an dem für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Platz eine weitere Fahrgastsprechstelle anzubringen. Diese muss von einer im Rollstuhl sitzenden Person bedient werden können. ➤ Aufgrund der langen Lebensdauer der Fahrzeuge und der besseren Reinigungsmöglichkeiten sind die Haltestangen im Fahrgastraum in Edelstahl auszuführen. ➤ Alle Seitenscheiben im Fahrgastraum sind als Vandalismusschutz mit einer Anti-Kratz-Folie auszustatten.
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrgastraumbeleuchtung/ Außenbeleuchtung: ➤ Die gesamte Beleuchtung innen und außen muss bei Neufahrzeugen in energiesparender LED-Ausführung sein. Hierbei ist auf eine für den Fahrgast angenehme Lichttemperierung im Innenraum zu achten. LED-Leuchten mit höherem Blauanteil sind hierzu ungeeignet.

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Belüftung, Heizung, Klimatisierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Das Fahrzeug ist mit einer automatischen Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage auszustatten. ➤ Es müssen für den Fahrgastraum- und Fahrerraum getrennte Anlagen installiert sein. ➤ Die Leistungsaufnahme der Heizungsanlage sollte vorwiegend während der Bremsvorgänge des Fahrzeuges erfolgen.
Technische Ausstattung:	
Technische Daten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrzeugnennbreite über Blech: 2.400 mm ➤ Maximale Fahrzeuglänge: 31.500 mm ➤ Maximale Fahrzeughöhe: 3.650 mm ➤ Lichte Höhe Fahrgasttüren mindestens: 2.050 mm ➤ Lichte Öffnungsweite Doppeltüre: 1.300 mm ➤ Lichte Öffnungsweite Einzeltüre: 820 mm (Bestandsfahrzeuge 650 mm) ➤ Abstand Sitzteiler Reihenanzordnung: mindestens 700 mm ➤ Abstand Sitzteiler Vis-à-vis Anordnung: mindestens 1.600 mm ➤ Gangbreite im Fahrwerksbereich bei Neufahrzeugen: mind. 750 mm ➤ Gangbreite im Zwischenmodul: mindestens 750 mm ➤ Gangbreite im Gelenkbereich unten: mindestens 1.200 mm ➤ Gangbreite im Gelenkbereich mitte+oben: mindestens 1.800 mm (ohne Haltestangen) ➤ Achsen/Radpaare: 6 Stück ➤ Maximale Radsatzlast: 10.300 kg ➤ Maximale Radaufstandslast: 5.150 kg ➤ Maximale unabgefederte Masse je Fahrwerk: 2.200 kg ➤ Maximale unabgefederte Masse je Achse/Radpaar: 1.100 kg ➤ Spurweite: 1.000 mm ➤ Die Vorgaben bezüglich der Radmaße und Achsanordnungen aus der für das Gleisnetz gültigen Quermaßstabelle sind zwingend einzuhalten. ➤ Das für das Straßenbahnnetz in Ulm geltende Lichtraumprofil muss von den Fahrzeugen eingehalten werden. ➤ Fahrleitungs-Nennspannung: 750 V DC ➤ Maximale Spannungsanhebung bei Rekuperation: 900 V DC ➤ Maximaler Anfahrstrom: 1.000 A je Fahrzeug ➤ Kleinster Gleisbogenradius im Netz: 17 m ➤ Maximale Streckenneigung: 8,6% ➤ Länge der längsten Steil-Strecke: 2.500 m mit durchschnittlicher Neigung von 6,4% ➤ Maximale Fahrleitungshöhe: 5.800 mm ➤ Minimale Fahrleitungshöhe: 4.000 mm ➤ Maximale Gleisüberhöhung: 110 mm

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Zugsicherungsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ In den Fahrzeugen müssen Zugsicherungsanlagen vorhanden sein, welche mit den streckenseitig verbauten Balisen vom Typ ZUB222c bidirektional kommunizieren können. Die von den Balisen auf das Fahrzeug übertragenen Informationen müssen von Fahrzeugrechner zuverlässig ausgewertet und umgesetzt werden ➤ Über die Antennen der Zugsicherungsanlagen erfolgt auch die Ansteuerung der elektrisch betriebenen Weichen. ➤ Alle Räder müssen mit Erdungskontakten und direkten, achsweisen Querverbindungsleitungen ausgestattet sein um eine zuverlässiges Detektieren der Fahrzeuge im Weichenbereich sicherzustellen
Fahrstrombegrenzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Fahrzeuge müssen die Möglichkeit haben, auf bestimmten Streckenabschnitten den maximalen Fahr- und Bremsstrom in 3 Stufen zu begrenzen. ➤ Das Signal für die Anwahl der Stufen und das Ende der Reduzierung wird von streckenseitigen Balisen über die Zugsicherungsanlage an das Fahrzeug übertragen.
Energieeffizienz	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rekuperation der vom Fahrzeug erzeugten Bremsenergie über permanente konduktive Übertragung ins Bahnstromnetz ➤ Rückspeiseenergiemenge mindestens 1/3 der Antriebsenergiemenge als Jahresmittelwert
Lärm- /Schadstoffemission	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einhaltung Emissionsgrenzwerte (verschärfte Werte durch Auflagen aus der Planfeststellung)
ITCS–Anbindung/RBL	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Fahrzeuge sind in das für den Ulmer Nahverkehr zentrale Leitstellensystem einzubinden. ➤ Mit diesem System werden die Bevorrechtigungen an den Lichtsignalanlagen angefordert und abgemeldet. Der zentralen Leitstelle muss in regelmäßigen Abständen der Standort übermittelt werden, damit ein Soll-/IST-Vergleich durchgeführt werden kann und die prognostizierte Abfahrtszeit an den Haltestellen dem Fahrgast angezeigt werden können. ➤ Die Hard- und Software, sowie die technischen Ausrüstungen, sind vom Verkehrsunternehmen mit Betriebsaufnahme betriebsbereit beizubringen. ➤ Ein Nachweis der Zulassung durch die Technische Aufsichtsbehörde und der Betriebsfähigkeit sind vor Betriebsaufnahme zu erbringen.
Daten- und Sprechfunk	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der für den Betrieb der Straßenbahnen notwendige Sprechfunk zwischen Leitstelle und Fahrer bzw. von der Leitstelle zu den Fahrgästen wird ebenfalls über das ITCS-System abgewickelt. ➤ Für den Fahrer muss weiterhin die Möglichkeit bestehen, einen Unfall- oder Überfallruf abzusetzen, welcher von der zentralen Leitstelle priorisiert bearbeitet wird. ➤ Die Hard- und Software, sowie die technischen Ausrüstungen, sind vom Verkehrsunternehmen mit Betriebsaufnahme betriebsbereit beizubringen. ➤ Bordmikrofon u.a. für Kundeninformationen bei Störungen ➤ Ein Nachweis der Zulassung durch die Technische Aufsichtsbehörde und der Betriebsfähigkeit sind vor Betriebsaufnahme zu erbringen.

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Video	<ul style="list-style-type: none"> ➤ In jedem Straßenbahnfahrzeug sind mindestens 7 Videokameras so anzubringen, dass eine maximale Übersicht des Fahrzeuges verfügbar ist. Die Aufzeichnung jeder Kamera muss mit mindestens 24 Bildern/Sekunde in HD-Qualität erfolgen. ➤ Die Speicherung der Daten muss im Fahrzeug nach 48 Stunden automatisch gelöscht werden. ➤ Die gespeicherten Daten müssen im Bedarfsfall innerhalb des vorgenannten Zeitraumes von 48 h gesichert werden können.
Fahrgastinformation:	
... im Innenraum (TFT-Monitore)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ In jedem Fahrzeug sind 4 TFT-Doppelmonitore mit mindestens 19" Bildschirmgröße anzubringen. Auf dem jeweils linken Monitor ist die im Layout „Ulm/Neu-Ulm“ vorgegebene „Perlschnur“ mit Fahrziel, Haltestellenamen und Fahrzeitangaben anzuzeigen. ➤ Während des Aufenthalts an einer Haltestelle sind Umsteigebeziehungen in Echtzeit anzuzeigen. ➤ Der jeweils rechte Monitor kann für Werbezwecke genutzt werden. Mindestens 1/4 der Spielzeit muss unentgeltlich für Fahrgastinformationen oder allgemeine Informationen dem Aufgabenträger und dem Betreiber zur Verfügung stehen. ➤ Vom Monitor und der Software unabhängig muss neben dem Bildschirm für den Fahrgast die optische Bestätigung des Haltewunsches angezeigt werden. Diese Anzeige muss auch bei Ausfall des Rechnersystems der TFT-Bildschirme funktionsfähig bleiben.
... am Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zugzielanzeigen mit Liniennummer und Fahrziel sind stirnseitig vorne und hinten jeweils 1x, sowie an jeder Fahrzeugseite auf die Länge verteilt jeweils 2x einzubauen (bei Bestandsfahrzeugen sind Linien- und Zugzielanzeigen nur vorne und rechts, sowie Linienanzeige hinten zulässig). ➤ Die Front- und Heckanzeigen sollen ein Sichtfeld von mindestens 1291 x 243 mm und eine Auflösung von 52x288 Bildpunkte aufweisen. ➤ Die Seitenanzeigen sollen ein Sichtfeld von mindestens 862 x 153 mm und eine Auflösung von 52x216 Bildpunkte aufweisen.
Zusatzausstattungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahnenhalter: Die Fahrzeuge sind in Fahrtrichtung vorne mit Fahnenhaltern auszustatten. Nach Vorgabe des Aufgabenträgers sind die Fahrzeuge zu entsprechenden Anlässen und Ereignissen zu beflaggen
Fahrzeuggestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einheitliches Erscheinungsbild der im Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm eingesetzten Fahrzeuge gemäß Designvorlage (siehe Punkt 13.1.1.2)

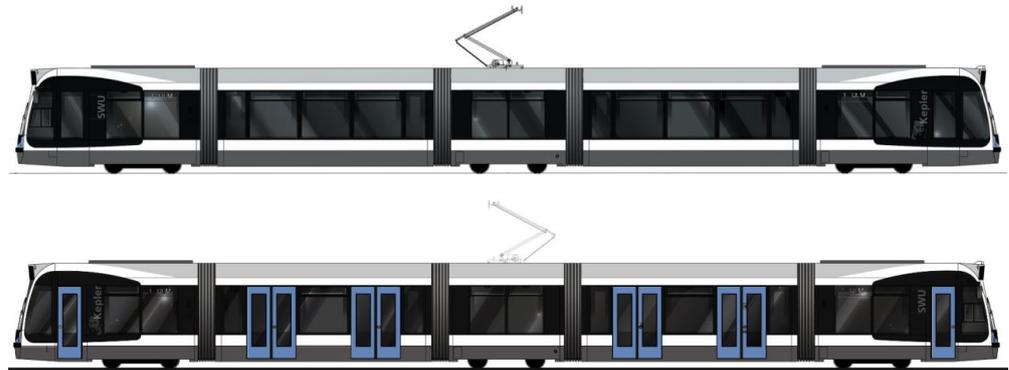
Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Werbung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Grundsätzlich darf nur an den Wagenteilen 2, 3 und 4 Außenwerbung angebracht werden. ➤ An den Wagenteilen 1 und 5 ist an der Fahrzeugseite im oberen Bereich eine maximal 40 cm breite, keilförmige, zum Wagenende hin nach oben auslaufende Fortsetzung der Werbefolie im Ausnahmefall zulässig. ➤ Alle Seitenscheiben des Fahrzeuges dürfen keine Werbeklebung tragen. Ausgenommen hiervon sind die Seitenscheiben des mittleren Wagenteiles 3. Diese dürfen maximal zu 20% der Fläche mit einer speziellen, hierfür zugelassenen und gelochten Werbefolie beklebt werden. ➤ Zwei Fahrzeuge sind grundsätzlich frei von Außenwerbung zu halten und stehen dem Aufgabenträger unentgeltlich für Informationen und Hinweise auf aktuelle Ereignisse/Veranstaltungen zur Verfügung.
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Im Bereich der 2. Türe ist im Fahrzeug ein mobiler Ticketautomat anzubringen. Alternativ ist an Straßenbahnhaltstellen mindestens an einer Fahrtrichtungsseite ein stationärer Fahrscheinautomat zu errichten und zu betreiben. ➤ Für einen evtl. zukünftig notwendigen zweiten mobilen Ticketautomaten müssen die Fahrzeuge im Bereich der 5. Türe vorgerüstet sein. ➤ In den Fahrzeugen sind die DING-Anforderungen an den elektronischen Vertrieb zu berücksichtigen. Je nach Bedarf sind ggf. Terminals für den Bargeldlosen Vertrieb und die Kontrolle von elektronischen Tickets vorzusehen.

Tabelle 11: Fahrzeugausstattung Straßenbahn

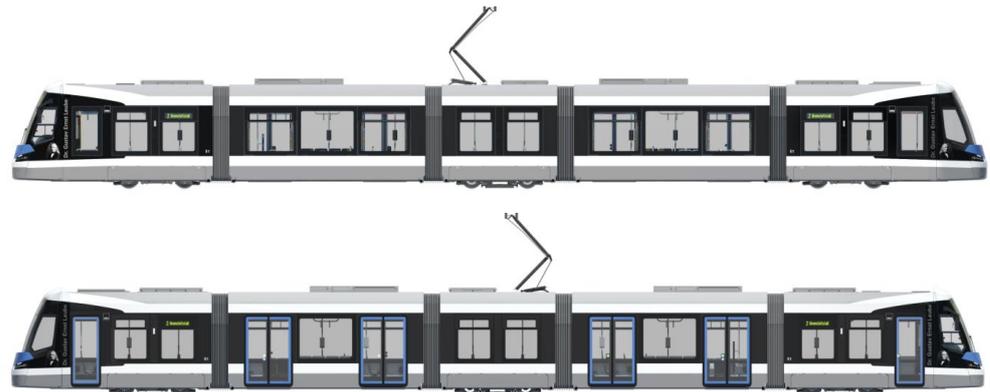
13.1.1.2 Designvorgabe

Die für den regulären Fahrgastbetrieb eingesetzten Straßenbahnfahrzeuge sind in dem für Ulm geltenden einheitlichen Design zu gestalten. Beispielhaft sind hierfür die Seitenansichten je Fahrzeugtyp dargestellt.

Combindo:

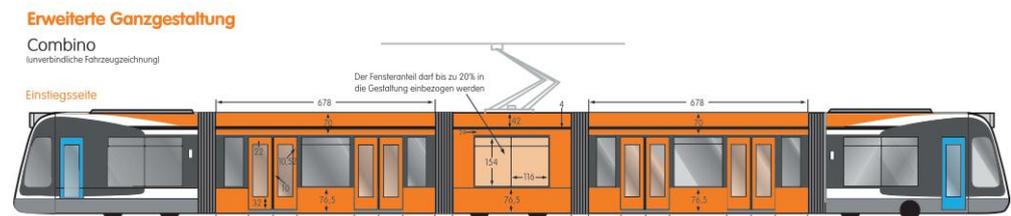


Avenio:



Designvorgabe zu Außenwerbung:

Combindo:



Avenio:



13.1.2 Bus

13.1.2.1 Ausstattungsmerkmale

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Alter	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Busse ab 01.01.2020: 14 Jahre (Ausnahme: Ersatzfahrzeuge 15 Jahre) per 31.12. des jeweiligen Kalenderjahres ➤ Durchschnittsalter ab 01.01.2020: maximal 8 Jahre per 31.12. des jeweiligen Kalenderjahres ➤ Keine Ausnahme für Fahrzeuge, die nur in der HVZ an Schultagen eingesetzt werden
Bauart	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Es dürfen ausschließlich niederflurige Fahrzeuge bei Standardlinienbussen (Länge > 12 m) eingesetzt werden. (Ausschluss Low-Entry) ➤ Klein- und Midibusse müssen mindestens über einen Low-Entry-Einstieg und einen teilweise niederflurigen Bereich im Innenraum verfügen
Ein- und Ausstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Manuelles Kneeling – Einrichtung zur Einstiegsseite ➤ Eine mechanische Rampe an Tür 2 ➤ Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an / bei Tür 2 ➤ Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste innen im Bereich der Sondernutzfläche ➤ Alle senkrechten Haltestangen ohne Vertriebsstechnik sind mit Haltewunschtaster auszustatten. Die Taster müssen auch für Kinder und kleinkörperlichen Personen gut erreichbar sein
Türen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anzahl Türen: <ul style="list-style-type: none"> – Klein- und Midibus: mindestens zwei Türen – Standardlinienbus: mindestens zwei Türen – Gelenkbus: mindestens drei Türen ➤ Anfahrsperrung: Alle Fahrzeuge müssen mit einer Anfahrsperrung im Falle nicht ordnungsgemäß geschlossener Türen ausgerüstet sein ➤ Türautomatik: Türautomatik an Tür 3/4 ➤ Zentrales Schließen: Zentrales Schließen verbindlich für alle Gelenkbusse und Standardlinienbusse. Zentrale Türöffnungsfunktion Tür 1-3 bzw. 4. Parallel zum Türschließen muss sofort ein Warnsummer im Intervallton so lange an sein, bis die Tür komplett geschlossen ist ➤ Türkameras (Neufahrzeuge) ➤ Die Türen 2+3+4 sind mit Türkameras auszustatten ➤ Farbige (Gelb) Bodenbelagsabsetzung an Tür 1+2+3 und ggf. 4 im Türbereich ➤ Im Bereich der Tür 1 ist eine Haarnadel anzubringen

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Fahrgastraum:	
Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Standardlinienbusse: mindestens 32 Stück (ohne Klappsitze) ➤ Gelenkbusse: mindestens 36 Stück (ohne Klappsitze) ➤ Seitliche Sitzplatzanordnung für die Nutzung von Fahrgästen mit Rollatoren, Kinderwagen etc. im Vorderwagen auf der linken Fahrzeugseite. ➤ Ausgestaltung der Sitzplätze: <ul style="list-style-type: none"> – Sitzschale mit Flachpolster – Im Hinterwagen sind die Fahrgastsitze mit einem Antivandalismus-Polster auszustatten. – ausreichender Sitzabstand mindestens 680 mm ➤ Die Gestaltung der Sitzplätze orientiert sich an der EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG) unter besonderer Berücksichtigung des Anhangs VII "Vorschrift für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität". ➤ Bei den Fahrzeugen sind 4 ausgewiesene Behindertensitze vorzusehen. Die Sitze sind nahe der zum Ein-/Ausstieg geeigneten Tür 1 anzubieten.
Stehplätze	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Haltestangen und Haltegriffe: für alle Körpergrößen/Armlängen der Fahrgäste ➤ Haltemöglichkeit auf Radkasten ➤ Alle senkrechten Haltestangen ohne Chipkartenentwerter sind mit Haltewunsch-taster auszustatten. Die Taster müssen auch für Kinder und kleinwüchsige Personen gut erreichbar sein.
Sondernutzungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sondernutzungsfläche gegenüber der Tür 2: <ul style="list-style-type: none"> – Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche mit einer Größe von mindestens 900 mm x 1.300 mm. Der Platz ist für Rollstuhl, Kinderwagen und Fahrräder auszuweisen – Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich der Fläche ein Anschlag mit Klappsitz (Rückenstütze) und Haltegriffen auf beiden Seiten anzubringen ➤ Sondernutzungsfläche gegenüber der Tür 3 (nur bei Gelenkbus-Neufahrzeugen): <ul style="list-style-type: none"> – Ausgewiesene Sondernutzungsfläche (Stehperron) mit einer Größe von mindestens 900 mm x 1.300 mm für Kinderwagen und Fahrräder
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (zum Beispiel Spots oder Trittstufenleuchten)
Belüftung, Heizung, Klimatisierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ausreichende Belüftungsmöglichkeit (Fahrgastraum und Fahrerplatz) über die Klimatisierung ➤ Heizung im Gesamtfahrzeug ➤ Zusatzheizung ➤ Fahrerarbeitsplatzklimaanlage ➤ Fahrgastraumklimaanlage

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Technische Ausstattung:	
Lärm-/Schadstoff- emission	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Neufahrzeuge: Zur Zulassung gültige Abgasnorm, mindestens aber Euro 6-Norm ➤ Gesamter Fuhrpark verfügt über grüne Umweltplakette
ITCS–Anbindung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Fahrzeuge sind in das für den Ulmer Nahverkehr zentrale Leitstellensystem und die LSA-Beeinflussung einzubinden; die Anforderungen an die fahrzeugseitigen ITCS-Komponenten sind zu erfüllen (s. Kap. 4.3.3.1) ➤ Der zentralen Leitstelle muss in regelmäßigen Abständen über die beschriebenen Ortungsverfahren der Standort übermittelt werden, damit ein Soll-/IST-Vergleich durchgeführt werden kann und die prognostizierte Abfahrtszeit an den Haltestellen dem Fahrpersonal und dem Fahrgast angezeigt werden können. ➤ Die Hard- und Software sowie die technischen Ausrüstungen sind vom Verkehrsunternehmen mit Betriebsaufnahme betriebsbereit beizubringen
Daten- und Sprechfunk	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der für den Betrieb der Busse notwendige Sprechfunk zwischen Leitstelle und Fahrer bzw. von der Leitstelle zu den Fahrgästen wird ebenfalls über das ITCS-System abgewickelt. ➤ Für den Fahrer muss weiterhin die Möglichkeit bestehen, einen Unfall- oder Überfallruf abzusetzen, welcher von der zentralen Leitstelle priorisiert bearbeitet wird. ➤ Die Hard- und Software, sowie die technischen Ausrüstungen, sind vom Verkehrsunternehmen mit Betriebsaufnahme betriebsbereit beizubringen. ➤ Bordmikrofon u.a. für Kundeninformationen bei Störungen
Video	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Aufzeichnung jeder Kamera muss mit mindestens 24 Bildern/Sekunde in HD-Qualität erfolgen. Die Speicherung der Daten muss nach 48 Stunden automatisch gelöscht werden. Durch technische Vorkehrungen muss ausgeschlossen werden, dass die Daten von unbefugten Personen aus dem Fahrzeug entnommen und/oder ausgewertet werden können. Die Vorgaben des Datenschutzes sind hierbei zu beachten. ➤ Es sind 5 Kameras bei einem Gelenkbus und 4 Kameras bei einem Standardbus vorzusehen. ➤ An den Türen 2+3 und ggf. 4 sind Türkameras vorzusehen. ➤ Bei nur einer Türöffnung wird ein Vollbild am Monitor angezeigt, wird zusätzlich eine weitere Tür geöffnet, müssen diese ebenfalls bis zum Schließen der Türen mit angezeigt werden.
Fahrgastinformation:	
... im Innenraum	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kennzeichnung der Plätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ➤ Vom Fahrgastmonitor unabhängig funktionierende "Wagen hält"-Anzeige ➤ Akustische Bandansage der nächsten Haltestelle ➤ Bordmikrofon, u.a. für Kundeninformation bei Störungen, Möglichkeit von Durchsagen durch die zentrale Leitstelle direkt an die Fahrgäste im Bus

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Digitale Fahrgastinformation: <ul style="list-style-type: none"> – In jedem Fahrzeug sind 2 TFT-Doppelmonitore mit mindestens 19“ Bildschirmgröße anzubringen. Auf dem jeweils linken Monitor ist die im Layout „Ulm/Neu-Ulm“ vorgegebene „Perlschnur“ mit Fahrziel, Haltestellennamen und Fahrzeitangaben anzuzeigen. – Während des Aufenthalts an einer Haltestelle sind Umsteigebeziehungen zu anderen Verkehrsträgern des Nah- und Fernverkehrs in Echtzeit anzuzeigen. – Der jeweils rechte Monitor kann für Werbezwecke genutzt werden. Mindestens 1/4 der Spielzeit muss unentgeltlich für Fahrgastinformation oder allgemeine Informationen dem Aufgabenträger und dem Betreiber zur Verfügung stehen – Vom Monitor und der Software unabhängig muss neben dem Bildschirm für den Fahrgast die optische Bestätigung des Haltewunsches angezeigt werden. Diese Anzeige muss auch bei Ausfall des Rechnersystems der TFT-Bildschirme funktionsfähig bleiben. ➤ Statische Fahrgastinformation: <ul style="list-style-type: none"> – Netzplan Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm (mindestens Format DIN A 3 quer) ➤ DING-Tarifinfo (mindestens Format DIN A 3 quer)
... am Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrzeugfront: <ul style="list-style-type: none"> – Linien-Nummer, Fahrtziel, gegebenenfalls Zwischenziele – Auflösung mindestens 26 x 216 LEDs / Bildpunkte ➤ Rechte Fahrzeugseite: <ul style="list-style-type: none"> – Linien-Nummer, Fahrtziel, gegebenenfalls Zwischenziele – Auflösung mindestens 26 x 192 LEDs/ Bildpunkte ➤ Fahrzeugheck: <ul style="list-style-type: none"> – Bestandsfahrzeuge: Linien-Nummer, Auflösung mindestens 26 x 48 LEDs/ Bildpunkte – Neufahrzeuge: Linien-Nummer, Fahrtziel, Auflösung mindestens 26 x 192 LEDs/ Bildpunkte ➤ Linke Fahrzeugseite: <ul style="list-style-type: none"> – Linien-Nummer – Auflösung mindestens 26 x 48 LEDs/ Bildpunkte
Zusatzausstattungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahnenhalter: Die Fahrzeuge sind in Fahrtrichtung vorne mit Fahnenhaltern auszustatten. Nach Vorgabe des Aufgabenträgers sind die Fahrzeuge zu entsprechenden Anlässen und Ereignissen zu beflaggen
Fahrzeuggestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einheitliches Erscheinungsbild der im Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm eingesetzten Fahrzeuge gemäß Designvorlage (siehe 13.1.2.2)

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Werbung	<ul style="list-style-type: none">➤ Fahrzeugfront ist von der Werbung ausgeschlossen➤ Die für Logos und weitere Hinweise vorgesehenen Flächen dürfen nicht für Webezwecke verwendet werden➤ Für die Werbenutzung freigegebene Fenster dürfen zu maximal 25% beklebt werden. Eine auf den Fensterflächen aufgebrachte Werbung hat grundsätzlich in durchsichtiger Rasterfolie zu erfolgen.➤ Werbung im Innenraum maximal im Format DIN A 2 hoch in der Rückwand des Fahrerarbeitsplatzes in separatem Plakatrahmen
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none">➤ In jedem Bus ist ein Fahrscheinverkaufsgeschäft für den Vertrieb des DING-Barsortiments per Fahrpersonal vorzusehen.➤ In den Fahrzeugen sind die DING-Anforderungen an den elektronischen Vertrieb zu berücksichtigen. Je nach Bedarf sind ggf. Terminals für den Bargeldlosen Vertrieb und die Kontrolle von elektronischen Tickets vorzusehen.

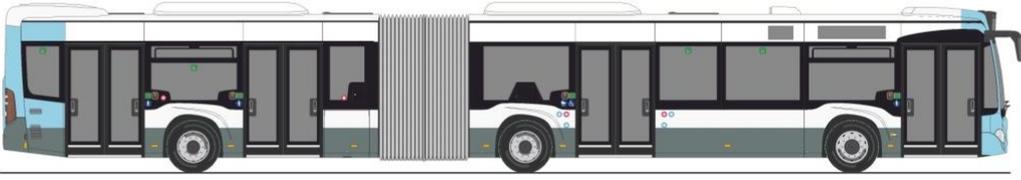
Tabelle 12: Fahrzeugausstattung Bus

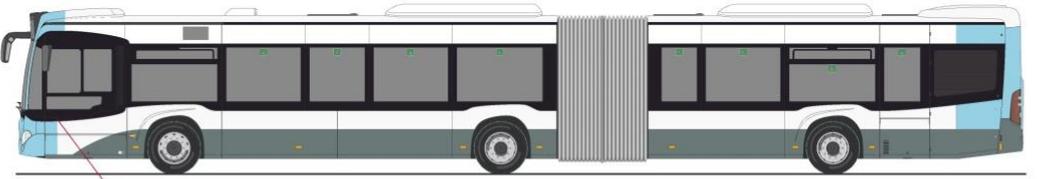
13.1.2.2 Designvorgabe



KUNDE	<input checked="" type="checkbox"/>	VERSUND	Schwabenmobil	DV-NR.	04101MS28254HS	BERATER	H. Schölder / M. Schneider
ANGEBOT	<input checked="" type="checkbox"/>	AUFTRAG		BS-NR.		DATUM	01.09.2014
FAHRZEUGTYP			Citaro: 628.254	SAP-NR.	28080891	DATEI	

Endbus GmbH
Mercedes-Benz
Design-Studio
Heinrich-Heine-Straße 66/21-67
80501 München
Tel. 089 7190 2000 Fax: 089 7190 2001




GRUNDFARBE	MOTIV LACK	MOTIV FOLIE	SCHRIFT LACK	SCHRIFT FOLIE	DIGITALDRUCK	BESCHREIBUNG	ERGÄNZUNG	BEMERKUNGEN	CODE	ANBAUTEILE	SERIE	ABWEICHUNG	DATUM	ÄNDERUNGSVERMERK
<input type="checkbox"/>				STOSSPANGEN VORN	original	FIAL 260-60 35								
										STOSSPANGEN HINTEN	original	FIAL 7046		
										YL03 LEIFUNGSGEHAUSE	verwendet	RIAL 9003		
										SPRISSELKLEBEN	EVO GRU 1	SERIE		
										YL04 TÜRSCLOPPE	original	FIAL 9003		
										FOLIE / KLEBSTRICH	ALUMI-IMP-WEISS	SERIE		
										BEZUGSBELEUCHTUNG	ALU-GR	RIAL 9003		
										YL DAC-MATTEITEL	original	RIAL 9003		
BESTANDUNG DER DV														

Wichtig: Das von Endbus für den Auftraggeber erstellten Grafiken, Zeichnungen und Silberrte sowie die anzureichenden elektronischen Daten wird automatisch geschützt. Copyright: Endbus GmbH 2011. Grafiken und Zeichnungen, die Endbus ausschließlich vom Auftraggeber zur Übertragung auf das Fahrzeug zur Verfügung gestellt wurden, verbleiben im Eigentum des Auftraggebers. Der Auftraggeber schickt Endbus die, dass die von ihm zur Verfügung gestellten Grafiken und Zeichnungen in keinem ausschlussfähigen Eigentum stehen und frei von Rechten Dritter sind.

Dieses Dokument ist eine Freigabe. Daher können die Farben nicht immer exakt mit den Farben der empfangenen Lackierung übereinstimmen.

13.1.2.3 Reinigungsstandards Fahrzeuge

Für die Reinigung der Straßenbahnen und Busse gelten Mindestanforderungen:

Tagesreinigung:

- Fahrzeugboden und Boden Fahrerraum trocken kehren
- Grobverschmutzungen und Müll beseitigen

Grundreinigung 1 x wöchentlich:

- Fahrerkabinenreinigung
- Innenreinigung

Grundreinigung 1 x monatlich:

- Gründliche Fahrerkabinenreinigung
- Gründliche Innenreinigung (sämtliche Scheiben und Sitze, Bodenreinigung mit Fleckenentferner, Haltestangen, Halteschlaufen, usw.)

Zusatzreinigung 1 x jährlich:

- Nassreinigung aller Sitze mit Sprühextraktion
- Seitenwandreinigung
- Deckenreinigung
- Faltenbalgreinigung
- Bodenversiegelung

Außenreinigung:

- Bei Bedarf, mindestens 1 x pro Woche

13.2 Übersicht der aktuellen Liniengenehmigungen nach § 37 und 42 PBefG im Stadtkreis Ulm und Alb-Donau-Kreis (Stand 31.03.2017)

DING-Linie	Genehmigungsinhaber	Genehmigte Relation	Genehmigungslaufzeit	Aufsichtsbehörde (nach § 54 PBefG)
1	SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU NV)	Söflingen <> Böfingen	30.04.2032	Stadt Ulm
3	SWU NV	Wiblingen (Alte Siedlung) <> Wissenschaftsstadt	31.12.2019	Stadt Ulm
4	SWU NV	Grimmelfingen (Eisenbahnstraße) <> Kuhberg <> Böfingen Süd (Egertweg)	31.12.2019	Stadt Ulm
5	SWU NV	Wissenschaftsstadt <> Neu-Ulm ZUP	31.12.2019	Stadt Ulm
	SWU NV/RBA Regionalbus Augsburg GmbH	Neu-Ulm ZUP <> Grete-Weiser-Straße <> Wiley (Washingtonallee)	31.05.2027	Stadt Ulm
	RBA Regionalbus Augsburg GmbH	Neu-Ulm ZUP <> Wiley (Washingtonallee) <> Ludwigsfeld (über Memminger Straße)	30.06.2026	Stadt Ulm
6	SWU NV	Donaustadion <> Eselsberg <> Universität Süd	31.12.2019	Stadt Ulm
7	SWU NV	Willy-Brandt-Platz <> Neu-Ulm ZUP <> Wilhelmsburgkaserne	31.12.2019	Stadt Ulm
	DB ZugBus RAB GmbH	Willy-Brandt-Platz <> Rathaus <> Steinerne Brücke <> Hauptbahnhof <> Wilhelmsburgkaserne <> Jungingen (Rathaus)	31.12.2019	Stadt Ulm
9	SWU NV	Wiblingen (Reutlinger Straße) <> Rosengasse	31.12.2019	Stadt Ulm
10	SWU NV	Donautal (Hans-Lorenser-Straße) <> Blautal-Center	31.12.2019	Stadt Ulm
11	SWU NV	Roter Berg <> Söflingen <> Gleißelstetten MobilSAM 11: SAM-Gebiet Roter Berg <> Söflingen <> SAM-Gebiet Gleißelstetten	31.12.2019	Stadt Ulm
MobilSAM 12	SWU NV	SAM-Gebiet Eichenhang <> Eichenplatz <> EKZ Haslacher Weg	31.12.2019	Stadt Ulm
13	SWU NV	Kuhberg <> Eselsberg <> Universität Süd MobilSAM 13: SAM-Gebiet Königstraße <> Söflingen <> SAM-Gebiet Blaubeurer Straße <> Bahnhof Söflingen	31.12.2019	Stadt Ulm

DING-Linie	Genehmigungs-inhaber	Genehmigte Relation	Genehmigungs-laufzeit	Aufsichts-behörde (nach § 54 PBefG)
14	SWU NV	Wiblingen (Pranger) <> Donautal <> Kuhberg MobilSAM 14: Wiblingen (Pranger) <> SAM-Gebiet Donautal <> Kuhberg	31.12.2019	Stadt Ulm
15	SWU NV	Willy-Brandt-Platz <> Böfingen Süd <> Science Park II	31.12.2019	Stadt Ulm
20	DB ZugBus RAB GmbH	Ulm <> Ermingen <> Einsingen <> Ulm (Ringverkehr)	31.05.2021	Stadt Ulm
22	Baumeister-Knese GmbH & Co. KG	Ulm <> Dellmensingen <> Laupheim	31.12.2019	Stadt Ulm
22/23	Baumeister-Knese GmbH & Co. KG/Robert Bayer GmbH	Wiblingen (Pranger) <> Unterweiler <> Göggingen <> Donaustetten	31.12.2019	Stadt Ulm
23	Stadtverkehr Laupheim GmbH & Co. KG	Ulm <> Staig <> Schnürpflingen <> Bihlafingen	30.06.2022	Alb-Donau-Kreis
24	Stadtverkehr Laupheim GmbH & Co. KG	Ulm <> Unterweiler <> Burgrieden <> Laupheim	30.06.2022 (vorläufig bis 30.06.2017)	Alb-Donau-Kreis
36	DB ZugBus RAB GmbH	Ulm <> Blaustein <> Wippingen	31.12.2018	Alb-Donau-Kreis
37	DB ZugBus RAB GmbH	Ulm <> Blaustein <> Markbronn	31.12.2018	Alb-Donau-Kreis
38	DB ZugBus RAB GmbH	Ulm <> Blaustein <> Bermaringen	31.12.2018	Alb-Donau-Kreis
45	DB ZugBus RAB GmbH	Jungingen <> Lehr <> Wissenschaftsstadt <> ZOB	29.05.2018	Stadt Ulm
47	SWU NV	Jungingen <> Lehrer Feld	31.12.2019	Stadt Ulm
48	DB ZugBus RAB GmbH	Ulm <> Lehr <> Mähringen	31.12.2019	Stadt Ulm
49	Stadtverkehr Laupheim GmbH & Co. KG	Nellingen <> Dornstadt <> Lehr <> Ulm	30.06.2019	Alb-Donau-Kreis
239	DB ZugBus RAB GmbH	Erbach <> Dellmensingen <> Einsingen <> Eggingen	31.12.2017	Alb-Donau-Kreis

Anmerkung: Die Nachtbuslinien N1 bis N4, N7 und N8 sind als Fahrplanerweiterung der o.g. Linien der SWU NV genehmigt.

Tabelle 13: Liniengenehmigungen

13.3 Linienfahrwege und Haltestellen

Anmerkung: Dargestellt sind ausschließlich die regelmäßig befahrenen Standardlinienfahrwege auf Gemarkung der Stadt Ulm.

13.3.1 Linie 1: Söflingen <> Böfingen

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Söflingen	1	Ostpreußenweg
2	Sonnenstraße	2	Mecklenburgweg
3	Königstraße	3	Thüringenweg
4	Magirusstraße	4	Haslacher Weg
5	Theodor-Heuss-Platz	5	Egertweg
6	Blücherstraße	6	Alfred-Delp-Weg
7	Ehinger Tor	7	Eugen-Bolz-Straße
8	Hauptbahnhof	8	Donauhalle
9	Theater	9	Wohnpark Friedrichsau
10	Justizgebäude	10	Donaustadion
11	Willy-Brandt-Platz	11	Staufenring
12	Staufenring	12	Willy-Brandt-Platz
13	Donaustadion	13	Justizgebäude
14	Wohnpark Friedrichsau	14	Theater
15	Donauhalle	15	Hauptbahnhof
16	Eugen-Bolz-Straße	16	Ehinger Tor
17	Alfred-Delp-Weg	17	Blücherstraße
18	Egertweg	18	Theodor-Heuss-Platz
19	Haslacher Weg	19	Magirusstraße
20	Thüringenweg	20	Königstraße
21	Mecklenburgweg	21	Sonnenstraße
22	Ostpreußenweg	22	Söflingen

Tabelle 14: Linienfahrweg Linie 1

13.3.2 Linie 2: Kuhberg <> Science Park II

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Kuhberg Schulzentrum	1	Science Park II
2	Gewerbeschulen Königstraße	2	Hochschule Eselsberg
3	Grimmelfinger Weg	3	Manfred-Börner-Straße
4	Saarlandstraße	4	Universität West
5	Römerplatz	5	Kliniken Wissenschaftsstadt
6	Martin-Luther-Kirche	6	Botanischer Garten
7	Ehinger Tor	7	Universität Süd
8	Hauptbahnhof	8	Eselsberg Hasenkopf
9	Theater	9	Multscherschule
10	Stadtwerke	10	Lehrer Tal
11	Lehrer Tal	11	Stadtwerke
12	Multscherschule	12	Theater
13	Eselsberg Hasenkopf	13	Hauptbahnhof
14	Universität Süd	14	Ehinger Tor
15	Botanischer Garten	15	Martin-Luther-Kirche
16	Kliniken Wissenschaftsstadt	16	Römerplatz
17	Universität West	17	Saarlandstraße
18	Manfred-Börner-Straße	18	Grimmelfinger Weg
19	Hochschule Eselsberg	19	Gewerbeschulen Königstraße
20	Science Park II	20	Kuhberg Schulzentrum

Tabelle 15: Linienfahrweg Linie 2

13.3.3 Linie 4: Wiblingen (Alte Siedlung) <> Böfingen Süd

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Alte Siedlung	1	Egertweg
2	St.-Gallener-Straße	2.1	Ludwig-Beck-Straße
3	Kemptener Straße	2.2	Eichberg Nord
4	Saulgauer Straße	3.1	Eichberg
5	Tannenplatz Zentrum	4	Eichenplatz
6	Reutlinger Straße	5	Safranberg
7	Erenlahuh	6	Steinhövelstraße
8	Fischerhauser Weg	7	Ostplatz
9	Kapelle	8	Willy-Brandt-Platz
10	Pranger	9	Rosengasse
11	Ostermahdweg	10	Hafengasse
12	Illerbrücke	11	Rathaus Ulm
13	Jakobsruhe	12	Steinerne Brücke
14	Donaubad	13	Ehinger Tor
15	Adenauerbrücke	14	Adenauerbrücke
16	Ehinger Tor	15	Donaubad
17	Steinerne Brücke	16	Jakobsruhe
18	Rathaus Ulm	17	Illerbrücke
19	Hafengasse	18	Ostermahdweg
20	Rosengasse	19	Pranger
21	Willy-Brandt-Platz	20	Kapelle
22	Ostplatz	21	Fischerhauser Weg
23	Örlinger Straße	22	Erenlahuh
24	Steinhövelstraße	23	Reutlinger Straße
25	Safranberg	24	Tannenplatz Zentrum
26	Albecker Steige	25	Saulgauer Straße
27	Eichenplatz	26	Kemptener Straße
28.1	Ludwig-Beck-Straße	27	St.-Gallener-Straße
29.1	Eichberg*	28	Alte Siedlung
29.2	Eichberg Nord*		
29/30	Egertweg		

* Alternierender Linienweg über Eichberg oder Ludwig-Beck-Straße

Tabelle 16: Linienfahrweg Linie 4

13.3.4 Linie 5: Neu-Ulm Ludwigsfeld/Wiley <> Wissenschaftsstadt

Linienweg über Memminger Straße:

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Hasenweg	1	Universität Süd
2	Katholische Kirche	2	Botanischer Garten
3	Allgäuer Straße	3	Kliniken Wissenschaftsstadt
4	Hafnerweg	4	Universität West
5	Reichenberger Straße	5	Manfred-Börner-Straße
6	Danziger Straße	6	Hochschule Eselsberg
7	Wiley Süd	7	Lise-Meitner-Straße
8	Neue Hochschule	8	Sonnenfeld
9	Edisoncenter	9	Söflinger Weinberge
10	Arena	10	Virchowstraße
11	Memminger Straße	11	Heilmeyersteige
12	Fachoberschule	12	Ehrensteiner Feld
13	ZUP	13	Veltlinerweg
14	Rathaus Neu-Ulm	14	Ruländerweg
15	Petrusplatz	15	Burgunderweg
16	Herdbruckerstraße	16	Multscherschule
17	Rathaus Ulm	17	Lehrer Tal
18	Steinerne Brücke	18	Kienlesberg
19	Hauptbahnhof	19	Stadtwerke
20	Theater	20	Theater
21	Stadtwerke	21	Hauptbahnhof
22	Kienlesberg	22	Steinerne Brücke
23	Lehrer Tal	23	Rathaus Ulm
24	Multscherschule	24	Herdbruckerstraße
25	Burgunderweg	25	Petrusplatz
26	Ruländerweg	26	Rathaus Neu-Ulm
27	Veltlinerweg	27	ZUP
28	Ehrensteiner Feld	28	Fachoberschule
29	Heilmeyersteige	29	Memminger Straße
30	Virchowstraße	30	Arena
31	Söflinger Weinberge	31	Edisoncenter

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
32	Sonnenfeld	32	Neue Hochschule
33	Lise-Meitner-Straße	33	Wiley Süd
34	Hochschule Eselsberg	34	Danziger Straße
35	Manfred-Börner-Straße	35	Reichenberger Straße
36	Universität West	36	Hafnerweg
37	Kliniken Wissenschaftsstadt	37	Allgäuer Straße
38	Botanischer Garten	38	Oberfeld
39	Universität Süd	39	Hasenweg

Tabelle 17: Linienfahrweg Linie 5 (Linienweg über Memminger Straße)

Linienweg über Grethe-Weiser-Straße:

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Washingtonallee	1	Universität Süd
2	Neue Hochschule	2	Botanischer Garten
3	Wiley Club	3	Kliniken Wissenschaftsstadt
4	Grethe-Weiser-Straße	4	Universität West
5	Bradleystraße	5	Manfred-Börner-Straße
6	Riedstraße	6	Hochschule Eselsberg
7	Escheugraben	7	Lise-Meitner-Straße
8	Steubenstraße	8	Sonnenfeld
9	Waldeck	9	Söflinger Weinberge
10	Meininger Allee	10	Virchowstraße
11	ZUP	11	Heilmeyersteige
12	Rathaus Neu-Ulm	12	Ehrensteiner Feld
13	Petrusplatz	13	Veltlinerweg
14	Herdbruckerstraße	14	Ruländerweg
15	Rathaus Ulm	15	Burgunderweg
16	Steinerne Brücke	16	Multscherschule
17	Hauptbahnhof	17	Lehrer Tal
18	Theater	18	Kienlesberg
19	Stadtwerke	19	Stadtwerke
20	Kienlesberg	20	Theater

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
21	Lehrer Tal	21	Hauptbahnhof
22	Multscherschule	22	Steinerne Brücke
23	Burgunderweg	23	Rathaus Ulm
24	Ruländerweg	24	Herdbruckerstraße
25	Veltlinerweg	25	Petrusplatz
26	Ehrensteiner Feld	26	Rathaus Neu-Ulm
27	Heilmeyersteige	27	ZUP
28	Virchowstraße	28	Meininger Allee
29	Söflinger Weinberge	29	Waldeck
30	Sonnenfeld	30	Steubenstraße
31	Lise-Meitner-Straße	31	Escheugraben
32	Hochschule Eselsberg	32	Riedstraße
33	Manfred-Börner-Straße	33	Bradleystraße
34	Universität West	34	Grethe-Weiser-Straße
35	Kliniken Wissenschafts- stadt	35	Wiley Club
36	Botanischer Garten	36	Neue Hochschule
37	Universität Süd	37	Washingtonallee

Tabelle 18: Linienfahrweg Linie 5 (Linienweg über Grethe-Weiser-Straße)

13.3.5 Linie 6: Donaustadion <> Eselsberg Hasenkopf

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Donaustadion	1	Eselsberg Hasenkopf
2	Congress Centrum	2	Kelternweg
3	Gänsturm	3	Traminerweg
4	Haus der Begegnung	4	Ruländerweg
5	Rathaus Ulm	5	Beim Türmle
6	Steinerne Brücke	6	Lupferbrücke
7	Hauptbahnhof	7	Bahnhof Söflingen
8	Theater	8	Beringerbrücke
9	Stadtwerke	9	Lehrer Tal
10	Kienlesberg	10	Kienlesberg
11	Lehrer Tal	11	Stadtwerke
12	Bleicher Hag	12	Theater
13	Beringerbrücke	13	Hauptbahnhof
14	Bahnhof Söflingen	14	Steinerne Brücke
15	Lupferbrücke	15	Rathaus Ulm
16	Beim Türmle	16	Haus der Begegnung
17	Ruländerweg	17	Gänsturm
18	Traminerweg	18	Congress Centrum
19	Kelternweg	19	Donaustadion
20	Eselsberg Hasenkopf		

Tabelle 19: Linienfahrweg Linie 6

13.3.6 Linie 7: Willy-Brandt-Platz <> Neu-Ulm ZUP <> Jungingen

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Willy-Brandt-Platz	1	Rathaus Jungingen
2	Congress Centrum	2	Donau-Iller-Werkstätten
3	Kasernstraße	3	Schwarzenbergstraße
4	Meininger Allee	4	Fichtenstraße
5	ZUP	5	Gehrstraße
6	Rathaus Neu-Ulm	6	Margarete-Steiff-Straße
7	Donaucenter	7	Edith-Stein-Ring
8	Donauklinik	8	Auf dem Hart
9	Amtsgericht	9	Albstraße
10	Adenauerbrücke	10	Franzenhauserweg
11	Ehinger Tor	11	Hörvelsinger Weg
12	Hauptbahnhof	12	Wilhelmsburgkaserne
13	Theater	13	Neuer Friedhof
14	Stadtwerke	14	Kliniken Michelsberg
15	Ensingerstraße	15	Frauensteige
16	Keplerstraße	16	Schillerhöhe
17	Frauenstraße	17	Frauenstraße
18	Schillerhöhe	18	Keplerstraße
19	Kliniken Michelsberg	19	Ensingerstraße
20	Neuer Friedhof	20	Stadtwerke
21	Hörvelsinger Weg	21	Theater
22	Franzenhauserweg	22	Hauptbahnhof
23	Albstraße	23	Ehinger Tor
24	Auf dem Hart	24	Adenauerbrücke
25	Edith-Stein-Ring	25	Amtsgericht
26	Margarete-Steiff-Straße	26	Schützenstraße
27	Gehrstraße	27	Gartenstraße
28	Fichtenstraße	28	ZUP
29	Schwarzenbergstraße	29	Meininger Allee
30	Donau-Iller-Werkstätten	30	Kasernstraße

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
31	Rathaus Jungingen	31	Augsburger Tor
		32	Congress Centrum
		33	Willy-Brandt-Platz

Tabelle 20: Linienfahrweg Linie 7

13.3.7 Linie 8: Grimmelfingen <> Universität Süd

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Eisenbahnstraße	1	Universität Süd
2	Rathausstraße	2	Eselsberg Hasenkopf
3	Häberlinweg	3	Kelternweg
4	Lindenhöhe	4	Traminerweg
5	Barbaralinde	5	Ruländerweg
6	Oberer Kuhberg	6	Beim Türmle
7	Kuhberg Schulzentrum	7	Lupferbrücke
8	Gewerbeschulen Königstraße	8	Blautal-Center
9	Neunkirchenweg	9	Jägerstraße
10	Sulzbachweg	10	Ottiliengasse
11	Sedanstraße	11	Söflingen
12	Königstraße	12	Sonnenstraße
13	Sonnenstraße	13	Königstraße
14	Söflingen	14	Sedanstraße
15	Ottiliengasse	15	Sulzbachweg
16	Jägerstraße	16	Neunkirchenweg
17	Blautal-Center	17	Gewerbeschulen Königstraße
18	Lupferbrücke	18	Kuhberg Schulzentrum
19	Beim Türmle	19	Oberer Kuhberg
20	Ruländerweg	20	Barbaralinde
21	Traminerweg	21	Lindenhöhe
22	Kelternweg	22	Häberlinweg
23	Eselsberg Hasenkopf	23	Rathausstraße
24	Universität Süd	24	Eisenbahnstraße

Tabelle 21: Linienfahrweg Linie 8

13.3.8 Linie 9: Roter Berg <> Söflingen <> Gleißelstetten

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Oberer Roter Berg	1	Gleißelstetten
2	Am Roten Berg	2	Maienweg
3	Riedwiesenweg	3	Leonberger Weg
4	St.-Jakob-Straße	4	Schongauer Weg
5	Clarissenstraße	5	Auf der Laue
6	Ottiliengasse	6	Torstraße
7	Söflingen	7	Sonnenstraße
8	Torstraße	8	Söflingen
9	Fünf-Bäume-Weg	9	Ottiliengasse
10	Fünf-Bäume-Weg Mitte	10	Clarissenstraße
11	Maienweg Nord	11	St.-Jakob-Straße
12	Auf der Laue	12	Riedwiesenweg
13	Schongauer Weg	13	Am Roten Berg
14	Leonberger Weg	14	Oberer Roter Berg
15	Maienweg		
16	Gleißelstetten		

Tabelle 22: Linienfahrweg Linie 9

13.3.9 Linie 10: Donautal <> Blautal-Center

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Hans-Lorensen-Straße	1	Blautal-Center
2	Ernst-Abbe-Straße	2	Auf der Gölde
3	Firma UPS	3	Beim B'scheid
4	Firma Rheinzink	4	Stadtwerke
5	IVECO	5	Theater
6	DEUTZ AG	6	Hauptbahnhof
7	Firma Meiller	7	Ehinger Tor
8	Ratiopharm	8	Haßlerstraße
9	Graf-Arco-Straße	9	Gasthof Donautal
10	Firma Wieland	10	Boschstraße
11	Firma Seeberger	11	Steinbeisstraße
12	Siemensstraße	12	Daimlerstraße
13	Heuweg	13	Heuweg
14	Daimlerstraße	14	Siemensstraße
15	Steinbeisstraße	15	Firma Seeberger
16	Boschstraße	16	Firma Wieland
17	Gasthof Donautal	17	Graf-Arco-Straße
18	Haßlerstraße	18	Ratiopharm
19	Ehinger Tor	19	Firma Meiller
20	Hauptbahnhof	20	DEUTZ AG
21	Theater	21	IVECO
22	Stadtwerke	22	Firma Rheinzink
23	Beim B'scheid	23	Firma UPS
24	Auf der Gölde	24	Ernst-Abbe-Straße
25	Blautal-Center	25	Hans-Lorensen-Straße

Tabelle 23: Linienfahrweg Linie 10

13.3.10 Linie 11: ZOB <> Einsingen/Eggingen/Ermingen <> ZOB

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
2	Haßlerstraße	1	ZOB
3	Gasthof Donautal	2	Ehinger Tor
4	Erbacher Straße	3	St. Elisabeth
5	Abzweig Einsingen	4	Theodor-Heuss-Platz
6	Hohe Steige	5	Magirusstraße
7	Ensostraße	6	Königstraße
8	Hirsch	7	Sonnenstraße
9	Bei den Weihern	8	Torstraße
10	Kirche Einsingen	9	Fünf-Bäume-Weg
11	Ringinger Straße	10	Sportzentrum TSG
12	Rathaus Eggingen	11	Franz-Wiedemeier-Straße
13	Allewind	12	Harthäuser Straße
14	Panoramastraße	13	Schönstatt-Kapelle
15	Waldstraße	14	Kirche Harthausen
16	Kirche Harthausen	15	Waldstraße
17	Harthäuser Straße	16	Panoramastraße
18	Franz-Wiedemeier-Straße	17	Allewind
19	Sportzentrum TSG	18	Rathaus Eggingen
20	Fünf-Bäume-Weg	19	Ringinger Straße
21	Torstraße	20	Kirche Einsingen
22	Sonnenstraße	21	Bei den Weihern
23	Königstraße	22	Hirsch
24	Magirusstraße	23	Ensostraße
25	Theodor-Heuss-Platz	24	Hohe Steige
26	St. Elisabeth	25	Abzweig Einsingen
27	Ehinger Tor	26	Erbacher Straße
28	ZOB	27	Gasthof Donautal
		28	Haßlerstraße
		29	Ehinger Tor
		30	ZOB

Tabelle 24: Linienfahrweg Linie 11

13.3.11 Linie 12: Ulm <> Donaustetten <> Unterweiler/Laupheim

Linienfahrweg 1 (Linienabschnitt Ulm <> Unterweiler):

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Hartstraße
2	Haßlerstraße	2	Rathaus Unterweiler
3	Kastbrücke	3	Illerkirchberger Straße
4	Zollbrücke	4	Am Hohen Rain
5	Hoher Berg	5	Wollgrasweg
6	Riedlenstraße	6	Riedlenstraße
7	Wollgrasweg	7	Hoher Berg
8	Am Hohen Rain	8	Zollbrücke
9	Illerkirchberger Straße	9	Kastbrücke
10	Rathaus Unterweiler	10	Haßlerstraße
11	Hartstraße	11	Ehinger Tor

Tabelle 25: Linienfahrweg Linie 12 – Linienfahrweg 1 (Linienabschnitt Ulm <> Unterweiler)

Linienfahrweg 2 (Linienabschnitt Ulm <> Laupheim):

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Laupheim, Rabenstraße
2	Haßlerstraße	2	Laupheim, Rathaus
3	Kastbrücke	3	Laupheim, Kapellenstraße
4	Zollbrücke	4	Laupheim, Ferdinand-Raff-Straße
5	Hoher Berg	5	Achstetten, Laupheimer Straße
6	Riedlenstraße	6	Achstetten, Moser
7	Wollgrasweg	7	Achstetten, Birkenhain
8	Am Hohen Rain	8	Unterholzheim, Rotbrücke
9	Illerkirchberger Straße	9	Stetten, Adler
10	Am Kraftwerk	10	Dellmensingen, Hirsch
11	Dellmensingen, Ulmer Straße	11	Dellmensingen, Lange Straße
12	Dellmensingen, Ulmer Straße 7	12	Dellmensingen, Schule
13	Dellmensingen, Kirche	13	Dellmensingen, Ulmer Straße

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
14	Dellmensingen, Hirsch	14	Am Kraftwerk
15	Stetten, Adler	15	Illerkirchberger Straße
16	Unterholzheim, Rotbrücke	16	Am Hohen Rain
17	Achstetten, Schule	17	Wollgrasweg
18	Achstetten, Birkenhain	18	Riedlenstraße
19	Achstetten, Rathaus	19	Hoher Berg
20	Achstetten, Laupheimer Straße	20	Zollbrücke
21	Laupheim, Ferdinand-Raff-Straße	21	Kastbrücke
22	Laupheim, ZOB / Stadtbahnhof	22	Haßlerstraße
23	Laupheim, Ulmer Straße / EKZ	23	Ehinger Tor
24	Laupheim, Rabenstraße	24	ZOB

Tabelle 26: Linienfahrweg Linie 12 – Linienfahrweg 2 (Linienabschnitt Ulm <> Laupheim)

Linienfahrweg 3: Wiblingen (Kapelle) <> Göggingen <> Donaustetten <> Unterweiler (z.T. Normalverkehrszeiten, Schwachverkehrszeiten)

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Kapelle	1	Hartstraße
2	Zollbrücke	2	Rathaus Unterweiler
3	Hoher Berg	3	Am Hohen Rain
4	Riedlenstraße	4	Wollgrasweg
5	Wollgrasweg	5	Riedlenstraße
6	Am Hohen Rain	6	Hoher Berg
7	Rathaus Unterweiler	7	Zollbrücke
8	Hartstraße	8	Kapelle

Tabelle 27: Linienfahrweg Linie 12 – Linienfahrweg 3: Wiblingen (Kapelle) <> Göggingen <> Donaustetten <> Unterweiler (z.T. Normalverkehrszeiten, Schwachverkehrszeiten)

13.3.12 Linie 13: Mähringen <> Wissenschaftsstadt (Uni Süd) <> Lehr <> Jungingen <> Gewerbegebiet Lehrer Feld

Linienfahrweg 1:

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Wendeschleife Mähringen	1	Donau-Iller-Werkstätten
2	Rathaus Mähringen	2	Schwarzenbergstraße
3	Alte Straße	3	Fichtenstraße
4	Botanischer Garten	4	Gehrstraße
5	Universität Süd	5	Rathaus Jungingen
6	Botanischer Garten	6	Junginger Straße
7	Loherstraße	7	Industriestraße
8	Rührweg	8	Mariusweg
9	Mariusweg	9	Rührweg
10	Industriestraße	10	Mähringer Straße
11	Junginger Straße	11	Botanischer Garten
12	Rathaus Jungingen	12	Universität Süd
13	Gehrstraße	13	Botanischer Garten
14	Fichtenstraße	14	Alte Straße
15	Schwarzenbergstraße	15	Rathaus Mähringen
16	Donau-Iller-Werkstätten	16	Wendeschleife Mähringen

Tabelle 28: Linienfahrweg Linie 13 – Linienfahrweg 1

Linienfahrweg 2:

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Wendeschleife Mähringen	1	Im Lehrer Feld West
2	Rathaus Mähringen	2	Im Lehrer Feld Nord
3	Alte Straße	3	Eiselauer Weg
4	Botanischer Garten	4	Schwarzenbergstraße
5	Universität Süd	5	Fichtenstraße
6	Botanischer Garten	6	Gehrstraße
7	Loherstraße	7	Rathaus Jungingen

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
8	Rührweg	8	Junginger Straße
9	Mariusweg	9	Industriestraße
10	Industriestraße	10	Mariusweg
11	Junginger Straße	11	Rührweg
12	Rathaus Jungingen	12	Mähringer Straße
13	Gehrstraße	13	Botanischer Garten
14	Fichtenstraße	14	Universität Süd
15	Schwarzenbergstraße	15	Botanischer Garten
16	Im Lehrer Feld Süd	16	Alte Straße
17	Im Lehrer Feld West	17	Rathaus Mähringen

Tabelle 29: Linienfahrweg Linie 13 – Linienfahrweg 2

13.3.13 Linie 14: Wiblingen Pranger<> Kuhberg Schulzentrum

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Pranger	1	Kuhberg Schulzentrum
2	Oberer Wirt	2	Oberer Kuhberg
3	Alte Siedlung	3	Barbaralinde
4	St.-Gallener-Straße	4	Lindenhöhe
5	Kemptener Straße	5	Häberlinweg
6	Saulgauer Straße	6	Rathausstraße
7	Tannenplatz Zentrum	7	Eisenbahnstraße
8	Reutlinger Straße	8	Erbacher Straße
9	Kastbrücke	9	Benzstraße
10	Firma Seeberger	10	Firma Nanz
11	Firma Wieland	11	Liststraße
12	Graf-Arco-Straße	12	Steinbeisstraße
13	Maybachstraße	13	Daimlerstraße
14	Heuweg	14	Heuweg
15	Daimlerstraße	15	Maybachstraße
16	Steinbeisstraße	16	Graf-Arco-Straße
17	Liststraße	17	Firma Wieland
18	Firma Nanz	18	Firma Seeberger
19	Benzstraße	19	Kastbrücke
20	Erbacher Straße	20	Reutlinger Straße
21	Eisenbahnstraße	21	Tannenplatz Zentrum
22	Rathausstraße	22	Saulgauer Straße
23	Häberlinweg	23	Kemptener Straße
24	Lindenhöhe	24	St.-Gallener-Straße
25	Barbaralinde	25	Alte Siedlung
26	Oberer Kuhberg	26	Oberer Wirt
27	Kuhberg Schulzentrum	27	Pranger

Tabelle 30: Linienfahrweg Linie 14

13.3.14 Linie 15: Willy-Brandt-Platz <> Böfingen Süd <> Science Park II

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	Willy-Brandt-Platz	1	Science Park II
2	Ostplatz	2	Lise-Meitner-Straße
3	Örlinger Straße	3	Hochschule Eselsberg
4	Steinhövelstraße	4	Manfred-Börner-Straße
5	Safranberg	5	Universität West
6	Albecker Steige	6	Kliniken Wissenschaftsstadt
7	Eichenplatz	7	Hörvelsinger Weg
8	Ludwig-Beck-Straße	8	Egertweg
9	Egertweg	9	Ludwig-Beck-Straße
10	Hörvelsinger Weg	10	Eichenplatz
11	Kliniken Wissenschaftsstadt	11	Safranberg
12	Universität West	12	Steinhövelstraße
13	Manfred-Börner-Straße	13	Ostplatz
14	Hochschule Eselsberg	14	Willy-Brandt-Platz
15	Lise-Meitner-Straße		
16	Science Park II		

Tabelle 31: Linienfahrweg Linie 15

13.3.15 Linie 24: Ulm <> Unterweiler <> Burgrieden <> Laupheim

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Rathaus
2	Ehinger Tor	2	Breite Ost
3	Donaubad	3	St.-Gallener-Straße
4	Pranger	4	Friedrichshafener Straße
5	Oberer Wirt	5	Alte Siedlung
6	Alte Siedlung	6	Oberer Wirt
7	Friedrichshafener Straße	7	Pranger
8	St.-Gallener-Straße	8	Donaubad
9	Breite Ost	9	Ehinger Tor
10	Rathaus	10	ZOB

Anmerkung: Es sind nur die Haltestellen auf Gemarkung der Stadt Ulm dargestellt.

Tabelle 32: Linienfahrweg Linie 24

13.3.16 Linie 49: Ulm ZOB <> Lehr <> Dornstadt <> Nellingen

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Gewerbegebiet Ulm-Nord
2	Ehinger Tor	2	Junginger Straße
3	Lehrer Tal	3	Loherstraße
4	Schießstände	4	Schießstände
5	Loherstraße	5	Lehrer Tal
6	Junginger Straße	6	Ehinger Tor
7	Gewerbegebiet Ulm-Nord	7	ZOB

Anmerkung: Es sind nur die Haltestellen auf Gemarkung der Stadt Ulm dargestellt.

Tabelle 33: Linienfahrweg Linie 49

13.3.17 Nachtbuslinie N1: Ulm ZOB <> Söflingen <> Ermingen <> Eggingen <> Einsingen

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Ensostraße
2	Ehinger Tor	2	Hirsch
3	Blücherstraße	3	Kirche Einsingen
4	Theodor-Heuss-Platz	4	Ringinger Straße
5	Magirusstraße	5	Rathaus Eggingen
6	Königstraße	6	Allewind
7	Sonnenstraße	7	Panoramastraße
8	Söflingen	8	Waldstraße
9	Torstraße	9	Kirche Harthausen
10	Fünf-Bäume-Weg	10	Franz-Wiedemeier-Straße
11	Sportplatz TSG	11	Sportplatz TSG
12	Franz-Wiedemeier-Straße	12	Fünf-Bäume-Weg
13	Kirche Harthausen	13	Torstraße
14	Waldstraße	14	Sonnenstraße
15	Panoramastraße	15	Königstraße
16	Allewind	16	Magirusstraße
17	Rathaus Eggingen	17	Theodor-Heuss-Platz
18	Ringinger Straße	18	Blücherstraße
19	Kirche Einsingen	19	Ehinger Tor
20	Hirsch	20	ZOB
21	Ensostraße		

Tabelle 34: Linienfahrweg Nachtbuslinie N1

13.3.18 Nachtbuslinie N2: Ulm ZOB <> Eselsberg <> Blaustein <> Arnegg <> Herrlingen

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Herrlingen, Bahnhof
2	Theater	2	Blaustein, Kalte Herberge
3	Stadtwerke	3	Blaustein, Galgenbergstraße
4	Kienlesberg	4	Blaustein, Bahnhof/Rathaus
5	Lehrer Tal	5	Blaustein, Hofstraße
6	Multscherschule	6	Blaustein, Am Blaugarten
7	Burgunderweg	7	Söflinger Weinberge
8	Ruländerweg	8	Virchowstraße
9	Veltlinerweg	9	Heilmeyersteige
10	Ehrensteiner Feld	10	Ehrensteiner Feld
11	Heilmeyersteige	11	Veltlinerweg
12	Virchowstraße	12	Ruländerweg
13	Söflinger Weinberge	13	Burgunderweg
14	Blaustein, Lindenstraße	14	Multscherschule
15	Blaustein, Am Blaugarten	15	Lehrer Tal
16	Blaustein, Hofstraße	16	Kienlesberg
17	Blaustein, Bahnhof/Rathaus	17	Stadtwerke
18	Blaustein, Galgenbergstraße	18	Theater
19	Blaustein, Kalte Herberge	19	ZOB
20	Arnegg, Gasthof Blautal		
21	Arnegg, Bildstöckle		
22	Arnegg, Gasthof Blautal		
23	Herrlingen, Bahnhof		

Tabelle 35: Linienfahrweg Nachtbuslinie N2

13.3.19 Nachtbuslinie N3: Ulm ZOB <> Uni Süd <> Mähringen <> Lehr <> Jungingen

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Schwarzenbergstraße
2	Theater	2	Rathaus Jungingen
3	Stadtwerke	3	Junginger Straße
4	Beim B'scheid	4	Mähringer Straße
5	Auf der Gölde	5	Ulmer Steige
6	Blautal-Center	6	Botanischer Garten
7	Lupferbrücke	7	Universität Süd
8	Beim Türmle	8	Eselsberg Hasenkopf
9	Ruländerweg	9	Kelternweg
10	Traminerweg	10	Traminerweg
11	Kelternweg	11	Ruländerweg
12	Eselsberg Hasenkopf	12	Beim Türmle
13	Universität Süd	13	Lupferbrücke
14	Botanischer Garten	14	Blautal-Center
15	Ulmer Steige	15	Auf der Gölde
16	Loherstraße	16	Beim B'scheid
17	Junginger Straße	17	Stadtwerke
18	Rathaus Jungingen	18	Theater
19	Gehrstraße	19	ZOB
20	Fichtenstraße		
21	Schwarzenbergstraße		

Tabelle 36: Linienfahrweg Nachtbuslinie N3

13.3.20 Nachtbuslinie N4: Ulm ZOB <> Willy Brandt-Platz <> Eichberg<> Böfingen

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Ostpreußenweg
2	Steinerne Brücke	2	Mecklenburgweg
3	Rathaus Ulm	3	Thüringenweg
4	Hafengasse	4	Haslacher Weg
5	Rosengasse	5	Egertweg
6	Willy-Brandt-Platz	6	Eichberg Nord
7	Ostplatz	7	Eichberg
8	Örlinger Straße	8	Eichenplatz
9	Steinhövelstraße	9	Safranberg
10	Safranberg	10	Steinhövelstraße
11	Albecker Steige	11	Ostplatz
12	Eichenplatz	12	Willy-Brandt-Platz
13	Eichberg	13	Rosengasse
14	Eichberg Nord	14	Hafengasse
15	Egertweg	15	Rathaus Ulm
16	Haslacher Weg	16	Steinerne Brücke
17	Thüringenweg	17	ZOB
18	Mecklenburgweg		
19	Ostpreußenweg		

Tabelle 37: Linienfahrweg Nachtbuslinie N4

13.3.21 Nachtbuslinie N5: Ulm ZOB <> Neu-Ulm ZUP <> Offenhausen <> Pfuhl <> Burlafingen

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Bahnhof Burlafingen
2	Steinerne Brücke	2	Leipheimer Straße
3	Rathaus Ulm	3	Kirchstraße
4	Herdbruckerstraße	4	Altes Rathaus
5	Petrusplatz	5	Platzgasse
6	Rathaus Neu-Ulm	6	Trissinoplatz
7	ZUP	7	Stauffenbergstraße
8	Meininger Allee	8	Grundweg
9	Waldeck	9	Ortsstraße
10	Borsigstraße	10	Roseggerstraße
11	Lessingstraße	11	Lessingstraße
12	Roseggerstraße	12	Borsigstraße
13	Ortsstraße	13	Waldeck
14	Grundweg	14	Meininger Allee
15	Stauffenbergstraße	15	ZUP
16	Trissinoplatz	16	Rathaus Neu-Ulm
17	Platzgasse	17	Petrusplatz
18	Altes Rathaus	18	Herdbruckerstraße
19	Winterstraße	19	Rathaus Ulm
20	Schulzentrum Pfuhl	20	Steinerne Brücke
21	Glöcklerstraße	21	ZOB
22	Dorfplatz Burlafingen		
23	Schule Burlafingen		
24	Bahnhof Burlafingen		

Tabelle 38: Linienfahrweg Nachtbuslinie N5

13.3.22 Nachtbuslinie N7: Ulm ZOB <> Wiblingen

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Alte Siedlung
2	Ehinger Tor	2	St.-Gallener-Straße
3	Adenauerbrücke	3	Kemptener Straße
4	Donaubad	4	Saulgauer Straße
5	Jakobsruhe	5	Tannenplatz Zentrum
6	Illerbrücke	6	Reutlinger Straße
7	Ostermahdweg	7	Erenlah
8	Pranger	8	Fischerhauser Weg
9	Kapelle	9	Kapelle
10	Fischerhauser Weg	10	Pranger
11	Erenlah	11	Ostermahdweg
12	Reutlinger Straße	12	Illerbrücke
13	Tannenplatz Zentrum	13	Jakobsruhe
14	Saulgauer Straße	14	Donaubad
15	Kemptener Straße	15	Adenauerbrücke
16	St.-Gallener-Straße	16	Ehinger Tor
17	Alte Siedlung	17	ZOB

Tabelle 39: Linienfahrweg Nachtbuslinie N7

13.3.23 Nachtbuslinie N8: Ulm ZOB <> Kuhberg <> Grimmelfingen <> Donautal <> Göggingen <> Donaustetten

Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Illerkirchberger Straße
2	Ehinger Tor	2	Wasserturm
3	Römerplatz	3	Hoher Berg
4	Saarlandstraße	4	Zollbrücke
5	Grimmelfinger Weg	5	Kastbrücke
6	Gewerbeschulen Königstraße	6	Benzstraße
7	Kuhberg Schulzentrum	7	Erbacher Straße
8	Oberer Kuhberg	8	Eisenbahnstraße
9	Barbaralinde	9	Rathausstraße
10	Lindenhöhe	10	Häberlinweg
11	Häberlinweg	11	Lindenhöhe
12	Rathausstraße	12	Barbaralinde
13	Eisenbahnstraße	13	Oberer Kuhberg
14	Erbacher Straße	14	Kuhberg Schulzentrum
15	Benzstraße	15	Gewerbeschulen Königstraße
16	Kastbrücke	16	Grimmelfinger Weg
17	Zollbrücke	17	Saarlandstraße
18	Hoher Berg	18	Römerplatz
19	Riedlenstraße	19	Ehinger Tor
20	Wasserturm	20	ZOB
21	Illerkirchberger Straße		

Tabelle 40: Linienfahrweg Nachtbuslinie N8