



Sachbearbeitung	Task Force Linie 2		
Datum	01.02.2018		
Geschäftszeichen	TFL2-Fi * 21		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 20.03.2018	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 051/18

Betreff: ÖPNV-Liniennetzreform mit Inbetriebnahme Linie 2 zum Fahrplanwechsel 2018/19
- Beschluss zur Bestellung -

Anlagen: Geografische Übersicht Liniennetz Stadtverkehr Ulm 2018/19 (Anlage 1)
Antrag Nr. 79 der CDU-Fraktion vom 02.05.2017 (Anlage 2)

Antrag:

1. Den geplanten Liniennetzänderungen und Maßnahmen wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der RAB für die Mehrleistungen auf der neuen Linie 13 zu verhandeln und das Ergebnis dem FBA zur Beschlussfassung vorzulegen.

Jung

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

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja, in Abhängigkeit des Verhandlungsergebnisses mit der RAB, das dem FBA zum Beschluss vorgelegt wird.
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

1. Anträge

CDU-Antrag Nr. 79 vom 02.05.2017 (Anlage 2)

2. Beschlusslage

2.1. Beschlüsse:

FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 19.07.2017, Nahverkehrsplan - Vorberatung (GD 263/17) - Arbeitsauftrag zur Linie 15

Gemeinderat am 19.07.2017, Nahverkehrsplan - Beschluss (GD 263/17)

3. ÖPNV-Zielnetz 2020: Umsetzung Stufe 2 mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2

3.1. Zeitliche Umsetzung (Stufenkonzept)

Aus der notwendigen Anpassung des Busnetzes an das zukünftige Liniennetz mit den beiden Straßenbahnlinien wurde das Zielnetz für den Nahverkehrsplan entwickelt, das in mehreren Stufen umgesetzt wurde bzw. werden soll:

- Stufe 1 - Fahrplanwechsel Dezember 2017: Umstellung der Rufbuslinie 12 (Ex 22/23) auf feste Busbedienung (s. Kap. 3.9).
- Stufe 2 - Fahrplanwechsel Dezember 2018: Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 und der Anpassungen des Busliniennetzes. 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) und die Linie 16.

Gemäß Nahverkehrsplan wird die Stufe 2 mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 zum Fahrplanwechsel am 09.12.2018 wie nachfolgend beschrieben umgesetzt.

Es erfolgt außerdem eine Umbenennung der Liniennummern/-bezeichnungen mit dem Ziel einer einheitlichen Netznummerierung für den Stadtverkehr Ulm (Linienkorridor 1 - 19, siehe Anlage 1).

3.2. Linienänderungen im Einzelnen

Die Umsetzungstabelle sowie die Linienänderungen sind aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Linie (alt)	Linie (neu)	Neuer Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Linienänderung
1	1	Söflingen <> Böfingen	<ul style="list-style-type: none"> keine Veränderung gegenüber dem Status quo
2	2	Kuhberg <> Science Park II	<ul style="list-style-type: none"> Fahrtenangebot: Die neue Linie 2 verkehrt tagsüber im 10-Minuten-Takt. Während der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 7 und 8 Uhr (HVZ) wird zum Schulbeginn am Kuhberg Schulzentrum das Fahrtenangebot ab Hauptbahnhof mit E-Bussen und zusätzlichen Straßenbahnkursen auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet. In der Gegenrichtung verkehren die Straßenbahnen zur Wissenschaftsstadt zwischen ca. 7 und 9 Uhr (an Vorlesungstagen bis ca. 10 Uhr) alle 5 Minuten. Am Nachmittag gilt von ca. 15 bis 18 Uhr zwischen Wissenschaftsstadt und Ehinger Tor ein 5-Minuten-Takt. An der Haltestelle Uni Süd entsteht ein Umsteigepunkt zu den Linien 5, 8 und 13.
3 und 4	4	Wiblingen (Alte Siedlung) <> Böfingen Süd	<ul style="list-style-type: none"> Die künftige Linie 4 übernimmt mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 zwischen Wiblingen und dem Hauptbahnhof den Abschnitt der heutigen Linie 3 und verkehrt über das Rathaus nach Böfingen zur Endhaltestelle Egertweg. Die heutige Direktverbindung von Wiblingen zum Hauptbahnhof entfällt somit. 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 Söflingen, Blaubeurer Straße und Universität Süd) und Linie 14 (in Richtung Donautal/Wiblingen) bedient.
5	5	Neu-Ulm Ludwigsfeld/Wiley <> Wissenschaftsstadt	<ul style="list-style-type: none"> Endhaltestelle in der Wissenschaftsstadt wird mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 die Haltestelle Uni Süd sein. Die bisherige zweigeteilte Streckenführung der Linie 5 in Neu-Ulm bleibt bestehen. Das heißt, 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).
6	6	Donaustadion <> Eselsberg Hasenkopf	<ul style="list-style-type: none"> Mit Einführung der Linie 2 wird die Linie 6 wieder bis zum Donaustadion fahren und die Taktzeiten werden dementsprechend angepasst.

Linie (alt)	Linie (neu)	Neuer Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Linienänderung
			<ul style="list-style-type: none"> Bei der Linie 6 entfällt der Parallelabschnitt zwischen Eselsberg Hasenkopf und Universität Süd.
7		Willy-Brandt-Platz <> Neu-Ulm ZUP <> Jungingen	<ul style="list-style-type: none"> Die Linienführung bleibt gegenüber dem Zustand vor Inbetriebnahme des Bauliniennetzes unverändert und wird daher ab dem 09.12.2018 wieder über die Karlstraße und Neutorstraße geführt.
13, MobilSAM 13	 	Grimmelfingen <> Uni Süd MobilSAM-Linie 8: SAM-Gebiet Königstraße <> Söflingen <> SAM-Gebiet Blaubeurer Straße <> Bahnhof Söflingen	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 8 bedient 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. Am Samstagmorgen verkehrt bis ca. 8 Uhr das MobilSAM; hiervon ausgenommen ist der Abschnitt Kuhberg bis Grimmelfingen, der vom Bus bedient wird.
11, MobilSAM 11	 	Roter Berg <> Gleißelstetten MobilSAM-Linie 9: SAM-Gebiet Roter Berg <> Söflingen <> SAM-Gebiet Gleißelstetten	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo, jedoch verkehrt am Samstagmorgen bis ca. 8 Uhr nur noch das MobilSAM anstelle des Busses. Die MobilSAM-Linie 9 bleibt vorerst bestehen.
10		Donautal <> Blautal-Center	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo.
20		ZOB <> Einsingen/Eggingen/ Ermingen <> ZOB	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo. Die Linie 20 wird in Linie 11 umbenannt.
22		ZOB <> Gögglingen/ Donaustetten <> Unterweiler/ (Dellmensingen <> Laupheim)	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo. Die Linie 22 wird in Linie 12 umbenannt. Die in 2017 beschlossenen Fahrplanverbesserungen erfolgen gemäß Stufe 3 zum 01.01.2020.
45, 48		Mähringen <> Wissenschaftsstadt (Uni Süd) <> Lehr <> Jungingen <> Gewerbegebiet Lehrer Feld	<ul style="list-style-type: none"> s. Punkt 3.3
14, MobilSAM 14	 	Wiblingen (Pranger) <> Kuhberg MobilSAM 14: Wiblingen (Pranger) <> SAM-Gebiet Donautal <> Kuhberg	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo. Die MobilSAM-Linie 14 bleibt vorerst bestehen.
15		Willy-Brandt-Platz <> Science Park II	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 15 fungiert als Tangentiallinie zwischen Science Park II <> Egertweg <> Willy-Brand-Platz und wird aufgrund der

Linie (alt)	Linie (neu)	Neuer Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Linienänderung
			Nachfrage zunächst probeweise auf einen 1-Stunden-Takt verdichtet (s. Punkt 3.4).
MobilSAM 12		SAM-Gebiet Eichenhang <> Eichenplatz<> EKZ Haslacher Weg	<ul style="list-style-type: none"> Das MobilSAM 12 wird in MobilSAM 17 umbenannt.
24		Ulm <> Unterweiler (<> Burgrieden <> Laupheim)	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo.
49	49	ZOB <> Lehr (<> Dornstadt <> Nellingen)	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung gegenüber dem Status quo.

Die Nachtbuslinien und das NachtSAM bleiben unverändert.

3.2.1. Entfallene Linien

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

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. Dadurch entfällt die Linie 3 vollständig, den Abschnitt Ehinger Tor <> Wiblingen wird zukünftig die Linie 4 übernehmen.

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.

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.

Bisherige Linie 47: Jungingen <> Lehrer Feld:

- Die Linie 47 wird vsl. in die neue Linie 13 integriert (s. Punkt 3.3)

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

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

3.3. Ulmer Norden - Linie 13 (Ex 45)

Die neue Linie 13 stellt eine Verknüpfung der heutigen Linien 45, 47 und 48 (gekürzt bis zur Haltestelle Universität Süd) dar und wurde als Maßnahme des Nahverkehrsplans beschlossen (s. GD 263/17). Diese neue Linie wird mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018/19 als Ersatz für die bisherigen Linien 44, 45, 47 und 48 verkehren.

Sie soll tagsüber im 30-Minuten-Takt mit dem Linienweg Mähringen <> Uni-Süd <> Lehr (über Loherstraße, Ringstraße) Jungingen (über Ehmmanstraße, Gehrstraße, Schwarzenbergstraße) verkehren. Zu den relevanten Schichtzeiten der Betriebe im Gewerbegebiet Lehrer Feld erfolgt dessen Anbindung durch die Linie 13 als Ersatz für die heutige Linie 47, sofern letztere eingestellt wird. Hierzu finden derzeit noch Gespräche statt.

Die Linie 13 ermöglicht eine ganztägige Anbindung aus Mähringen, Lehr und Jungingen zur Straßenbahnlinie 2 an der Haltestelle Uni Süd. Die Gesamtreisezeit von Mähringen zur Stadtmitte (Ulm ZOB) beträgt heute 14 bis 23 Minuten (abhängig vom Linienweg, bisher umsteigefrei mit Linie 48); zukünftig mit einem Umstieg auf die Straßenbahnlinie 2 an der Universität Süd 20 Minuten.

In Lehr wird das Neubaugebiet Wengenholz randlich erschlossen, dort wird eine neue Haltestelle Wengenholz/Sportpark Nord eingerichtet. 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.

Perspektivisch ist eine Weiterführung in das neue Gewerbegebiet Ulm Nord/Mergelgrube nach dessen Erschließung und dem Bau des Doppelanschlusses an die BAB 8 angedacht.

Priorität bei der Fahrplanung liegt auf der Relation Mähringen <> Lehr <> (/Jungingen) zur Innenstadt. Daraus resultieren lange Umsteigezeiten zwischen den Linien 2 und 13 an der Universität Süd bzw. am Botanischen Garten (ca. 25 Minuten) während des 30-Min-Taktes der Linie 2 auf der Relation Mähringen/Lehr/Jungingen von und zur Wissenschaftsstadt.

Die Verkehrsleistungen werden gegenüber den Leistungen auf den heutigen Linien 45 und 48 um ca. 40 % ansteigen. Das auftretende Delta ist von der Stadt Ulm über einen separaten öDA unter Anrechnung der bisher von der SWU geleisteten UNV-Taktverkehrszahlungen zu finanzieren. Hierbei sind die Einnahmeanteile sowie die gemäß ÖPNV-Finanzreform zu gewährenden Ausgleichszahlungen für die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr (s. GD 434/17) zu berücksichtigen.

Im Falle der Integration der Fahrten der heutigen von der SWU bedienten Linie 47 ins Gewerbegebiet Ulm-Nord/Lehrer Feld in die Linie 13 entfällt der bisher über einen Sonderfaktor an die SWU-NV gewährte Zuschuss in Höhe von maximal 60.000 € p.a. (s. GD 318/15). Dieser ist demnach als aufwandsmindernd zu berücksichtigen.

Es wird empfohlen, die Maßnahme umzusetzen.

3.4. Taktverdichtung Linie 15

Den Verbesserungen auf der Linie 15 liegt der CDU-Antrag Nr. 79 vom 02.05.2017 zur Einführung zusätzlicher Fahrten auf der Linie 15 an vorlesungsfreien Tagen zwischen der Universität und Böfingen in der Zeit zwischen 14 und 17 Uhr sowie ein gleichlautender Beschluss des FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 19.07.2017 (GD 263/17) zugrunde (siehe Anlage 2).

Das Fahrplanangebot der Tangentiallinie 15 zwischen Science Park II <> Egertweg <> Willy-Brand-Platz bestand bis 2015 aus einem 60-Minuten-Takt in den Zeiträumen von 5 bis 10 Uhr sowie 16 bis 18 Uhr.

Im Zuge des Baustellen-Liniennetzes der Linie 2 wurde das Fahrplanangebot um 18 zusätzliche Fahrten an Vorlesungstagen auf dem Abschnitt zum Science Park II <> Egertweg im März 2016 erweitert. Grund hierfür waren deutliche Reisezeitverlängerungen von der Oststadt bzw. Böfingen in Richtung Universität bei Nutzung der Linien 3 und 5,

die durch die längere Streckenführung im Bauliniennetz herrührten. Die Nachfrage auf der Linie 15 hat sich seitdem positiv entwickelt.

Aus diesem Grund soll mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 probeweise ein durchgängiger 60-Minuten-Takt zwischen ca. 5 und 20 Uhr in beiden Fahrtrichtungen eingeführt und damit für den Fahrgast ein klar nachvollziehbares Verkehrsangebot geschaffen werden. Dies war im Nahverkehrsplan nicht vorgesehen.

Während des ersten Betriebsjahres werden die Fahrgastzahlen erhoben. Über die Fortführung des Probebetriebs entscheidet der zuständige Fachbereichsausschuss im zweiten Jahr.

Es wird empfohlen, diese zusätzliche, über den NVP hinausgehende Angebotsverbesserung umzusetzen.

3.5. Taktverdichtung am Samstagvormittag

Im aktuellen Fahrplan besteht am Samstag zwischen 12.30 und 19.15 Uhr ein 10-Minuten-Takt. Aufgrund einer bestehenden hohen Fahrgastnachfrage bereits ab 10 Uhr (u.a. wegen des Wochenmarkts) wird mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 der 10-Minuten-Takt ab 10.00 Uhr bis 19.30 Uhr eingeführt. Zu diesen Uhrzeiten sind außerdem überproportional viele Personen mit Rollatoren und Kinderwägen mit einem besonderen Platzbedarf unterwegs.

Es wird empfohlen, diese zusätzliche, über den NVP hinausgehende Qualitätsverbesserung umzusetzen.

3.6. Neues Taktschema mit neuem Anschlusskonzept zu Schwach- und Nebenverkehrszeiten

Die Anschlusssicherheit ist ein ganz wesentliches Qualitätsmerkmal, da sie dem Fahrgast in Tagesrandlagen sichere Umsteigebeziehungen ermöglicht und damit die Reisezeiten reduziert.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 soll daher der sogenannte Hauptanschluss in den Neben- und Schwachverkehrszeiten abends und an den Wochenenden, der an den Knoten Hauptbahnhof, Ehinger Tor und Rathaus zur Minute von 15/45 besteht, auf die Minuten 00/30 verlegt werden. Für die Fahrgäste ergeben sich folgende Vorteile:

- Ausdehnung der "dichten" Taktzeiten:
 - 10-Minuten-Takt bis 19.30 Uhr statt 19.15 Uhr
 - 15-Minuten-Takt bis 21.30 Uhr statt 21.15 Uhr
 - So-Do letzter Anschluss 00.30 Uhr statt 00.15 Uhr
 - Erster Anschluss Sa+So 05.00 Uhr statt 05.15 Uhr
- Bessere Umsteigebeziehungen vom/zum Fernverkehr
- Bessere Abstimmung auf Schichtzeiten (z.B. Kliniken Wissenschaftsstadt und Michelsberg, Firma Müller, Donautal)
- Vereinheitlichung letzte Fahrten an allen Wochentagen (derzeit unterschiedliche letzte Fahrten, Fußnoten in Fahrplänen werden übersehen oder falsch interpretiert)
- Linie 10 (Donautal) kann nun abends an Anschlüssen teilnehmen

Dem gegenüber wird es folgende Änderungen zu den bisherigen Gewohnheiten geben:

- Fr, Sa und vor Feiertagen letzter Anschluss 00.30 Uhr statt 00.45 Uhr (jedoch Nachtbusse ab 01.30 Uhr, 02.30 Uhr, 03.30 Uhr)
- Samstagvormittag 30-Min-Takt bis 08.00 Uhr statt 07.45 Uhr
- Sonntagvormittag 30-Min-Takt bis 11.30 Uhr statt 11.15 Uhr

Es wird empfohlen, diese zusätzliche, über den NVP hinausgehende Qualitätsverbesserung umzusetzen.

3.7. Aus-/Neubau von Haltestellen

Um das neue Liniennetz in Betrieb nehmen zu können, sind in den Jahren 2018 und 2019 zahlreiche Bushaltestellen entweder neu einzurichten oder um- und auszubauen. Die o.g. Bushaltestellen stehen in unmittelbarem Gesamtzusammenhang mit der Netzwirkung des neuen Liniennetzes.

Der Um-, Aus- und Neubau bestehender verkehrswichtiger Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt die Vorgaben entsprechend § 2 Nummer 8 LGVFG zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen und sind als solches auch im Nahverkehrsplan der Stadt Ulm verankert. Hierbei handelt es sich um eine Aufgabe der Stadtverwaltung.

Zum Teil handelt es sich um Haltestellen, die neu eingerichtet werden oder bereits provisorisch für die Inbetriebnahme der Stufe 1 des neuen Liniennetzes hergestellt wurden.

Einige Haltestellen dienen der Erschließung von wichtigen öffentlichen Einrichtungen oder bereits in Bau befindlicher Neubaugebiete (Bsp. Wengenholz, Safranberg) bzw. projektierte Neubaugebiete (Egginger Weg, Beim Brückle). Im Falle weiterer Bushaltestellen wird der Neu- und Umbau aufgrund geänderter Linienwege und somit veränderten Lagen erforderlich (Beispiel: St.-Elisabeth-Kirche, Dornierstraße).

Für dieses Ausbauprogramm wurden Fördermittel im Rahmen des LGVFG-Förderprogramms 2018-2019 nach § 5 LGVFG beantragt, mit denen eine Finanzierung über das bei Kostenstelle 750761 bestehende Budget hinaus gesichert werden kann. Im Falle einer Nichtberücksichtigung im LGVFG-Förderprogramm werden die Haltestellen nur provisorisch eingerichtet.

3.7.1. Neu- oder um-/auszubauende Bushaltestellen in 2018

Haltestellenname	Richtung/Steig	Linien	Art der Hst.	Bemerkungen
Dornierstraße	Wiblingen	14, 21	Buskap	neue barrierefreie Haltestelle
Gewerbeschulen Königstraße	Söflingen	8	Buskap	neue barrierefreie Haltestelle
Gewerbeschulen Königstraße	Kuhberg	8	Buskap	neue barrierefreie Haltestelle
St.-Elisabeth-Kirche	ZOB	11	Buskap	barrierefreier Ausbau, Rückbau Parkplätze
St.-Elisabeth-Kirche	Eggingen über Ermingen	11	Buskap	barrierefreier Ausbau
Science Park II	Science Park III	15	Buskap	keine bauliche Maßnahme, nur Schild
Wengenholz / Sportpark Nord	Mähringen	13, N3	Buskap	neue barrierefreie Haltestelle
Wengenholz / Sportpark Nord	Jungingen	13, N3	Buskap	neue barrierefreie Haltestelle
Ludwig-Beck-Straße	Wiblingen	4, 15	Buskap	barrierefreier Ausbau, Anpassung Straße
Örlinger Straße	Böfingen Süd	4,15, N4	Buskap	barrierefreier Ausbau

3.7.2. Neu- oder um-/auszubauende Bushaltestellen in 2019

Haltestellenname	Richtung/Steig	Linien	Art der Hst.	Bemerkungen
Safranberg	Böfingen Süd	4, 15, N4	Buskap	barrierefreier Ausbau, in Kurvenlage, Rückbau Busbucht, Anpassung Straße
Safranberg	Wiblingen	4, 15, N4	Busbucht	barrierefreier Ausbau, Rückbau Busbucht

Haltestellenname	Richtung/Steig	Linien	Art der Hst.	Bemerkungen
				und Anpassung Straße
Bleicher Hag	Wissenschaftsstadt	6	Buskap	barrierefreier Ausbau
Kapelle	Wissenschaftsstadt	4, N7	Buskap	barrierefreier Ausbau
Halde	Unterweiler	12, 16	Buskap	barrierefreier Ausbau
Halde	ZOB	12, 16	Buskap	barrierefreier Ausbau
Beim Brückle	ZOB	12, 16	Buskap	barrierefreier Ausbau
Beim Brückle	Unterweiler	12, 16	Buskap	barrierefreier Ausbau
Rathaus Unterweiler	Unterweiler	12, 16	Buskap	barrierefreier Ausbau
Rathaus Unterweiler	ZOB	12, 16	Buskap	barrierefreier Ausbau
Hartstraße	Wendeschleife Unterweiler	12, 16	Busbucht	neue barrierefreie Haltestelle/ Wendeschleife mit Park & Ride-Anlage

3.8. Änderungen an den Haltestellen im Jahr 2018

Zur besseren Orientierung werden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 alle Haltestellen mit mehr als zwei Steigen eine Steigbezeichnung erhalten. In den Fahrgastinformationsmedien wie z.B. den Haltestellenumgebungsplänen oder der digitalen Fahrplanauskunft des DING bzw. der Länder werden diese Steige ebenfalls mit versorgt.

Im Zuge der Umstellung des Liniennetzes ist es unvermeidlich, dass einzelne Haltestellen entfallen sowie extrem schwach nachgefragte Haltestellen mit geringen Abständen zusammengelegt werden.

Eine Übersicht ist den folgenden beiden Tabellen zu entnehmen.

3.8.1. Neue Haltestellen

Haltestellenname	Standort	Stadtteil	Linien	Bemerkung
Wengenholtz / Sportpark Nord	Kreisverkehr am Wengenholtz	Lehr	13, N3	
Science Park II	Lise-Meitner-Straße	Eselsberg	2, 15	
Martin-Luther-Kirche	Beyerstraße	Weststadt	2	
Stadtwerke	Neutorstraße	Mitte	2, 5, 6, 7, 10, N2, N3	
Ensingerstraße	Karlstraße	Mitte	7	
Keplerstraße	Karlstraße	Mitte	7	
Kienlesberg	Kienlesbergstraße	Mitte	5, 6, N2	Wiederinbetriebnahme
Römerplatz	Römerplatz	Weststadt	2, N8	Beidseitige Wiederinbetriebnahme
Saarlandstraße	Römerstraße	Weststadt	2, N8	Beidseitige Wiederinbetriebnahme
Grimmelfinger Weg	Egginger Weg	Weststadt	2, N8	Beidseitige Wiederinbetriebnahme
Dornierstraße	Dieselstraße	Donautal	14, 21	Neu in Richtung Wiblingen

3.8.2. Umzubenennende Haltestellen

Haltestellenname	Standort	Stadtteil	Linien	Bemerkung
Loherstraße	Mähringer Straße	Lehr	13, N3	derzeit Mähringer Straße
Rührweg	Ringstraße	Lehr	13	derzeit Ringstraße 143
Mariusweg	Ringstraße	Lehr	13	derzeit Ringstraße 92
Industriestraße	Ringstraße	Lehr	13	derzeit Fa. Ott
Science Park III	Zufahrt Science Park III	Eselsberg	15	derzeit Science Park II

Haltestellenname	Standort	Stadtteil	Linien	Bemerkung
Örlinger Straße	Heidenheimer Straße	Oststadt	4, 15, N4	derzeit Steinhövelstraße, nur Richtung Innenstadt
Hirsch Einsingen	Ensostraße	Einsingen	11, N1	derzeit Hirsch
Kirche Einsingen	Egginger Straße	Einsingen	11, N1	derzeit Kirche
Haltepunkt Donautal	B311	Grimmelfingen	11, 14, 21, N8	derzeit Erbacher Straße, Umbenennung bereits zum 01.09.
Hans-Reyhing-Weg	B311	Donautal	10, 11, 12, 21	derzeit Gasthof Donautal
Lichtensee	vor Seeberger	Donautal	10, 14	derzeit Seeberger
Graf-Arco-Straße	Graf-Arco-Straße	Donautal	10, 21	derzeit Ratiopharm
Nicolaus-Otto-Straße	Nicolaus-Otto-Straße	Donautal	10	derzeit Deutz AG
Dornierstraße	Dieselstraße	Donautal	14, 21	derzeitiger Steig Graf-Arco-Straße Richtung Kuhberg
Ernst-Abbe-Straße	Ernst-Abbe-Straße	Donautal	10	derzeit Fa. UPS
Donautal	Wendeschleife Donautal	Donautal	10	derzeit Hans-Lorensen-Straße
Hans-Lorensen-Straße	Graf-Arco-Straße	Donautal	10, 14	derzeit Fa. Wieland
Wiblingen Schulzentrum	Friedrichshafener Straße	Wiblingen	23, 24, 70, 74	derzeit Friedrichshafener Straße
St.-Elisabeth-Kirche	Söflinger Straße	Weststadt	11	derzeit Telefonk

3.8.3. Entfallende Haltestellen

Haltestellenname (alt)	Standort	Stadtteil	Linien (alt)	Bemerkung
Staudinger Straße	Albert-Einstein-Allee	Eselsberg	3, 5	Rückbau Ersatzhaltestelle Bauliniennetz Linie 2
Beim Alten Fritz	Beim Alten Fritz	Mitte	3, 5	dito
Roncallihaus	St.-Elisabeth-Straße	Weststadt	3, 5, 10	dito
Speidemannweg	Westerlingerstraße	Weststadt	4	dito
Weyermannweg	Westerlingerstraße	Weststadt	E	dito
Jörg-Syrlin-Schule	Neunkirchenweg	Weststadt	4	dito
Bei den Weihern	Bei den Weihern	Einsingen	20	Entfall aufgrund geringer Erschließungswirkung und geringer Nachfrage
Schaffelkingen	Schaffelkingen	Schaffelkingen	20	Entfall aufgrund geringer Nachfrage
Ernst-Abbe-Straße	Ernst-Abbe-Straße	Donautal	10	Entfall aufgrund geringer Erschließungswirkung und geringer Nachfrage
Fa. Nanz	Boschstraße	Donautal	14	dito
Fa. Meiller	Graf-Arco-Straße	Donautal	10	dito
IVECO	Nicolaus-Otto-Straße	Donautal	10	dito
Fa. Rheinzink	Nicolaus-Otto-Straße	Donautal	10	dito
Am Sandhaken	Wiblinger Allee	Donautal	22	dito

3.9. Erfahrungsbericht Stufe 1: Umstellung der Rufbuslinie 12 (Ex 22/23) auf feste Busbedienung

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde das bisherige Rufbusangebot der Linie 22/23 auf eine feste Busbedienung mit Anschlusssicherung zu den definierten Taktzeiten umgestellt und der Linienweg auf eine feste Route Wiblingen (Kapelle) <> Gögglingen <> Donaustetten <> Unterweiler anstelle des bisherigen Ringverkehrs geändert.

Folgende Haltestellen werden von diesen Fahrten nicht mehr bedient:

- Riedlenstraße
- Wollgrasweg
- Am Hohen Rain

Dafür wurden 3 neue Haltestellen eingerichtet:

- Halde
- Wasserturm
- Beim Brückle

In Wiblingen entfiel die Haltestelle Pranger, da der gesicherte Anschluss von und zur Linie 3 an der Haltestelle Kapelle stattfindet. Infolge der Umstellung ist es nicht mehr erforderlich, seinen Fahrtwunsch vorher anzukündigen. Sofern die Kapazität des Kleinbusses, d.h. bei mehr als 8 Fahrgästen nicht ausreicht, wird über die Leitstelle der SWU ein Taxi angefordert. In diesem Fall kann es zu Wartezeiten von bis zu 20 Minuten kommen.

Gemäß den ersten Erfahrungen des Verkehrsunternehmens Omnibusreisen Baumeister-Knese (BMK) ist eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen zu verzeichnen.

Die Fahrzeiten sind aufgrund des langen Linienweges sehr eng ausgelegt, so dass im Falle von Verspätungen auf der Linie 3 der Anschluss bei mehr als 5 Minuten Verspätung nicht mehr gewährleistet werden kann.

Auch besteht hinsichtlich der Kommunikation und Fahrgastinformation noch Bedarf, diese zu verbessern bzw. zu intensivieren. Hierzu finden noch entsprechende Abstimmungen mit BMK und DING statt.

Mit Einführung der Linie 12 entfällt das o.g. Angebot vollständig, da zukünftig alle Fahrten zum ZOB geführt werden.

4. Kommunikationsmaßnahmen

Aufgrund der Bedeutung der o.g. Liniennetzumstellung ist vorgesehen, dies in einem größeren Kontext im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 über öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zu publizieren.

Das Kommunikationskonzept wird derzeit in einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Stadt, der SWU und des DING erarbeitet. Die Aufgabe der Stadtverwaltung besteht in der reinen Information z.B. in Form einer Infozeitung, die an alle Haushalte in Ulm und Neu-Ulm verteilt werden soll. Die städtischen Kommunikationsmaßnahmen werden über das Budget für die Öffentlichkeitsarbeit der Linie 2 finanziert.

Die werblichen Maßnahmen sind Aufgabe der Verkehrsunternehmen und werden zwischen DING, SWU und Stadt noch hinsichtlich der Umsetzung sowie einer Kostenteilung abgestimmt.

5. Kosten und Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen

5.1. Kosten

Das „Zielnetz“ im Nahverkehrsplan umfasst Mehrleistungen zum Status quo. Für die Angebotsverbesserungen, die aus dem Nahverkehrsplan resultierten, sowie den o.g. Maßnahmen wird ohne Berücksichtigung der zu erwartenden Erlöse mit Mehrkosten gerechnet.

5.2. Finanzierung

Der Mehraufwand, der durch Änderungen im Liniennetz entsteht, der nicht unter die einheitliche Fortentwicklung fällt oder von einem SWU-Gesellschafter veranlasst wird, ist durch erforderliche Ausgleichszahlungen entsprechend den bestehenden Regelungen (gem. § 9 des Konsortialvertrages auf Grundlage des § 4 Abs. 2 Betrauungsauftrag und § 15 Abs. 2 Betrauungsauftrag) zweckgebunden an die SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH bereitzustellen.

Bei den unter Punkt 3.4 bis 3.6 dargestellten Änderungen handelt es sich um Maßnahmen, die der einheitlichen Fortentwicklung zuzurechnen sind. Diese sind gemäß der bestehenden Verträge aus Eigenmitteln der SWU und daher nicht aus dem städtischen Haushalt zu finanzieren.

Linie 13

Für die zusätzlichen Verkehrsleistungen auf der Linie 13 (s. Punkt 3.3) ist für das Jahr 2019 inkl. des Anteils für 2018 mit dem Genehmigungsinhaber DB ZugBus RAB ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag abzuschließen. Hierzu finden derzeit noch Gespräche mit der RAB statt.

Die Finanzierung der zusätzlichen Kosten wird, nach Feststellung des Verhandlungsergebnisses mit der RAB, in einer gesonderten Beschlussvorlage im Fachbereichsausschuss behandelt.