

# Entwurf

## BERICHT

---

# NAHVERKEHRSPLAN DER STADT ULM 2024

Auftraggeber/-innen:

Stadt Ulm  
Abteilung Mobilität  
Münchner Str. 1  
89073 Ulm

Auftragnehmer/-in:

PTV  
Transport Consult GmbH  
Stumpfstr. 1  
76131 Karlsruhe

Stand: 26.02.2024

## Dokumentinformationen

---

|                     |   |
|---------------------|---|
| Kurztitel           | Nahverkehrsplan Stadt Ulm 2024  |
| Auftraggeber        | Stadt Ulm   |
| Auftrags-Nr.        | TC5000579   |
| Auftragnehmer       | PTV Transport Consult GmbH  |
| PTV-Angebots-Nr.    | 202352007A  |
| Autor/-in           | M.Sc. Johannes Prinzler, Dipl. Ing. Rimbart Schürmann, M.Sc. Christoph Welz |
| zuletzt gespeichert | 26.02.2024  |

---

## Inhalt

|         |   |    |
|---------|---|----|
| 1       | Grundlagen und Rahmenbedingungen.....   | 9  |
| 1.1     | Ziele des Aufgabenträgers Stadt Ulm .....   | 9  |
| 1.2     | Gesetzliche Grundlagen .....  | 10 |
| 1.2.1   | Europäischer Rechtsrahmen .....   | 10 |
| 1.2.2   | Bundesrecht (PBefG).....  | 10 |
| 1.2.1   | Landesrecht Baden-Württemberg .....   | 12 |
| 1.2.1.1 | ÖPNVG .....   | 12 |
| 1.2.2   | Clean Vehicles Directive .....  | 13 |
| 2       | Bestandsaufnahme.....   | 16 |
| 2.1     | Analyse der relevanten Studien, übergeordneten Planungen und lokalen Planwerke ...    | 16 |
| 2.1.1   | Regionalplan der Region Donau-Iller 2023 .....  | 16 |
| 2.1.2   | Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING).....  | 17 |
| 2.2     | Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur .....   | 19 |
| 2.2.1   | Raumstruktur .....  | 19 |
| 2.2.2   | Bevölkerungsentwicklung .....   | 21 |
| 2.2.3   | Siedlungsentwicklung .....  | 22 |
| 2.3     | Vorgaben zur Erschließung von Neubaugebieten .....                                    | 25 |
| 2.3.1   | Schulentwicklungsplanung und Entwicklung des Schülerverkehrs.....                     | 26 |
| 3       | Beschreibung des ÖPNV-Angebots.....   | 28 |
| 3.1     | Organisation und Zuständigkeit des ÖPNV .....   | 28 |
| 3.1.1   | Aufgabenträgerschaft und Konzessionslage: Stadt Ulm .....                             | 28 |
| 3.1.2   | Aufgabenträgerschaft und Konzessionslage: Stadt Neu-Ulm .....                         | 28 |
| 3.1.3   | Aufgabenträgerschaft und Konzessionslage: Landkreis Neu-Ulm .....                     | 28 |
| 3.2     | Linienangebot im ÖPNV der Stadt Ulm: Busverkehr und Straßenbahnen.....                | 29 |
| 3.2.1   | Angebot im SPNV .....   | 31 |
| 3.3     | Verkehrsnachfrage.....  | 34 |
| 3.3.1   | Pendlerbeziehungen im Landkreis Neu-Ulm, der Stadt Neu-Ulm und der Stadt<br>Ulm ..... | 34 |
| 3.3.2   | ÖPNV-Nachfrage .....  | 35 |

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 3.4   | Tarifstruktur und Vertriebswege .....                     | 37 |
| 4     | Anforderungsprofil des ÖPNV.....                          | 38 |
| 4.1   | Verbindungs- und Bedienungsstandards .....                | 38 |
| 4.1.1 | Erschließung in der Stadt Ulm .....                       | 38 |
| 4.2   | Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete .....             | 39 |
| 4.3   | Bedienungshäufigkeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm ..... | 39 |
| 4.4   | Umsteigevorgänge zu wichtigen Zielen.....                 | 42 |
| 4.4.1 | Standards in den Städten Ulm und Neu-Ulm .....            | 42 |
| 5     | Qualitätsstandards im ÖPNV.....                           | 43 |
| 5.1   | Anforderungen an Haltestellen .....                       | 44 |
| 5.1.1 | Grundsätzliche Merkmale von Haltestellen .....            | 45 |
| 5.1.2 | Ausbaustand barrierefreie Haltestellen.....               | 48 |
| 5.1.3 | Klassifizierung der Haltestellen .....                    | 50 |
| 5.1.4 | Haltestellenausstattung.....                              | 52 |
| 5.2   | Anforderungen an Fahrzeuge des ÖPNV.....                  | 53 |
| 5.2.1 | Antriebstechniken im Busverkehr.....                      | 54 |
| 5.3   | Standards im Betrieb.....                                 | 54 |
| 5.3.1 | Betriebsleitstelle .....                                  | 54 |
| 5.3.2 | Lichtsignalanlagen (LSA)-Beeinflussung .....              | 55 |
| 5.3.3 | Fahrgastzählung.....                                      | 56 |
| 5.3.4 | Sicherheit.....   | 56 |
| 5.3.5 | Sauberkeit .....  | 56 |
| 5.3.6 | Fahrscheinkontrollen .....                                | 57 |
| 5.3.7 | Pünktlichkeit.....  | 57 |
| 5.3.8 | Anschlusssicherung .....                                  | 58 |
| 5.3.9 | Personal .....  | 58 |
| 5.4   | Tarif, Vertrieb, Information und Kundenkommunikation..... | 59 |
| 5.4.1 | DING-Tarif .....  | 59 |
| 5.4.2 | Fahrgastinformation.....                                  | 59 |
| 5.4.3 | Vertrieb .....  | 61 |
| 5.4.4 | Marketing .....   | 62 |

|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 6     | Schwachstellenanalyse .....  | 63  |
| 6.1   | Analyse der Erschließung durch den ÖPNV .....  | 63  |
| 6.1.1 | Erschließungsmängel in den Städten Ulm und Neu-Ulm .....   | 64  |
| 6.2   | Analyse der Umsteigehäufigkeit und der Beförderungszeit.....   | 65  |
| 6.2.1 | Schwachstellen Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm .....                        | 65  |
| 6.3   | Analyse des Fahrtenangebots.....   | 69  |
| 6.3.1 | Schwachstellen Fahrtenangebot / Taktung in der Stadt Ulm.....  | 69  |
| 7     | ÖPNV-Entwicklung und Maßnahmendefinition für das Stadtnetz Ulm / Neu-Ulm.....                                      | 72  |
| 7.1   | Neues Stadt-Busnetz 2027 .....   | 72  |
| 7.2   | Maßnahmen zur Barrierefreiheit – Haltstellenausbau.....  | 94  |
| 7.3   | Maßnahmenprogramm Infrastruktur .....  | 95  |
| 7.4   | Maßnahmen Vertrieb und Digitalisierung .....   | 95  |
| 7.5   | Prüfung von Maßnahmen .....  | 96  |
| 8     | Aufgabenträgerschaft und ÖPNV-Organisation in Ulm .....  | 97  |
| 9     | Definition des Stadtnetzes Ulm als Linienbündel .....  | 98  |
| 9.1   | Grundlegendes zur Linienbündelung .....  | 98  |
| 9.2   | Definition des Stadtnetzes Ulm als ein Linienbündel .....  | 99  |
| 9.3   | Auswirkungen des gemeinsamen Liniennetzes 2027 der Städte Ulm und Neu-Ulm auf das Linienbündel der Stadt Ulm ..... | 100 |
| 9.4   | Aufteilung der Aufgabenträgerschaft zwischen den Städten Ulm und Neu-Ulm auf Linien.....                           | 101 |
| 10    | Beteiligungsverfahren.....   | 103 |
| 10.1  | Projektbeteiligte .....  | 103 |
| 10.2  | Online-Bürgerdialog .....  | 103 |
| 10.3  | Kurzzusammenfassung und Fazit .....  | 104 |
| 11    | Anhang .....   | 106 |
| 11.1  | Fahrzeugausstattung.....   | 106 |
| 11.2  | Übersicht der aktuellen Liniengenehmigungen nach §§ 37 und 42 PBefG im Stadtkreis Ulm und im Alb-Donau-Kreis ..... | 122 |
| 11.3  | Linienfahrwege und Haltestellen .....  | 124 |

## Tabellenverzeichnis

|             |  |     |
|-------------|--|-----|
| Tabelle 1:  | Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, bezogen auf Deutschland _____ | 14  |
| Tabelle 2:  | Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Ulm (Quelle: Bevölkerungsvorausrechnung Stadt Ulm 2040) _____                       | 22  |
| Tabelle 3:  | Richtwerte der Haltestelleneinzugsradien im Stadtgebiet Ulm _____  | 39  |
| Tabelle 4:  | Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete _____  | 39  |
| Tabelle 5:  | Verkehrszeiten in den Städten Ulm und Neu-Ulm _____  | 40  |
| Tabelle 6:  | Mindeststandards Bedienungshäufigkeit _____  | 41  |
| Tabelle 7:  | Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV _____   | 44  |
| Tabelle 8:  | Ausstattungsmerkmale für Haltestellen _____  | 53  |
| Tabelle 9:  | Änderungen am Linienverlauf im Stadtnetz Ulm und Neu-Ulm _____   | 86  |
| Tabelle 10: | Änderungen am Linienverlauf im Nachtbusnetz Ulm und Neu-Ulm _____  | 87  |
| Tabelle 11: | Fahrzeugausstattung Straßenbahn _____  | 112 |
| Tabelle 12: | Fahrzeugausstattung Bus _____  | 119 |

## Abbildungsverzeichnis

|               |  |     |
|---------------|--|-----|
| Abbildung 1:  | Sozialräume der Stadt Ulm _____  | 20  |
| Abbildung 2:  | Stadt- und Ortsteile der Stadt Ulm _____   | 21  |
| Abbildung 3:  | Größere Wohnbauprojekte in Ulm mit Umsetzung bis 2030 (Ausschnitt Mitte)___  | 23  |
| Abbildung 4:  | Größere Wohnbauprojekte in Ulm mit Umsetzung bis 2030 (Ausschnitt Nord)___   | 24  |
| Abbildung 5:  | Größere Wohnbauprojekte in Ulm mit Umsetzung bis 2030 (Ausschnitt Süd),<br>Quelle: Stadt Ulm, Abt. SUB II _____  | 25  |
| Abbildung 6:  | Linienetzplan der SWU in den Städten Ulm und Neu-Ulm mit Stand<br>05/2023. Dargestellt sind nur Tagesverkehre der Bus- und<br>Straßenbahnlinien (Quelle: SWU). _____ | 30  |
| Abbildung 7:  | Nachtnetz der Stadt Ulm (Quelle: Stadt Ulm) _____  | 31  |
| Abbildung 8:  | Linienkonzept Regio-S-Bahn Donau-Iller (Quelle: rsb-di.de/projekt/)_____   | 33  |
| Abbildung 9:  | Pendlerströme in Ulm und dem Landkreis Neu-Ulm. Datenstand 2019.<br>Darstellung: PTV. _____  | 35  |
| Abbildung 10: | Wohnorte der ÖPNV-Stammkunden in den Städten Ulm und Neu-Ulm.<br>Datenstand 2023. Darstellung: PTV. _____  | 36  |
| Abbildung 11: | Barrierefreier Ausbaustand der Haltestellen im Norden _____  | 49  |
| Abbildung 12: | Barrierefreier Ausbaustand der Haltestellen Süd _____  | 50  |
| Abbildung 13: | Haltestellenklassifizierung in Ulm Mitte/Nord _____  | 51  |
| Abbildung 14: | Haltestellenklassifizierung in Ulm Süd _____   | 51  |
| Abbildung 15: | Erschließung durch den ÖPNV in den Städten Ulm und Neu-Ulm _____   | 64  |
| Abbildung 16: | Beförderungszeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm. Beispiel: Erreichbarkeit<br>des Rathauses Neu-Ulm _____   | 66  |
| Abbildung 17: | Beförderungszeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm. Beispiel: Erreichbarkeit<br>der Wissenschaftsstadt Ulm _____  | 67  |
| Abbildung 18: | Umsteigehäufigkeit Stadt Ulm und Neu-Ulm Beispiel Umsteigehäufigkeit<br>zum Rathaus Neu-Ulm (Quelle: Darstellung PTV) _____  | 68  |
| Abbildung 19: | Umsteigehäufigkeit Stadt Ulm und Neu-Ulm Beispiel Umsteigehäufigkeit zur<br>Wissenschaftsstadt Ulm (Quelle: Darstellung PTV) _____                                   | 69  |
| Abbildung 20: | Fahrtenangebot Stadt Ulm und Neu-Ulm – Bedienung der wichtigen Ziele in<br>der Normalverkehrszeit (hier 11:00-12:00 Uhr) (Quelle: Darstellung PTV) _____             | 71  |
| Abbildung 21: | Linien im neuen Stadt-Busnetz 2027 _____   | 73  |
| Abbildung 22: | Screenshot Online-Beteiligungsportal _____   | 104 |
| Abbildung 23: | Designvorgabe Straßenbahnfahrzeug Typ Combino _____  | 112 |

|  |     |
|--|-----|
| Abbildung 24: Designvorgabe Straßenbahnfahrzeug Typ Avenio_____                | 113 |
| Abbildung 25: Designvorgabe Außenwerbung Straßenbahnfahrzeug Typ Combino _____ | 113 |
| Abbildung 26: Designvorgabe Außenwerbung Straßenbahnfahrzeug Typ Avenio _____  | 113 |
| Abbildung 27: Designvorgabe Gelenkornibus _____                                | 120 |

## 1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Die Nahverkehrspläne für die Stadt Ulm, die Stadt Neu-Ulm und den Landkreis Neu-Ulm sind gleichzeitig erarbeitet worden. Das ist begründet in der räumlichen Nähe und den engen verkehrlichen Verflechtungen. So können in der Zukunft gemeinsame Standards definiert und der öffentliche Personennahverkehr auf die Anforderungen der Region und deren Fahrgäste ausgerichtet werden. Um dies zu erreichen ist es wichtig den untersuchten Raum in Gänze zu analysieren und darauf aufbauend Standards und Maßnahmen zu entwickeln. Aus diesem Grund gibt es im folgenden Nahverkehrsplan Kapitel, in denen Analysen, Definitionen und Maßnahmen gemeinsam dargestellt werden. Dazu zählen zum Beispiel die Bestandsaufnahme, das Anforderungsprofil des ÖPNV oder das Kapitel zu Qualitätsstandards im ÖPNV.

### 1.1 Ziele des Aufgabenträgers Stadt Ulm

Die Stadt Ulm will ihren Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2017 aktualisieren. Gleichzeitig werden in der Stadt Neu-Ulm und dem Landkreis Neu-Ulm ebenfalls Nahverkehrspläne fortgeschrieben. Aufgrund der engen verkehrlichen und wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen den drei Aufgabenträgern und der Funktion als gemeinsames Oberzentrum von Ulm und Neu-Ulm und der ohnehin schon bestehenden Verbindungen im ÖV-Angebot, werden die Nahverkehrspläne erstmals gleichzeitig erarbeitet und aufeinander abgestimmt.

Es ist von den drei Aufgabenträgern vorgesehen, einen gemeinsamen Teil des Nahverkehrsplans zu erarbeiten, in denen die Anforderungen und Mindeststandards gemeinsam definiert werden. Die Ausgestaltung der Anforderungen und Mindeststandards soll einer gleichwertigen Vorgehensweise folgen. Vergleichbare Räume sollen vergleichbare Standards und Anforderungen haben. So wird sichergestellt, dass die starke Vernetzung der drei Räume untereinander auch planerisch in der zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV wiedergefunden wird.

Ziel des Nahverkehrsplans ist es, das ÖPNV-Angebot für die kommenden Jahre zu definieren und bindend festzulegen. Besonderes Augenmerk liegt dabei auch darauf, dass mit dem 01.01.2024 die ÖPNV-Trägerschaft in Neu-Ulm vom Landkreis auf die Stadt Neu-Ulm übergegangen ist. Zusätzlich tritt in den Städten Ulm und Neu-Ulm am 01.01.2027 die Neuordnung des Nahverkehrs in Kraft, in dessen Folge es ein gemeinsames Stadtbusnetz für die beiden Städte gibt. Dies wird durch den Nahverkehrsplan festgeschrieben.

Zudem soll erreicht werden, dass Erschließungslücken, vor allem durch in Planung und Bau befindliche neue Wohn- und Gewerbegebiete geschlossen werden und Schwachstellen in der Bedienung im Sinne einer gleichwertigen Bedienung innerhalb des jeweiligen Planungsgebietes beseitigt werden.

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.

## 1.2 Gesetzliche Grundlagen

Die Inhalte und Aufgaben des Nahverkehrsplans sind in Rechtswerken unterschiedlicher Ebenen des Bundes- und Landesrechts definiert. Wichtige Ausgangsbasis ist der Europäische Rechtsrahmen. Die Zusammenhänge werden im Folgenden dargestellt.

### 1.2.1 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, in der Europäischen Gemeinschaft 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.

Im Dezember 2017 trat die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste in Kraft. Für den Nahverkehrsplan ist dabei der neue Art. 2a VO 1370/2007 bedeutsam. Denn diese Vorschrift ist eine Schnittstelle zwischen den Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den „Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in den Mitgliedstaaten“. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder allgemeinen Vorschriften der zuständigen Behörden müssen im Einklang mit solchen Strategiepapieren stehen. Der Nahverkehrsplan kann als ein Strategiepapier in diesem Sinne angesehen werden.

Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan bildet eine wichtige Grundlage für künftige öffentliche Dienstleistungsaufträge. Diese setzen die Vorgaben des Nahverkehrsplans in konkrete gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen um. Die Anforderungen an Art und Umfang sowie Qualität des ÖPNV-Angebots sind vom betrauten Betreiber zu erfüllen.

### 1.2.2 Bundesrecht (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen. 2021 wurde das PBefG erneut novelliert, mit dem Ziel, auch flexiblen Bedienungsweisen einen rechtlichen Rahmen zu geben, die bisher im PBefG nicht berücksichtigt waren.

## Thema Nahverkehrsplan im PBefG

Der Nahverkehrsplan wurde bei der Novellierung 2013 in seiner Funktion deutlich gestärkt. So wurde der § 8 PBefG 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. Die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit sind gemäß § 1a PBefG zu berücksichtigen.

## Thema Barrierefreiheit als Bestandteil des Nahverkehrsplans

Ein zentrales Thema in der novellierten Fassung des PBefG ist die Barrierefreiheit. 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).

Für den Nahverkehrsplan bedeutet das, dass die Definition der vollständigen Barrierefreiheit hinsichtlich aller Aspekte der Nutzung (Erreichbarkeit, Ein- und Ausstieg, Fahrzeug, aber auch Information, Vertrieb und Personal) umfassen muss und alle Ausnahmen der erreichten vollständigen Barrierefreiheit bis 01.01.2022 im Nahverkehrsplan beschrieben und begründet werden müssen.

## Thema Beteiligungsverfahren am Nahverkehrsplan

10.2 Zur Beteiligung an der Erstellung des Nahverkehrsplans wird im PBefG Folgendes ausgesagt: „Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer sowie Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören bzw. frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Über zentrale Anforderungen wurden die Stakeholder, zu denen u.a. die Verkehrsunternehmen, die o.g. Verbände/Institutionen und der Verkehrsverbund DING zählen, von den Auftraggebern im Rahmen der Erstellung der Nahverkehrspläne in Kenntnis gesetzt und in die Arbeitskreise einbezogen.

Weiter heißt es im § 8 Abs. 3 PBefG: „... soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ Diese Interessen fanden in der Stadt Ulm und Neu-Ulm Berücksichtigung; die Interessensvertreter wurden mit einbezogen.

Im Zeitraum 13. November bis 03. Dezember 2023 fand in den Städten Ulm und Neu-Ulm im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung ein Online-Bürgerdialog zur Beteiligung der Bevölkerung statt. Die Ergebnisse dieser Bürgerbeteiligung werden in Kapitel 10.3 ausführlich dargestellt.

## Rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans

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 (...)“. 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 zuzusichern sind. Dabei können und sollen sich die Standards aus dem Nahverkehrsplan entwickeln.

§ 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, Anschlussicherung und Barrierefreiheit sollen daher im Nahverkehrsplan enthalten sein und werden dementsprechend gewürdigt.

### 1.2.1 Landesrecht Baden-Württemberg

#### 1.2.1.1 ÖPNVG

Den landesrechtlichen Gesetzesrahmen für den ÖPNV stellt das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW, 1995, Stand 2023) 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 dem Aufgabenträger in seinem 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 Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV (Verkehrsprognose)
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV
- Aussagen über die zeitlichen Vorgaben und erforderlichen 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 Nahverkehrsplans die Gemeinden, die örtlichen Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, 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 Nahverkehrsplan für ihr Gebiet einvernehmlich aufzustellen.

§ 15 ÖPNVG regelt die Verteilung des Mittelvolumens zur Finanzierung von Verkehrs-Tarifleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Der Betrag bemisst sich nach dem Mittelvolumen, das das Land zur Abgeltung der Ausgleichsansprüche im Ausbildungsverkehr gewährt hat. Seit 2021 wird Näheres in der ÖPNV-VO geregelt.

### 1.2.2 Clean Vehicles Directive

Der Zielsetzung zu Klimaschutz und Nachhaltigkeit, welche in § 1a PBefG fixiert sind, ist durch die Berücksichtigung der Anforderungen der Clean-Vehicles-Directive (CVD) (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019) genüge zu leisten.

Durch die Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019) besteht die Anforderung, saubere oder emissionsfreie Fahrzeuge zu bestimmten Mindestanteilen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen. Dies gilt für Aufträge, bei denen das Vergabeverfahren nach dem 02. August 2021 eingeleitet wurde.

Saubere Fahrzeuge sind Fahrzeuge der Klassen<sup>1</sup> M1 und M2, die den Grenzwert für CO<sub>2</sub>-Emissionen von 50 g/km (bis 2025) unterschreiten. Ab 01.01.2026 gelten nur emissionsfreie Fahrzeuge als saubere leichte Nutzfahrzeuge. Busse der Fahrzeugklasse M3 gelten als sauberes Fahrzeug, wenn diese mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, zum Beispiel Elektrizität und Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas (CNG und LNG), Flüssiggas (LPG).

Ausgenommen sind „Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden“ (CVD-Artikel 4 (4b)).

Emissionsfreie Busse sind Fahrzeuge der Klasse M3 „ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/kWh oder weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/km ausstößt“ (CVD-Artikel 4 (5)).

|             | Fahrzeugklassen M <sub>1</sub> und M <sub>2</sub> |                              | Busse (Fahrzeugklasse M <sub>3</sub> ) |                              |
|-------------|---|------------------------------|--|------------------------------|
|             | bis 31.12.2025                                    | 01.01.2026<br>bis 31.12.2030 | bis 31.12.2025                         | 01.01.2026<br>bis 31.12.2030 |
| Deutschland | 38,5 %  | 38,5 %                       | 45 %                                   | 65 %                         |

Tabelle 1: Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, bezogen auf Deutschland

Die Umsetzung der Clean Vehicles Directive wird über ein Bundesgesetz organisiert, das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG in der Fassung vom 09.06.2021).

Durch dieses Gesetz werden die Vorgaben der CVD (Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019)) in nationales Recht überführt. Dabei werden Mindestziele für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge definiert. Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 Prozent und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 Prozent. Diese Werte gelten als Maß, welches auf Landesebene erreicht werden muss. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

Die Anwendung wird über § 3 und § 4 definiert. So sind für Busse der Klasse M3 mit der Aufbauart Klasse I (über 22 Personen) mit Stehplatzbereichen und konstruktiven Merkmalen für häufiges Ein- und Aussteigen sowie Busse der Klasse M3 und Aufbauklasse A (bis 22 Personen) mit Stehplätzen die Mindestziele zu erfüllen. Näheres zu den Fahrzeugstandards ist dem Kapitel 11.1 zu entnehmen.

Die rechtlichen Vorgaben sind nach ihrer Festlegung zu erfüllen. Bei Beschaffung emissionsfreier Busse ist mit deutlichen Mehrkosten im Busangebot zu rechnen. Zusätzlich zur Beschaffung der

<sup>1</sup>Fahrzeugklasse M1: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Fahrzeugklasse M2: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen.

Fahrzeugklasse M3: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.

Busse sind auch mögliche Infrastrukturkosten einzuplanen, beispielsweise für Ladestationen für E-Busse und für Werkstattumbauten.

## 2 Bestandsaufnahme

Zur Erstellung des Nahverkehrsplans lag ein geroutetes ÖPNV-Angebot mit Fahrplanstand Frühjahr 2023 bereits vor. Dieser Fahrplanstand ist Grundlage für alle Auswertungen, soweit nicht anders beschrieben. Darüber hinaus wurden alle notwendigen Strukturdaten im Visum-Verkehrsmodell aufgenommen, um eine einheitliche Arbeitsgrundlage zu haben. Die Analysen und Planungsarbeiten wurden alle mit Hilfe des Verkehrsmodells Ulm/Neu-Ulm (Stand 2023) vorgenommen.

### 2.1 Analyse der relevanten Studien, übergeordneten Planungen und lokalen Planwerke

Alle übergeordneten Planungen wurden gesichtet und hinsichtlich ihrer Relevanz für den Nahverkehrsplan der Auftraggeber ausgewertet. Dazu gehören die Planungen für den SPNV und der Siedlungsentwicklung, Regional- und Landespläne und Strategien. Pläne zur Digitalisierung, Klimaschutz etc., aber auch die (nicht übergeordneten) Nahverkehrspläne der benachbarten Gebietskörperschaften, der bestehende NVP der Stadt Ulm aus dem Jahr 2017 und der Nahverkehrsplan des Landkreises Neu-Ulm von 2015 sowie das ÖPNV-Konzept der Stadt Neu-Ulm aus dem Jahr 2017 wurden ebenfalls ausgewertet.

Folgende Planwerke waren bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans von besonderer Bedeutung:

- Regionalplan der Region Donau-Iller mit Stand 2022/2023
- Nahverkehrsplan Stadt Ulm 2017
- ÖPNV-Konzept der Stadt Neu-Ulm 2017
- Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm 2025
- Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Neu-Ulm 2023
- Klimaschutzkonzept Ulm 2016

Darüber hinaus wurden folgende Studien und Plangrundlagen gesichtet und berücksichtigt:

- Schulentwicklungsplan der Stadt Ulm (2022)

#### 2.1.1 Regionalplan der Region Donau-Iller 2023

Die Region Donau-Iller „soll als gemeinsamer Lebens- und Wirtschaftsraum über die Landesgrenze hinweg zum Wohle der Bevölkerung weiterentwickelt werden“ (Regionalplan Region Donau-Iller). Dabei sollen durch verbesserte Zusammenarbeit die durch die Landesgrenze bedingten Entwicklungshemmnisse weiter abgebaut werden. Aspekte des Klimaschutzes sollen bei allen Entscheidungen frühzeitig Berücksichtigung finden.

In Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr wird im Regionalplan unter anderem folgendes festgehalten:

- Der öffentliche Personennahverkehr soll in der gesamten Region so verbessert und ausgebaut werden, dass er eine geeignete Alternative zum Individualverkehr darstellen kann.
- Ein ganztägig vertaktetes Angebot auf den wesentlichen Siedlungsachsen. Alle zentralen Orte der Region sollen an das jeweils nächstgelegene Mittel- bzw. Oberzentrum angebunden werden. Die flächenhafte Erschließung der Region durch die Anbindung der ländlichen Räume an die Zentralen Orte mit dem öffentlichen Personennahverkehr soll weiter verbessert werden.
- Die Verbindungen und Angebote des öffentlichen Personenverkehrs sollen für alle Bevölkerungsteile nutzbar sein. Auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen sowie deren Ausstattung und Zuwegungen als auch der Fahrzeuge und der Angebote des öffentlichen Personenverkehrs soll hingewirkt werden.

### 2.1.2 Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING)

Geänderte Gesetzliche und steuerrechtliche Rahmenbedingungen insbesondere resultierend aus der EU-Verordnung 1370 (2007) sowie der Novellierung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (ÖPNVG BW) im Zuge der ÖPNV-Finanzreform bedingen eine Neuordnung der Finanzierungsströme sowie der Beteiligung an der Verbundgesellschaft.

Ferner ist in der ÖPNV- Verordnung zum ÖPNVG-BW festgelegt, dass sich bei Verbundentscheidungen die Stimmanteile der Verkehrsunternehmen an deren Einnahmenanteilen ausrichten müssen, sofern sie an den Entscheidungen beteiligt sind. Für die Aufgabenträger ergeben sich gemäß ÖPNV-VO folgende neue Verpflichtungen:

- wettbewerbsneutrale und transparente Ausgestaltung der Verbundstruktur
- erweiterte Informationspflichten gegenüber dem Land (Ermittlung der jährlichen Fahrplankilometer und der beförderten Fahrgäste)
- Verpflichtung zur Sicherstellung einer transparenten, diskriminierungsfreien und nachfrageorientierten Einnahmenaufteilung im Verbund

Infolge des Wandels weg von eigenwirtschaftlich betriebenen Linienverkehren, bei denen das wirtschaftliche Risiko bei den Verkehrsunternehmen liegt ("Nettoverträge") hin zu öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ("öDAs"), in deren Folge aufgrund von Ausschreibungen und Vergaben das Erlösrisiko und die Kostenübernahme beim Aufgabenträger liegen ("Bruttoverträge"), besteht das Bestreben seitens der kommunalen Aufgabenträger, den ÖPNV durch geeignete Maßnahmen auch in Zukunft zu verbessern und an sich wandelnde Bedürfnisse anzupassen.

Um den o.g. erheblich veränderten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen, verfolgen die Aufgabenträger das Ziel, den Einfluss auf die Verbundgesellschaft des Donau-Iller-Nahverkehrsverbunds (DING) zu erhöhen und deren Aufgaben zielgerichtet an der Fortentwicklung des Tarifverbundes sowie die Bestandssicherung und Verbesserung des ÖPNV in den Zuständigkeitsgebieten der Gesellschafter auszurichten. Insbesondere durch Änderungen im ÖPNV-Rechtsrahmen wurde die

Rolle der Aufgabenträger erheblich gestärkt, sodass ab 01.01.2024 ausschließlich die Aufgabenträger an der Verbundgesellschaft beteiligt sind.

Der DING nimmt folgende Aufgaben für die Städte Ulm/Neu-Ulm, den Alb-Donau-Kreis, den Landkreis Neu-Ulm und den Landkreis Biberach wahr:

- die Aufstellung und Fortschreibung des Verbundtarifes inklusive der Beförderungsbedingungen, der Tarifbestimmungen und der Fahrpreise,
- den Abschluss von Kooperationsverträgen mit Verkehrsunternehmen, die im Verbundgebiet Verkehre erbringen,
- den Abschluss eines Einnahmenaufteilungsvertrages sowie die rechnerische Erfassung der Fahrgeldeinnahmen und die Durchführung der Einnahmenaufteilung inkl. der hierfür erforderlichen Datenerhebung,
- die Koordination des ÖPNV einschließlich des SPNV im Verbundraum,
- die Schaffung der Grundlagen für eine abgestimmte Rahmenplanung des Liniennetzes und zur Entwicklung und Fortschreibung von Fahrplankonzepten,
- die Erstellung von Vorgaben zu Vertrieb und Kontrolle,
- die Erarbeitung und Empfehlung von Standards, z.B. für Fahrzeuge, Betrieb und Haltestellen,
- die Konzeption und/oder der Betrieb von Technologien, insbesondere digitaler Serviceplattformen, zur Verbesserung des ÖPNV,
- die Fahrgastinformation inklusive Störungsmeldungen,
- das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit.

Ferner kann der DING weitere Aufgaben für einen oder mehrere Gesellschafter im Rahmen einer separaten Vereinbarung und gegen marktübliches Entgelt übernehmen, insbesondere für

- den Vertrieb von DING-Fahrscheinen,
- die Einrichtung von Servicestellen (z.B. eines Call-Centers für Bedarfsverkehre oder einer zentralen Beschwerdestelle),
- die Vorbereitung der Aufstellung, Änderung und Ergänzung der gesetzlich vorgeschriebenen Nahverkehrspläne und Nahverkehrsentwicklungspläne mit den Aufgabenträgern,
- die Vorbereitung und Planung von Vergabeverfahren,
- die Durchführung von Verkehrsanalysen, Verkehrsplanungen und Verkehrsuntersuchungen, die dem Verbundzweck dienen.

Die Tätigkeit der Gesellschaft erstreckt sich auf das Verbundgebiet und auf angrenzende Kooperationsräume. Zielvorstellung für einen zukunftsgerichteten ÖPNV ist ein effizientes, an der Regio-S-Bahn ausgerichtetes, vernetztes Verkehrssystem mit abgestimmten Busverkehren und ergänzenden flexiblen On-Demand-Systemen, sowie die Einbeziehung neuer Mobilitätsangebote (z.B. Sharing-

dienste etc.). Dieses Verkehrsangebot soll mit einem einheitlichen Verbundtarif genutzt werden (können). Der regionalen Besonderheit entsprechend, müssen länderübergreifende Systeme funktionieren.

Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage klar umrissener Kompetenzen und Zuständigkeiten, wobei die Aufgabenträgerschaft von den Gesellschaftern ernstgenommen und deshalb im Rahmen eines Aufgabenträgerverbundes wahrgenommen wird.

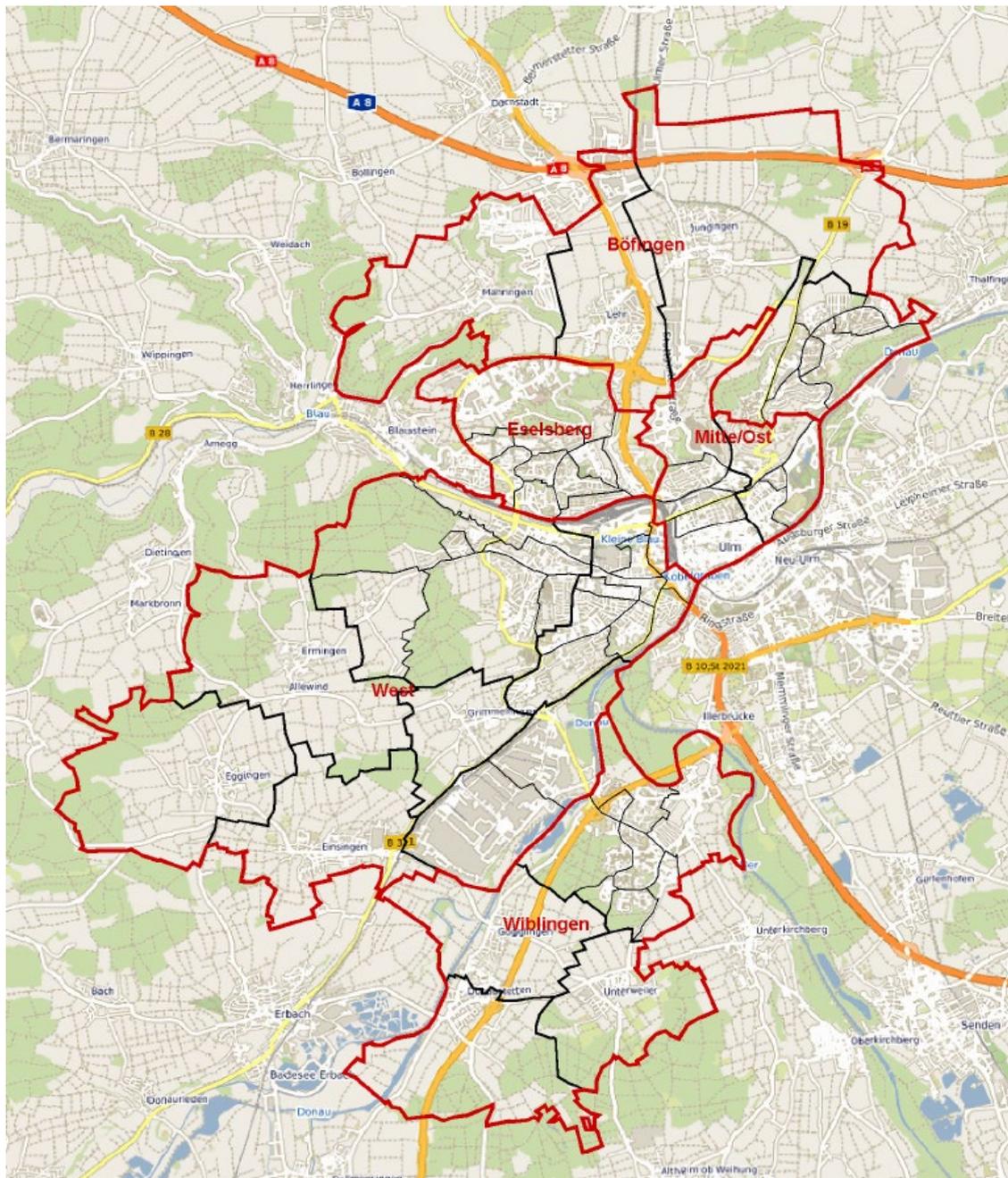
## 2.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

### 2.2.1 Raumstruktur

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

Beide 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 Landkreis Biberach und der Stadtkreis Ulm, den bayerischen Teil die Landkreise Günzburg, Neu-Ulm, Unterallgäu sowie die kreisfreie Stadt Memmingen.

Die Stadt Ulm ist in Sozialräume sowie Stadtteile und Ortschaften unterteilt (siehe Abbildung 1).

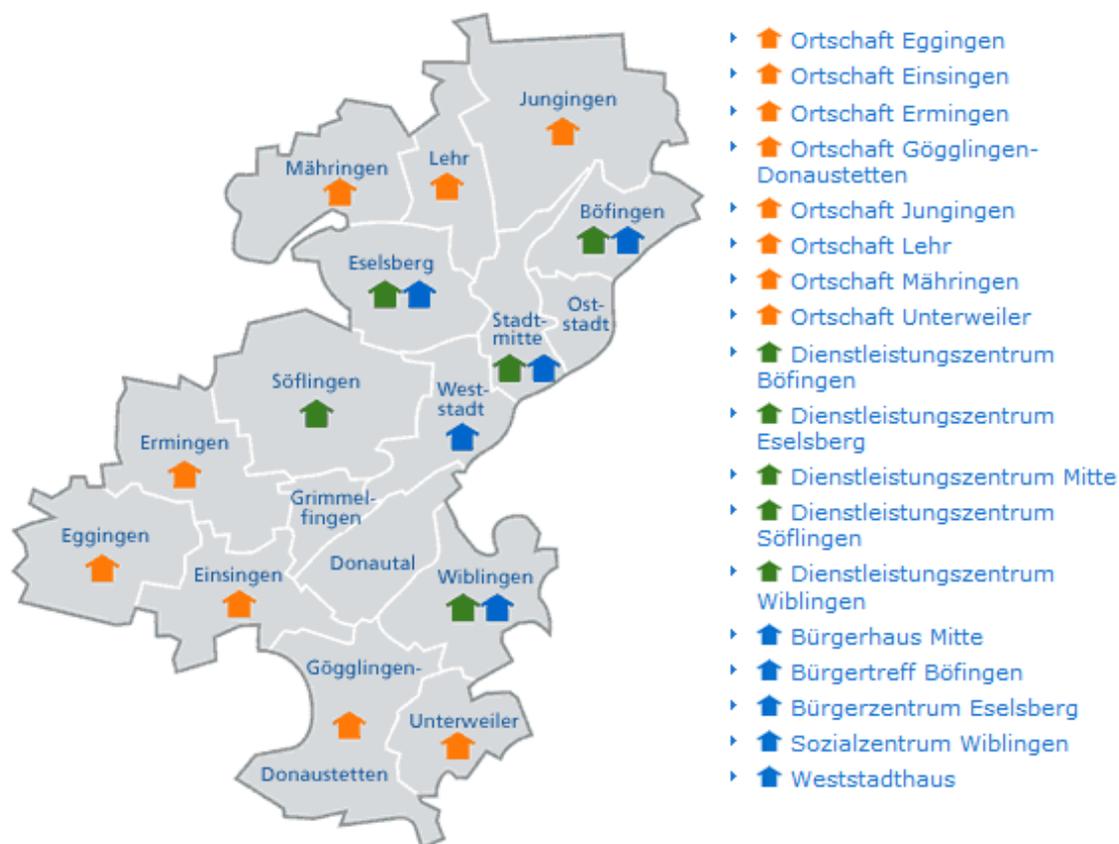


Hintergrund: © Geobasisdaten der Stadt Ulm, Abteilung Vermessung

Quelle: Nahverkehrsplan Stadt Ulm 2017

Abbildung 1: Sozialräume der Stadt Ulm

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



Quelle: Nahverkehrsplan Stadt Ulm 2017  
Abbildung 2: Stadt- und Ortsteile der Stadt Ulm

### 2.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Zur Analyse der bestehenden und prognostizierten Bevölkerungsstruktur der Stadt Ulm wurden die Daten des mittleren Szenarios der „Bevölkerungsvorausrechnung Stadt Ulm 2040“ von 2020 herangezogen (auf Basis der Einwohnerzahlen von Dezember 2019). Insgesamt wird im Untersuchungszeitraum für die Stadt Ulm eine Zunahme der Bevölkerung um 14,4% auf rund 145.900 Einwohner erwartet. Der Stand 2019 und die prognostizierte Entwicklung bis 2040 wird in folgender Tabelle auf der Ebene der Stadtviertel dargestellt.

|           | 2019   | 2040   |                   |                |
|-----------|--------|--------|-------------------|----------------|
|           | Summe  | Summe  | Differenz absolut | Differenz in % |
| Mitte     | 15.994 | 17.552 | 1.558             | 9,7            |
| Oststadt  | 8.450  | 9.573  | 1.123             | 13,3           |
| Böfingen  | 12.161 | 12.395 | 234               | 1,9            |
| Weststadt | 24.138 | 28.795 | 4.657             | 19,3           |
| Eselsberg | 18.671 | 21.436 | 2.765             | 14,8           |
| Söflingen | 11.510 | 16.394 | 4.884             | 42,4           |

|               |                |                |               |             |
|---------------|----------------|----------------|---------------|-------------|
| Grimmelfingen | 1.175          | 1.460          | 285           | 24,3        |
| Wiblingen     | 15.998         | 16.508         | 510           | 3,2         |
| Donautal      | 366            | 286            | -80           | -21,9       |
| Jungingen     | 3.706          | 4.315          | 609           | 16,4        |
| Unterweiler   | 1.313          | 1.461          | 148           | 11,3        |
| Mähringen     | 1.357          | 1.540          | 183           | 13,5        |
| Eggingen      | 1.496          | 1.666          | 170           | 11,4        |
| Ermingen      | 1.245          | 1.373          | 128           | 10,3        |
| Donaustetten  | 1.604          | 1.943          | 339           | 21,1        |
| Gögglingen    | 2.803          | 2.942          | 139           | 5           |
| Einsingen     | 2.692          | 2.953          | 261           | 9,7         |
| Lehr          | 2.829          | 3.331          | 502           | 17,7        |
| <b>Ulm</b>    | <b>127.508</b> | <b>145.923</b> | <b>18.415</b> | <b>14,4</b> |

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Ulm  
(Quelle: Bevölkerungsvorausrechnung Stadt Ulm 2040)

In fast allen Stadtteilen wird mit einem deutlichen Bevölkerungszuwachs gerechnet. Die stärksten Zunahmen werden für die Stadtviertel Söflingen, Weststadt, Eselsberg (absolute Steigerung) vorausgerechnet. Damit wird eine starke Zunahme insbesondere in den westlichen Stadtvierteln erwartet. In nur wenigen Stadtvierteln (4 von 17) wird keine größere Veränderung (<5% Zuwachs) der Einwohnerzahl bis 2040 erwartet.

In der Stadt Neu-Ulm leben aktuell circa 60.000 Einwohner. Vor allem wird entlang der Ost – und Südachse sowie in der Kernstadt mit einer Bevölkerungszunahme gerechnet. Gerade auf der Südachse, da hier mit reger Wohnbauentwicklung zu rechnen ist. Insgesamt ist bis zum Jahr 2040 mit einer Bevölkerungszunahme von 18% im Stadtgebiet von Neu-Ulm zu rechnen. (Quelle: Bevölkerungsprognose für die Stadt Neu-Ulm bis 2040)

Im Landkreis Neu-Ulm leben mit Stand Dezember 2019 ca. 175.200 Personen (Statistisches Landesamt Bayern Statistik kommunal 2020). Langfristig (bis 2040) wird auch im Landkreis Neu-Ulm mit einem Bevölkerungsanstieg von ca. 7,2% gegenüber 2021 gerechnet. Dabei ist insbesondere die Altersgruppe >65 Jahre von größeren Veränderungen geprägt, hier wird von einer Steigerung zwischen 26,1% ausgegangen (regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2042).

### 2.2.3 Siedlungsentwicklung

Bei der Stadt Ulm werden in den kommenden Jahren einige Wohnbauprojekte umgesetzt. Im nachfolgenden werden die wesentlichen Wohnbaugebiete (außer Nachverdichtungen im Bestand) mit einer geplanten Umsetzung bis 2030 und deren voraussichtlichen Wohneinheiten aufgeführt.

Ulm Mitte:

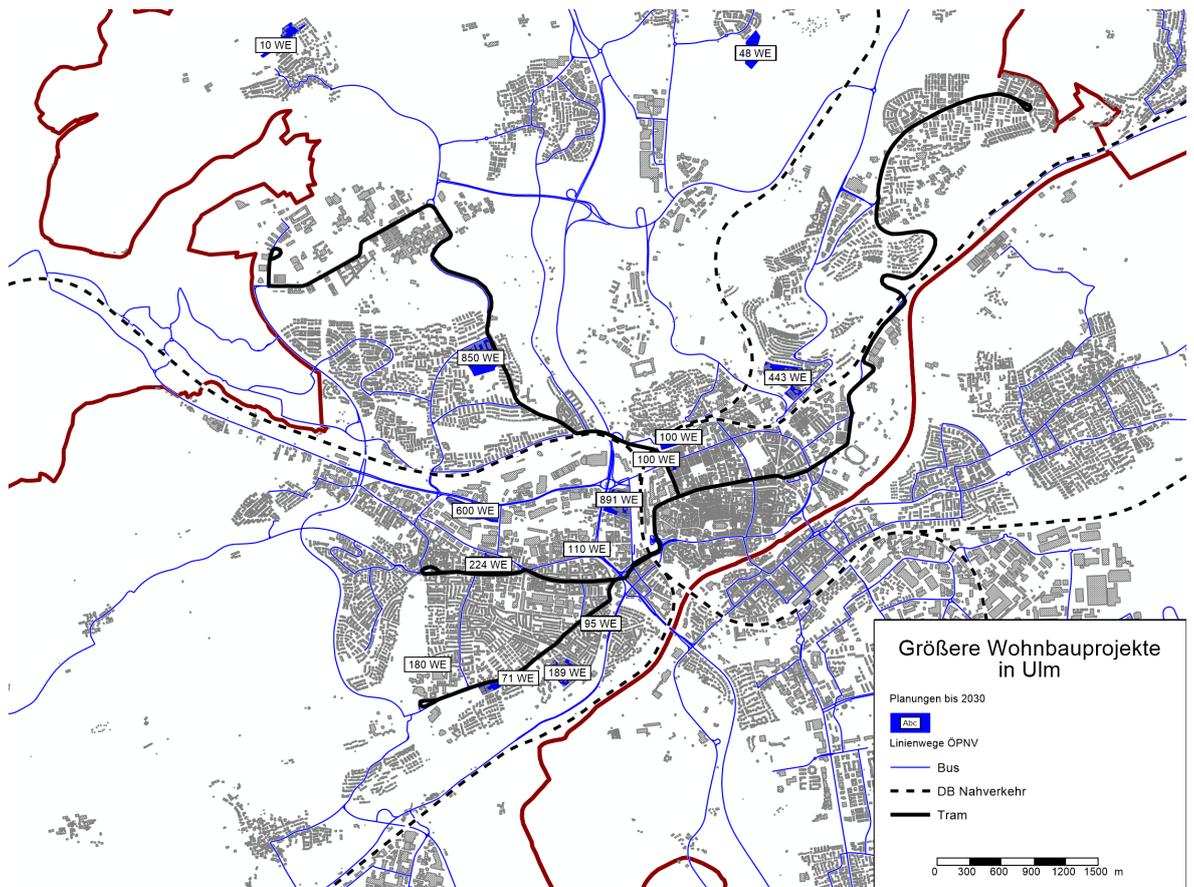


Abbildung 3: Größere Wohnbauprojekte in Ulm mit Umsetzung bis 2030 (Ausschnitt Mitte)

Ulm Nord:

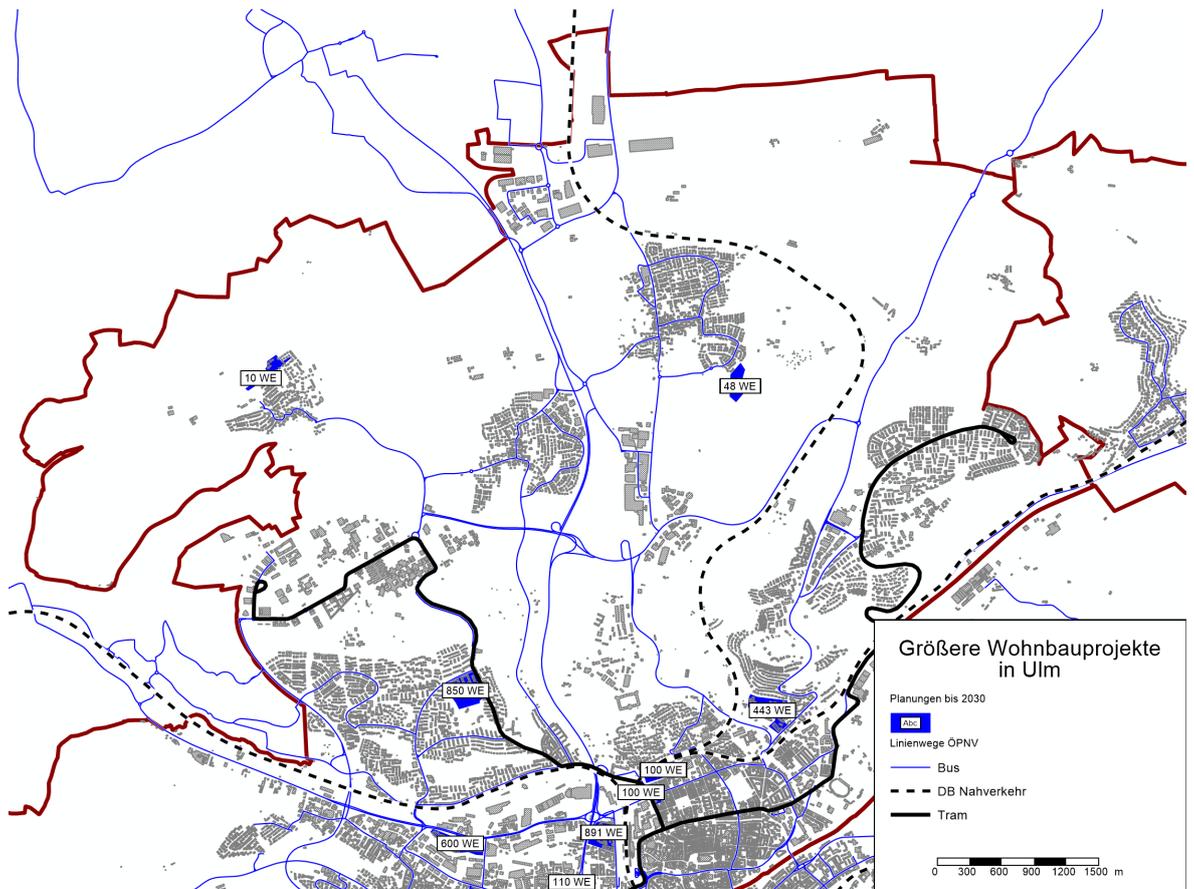


Abbildung 4: Größere Wohnbauprojekte in Ulm mit Umsetzung bis 2030 (Ausschnitt Nord)

**Ulm Süd:**

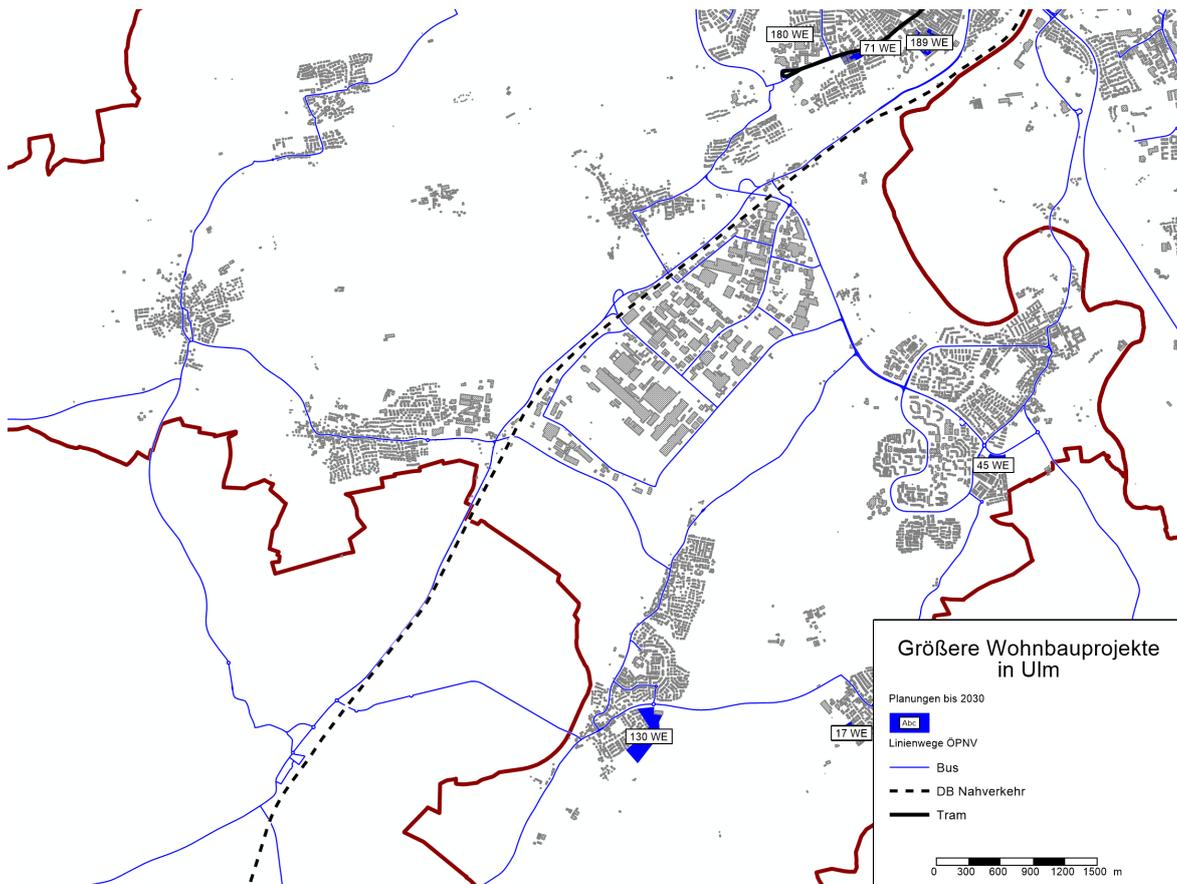


Abbildung 5: Größere Wohnbauprojekte in Ulm mit Umsetzung bis 2030 (Ausschnitt Süd), Quelle: Stadt Ulm, Abt. SUB II

Erkennbar ist, dass die Entwicklung größerer Wohnbauprojekte in Ulm insbesondere in den Zentrumsnahen Bereichen stattfindet und in Zukunft entsprechend auch mit einem Nachfrageanstieg im ÖPNV zu rechnen ist. Die Entwicklungen in den äußeren Stadtteilen sind hingegen deutlich kleiner und weisen damit keine hohe Relevanz für die Planungen des ÖPNV auf, mit Ausnahme eines geplanten Wohngebiets in Donaustetten mit 130 Wohneinheiten bis 2030.

### 2.3 Vorgaben zur Erschließung von Neubaugebieten

Bei neuen Baugebieten oder Flächenentwicklungen im Bestand sollte ein ausreichendes und im städtischen Vergleich gleichwertiges Angebot gewährleistet sein. Dabei sind jedoch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Ab einer Größe von mindestens 150 Einwohnern soll ein Neubaugebiet erschlossen werden, in einem für die Städte Ulm und Neu-Ulm verglichen mit anderen bebauten Gebieten gleichwertigen Standard.
- Idealerweise orientieren sich Flächenentwicklungen am bestehenden (oder ohnehin geplanten ÖPNV) sodass keine oder nur geringe zusätzliche Kosten im ÖPNV entstehen. Bei

Neubauten in Randlagen sind die Erschließungsmöglichkeiten durch ÖPNV zu berücksichtigen

- Bei Bebauungen mit Neuaufteilung des Straßenraums sollte auf die Belange des ÖPNV hinsichtlich Fahrzeit, Erschließungswirkung und Befahrbarkeit der Haltestellen Rücksicht genommen werden

### 2.3.1 Schulentwicklungsplanung und Entwicklung des Schülerverkehrs

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

- Allgemein ist die Planung der einzelnen Schülerfahrten nicht Aufgabe des Nahverkehrsplans. Jedoch ist grundsätzlich sicherzustellen, dass die Schülerinnen und Schüler rechtzeitig zu den nächstgelegenen Schulen befördert werden.
- Die sich abzeichnende Steigerung der Geburtenrate sowie die hohe Zuwanderung lassen darauf schließen, dass bis zum Schuljahr 2025/26 die Schülerzahl zunimmt.
- Im Schuljahr 2023/24 besuchen insgesamt rd. 20.800 Schüler\*innen (mit VKL-Schüler\*innen) Schulen in städtischer Trägerschaft. Addiert man hierzu die Schulen in freier Trägerschaft und die berufliche Schule in Trägerschaft des Alb-Donau-Kreises, die sich auf der Gemarkung der Stadt Ulm befinden, besuchen rd. 25.650 Schüler\*innen Schulen in Ulm.
- Durch das Bevölkerungswachstum in der Stadt Ulm leben im Jahr 2025 voraussichtlich 14.400 Kindern im Alter zwischen 6 und 17 Jahren und somit rd. 1.100 schulpflichtige Personen mehr, als dies noch im Jahr 2019 der Fall war.
- Künftige Neubaugebiete werden in der Regel zu einem Anstieg von Schülerinnen und Schülern in den nächstgelegenen Schulen führen.

An folgenden Schulstandorten ist in den nächsten Jahren mit Veränderungen zu rechnen:

- Poligeniusschule: Hinsichtlich der ohnehin schon angespannten Verkehrssituation am Kuhberg ist hier von einer weiteren Verschärfung des ÖPNV und Individualverkehrs auszugehen.
- Schulische Neuorganisation am Eselsberg, insbesondere Neubau des "Bildungscampus Eselsberg" und Zusammenführung von Primar- und Sekundarbereich der Hans-Zulliger-Schule, Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum mit Förderschwerpunkt sozialeemotionale Entwicklung, an einem Standort.
- Bauliche Erweiterung des Schulzentrums Wiblingen infolge steigender Schüler\*innen-Zahlen
- Fertigstellung des Erweiterungsbaus an Anna-Essinger-Realschule und -Gymnasium
- Erweiterung bzw. Neubau der Gustav-Werner-Schule, Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum mit Förderschwerpunkt geistige Entwicklung

Die Auswirkungen der Rückkehr der Landesregierung zu G9 bei den Gymnasien auf die weiterführenden Schulen insgesamt und den Schulraumbedarf an den Gymnasien kann zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. Es ist jedoch je nach Fahrplan der Einführung sowie der noch zu regelnden Rahmenbedingungen von einer erheblichen Zunahme der Schülerschaft stadtweit auszugehen (an Gymnasien in städtischer Trägerschaft ergeben sich bei einer weiteren Klasse pro Zugfinal insgesamt rund 520 SuS, Gymnasien in privater Trägerschaft kommen noch hinzu).

Durch die Einführung des Anspruchs auf ganztägige Förderung von Grundschulkindern hochwachsend ab dem Schuljahr 2026/27, der auch für die Grundstufen der Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren und auch in den Ferien (ausgenommen von 4 Schließwochen) gilt, werden sich voraussichtlich Veränderungen und ggf. erhöhte Anforderungen für den sog. freigestellten Schülerverkehr ergeben. Darüber hinaus ist auch an den Regelgrundschulen ein verändertes Schüleraufkommen sowohl während der Schulzeit als auch in den Ferienwochen zu erwarten. Konkrete Regelungen zur Schülerbeförderung stehen in diesem Zusammenhang noch aus.

## 3 Beschreibung des ÖPNV-Angebots

### 3.1 Organisation und Zuständigkeit des ÖPNV

#### 3.1.1 Aufgabenträgerschaft und Konzessionslage: Stadt Ulm

Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsraum sind:

- Für den Schienenpersonennahverkehr die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (100 Prozent im Besitz des Landes Baden-Württemberg)
- Für die Straßenbahn-, Bus- und Bedarfsverkehrslinien im Stadtkreis: die Stadt Ulm

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

Seit 01.01.2020 sind die SWU Verkehr GmbH und SWU mobil GmbH mit der Erbringung der städtischen Verkehre beauftragt. Die Linienverkehre sind bis 30.06.2042 genehmigt.

#### 3.1.2 Aufgabenträgerschaft und Konzessionslage: Stadt Neu-Ulm

Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsraum sind:

- Für den Schienenpersonennahverkehr die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (100 Prozent im Besitz des Freistaats Bayern)
- Für die Bus- und Bedarfsverkehrslinien im Stadtkreis: der Landkreis Neu-Ulm bis 31.12.2023, ab 01.01.2024 die Stadt Neu-Ulm

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

Die städtischen Verkehre werden durch privatwirtschaftliche Busunternehmen in Form öffentlicher Dienstleistungsaufträge und eigenwirtschaftlich erbracht. Bestehende Konzessionen im Stadtverkehr Neu-Ulm haben größtenteils eine Laufzeit bis Ende 2026. Die SWU verkehrt mit den Linien 4, 5 und 7 auf Neu-Ulmer Gemarkung und übernimmt hier die Funktion regulärer Buslinien.

#### 3.1.3 Aufgabenträgerschaft und Konzessionslage: Landkreis Neu-Ulm

Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsraum sind:

- Für den Schienenpersonennahverkehr die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (100 Prozent im Besitz des Freistaats Bayern)

- Für die Bus- und Bedarfsverkehrslinien im Landkreis: der Landkreis Neu-Ulm

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

Die Verkehre im Landkreis werden durch privatwirtschaftliche Busunternehmen in Form öffentlicher Dienstleistungsaufträge und eigenwirtschaftlich erbracht.

### 3.2 Linienangebot im ÖPNV der Stadt Ulm: Busverkehr und Straßenbahnen

#### Tagesverkehr

Auf dem Stadtgebiet der Stadt Ulm verkehren (mit Stand Dezember 2023) zwei Straßenbahnlinien (Linie 1: Söflingen – Innenstadt – Böfingen und Linie 2: Kuhberg – Hauptbahnhof – Eselsberg – Wissenschaftsstadt), sowie Busverkehre, die wie folgt gegliedert werden können:

- Linien, die ausschließlich dem Binnenverkehr in Ulm dienen und die Stadtgrenzen nicht überfahren (Linien 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, Nachtlinien N1, N2, N3, N4, N8)
- Linien, die Teilstrecken auch in Neu-Ulm befahren (Linien 4, 5, 7, E-Busse, Nachtlinie N7)
- Linien, deren Verkehrsleistung überwiegend innerhalb des Stadtgebiets Ulm erbracht werden und die auch in die Region ausbrechen (Linie 12). Diese liegt in Abstimmung mit dem Alb-Donau-Kreis in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Ulm.
- Linien, die aus der Region kommend wichtige innerörtliche Erschließung der Ortsteile in Ulm wahrnehmen (Linien 46, 49). 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, 73, 77, 79, 84, 84X, 85, 88, 88X, 737).
- Darüber hinaus verkehrt eine Reihe weiterer Regionalbuslinien nach Ulm, die die überwiegende Funktion haben, Fahrgäste des Umlands in die Stadt Ulm zu bringen (Linien 21, 23, 24, 36, 37, 38, 58, 59, 70, 74, 239, 364, 585, 724).

Auf den nachfolgenden Linien hat die SWU das ausschließliche Recht Personenbeförderungsleistungen zu erbringen: Eine detaillierte Auswertung des Fahrtenangebots wird im Kapitel Schwachstellenanalyse vorgenommen. Das daraus resultierende Liniennetz setzt sich aus Linien mit verschiedenen Funktionen zusammen, die Mindeststandards der Bedienungshäufigkeiten sind Tabelle 6 zu entnehmen.

Bei einbrechenden Linien in die Stadt Ulm werden seitens des RP Tübingen im Hinblick auf die ausschließlichen Rechte der SWU Bedienverbote ausgesprochen. Diese Bedienverbote werden in

der Praxis allerdings nicht angewandt und finden lediglich in der Einnahmeaufteilung ihre Anwendung. In der Praxis wird es aber seitens der Stadt Ulm geduldet, dass Fahrgäste innerhalb der Gemarkung der Stadt Ulm zusteigen.

Die Linien bilden entsprechend der Siedlungsstruktur von Ulm (und Neu-Ulm) ein nahezu sternförmiges Netz, teilweise mit Durchmesserlinien. Dazu kommen einzelne tangentielle Verbindungen (Linie 8, Linie 13, Linie 14, Linie 15). Im Zentrum der Stadt Ulm sind die wichtigsten Verknüpfungspunkte der Ulmer Hauptbahnhof mit dem ZOB Ost und West und die Haltestelle Ehinger Tor. Wichtige Haltestellen mit Knotenfunktion sind außerdem der Willy-Brandt-Platz, das Rathaus Ulm und die Haltestelle Söflingen.

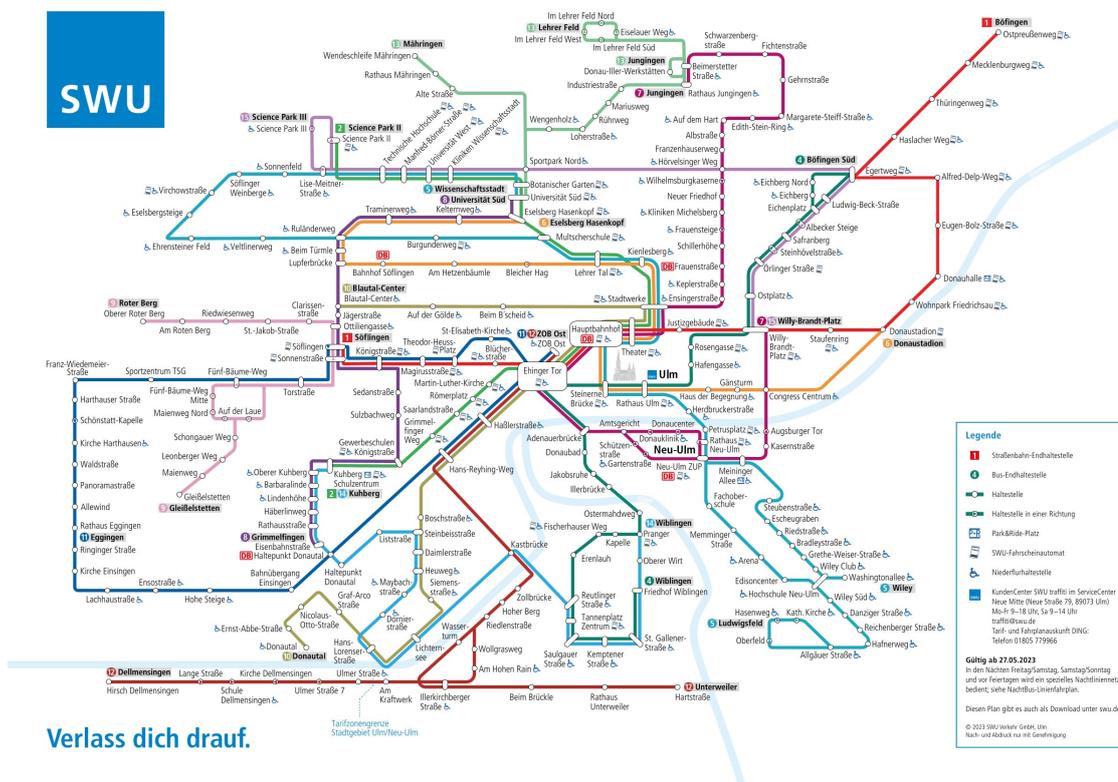


Abbildung 6: Liniennetzplan der SWU in den Städten Ulm und Neu-Ulm mit Stand 05/2023. Dargestellt sind nur Tagesverkehre der Bus- und Straßenbahnlينien (Quelle: SWU).

### MobilSAM

Ein weiteres Mobilitätsangebot besteht in Form des MobilSAM. Das MobilSAM ist ein Mobilitäts-Angebot für schwach oder unregelmäßig frequentierte Strecken und fährt nach Bedarf auf Vorbestellung. Das MobilSAM bringt Fahrgäste aus Gleißelstetten und Roter Berg an die Endhaltestelle der Straßenbahn in Söflingen (MobilSAM 9), und aus dem Donautal zum Schulzentrum Kuhberg ebenfalls mit Umsteigemöglichkeit auf die Straßenbahn bzw. nach Wiblingen bis an die Haltestelle Pranger (MobilSAM 14).

## Nachtverkehr

In Ulm fahren in den Nachtstunden von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag bzw. vor Feiertagen um 1:30, 2:30 und 3:30 Uhr ab Ulm ZOB Nachtbuslinien. Am Ulmer ZOB bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Linien. Die Nachtlinien verkehren jeweils ab Ulm ZOB nach

- **N1:** ZOB <> Söflingen <> Ermingen <> Eggingen <> Einsingen
- **N2:** ZOB <> Eselsberg <> Wissenschaftsstadt
- **N3:** ZOB <> Uni Süd <> Mähringen <> Lehr <> Jungingen
- **N4:** ZOB <> Willy-Brandt-Platz <> Eichberg <> Böfingen
- **N7:** ZOB <> Wiblingen <> Unterweiler
- **N8:** ZOB <> Kuhberg <> Grimmelfingen <> Donautal <> Gögglingen <> Donaustetten

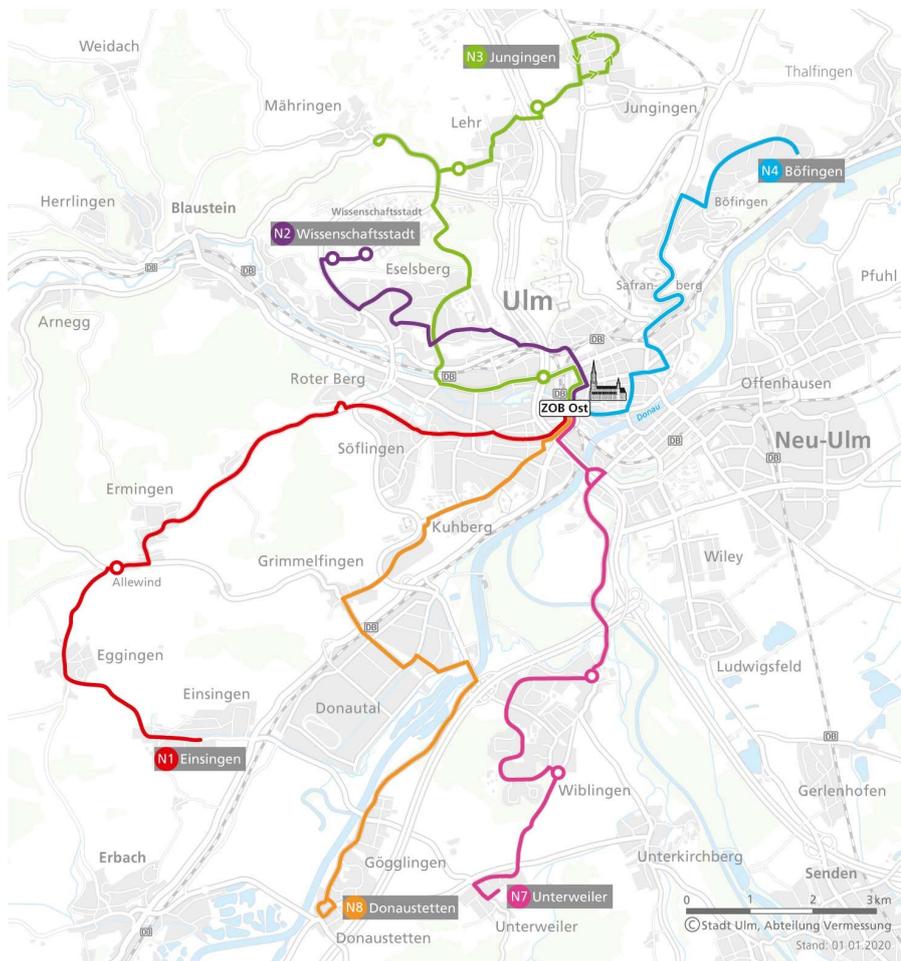


Abbildung 7: Nachtnetz der Stadt Ulm (Quelle: Stadt Ulm)

### 3.2.1 Angebot im SPNV

## Aktuelles Angebot

Der Hauptbahnhof Ulm stellt einen zentralen Knoten im Südwestdeutschen Schienenstrecken-Netz dar und ist damit Ziel und Umsteigepunkt vieler Bahnreisender in der Region. Hier treffen folgende Schienenstrecken zusammen (Angebot im Zulauf auf Ulm):

- Brenzbahn (Ulm - Aalen): Stündliches Regionalbahnangebot und ein zweistündlicher Inter-Regio-Express, stündlicher Regional-Express
- Südbahn (Ulm - Friedrichshafen): Halb-stündliches Regionalbahnangebot und ein zwei-stündlicher InterRegio-Express, stündlicher Regional-Express
- Donaubahn (Ulm – Sigmaringen): Halb-stündliches Regionalbahnangebot und ein stündli-cher Regional-Express
- Filstalbahn (Ulm - Geislingen – Stuttgart): stündlicher Regional-Express sowie ein stündli-cher Metropolexpress
- Schnellfahrstrecke Ulm-Wendlingen: stündlicher InterRegio-Express
- Illertalbahn (Ulm – Memmingen): Stündliches Regionalbahnangebot und ein stündlicher Re-gional-Express
- Bahnstrecke Ulm – Günzburg: stündlicher Regional-Express, dazu ein stündliches Regio-nalbahnangebot
- Ulm – Weißenhorn: stündliches Regionalbahnangebot

Damit besteht in der gesamten Region Donau-Iller bereits ein weitgehend dichtes Verkehrsangebot auf der Schiene, dass auch für den Landkreis Neu-Ulm einen wesentlichen Bestandteil des ÖPNV darstellt.

## Änderungen im Schienenverkehr zum Fahrplanwechsel 2023/2024

### **RS 7, RS 71 (Ulm-Senden-Memmingen/Weißenhorn)**

- RS 71 - 30-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit (HVZ) zwischen Ulm und Weißenhorn
- RS 71 - Alle Züge halten in Gerlenhofen
- RS 7 - zur HVZ werden einige zusätzliche Verstärkerfahrten zwischen Ulm und Vöhrin-gen/Illertissen eingesetzt

## Geplantes Angebot

Das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller will mit der Einführung eines S-Bahnsystems das „zukünftige Rückgrat“ des ÖPNV-Angebotes für die gesamte Region bilden (RSB-DI). Auf den bestehenden Schienenstrecken der Region sollen einheitliche Standards im SPNV angeboten werden, wie z.B. „vertaktete Verkehre, einheitliche Bedienzeiten, das barrierefreie Ein- und Aussteigen sowie an den Knotenbahnhöfen eine optimale Verknüpfung mit anderen Angeboten des Schienenverkehrs“ (RSB-

DI). Um dies zu erreichen, sollen auf den Bahnstrecken Halte (barrierefrei) modernisiert und umgebaut, Gleisinfrastruktur ausgebaut und elektrifiziert werden. Gegenüber dem bisherigen Fahrplanaangebot sind verdichtete Fahrpläne (in der Hauptverkehrszeit) sowie Durchbindungen und eine höhere Leistungsfähigkeit sowie Zuverlässigkeit angestrebt. Im Folgenden ist das geplante Konzept dargestellt.

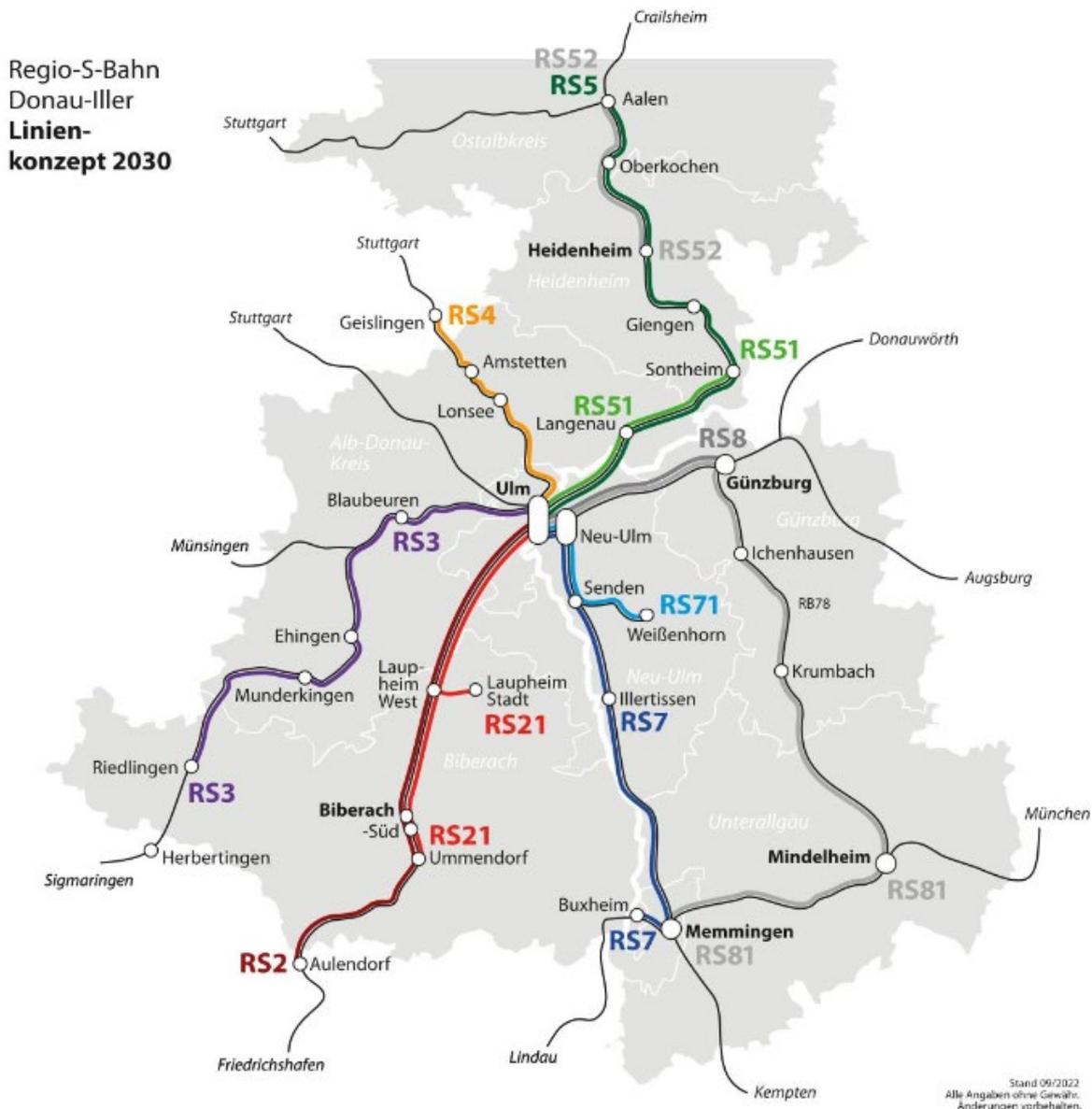


Abbildung 8: Linienkonzept Regio-S-Bahn Donau-Iller (Quelle: rsb-di.de/projekt/)

### 3.3 Verkehrsnachfrage

#### 3.3.1 Pendlerbeziehungen im Landkreis Neu-Ulm, der Stadt Neu-Ulm und der Stadt Ulm

Die MIV-Nachfrage bildet das Potenzial für den ÖPNV ab. Zu erschließen ist sie aus den Pendlerzahlen, die einen Teil der Gesamtnachfrage abbilden. In den folgenden Abbildungen werden die Pendlerzahlen auf Gemeindeebene der Bundesagentur für Arbeit mit Stand 2019 dargestellt. Daten liegen hier nur für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte vor, die allerdings auch den weitaus größten Teil der Pendler ausmachen.

Die wichtigsten Ziele der Pendler im Landkreis sind die Oberzentren Ulm und Neu-Ulm. Dazu kommen die Mittelzentren im Landkreis, die insbesondere für die umliegenden Gemeinden und Orte das wichtigste Ziel für Pendelverkehre darstellt. Auf den tangentialen Beziehungen finden nur wenige Pendelverkehre statt. Aus dem nordöstlichen Teil des Landkreises und aus Kellmünz, Altenstadt und Osterberg spielen auch Pendelverkehre in die benachbarten Oberzentren Günzburg und Memmingen eine relevante Rolle.

Die beiden Städte Ulm und Neu-Ulm weisen intensive Pendlerverflechtungen auf. Von Ulm nach Neu-Ulm fahren ca. 15.400 Pendler pro Tag, von Neu-Ulm nach Ulm ca. 10.000 Pendler pro Tag. Die Stadt Ulm ist darüber hinaus aus allen Himmelsrichtungen Ziel von Einpendlerströmen, hierbei sind aber insbesondere die Beziehungen zu den Nachbargemeinden Blaustein, Dornstadt, Langenau und Erbach zu erwähnen, die jeweils über eine Bahnanbindung nach Ulm verfügen. Darüber hinaus haben Einpendler aus allen umliegenden Gemeinden die Möglichkeit mit Regionalbusverkehren nach Ulm zu pendeln. Die genannten Gemeinden haben auch mit der Stadt Neu-Ulm relevante Pendlerbeziehungen aufzuweisen.

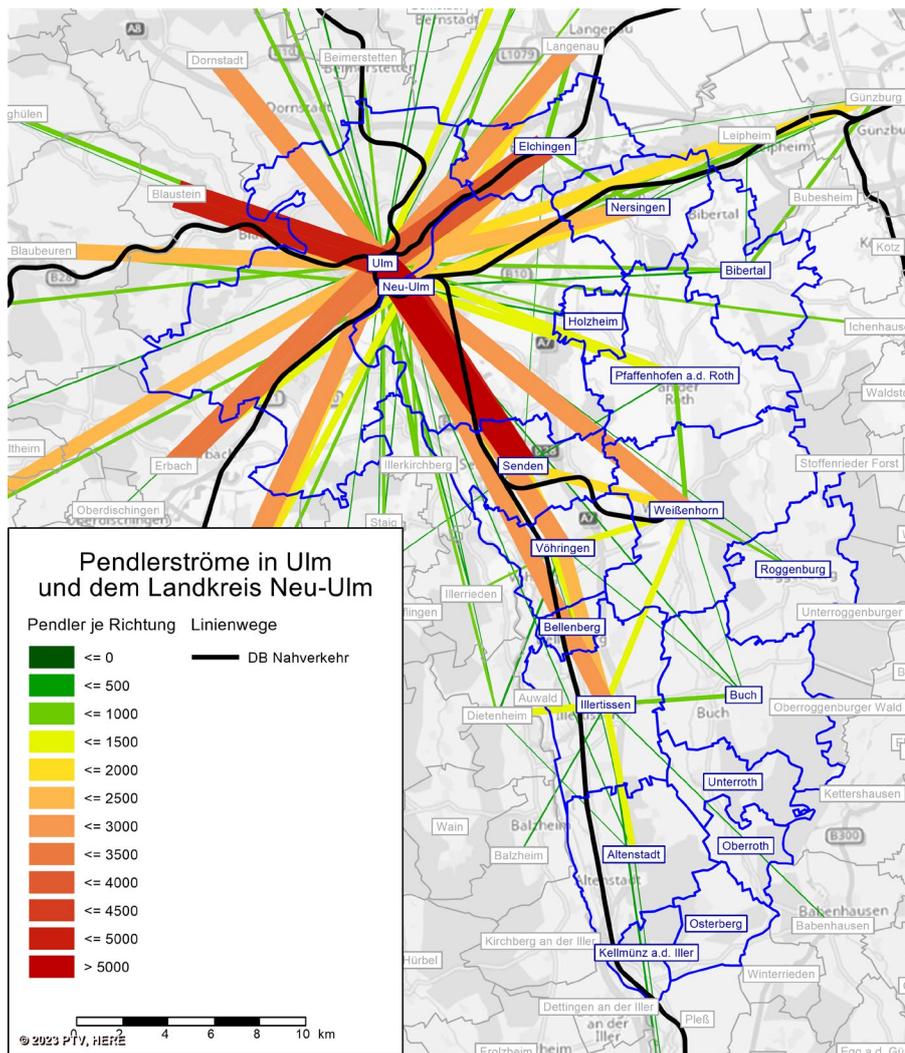


Abbildung 9: Pendlerströme in Ulm und dem Landkreis Neu-Ulm. Datenstand 2019. Darstellung: PTV.

### 3.3.2 ÖPNV-Nachfrage

Um ÖPNV zu planen ist insbesondere die Frage nach den größten Nachfragepotenzialen wichtig. Diese zeigen sich nicht nur in der aktuellen ÖPNV-Nachfrage, sondern im Gesamtverkehr, der insbesondere im Landkreis Neu-Ulm im Wesentlichen durch den motorisierten Individualverkehr (nachfolgend als MIV bezeichnet) abgebildet wird.

In der Stadt Ulm besteht eine Nachfragerhebung der Stadtbusse aus dem Jahr 2019, die eine gute Grundlage für die Abschätzung von Linienbelastungen und Fahrgastwirkungen ermöglicht. Im Landkreis Neu-Ulm und der Stadt Neu-Ulm sind keine flächendeckenden und systematischen Fahrgastzahlen verfügbar.

Zudem wird aktuell ein Verkehrsmodell für die Städte Ulm und Neu-Ulm erstellt, das auch den Landkreis Neu-Ulm abdeckt. Darüber hinaus wurde bis Ende 2022 im gesamten DING-Raum eine Fahrgastbefragung durchgeführt. Die Auswertung der Ergebnisse dieser Befragung liegen aktuell noch nicht vor.

### ÖPNV-Nachfrage in der Stadt Ulm

Die Auswertungen im Auftrag des Regionalverband Donau-Iller von 2017 weisen einen Anteil des MIV am Modal Split von 36,8 % für die Stadt Ulm (Binnenverkehr) aus, im Bus- und Straßenbahnverkehr von 11,3 %, sowie 2,5 % im Regionalbahnverkehr. Insgesamt wird von einem Anstieg der Personenfahrten in der Stadt Ulm von 3,2 % zwischen 2010 und 2030 ausgegangen.

### Auswertung der Dauerkarteneinhaber

Eine Auswertung der Dauerkarteneinhaber inklusive des Deutschlandtickets der SWU und RAB hat folgendes ergeben:

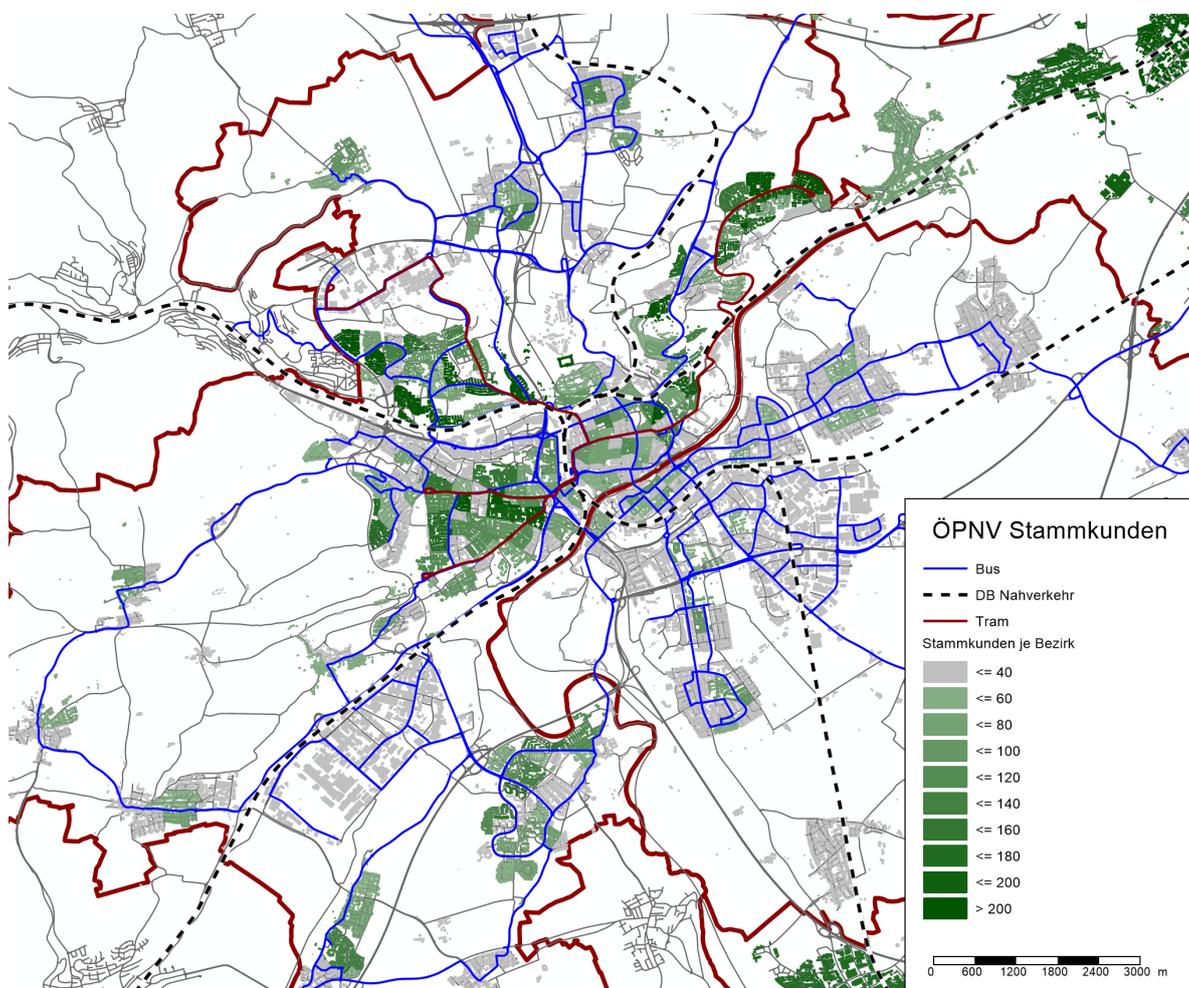


Abbildung 10: Wohnorte der ÖPNV-Stammkunden in den Städten Ulm und Neu-Ulm. Datenstand 2023. Darstellung: PTV.

Die Auswertung zeigt, dass die meisten Stammkunden in den innenstadtnahen Bezirken wohnen, insbesondere entlang der wichtigsten ÖPNV-Linien. Hierbei stechen besonders hervor: Böfingen (ca. 2.100), Eselsberg (3.200), Söflingen (1.300), Oststadt (1.300) und die Weststadt (3.400). In der Altstadt wohnen wenige Stammkunden (ca. 1.000) aufgrund der fußläufigen Erreichbarkeit vieler Ziele. In Wiblingen wohnen ca. 1.700 Stammkunden. In Neu-Ulm wohnen im gesamten Bezirk Stadtmitte ca. 1.300 Stammkunden, dazu kommen ca. 350 Stammkunden in Ludwigsfeld und 150 in Pfuhl.

### 3.4 Tarifstruktur und Vertriebswege

Der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING) als Aufgabenträger-Verbund (seit 1.1.2024) regelt die tariflichen Bestimmungen in den Städten Ulm und Neu-Ulm, dem Alb-Donau-Kreis, dem Landkreis Neu-Ulm und dem Landkreis Biberach.

Das Fahrscheinsortiment beinhaltet neben Einzelfahrscheinen (bar oder digital) Tages-, Wochen- und Monats- und Jahreskarten sowie einer Reihe von speziellen Angeboten. Dabei bietet der DING verschiedene Vertriebskanäle für seine Kunden an. Neben der Möglichkeit, Fahrkarten in den Fahrzeugen (insbesondere im Landkreis aber auch in den Städten) zu erwerben, besteht im Stadtgebiet Ulm / Neu-Ulm an einigen Haltestellen die Möglichkeit, vor Fahrtantritt eine Fahrkarte an Fahrscheinautomaten zu erwerben. Außerdem besteht die Möglichkeit, Fahrkarten digital zu erwerben auf der Homepage des DING und in verschiedenen Apps (z.B. DING-App, DB Navigator (geplant), SWU-App).

Das Verbundgebiet des DING ist in Tarifwaben eingeteilt. 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. Mit einem Preis von 2,90 € für eine Einzelfahrt im Stadtgebiet liegt der Preis (Bar-Tarif) im üblichen Preisdurchschnitt einer Einzelfahrkarte in südwestdeutschen Großstädten. Der Landkreis Neu-Ulm ist (außerhalb der Stadt Neu-Ulm) in 12 Tarifwaben unterteilt.

Das Fahrkartenangebot des DING wird bei der Nahverkehrsplanerstellung durch das Deutschlandticket ergänzt, das für viele Pendler eine attraktive Alternative zur Monatskarte und Jahreskarte darstellt.

## 4 Anforderungsprofil des ÖPNV

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage zur Analyse und zur Definition von Maßnahmen geschaffen.

Die Kriterien und die Mindeststandards wurden im Arbeitskreis abgestimmt und beinhalten

- im Stadtgebiet der Stadt Ulm 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 gesamten Planungsraum dienen.

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.

Für einen Teil der Merkmale werden in Abstimmung mit definierten Standards Schwachstellen des aktuellen ÖPNV-Angebots analysiert und darauf aufbauend Maßnahmen definiert. Weitestgehend lassen sich diese Merkmale anhand von Messgrößen quantitativ beschreiben, wie zum Beispiel Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen auf definierten Relationen oder Strecken sowie die Schnelligkeit anhand von Beförderungszeiten.

Andere Merkmale wie Barrierefreiheit, Haltestellenausstattung oder Fahrzeugausstattung, Sauberkeit, Sicherheit, Anforderungen an das Personal und den Betrieb lassen sich vorwiegend qualitativ beschreiben. Hier werden Standards definiert, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen.

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.

### 4.1 Verbindungs- und Bedienungsstandards

Auf der Basis werden die Mindestanforderungen insbesondere im Bereich der Bedienungs- und Verbindungsqualität differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und insbesondere in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Dabei gilt, dass Qualitätskriterien operational und damit überprüfbar sein müssen.

#### 4.1.1 Erschließung in der Stadt Ulm

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, insbesondere zusammenhängende Wohngebiete mit einer Mindesteinwohnergröße von 200 Personen.
- Im Einzelfall ist die Erschließungsnotwendigkeit in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte und Nutzung der Flächen zu entscheiden, Ausnahmen sind daher möglich.

Tabelle 3: Richtwerte der Haltestelleneinzugsradien im Stadtgebiet Ulm

## 4.2 Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

Aufgrund des gemeinsamen Busnetzes 2027, werden die Erreichbarkeiten für Ulm und Neu-Ulm dargestellt. Von allen Ortsteilen beider Städte aus sollen folgende Ziele beider Städte innerhalb folgender Beförderungszeiten (Fahrzeit zwischen Quell- und Ziel-Haltestelle einschließlich der notwendigen Umsteigezeit) erreichbar sein (tagsüber), Ausnahmen sind in Einzelfällen möglich:

| Ziel                                 | Maximale Beförderungszeit |
|--------------------------------------|---------------------------|
| Hauptbahnhof Ulm, Bahnhof Neu-Ulm    | 30 - 40 Minuten           |
| Rathaus Ulm und Rathaus Neu-Ulm      | 30 - 40 Minuten           |
| Wissenschaftsstadt / Universität Ulm | 40 - 50 Minuten           |
| Hochschule Neu-Ulm                   | 40 - 50 Minuten           |

Tabelle 4: Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

## 4.3 Bedienungshäufigkeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm

Für die Bedienungshäufigkeit werden Mindestvorgaben getroffen, die für das ÖPNV-Zielnetz 2027 Anwendung finden.

Die Bedienungshäufigkeit, also die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten, die den Fahrgästen zur Verfügung stehen, ist der wichtigste Standard, um die Attraktivität des ÖPNV zu bestimmen. Das gemeinsame ÖPNV-Zielnetz 2027 der Städte Ulm und Neu-Ulm ist durch getaktete Fahrten geprägt. Die

Taktung der jeweiligen Linien wird unterschieden nach den Verkehrszeiten (s. Tabelle 5) an den unterschiedlichen Wochentagen:

| Verkehrszeit                  | Montag - Freitag       | Samstag       | Sonn- und Feiertag |
|-------------------------------|------------------------|---------------|--------------------|
| <b>Hauptverkehrszeit:</b>     |                        |               |                    |
| Hauptverkehrszeit (HVZ)       | 06.30 - 08.30          |               |                    |
|                               | 16.00 - 18.00          |               |                    |
| <b>Normalverkehrszeit:</b>    |                        |               |                    |
| 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 |                    |
| <b>Schwachverkehrszeit:</b>   |                        |               |                    |
| 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 den Städten Ulm und Neu-Ulm

Der Tabelle 6 sind die Abstufungen der Taktung und die Zuordnung der Linien des Busnetzes 2027 zu Funktionsgruppen zu entnehmen.

| Zeit*            | Verkehrszeit                                 | Linien        |            |          |                    |            |          | Nachtbuslinien<br>N 1 - N 9 |
|------------------|--|---------------|------------|----------|--------------------|------------|----------|-----------------------------|
|                  |  | 1, 2, 3, 4, 5 | 6, 7, 8, 9 | 10, 14   | 11, 12, 13, 15, 16 | 17, 18, 19 |          |                             |
| Montag - Freitag | 05.00 - 05.30                                | SVZ 1         | 30'-Takt   | 30'-Takt | 30'-Takt           | 30'-Takt   | 60'-Takt |                             |
|                  | 05.30 - 06.30                                | NVZ 2         | 15'-Takt   | 30'-Takt | 30'-Takt           | 30'-Takt   | 60'-Takt |                             |
|                  | 06.30 - 19.30                                | HVZ, NVZ 1    | 10'-Takt   | 20'-Takt | 30'-Takt           | 30'-Takt   | 60'-Takt |                             |
|                  | 19.30 - 21.00                                | NVZ 2         | 15'-Takt   | 30'-Takt | 30'-Takt           | 30'-Takt   | 60'-Takt |                             |
|                  | 21.00 - 00.30                                | SVZ 1         | 30'-Takt   | 30'-Takt | 30'-Takt           | 60'-Takt   | 60'-Takt |                             |
|                  | 00.30 - 01.00                                | SVZ 1         | 30'-Takt   | 30'-Takt |                    |            |          |                             |
|                  | Freitags und vor Feiertagen<br>01.30 - 04.30 | SVZ 1         |            |          |                    |            |          | 60'-Takt                    |

|         | Zeit*         | Verkehrszeit | Linien        |            |          |                    |            | Nachtbuslinien<br>N 1- N 9 |
|---------|---------------|--------------|---------------|------------|----------|--------------------|------------|----------------------------|
|         | Linien (neu)  |              | 1, 2, 3, 4, 5 | 6, 7, 8, 9 | 10, 14   | 11, 12, 13, 15, 16 | 17, 18, 19 |                            |
| Samstag | 05.00 - 08.00 | SVZ 1        | 30'-Takt      | 30'-Takt   | 30'-Takt | 60'-Takt           | 60'-Takt   |                            |
|         | 08.00 - 10.00 | NVZ 2        | 15'-Takt      | 30'-Takt   | 30'-Takt | 60'-Takt           | 60'-Takt   |                            |
|         | 10.0 - 19.30  | NVZ 1, NVZ 2 | 10'-Takt      | 20'-Takt   | 30'-Takt | 60'-Takt           | 60'-Takt   |                            |
|         | 19.30 - 21.00 | NVZ 2        | 15'-Takt      | 30'-Takt   | 30'-Takt | 60'-Takt           | 60'-Takt   |                            |
|         | 21.00 - 00.30 | SVZ 1        | 30'-Takt      | 30'-Takt   | 30'-Takt | 60'-Takt           | 60'-Takt   |                            |
|         | 01.30 - 04.30 | SVZ 2        |               |            |          |                    |            | 60'-Takt                   |
| Sonntag | 05.00 - 11.30 | SVZ 1        | 30'-Takt      | 30'-Takt   | 30'-Takt | 60'-Takt           | 60'-Takt   |                            |
|         | 11.30 - 21.00 | NVZ 2        | 15'-Takt      | 30'-Takt   | 30'-Takt | 60'-Takt           | 60'-Takt   |                            |
|         | 21.00 - 00.30 | SVZ 1        | 30'-Takt      | 30'-Takt   | 30'-Takt | 60'-Takt           | 60'-Takt   |                            |

\* Erläuterungen im nachfolgenden Text

Tabelle 6: Mindeststandards Bedienungshäufigkeit

Grundsätzliche Hinweise

- \* Alle Angaben bei den Zeiten sind ca.-Werte und beziehen sich auf die Innenstadt Ulm.
- Die dargestellten Taktzeiten sind als Richtwert bei der Fahrplanerstellung zu verstehen, da die Abfahrtszeiten an jeder Haltestelle unterschiedlich sind. Abweichungen bei der Taktung sind in Abstimmung mit dem jeweiligen Aufgabenträger möglich.
- Folgende Abweichungen zum Taktraster bestehen:

- Linie 1: verkehrt in HVZ alle 7/7/6 Minuten, Voraussetzung: Umsetzung der vorgesehenen ÖPNV-Beschleunigung an den Lichtsignalanlagen, untersucht wird aktuell eine Verlängerung der Straßenbahnfahrzeuge
- Linie 2: verkehrt in HVZ alle 5 Minuten
- Linie 3: Abschnitt Burlafingen <> Steinheim mind. 30-Minuten-Takt in HVZ
- Linie 8: verkehrt nur Mo-Fr im Zeitraum von ca. 5 bis ca. 20 Uhr
- Linie 9: verkehrt samstags nur alle 30 min
- Linie 10: verkehrt Mo-Fr bis ca. 23 Uhr und samstags nur alle 60 min im Zeitraum von ca. 6 bis ca. 18 Uhr, So+Feiertag kein Verkehr

- Linie 11: Mo - Fr auch nach 21 Uhr alle 30 Minuten. An Schultagen und Samstagen zusätzlich-Fahrten (lt. Beschluss FBA StBU vom 02.05.2023, GD 115/23)
- Linie 12: samstags bis ca. 21 Uhr alle 30 Minuten
- Linie 14: verkehrt außerhalb des Tagesverkehrs Mo-Fr und am Wochenende nur zwischen Kuhberg und Wiblingen
- Linie 15: verkehrt nur Mo-Fr und nur bis ca. 20.30 Uhr
- Linie 16: verkehrt täglich außerhalb des Tagesverkehrs nur zwischen Bahnhof Neu-Ulm und Schwaighofen. Sa tagsüber alle 30 Minuten.
- Linie 17: Mo-Fr abends ab ca. 23 Uhr und am Wochenende nur bis Holzschwang
- Linie 18: Mo-Fr abends ab ca. 23 Uhr und am Wochenende nur bis Finningen
- Linie 19: verkehrt nur Mo-Fr und nur von ca. 7.00-17.30 Uhr abgestimmt auf die Schulzeiten am Schulzentrum Wiblingen

#### 4.4 Umsteigevorgänge zu wichtigen Zielen

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch insbesondere erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist.

##### 4.4.1 Standards in den Städten Ulm und Neu-Ulm

Es wird festgelegt, dass die Innenstädte Ulms und Neu-Ulms aus dem Stadtgebiet beider Städte möglichst mit einem Umstieg erreicht werden sollen. Gleiches gilt für den Hauptbahnhof Ulm (ggf. über die nahegelegenen Alternativhaltestellen Hauptbahnhof West oder ZOB) und den Bahnhof Neu-Ulm.

Die wichtigen Ziele Universität/Wissenschaftsstadt Ulm und Hochschule Neu-Ulm sollen aus dem gesamten Stadtgebiet der beiden Städte möglichst mit einem Umstieg erreichbar sein.

Abweichungen hiervon sind in begründeten Fällen möglich.

## 5 Qualitätsstandards im ÖPNV

Die in diesem Kapitel festgehaltenen Standards sind ebenfalls Teil des Anforderungsprofil an den ÖPNV und stellen einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar. Im folgenden Kapitel werden Vorgaben zu Ausstattungsmerkmalen des ÖPNV definiert. Dabei sind auch die Belange der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

### Exkurs: Was ist Barrierefreiheit?

Die verschiedenen Fahrgastgruppen im ÖPNV haben neben der grundsätzlichen Funktionalität des Systems unterschiedliche Anforderungen an den ÖPNV. Diesen gilt es bestmöglich Rechnung zu tragen unter Beachtung der Sinnhaftigkeit und der Wirtschaftlichkeit. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV gelegt, auch aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen.

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“. Daher wird in den folgenden Kapiteln jeweils auf die besonderen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen verwiesen. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass der Umbau von Infrastruktur zu Barrierefreiheit in begründeten Ausnahmefällen baulich nicht umsetzbar ist.

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  |
| 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; Festhaltenmöglichkeiten; notwendige Vorbereitungszeit beim Fahrzeugausstieg  |
| Arm- und handbehinderte Fahrgäste            | Bedienen von Tastern und Automaten; Festhaltenmöglichkeiten   |
| 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 Hinweise nicht wahrnehmbar; Verletzungsgefahr durch fehlende Orientierung und Barrieren. |
| Höreingeschränkte und gehörlose Fahrgäste    | (Ausschließlich) akustische Informationen oder Warnhinweise können nicht oder schwer erfasst werden; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle  |

| Nutzergruppe  | Häufige Alltagsprobleme bei ÖPNV-Nutzung  |
|---|---|
| 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, Sprechrichtungen und Festhaltenmöglichkeiten; Erreichbarkeit von Informationstafeln (Fahrplan- / Liniennetzpläne etc.) und deren Verständnis; Überwindung von größeren Stufen, insbesondere beim eigenständigen Einstieg in Fahrzeuge bei Kleinkindern; eingeschränkte Standsicherheit; langes Stehen sowie fehlende Sitzmöglichkeiten |
| 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 weiten Fußwegen; langes Stehen; eingeschränkte Standsicherheit; fehlende Sitzmöglichkeiten; Hörbarkeit von akustischen Informationen; Lesbarkeit von optischen Informationen; längere Reaktions- und Vorbereitungszeiten  |

Tabelle 7: Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV

Viele der Merkmale, die für die Erreichung von Barrierefreiheit erforderlich sind, stellen gleichzeitig Komfortmerkmale für alle Nutzergruppen des ÖPNV da und tragen zu einem attraktiven und vielseitig nutzbaren Gesamtsystem bei.

## 5.1 Anforderungen an Haltestellen

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

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

- einheitlicher, barrierefreier Standards
- Bereitstellung von Informationen für die Planung oder Optimierung der geplanten Fahrt
- stadtgestalterische / städtebauliche Einpassung in die Umgebung.

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

Für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs muss das Ziel berücksichtigt werden, dass alle Haltestellen vollständig barrierefrei auszubauen sind (§ 8 Abs. 3 PBefG). Bei zukünftigen Planungen in diesem Bereich sind daher die Anforderungen an einen barrierefreien Zugang zu berücksichtigen. Ausnahmen sind besonders zu begründen. Maßnahmen, die erst später umgesetzt werden, werden daher im Nahverkehrsplan definiert.

Im Regionalbusverkehr gelten dieselben grundsätzlichen Anforderungen an den Haltestellenausbau. Eine Unterscheidung soll hinsichtlich der Zahl und Gruppierung der auszubauenden Haltestellen geschehen.

### 5.1.1 Grundsätzliche Merkmale von Haltestellen

Grundsätzlich weisen Haltestellen folgende (barrierefreie) Merkmale auf (ihre jeweilige Umsetzung ist abhängig von der Funktion und Frequentierung der Haltestelle):

#### Haltestellentyp

Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand sind abhängig von der verkehrlichen Situation gegenüber Busbuchten in der Regel zu bevorzugen, da sie ein paralleles Anfahren der Haltestelle begünstigen und damit bessere Einstiegsverhältnisse sowie Wiedereingliederung in den fließenden Verkehr 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 (z.B. durch Lichtsignalanlagen).
- Die entsprechenden Lichtsignalanlagen sind mit Blindensignalgebern auszustatten.

#### Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg

Bei paralleler Anfahrmöglichkeit gilt:

- 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 (z.B. Kasseler Sonderbord) für ein möglichst nahes Heranfahren der Busse an die Haltestelle.
- Bei Reststufenhöhen und Spaltbreiten von mehr als 5 cm sollen als fahrzeuggebundene Einstiegshilfen Rampen angeboten werden.

### Bodenindikatoren an Zugangsstellen zum ÖPNV mit Kontrast und Noppen- bzw. Rippenplatten bei neueren Einbauten

Bodenindikatoren fungieren als optisch-taktile Leit- und Orientierungssysteme für Blinde und Sehbehinderte. Sie übermitteln durch spezielle Oberflächenstrukturen, Materialien und Farbkontraste Informationen auf taktilem und visuellem Weg. Die Bodenindikatoren sollen kontrastreich gestaltet werden. Sie können darüber hinaus allen Fahrgästen zur Orientierung und Warnung dienen. Die wesentlichen Elemente von Bodenindikatoren an Haltestellen sind:

- **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. Der Auffindestreifen soll, wenn möglich, direkt und ohne Unterbrechung bis zum Kassler Sonderbord an die Tür 1 des Fahrzeuges führen.
- **Einstiegsfeld (Aufmerksamkeitsfeld):** Der Auffang-/Auffindestreifen führt zum Einstiegsfeld am Bus-/Bahnsteig, welches den Einstiegsbereich zur 1. Einstiegstür eines Fahrzeugs markiert. Zur Unterscheidung sollten hier Noppenplatten zum Einsatz kommen, wenn baulich möglich sind diese durchgängig mit dem Auffindestreifen verbunden bzw. sind das gleiche Element. 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 60 cm zur Bussteig-/Bahnsteigkante aufweisen. Als Kernelement der Barrierefreiheit ist er an allen Haltestellen erforderlich. An stark frequentierten Haltestellen, zentralen Einrichtungen und Umsteigeanlagen dienen Leitstreifen allen Fahrgästen als Warnstreifen und zur Orientierung.

### Ausreichende Tiefe der Wartefläche:

- Es ist gemäß EAÖ<sup>2</sup> 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.

---

<sup>2</sup> FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennverkehrs (EAÖ), 2013

- Die Länge der Wartefläche ergibt sich aus den betrieblichen Anforderungen, u.a. den Fahrzeuglängen.
- Der Bodenbelag muss fest und rutschsicher sein

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

#### 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 einzurichten.

Aushangfahrpläne sind bei Haltestellen ohne Fahrgastunterstand am Haltestellenschild bzw. an der -stele anzubringen. Bei Haltestellen mit Fahrgastunterstand, die neu oder neu umgestaltet worden sind, sind 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 Fahrgastinformationsvitrienen und Bedieneinrichtungen.
- Wendefläche sollte mindestens 1,50 m x 1,50 m vor den einzelnen Elementen betragen, soweit der verfügbare Platz dies zulässt.
- 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).
- An Haltestellen mit Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) sollen für eine Ausstattung im Zwei-Sinne-Prinzip der Fahrgastinformation darüber hinaus auch die Möglichkeit einer akustischen Fahrgastinformationen (zum Beispiel per Text-to-speech auf Anforderung) bestehen.

### 5.1.2 Ausbaustand barrierefreie Haltestellen

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

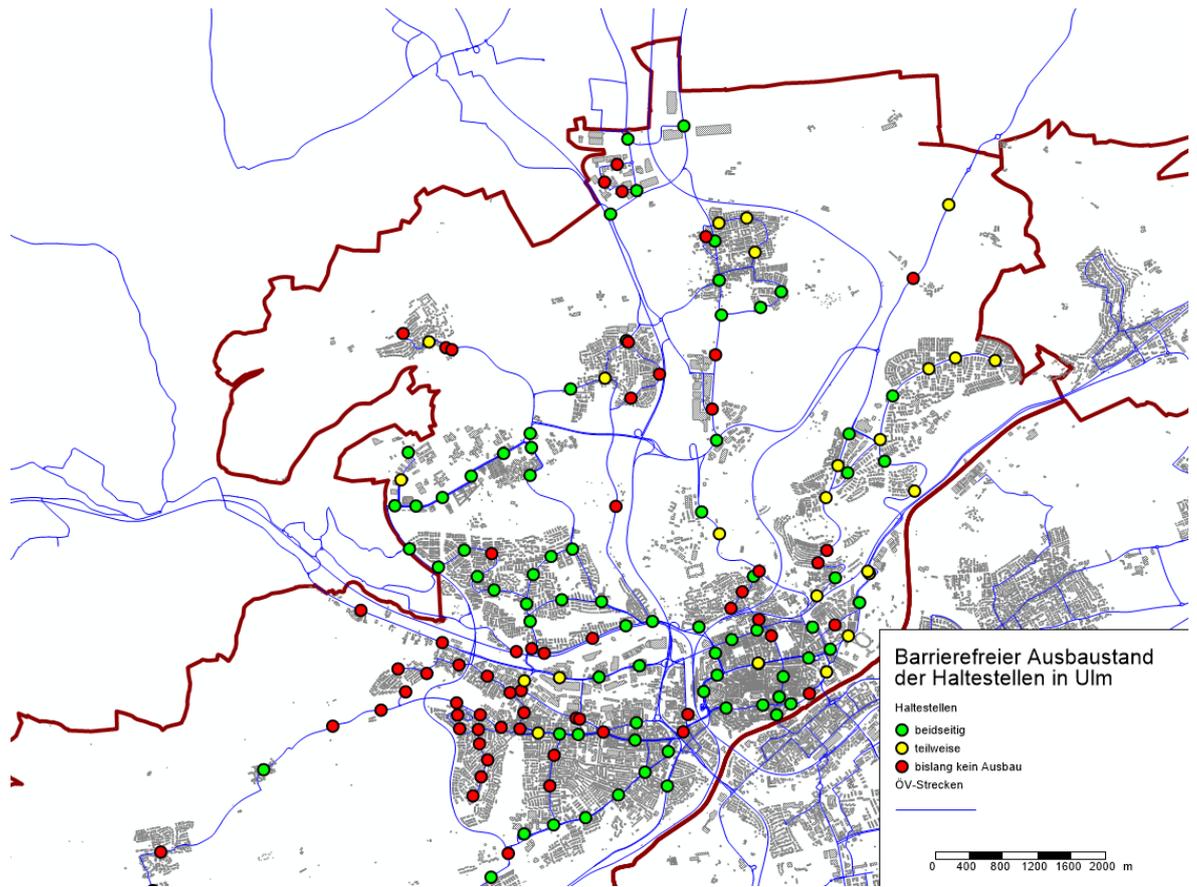


Abbildung 11: Barrierefreier Ausbaustand der Haltestellen im Norden

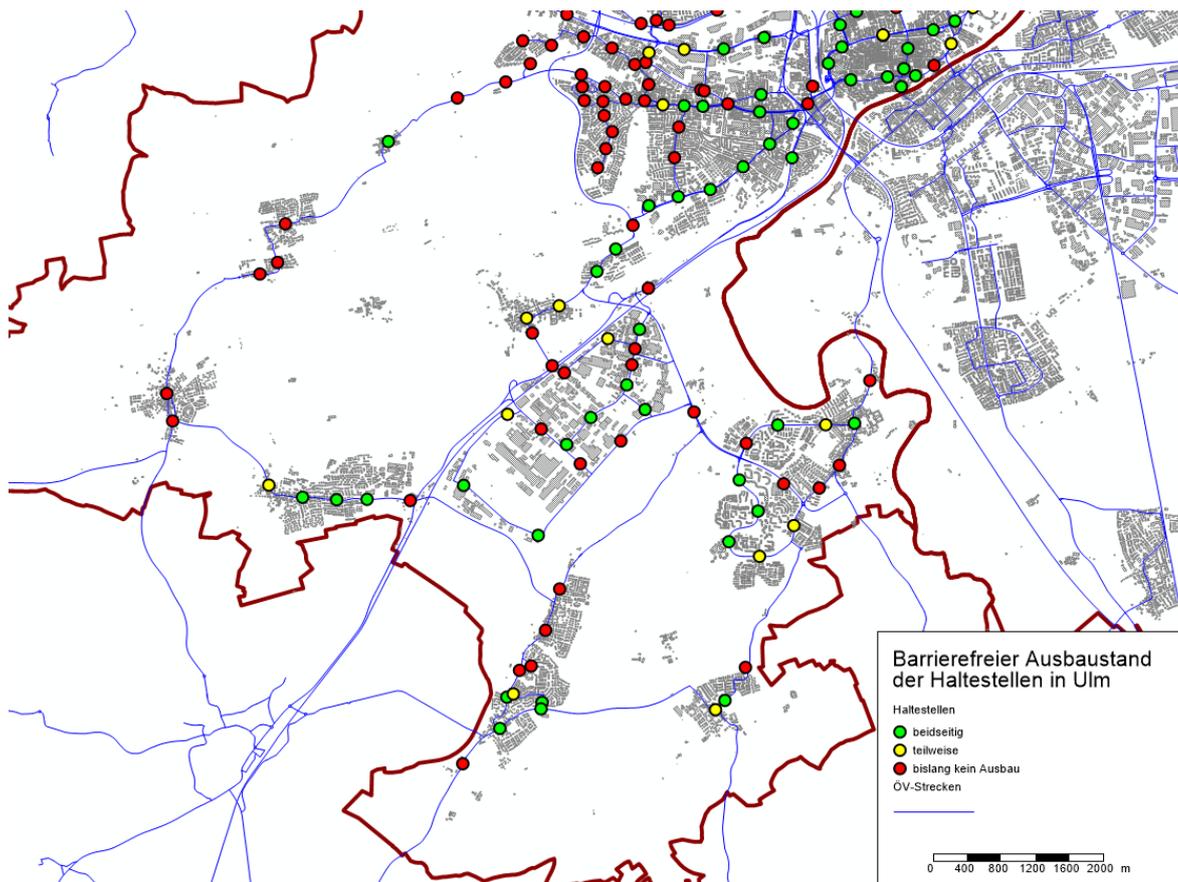


Abbildung 12: Barrierefreier Ausbaustand der Haltestellen Süd

Die Datenbasis ist eine SWU-Erhebung zur Haltestellenausstattung. Es kann festgestellt werden, dass von 215 Bus- und Straßenbahnhaltestellen aktuell über 43 % beidseitig barrierefrei ausgebaut sind. Etwa 16 % sind teilweise barrierefrei ausgebaut und demzufolge sind bei 40 % der Haltestellen noch keine Umbauten zur Herstellung der Barrierefreiheit erfolgt. Ein vollständig barrierefreier Ausbaustand, mit begründeten Ausnahmen, ist anzustreben. Daher wird eine Klassifizierung der Haltestellen vorgenommen.

### 5.1.3 Klassifizierung der Haltestellen

Zur Festlegung Ausstattungsmerkmale von Haltestellen wird eine Klassifizierung der bestehenden Haltestellen vorgenommen. Dadurch wird gewährleistet, dass Haltestellen mit einem hohen Fahrgastaufkommen und vielen Linien über höhere Ausstattungsstandards verfügen als Haltestellen mit nur geringem Fahrgastaufkommen (Anzahl Einsteiger) und nur einer Linie. Dies gewährleistet eine wirtschaftliche und verkehrliche Sinnhaftigkeit bei der Ausstattung von Haltestellen.

Die Zuteilung (Klassifizierung) aller Haltestellen im Stadtgebiet Ulm, Neu-Ulm wurden nach den folgenden Grenzwerten für die Anzahl der Einsteiger je Steig und Werktag festgelegt:

- Klasse C: < 75 Einsteiger
- Klasse B: 75 bis 200 Einsteiger

- Klasse A: > 200 Einsteiger

Folgende Abbildungen zeigen die Klassifizierung, dargestellt auf Haltestellenebenen.

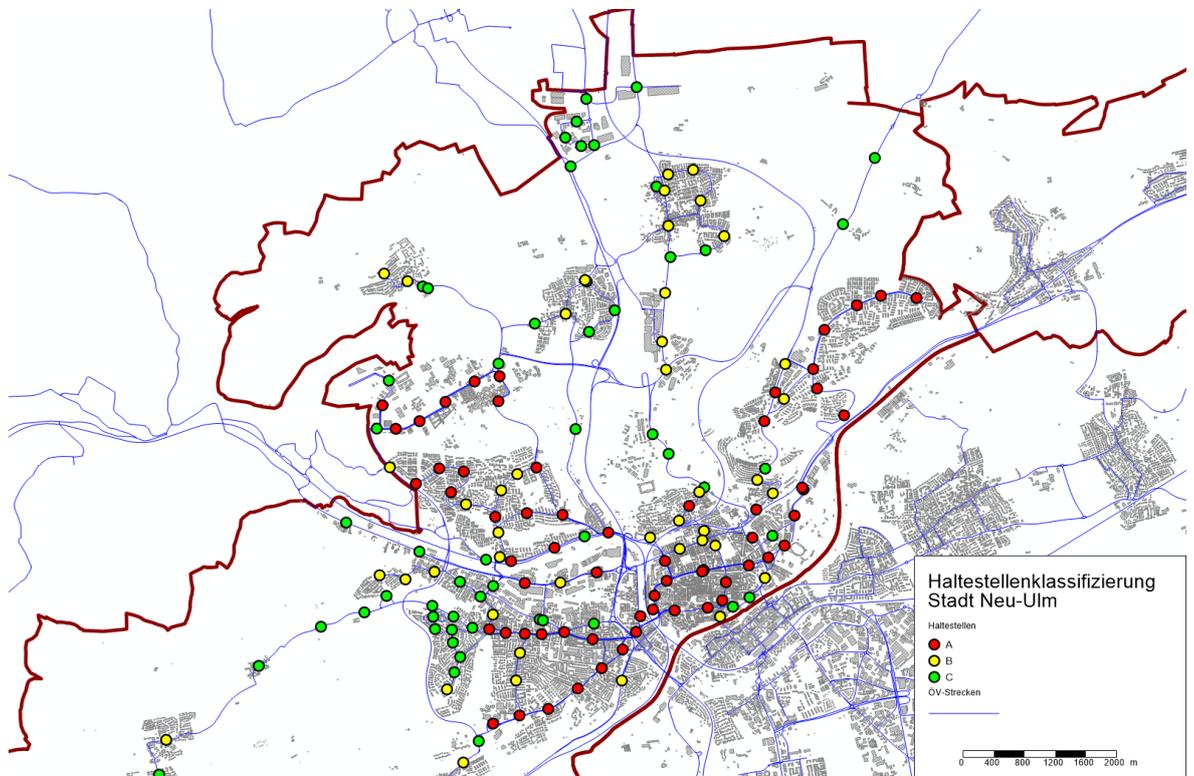


Abbildung 13: Haltestellenklassifizierung in Ulm Mitte/Nord

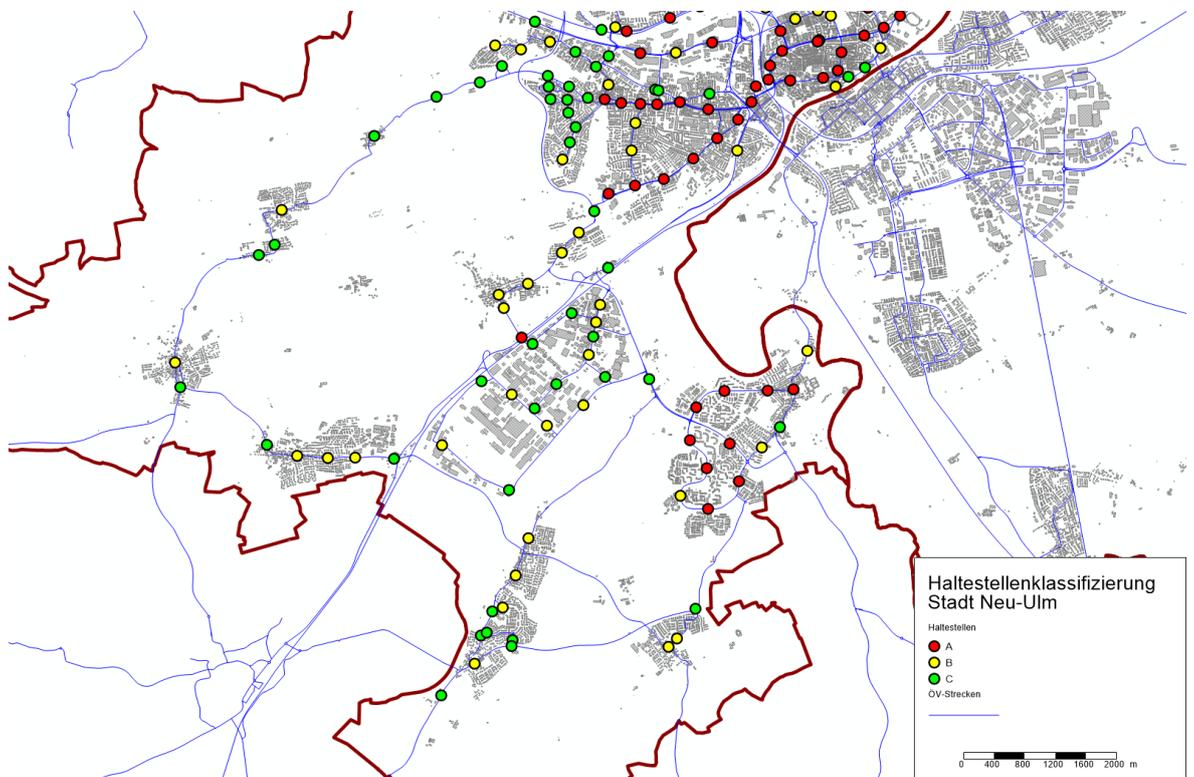


Abbildung 14: Haltestellenklassifizierung in Ulm Süd

### 5.1.4 Haltestellenausstattung

Im Folgenden werden Ausstattungsmerkmale vorgegeben, die sich auf die im Kapitel 5.1.3 beschriebenen Klassifizierung der Stadt- und Regionalbushaltestellen beziehen.

In Tabelle 8 werden die Ausstattungsstandards der Haltestellen im Stadtnetz Ulm / Neu-Ulm in Abhängigkeit von der Klassifizierung dargestellt:

| Ausstattung Haltestellen im Stadtnetz Ulm/Neu-Ulm   | Haltestellenkategorie  |          |                                     |
|---|--|----------|-------------------------------------|
|   | A  | B        | C                                   |
| <b>Beschilderung</b>  |  |          |                                     |
| Mastschild  | ja   |          |                                     |
| Haltestellenstele (anstatt Mastschild)  | Bei Straßenbahn oder wenn die Anzahl an Linienmodulen auf dem Mastschild nicht ausreichend sind            |          |                                     |
| Haltestellenname  | ja   |          |                                     |
| Verbundkennzeichen  | ja   |          |                                     |
| Liniennummern   | ja   |          |                                     |
| Fahrtziele der Linien   | ja   |          |                                     |
| Wegweisung (insbesondere bei niveaufreien Anlagen)  | nach Bedarf  |          |                                     |
| <b>Haltestellenausstattung</b>  | <b>A</b>   | <b>B</b> | <b>C</b>                            |
| Fahrgastunterstand (inkl. Sitzbank und Fahrgastinformationsvitrine)   | ja   |          | nein*                               |
| Freistehende Sitzbank   | nach Bedarf  |          | ja, in Last-richtung der Einsteiger |
| Abfallbehälter  | ja   |          |                                     |
| Videoüberwachung  | Alle Straßenbahnsteige sowie bei Bushaltestellen mit besonderer betrieblicher Bedeutung (Anschlussverkehr) |          |                                     |
| DFI-Anzeiger (inkl. TTS)  | ja   | nein*    | nein                                |
| Fahrscheinautomat   | Nein, Ausnahmen nach Bedarf  |          |                                     |
| Beleuchtung (Anzahl separater Leuchtmasten in Abhängigkeit der Länge der Haltestelle und der Ausleuchtung der Straßenbeleuchtung) | ja   |          |                                     |
| Fahrradabstellanlage  | nach Bedarf  |          |                                     |

| Ausstattung Haltestellen im Stadtnetz Ulm/Neu-Ulm   | Haltestellenkategorie |   |             |
|---|-----------------------|---|-------------|
|   | A                     | B | C           |
| <b>Beschilderung</b>  |                       |   |             |
| WC-Anlagen (für Fahrpersonal; Errichtung durch Verkehrsunternehmen)                               | nach Bedarf           |   |             |
| <b>Grundlegende Anforderungen</b>   |                       |   |             |
| Barrierefreie Ausstattung, u.a. niveaugleiches Einsteigen und Zuwegung (siehe oben Kapitel 5.1.1) | ja                    |   |             |
| Reinigung und Winterdienst  | ja                    |   |             |
| Sichere Abgrenzung  | ja                    |   |             |
| Einheitliche Gestaltung, auch Verbunderkennbarkeit  | ja                    |   |             |
| <b>Fahrgastinformation (statisch)</b>   |                       |   |             |
| Fahrgastinformationen in einfacher Sprache  | ja                    |   |             |
| Schrift groß genug, wichtige Infos fett mit Kontrast  | ja                    |   |             |
| Linienetzplan, evtl. Ausschnitt, Format DIN A 3 quer  | ja                    |   |             |
| Aushangfahrplan mit Linienverlauf, Format DIN A 4 hoch  | ja                    |   |             |
| Stadtplan (evtl. Ausschnitt), Umgebungsplan, Format DIN A 4 hoch                                  | Ja                    |   | Nach Bedarf |
| Tarifzonenplan und Tarifübersicht, Format DIN A 3 quer oder DIN A 4 hoch                          | ja                    |   |             |

\*: Ausnahme in bestimmten Situationen möglich, z.B. lange Umsteigezeiten bei FGU, Seniorenheim bei Sitzbank o.ä.

Tabelle 8: Ausstattungsmerkmale für Haltestellen

## 5.2 Anforderungen an Fahrzeuge des ÖPNV

Zur Erreichung der Barrierefreiheit im Bereich der eingesetzten Fahrzeuge werden folgende Standards festgelegt:

- Regelverkehre müssen durchgängig mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden.
- Ältere Busse im Linienverkehr, die überwiegend der Schülerbeförderung dienen, sind ausgenommen; bei Neuanschaffung gilt keine Ausnahme

Für alle Fahrzeuge (Busse und Straßenbahnen außer Bedarfsverkehren) gelten Mindestausstattungsmerkmale, die detailliert im Anhang beschrieben sind (siehe 11.1).

### 5.2.1 Antriebstechniken im Busverkehr

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. 11.1). Unabhängig davon sind die Vorgaben durch das SaubFahrzeugBeschG umzusetzen. Das bedeutet die Erreichung der Klimaszutzziele im ÖPNV durch unter anderem die Umsetzung der CVD (Clean Vehicles Directive) (siehe auch Kapitel 1.2.2). Eine Nutzungsausweitung von Elektro-Fahrzeugen wird angestrebt, die Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG sind umzusetzen.

## 5.3 Standards im Betrieb

### 5.3.1 Betriebsleitstelle

#### Stadtnetz der Städte Ulm und Neu-/Ulm

- Das Verkehrsunternehmen muss in Ulm oder Neu-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 Verkehrsmeisteraufendienstes.
- 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. 5.4.2).
- Örtliche Fahremeldungen (Trigger) für manuelle und automatische Weisungen oder Durchsagen werden von der Leitstelle ausgeführt.

#### Standards in der Kommunikation

Das ITCS verfügt über folgende systemrelevante 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 sowie an die Datendrehscheibe der NVBW über DING zur einfachen Verteilung der Echtzeit- bzw. DFI-Daten

Das ITCS verfügt über Schnittstellen gemäß den 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

### 5.3.2 Lichtsignalanlagen (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 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

### 5.3.3 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. Die vom Land Baden-Württemberg nach Maßgabe des Verbundfördervertrags vorgegebenen Ziele hinsichtlich der Ausstattung der Fahrzeuge mit automatisierten Fahrgastzähleinrichtungen sowie zur Ermittlung der Fahrgastzahlen sind einzuhalten.

### 5.3.4 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.

### 5.3.5 Sauberkeit

Die Fahrzeuge sind in einem sauberen und gepflegten Zustand zu halten. Sie sind regelmäßig außen und innen zu reinigen.

Für die Reinigung der Straßenbahnen und Busse gelten Mindestanforderungen:

Tagesreinigung:

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

Grundreinigung 1 x wöchentlich:

- Fahrerkabinnenreinigung
- Innenreinigung

Grundreinigung 1 x monatlich:

- Gründliche Fahrerkabinnenreinigung
- 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

### 5.3.6 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.

### 5.3.7 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 drei Minuten Verspätung bzw. Bis zu einer Minute Verfrühung 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 Fahrausfällen 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/Neu-Ulm liegenden Betriebshof in betriebsnotwendiger Anzahl ausrücken.

### 5.3.8 Anschlusssicherung

Im Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm verkehren in der Normalverkehrszeit 2 und den Schwachverkehrszeiten die Hauptlinien im 15- oder 30-Minuten-Takt. An den Haltestellen Hauptbahnhof, Ehinger Tor, Rathaus Ulm, Willy-Brandt-Platz, Egertweg sind Anschlüsse zwischen den Linien 1, 2, 4 und 5 zu gewährleisten. Die Wendezeiten sind dabei ausreichend zu dimensionieren, damit auch bei verspäteter Anschlussabfahrt die Folgefahrt wieder pünktlich beginnen kann. Die Linien 3 und 7 verkehren auf die Anschlüsse abgestimmt, sodass auf dem jeweils nachfragestärksten Ast kurze Wartezeiten beim Umsteigen zu bzw. von den anderen Hauptlinien bestehen.

### 5.3.9 Personal

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

- Es wird ausschließlich ausgebildetes, kompetentes, kundenfreundliches und zuvorkommendes Fahrpersonal eingesetzt.
- Das Personal verfügt über eine ausreichende Ortskenntnis. Darüber hinaus kennt das Fahrpersonal die derzeit gültigen Regelungen des DING-Tarifs (sowie relevanter landes- und deutschlandweit gültiger Tarife).
- Das Fahrpersonal beherrscht die deutsche Sprache in Wort und Schrift.
- Das Fahrpersonal im Einsatz trägt eine Dienstkleidung gemäß dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag.

- Für das Fahrpersonal hat ein Tarif zu gelten, der sich an einen in Deutschland gültigen Flächentarifvertrag (zum Beispiel WBO/LBO) für den Personenverkehr mindestens anlehnt.

Die Rahmenvorgaben zur Fahrgastbetreuung sind als Mindeststandards anzusehen.

## 5.4 Tarif, Vertrieb, Information und Kundenkommunikation

### 5.4.1 DING-Tarif

Im Nahverkehrsraum der Städte Ulm und Neu-Ulm sowie des Landkreises Neu-Ulm gilt der Gemeinschaftstarif der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING). Für Fahrten mit Quelle und Ziel im Geltungsbereich des Verbundtarifes DING gilt ausschließlich der DING-Tarif (Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen, Fahrpreise) in der jeweils gültigen Fassung.

Im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr kommt in Baden-Württemberg gemäß § 9 Abs. 3 ÖPNVG BW grundsätzlich der Baden-Württemberg-Tarif (BW-Tarif) zur Anwendung. Bestehen zwischen zwei angrenzenden Verbänden tarifliche Überlappungsbereiche oder im Ausnahmefall Übergangstarifregelungen, so kann nach einer Prüfung im konkreten Fall gemäß dem Verfahren der ÖPNV-VO BW in der jeweils gültigen Fassung von der Anwendung des BW-Tarifs abgesehen werden. Im Falle von Zeitkarten gelten sowohl die Zeitkarten des BW-Tarifs als auch eine Kombination von Zeitkarten aneinandergrenzender Verbände.

Wenn Sonderregelungen des Verkehrsunternehmens für Fahrten mit Quelle und Ziel im Verbundraum gelten sollen, ist in Abstimmung mit den jeweiligen Aufgabenträgern hierüber eine Vereinbarung zwischen dem Verkehrsunternehmen und DING zu schließen, die ggf. auch die Beteiligung der Partner des Einnahmenaufteilungsvertrags an den Erlösen aus diesen Sonderangeboten regelt.

### 5.4.2 Fahrgastinformation

Das Verkehrsunternehmen muss für die Information der Fahrgäste folgende Medien aktiv bereitstellen. Angestrebtes Ziel ist die Einrichtung einer Echtzeitauskunft im gesamten Verbundgebiet in gleicher Qualität:

Echtzeitauskunft im Internet/APP:

- Versorgung mit Soll-Daten für eine Fahrplanperiode
- Tagesaktuelle Lieferung von Fahrplanänderungen und laufende Übertragung der Echtzeitdaten zum Verkehrsverbund DING, EFA BW und zu DEFAS Bayern
- Frühzeitiger Hinweis in Echtzeitauskunft bei Fahrtausfall
- Für die Fahrgastinformation über Änderungen des Leistungsangebots, insbesondere über nicht geplante oder kurzfristige Änderungen wie Straßensperrungen oder Unfälle nutzt das Verkehrsunternehmen das von DING im Rahmen des betriebenen Fahrgastinformationssystems

tems zentral eingesetzte Ereignis-Managementsystem. Zusätzlich können die Störungsinformationen online auf eigener Homepage (z.B. Echtzeitkarte) sowie in Social Media zur Verfügung gestellt werden.

- Bereitstellung der Daten per Anbindung an die Datendrehscheiben

#### Dynamische Fahrgastinformation (DFI) an ausgewählten Haltestellen

- Errichtung, Unterhalt und Betrieb von DFI-Anzeigern an Haltestellen (siehe Ausstattungsmerkmale der Haltestellen)
- Nach Möglichkeit schnelles Abmelden der Fahrzeuge bei Abfahrt an Haltestelle
- Störungsinformation (geplant und ungeplant) per Lauftext auf DFI-Anzeigern
- Lauftext bei Verspätungen, Ausfall oder Schienenersatzverkehr
- Nach Möglichkeit Durchsagen durch Leitstelle an Haltestellen
- Anbindung von Anzeigern anderer Hersteller über Datendrehscheibe

#### 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. 11.1)

#### Anliegenmanagement

- Kundenanliegen sind vom Verkehrsunternehmen schriftlich (postalisch wie elektronisch) sowie über ein Kundenzentrum schriftlich (postalisch wie elektronisch), mündlich und telefonisch entgegenzunehmen.
- 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.

### 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 möglichst zeitnah 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 des Fahrpersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung
- An Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion bzw. bei wichtigen Haltestellen bei der Fahrplangestaltung längere Wegezeiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste berücksichtigen.

### 5.4.3 Vertrieb

Die aktuell zunehmende Digitalisierung führt zu zunehmenden Erwartungen zum Self-Service beim Fahrscheinerwerb. Dem begegnet man wie folgt:

- Sinnvoller Mix an mobilen und stationären Fahrscheinautomaten
- Ausbau der digitalen Online-Vertriebskanäle wie die SWU-App und Abo-Online
- Der Bargeldlose Verkauf wird intensiviert
- Für die persönliche Beratung sowie für den persönlichen Verkauf von Fahrscheinen betreibt das betraute Verkehrsunternehmen ein Kundenzentrum möglichst in zentraler Lage zu den üblichen Öffnungszeiten
- 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 den Anforderungen des Aufgabenträgers erfüllt. Der Bestellprozess ist über eine Internetplattform mit möglichst bidirektionaler Anbindung an das IT-System zu ermöglichen.
- Verkauf durch den Fahrer: Dieser soll bis Ende 2026 eingestellt werden. Er kann dann lediglich im Bedarfsfall erfolgen, zum Beispiel wenn kein Ticketautomat im Fahrzeug vorhanden ist.

#### 5.4.4 Marketing

Die Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING) ist als Aufgabenträgerverbund für das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit im öffentlichen Nahverkehr in den Landkreisen Alb-Donau, Biberach und Neu-Ulm sowie den Städten Neu-Ulm und Ulm zuständig. DING plant und koordiniert alle Marketingmaßnahmen der Verkehrsunternehmen, um eine einheitliche und wirksame Werbung im Verbundgebiet zu gewährleisten. Die Verkehrsunternehmen stellen den Fahrgästen Werbe- und Informationsprodukte und -medien von DING (z. B. Printprodukte und Plakate zum aktuellen Tarif und Fahrgastinformationen) aktiv über ihre Vertriebswege (z. B. Fahrzeuge, Vertriebsstellen, Veranstaltungen und Promotion) zur Verfügung.

## 6 Schwachstellenanalyse

Für den gesamten Untersuchungsraum, aber getrennt nach den Städten Ulm und Neu-Ulm werden die im Anforderungsprofil genannten Merkmale der Verbindungs- und Erschließungsstandards auf Basis der definierten Standards untersucht. Ziel ist die Ausweisung von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot des Analysezeitraums als Grundlage für die Planungen zur Behebung dieser möglichen Mängel bei der gleichwertigen Bedienung aller Räume. Aus Zulieferung des Verkehrsmodells ist die Analyse auf Basis des Fahrplanstandes Februar 2023 erfolgt, nachfolgende bedeutende Fahrplanänderungen fanden Berücksichtigung.

Neben der Erschließung der Stadtteile der Städte mit dem ÖPNV wurde speziell die Taktung in den einzelnen Räumen sowie die Erreichbarkeit der wichtigsten verkehrlichen Ziele in den beiden Städten untersucht. Diese Ziele der beiden Städte sind die Zentren beider Städte, die Hochschule Neu-Ulm, sowie die Wissenschaftsstadt Ulm, der Bahnhof Neu-Ulm (mit ZUP) sowie der Hauptbahnhof Ulm.

Nicht jeder festgestellte Mangel muss zu Maßnahmen seiner Behebung führen. So können Anforderungen an die Schnelligkeit einer Feinerschließung entgegenstehen. Außerdem können in schwach besiedelten Gebieten die Nachfragepotenziale so gering sein, dass Mängel in der Bedienung in Kauf genommen werden müssen.

Grundsätzlich wurde für alle Mindestanforderungen eine Untersuchung im Verkehrsmodell und teilweise mit Hilfe von Datenbanken durchgeführt. Die jeweiligen Kenngrößen der ÖPNV-Bedienung wurden im Netzmodell ermittelt und mit den Mindestanforderungen aus dem Anforderungsprofil verglichen. Alle zunächst auf diese Weise systematisch ermittelten Schwachstellen wurden näher betrachtet und hinsichtlich ihrer Bedeutung priorisiert. Bei Mängeln folgte eine Einzelfallprüfung, ob die Einhaltung des Anforderungsprofils mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist. Die Ergebnisse wurden zudem in Arbeitskreissitzungen mit den Aufgabenträgern, dem DING und der SWU diskutiert. Angebote, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, bleiben von der Analyse und Maßnahmendefinition unberührt.

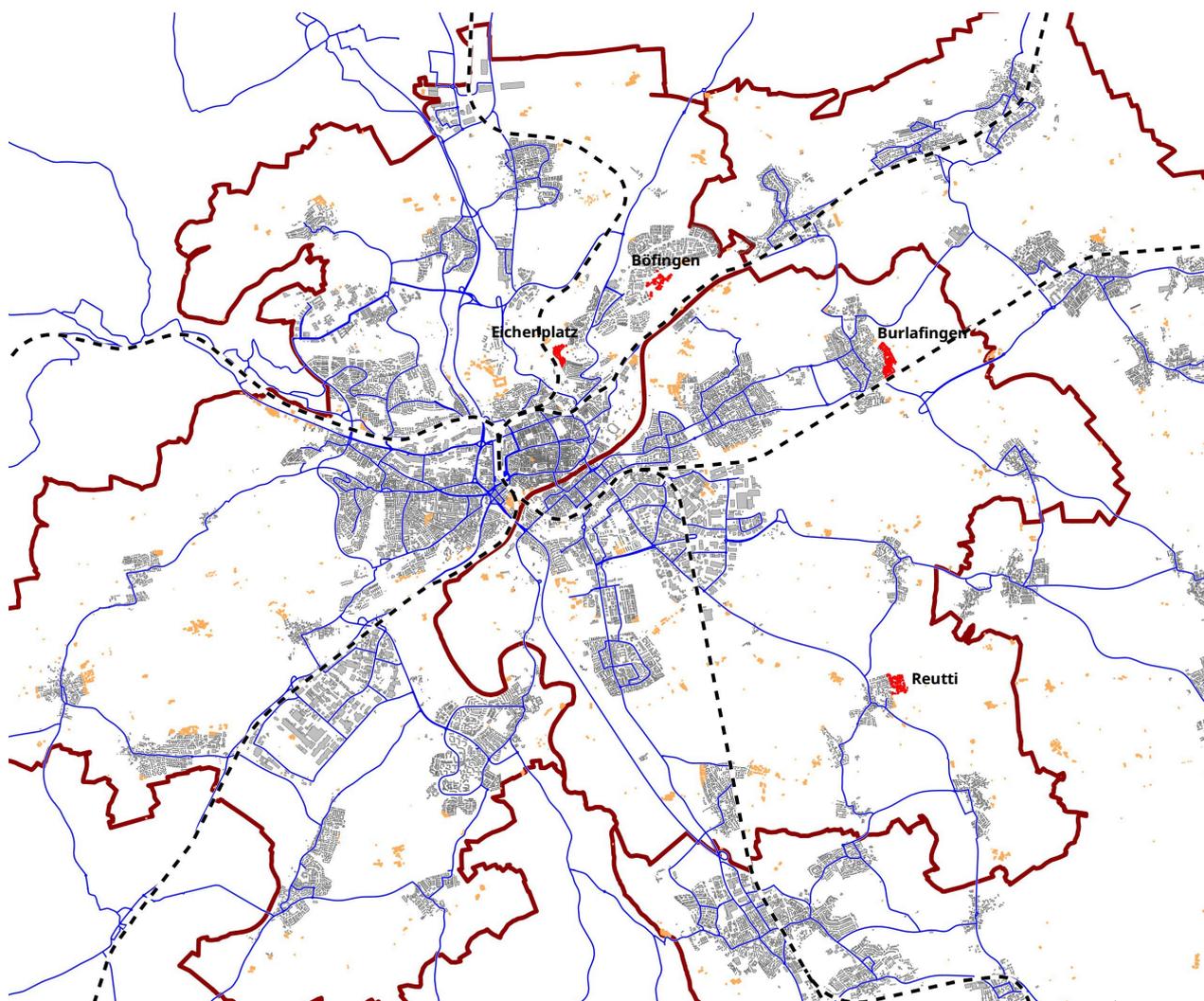
### 6.1 Analyse der Erschließung durch den ÖPNV

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend den Vorgaben der Aufgabenträger im Anforderungsprofil anhand der Luftlinienradien um die Haltestellen im Verkehrsmodell dargestellt. Die Untersuchung kann im Rahmen des NVP nur in diesem Detaillierungsgrad erfolgen, da eine Berücksichtigung der realen Zugangswege zu allen Haltestellen angesichts der teilweise bewegten Topografie und der Größe des Untersuchungsraumes innerhalb eines Rahmenplanes nicht zu leisten ist.

### 6.1.1 Erschließungsmängel in den Städten Ulm und Neu-Ulm

Bei der Analyse der Erschließungsqualität der Haltestellen wurde zum einen die Erschließung der bestehenden Siedlungen und Gewerbegebiete der Städte geprüft, zum anderen aber auch die Erschließung der sich noch in Planung oder Umsetzung befindlichen Neubaugebiete oder Gewerbegebiete. Hierfür lagen längerfristige Planungen vor, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. In der Analyse wurden nur die Entwicklungen bis 2030 berücksichtigt, längerfristige Planungen sind meist nicht ausreichend gesichert.

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



Quelle: Darstellung PTV. In rot sind unerschlossene Gebiete hervorgehoben, in blau sind die Linienwege der ÖPNV-Linien dargestellt.

Abbildung 15: Erschließung durch den ÖPNV in den Städten Ulm und Neu-Ulm

In Abbildung 15 ist die Erschließung von Bestandsgebäuden für die gesamte Stadt dargestellt. Vom ÖPNV erschlossene Siedlungsgebiete sind dabei in grau dargestellt. Es zeigen sich nach der Definition im Anforderungsprofil Erschließungslücken (rot gekennzeichnet) in folgenden Gebieten:

- Böfingen (Ulm): der süd-östliche Rand liegt teilweise nicht im 400m-Radius zur nächsten Haltestelle. Davon sind ca. 250 Einwohner im Bereich des Böfingener Wegs sowie die dortigen Schulen (Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum Gustav-Werner-Schule, Eduard-Mörke-Grundschule) betroffen.
- Im Bereich Eichenplatz (Ulm) besteht eine Erschließungslücke mit ca. 200 Einwohnern.
- Burlafingen (Neu-Ulm): der östliche Rand des Ortes liegt teilweise nicht im 400m-Radius zur nächsten Haltestelle. Davon sind ca. 300 Einwohner betroffen.
- Reutti (Neu-Ulm): der östliche Rand des Ortes liegt teilweise nicht im 400m-Radius zur nächsten Haltestelle. Davon sind ca. 175 Einwohner betroffen. Innerhalb des 400m-Radius liegt die Haltestelle Reutti Schule, jedoch nur mit 2 Abfahrten/Werntag.

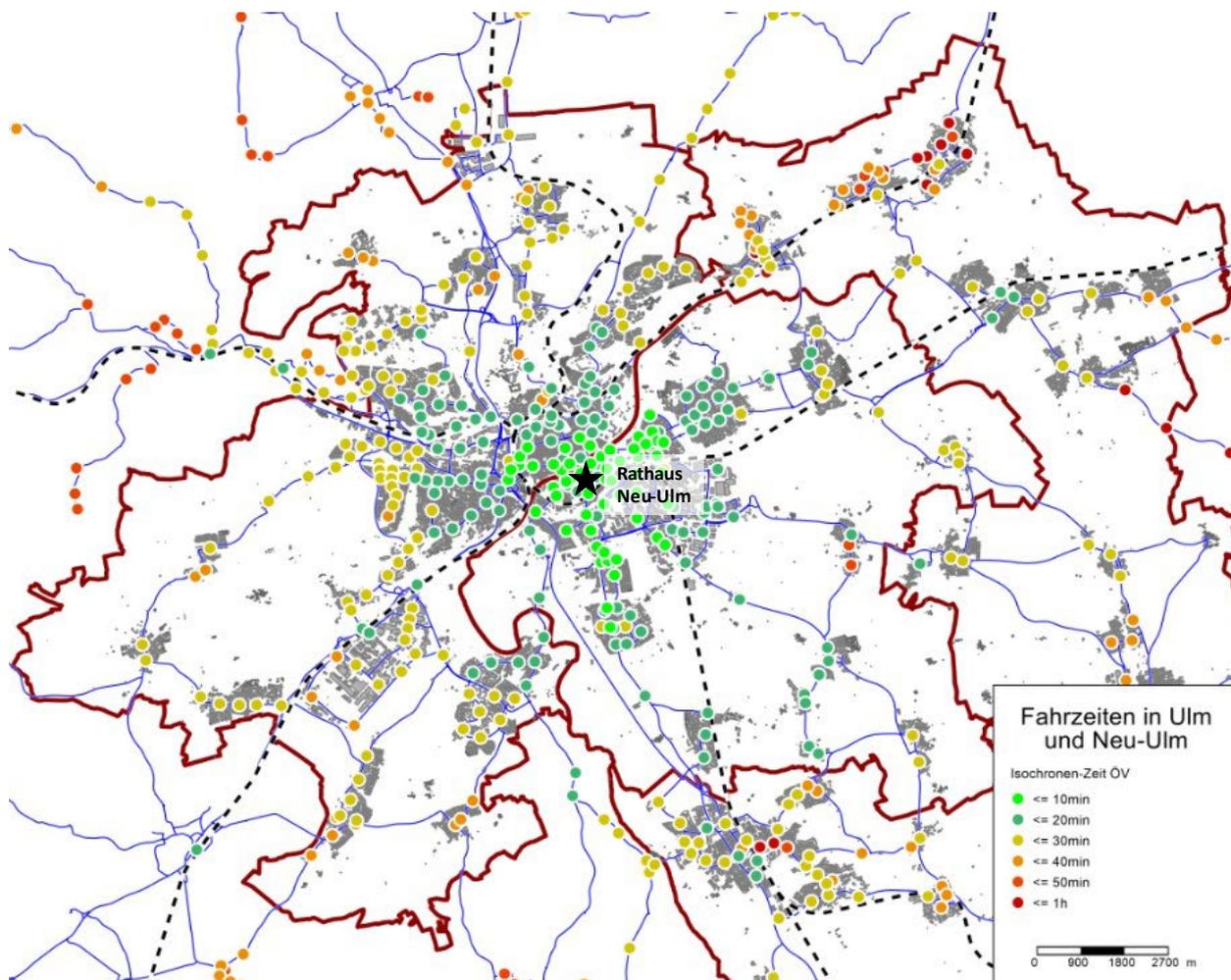
In einzelnen Bereichen finden sich kleinere Gebiete, die geringfügig weitere Wege aufweisen als die zulässigen Radien, jedoch sind nur sehr wenige Einwohner betroffen. Diese wurden in orange dargestellt. Dazu zählen zum Beispiel die Weiler Kesselbronn mit circa 20 Einwohnern und Schaffelkingen mit circa 40 Einwohnern. Hier besteht kein vordringlicher Handlungsbedarf, teilweise ist eine Feinerschließung der Gebiete nur durch eine sehr umwegige Linienführung zuungunsten der Fahrzeit möglich oder aufgrund der Bebauungsstruktur nicht möglich.

## 6.2 Analyse der Umsteigehäufigkeit und der Beförderungszeit

Die Beförderungszeit, also die Zeit zwischen Einstieg in die Quellhaltestelle und dem Ausstieg an der Zielhaltestelle wurde ausgewertet. Die Quellhaltestelle kann jede Haltestelle im Untersuchungsraum sein, Zielhaltestellen liegen an den genannten wichtigen Zielen in den Städten Ulm und Neu-Ulm. Eingeschlossen ist hierbei die Zeit, die gegebenenfalls für einen Umstieg gebraucht wird. Für diese Beziehungen wurde auch die Anzahl der notwendigen Umstiege untersucht.

### 6.2.1 Schwachstellen Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm

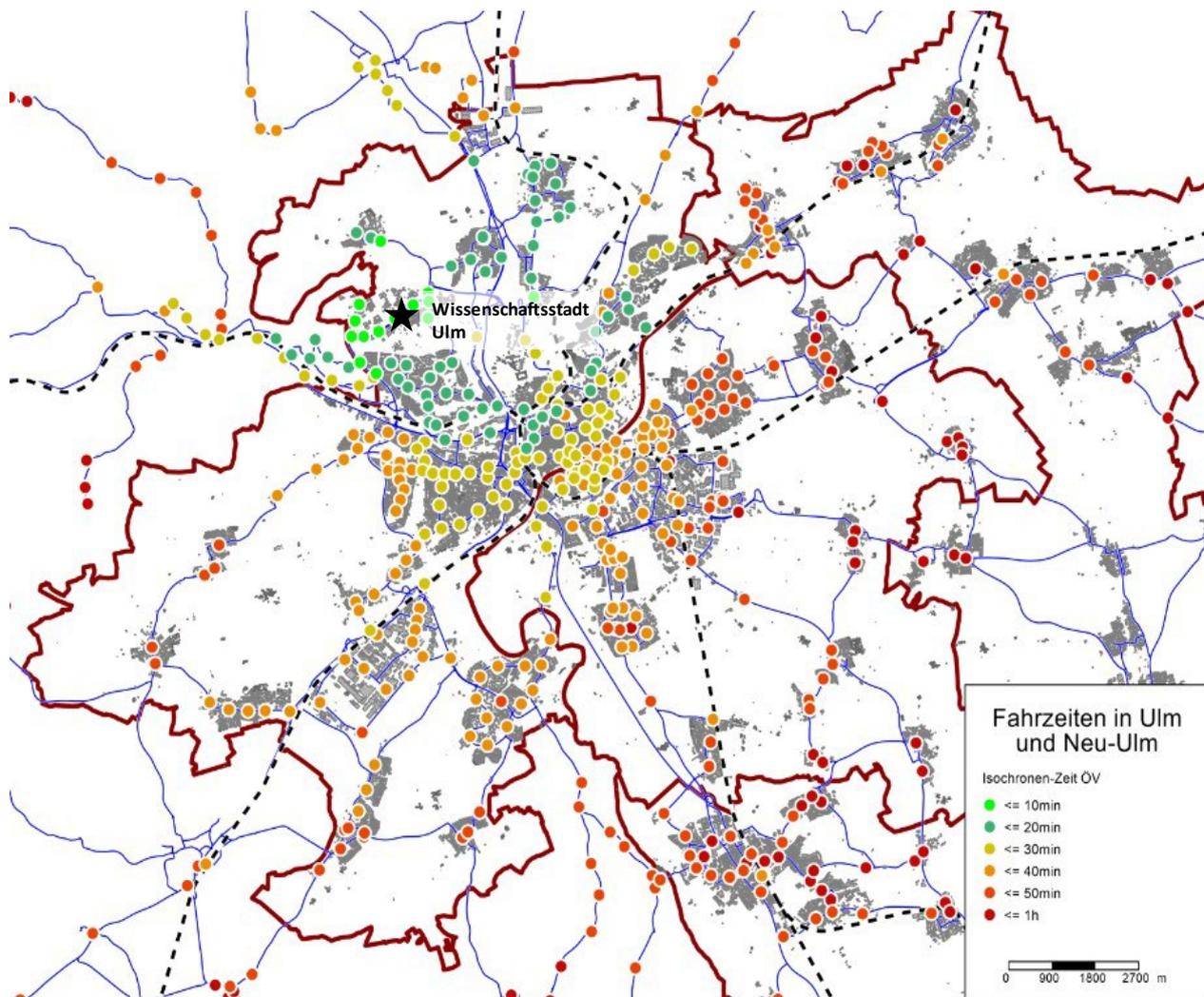
Für die Städte Ulm und Neu-Ulm wird in Abbildung 16 beispielhaft die Beförderungszeit von jeder Haltestelle zum Rathaus Neu-Ulm und zur Wissenschaftsstadt Ulm für die Zeit zwischen 9:00-11:00 Uhr vormittags ausgewiesen. Hierbei sind also die Verstärker- und Ergänzungsfahrten der Hauptverkehrszeit nicht mehr in Betrieb. Dargestellt ist die Zeitspanne in Minuten, die für die Fahrt benötigt wird. Für jede Haltestelle ist die Minutenzahl angegeben, die der Fahrgast zur Zielhaltestelle „Rathaus Neu-Ulm“ bzw. „Universität West“ unterwegs ist, wenn er vormittags den ÖPNV benutzt.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 16: Beförderungszeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm. Beispiel: Erreichbarkeit des Rathauses Neu-Ulm

Es zeigt sich, dass eine angemessene Beförderungszeit von 30 bis 40 Minuten nahezu im gesamten Stadtgebiet beider Städte im Untersuchungszeitraum eingehalten wird. Nicht eingehalten wird dies in Teilen von Finningen, das liegt am geringen Fahrtenangebot im Auswertungszeitraum begründet. Nachmittags wird hier ein besseres Angebot gefahren mit kürzeren Fahrzeiten.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 17: Beförderungszeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm. Beispiel: Erreichbarkeit der Wissenschaftsstadt Ulm

Es zeigt sich, dass eine angemessene Beförderungszeit von 40 bis 50 Minuten aufgrund der Randlage in Ulm in weiten Teilen des Stadtgebietes beider Städte eingehalten wird. Nicht eingehalten wird sie in den südlichen und östlichen Außenstadtteilen von Neu-Ulm, hier ist jedoch aufgrund der großen Entfernung eine längere Fahrzeit angemessen. Allerdings sind diese längeren Fahrzeiten teilweise auch mit der Umsteigenotwendigkeit begründet.

In Abbildung 18 wird ebenfalls beispielhaft die Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge von jeder Haltestelle zum Rathaus Neu-Ulm für den Zeitraum zwischen 9:00 und 11:00 Uhr vormittags ausgewiesen.

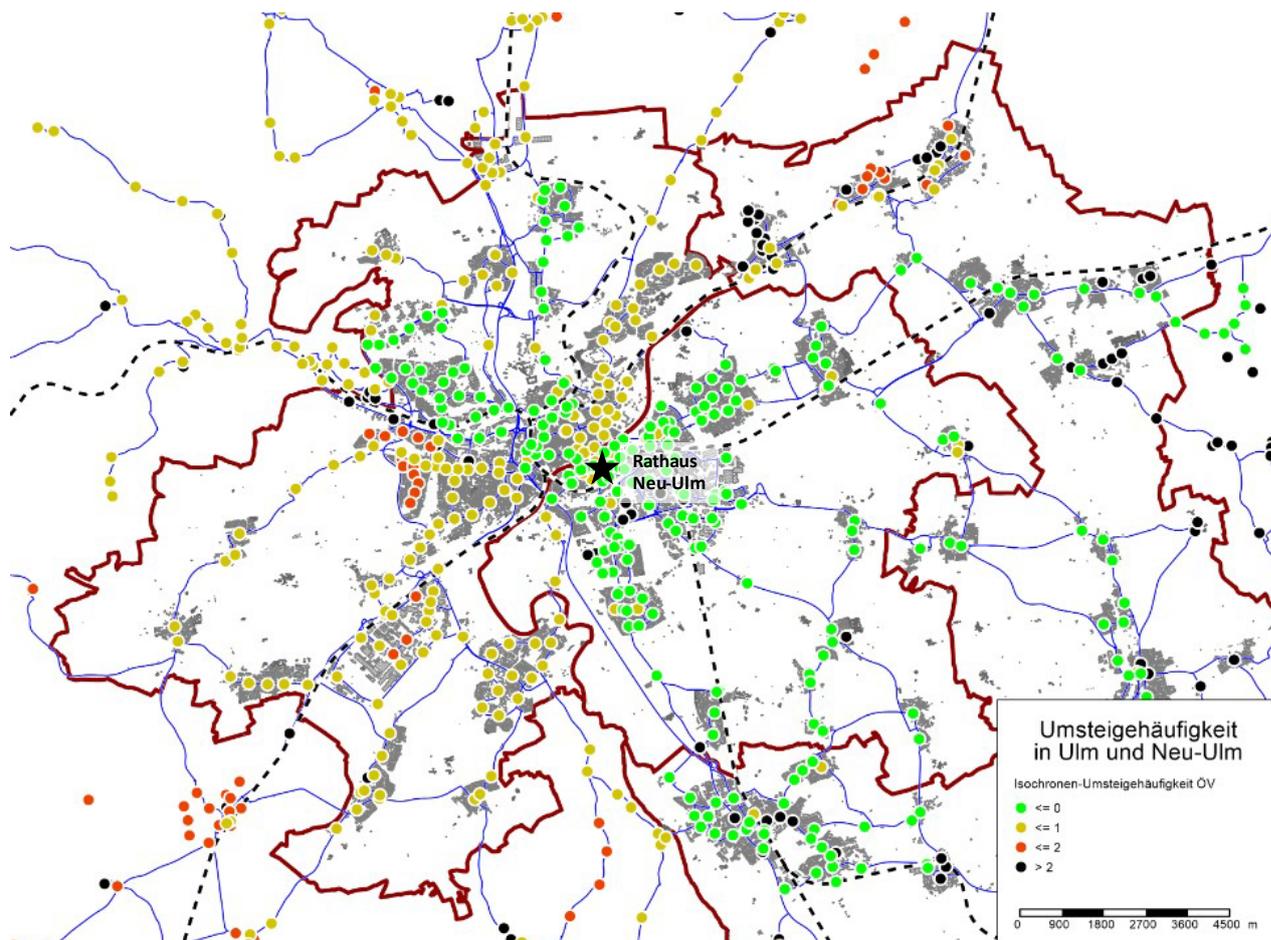


Abbildung 18: Umsteigehäufigkeit Stadt Ulm und Neu-Ulm Beispiel Umsteigehäufigkeit zum Rathaus Neu-Ulm (Quelle: Darstellung PTV)

Der Mindeststandard zur Erreichung wichtiger Ziele in der Stadt mit nicht mehr als einem Umstieg wird auch hier in weiten Teilen der Stadt eingehalten. Auch hier fällt auf, dass das Bediengebiet der Linie 9 davon ausgenommen ist, es werden von fast allen Haltestellen aus zwei Umstiege benötigt, um die exemplarische Haltestelle „Rathaus Neu-Ulm“ zu erreichen. In der Regel heißt dies, dass an der Haltestelle Söflingen ein erster Umstieg erfolgt in die Linie 1 und dann an den Haltestellen Ehinger Tor in die Linie 7 oder Hauptbahnhof in die Linie 5 für den restlichen Weg umgestiegen werden muss.

Dasselbe Bild zeigt sich in Abbildung 19 bei der Auswertung der notwendigen Umsteigevorgänge zur Wissenschaftsstadt Ulm (exemplarische Haltestelle Universität West) für den Zeitraum zwischen 9:00 und 11:00 Uhr vormittags.

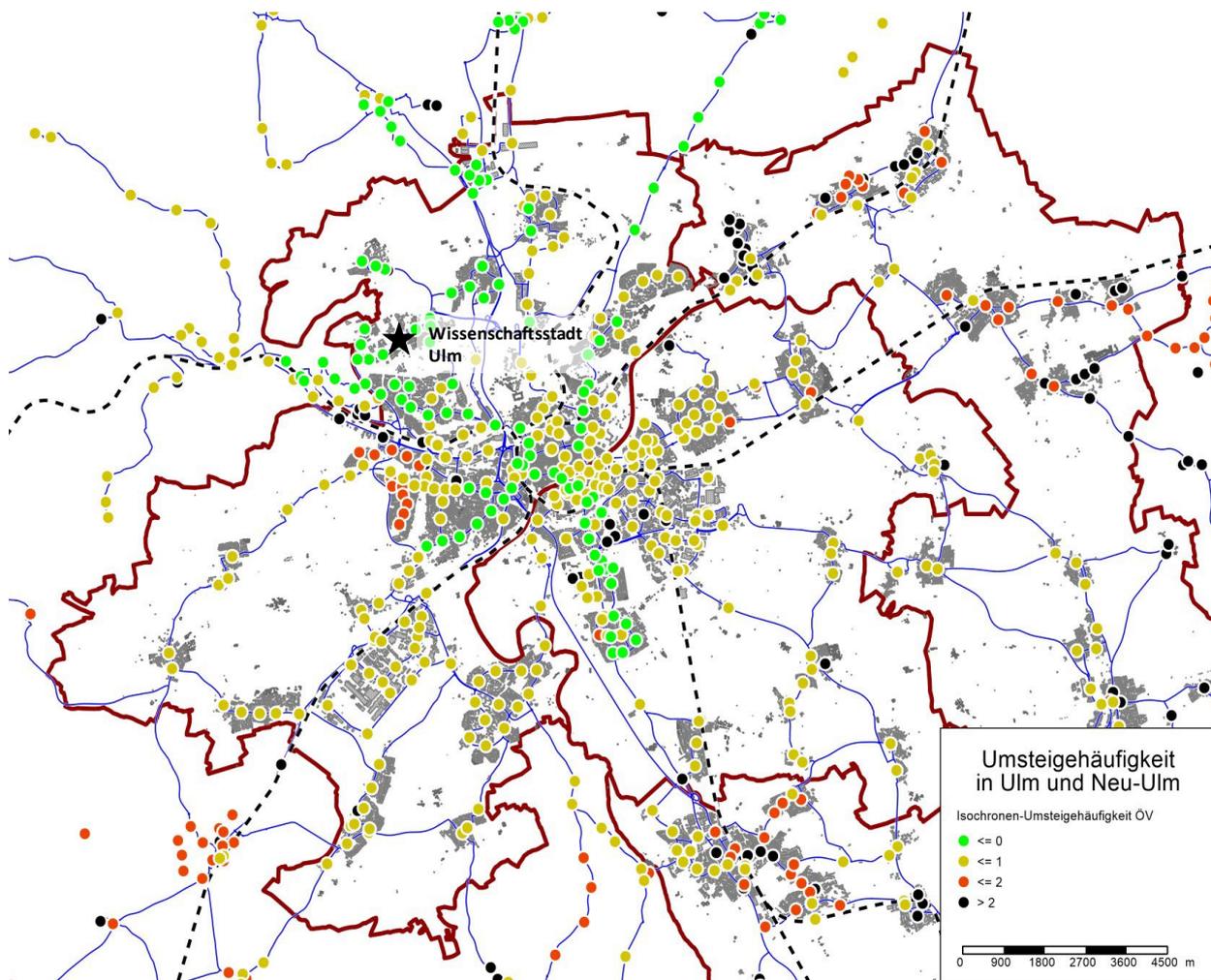


Abbildung 19: Umsteigehäufigkeit Stadt Ulm und Neu-Ulm Beispiel Umsteigehäufigkeit zur Wissenschaftsstadt Ulm (Quelle: Darstellung PTV)

Der Mindeststandard zur Erreichung wichtiger Ziele in der Stadt mit nicht mehr als einem Umstieg wird auch hier in weiten Teilen eingehalten. Wieder ist das Bediengebiet der Linie 9 davon ausgenommen, es werden von fast allen Haltestellen aus zwei Umstiege benötigt, um die exemplarische Haltestelle „Universität West“ zu erreichen. In der Regel heißt dies, dass an der Haltestelle Söflingen ein erster Umstieg erfolgt in die Linie 8 und dann an der Endhaltestelle Universität Süd in eine andere Linie für den restlichen Weg umgestiegen werden muss. Hier besteht Handlungsbedarf.

### 6.3 Analyse des Fahrtenangebots

#### 6.3.1 Schwachstellen Fahrtenangebot / Taktung in der Stadt Ulm

Für die Analyse des Fahrtenangebots wurde für jede Stunde am Tag geprüft, wie viele Fahrten auf welcher Strecke angeboten werden. Auf manchen, vor allem innenstadtnahen Strecken wird aufgrund der Überlagerung von Linien eine hohe Fahrtendichte erreicht.

In der folgenden Auswertung steht zunächst die Bedienung der ausgewählten Ziele im Fokus (Abbildung 20). Dargestellt ist die Fahrtenzahl im Zeitraum zwischen 11:00 und 12:00 Uhr, also in der Normalverkehrszeit.

Es zeigt sich, dass auf den Achsen Böfingen – Innenstadt, Eselsberg – Innenstadt, Wiblingen – Innenstadt und nach Neu-Ulm mit mindestens 2 Fahrten je Richtung in 10 Minuten ein sehr dichtes Angebot im kompletten innerstädtischen und innenstadtnahen Bereich besteht. Dies wird ergänzt durch die beiden Straßenbahnlinien 1 und 2, die die Stadtteile Weststadt, Söflingen, Eselsberg und Böfingen mit der Innenstadt und untereinander jeweils mindestens im 10-Minuten-Takt verbinden. In der Wissenschaftsstadt überlagern sich verschiedene Buslinien mit der Straßenbahnlinie 2 wiederum zu einem sehr guten Angebot.

Die Fahrtenhäufigkeit ist den Strukturen der einzelnen Stadtteile angepasst. Aufgrund der radialen oder Durchmesser-Struktur der Linien ergibt sich im Kern eine hohe Bedienungsfrequenz durch die sich überlagernden Linien. Dadurch wird zum einen die Innenstadt als Versorgungszentrum sehr gut bedient, zum andern aber auch die einwohnerstarken Gebiete um die Kernstadt herum.

Die kleineren Stadtteile mit größerer Entfernung haben meist ein mindestens halbstündliches Fahrtenangebot in Richtung der Innenstadt Ulm. Die Orte Einsingen, Eggingen und Ermingen werden durch die richtungsbezogen stündliche Ringbuslinie 11 erschlossen, die sich an der Anfangshaltestelle ZOB Ost zu einem halbstündlichen Angebot überlagern. Zusätzlich gibt es zu den gängigen Schulzeiten sowie an Samstagen von ca. 08:30 bis 13:30 Uhr Taktverdichtungen. Unterweiler wird nur stündlich bedient, Lehr nur über ein Angebot der Regionalbuslinie 49. Hier sollte ebenfalls eine Verdichtung des Angebots geprüft werden.

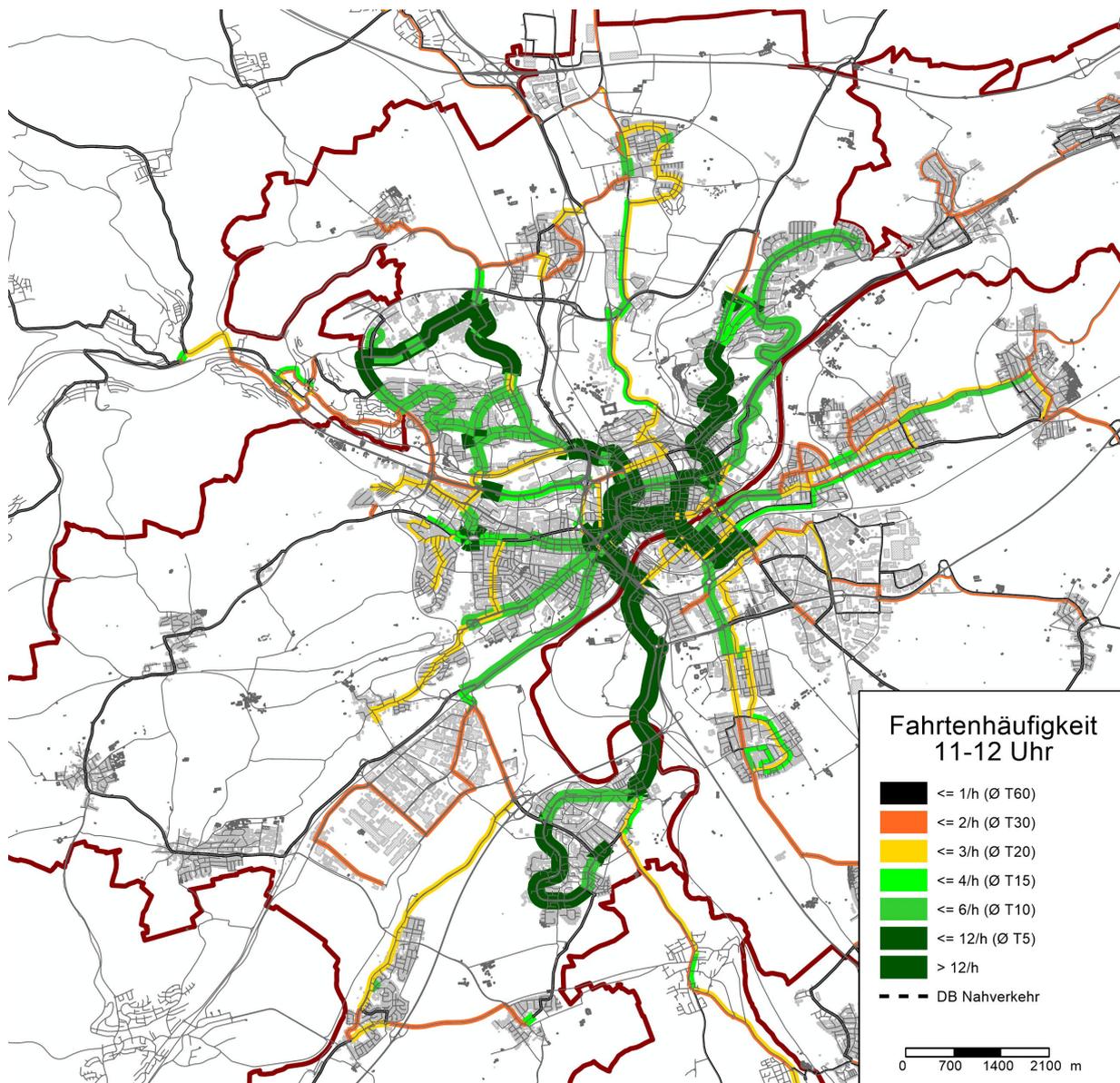


Abbildung 20: Fahrtenangebot Stadt Ulm und Neu-Ulm – Bedienung der wichtigen Ziele in der Normalverkehrszeit (hier 11:00-12:00 Uhr) (Quelle: Darstellung PTV)

## 7 ÖPNV-Entwicklung und Maßnahmendefinition für das Stadtnetz Ulm / Neu-Ulm

Um die kommunale Klima- und Mobilitätswende zu erreichen, muss der Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) gestärkt werden. Damit kann mittelfristig eine spürbare Verschiebung innerhalb des Modal Split (Verteilung des Fahrgastaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) bewirkt werden. Daher ist es das Ziel der Aufgabenträger Stadt Ulm und Stadt Neu-Ulm, den ÖPNV im Sinne aller zu steuern und zu gestalten, um dadurch das ÖPNV-Angebot in der Doppelstadt gegenüber heute deutlich zu verbessern. Nur so kann es gelingen, den Nahverkehr zu attraktivieren und damit mehr Menschen vom Umstieg auf den ÖPNV zu überzeugen.

### 7.1 Neues Stadt-Busnetz 2027

Auf Grundlage des Anforderungsprofils und Ergebnissen der Schwachstellenanalyse und auf Basis der bestehenden ÖPNV-Konzepte in Ulm und Neu-Ulm wurde das neue Stadtliniennetz entwickelt. Neben grundsätzlichen Angebotsverbesserungen soll das neue ÖV-Netz direkte, d.h. möglichst umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten in die Neu-Ulmer und Ulmer Innenstadt ermöglichen. Ziele in Ulm und Neu-Ulm sollen dadurch besser miteinander vernetzt werden. Grundsätzlich soll das neue ÖPNV-Netz leicht verständlich und damit einfach nutzbar für den Fahrgast sein. Wo möglich, soll der ÖPNV beschleunigt werden und möglichst komfortabel und barrierefrei nutzbar sein. Für die Städte Ulm und Neu-Ulm sollen dabei einheitliche und übergreifende Qualitätsstandards gelten. Hierdurch soll ein noch stärker verknüpftes gemeinsames Stadtverkehrsnetz im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm entstehen.

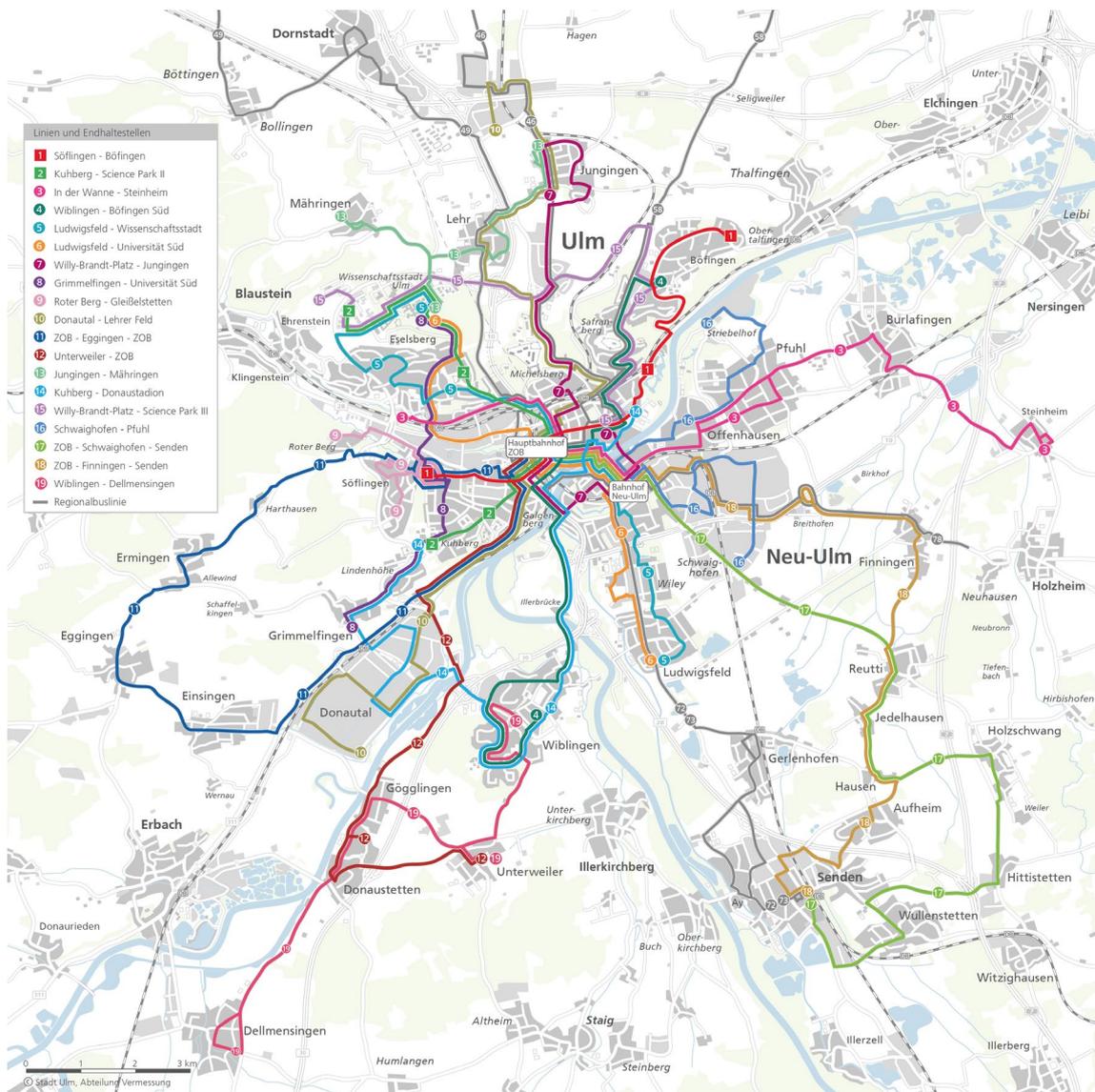
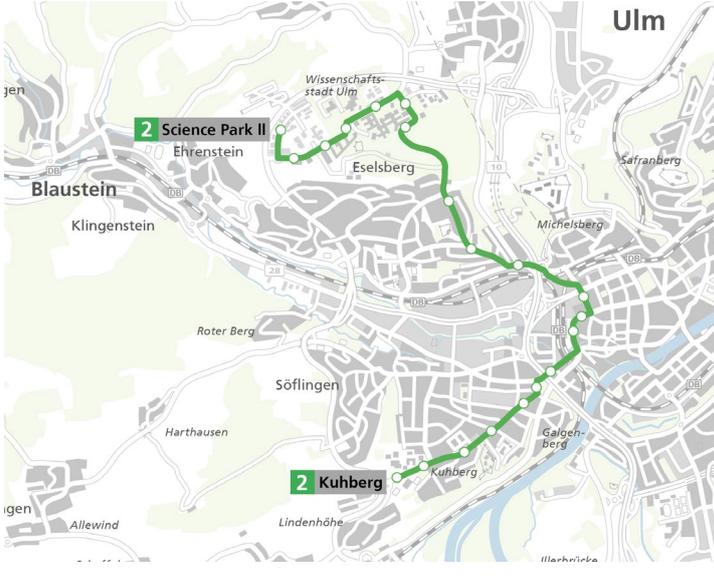
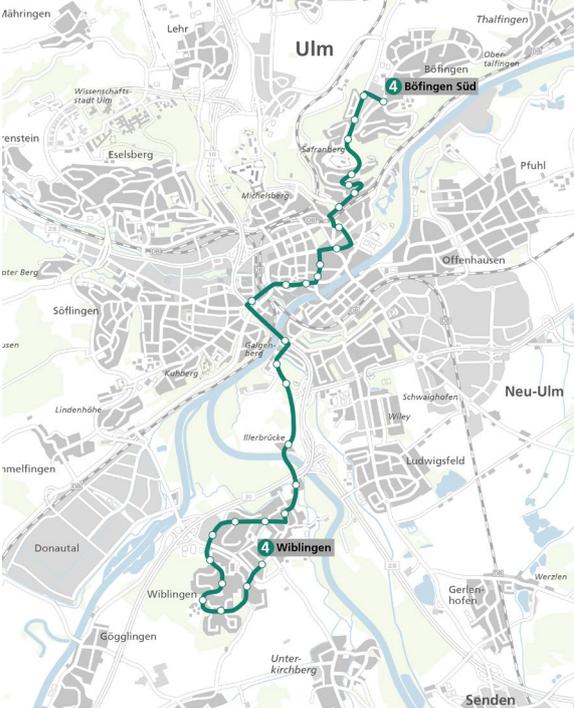


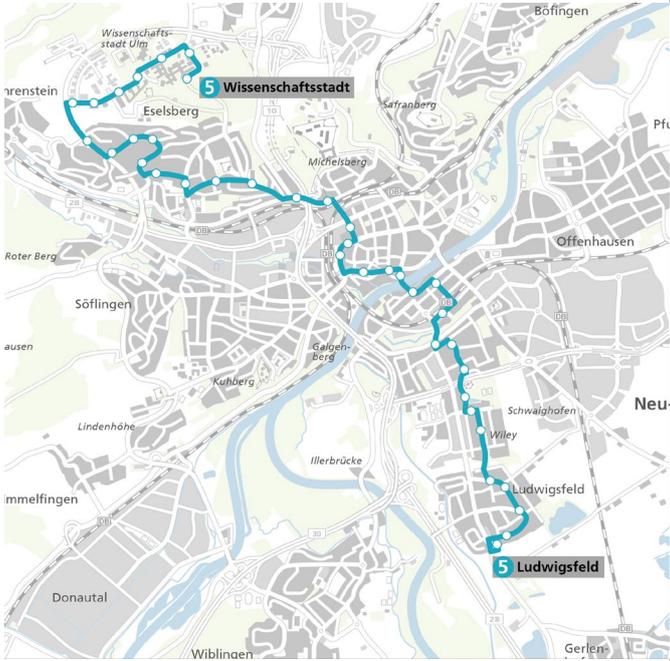
Abbildung 21: Linien im neuen Stadt-Busnetz 2027

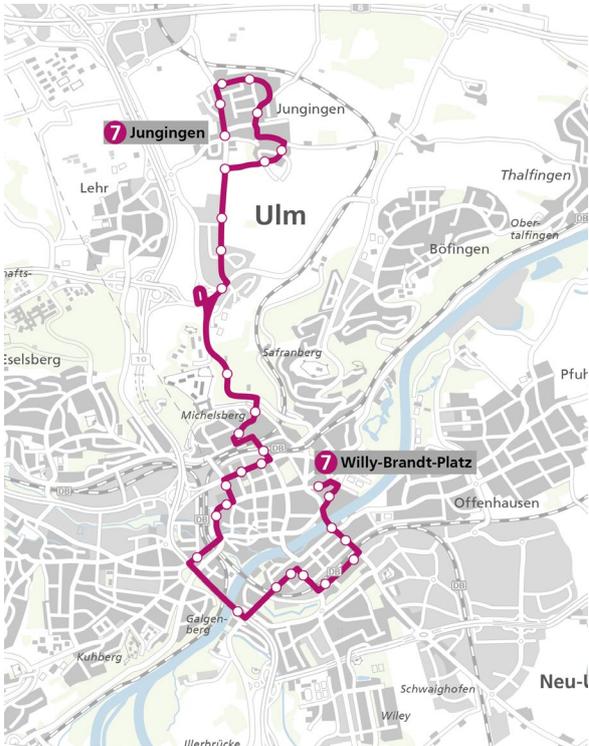
Die Änderungen gegenüber 2023 sind aus nachfolgender Tabelle ersichtlich:

| Linie (alt) | Linie (neu) | Linienverlauf (lt. Zielnetz) | Anmerkung  |
|-------------|-------------|------------------------------|--|
| 1           | 1           | Söflingen <-> Böfingen       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Änderungen zum Status quo.</li> </ul> |

| Linie (alt)   | Linie (neu) | Linienverlauf (lt. Zielnetz)           | Anmerkung  |
|---------------|-------------|--|--|
|               |             |  |    |
| 2             | 2           | Kuhberg Schulzentrum ↔ Science Park II | <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Änderungen zum Status quo.</li> </ul>   |
| 6, 84, 85, 88 | 3           | In der Wanne ↔ Burlafingen ↔ Steinheim | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Linien 84/85/88 werden in der neuen Linie 3 gebündelt und erhalten eine klare Linienstruktur entlang der Neu-Ulmer Ostachse (Offenhausen, Pfuhl, Burlafingen, Steinheim).</li> <li>Die Taktzeiten werden verdichtet und vereinheitlicht sowie die Bedienzeiten erweitert.</li> <li>Das Angebot im Bereich von Steinheim wird erhöht.</li> </ul> |

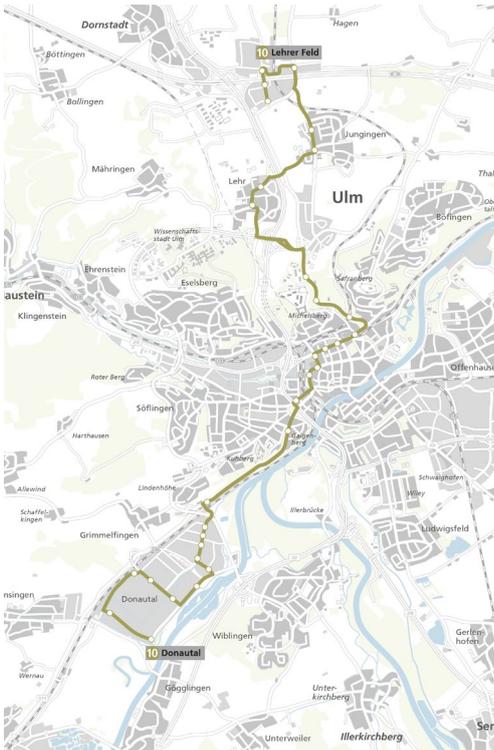
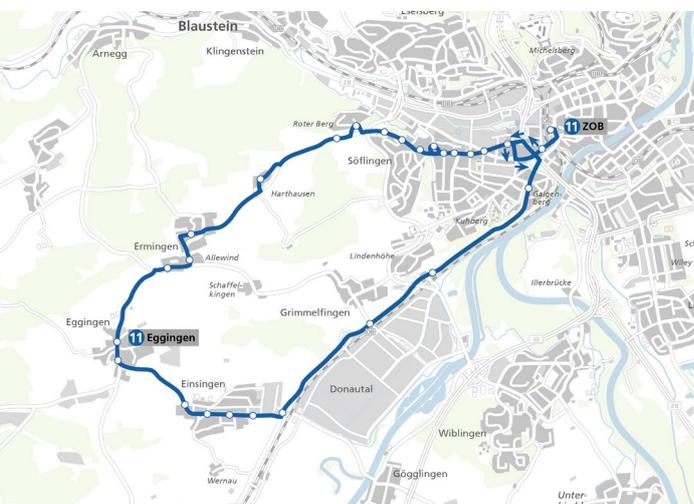
| Linie (alt) | Linie (neu) | Linienverlauf (lt. Zielnetz)                    | Anmerkung  |
|-------------|-------------|---|--|
|             |             |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienung des Unteren Eselsbergs (Bleicher Hag, Bahnhof Söflingen, In der Wanne) bis zur neuen Endhaltestelle In der Wanne.</li> </ul>    |
| 4           | 4           | Wiblingen ↔ Böfingen Süd (Egertweg)             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Linienweg in Böfingen wird vereinheitlicht.</li> <li>• Künftig werden alle Fahrten über den Eichberg geführt.</li> </ul>   |
| 5           | 5<br>6      | Neu-Ulm Ludwigsfeld, Wiley ↔ Wissenschaftsstadt | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Fahrweg der Linie 5 bleibt auf Ulmer Gemarkung unverändert. Auf dem Abschnitt der Stadt Neu-Ulm werden die bisherigen Linienäste Wiley/Ludwigsfeld neu geordnet und von den Linien 5 und 6 bedient. Die Schleife in Ludwigsfeld ist daher nicht mehr notwendig.</li> <li>• Im Bereich Vorfeld wird die neue Linie 5 durch den Escheugraben geführt und verkehrt über Wiley nach Ludwigsfeld.</li> </ul> |

| Linie<br>(alt) | Linie<br>(neu) | Linienverlauf<br>(lt. Zielnetz) | Anmerkung   |
|----------------|----------------|---------------------------------|---|
|                |                |                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Bereich Vorfeld/Ludwigsfeld/Wiley wird der Takt verdichtet, sodass in der HVZ ein 10-Minuten-Takt angeboten wird.</li> </ul>   |
| 6              | 6<br>5         | Universität Süd <-> Ludwigsfeld | <ul style="list-style-type: none"> <li>In Zukunft wird die Linie 6 bereits an der Universität Süd starten, jedoch nicht mehr über den Bleicher Hag verkehren. Stattdessen wird die Linie 6 über das Blautal-Center und die Blaubeurer Straße und anschließend durch das Dichterviertel geführt.</li> <li>Dort wird der Hauptbahnhof über eine neue Haltestelle und den westlichen Zugang zum Bahnhofsteg neu erschlossen.</li> <li>Die Linie 6 bedient zudem randlich den Umsteigepunkt Ehinger Tor über den Steig H (Richtung Stadtmitte) bzw. den neuen Steig J (Richtung Dichterviertel in der Neuen Straße) und verkehrt weiter über die Innenstädte nach Ludwigsfeld.</li> <li>In Neu-Ulm wird die Linie 6 - neben der Linie 5 - die Memminger Straße, das westliche Ludwigsfeld sowie das Neubaugebiet "Illerpark" erschließen.</li> <li>Die Linie 10 wird künftig nicht mehr über das Blautal-Center geführt.</li> </ul> |

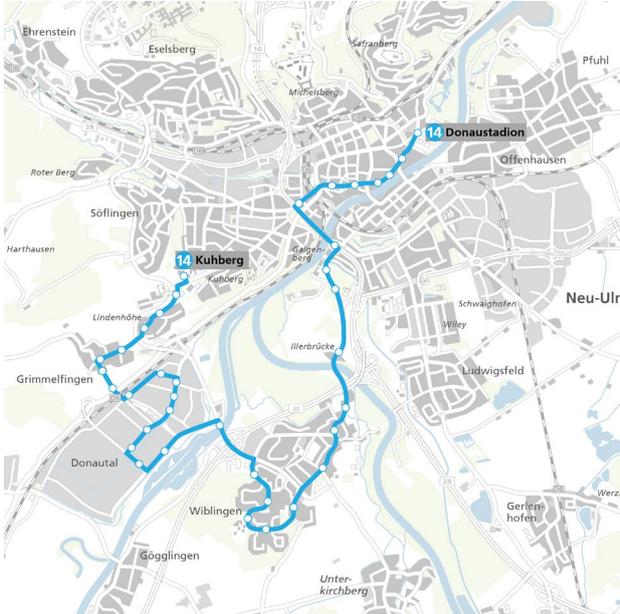
| Linie (alt) | Linie (neu) | Linienverlauf (lt. Zielnetz)     | Anmerkung  |
|-------------|-------------|----------------------------------|--|
|             |             |                                  |  <p>The map shows the route of bus line 6 in orange, starting at 'Universität Süd' and ending at 'Ludwigsfeld'. The route passes through Eselsberg, Michelsberg, Safranberg, Offenhausen, Galgenberg, Kuhnberg, Illerbrücke, Schwaighofen, and Willy.</p>   |
| 7           | 7           | Jungingen <-> Willy-Brandt-Platz | <ul style="list-style-type: none"> <li>In Neu-Ulm wird die Linienführung im Bereich der Schützenstraße vereinheitlicht.</li> </ul>  <p>The map shows the route of bus line 7 in purple, connecting Jungingen and Willy-Brandt-Platz. The route passes through Lehr, Michelsberg, Safranberg, Offenhausen, Galgenberg, Kuhnberg, and Illerbrücke.</p> |

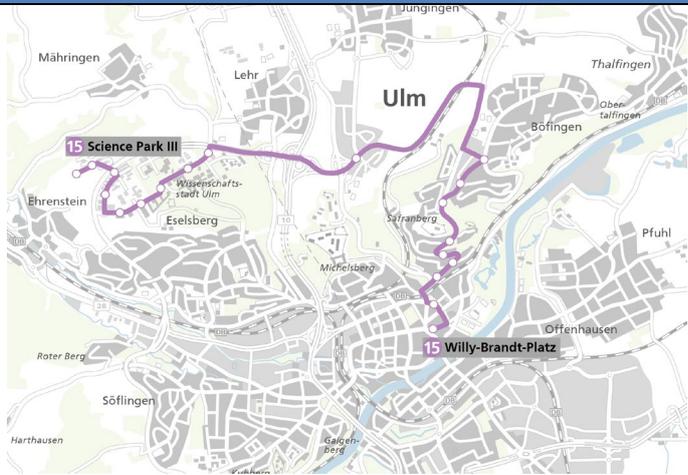
| Linie (alt)    | Linie (neu)     | Linienverlauf (lt. Zielnetz)                   | Anmerkung  |
|----------------|-----------------|--|--|
| <p>8</p>       | <p>8<br/>14</p> | <p>Grimmelfingen &lt;-&gt; Universität Süd</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Künftig wird die Linie 8 nur noch von Montag bis Freitag zwischen Grimmelfingen und der Universität Süd verkehren.</li> <li>• Abends und an den Wochenenden können Fahrgäste von Grimmelfingen aus die Linie 14 nutzen, die am Schulzentrum Kuhberg mit der Linie 2 eine Umsteige-Verbindung in Richtung Innenstadt bzw. Universität bietet.</li> </ul>  <p>tet.</p> |
| <p>9<br/>6</p> | <p>9</p>        | <p>Gleißelstetten &lt;-&gt; Roter Berg</p>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Linie 9 verkehrt weiterhin als Ortsbus zwischen Roter Berg und Gleißelstetten. Die Bedienung der Einsteinstraße durch die Innenstadt bis ans Donaustadion entfällt.</li> <li>• Die Linie 9 verkehrt durchgängig an allen Wochentagen im Busbetrieb von morgens bis nachts. Das MobilSAM 9 entfällt.</li> </ul>  |

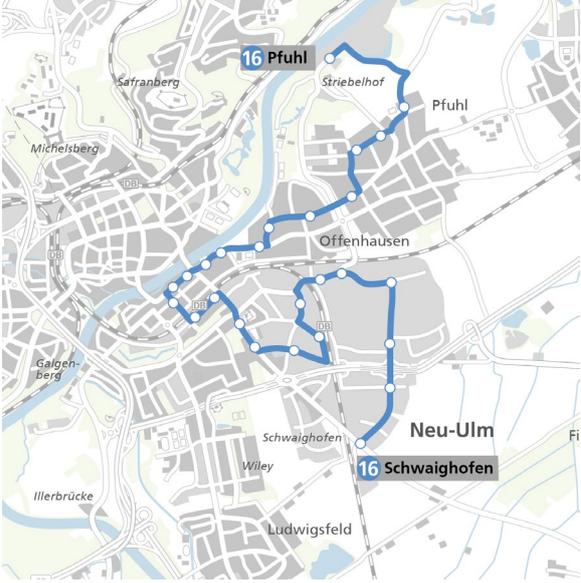
| Linie (alt) | Linie (neu) | Linienverlauf (lt. Zielnetz) | Anmerkung  |
|-------------|-------------|------------------------------|--|
|             |             |                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Haltestelle Clarissenstraße wird in die Jägerstraße verlegt und gemeinsam von den Linie 8 und 9 bedient.</li> </ul>    |
| 10          | 10<br>6     | Donautal <> Lehrer Feld      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Linie 10 bedient künftig nicht mehr die Blaubeurer Straße und das Dichterviertel. Deren Anbindung erfolgt künftig über die Linie 6.</li> <li>Stattdessen verbindet die Linie 10 zukünftig das Industriegebiet Donautal mit den Gewerbegebieten im Ulmer Norden bis Lehrer Feld und bindet Jungingen und Lehr künftig über die Oststadt an die Innenstadt an.</li> <li>Ab dem Ehinger Tor verkehrt die Linie 10 über Hauptbahnhof, Karlstraße weiter über die Stuttgarter Straße, Lehr, Jungingen, Mergelgrube zum Endhalt Lehrer Feld im Eiselaer Weg.</li> <li>Die Bedienung des Gewerbegebietes Himmelreich erfolgt über die Mergelgrube.</li> <li>Mit der Linie 10 werden die Technische Hochschule, die Wilhelmsburg und Lehr neu erschlossen.</li> </ul> |

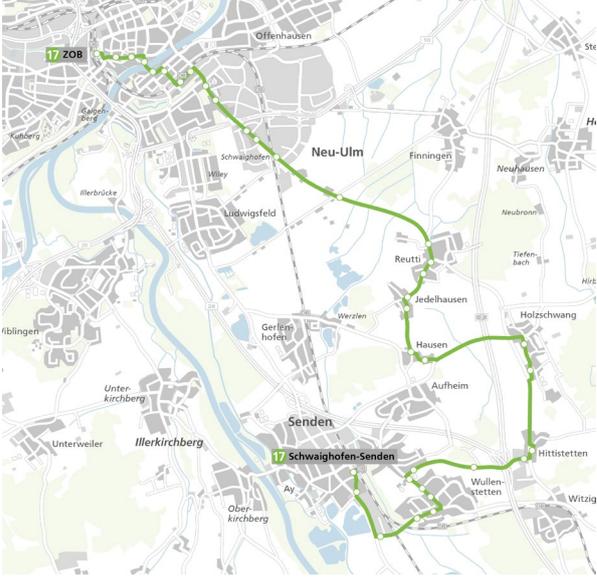
| Linie (alt) | Linie (neu) | Linienverlauf (lt. Zielnetz) | Anmerkung   |
|-------------|-------------|------------------------------|---|
|             |             |                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Linie 10 verkehrt Montag bis Samstag auf dem gesamten Linienweg; abends und an Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie 10 nur zwischen Innenstadt und Donautal.</li> </ul>  |
| 11          | 11          | ZOB <> Eggingen <> ZOB       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Linie 11 wird weiterhin auf dem gewohnten Weg über Söflingen und die Harthäuser Straße in die Hochsträßgemeinden Ermingen, Eggingen und Einsingen verkehren.</li> </ul>    |

| Linie (alt)         | Linie (neu)         | Linienverlauf (lt. Zielnetz)        | Anmerkung  |
|---------------------|---------------------|-------------------------------------|--|
| <p>12</p> <p>16</p> | <p>12</p>           | <p>ZOB &lt;&gt; Unterweiler</p>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Linie 12 verkehrt durchgängig vom ZOB Ost nach Unterweiler Hartstraße über Göggingen/Donaustetten.</li> <li>Die Linie 12 verkehrt nicht mehr nach Dellmensingen; dieser Abschnitt wird von der Linie 19 bedient.</li> </ul>  |
| <p>13</p>           | <p>13</p> <p>10</p> | <p>Jungingen &lt;&gt; Mähringen</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Der Linienweg der Linie 13 bleibt unverändert.</li> <li>Die Fahrten ins Lehrer Feld werden künftig nicht mehr angeboten. Diese Aufgabe übernimmt künftig die Linie 10.</li> </ul>   |

| Linie (alt) | Linie (neu) | Linienverlauf (lt. Zielnetz)            | Anmerkung   |
|-------------|-------------|---|---|
| 14          | 14          | Donaustadion                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Linie 14 verbindet zukünftig das Industriegebiet Donautal und das östliche Wiblingen mit der Innenstadt und dem Ulmer Osten (Donaustadion).</li> <li>Wiblingen erhält damit eine zusätzliche schnelle Verbindung über Ehinger Tor in die Innenstadt. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag auf dem gesamten Linienweg; abends und am Wochenende verkehrt die Linie 14 nur zwischen Kuhberg, Donautal und Wiblingen. Sie ersetzt dort das MobilSAM 14.</li> </ul>  |
| 15          | 15          | Willy-Brandt-Platz <-> Science Park III | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Linie 15 bleibt weitestgehend unverändert und verkehrt von Montag bis Freitag im 30'-Takt.</li> <li>Erstmalig wird der Science Park III direkt erschlossen. Dort wird über die für die Straßenbahn freigehaltene Trasse in der Wolfgang-Paul-Straße gewendet.</li> </ul>   |

| Linie (alt) | Linie (neu) | Linienverlauf (lt. Zielnetz) | Anmerkung  |
|-------------|-------------|------------------------------|--|
|             |             |                              |    |
| 71, 79, 89  | 16          | Schwaighofen <-> Pfuhl       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die neue Linie 16 ersetzt die bisherigen Linien 79 und 89.</li> <li>• Der Stadtteil Schwaighofen wird über den Neu-Ulmer Bahnhof mit den Stadtteilen Offenhausen und Pfuhl verknüpft.</li> <li>• Die Takte werden verdichtet und vereinheitlicht sowie die Bedienzeiten erweitert.</li> <li>• Von Montag bis Freitag werden ausgewählte Fahrten in den Bereich Steinhäule verlängert.</li> <li>• Die Linienführung über die Haltestelle Lisztstraße wird durch die direkte Linienführung über die Offenbachstraße ersetzt.</li> <li>• Die Linie 71 entfällt.</li> </ul> |

| Linie (alt) | Linie (neu) | Linienverlauf (lt. Zielnetz) | Anmerkung  |
|-------------|-------------|------------------------------|--|
|             |             |                              |    |
| 77, 734     | 17          | ZOB Schwaighofen <-> Senden  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die neue Linie 17 ersetzt die Linien 77 und 734 und wird über Schwaighofen, Reutti, Jedelhausen, Hausen und Holzschwang nach Senden geführt.</li> <li>Die Linien 17 und 18 ergänzen sich am Knoten Bahnhof Senden.</li> <li>Im Bereich Reutti, Jedelhausen und Hausen findet eine Bündelung mit der Linie 18 statt. Hierdurch ergibt sich insgesamt eine Angebotserhöhung.</li> <li>Die Bedienzeiten werden erweitert.</li> </ul> |

| Linie (alt) | Linie (neu) | Linienverlauf (lt. Zielnetz) | Anmerkung   |
|-------------|-------------|------------------------------|---|
|             |             |                              |   |
| 737, 733    | 18          | ZOB <> Finningen <> Senden   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die neue Linie 18 ersetzt die Linien 737 und 733 und wird über Finningen, Reutti, Jedelhausen und Hausen nach Senden geführt.</li> <li>• Die Linien 17 und 18 ergänzen sich am Knoten Bahnhof Senden.</li> <li>• Im Bereich Reutti, Jedelhausen und Hausen findet eine Bündelung mit der Linie 17 statt. Hierdurch ergibt sich insgesamt eine Angebotserhöhung.</li> <li>• Die Bedienzeiten werden erweitert.</li> </ul> |

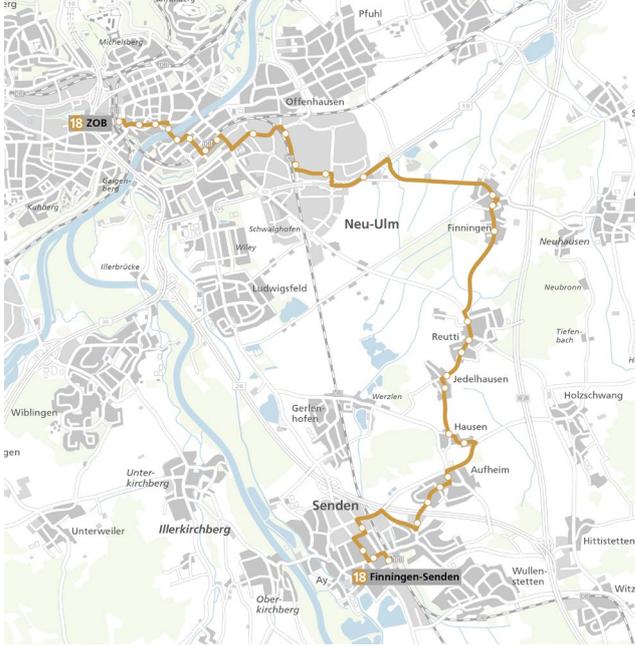
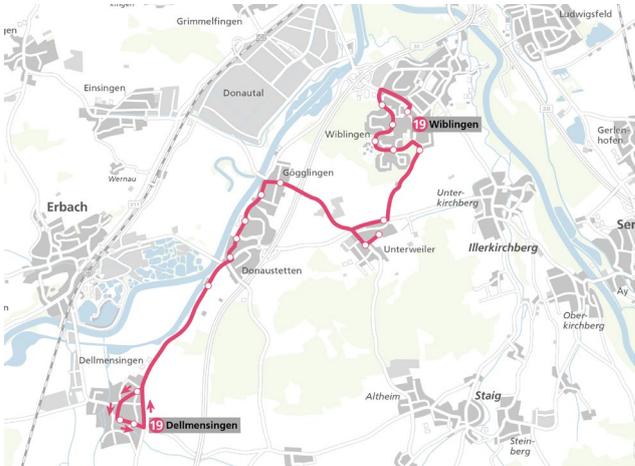
| Linie (alt)     | Linie (neu)      | Linienverlauf (lt. Zielnetz)     | Anmerkung   |
|-----------------|------------------|----------------------------------|---|
|                 |                  |                                  |   |
| <p><b>E</b></p> | <p><b>19</b></p> | <p>Dellmensingen ⇄ Wiblingen</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Linie 19 stellt einen Ersatz der Linie 12 von Dellmensingen nach Wiblingen dar und verkehrt Montag bis Freitag von ca. 7 bis 17.30 Uhr annähernd im Stundentakt und ist ausgerichtet auf den Schülerverkehr.</li> <li>Befahrung der Schulstraße in Dellmensingen. In Donaustetten verkehrt die Linie 19 über die Alb-Donau-Straße nach Göggingen weiter nach Unterweiler. In Unterweiler verkehrt die Linie über die Hartstraße und das Rathaus weiter über den Tannenplatz ans Schulzentrum in Wiblingen.</li> </ul>  |

Tabelle 9: Änderungen am Linienverlauf im Stadtnetz Ulm und Neu-Ulm

Nachtbuslinien:

Im Nachtbusnetz sind auf der Ulmer Seite keine wesentlichen Änderungen geplant. Es ändern sich lediglich die Liniennummern, da es in Neu-Ulm künftig zwei Nachtbuslinien geben wird deren Funktionen bisher der Pfiffibus erfüllt hat. So erhält der Nachtbus vom ZOB nach Jedelhausen künftig die Liniennummer N6. Der Nachtbus vom ZOB nach Holzschwang erhält künftig die Nummer N7. Dadurch ändern sich die Linienbezeichnungen der bisherigen N7 und N8:

| Linie (alt) | Linie (neu) | Linienverlauf (lt. Zielnetz) | Anmerkung  |
|-------------|-------------|------------------------------|--|
| N1          | N1          | ZOB <> Einsingen             | Keine Änderungen zum Status quo.   |
| N2          | N2          | ZOB <> Wissenschaftsstadt    | Keine Änderungen zum Status quo.   |
| N3          | N3          | ZOB <> Jungingen             | Keine Änderungen zum Status quo.   |
| N4          | N4          | ZOB <> Böfingen              | Keine Änderungen zum Status quo.   |
| N5          | N5          | ZOB <> Steinheim             | Der Verlauf der Linie N5 im Bereich der Neu-Ulmer Innenstadt und von Schwaighofen ist angepasst. Hierdurch ergibt sich eine direkte Linienführung entlang der Ostachse (Offenhause, Pfuhl, Burlafingen, Steinheim).. |
| Pfiffi 7    | N6          | ZOB <> Jedelhausen           | Die Funktion des Pfiffibus 7 auf dem Abschnitt Jedelhausen übernimmt künftig die Nachtbuslinie N6. Hierdurch ergeben sich teilweise deutlich kürzere Reisezeiten und es ist keine Vorbestellung mehr notwendig.      |
| Pfiffi 7    | N7          | ZOB <> Holzschwang           | Die Funktion des Pfiffibus 7 auf dem Abschnitt Holzschwang übernimmt künftig die Nachtbuslinie N7. Hierdurch ergeben sich teilweise deutlich kürzere Reisezeiten und es ist keine Vorbestellung mehr notwendig.      |
| N7          | N8          | ZOB <> Unterweiler           | Die Linie N7 erhält eine neue Bezeichnung - N8.  |
| N8          | N9          | ZOB <> Donaustetten          | Die Linie N8 erhält eine neue Bezeichnung - N9.  |

Tabelle 10: Änderungen am Linienverlauf im Nachtbusnetz Ulm und Neu-Ulm

Dazu kommen Landkreislinien mit Erschließungswirkung im Stadtgebiet Neu-Ulm:

### **Linien 72/73**

- Die Linie 72/73 verkehrt entlang der Memminger Straße bis Ludwigsfeld und anschließend weiter nach Gerlenhofen. Im Stadtgebiet verkehren sie alternierend und ergänzen sich. Die Linie 72/73 bricht anschließend ins Landkreisgebiet aus mit Anbindung an den Knoten Senden. In Gerlenhofen findet eine zusätzliche Erschließung durch die Linien der Regio S-Bahn statt.

### **Linie 78**

- Die Linie 78 bietet eine zusätzliche Erschließung im Stadtteil Finningen. Sie verkehrt über Schwaighofen wie bisher und fährt anschließend ins Landkreisgebiet weiter.

Dazu kommen Landkreislinien auf dem Stadtgebiet Ulm die im nachfolgenden beschrieben werden:

### **Linienbündel Erbach Öpfingen:**

Linie 21:

- Die Linie 21 verkehrt hauptsächlich zwischen Erbach - Öpfingen - Ehingen und verkehrt bei einzelnen Schulrelevanten Fahrten nach Ulm. Eine zusätzliche Erschließungsfunktion für die Stadt Ulm nimmt diese Linie nicht wahr. Vielmehr stellt die Linie 21 ab Erbach in Richtung Ulm Zentrum ein Parallelverkehr zur bestehenden Bahnlinie (R2 - Südbahn) dar. Allerdings fährt die Linie 21 die Schüler aus dem Raum Öpfingen und Erbach direkt ans Schulzentrum am Kuhberg.

Linie 239:

- Mit der Linie 239 können Schüler\*innen von Donaustetten/Gögglingen, Ermingen, Einsingen und Eggingen nach Erbach ans Schulzentrum fahren. Eine zusätzliche Erschließungsfunktion für die Stadt Ulm nimmt diese Linie nicht wahr.

### **Linienbündel Bahnhof Merklingen Los 1 (36, 37, 38) und Los 2 (364)**

Linie 36:

- Die Linie 36 verkehrt aus Berghülen über Herrlingen und Blaustein nach Ulm und endet dort aktuell an der Manfred-Börner-Straße. Die Haltestelle ist aus Richtung Ulm bereits über die Linie 2 erschlossen. Eine zusätzliche Erschließungsfunktion für die Stadt Ulm nimmt diese Linie nicht wahr.

Linie 37:

- Die Linie 37 verkehrt aus Bermaringen über Blaustein nach Ulm. In Ulm bedient die Linie 37 ab dem Blautal-Center die Haltestellen Auf der Gölde, Beim B'scheid, Ehinger Tor und ZOB-West. Der Abschnitt des Blautalcenters wird heute bereits durch die Stadtverkehrslinie 10 erschlossen. Künftig wird die Linie 6 im 20 Minuten Takt das Blautalcenter erschließen. Eine zusätzliche Erschließungsfunktion für die Stadt Ulm nimmt diese Linie nicht wahr.

Linie 38:

- Verkehrt auf dem Abschnitt Ulm wie die Linie 37. Eine zusätzliche Erschließungsfunktion für die Stadt Ulm nimmt diese Linie nicht wahr.

Linie 364:

- Die Linie 364 verläuft von Blaubeuren über Gerhausen und Beiningen und endet in Eggingen. Eine zusätzliche Erschließungsfunktion für die Stadt Ulm nimmt diese Linie nicht wahr.

### **Linienbündel Amstetten**

Linie 46:

- Die Linie 46 kommt aus Richtung Geislingen über Amstetten, Beimerstetten und erschließt in Ulm das Gewerbegebiet Himmelweiler sowie die Mergelgrube und fährt über Jungingen nach Ulm. Ab dem Friedhof verkehrt die Linie 46 im Gegenzug zur Linie 7 über die Stuttgarter Straße und dann weiter durch die Innenstadt bis an den ZOB West. Somit stellt die Linie 46 für die Bürger\*innen aus Jungingen eine schnellere Verbindung in die Innenstadt dar wie die Linie 7, die über den Hauptbahnhof verkehrt. Die Linie 46 bietet somit einen Mehrwert für die Bürger aus Jungingen. Zudem erschließt die Linie das nördliche Industriegebiet.

### **Linienbündel Dornstadt**

Linie 49:

- Die Linie 49 verkehrt aus Richtung Nellingen, Tommerdingen, Dornstadt, Lehr nach Ulm. Einige wenige Fahrten verbinden Jungingen mit Dornstadt im Schülerverkehr. Die Verbindung von Lehr nach Ulm wird ab 2027 auch durch die Linie 10 erfolgen, weshalb die Linie 49 an Bedeutung für die Stadt Ulm verlieren wird. Allerdings fährt die neue Linie 10 nicht an Sonntagen. Lehr wäre an Sonntagen ohne die Linie 49 aber dennoch über die Linien 13 mit Umstieg auf die Linie 2 nach Ulm angebunden.

### **Linienbündel Langenau**

Linie 58:

- Die Linie 58 verkehrt von Langenau über Bernstadt, Albeck, Kesselbronn und Haslach nach Ulm. Eine zusätzliche Erschließungsfunktion übernimmt die Linie für die Ortsteile Haslach und Kesselbronn. Die anderen Haltestellen auf der Ulmer Gemarkung werden bereits durch die heutigen SWU-Linien bedient. Zwar erschließt die Linie 58 die Ortsteile Haslach und Kesselbronn, allerdings haben die beiden Ortsteile unter 150 Einwohner und daher ist eine Erschließung mit dem ÖPNV nicht notwendig.

Linie 59:

- Die Linie 59 verkehrt von Langenau über Elchingen bzw. Thalfingen nach Ulm. Auf der Ulmer Gemarkung hat die Linie 59 keine zusätzliche Erschließungsfunktion. Die Linie 59 verkehrt zudem parallel zur Bahnlinie RE 51.

### **Linienbündel Illertal**

Linie 23:

- Die Linie 23 beginnt in Vöhringen und fährt über Schnürpflingen, Staig, Illerkirchberg und Wiblingen nach Ulm. Auf dem Abschnitt in Wiblingen verkehrt bereits die Linie 4 weshalb durch die Linie 23 keine zusätzliche Erschließungsfunktion gegeben ist.

Linie 24:

- Die Linie 24 verkehrt von Laupheim über Staig, Illerkirchberg und Wiblingen nach Ulm. Auf dem Abschnitt in Wiblingen verkehrt bereits die Linie 4 weshalb durch die Linie 24 keine zusätzliche Erschließungsfunktion gegeben ist.

Linie 70:

- Die Linie 70 verkehrt von Laupheim über Staig, Illerkirchberg und Wiblingen nach Ulm. Auf dem Abschnitt in Wiblingen verkehrt bereits die Linie 4 weshalb durch die Linie 70 keine zusätzliche Erschließungsfunktion gegeben ist.

Linie 74:

- Die Linie 74 bringt die Schüler von Altheim ob Weihung, Staig und Illerkirchberg ans Schulzentrum in Wiblingen. Eine zusätzliche Erschließungsfunktion nimmt diese nur für den Schülerverkehr ausgerichtete Linie auf Ulmer Gemarkung nicht wahr.

Linie 724:

- Die Linie 724 verkehrt von Senden über Illerkirchberg nach Wiblingen ans Schulzentrum. Eine zusätzliche Erschließungsfunktion für die Stadt Ulm nimmt diese Linie nicht wahr.

### **Linienbündel Altheim - Weidenstetten**

Linie 585:

- Die Linie 585 verkehrt von Gerstetten über Weidenstetten und Beimerstetten nach Ulm. Auf der Ulmer Gemarkung erschließt die Linie die Mergelgrube. Im Innerstädtischen Bereich übernimmt die Linie 585 keine zusätzliche Erschließungsfunktion. Die Mergelgrube wird allerdings durch die künftige Linie 10 und auch durch die Linie 46 erschlossen. Eine zusätzliche Erschließungsfunktion nimmt die Linie 585 daher nicht wahr.

Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen in den beiden Städten bei Aufstellung des Nahverkehrsplans bezüglich des Angebots an ÖPNV, wirken sich die Maßnahmen in den beiden Städten unterschiedlich stark aus.

### **Antriebswende im Busverkehr**

Das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie

zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (Clean Vehicles Directive, kurz CVD) wurde am 14. Juni 2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht.

Mit dem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, für die Beschaffung vorgegeben. Die Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021 und verpflichten die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger sowie für einzelne Dienstleitungen auch eine Auswahl bestimmter privatrechtlich organisierter Akteure (z.B. Post- und Paketdienste, Stadtreinigung) dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig emissionsarm oder -frei sein muss.

Die Beschaffungsquoten werden neben der Bundesverwaltung auch den einzelnen Ländern für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich verpflichtend vorgegeben.

Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 % und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 %. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

Das Land Baden-Württemberg hat mitgeteilt, dass es die CVD-Vorgaben mit dem geplanten Landesmobilitätsgesetz verschärfen möchte und ab 2028 keine Dieselsebusse mehr zugelassen werden dürfen. Größere Hersteller haben mitgeteilt ab 2027 keine Dieselsebusse mehr auszuliefern.

Unabhängig von diesen Vorgaben aus Markt und Gesetz ist der ÖPNV nur weiterhin ein ökologischer Vorreiter, wenn die Busse zeitnah und in großen Teilen emissionsfrei fahren. Mit der Zunahme von Elektroautos ist der ÖPNV dazu gezwungen schnell auf emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen, um nicht in die Position des klimaschädlichen Verkehrsteilnehmers zu geraten.

Die Umsetzung der CVD im ÖPNV sorgt gleichwohl für Risiken, Baumaßnahmen und weitere Investitionen:

- Aktuelle Lieferzeiten für emissionsfreie Busse sind nicht in Übereinstimmung mit den Ausschreibungszeiträumen
- Die derzeitigen Förderprogramme gewähren keine Sicherheit für die reale Förderung der von den Verkehrsunternehmen jeweils beantragten Anzahl emissionsfreier Busse.
- Insbesondere in Ballungsräumen können bestehende Betriebshöfe nicht ohne weiteres auf die Erfordernisse emissionsfreier Busse umgerüstet bzw. neu gebaut werden.
- Als mögliche neue Stakeholder kommen Netzbetreiber bzw. Energieversorger hinzu.
- Neue Geschäfts- und Betreibermodelle für Betriebshöfe und Ladeparks müssen diskutiert werden, so zum Beispiel für den künftigen Betrieb des Ulmer ZOB, an dem die Leitungen für die Ladeinfrastruktur vorinstalliert werden (vgl. GD 199/23)
- Um die Attraktivität des ÖPNV nicht zu gefährden bzw. weiter zu stärken, müssen veränderte Finanzierungsmodelle möglich sein.
- Die notwendige Lade- und Tankinfrastruktur auf den Betriebshöfen und Haltestellen ist im Vorgriff auf die jeweils perspektivische Gesamtzahl der emissionsfreien Busse einzurichten.

- Der Einsatz batterieelektrischer Busse bedingt in den meisten Fällen eine umfangreiche Netzertüchtigung, um die notwendige Energieversorgung auf den Betriebshöfen sicherzustellen.
- Mögliche Zwischenladungen auf der jeweiligen Linienführung z. B. mittels Pantographen erfordern zusätzliche Investitionen und weitere Planungs- sowie Genehmigungsverfahren. Durch den Einsatz von BZ-Bussen oder der Weiterentwicklung der Batterietechnologie sind Zwischenladungen langfristig u. U. nicht mehr erforderlich.
- Zur Erfüllung der CVD ist eine überregionale und integrierte Planung des emissionsfreien ÖPNV unter Beteiligung aller Stakeholder (ÖPNV-Auftraggeber, Netzbetreiber/Stromversorger, VU) erforderlich.

Von Seiten der SWU-V wurden hierzu bereits Untersuchungen zu dem Umbau der Busflotte getätigt und im September 2022 Anträge zur Aufnahme in das LGVFG-Programm für die Ladeinfrastruktur für E-Busse im speziellen für die Ladetechnik und dafür erforderliche bauliche Maßnahmen auf dem Betriebshof und an den Endhaltestellen gestellt. Die Programmaufnahme in das Förderprogramm wurde am 28.03.2023 bewilligt.

Seitdem wurde mit der Umsetzung der Vorhaben begonnen. Zudem erfolgte bereits die Förderzusage des BMDV für die Beschaffung von 14 E-Bussen (Gelenkbusse), bei der 80 % der Mehrkosten für emissionsfreien Antrieb übernommen werden. Insgesamt betragen die Investitionen der SWU-V und Förderungen:

| Projekt                         | Zuwendungsfähige Kosten | Max. Förderquote | Erwartete Förderung |
|---------------------------------|-------------------------|------------------|---------------------|
| E-Bus Beschaffung               | 5,74 Mio. Euro          | 80 %             | 4,59 Mio. Euro      |
| E-Bus Ladeinfrastruktur         | 22,42 Mio. Euro         | 75 %             | 16,81 Mio. Euro     |
| E-Bus baul. Anlagen Betriebshof | 5,18 Mio. Euro          | 50 %             | 2,59 Mio. Euro      |

### Umsetzungsstand

Folgende Maßnahmen sind in Planung:

- Haltestelle Uni Süd, Linie 8, später auch Linien 5 und 6: Planung fast fertiggestellt, Umsetzung Sommer 2024
- Haltestelle Egertweg, (Linie 4): zusammen mit Umbau und Erweiterung Bushaltestelle, Umsetzung Sommerferien 2024 im Zuge Sanierung Linie 1
- Wiblingen Friedhof, Linie 4: Umsetzung 2025

Für die Umsetzung der Antriebswende bedarf es weitere Ladeinfrastruktur. Dazu sind Standorte in Ulm und Neu-Ulm zu verifizieren und umzusetzen.

## Zusammenfassung der Veränderungen durch das Stadt-Busnetz 2027

Für die Stadt Neu-Ulm lassen sich die Änderungen gegenüber 2023 folgendermaßen zusammenfassen:

### **Ostachse (Offenhausen, Pfuhl, Burlafingen, Steinheim):**

Höhere und einheitliche Taktung der Verkehre, Bündelung der Linien, erweiterte Bedienzeiten, Angebotserhöhung im Bereich Steinheim

### **Südachse (Vorfeld, Wiley, Ludwigsfeld):**

Taktverdichtung im Bereich Vorfeld/Wiley/Ludwigsfeld, Neuerschließung des Wohn- und Dienstleistungsquartiers Illerpark

### **Schwaighofen/Pfuhl:**

Erweiterte Bedienzeiten und Taktverdichtungen

### **Ortsteile (bis Senden):**

Erweiterte Bedienzeiten, Angebotserhöhung für die Stadtteile Finningen/Reutti/Jedelhausen/Hausen

Die Landkreislinien **72/73** und **78** verkehren weiterhin im Stadtgebiet Neu-Ulm und fahren anschließend ins Gebiet des Landkreises Neu-Ulm weiter. Hierdurch ergeben sich wie bislang zusätzliche Halte insbesondere in den Stadtteilen Gerlenhofen und Finningen. In Gerlenhofen hält zudem die Regio-S-Bahn.

### Nachtverkehr:

- N5 über Offenhausen, Pfuhl und Burlafingen nach Steinheim
- N6 über Schwaighofen, Finningen, Reutti und Jedelhausen
- N7 über Wiley, Ludwigsfeld, Gerlenhofen und Hausen nach Holzschwang

Der Pfiffibus wird durch ein reguläres Angebot an Nachtbuslinien ersetzt, dadurch teilweise deutliche Verkürzung der Reisezeiten. Zudem ist keine Vorbestellung mehr nötig.

Für die Stadt Ulm lassen sich die Änderungen gegenüber 2023 folgendermaßen zusammenfassen:

### Innenstadt – Böfingen:

- Vereinheitlichter Linienweg auf der Linie 4,

### Ulmer Norden:

- Neue Direktverbindung Innenstadt – Lehrer Feld mit der Linie 10, Erschließung von Lehr und Jungingen und direkte Anbindung der Ortsteile an die Gewerbegebiete im Ulmer Norden an der BAB 8

### Innenstadt – Eselsberg - Wissenschaftsstadt

- Erschließung des Dichterviertels durch die Linie 6.

- Bedienung des unteren Eselsbergs (Bleicher Hag, Bahnhof Söflingen, In der Wanne) durch die Linie 3

#### Roter Berg -Söflingen - Gleißelstetten

- Die Linie 9 verkehrt durchgängig an allen Wochentagen im Busbetrieb von morgens bis nachts. Das MobilSAM 9 entfällt.

#### Innenstadt – Donautal, Donaustetten

- Unterweiler wird tagsüber durchgängig mit der 12 an die Innenstadt angebunden.

Die Verbindung von Dellmensingen nach Ulm über die Linie 12 entfällt hingegen. Es besteht in Richtung Ulm eine alternative Verbindung via L.232 (Stadtbus Erbach) von Dellmensingen nach Erbach und von dort aus mit der S-Bahn-Linie RS2/21 sowie der Buslinie 21 in Richtung Ulm. Der Schülerverkehr von Dellmensingen ans Schulzentrum in Wiblingen wird über die Linie 19 erfolgen.

#### Innenstadt – Wiblingen

- Zusätzlich zur Linie 4 gibt es mit der Linie 14 eine schnelle Verbindung aus dem Wiblinger Osten in Richtung Innenstadt.

## 7.2 Maßnahmen zur Barrierefreiheit – Haltstellenausbau

Die Stadt Ulm hat ein Haltstellenausbauprogramm für Bushaltstellen aufgestellt und wird dieses in den nächsten Jahren in Abhängigkeit von den bereit zu stellenden Haushaltsmitteln, den vorhandenen Kapazitäten für Planungen und den Ressourcen für den Bau der Infrastruktur sowie unter Berücksichtigung der vorhandenen Förderregularien umsetzen. Rechtzeitig vor Ablauf des Haltstellenausbauprogramms 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 Haltstellenmodernisierungsprogramm unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine möglichst flächendeckend umgesetzte Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen bildet.

Die Umsetzung erfolgt prioritär für alle Haltstellen gemäß der Klassifizierung. Die Zielsetzung ist:

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

- Bei der Umsetzung soll dem zwei Sinne Prinzip gefolgt werden, also der Informationsvermittlung über mindestens zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten)

### 7.3 Maßnahmenprogramm Infrastruktur

Zur Inbetriebnahme des hier dargestellten ÖPNV-Liniennetzes bedarf es umfangreicher Infrastrukturausbaumaßnahmen, die neben dem Umbau oder Neubau von Bushaltstellen auch weitergehende Maßnahmen beinhalten. Zum einen müssen Haltestellen neu eingerichtet oder provisorisch hergestellt werden. Zum anderen bedarf es teilweise geeigneter Wendemöglichkeiten (wie z.B. im Science Park III) oder der Herstellung des Straßenoberbaus.

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

### 7.4 Maßnahmen Vertrieb und Digitalisierung

Es werden folgende Zielsetzungen definiert:

„Self-Service“ wird gestärkt / Bargeldeinsatz minimiert

- Ausbau Online- und App-Vertrieb
- Einstellung Fahrerverkauf (nicht Fahrscheinerwerb im Bus)
- Einstellung Barverkauf in Bus
- Vergünstigungen bei Online-/App-Kauf

Fahrervertrieb wird eingestellt

- Busfahrer konzentrieren sich auf die Beförderung von Fahrgästen
- Schneller am Ziel > Zeitersparnis für Kunden

Self-Service an Automaten im Bus

- DING-Fahrscheinsortiment incl. Monatskarten

Bargeldloses Bezahlen von Fahrscheinen

- Akzeptanz von EC-/Girocard bzw. Master- und Visakarte
- Für Fahrgäste ohne Bankkonto wird die Einführung einer Bezahlkarte geprüft

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.

## 7.5 Prüfung von Maßnahmen

### Regio-S-Bahn Donau-Iller und die Verknüpfung mit den städtischen Busverkehren

Im Zuge der weiteren Planungen der Regio-S-Bahn Donau-Iller sind die Möglichkeiten der Verknüpfung mit den städtischen Busverkehren zu untersuchen. Hierbei spielen insbesondere notwendige Anpassungsmaßnahmen im Busnetz bei der Einrichtung neuer Bahnhalte eine wichtige Rolle. Ein Beispiel dafür ist der geplante Bahnhof in Jungingen. Es gilt zu prüfen, inwiefern die Anpassungen im Busnetz zu bewerkstelligen sind. Daher sind bei zum Beispiel potenziell neuen Linienrouten von Bussen zu prüfen hinsichtlich neuer Umläufe, Erschließungswirkung, neuer Fahrgastpotenziale, entstehenden Erschließungslücken und entstehenden Kosten planerisch abzuwiegen.

### Taktverlängerung auf ausgewählten Linien

Eine Verlängerung des 15 Minuten-Takts auf den Linien 1 bis 5 bis 22 Uhr ist planerisch in Zukunft abzuwägen.

## 8 Aufgabenträgerschaft und ÖPNV-Organisation in Ulm

Die Aufgabe des Aufgabenträgers ist die Organisation, Strukturierung, Finanzierung und Vergabe der ÖPNV-Verkehre in seinem Gebiet. Die Stadt Ulm besitzt die Aufgabenträgerschaft für die Straßenbahnlinien sowie der meisten Busverkehre auf ihrem Gebiet.

Die Stadt 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 betraut wird. Diese Zusammenarbeit ist aufgrund der engen Verflechtungen der beiden Städte unabdingbar und wird insbesondere durch die Konzeption des gemeinsamen Busnetzes 2027 mit mehreren stadtverbindenden Durchmesserlinien hervorgehoben.

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.

## 9 Definition des Stadtnetzes Ulm als Linienbündel

### 9.1 Grundlegendes zur Linienbündelung

Soweit es die Zielsetzung von § 8 PBefG erfordert, können Linienverkehrsgenehmigungen 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 Zuschnitt von Linienbündeln folgende Grundsätze zu beachten, die einer wirtschaftlich und fahrgastseitig sinnvollen Lösung dienen:

#### **Stadtstrukturelle Kriterien:**

- Grenzen der Stadt und der Stadtteile
- verkehrliche Orientierungen der Bevölkerung

#### **Verkehrliche Kriterien:**

- Enge verkehrliche Verknüpfung von Linien (vor allem zwischen Bussen und Straßenbahnen)
- verkehrliche Funktionen und Aufgaben der Linien (Haupt-/ Zubringerlinien, insbesondere im Straßenbahn- und zubringenden Busnetz)
- ÖPNV-Nachfragestrukturen und deren Potenziale

#### **Wirtschaftliche / betriebliche Kriterien:**

- Betrieblich optimale Verkehrsbedienung (Umlauf-, Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung) und zum Teil wirtschaftliche Verflechtung zwischen Linien durch gemeinsame Umläufe
- Wirtschaftlichkeit einzelner Linien
- Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen starken und schwachen Linien (Vermeidung „Rosinenpickerei“)

#### **Kriterien der integrierten Bedienung:**

- Regie-, Organisations- und Koordinationsaufwand
- Kundenservice

- Marketing

## 9.2 Definition des Stadtnetzes Ulm als ein Linienbündel

Die Zusammengehörigkeit der Linien ist bei Stadtverkehren, welche eine flächenhafte Erschließung und eine integrierte Verkehrsbedienung in jeder Hinsicht erfordern, regelmäßig besonders ausgeprägt. Eine Aufteilung des Gesamtnetzes in mehrere Bündel, beispielsweise in Sektoren, ist aus den folgenden Gründen in Ulm nicht sinnvoll:

- Die Linienführungen im Netz sind miteinander verschränkt.
- Die unterschiedlichen Verkehrsträger ergänzen sich gegenseitig und sind aufeinander abgestimmt. Der Busverkehr dient vielfach als Zu- und Abbringer zu den Straßenbahnlinien. Erst durch die Kombination verschiedener Verkehrsarten und Linien wird das gesamte Stadtgebiet erschlossen.
- Eine Vielzahl der Linien erschließt den Verkehrsraum als Durchmesserlinien. Sie befahren auf vielen Strecken gemeinsame Abschnitte mit einem gemeinsamen Streckentakt.
- Die wechselseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Einzellinien und Verkehrsarten können durch einen einzelnen Betreiber eines integrierten Gesamtnetzes besser gehandhabt und die Verkehre aufeinander abgestimmt werden.
- Die Linien weisen unterschiedlich starke Auslastungen auf, so dass die Zusammenfassung eine Querfinanzierung ertragsschwacher Linien durch ertragsstarke Linien erlaubt.
- Ein integrierter Betreiber ist bei betrieblichen Störungen in der Lage, ein übergreifendes, die Stadt und ihre Verkehrsbedürfnisse insgesamt in den Blick nehmendes, Störungsmanagement zu betreiben.
- Der einheitliche Betreiber kann zudem Synergien bei der Nutzung betrieblicher Infrastruktur heben, zum Beispiel, weil nur eine zentrale Leitstelle erforderlich ist, weniger Betriebshöfe erforderlich sind etc.
- Darüber hinaus ermöglicht der einheitliche Betrieb personelle Synergien durch einen flexiblen Einsatz des Personals potenziell im gesamten Stadtgebiet.
- Die Integration des Marketings, der Information, der technischen Ausstattung und des sonstigen Fahrgastkomforts bedürfte aufwändiger Koordination.
- Dadurch, dass nur ein einzelnes Verkehrsunternehmen die gesamte Stadt bedient, kann den Fahrgästen ein einheitliches Gesamtprodukt angeboten werden.
- Durch das integrierte Gesamtnetz haben die Kunden, die häufig einheitliche Wegeketten zurücklegen, einen einheitlichen Ansprechpartner zur Verfügung. Widersprüchliche Informationen oder Reibungsverluste bei Anbieterwechseln werden so vermieden. Kundenzentren und Verkaufsstellen decken in ihrem Leistungsspektrum den gesamten Stadtverkehr ab.
- Der administrative Aufwand der Stadt Ulm wird minimiert.

Im Gebiet der Stadt Ulm verkehren einerseits Linien, die eine besonders enge Verflechtung aufweisen und als ein zusammengehöriges Netz vorrangig Verkehrsfunktionen für im Stadtgebiet wurzelnde Verkehrsbedürfnisse erfüllen; sie bilden das Netz „Stadtverkehr Ulm“. Das Stadtgebiet wird ferner von Verkehrsdiensten bedient, deren Verkehrsfunktion vorrangig in der Verbindung des Stadtgebiets mit anderen Räumen dienen und daher nicht zum Netz „Stadtverkehr Ulm“ zählen. Mit Blick auf die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsversorgung für die städtischen Verkehrsbedürfnisse bildet der „Stadtverkehr Ulm“ aus den oben genannten Gründen eine Gesamtleistung i.S.v. § 8a Abs. 2 PBefG bzw. ein gesamtstädtisches Linienbündel i.S.v. § 9 Abs. 2 PBefG.

### 9.3 Auswirkungen des gemeinsamen Liniennetzes 2027 der Städte Ulm und Neu-Ulm auf das Linienbündel der Stadt Ulm

Im Rahmen des letzten Nahverkehrsplans vom Juli 2017 wurde der „Stadtverkehr Ulm“ bereits als ein Linienbündel beschrieben. Die SWU wurde bis zum Jahr 2042 durch die Stadt Ulm mit der Erbringung der definierten Leistungen im Linienbündel „Stadtverkehr Ulm“ betraut.

Im Zuge der Konzeption des Busnetzes 2027 für das gemeinsame Oberzentrum Ulm & Neu-Ulm werden Änderungen des Linienwegs von mehreren Buslinien im Linienbündel „Stadtverkehr Ulm“ notwendig. Diese Änderungen können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Die Verbindung der beiden Städte durch die Einrichtung neuer Durchmesserlinien ist nicht nur verkehrlich sinnvoll, sondern unterstreicht auch den Status der beiden Städte als ein gemeinsames Oberzentrum.
- Die Einrichtung der Durchmesserlinien hat Auswirkungen auf die Verknüpfung der einzelnen Linienäste miteinander.
- Im Rahmen der Überplanung des Liniennetzes wurden kleinteilige Optimierungen an Linienverläufen vorgenommen, aufgrund von Erkenntnissen aus den Betriebsabläufen oder durch Änderungen von Haltestellenlagen oder Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum.

Gegenüber dem Status Quo kommt es auf folgenden Linien im Linienbündel „Stadtverkehr Ulms“ zu größeren Änderungen:

- Die Einführung der Linie 3 als neue Durchmesserlinie zwischen „In der Wanne“ (Ulm) und Steinheim (Neu-Ulm). Im Bereich der Stadt Ulm übernimmt die Linie 3 die Bedienung u.a. von „Bleicher Hag“ der Linie 6 (Tausch der Bedienung zwischen Linien).
- Die Linie 6 übernimmt statt „Bleicher Hag“ den Linienweg der Linie 10 zwischen Hauptbahnhof und Blautal-Center und erschließt nun außerdem das Dichterviertel. Anstatt der Bedienung des Donaustadions fährt die Linie nun nach Ludwigsfeld (Neu-Ulm). Die Bedienung des Linienasts zum Donaustadion wird durch die Linie 14 übernommen (Tausch der Bedienung zwischen Linien und kleinere Anpassung des Linienwegs).
- Die Linie 10 bedient weiter den Linienweg Donautal Hauptbahnhof und erschließt nun Lehr, Jungingen und das Gewerbegebiet Lehrer Feld (neuer Linienast zur Herstellung von Direktverbindungen).

- Die Linie 12 verkehrt künftig nicht mehr nach Dellmensingen sondern bei jeder Fahrt nach Unterweiler. Die Verbindung von Dellmensingen bzw. Donaustetten/Gögglingen und Unterweiler nach Wiblingen übernimmt künftig die Linie 19.
- Die Linie 13 übergibt die Verbindung Jungingen - Lehrer Feld an die Linie 10 (Tausch der Bedienung zwischen Linien).
- Die Linie 14 behält ihren bisherigen Linienweg und verstärkt zusätzlich den Abschnitt Wiblingen (Pranger) – Innenstadt Ulm und übernimmt die Erschließung des Donaustadions von der Linie 6.

Durch Umsetzung des neuen Stadtnetzes kommt es zu Änderungen innerhalb des Linienbündels „Stadtverkehr Ulm“. Allerdings wird durch die neuen Durchbindungen / Änderungen der Linienwege im Stadtgebiet Ulm die Sinnhaftigkeit des Linienbündels „Stadtverkehr Ulm“ als solches nicht in Frage gestellt. Alle Linien des neuen Liniennetzes 2027 in Ulm weisen nach wie vor die notwendigen Kriterien der Linienbündelung auf (siehe oben). Es besteht somit keine Notwendigkeit der Definition eines neuen Linienbündels für die ÖPNV-Verkehre im Ulmer Stadtgebiet.

#### 9.4 Aufteilung der Aufgabenträgerschaft zwischen den Städten Ulm und Neu-Ulm auf Linien

Die Übernahme der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV der Stadt Neu-Ulm in ihrem Stadtgebiet führt zur Anpassung der Zuständigkeit von drei zukünftigen Städte-verbindenden Durchmesserlinien (ab 2027). Die Aufgabenträgerschaft der Linien 3, 4, 5, 6, N5, N6, N7, N8 wird gemäß dem Territorialprinzip zwischen den beiden Städten aufgeteilt, jede Stadt ist dadurch für den auf ihrem Gebiet verkehrenden Linienteil verantwortlich. Zu diesem Vorgang liegt folgende juristische Einschätzung von Ernst & Young Law GmbH vor:

*„[...] besteht die Möglichkeit der sog. „Durchbindung“, bei der jeder Aufgabenträger seine Zuständigkeit behält. Jeder Aufgabenträger vergibt die Verkehrsleistung in Bezug auf jeweils seinen Linienabschnitt an dasselbe Verkehrsunternehmen. Es werden zwei Liniengenehmigungen erteilt. Beide Genehmigungen enthalten als Nebenbestimmung die Vorgabe, dass die Linie „durchgebunden“ bedient werden muss, d.h., dass die Fahrgäste auf der Linie ohne Umstieg befördert werden müssen.“*

Die Linie 5 ist in der Linienbündelung des Nahverkehrsplans der Stadt Ulm sowie auch im öDA der Stadt Ulm enthalten obwohl große Teile der Linienleistung auf Neu-Ulmer Gebiet erbracht wird.

Die aufgeteilten Linien erfüllen in beiden Stadtnetzen wichtige Funktionen, daher ist eine Aufteilung der Aufgabenträgerschaft sinnvoll. Dies unterstreicht außerdem die Notwendigkeit der gemeinsamen Planung dieser Linien und verstärkt die ohnehin bereits vorhandene intensive verkehrliche Verknüpfung der Städte des gemeinsamen Doppelzentrums. Die Bestrebung der Städte zu einer Angleichung der qualitativen und quantitativen Anforderungen an den ÖPNV im gemeinsamen Doppelzentrum (siehe gemeinsames Anforderungsprofil) macht eine Aufteilung der Aufgabenträgerschaft ohne weiteres möglich. Die Sinnhaftigkeit des Linienbündels „Stadtverkehr Ulm“ und die Verortung der geteilten Linien im Linienbündel wird durch diesen Vorgang nicht in Frage gestellt.

Eine Neudefinition des Linienbündels „Stadtverkehr Ulm“ mit den beschriebenen Änderungen ist durch die bereits erfolgte Betrauung der SWU nicht notwendig und kann in einem zukünftigen Nahverkehrsplan erfolgen.

## 10 Beteiligungsverfahren

### 10.1 Projektbeteiligte

Am 25.07.2023 fand eine Informationsveranstaltung mit den Stakeholdern statt. Beteiligte dabei waren Vertreterinnen und Vertreter aus Verwaltung und Politik der Städte Ulm und Neu-Ulm sowie dem Landkreis Neu-Ulm und umliegenden Gemeinden, den Stadtwerken Ulm, Verkehrsverbund, Polizei, IHK, Busunternehmen und weitere Stakeholder.

Während des Workshops wurden grundsätzliche Informationen zu Nahverkehrsplänen, den übergeordneten Zielen der Städte und des Landkreises, erste Analysen mit dem damals aktuellen Arbeitsstand und dem weiteren Vorgehen präsentiert. Anschließend hatten die Beteiligten die Möglichkeit im Zuge einer Diskussionen Fragen zum Nahverkehrsplan zu stellen sowie Anliegen und Anregungen einzubringen.

Zusätzlich fanden weitere Termine in Form von Projektbeiräten und Jour Fixe, über die gesamte Bearbeitungszeit des Nahverkehrsplans, statt.

### 10.2 Online-Bürgerdialog

Unter Einbeziehung der o.g. Institutionen und der freien Bürgerschaft wurde im Zeitraum 13.11. bis 03.12.2023 auf der Online-Beteiligungsplattform der Stadt Ulm (<https://beteiligedich.ulm.de>) ein Bürgerdialog durchgeführt. Dazu fand am 13.11.2023 eine moderierte Live-Auftaktveranstaltung statt. Die fachliche Betreuung erfolgte durch Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Ulm und Neu-Ulm sowie der SWU. Hierbei wurden zunächst die grundsätzlichen Planungen des gemeinsamen vorläufigen Busnetzes 2027 vorgestellt. Für die Bürgerinnen und Bürger bestand, während der Live-Auftaktveranstaltung die Möglichkeit über einen Chat Fragen zu Grundsätzlichem und Detailplanungen zu stellen, die dann je nach Frage direkt von einem der beteiligten Vertreterinnen oder Vertretern beantwortet werden konnte. Nach Beendigung der Auftaktveranstaltungen konnten Bürgerinnen und Bürger bis zum 03.12.2023 sich in verschiedenen Diskussionsbereichen zu dem erarbeiteten Zielnetz der einzelnen Linien sowie zum ÖPNV generell äußern.



Abbildung 22: Screenshot Online-Beteiligungsportal

Das Beteiligungsangebot wurde durch die Bevölkerung insgesamt stark angenommen. Insgesamt sind ca. 1.400 Beiträge verfasst worden. Zudem bestand die Möglichkeit einzelne Beiträge zustimmend zu bewerten. Diese Bewertungen wurden über 13.000-mal vorgenommen.

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

### 10.3 Kurzzusammenfassung und Fazit

Die meisten Beiträge insgesamt gingen zu den Linien 3 (126 Beiträge), 5 (125 Beiträge), 9 (119 Beiträge) und 12 A (193 Beiträge) ein.

In den Rückmeldungskategorien wurden folgende Nennungen am häufigsten beobachtet:

#### Bedienungshäufigkeit:

- Verdichteter Takt, gerade in den Abendstunden
- Mehr Fahrzeuge zu den Schulzeiten

- Anschlusssicherheit an Abfahrtszeiten der Straßenbahn, zu anderen Bussen und an den Bahnhöfen zum Schienenverkehr

Linienführung:

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

Haltestellen:

- Bessere Ausstattung, insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit

Sonstige Hinweise:

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

Das Angebot der Bürgerbeteiligung in Ulm und Neu-Ulm wurde zusammenfassend von der Bevölkerung rege in Anspruch genommen, was auch die Relevanz des Themas und der Wille zur Partizipation aufzeigt. Teile der Anregungen sind schon während des Beteiligungsprozesses in die Planungen zum Busnetz 2027 eingeflossen. Im Wesentlichen sind die Planungen bestätigt worden.

## 11 Anhang

### 11.1 Fahrzeugausstattung

#### 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. In Absprache mit dem Aufgabenträger kann in Einzelfällen von den Anforderungen abgewichen werden.

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung   |
|--|---|
| Alter                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängig vom Anschaffungsdatum, der technisch möglichen Laufleistung und der in Abstimmung mit dem Aufgabenträger definierten wirtschaftlich vertretbaren Nutzungsdauer</li> </ul>   |
| Bauart                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Niederflurige Straßenbahnfahrzeuge als Einrichtungs-Multigelenkfahrzeug:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Spurweite: 1.000 mm</li> </ul> </li> <li>• Fahrzeuglänge maximal: 31.500 mm, bei Neubeschaffung ca. 43m                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fahrzeugbreite: 2.400 mm</li> <li>– maximale Fußbodenhöhe am Einstieg: 305 mm über SO</li> <li>– Niederfluranteil: 100%</li> <li>– Maximale Rampenneigung in Längsrichtung im Fahrzeug: 4% (Ausnahme 6%)</li> <li>– Maximale Rampenneigung in Querrichtung im Fahrzeug: 0% (Ausnahme 6%)</li> <li>– Keine Stufen in Fahrgastraum</li> </ul> </li> </ul> <p>Die Fahrzeuge müssen für Fahren in Doppeltraktion ausgestattet sein.</p> |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung   |
|--|---|
| Ein- und Ausstiegshilfen                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Fahrgastraumtüre 2 ist mit einer rollstuhlgerechten Klapprampe auszurüsten.</li> </ul>   |
| Türen                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl Fahrgasttüren 6 Stück, bei neu zu bestellenden Fahrzeuge 8 Stück:</li> <li>Hiervon mindestens Doppeltüren: 4 Stück, bei neu bestellten Fahrzeugen 6 Stück (Türe 2 bis 7)</li> <li>Hiervon maximal Einzeltüren: 2 Stück (erste und letzte Türe)</li> </ul>   |
| <b>Fahrgastraum:</b>                       |   |
| Gesamtplatzangebot                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sitzplätze (ohne Klappsitze): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mindestens 60 Stück, bei neu bestellten Fahrzeugen 75 Stück (Mutter-Kind-Sitzplätze zählen als 1,5 Sitzplätze)</li> </ul> </li> <li>Gesamtplatzangebot bei 4 Personen/m<sup>2</sup>: mindestens 170 Personen, bei neu bestellten Fahrzeugen mindestens 230 Personen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Für schwerbehinderte Fahrgäste müssen 4 Sitzplätze speziell ausgewiesen werden.</li> <li>– Seitliche Sitzplatzanordnung für die Nutzung von Fahrgästen mit Rollatoren, Kinderwagen etc. im Bereich der Türen 2/3 und 4/5 auf der linken Fahrzeugseite.</li> </ul> </li> <li>Ausgestaltung der Sitzplätze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sitzschale mit Flachpolster</li> <li>– Ausreichender Sitzabstand mindestens 680 mm</li> </ul> </li> <li>Die Anzahl der Stehplätze ergibt sich aus dem verfügbaren Gesamtplatzangebot abzüglich der Sitzplätze.</li> </ul> |
| Sondernutzungsflächen                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Multifunktionsabteil für Rollstuhl und Kinderwagen gegenüber der Türe 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche mit einer Größe von mindestens 900 mm x 1.300 mm. Der Platz ist für Rollstuhl und Kinderwagen auszuweisen Bei neu zu beschaffenden Fahrzeugen müssen zwei Rollstühle gleichzeitig befördert werden können.</li> </ul> </li> <li>Multifunktionsabteil für Kinderwagen und Fahrrad gegenüber der Türe 5 bzw. Tür 7 bei neu zu bestellenden Fahrzeugen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche mit einer Größe von mindestens 900 mm x 1.300 mm. Der Platz ist für Kinderwagen und Fahrrad auszuweisen</li> </ul> </li> </ul>   |
| Innenraumgestaltung                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ca. 50% der senkrechten Haltestangen sind mit Haltewunschtaster auszustatten. Die Taster müssen auch für Kinder und kleinwüchsige Personen gut erreichbar sein.</li> <li>Im Bereich der Multifunktionsflächen gegenüber der Türe sind zusätzliche Taster für Haltewunsch und Behinderten-/ Kinderwagenöffnungswunsch anzubringen. Diese Taster müssen auch von einer im Rollstuhl sitzenden Person bedient werden können.</li> <li>Die farbliche Gestaltung aller Taster muss einen guten Kontrast bilden, um auch von seheingeschränkten Personen erkannt zu werden. Außerdem ist die Tasteroberfläche taktil auszuführen.</li> <li>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-/</li> </ul>   |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung   |
|--|---|
|  | <p>Kinderwagenöffnungswunsch (blau) und für zur Fahrgastbedienung freigegebene Türen (grün) zu geben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Zwangsschließen einer Türe ist bei Neufahrzeugen durch rotes Blinken der LED-Farbleiste, verbunden mit einem Warnton, zu signalisieren.</li> <li>• 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.</li> <li>• Außerdem ist an dem für Rollstuhlfahrer vorgesehenen Platz eine weitere Fahrgastsprechstelle anzubringen. Diese muss von einer im Rollstuhl sitzenden Person bedient werden können.</li> <li>• Aufgrund der langen Lebensdauer der Fahrzeuge und der besseren Reinigungsmöglichkeiten sind die Haltestangen im Fahrgastraum in Edelstahl auszuführen.</li> <li>• Alle Seitenscheiben im Fahrgastraum sind als Vandalismusschutz mit einer Anti-Kratz-Folie auszustatten.</li> </ul> |
| Beleuchtung                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrgastraumbeleuchtung/ Außenbeleuchtung:</li> <li>• 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.</li> </ul>   |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung  |
|--|--|
| Belüftung, Heizung, Klimatisierung         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Fahrzeug ist mit einer automatischen Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage auszustatten.</li> <li>• Es müssen für den Fahrgastraum- und Fahrerraum getrennte Anlagen installiert sein.</li> <li>• Die Leistungsaufnahme der Heizungsanlage sollte vorwiegend während der Bremsvorgänge des Fahrzeuges erfolgen.</li> </ul>   |
| <b>Technische Ausstattung:</b>             |  |
| Technische Daten                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeugnennbreite über Blech: 2.400 mm</li> <li>• Maximale Fahrzeuglänge: 43.000 mm</li> <li>• Maximale Fahrzeughöhe: 3.750 mm</li> <li>• Lichte Höhe Fahrgasttüren mindestens: 2.050 mm</li> <li>• Lichte Öffnungsweite Doppeltüre: 1.300 mm</li> <li>• Lichte Öffnungsweite Einzeltüre: 820 mm<br/>(Bestandsfahrzeuge 650 mm)</li> <li>• Abstand Sitzteiler Reihenanordnung: mindestens 700 mm</li> <li>• Abstand Sitzteiler Vis-à-vis Anordnung: mindestens 1.600 mm</li> <li>• Gangbreite im Fahrwerksbereich bei Neufahrzeugen: mind. 750 mm</li> <li>• Gangbreite im Zwischenmodul: mindestens 750 mm</li> <li>• Gangbreite im Gelenkbereich unten: mindestens 1.200 mm</li> <li>• Gangbreite im Gelenkbereich mitte+oben: mindestens 1.800 mm<br/>(ohne Haltestangen)</li> <li>• Achsen/Radpaare: 6 Stück bei Neufahrzeugen 8 Stück</li> <li>• Maximale Radsatzlast: 10.800 kg</li> <li>• Maximale Radaufstandslast: 5.400 kg</li> <li>• Maximale unabgefederte Masse je Fahrwerk: 2.200 kg</li> <li>• Maximale unabgefederte Masse je Achse/Radpaar: 1.100 kg</li> <li>• Spurweite: 1.000 mm</li> <li>• Die Vorgaben bezüglich der Radmaße und Achsanordnungen aus der für das Gleisnetz gültigen Quermaßtabelle sind zwingend einzuhalten.</li> <li>• Das für das Straßenbahnnetz in Ulm geltende Lichtraumprofil muss von den Fahrzeugen eingehalten werden.</li> <li>• Fahrleitungs-Nennspannung: 750 V DC</li> <li>• Maximale Spannungsanhebung bei Rekuperation: 900 V DC</li> <li>• Maximaler Anfahrstrom: 1.500 A je Fahrzeug</li> <li>• Kleinster Gleisbogenradius im Netz: 17 m</li> <li>• Maximale Streckenneigung: 8,6%</li> <li>• Länge der längsten Steil-Strecke: 2.500 m mit durchschnittlicher Neigung von 6,4%</li> <li>• Maximale Fahrleitungshöhe: 5.800 mm</li> <li>• Minimale Fahrleitungshöhe: 4.000 mm</li> <li>• Maximale Gleisüberhöhung: 110 mm</li> </ul> |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung   |
|--|---|
| Zugsicherungsanlagen                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Über die Antennen der Zugsicherungsanlagen erfolgt auch die Ansteuerung der elektrisch betriebenen Weichen.</li> <li>• Alle Räder müssen mit Erdungskontakten und direkten, achsweisen Querverbindungsleitungen ausgestattet sein, um eine zuverlässiges Detektieren der Fahrzeuge im Weichenbereich sicherzustellen</li> </ul>   |
| Fahrstrombegrenzung                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Fahrzeuge müssen die Möglichkeit haben, auf bestimmten Streckenabschnitten den maximalen Fahr- und Bremsstrom in 3 Stufen zu begrenzen.</li> <li>• Das Signal für die Anwahl der Stufen und das Ende der Reduzierung wird von streckenseitigen Balisen über die Zugsicherungsanlage an das Fahrzeug übertragen.</li> </ul>   |
| Energieeffizienz                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rekuperation der vom Fahrzeug erzeugten Bremsenergie über permanente konduktive Übertragung ins Bahnstromnetz</li> <li>• Rückspeiseenergiemenge mindestens 1/3 der Antriebsenergiemenge als Jahresmittelwert</li> </ul>  |
| Lärm-/Schadstoffemission                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einhaltung Emissionsgrenzwerte (verschärfte Werte durch Auflagen aus der Planfeststellung)</li> </ul>  |
| ITCS-Anbindung/RBL                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Fahrzeuge sind in das für den Ulmer/Neu-Ulmer Nahverkehr zentrale Leitstellensystem einzubinden.</li> <li>• 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.</li> <li>• Die Hard- und Software, sowie die technischen Ausrüstungen, sind vom Verkehrsunternehmen mit Betriebsaufnahme betriebsbereit beizubringen.</li> <li>• Ein Nachweis der Zulassung durch die Technische Aufsichtsbehörde und der Betriebsfähigkeit sind vor Betriebsaufnahme zu erbringen.</li> </ul> |
| Daten- und Sprechfunk                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Für den Fahrer muss weiterhin die Möglichkeit bestehen, einen Unfall- oder Überfallruf abzusetzen, welcher von der zentralen Leitstelle priorisiert bearbeitet wird.</li> <li>• Die Hard- und Software, sowie die technischen Ausrüstungen, sind vom Verkehrsunternehmen mit Betriebsaufnahme betriebsbereit beizubringen.</li> <li>• Bordmikrofon u.a. für Kundeninformationen bei Störungen</li> <li>• Ein Nachweis der Zulassung durch die Technische Aufsichtsbehörde und der Betriebsfähigkeit sind vor Betriebsaufnahme zu erbringen.</li> </ul>                            |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung  |
|--|--|
| Video                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Die Speicherung der Daten muss im Fahrzeug nach 48 Stunden automatisch gelöscht werden.</li> <li>• Die gespeicherten Daten müssen im Bedarfsfall innerhalb des vorgeannten Zeitraumes von 48 h gesichert werden können.</li> </ul>  |
| <b>Fahrgastinformation:</b>                |  |
| ... im Innenraum (TFT-Monitore)            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Während des Aufenthalts an einer Haltestelle sind Umsteigebeziehungen in Echtzeit anzuzeigen.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Statische Fahrgastinformation: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Netzplan Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm (mindestens Format DIN A 3 quer)</li> <li>– DING-Tarifinfo (mindestens Format DIN A 3 quer)</li> </ul> </li> </ul> |
| ... am Fahrzeug                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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).</li> <li>• Die Front- und Heckanzeigen sollen ein Sichtfeld von mindestens 1291 x 243 mm und eine Auflösung von 52x288 Bildpunkte aufweisen.</li> <li>• Die Seitenanzeigen sollen ein Sichtfeld von mindestens 862 x 153 mm und eine Auflösung von 52x216 Bildpunkte aufweisen.</li> </ul>   |
| Zusatzausstattungen                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahnenhalter: Die Fahrzeuge sind in Fahrtrichtung vorne mit Fahnenhaltern auszustatten. Nach Vorgabe des Aufgabenträgers sind die Fahrzeuge zu entsprechenden Anlässen und Ereignissen zu beflaggen</li> </ul>  |
| Fahrzeuggestaltung                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliches Erscheinungsbild der im Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm eingesetzten Fahrzeuge gemäß Designvorlage (siehe Punkt 0)</li> <li>• DING-Logo an der Fahrzeugfront, an der rechten Fahrzeugseite sowie am Fahrzeugheck</li> </ul>  |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung  |
|--|--|
| Werbung                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundsätzlich darf nur an den Wagenteilen 2, 3 und 4 Außenwerbung angebracht werden.</li> <li>• 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.</li> <li>• Alle Seitenscheiben des Fahrzeuges dürfen keine Werbebeklebung 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. Jede Seitenscheibe darf zudem nur maximal zu 5% mit Werbung belegt sein.</li> <li>• Zwei Fahrzeuge sind grundsätzlich frei von Außenwerbung zu halten und stehen dem Aufgabenträger unentgeltlich für Informationen und Hinweise auf aktuelle Ereignisse/Veranstaltungen zur Verfügung.</li> </ul> |
| Vertrieb                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• In jedem Fahrzeug soll der bargeldlose Vertrieb ermöglicht sowie die Kontrolle von elektronischen Tickets sichergestellt werden. Die genauen Anforderungen sind mit DING abzustimmen.</li> </ul>  |

Tabelle 11: Fahrzeugausstattung Straßenbahn

### 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.

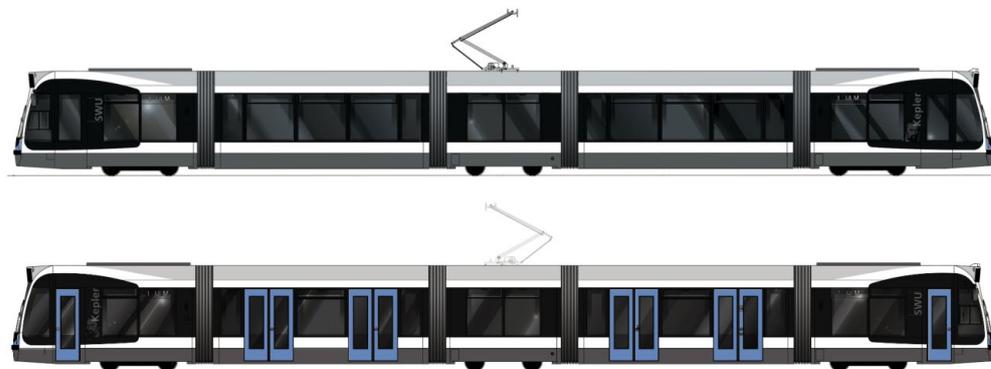
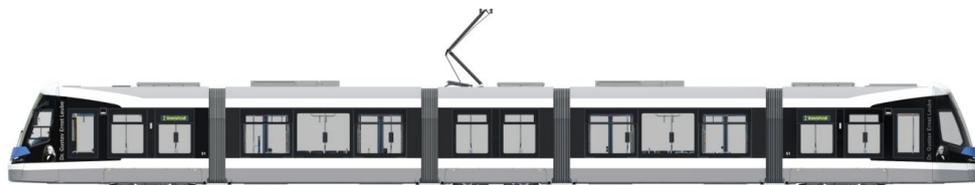


Abbildung 23: Designvorgabe Straßenbahnfahrzeug Typ Combino



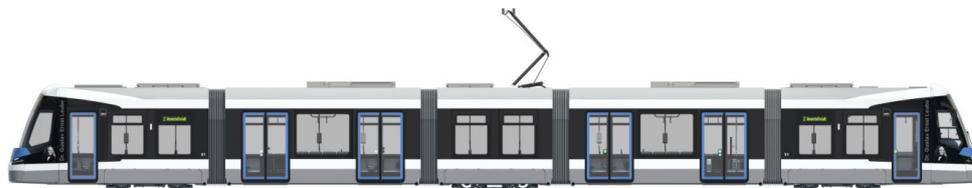


Abbildung 24: Designvorgabe Straßenbahnfahrzeug Typ Avenio

Designvorgabe zu Außenwerbung:

Die Seitenscheiben dürfen jeweils maximal zu 5 % mit Außenwerbung belegt sein. Für Busse gilt das gleiche.

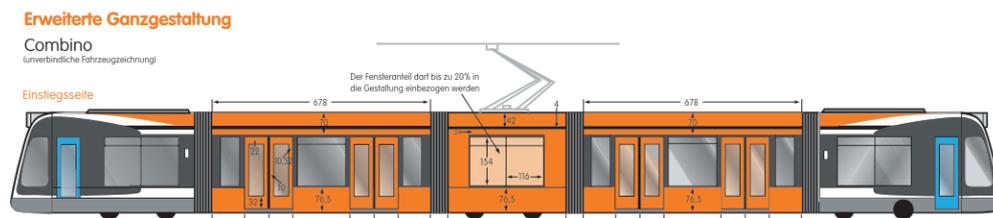


Abbildung 25: Designvorgabe Außenwerbung Straßenbahnfahrzeug Typ Combino

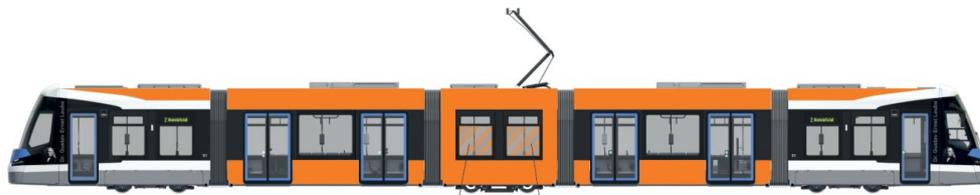


Abbildung 26: Designvorgabe Außenwerbung Straßenbahnfahrzeug Typ Avenio

Busse im Stadtverkehr

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung   |
|--|---|
| Alter                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Busse ab 01.01.2024: 14 Jahre (Ausnahme: Ersatzfahrzeuge 15 Jahre)</li> <li>Durchschnittsalter ab 01.01.2024: maximal 8 Jahre                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Wird deutlich überschritten, wenn man einmalig mehrere Neufahrzeuge beschafft, z.B. bei Betriebsaufnahme</li> </ul> </li> <li>Keine Ausnahme für Fahrzeuge, die nur in der HVZ an Schultagen eingesetzt werden</li> </ul> |
| Bauart                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Es dürfen ausschließlich niederflurige Fahrzeuge bei Standardlinienbussen (Länge &gt;= 12 m) eingesetzt werden. (Ausschluss Low-Entry)</li> <li>Klein- und Midibusse müssen mindestens über einen Low-Entry-Einstieg und einen teilweise niederflurigen Bereich im Innenraum verfügen</li> </ul>   |
| Ein- und Ausstiegshilfen                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Manuelles Kneeling – Einrichtung zur Einstiegsseite</li> <li>Eine mechanische Rampe an Tür 2</li> </ul>  |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an / bei Tür 2</li> <li>• Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste innen im Bereich der Sondernutzfläche</li> <li>• Alle senkrechten Haltestangen ohne Vertriebstechik sind mit Haltewunsch-taster auszustatten. Die Taster müssen auch für Kinder und kleinwüchsigen Personen gut erreichbar sein</li> </ul>   |
| Türen                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl Türen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Klein- und Midibus: mindestens zwei Türen</li> <li>– Standardlinienbus: mindestens zwei Türen (Neufahrzeuge drei Türen)</li> <li>– Gelenkbus: mindestens drei Türen (Neufahrzeuge vier Türen)</li> </ul> </li> <li>• Anfahrsperrung: Alle Fahrzeuge müssen mit einer Anfahrsperrung im Falle nicht ordnungsgemäß geschlossener Türen ausgerüstet sein</li> <li>• Türautomatik: Türautomatik an Tür 3/4</li> <li>• 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</li> <li>• Eine Türschließwarnanlage muss optisch und akustisch an Türen 2+3 und ggf. 4. vorgesehen werden (Neufahrzeuge)</li> <li>• Türkameras (Neufahrzeuge)</li> <li>• Die Türen 2+3+4 sind mit Türkameras auszustatten</li> <li>• Farbige (Gelb) Bodenbelagsabsetzung an Tür 1+2+3 und ggf. 4 im Türbereich</li> <li>• Die Tür 1 ist als Innenschwenktüre und die Türen 2+3 und ggf. 4 sind mit einer Aussenschwenkschiebetür auszustatten (Neufahrzeuge)</li> <li>• Im Bereich der Tür 1 ist eine "Haarnadel" anzubringen</li> </ul> |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung   |
|--|---|
| <b>Fahrgastraum:</b>                       |   |
| Sitzplätze                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Standardlinienbusse: mindestens 26 Stück (ohne Klappsitze).</li> <li>• Gelenkbusse: mindestens 35 Stück (ohne Klappsitze)</li> <li>• Seitliche Sitzplatzanordnung für die Nutzung von Fahrgästen mit Rollatoren, Kinderwagen etc. im Vorderwagen auf der linken Fahrzeugseite.</li> <li>• Ausgestaltung der Sitzplätze: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sitzschale mit Flachpolster</li> <li>– Im Hinterwagen sind die Fahrgastsitze mit einem Antivandalismus-Polster auszustatten.</li> <li>– ausreichender Sitzabstand mindestens 680 mm</li> </ul> </li> <li>• 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".</li> <li>• Bei den Fahrzeugen sind 4 ausgewiesene Behindertensitze vorzusehen. Die Sitze sind nahe der zum Ein-/Ausstieg geeigneten Tür 1 anzubieten.</li> </ul>  |
| Stehplätze                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestangen und Haltegriffe: für alle Körpergrößen/Armlängen der Fahrgäste</li> <li>• Haltemöglichkeit auf Radkasten</li> <li>• Alle senkrechten Haltestangen sind mit Haltewunschtaster auszustatten. Die Taster müssen auch für Kinder und kleinwüchsige Personen gut erreichbar sein.</li> </ul>   |
| Sondernutzungsflächen                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sondernutzungsfläche gegenüber der Tür 2 (Fahrtrichtung links): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche mit einer Größe von mindestens 900 mm x 2.000 mm. Der Platz ist für Rollstuhl, Kinderwagen und Fahrräder auszuweisen und muss für eScooter geeignet sein</li> <li>– Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich der Fläche ein Anschlag mit Klappsitz (Rückenstütze) und Haltegriffen auf beiden Seiten anzubringen</li> </ul> </li> <li>• Sondernutzungsfläche bei Tür 2 (Fahrtrichtung rechts): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche mit einer Größe von mindestens 900 mm x 1.300 mm. Der Platz ist für Rollstuhl, Kinderwagen und Fahrräder auszuweisen</li> <li>– Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich der Fläche eine Anlehnplatte und Haltegriffen auf beiden Seiten anzubringen</li> </ul> </li> <li>• Sondernutzungsfläche gegenüber der Tür 3 (nur bei Gelenkbus-Neufahrzeugen): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausgewiesene Sondernutzungsfläche (Stehperron) mit einer Größe von mindestens 900 mm x 1.300 mm für Kinderwagen und Fahrräder</li> </ul> </li> </ul> |
| Innenraumgestaltung                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte</li> </ul>   |
| Beleuchtung                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (zum Beispiel Spots oder Trittstufenleuchten)</li> </ul>  |
| Belüftung, Heizung, Klimatisierung         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausreichende Belüftungsmöglichkeit (Fahrgastraum und Fahrerplatz) über die Klimatisierung</li> <li>• Heizung im Gesamtfahrzeug</li> </ul>  |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="608 315 986 344">• Fahrerarbeitsplatzklimaanlage</li><li data-bbox="608 351 943 380">• Fahrgastraumklimaanlage</li></ul> |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung  |
|--|--|
| <b>Technische Ausstattung:</b>             |  |
| Lärm-/Schadstoff-emission                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neufahrzeuge: Zur Zulassung gültige Abgasnorm, mindestens aber Euro 6-Norm</li> <li>• Gesamter Fuhrpark verfügt über grüne Umweltplakette</li> </ul>  |
| ITCS-Anbindung                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Fahrzeuge sind in das für den Ulmer/Neu-Ulmer Nahverkehr zentrale Leitstellensystem und die LSA-Beeinflussung einzubinden; die Anforderungen an die fahrzeugseitigen ITCS-Komponenten sind zu erfüllen (s. Kap.5.3)</li> <li>• 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.</li> <li>• Die Hard- und Software sowie die technischen Ausrüstungen sind vom Verkehrsunternehmen mit Betriebsaufnahme betriebsbereit beizubringen</li> </ul>  |
| Daten- und Sprechfunk                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Für den Fahrer muss fernerhin die Möglichkeit bestehen, einen Unfall- oder Überfallruf abzusetzen, welcher von der zentralen Leitstelle priorisiert bearbeitet wird.</li> <li>• Die Hard- und Software, sowie die technischen Ausrüstungen, sind vom Verkehrsunternehmen mit Betriebsaufnahme betriebsbereit beizubringen.</li> <li>• Bordmikrofon u.a. für Kundeninformationen bei Störungen</li> </ul>   |
| Video                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Es sind 5 Kameras bei einem Gelenkombus und 4 Kameras bei einem Standardbus vorzusehen.</li> <li>• An den Türen 2+3 und ggf. 4 sind Türkameras vorzusehen.</li> <li>• 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.</li> </ul> |
| <b>Fahrgastinformation:</b>                |  |
| ... im Innenraum                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennzeichnung der Plätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste</li> <li>• Vom Fahrgastmonitor unabhängig funktionierende "Wagen hält"-Anzeige</li> <li>• Akustische Bandansage der nächsten Haltestelle</li> <li>• Bordmikrofon, u.a. für Kundeninformation bei Störungen, Möglichkeit von Durchsagen durch die zentrale Leitstelle direkt an die Fahrgäste im Bus</li> </ul>  |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Digitale Fahrgastinformation:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> <li>– Während des Aufenthalts an einer Haltestelle sind Umsteigebeziehungen zu anderen Verkehrsträgern des Nah- und Fernverkehrs in Echtzeit anzuzeigen.</li> <li>– 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</li> <li>– 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.</li> </ul> </li> <li>• Statische Fahrgastinformation:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Netzplan Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm (mindestens Format DIN A 3 quer)</li> <li>– DING-Tarifinfo (mindestens Format DIN A 3 quer)</li> </ul> </li> </ul> |
| ... am Fahrzeug                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeugfront:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Linien-Nummer, Fahrtziel, gegebenenfalls Zwischenziele</li> <li>– Auflösung mindestens 26 x 216 LEDs / Bildpunkte</li> </ul> </li> <li>• Rechte Fahrzeugseite:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Linien-Nummer, Fahrtziel, gegebenenfalls Zwischenziele</li> <li>– Auflösung mindestens 26 x 192 LEDs/ Bildpunkte</li> </ul> </li> <li>• Fahrzeugheck:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bestandsfahrzeuge: Linien-Nummer, Auflösung mindestens 26 x 48 LEDs/ Bildpunkte</li> <li>– Neufahrzeuge: Linien-Nummer, Fahrtziel, Auflösung mindestens 26 x 192 LEDs/ Bildpunkte</li> </ul> </li> <li>• Linke Fahrzeugseite:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Linien-Nummer</li> <li>– Auflösung mindestens 26 x 48 LEDs/ Bildpunkte</li> </ul> </li> </ul>   |
| Zusatzausstattungen                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahnenhalter: Die Fahrzeuge sind in Fahrtrichtung vorne mit zwei Fahnenhaltern auszustatten. Nach Vorgabe des Aufgabenträgers sind die Fahrzeuge zu entsprechenden Anlässen und Ereignissen zu beflaggen</li> </ul>   |
| Fahrzeuggestaltung                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliches Erscheinungsbild der im Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm eingesetzten Fahrzeuge gemäß Designvorlage</li> <li>• DING-Logo an der Fahrzeugfront, an der rechten Fahrzeugseite sowie am Fahrzeugheck</li> </ul>  |

| Qualitätskriterium/<br>Ausstattungsmerkmal | Anforderung  |
|--|--|
| Werbung                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeugfront ist von der Werbung ausgeschlossen</li> <li>• Die für Logos und weitere Hinweise vorgesehenen Flächen dürfen nicht für Webezwecke verwendet werden</li> <li>• Alle Fahrzeuge dürfen mit Außenwerbung, auch für Dritte, beklebt werden. Die Beklebung unterliegt den betriebseigenen technischen, inhaltlichen Vorgaben sowie ggfs. förderungspolitischen Vorgaben.</li> <li>• Fenster dürfen zu maximal 5 % mit Werbung beklebt sein.</li> <li>• Werbung im Innenraum maximal im Format DIN A 2 hoch in der Rückwand des Fahrerarbeitsplatzes in separatem Plakatrahmen</li> <li>• Die TFT-Bildschirme in allen Fahrzeugen dürfen mit Werbeclips oder -folien, auch für Dritte, bespielt werden. Die Bespielung unterliegt den betriebseigenen inhaltlichen Vorgaben.</li> <li>• Alle Werbung darf dabei insbesondere nicht gegen gesetzliche Vorgaben, behördliche Anordnungen sowie gegen die Menschenwürde verstoßen. Weiterhin ist Werbung für politische Parteien, Gewerkschaften oder Arbeitgeberverbände, Kirchen oder religiöse Vereinigungen sowie Werbung, die das allgemeine Sittlichkeitsgefühl erheblich verletzt (z.B. durch pornografischen Inhalt), untersagt.</li> </ul> |
| Vertrieb                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• In jedem Fahrzeug soll der bargeldlose Vertrieb ermöglicht sowie die Kontrolle von elektronischen Tickets sichergestellt werden. Die genauen Anforderungen sind mit DING abzustimmen.</li> </ul>  |

Tabelle 12: Fahrzeugausstattung Bus

Begründete Ausnahmen von den dargestellten Anforderungen aus Tabelle 12 sind zulässig, zum Beispiel bei Sonderfahrten.

### Anforderungen an die Fahrzeuge

- Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein. Die Fahrzeuge müssen zu jedem Zeitpunkt den gesetzlichen Vorschriften der BOKraft und StVZO (insbesondere § 35 StVZO) sowie den dazu erlassenen Unfallverhütungsvorschriften entsprechen. Die aktuellen EURO-Normen sind verpflichtend zu beachten.
- Das Verkehrsunternehmen hält zudem eine mobile Einheit vor, welche bei Unfällen oder Fahrzeugdefekten vor Ort technische Hilfe leistet. Sie hat innerhalb von 45 Minuten vor Ort zu sein.
- Die Mindestanforderungen, die bestimmungsgemäß in Betrieb sein müssen, beziehen sich auf alle Fahrzeugkategorien, also auf Regelfahrzeuge und Ersatzfahrzeuge.



- Beschädigte Aushänge oder Mitteilungen in den Fahrzeugen sind unverzüglich zu ersetzen.

Der Aufgabenträger hat das Recht, durch eigenes Personal oder durch ihn beauftragte Dritte, die Qualität des Verkehrs und des Fuhrparks unangekündigt zu überprüfen.

#### WiFi (WLAN)

Fahrzeuge der Fahrzeugkategorie A sind mit einem für die Fahrgäste kostenlosen WLAN-Zugang auszurüsten (WLAN-Router mit leistungsfähiger Antenne für den Überlandverkehr und redundante Verbindung zu mindestens zwei Mobilfunkbetreibern, die unterschiedliche Netze nutzen). Die Wahl des WLAN-Anbieters obliegt dem Verkehrsunternehmen. Der WLAN-Zugang ist nicht über Zwangswerbung zu schalten. Auf den vorhandenen WLAN-Zugang ist mit gängigen Symbolen (Aufkleber an den Eingangstüren) hinzuweisen.

## 11.2 Übersicht der aktuellen Liniengenehmigungen nach §§ 37 und 42 PBefG im Stadtkreis Ulm und im Alb-Donau-Kreis

| Linie   | Linienweg oder Linienbündel  | Genehmigungslaufzeit | Aufsichtsbehörde (nach § 54 PBefG) |
|---|--|----------------------|------------------------------------|
| 1,2,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,N1,N2,N3,N4,N7,N8 | Stadtverkehr Ulm   | 30.06.2042           | Stadt Ulm                          |
| 71  | NU-Ludwigsfeld-Ulm ZOB   | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 73,761 (tw. 737)                                    | Vöhringen-Ulm m. Teilstrecken  | 09.12.2033           | LK NU                              |
| 733, 734  | Vöhringen-Ulm m. Teilstrecken  | 12.12.2026           | LK NU                              |
| N73   | Ulm-Altenstadt   | 09.12.2033           | LK NU                              |
| 77  | Ulm-Hittistetten   | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 78/78N  | Ulm-Weißenhorn   | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 79  | Ulm ZOB - NU/Pfuhler Ried-Ulm ZOB  | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 84,84X,84A  | Steinheim/Burlafingen-Ulm ZOB  | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 85,88,88X   | Steinheim/Burlafingen-Ulm ZOB  | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 89  | NU Steinhäule-Neu-Ulm Bf   | 31.12.2024           | LK NU                              |
| 597   | Untereichingen-Pfuhl-Ulm   | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 701,702   | Linie 1+2 City-Nauti-Bus Illertissen   | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 704   | Dietenheim-Illerzell   | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 706,712   | Illertissen-Altenstadt (Teillinie)/Ortsverkehr Altenstadt-Kellmünz-Osterberg (Teillinie) | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 707 (tw. 706, 712)                                  | Illertissen-Illerzell  | 09.12.2033           | LK NU                              |
| 712R  | Ortsverkehr Altenstadt   | 30.06.2026           | LK NU                              |
| 731   | Stadtverkehr Senden  | 09.12.2033           | LK NU                              |
| 737   | Senden-Aufheim-Holzschwangen-Hausen-Jedelhausen-Reutti-Finningen-Neu-Ulm-Ulm             | 30.06.2026           | LK NU                              |
| 763   | Weißenhorn-Ulm   | 12.12.2026           | LK NU                              |
| 765   | Vöhringen/Illerzell-Weißenhorn   | 09.12.2033           | LK NU                              |
| 812 VMK   | Krumbach-Weißenhorn  | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 813   | Weißenhorn-Illertissen   | 13.12.2026           | LK NU                              |
| 850   | Günzburg-Ulm   | 30.06.2026           | LK NU                              |
| 850 N   | Ulm-Oberfahlheim (N 850)   | 30.06.2026           | LK NU                              |
| 854   | Günzburg-Kissendorf-Weißenhorn   | 31.12.2026           | LK NU                              |
| 870   | Straß-Ulm  | 30.06.2026           | LK NU                              |

| Linie    | Linienweg oder Linienbündel            | Genehmigungslaufzeit | Aufsichtsbehörde<br>(nach § 54 PBefG) |
|----------|--|----------------------|---------------------------------------|
| 873      | Ichenhausen-Weißenhorn                 | 31.12.2026           | LK NU                                 |
| 874      | Unterbleichen-Ichenhausen-Ulm          | 31.12.2026           | LK NU                                 |
| 920      | Babenhausen-Buch-Illertissen           | 31.12.2025           | LK NU                                 |
| 925      | Babenhausen-Illertissen                | 31.12.2024           | LK NU                                 |
| 929      | Buch-Ritzisried-Rennertshofen-<br>Buch | 31.12.2028           | LK NU                                 |
| 959/959R | Memmingen-Kellmünz                     | 30.06.2026           | LK NU                                 |
| 21       | Erb-Öpf                                | 31.12.2030           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 239      | Erb-Öpf                                | 31.12.2030           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 36       | Bf Merk Los 1                          | 13.12.2025           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 37       | Bf Merk Los 1                          | 13.12.2025           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 38       | Bf Merk Los 1                          | 13.12.2025           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 364      | Bf Merk Los 2                          | 13.12.2025           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 46       | Amst                                   | 30.06.2030           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 49       | Dorn                                   | 30.06.2030           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 58       | Lang Los 1                             | 31.12.2026           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 59       | Lang Los 1                             | 31.12.2026           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 23       | Illertal                               | 31.12.2027           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 24       | Illertal                               | 31.12.2027           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 70       | Illertal                               | 31.12.2027           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 74       | Illertal                               | 31.12.2027           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 724      | Illertal                               | 31.12.2027           | Alb-Donau-Kreis                       |
| 585      | Alt-Weid                               | 30.06.2027           | Alb-Donau-Kreis                       |

### 11.3 Linienfahrwege und Haltestellen

Anmerkung: Dargestellt sind ausschließlich die regelmäßig befahrenen Standardlinienfahrwege auf Gemarkung der Stadt Ulm, sofern keine Ausnahmen beschrieben wurden.

| 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             |

| 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        |

| Linie 3: In der Wanne <> Steinheim <i>Linienweg 1</i> |                              |            |                       |
|---|------------------------------|------------|-----------------------|
| Lfd. Nr.  | Name Haltestelle             | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle      |
| Richtung 1  |                              | Richtung 2 |                       |
| 1   | In der Wanne                 | 1          | Feuerwehr Steinheim   |
| 2   | Holderweg                    | 2          | Fahlheimer Weg        |
| 3   | Bahnhof Söflingen            | 3          | Bauernstraße          |
| 4   | Am Hetzenbäumle              | 4          | Brandstätter See      |
| 5   | Lehrer Tal                   | 5          | Bahnhof Burlafingen   |
| 6   | Kienlesberg                  | 6          | Dorfplatz Burlafingen |
| 7   | Stadtwerke                   | 7          | Glöcklerstraße        |
| 8   | Theater                      | 8          | Schulzentrum Pfuhl    |
| 9   | Hauptbahnhof                 | 9          | Winterstraße          |
| 10  | Steinerne Brücke             | 10         | Kirchstraße           |
| 11  | Rathaus Ulm                  | 11         | Spielbergstraße       |
| 12  | Herdbruckerstraße            | 12         | Adlerstraße           |
| 13  | Petrusplatz                  | 13         | Falchenstraße         |
| 14  | Rathaus Neu-Ulm              | 14         | Roseggerstraße        |
| 15  | Heiner-Metzger-Platz         | 15         | Heinrich-Heine-Straße |
| 16  | Wallstraße                   | 16         | Schwabenstraße        |
| 17  | Gabelsbergerstraße           | 17         | Hallenbad             |
| 18  | Hallenbad                    | 18         | Gabelsbergerstraße    |
| 19  | Schwabenstraße               | 19         | Wallstraße            |
| 20  | Heinrich-Heine-Straße        | 20         | Heiner-Metzger-Platz  |
| 21  | Roseggerstraße               | 21         | Rathaus Neu-Ulm       |
| 22  | Falchenstraße                | 22         | Petrusplatz           |
| 23  | Adlerstraße                  | 23         | Herdbruckerstraße     |
| 24  | Sonnenstraße Spielbergstraße | 24         | Rathaus Ulm           |
| 25  | Kirchstraße                  | 25         | Steinerne Brücke      |
| 26  | Winterstraße                 | 26         | Hauptbahnhof          |
| 27  | Schulzentrum Pfuhl           | 27         | Theater               |
| 28  | Glöcklerstraße               | 28         | Stadtwerke            |
| 29  | Dorfplatz Burlafingen        | 29         | Kienlesberg           |
| 30  | Bahnhof Burlafingen          | 30         | Lehrer Tal            |
| 31  | Brandstätter See             | 31         | Bleicher Hag          |
| 32  | Bauernstraße                 | 32         | Am Hetzenbäumle       |
| 33  | Fahlheimer Weg               | 33         | Bahnhof Söflingen     |

| Linie 3: In der Wanne <> Steinheim <i>Linienweg 1</i> |                     |          |                  |
|---|---------------------|----------|------------------|
| Lfd. Nr.  | Name Haltestelle    | Lfd. Nr. | Name Haltestelle |
| 34  | Buchbergstraße      | 34       | Holderweg        |
| 35  | Feuerwehr Steinheim | 35       | In der Wanne     |

| Linie 3: In der Wanne <> Steinheim <i>Linienweg 2</i> |                       |            |                       |
|---|-----------------------|------------|-----------------------|
| Lfd. Nr.  | Name Haltestelle      | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle      |
| Richtung 1  |                       | Richtung 2 |                       |
| 1   | In der Wanne          | 1          | Bahnhof Burlafingen   |
| 2   | Holderweg             | 2          | Dorfplatz Burlafingen |
| 3   | Bahnhof Söflingen     | 3          | Glöcklerstraße        |
| 4   | Am Hetzenbäumle       | 4          | Schulzentrum Pfuhl    |
| 5   | Lehrer Tal            | 5          | Winterstraße          |
| 6   | Kienlesberg           | 6          | Altes Rathaus Pfuhl   |
| 7   | Stadtwerke            | 7          | Platzgasse            |
| 8   | Theater               | 8          | Trissinoplatz         |
| 9   | Hauptbahnhof          | 9          | Stauffenbergstraße    |
| 10  | Steinerne Brücke      | 10         | Grundweg              |
| 11  | Rathaus Ulm           | 11         | Ortsstraße            |
| 12  | Herdbruckerstraße     | 12         | Heinrich-Heine-Straße |
| 13  | Petrusplatz           | 13         | Schwabenstraße        |
| 14  | Rathaus Neu-Ulm       | 14         | Hallenbad             |
| 15  | Heiner-Metzger-Platz  | 15         | Gabelsbergerstraße    |
| 16  | Wallstraße            | 16         | Wallstraße            |
| 17  | Gabelsbergerstraße    | 17         | Heiner-Metzger-Platz  |
| 18  | Hallenbad             | 18         | Rathaus Neu-Ulm       |
| 19  | Schwabenstraße        | 19         | Petrusplatz           |
| 20  | Heinrich-Heine-Straße | 20         | Herdbruckerstraße     |
| 21  | Ortsstraße            | 21         | Rathaus Ulm           |
| 22  | Grundweg              | 22         | Steinerne Brücke      |
| 23  | Stauffenbergstraße    | 23         | Hauptbahnhof          |
| 24  | Trissinoplatz         | 24         | Theater               |
| 25  | Platzgasse            | 25         | Stadtwerke            |
| 26  | Altes Rathaus Pfuhl   | 26         | Kienlesberg           |
| 27  | Winterstraße          | 27         | Lehrer Tal            |
| 28  | Schulzentrum Pfuhl    | 28         | Bleicher Hag          |
| 29  | Glöcklerstraße        | 29         | Am Hetzenbäumle       |
| 30  | Dorfplatz Burlafingen | 30         | Bahnhof Söflingen     |
| 31  | Bahnhof Burlafingen   | 31         | Holderweg             |
|   |                       | 32         | In der Wanne          |

| Linie 4: Wiblingen <> Böfingen Süd |                     |            |                     |
|------------------------------------|---------------------|------------|---------------------|
| Lfd. Nr.                           | Name Haltestelle    | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle    |
| Richtung 1                         |                     | Richtung 2 |                     |
| 1                                  | Friedhof Wiblingen  | 1          | Egertweg            |
| 2                                  | St.-Gallener Straße | 2          | Eichberg Nord       |
| 3                                  | Kemptener Straße    | 3          | Eichberg            |
| 4                                  | Saulgauer Straße    | 4          | Eichenplatz         |
| 5                                  | Tannenplatz Zentrum | 5          | Albecker Steige     |
| 6                                  | Reutlinger Straße   | 6          | Safranberg          |
| 7                                  | Erlenlah            | 7          | Steinhövelstraße    |
| 8                                  | Fischerhauser Weg   | 8          | Örlinger Straße     |
| 9                                  | Kapelle             | 9          | Ostplatz            |
| 10                                 | Pranger             | 10         | Willy-Brandt-Platz  |
| 11                                 | Ostermahdweg        | 11         | Rosengasse          |
| 12                                 | Illerbrücke         | 12         | Hafengasse          |
| 13                                 | Jakobsruhe          | 13         | Rathaus Ulm         |
| 14                                 | Donaubad            | 14         | Steinerne Brücke    |
| 15                                 | Adenauerbrücke      | 15         | Ehinger Tor         |
| 16                                 | Ehinger Tor         | 16         | Adenauerbrücke      |
| 17                                 | Steinerne Brücke    | 17         | Donaubad            |
| 18                                 | Rathaus Ulm         | 18         | Jakobsruhe          |
| 19                                 | Hafengasse          | 19         | Illerbrücke         |
| 20                                 | Rosengasse          | 20         | Ostermahdweg        |
| 21                                 | Willy-Brandt-Platz  | 21         | Pranger             |
| 22                                 | Ostplatz            | 22         | Kapelle             |
| 23                                 | Örlinger Straße     | 23         | Fischerhauser Weg   |
| 24                                 | Steinhövelstraße    | 24         | Erlenlah            |
| 25                                 | Safranberg          | 25         | Reutlinger Straße   |
| 26                                 | Albecker Steige     | 26         | Tannenplatz Zentrum |
| 27                                 | Eichenplatz         | 27         | Saulgauer Straße    |
| 28                                 | Eichberg            | 28         | Kemptener Straße    |
| 29                                 | Eichberg Nord       | 29         | St.-Gallener Straße |
| 30                                 | Egertweg            | 30         | Friedhof Wiblingen  |

| Linie 5: Ludwigsfeld <> Wissenschaftsstadt |                        |            |                             |
|--|------------------------|------------|-----------------------------|
| Lfd. Nr.                                   | Name Haltestelle       | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle            |
| Richtung 1                                 |                        | Richtung 2 |                             |
| 1  | Ludwigsfeld            | 1          | Universität Süd             |
| 2  | Allgäuer Straße        | 2          | Botanischer Garten          |
| 3  | Hafnerweg              | 3          | Kliniken Wissenschaftsstadt |
| 4  | Reichenberger Straße   | 4          | Universität West            |
| 5  | Danziger Straße        | 5          | Manfred-Börner-Straße       |
| 6  | Elsa-Brandström-Straße | 6          | Technische Hochschule       |
| 7  | Hochschule Neu-Ulm     | 7          | Lise-Meitner-Straße         |
| 8  | Wileystraße            | 8          | Sonnenfeld                  |
| 9  | Romy-Schneider-Straße  | 9          | Söflinger Weinberge         |
| 10   | Escheugraben           | 10         | Virchowstraße               |
| 11   | Fachoberschule         | 11         | Eselsbergsteige             |
| 12   | Bahnhof Neu-Ulm        | 12         | Ehrensteiner Feld           |
| 13   | Rathaus Neu-Ulm        | 13         | Veltlinerweg                |
| 14   | Petrusplatz            | 14         | Ruländerweg                 |
| 15   | Herdbruckerstraße      | 15         | Burgunderweg                |
| 16   | Rathaus Ulm            | 16         | Multscherschule             |
| 17   | Steinerne Brücke       | 17         | Lehrer Tal                  |
| 18   | Hauptbahnhof           | 18         | Kienlesberg                 |
| 19   | Theater                | 19         | Stadtwerke                  |
| 20   | Stadtwerke             | 20         | Theater                     |
| 21   | Kienlesberg            | 21         | Hauptbahnhof                |
| 22   | Lehrer Tal             | 22         | Steinerne Brücke            |
| 23   | Multscherschule        | 23         | Rathaus Ulm                 |
| 24   | Burgunderweg           | 24         | Herdbruckerstraße           |
| 25   | Ruländerweg            | 25         | Petrusplatz                 |
| 26   | Veltlinerweg           | 26         | Rathaus Neu-Ulm             |
| 27   | Ehrensteiner Feld      | 27         | Bahnhof Neu-Ulm             |
| 28   | Eselsbergsteige        | 28         | Fachoberschule              |
| 29   | Virchowstraße          | 29         | Escheugraben                |
| 30   | Söflinger Weinberge    | 30         | Romy-Schneider-Straße       |
| 31   | Sonnenfeld             | 31         | Wileystraße                 |
| 32   | Lise-Meitner-Straße    | 32         | Hochschule Neu-Ulm          |
| 33   | Technische Hochschule  | 33         | Elsa-Brandström-Straße      |

| Linie 5: Ludwigsfeld <> Wissenschaftsstadt |                             |          |                      |
|--|-----------------------------|----------|----------------------|
| Lfd. Nr.                                   | Name Haltestelle            | Lfd. Nr. | Name Haltestelle     |
| 34   | Manfred-Börner-Straße       | 34       | Danziger Straße      |
| 35   | Universität West            | 35       | Reichenberger Straße |
| 36   | Kliniken Wissenschaftsstadt | 36       | Hafnerweg            |
| 37   | Botanischer Garten          | 37       | Allgäuer Straße      |
| 38   | Universität Süd             | 38       | Ludwigsfeld          |

| Linie 6: Universität Süd <> Ludwigsfeld |                          |            |                          |
|---|--------------------------|------------|--------------------------|
| Lfd. Nr.                                | Name Haltestelle         | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle         |
| Richtung 1                              |                          | Richtung 2 |                          |
| 1                                       | Ludwigsfeld              | 1          | Universität Süd          |
| 2                                       | Illerholzweg             | 2          | Eselsberg Hasenkopf      |
| 3                                       | Breslauer Straße         | 3          | Kelternweg               |
| 4                                       | Filchnerstraße           | 4          | Traminerweg              |
| 5                                       | Humboldtstraße           | 5          | Ruländerweg              |
| 6                                       | Albert-Schweitzer-Straße | 6          | Beim Türmle              |
| 7                                       | Arena                    | 7          | Lupferbrücke             |
| 8                                       | Memminger Straße         | 8          | Jägerstraße              |
| 9                                       | Fachoberschule           | 9          | Blautal-Center           |
| 10                                      | Bahnhof Neu-Ulm          | 10         | Auf der Gölde            |
| 11                                      | Rathaus Neu-Ulm          | 11         | Beim B'scheid            |
| 12                                      | Petrusplatz              | 12         | Mörikestraße             |
| 13                                      | Herdbruckerstraße        | 13         | Hauptbahnhof West        |
| 14                                      | Rathaus Ulm              | 14         | Ehinger Tor              |
| 15                                      | Steinerne Brücke         | 15         | Steinerne Brücke         |
| 16                                      | Ehinger Tor              | 16         | Rathaus Ulm              |
| 17                                      | Hauptbahnhof West        | 17         | Herdbruckerstraße        |
| 18                                      | Mörikestraße             | 18         | Petrusplatz              |
| 19                                      | Beim B'scheid            | 19         | Rathaus Neu-Ulm          |
| 20                                      | Auf der Gölde            | 20         | Bahnhof Neu-Ulm          |
| 21                                      | Blautal-Center           | 21         | Fachoberschule           |
| 22                                      | Jägerstraße              | 22         | Memminger Straße         |
| 23                                      | Lupferbrücke             | 23         | Arena                    |
| 24                                      | Beim Türmle              | 24         | Albert-Schweitzer-Straße |
| 25                                      | Ruländerweg              | 25         | Humboldtstraße           |
| 26                                      | Traminerweg              | 26         | Filchnerstraße           |
| 27                                      | Kelternweg               | 27         | Breslauer Straße         |
| 28                                      | Eselsberg Hasenkopf      | 28         | Illerholzweg             |
| 29                                      | Universität Süd          | 29         | Ludwigsfeld              |
| 30                                      | Universität Süd          |            |                          |

| Linie 7: Willy-Brandt-Platz <> Jungingen |                         |            |                         |
|--|-------------------------|------------|-------------------------|
| Lfd. Nr.                                 | Name Haltestelle        | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle        |
| Richtung 1                               |                         | Richtung 2 |                         |
| 1  | Willy-Brandt-Platz      | 1          | Rathaus Jungingen       |
| 2  | Congress Centrum        | 2          | Beimerstetter Straße    |
| 3  | Augsburger Tor          | 3          | Schwarzenbergstraße     |
| 4  | Kasernstraße            | 4          | Fichtenstraße           |
| 5  | Meininger Allee         | 5          | Gehrstraße              |
| 6  | Bahnhof Neu-Ulm         | 6          | Margarete-Steiff-Straße |
| 7  | Gartenstraße            | 7          | Edith-Stein-Ring        |
| 8  | Schützenstraße          | 8          | Auf dem Hart            |
| 9  | Amtsgericht             | 9          | Albstraße               |
| 10                                       | Adenauerbrücke          | 10         | Franzenhäuserweg        |
| 11                                       | Ehinger Tor             | 11         | Hörvelsinger Weg        |
| 12                                       | Hauptbahnhof            | 12         | Wilhelmsburgkaserne     |
| 13                                       | Theater                 | 13         | Willhelmsburg           |
| 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                                       | Willhelmsburg           | 20         | Stadtwerke              |
| 21                                       | Wilhelmsburgkaserne     | 21         | Theater                 |
| 22                                       | Hörvelsinger Weg        | 22         | Hauptbahnhof            |
| 23                                       | Franzenhäuserweg        | 23         | Ehinger Tor             |
| 24                                       | Albstraße               | 24         | Adenauerbrücke          |
| 25                                       | Auf dem Hart            | 25         | Amtsgericht             |
| 26                                       | Edith-Stein-Ring        | 26         | Schützenstraße          |
| 27                                       | Margarete-Steiff-Straße | 27         | Gartenstraße            |
| 28                                       | Gehrstraße              | 28         | Bahnhof Neu-Ulm         |
| 29                                       | Fichtenstraße           | 29         | Meininger Allee         |
| 30                                       | Schwarzenbergstraße     | 30         | Kasernstraße            |
| 31                                       | Beimerstetter Straße    | 31         | Augsburger Tor          |
| 32                                       | Rathaus Jungingen       | 32         | Congress Centrum        |
|  |                         | 33         | Willy-Brandt-Platz      |

| 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          | Jägerstraße                |
| 9   | Sulzbachweg                | 9          | Clarissenstraße            |
| 10  | Sedanstraße                | 10         | Ottiliengasse              |
| 11  | Königstraße                | 11         | Söflingen                  |
| 12  | Sonnenstraße               | 12         | Sonnenstraße               |
| 13  | Söflingen                  | 13         | Königstraße                |
| 14  | Ottiliengasse              | 14         | Sedanstraße                |
| 15  | Clarissenstraße            | 15         | Sulzbachweg                |
| 16  | Jägerstraße                | 16         | Gewerbeschulen Königstraße |
| 17  | Lupferbrücke               | 17         | Kuhberg Schulzentrum       |
| 18  | Beim Türmle                | 18         | Oberer Kuhberg             |
| 19  | Ruländerweg                | 19         | Barbaralinde               |
| 20  | Traminerweg                | 20         | Lindenhöhe                 |
| 21  | Kelternweg                 | 21         | Häberlinweg                |
| 22  | Eselsberg Hasenkopf        | 22         | Rathausstraße              |
| 23  | Universität Süd            | 23         | Eisenbahnstraße            |
| 24  | Universität Süd            |            |                            |

| Linie 9: Gleißelstetten <> Roter Berg |                   |            |                      |
|---------------------------------------|-------------------|------------|----------------------|
| Lfd. Nr.                              | Name Haltestelle  | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle     |
| Richtung 1                            |                   | Richtung 2 |                      |
| 1                                     | Gleißelstetten    | 1          | Oberer Roter Berg    |
| 2                                     | Maienweg          | 2          | Am Roten Berg        |
| 3                                     | Leonberger Weg    | 3          | Riedwiesenweg        |
| 4                                     | Schongauer Weg    | 4          | St.-Jakob-Straße     |
| 5                                     | Auf der Laue      | 5          | Clarissenstraße      |
| 6                                     | Torstraße         | 6          | Ottiliengasse        |
| 7                                     | Sonnenstraße      | 7          | Söflingen            |
| 8                                     | Söflingen         | 8          | Sonnenstraße         |
| 9                                     | Ottiliengasse     | 9          | Söflingen            |
| 10                                    | Clarissenstraße   | 10         | Torstraße            |
| 11                                    | St.-Jakob-Straße  | 11         | Fünf-Bäume-Weg       |
| 12                                    | Riedwiesenweg     | 12         | Fünf-Bäume-Weg Mitte |
| 13                                    | Am Roten Berg     | 13         | Maienweg Nord        |
| 14                                    | Oberer Roter Berg | 14         | Auf der Laue         |
|                                       |                   | 15         | Schongauer Weg       |
|                                       |                   | 16         | Leonberger Weg       |
|                                       |                   | 17         | Maienweg             |
|                                       |                   | 18         | Gleißelstetten       |

| Linie 10: Donautal <> Lehrer Feld |                        |            |                        |
|-----------------------------------|------------------------|------------|------------------------|
| Lfd. Nr.                          | Name Haltestelle       | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle       |
| Richtung 1                        |                        | Richtung 2 |                        |
| 1                                 | Donautal               | 1          | Lehrer Feld            |
| 2                                 | Ernst-Abbe-Straße      | 2          | Eiselauer Weg          |
| 3                                 | Nicolaus-Otto-Straße   | 3          | Himmelweiler           |
| 4                                 | Graf-Arco-Straße       | 4          | Mergelgrube            |
| 5                                 | Hans-Lorenser-Straße   | 5          | Beimerstetter Straße   |
| 6                                 | Lichtensee             | 6          | Rathaus Jungingen      |
| 7                                 | Siemensstraße          | 7          | Junginger Straße       |
| 8                                 | Heuweg                 | 8          | Loherstraße            |
| 9                                 | Daimlerstraße          | 9          | Wilhelmsburgkaserne    |
| 10                                | Steinbeisstraße        | 10         | B                      |
| 11                                | Boschstraße            | 11         | Hochschule Michelsberg |
| 12                                | Hans-Reyhing-Weg       | 12         | Prittwitzstraße        |
| 13                                | Haßlerstraße           | 13         | Keplerstraße           |
| 14                                | Ehinger Tor            | 14         | Ensingerstraße         |
| 15                                | Hauptbahnhof           | 15         | Stadtwerke             |
| 16                                | Theater                | 16         | Theater                |
| 17                                | Stadtwerke             | 17         | Hauptbahnhof           |
| 18                                | Ensingerstraße         | 18         | Ehinger Tor            |
| 19                                | Keplerstraße           | 19         | Haßlerstraße           |
| 20                                | Prittwitzstraße        | 20         | Hans-Reyhing-Weg       |
| 21                                | Hochschule Michelsberg | 21         | Boschstraße            |
| 22                                | Willhelmsburg          | 22         | Steinbeisstraße        |
| 23                                | Wilhelmsburgkaserne    | 23         | Daimlerstraße          |
| 24                                | Loherstraße            | 24         | Heuweg                 |
| 25                                | Junginger Straße       | 25         | Siemensstraße          |
| 26                                | Rathaus Jungingen      | 26         | Lichtensee             |
| 27                                | Beimerstetter Straße   | 27         | Hans-Lorenser-Straße   |
| 28                                | Mergelgrube            | 28         | Graf-Arco-Straße       |
| 29                                | Himmelweiler           | 29         | Nicolaus-Otto-Straße   |
| 30                                | Eiselauer Weg          | 30         | Ernst-Abbe-Straße      |
| 31                                | Lehrer Feld            | 31         | Donautal               |

| Linie 11: ZOB <> Eggingen <> ZOB |                         |            |                         |
|----------------------------------|-------------------------|------------|-------------------------|
| Lfd. Nr.                         | Name Haltestelle        | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle        |
| Richtung 1                       |                         | Richtung 2 |                         |
| 1                                | ZOB                     | 1          | ZOB                     |
| 2                                | Ehinger Tor             | 2          | Ehinger Tor             |
| 3                                | Haßlerstraße            | 3          | St.-Elisabeth-Kirche    |
| 4                                | Hans-Reyhing-Weg        | 4          | Theodor-Heuss-Platz     |
| 5                                | Haltepunkt Donautal     | 5          | Magirusstraße           |
| 6                                | Bahnübergang Einsingen  | 6          | Königstraße             |
| 7                                | Hohe Steige             | 7          | Sonnenstraße            |
| 8                                | Ensostraße              | 8          | Söflingen               |
| 9                                | Lachhaustraße           | 9          | Torstraße               |
| 10                               | Kirche Einsingen        | 10         | Fünf-Bäume-Weg          |
| 11                               | Ringinger Straße        | 11         | Sportzentrum TSG        |
| 12                               | Rathaus Eggingen        | 12         | Franz-Wiedemeier-Straße |
| 13                               | Allewind                | 13         | Harthausen Straße       |
| 14                               | Panoramastraße          | 14         | Schönstatt-Kapelle      |
| 15                               | Waldstraße              | 15         | Kirche Harthausen       |
| 16                               | Kirche Harthausen       | 16         | Waldstraße              |
| 17                               | Harthausen Straße       | 17         | Panoramastraße          |
| 18                               | Franz-Wiedemeier-Straße | 18         | Allewind                |
| 19                               | Sportzentrum TSG        | 19         | Rathaus Eggingen        |
| 20                               | Fünf-Bäume-Weg          | 20         | Ringinger Straße        |
| 21                               | Torstraße               | 21         | Kirche Einsingen        |
| 22                               | Sonnenstraße            | 22         | Lachhaustraße           |
| 23                               | Königstraße             | 23         | Ensostraße              |
| 24                               | Magirusstraße           | 24         | Hohe Steige             |
| 25                               | Theodor-Heuss-Platz     | 25         | Bahnübergang Einsingen  |
| 26                               | St.-Elisabeth-Kirche    | 26         | Haltepunkt Donautal     |
| 27                               | Ehinger Tor             | 27         | Hans-Reyhing-Weg        |
| 28                               | ZOB                     | 28         | Haßlerstraße            |
|                                  |                         | 29         | Ehinger Tor             |
|                                  |                         | 30         | ZOB                     |

| Linie 12: ZOB <> Unterweiler |                         |            |                         |
|------------------------------|-------------------------|------------|-------------------------|
| Lfd. Nr.                     | Name Haltestelle        | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle        |
| Richtung 1                   |                         | Richtung 2 |                         |
| 1                            | ZOB                     | 1          | Hartstraße              |
| 2                            | Ehinger Tor             | 2          | Rathaus Unterweiler     |
| 3                            | Haßlerstraße            | 3          | Beim Brückle            |
| 4                            | Hans-Reyhing-Weg        | 4          | Illerkirchberger Straße |
| 5                            | Kastbrücke              | 5          | Wasserturm              |
| 6                            | Zollbrücke              | 6          | Riedlenstraße           |
| 7                            | Hoher Berg              | 7          | Hoher Berg              |
| 8                            | Riedlenstraße           | 8          | Zollbrücke              |
| 9                            | Wasserturm              | 9          | Kastbrücke              |
| 10                           | Illerkirchberger Straße | 10         | Hans-Reyhing-Weg        |
| 11                           | Beim Brückle            | 11         | Haßlerstraße            |
| 12                           | Rathaus Unterweiler     | 12         | Ehinger Tor             |
| 13                           | Hartstraße              | 13         | ZOB                     |

| Linie 13: Jungingen <> Mähringen |                         |            |                         |
|----------------------------------|-------------------------|------------|-------------------------|
| Lfd. Nr.                         | Name Haltestelle        | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle        |
| Richtung 1                       |                         | Richtung 2 |                         |
| 1                                | Donau-Iller-Werkstätten | 1          | Wendeschleife Mähringen |
| 2                                | Beimerstetter Straße    | 2          | Rathaus Mähringen       |
| 3                                | Rathaus Jungingen       | 3          | Alte Straße             |
| 4                                | Industriestraße         | 4          | Sportpark Nord          |
| 5                                | Mariusweg               | 5          | Botanischer Garten      |
| 6                                | Rührweg                 | 6          | Universität Süd an      |
| 7                                | Loherstraße             | 7          | Universität Süd ab      |
| 8                                | Wengenholz              | 8          | Botanischer Garten      |
| 9                                | Sportpark Nord          | 9          | Sportpark Nord          |
| 10                               | Botanischer Garten      | 10         | Wengenholz              |
| 11                               | Universität Süd an      | 11         | Loherstraße             |
| 12                               | Universität Süd ab      | 12         | Rührweg                 |
| 13                               | Botanischer Garten      | 13         | Mariusweg               |
| 14                               | Sportpark Nord          | 14         | Industriestraße         |
| 15                               | Alte Straße             | 15         | Rathaus Jungingen       |
| 16                               | Rathaus Mähringen       | 16         | Donau-Iller-Werkstätten |
| 17                               | Wendeschleife Mähringen |            |                         |

| Linie 14: Kuhberg <> Donaustadion |                      |            |                      |
|-----------------------------------|----------------------|------------|----------------------|
| Lfd. Nr.                          | Name Haltestelle     | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle     |
| Richtung 1                        |                      | Richtung 2 |                      |
| 1                                 | Kuhberg Schulzentrum | 1          | Donaustadion         |
| 2                                 | Oberer Kuhberg       | 2          | Congress Centrum     |
| 3                                 | Barbaralinde         | 3          | Gänsturm             |
| 4                                 | Lindenhöhe           | 4          | Haus der Begegnung   |
| 5                                 | Häberlinweg          | 5          | Rathaus Ulm          |
| 6                                 | Rathausstraße        | 6          | Steinerne Brücke     |
| 7                                 | Eisenbahnstraße      | 7          | Ehinger Tor          |
| 8                                 | Haltepunkt Donautal  | 8          | Adenauerbrücke       |
| 9                                 | Haltepunkt Donautal  | 9          | Donaubad             |
| 10                                | Liststraße           | 10         | Jakobsruhe           |
| 11                                | Steinbeisstraße      | 11         | Illerbrücke          |
| 12                                | Daimlerstraße        | 12         | Ostermahdweg         |
| 13                                | Heuweg               | 13         | Pranger              |
| 14                                | Maybachstraße        | 14         | Oberer Wirt          |
| 15                                | Dornierstraße        | 15         | Friedhof Wiblingen   |
| 16                                | Hans-Lorenser-Straße | 16         | St.-Gallener-Straße  |
| 17                                | Lichternsee          | 17         | Kemptener Straße     |
| 18                                | Kastbrücke           | 18         | Saulgauer Straße     |
| 19                                | Reutlinger Straße    | 19         | Tannenplatz Zentrum  |
| 20                                | Tannenplatz Zentrum  | 20         | Reutlinger Straße    |
| 21                                | Saulgauer Straße     | 21         | Kastbrücke           |
| 22                                | Kemptener Straße     | 22         | Lichternsee          |
| 23                                | St.-Gallener-Straße  | 23         | Hans-Lorenser-Straße |
| 24                                | Friedhof Wiblingen   | 24         | Dornierstraße        |
| 25                                | Oberer Wirt          | 25         | Maybachstraße        |
| 26                                | Pranger              | 26         | Heuweg               |
| 27                                | Ostermahdweg         | 27         | Daimlerstraße        |
| 28                                | Illerbrücke          | 28         | Steinbeisstraße      |
| 29                                | Jakobsruhe           | 29         | Liststraße           |
| 30                                | Donaubad             | 30         | Haltepunkt Donautal  |
| 31                                | Adenauerbrücke       | 31         | Haltepunkt Donautal  |
| 32                                | Ehinger Tor          | 32         | Eisenbahnstraße      |
| 33                                | Steinerne Brücke     | 33         | Rathausstraße        |

| Linie 14: Kuhberg <> Donaustadion |                    |          |                      |
|-----------------------------------|--------------------|----------|----------------------|
| Lfd. Nr.                          | Name Haltestelle   | Lfd. Nr. | Name Haltestelle     |
| 34                                | Rathaus Ulm        | 34       | Häberlinweg          |
| 35                                | Haus der Begegnung | 35       | Lindenhöhe           |
| 36                                | Gänsturm           | 36       | Barbaralinde         |
| 37                                | Congress Centrum   | 37       | Oberer Kuhberg       |
| 38                                | Donaustadion       | 38       | Kuhberg Schulzentrum |

| Linie 15: Willy-Brandt-Platz <> Science Park III |                             |            |                             |
|--|-----------------------------|------------|-----------------------------|
| Lfd. Nr.   | Name Haltestelle            | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle            |
| Richtung 1                                       |                             | Richtung 2 |                             |
| 1  | Willy-Brandt-Platz          | 1          | Science Park III            |
| 2  | Ostplatz                    | 2          | Wolfgang-Paul-Straße        |
| 3  | Örlinger Straße             | 3          | Wilhelm-Runge-Straße        |
| 4  | Steinhövelstraße            | 4          | Science Park II             |
| 5  | Safranberg                  | 5          | Technische Hochschule       |
| 6  | Albecker Steige             | 6          | Manfred-Börner-Straße       |
| 7  | Eichenplatz                 | 7          | Universität West            |
| 8  | Ludwig-Beck-Straße          | 8          | Kliniken Wissenschaftsstadt |
| 9  | Egertweg                    | 9          | Sportpark Nord              |
| 10   | Hörvelsinger Weg            | 10         | Hörvelsinger Weg            |
| 11   | Sportpark Nord              | 11         | Egertweg                    |
| 12   | Kliniken Wissenschaftsstadt | 12         | Ludwig-Beck-Straße          |
| 13   | Universität West            | 13         | Eichenplatz                 |
| 14   | Manfred-Börner-Straße       | 14         | Albecker Steige             |
| 15   | Technische Hochschule       | 15         | Safranberg                  |
| 16   | Science Park II             | 16         | Örlinger Straße             |
| 17   | Wilhelm-Runge-Straße        | 17         | Ostplatz                    |
| 18   | Wolfgang-Paul-Straße        | 18         | Willy-Brandt-Platz          |
| 19   | Science Park III            |            |                             |

| Linie 16: Schwaighofen <> Pfuhl |                           |            |                           |
|---------------------------------|---------------------------|------------|---------------------------|
| Lfd. Nr.                        | Name Haltestelle          | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle          |
| Richtung 1                      |                           | Richtung 2 |                           |
| 1                               | (Steinhäule)              | 1          | Schwaighofen              |
| 2                               | Seehalle                  | 2          | Von-Liebig-Straße         |
| 3                               | Lausitzer Straße          | 3          | Carl-Zeiss-Straße         |
| 4                               | Saalbaustraße             | 4          | Otto-Hahn-Straße          |
| 5                               | Stauffenbergstraße        | 5          | Kammer-Krummen-Straße     |
| 6                               | Grundweg                  | 6          | Lessingstraße             |
| 7                               | Milchweg                  | 7          | Pfaffenweg                |
| 8                               | Schubertstraße            | 8          | Bahnhalt Finninger Straße |
| 9                               | Landratsamt               | 9          | Zeppelinstraße            |
| 10                              | Glacisstraße              | 10         | Friedhof Neu-Ulm          |
| 11                              | Augsburger Tor            | 11         | Meininger Allee           |
| 12                              | Maximilianstraße          | 12         | Bahnhof Neu-Ulm           |
| 13                              | Rathaus Neu-Ulm           | 13         | Rathaus Neu-Ulm           |
| 14                              | Bahnhof Neu-Ulm           | 14         | Maximilianstraße          |
| 15                              | Meininger Allee           | 15         | Augsburger Tor            |
| 16                              | Friedhof Neu-Ulm          | 16         | Glacisstraße              |
| 17                              | Zeppelinstraße            | 17         | Landratsamt               |
| 18                              | Bahnhalt Finninger Straße | 18         | Beethovenstraße           |
| 19                              | Pfaffenweg                | 19         | Milchweg                  |
| 20                              | Lessingstraße             | 20         | Grundweg                  |
| 21                              | Kammer-Krummen-Straße     | 21         | Stauffenbergstraße        |
| 22                              | Otto-Hahn-Straße          | 22         | Saalbaustraße             |
| 23                              | Carl-Zeiss-Straße         | 23         | Lausitzer Straße          |
| 24                              | Von-Liebig-Straße         | 24         | Seehalle                  |
| 25                              | Schwaighofen              | 25         | (Steinhäule)              |

| Linie 17: ZOB <> Schwaighofen <> Senden |   |            |   |
|---|---|------------|---|
| Lfd. Nr.                                | Name Haltestelle                          | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle                          |
| Richtung 1                              |   | Richtung 2 |   |
| 1                                       | ZOB                                       | 1          | Bahnhof Senden (Senden)                   |
| 2                                       | Steinerne Brücke                          | 2          | Bahnhofstraße (Senden)                    |
| 3                                       | Rathaus Ulm                               | 3          | Friedrich-List-Straße (Senden)            |
| 4                                       | Herdbruckerstraße                         | 4          | Hirschweihe (Wullenstetten)               |
| 5                                       | Petrusplatz                               | 5          | Kirche Mariä Verkündigung (Wullenstetten) |
| 6                                       | Rathaus Neu-Ulm                           | 6          | Zedernstraße (Wullenstetten)              |
| 7                                       | Bahnhof Neu-Ulm                           | 7          | Max-Planck-Straße (Wullenstetten)         |
| 8                                       | Meininger Allee                           | 8          | Mittelschule Senden (Senden)              |
| 9                                       | Friedhof Neu-Ulm                          | 9          | Erlenweg (Senden)                         |
| 10                                      | Eckenerstraße                             | 10         | Waldfriedhof (Senden)                     |
| 11                                      | Kranzweg                                  | 11         | Hofackergasse (Hittistetten)              |
| 12                                      | Junkersstraße                             | 12         | Kapelle Hittistetten (Hittistetten)       |
| 13                                      | Schwaighofen                              | 13         | Weiler Weg (Holzschwang)                  |
| 14                                      | Alte Römerstraße                          | 14         | Weidachstraße (Holzschwang)               |
| 15                                      | Marbacher Straße (Reutti)                 | 15         | Weiberstraße (Hausen)                     |
| 16                                      | Jedelhauser Straße (Reutti)               | 16         | Von-Halle-Straße (Hausen)                 |
| 17                                      | Pfarrer-Meier-Weg (Reutti)                | 17         | Mühleweg (Jedelhausen)                    |
| 18                                      | Erlenäckerstraße (Jedelhausen)            | 18         | Erlenäckerstraße (Jedelhausen)            |
| 19                                      | Mühleweg (Jedelhausen)                    | 19         | Pfarrer-Meier-Weg (Reutti)                |
| 20                                      | Von-Halle-Straße (Hausen)                 | 20         | Jedelhauser Straße (Reutti)               |
| 21                                      | Weiberstraße (Hausen)                     | 21         | Marbacher Straße (Reutti)                 |
| 22                                      | Weidachstraße (Holzschwang)               | 22         | Alte Römerstraße                          |
| 23                                      | Weiler Weg (Holzschwang)                  | 23         | Schwaighofen                              |
| 24                                      | Kapelle Hittistetten (Hittistetten)       | 24         | Junkersstraße                             |
| 25                                      | Hofackergasse (Hittistetten)              | 25         | Kranzweg                                  |
| 26                                      | Waldfriedhof (Senden)                     | 26         | Eckenerstraße                             |
| 27                                      | Erlenweg (Senden)                         | 27         | Friedhof Neu-Ulm                          |
| 28                                      | Mittelschule Senden (Senden)              | 28         | Meininger Allee                           |
| 29                                      | Max-Planck-Straße (Wullenstetten)         | 29         | Bahnhof Neu-Ulm                           |
| 30                                      | Zedernstraße (Wullenstetten)              | 30         | Rathaus Neu-Ulm                           |
| 31                                      | Kirche Mariä Verkündigung (Wullenstetten) | 31         | Petrusplatz                               |

| Linie 17: ZOB <> Schwaighofen <> Senden |                                |          |                   |
|---|--------------------------------|----------|-------------------|
| Lfd. Nr.                                | Name Haltestelle               | Lfd. Nr. | Name Haltestelle  |
| 32                                      | Hirschweihe (Wullenstetten)    | 32       | Herdbruckerstraße |
| 33                                      | Friedrich-List-Straße (Senden) | 33       | Rathaus Ulm       |
| 34                                      | Bahnhofstraße (Senden)         | 34       | Steinerne Brücke  |
| 35                                      | Bahnhof Senden (Senden)        | 35       | ZOB               |

| Linie 18: ZOB <> Finningen <> Senden |                                |            |                                |
|--------------------------------------|--------------------------------|------------|--------------------------------|
| Lfd. Nr.                             | Name Haltestelle               | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle               |
| Richtung 1                           |                                | Richtung 2 |                                |
| 1                                    | ZOB                            | 1          | Bahnhof Senden (Senden)        |
| 2                                    | Steinerne Brücke               | 2          | Paul-Gerhardt-Haus (Senden)    |
| 3                                    | Rathaus Ulm                    | 3          | Kirche St. Josef (Senden)      |
| 4                                    | Herdbruckerstraße              | 4          | Berliner Straße (Senden)       |
| 5                                    | Petrusplatz                    | 5          | Aufheimer Straße (Senden)      |
| 6                                    | Rathaus Neu-Ulm                | 6          | Hauffstraße (Aufheim)          |
| 7                                    | Bahnhof Neu-Ulm                | 7          | Uffholtzer Straße (Aufheim)    |
| 8                                    | Meininger Allee                | 8          | Hopfenweg (Aufheim)            |
| 9                                    | Borsigstraße                   | 9          | Weiherstraße (Hausen)          |
| 10                                   | Max-Eyth-Straße                | 10         | Von-Halle-Straße (Hausen)      |
| 11                                   | Bahnhal Finninger Straße       | 11         | Mühleweg (Jedelhausen)         |
| 12                                   | Leibnizstraße                  | 12         | Erlenäckerstraße (Jedelhausen) |
| 13                                   | Breitenhof (Finningen)         | 13         | Pfarrer-Meier-Weg (Reutti)     |
| 14                                   | Angelweg (Finningen)           | 14         | Jedelhauser Straße (Reutti)    |
| 15                                   | St. Mammars (Finningen)        | 15         | Marbacher Straße (Reutti)      |
| 16                                   | In den Zwieren (Finningen)     | 16         | In den Zwieren (Finningen)     |
| 17                                   | Marbacher Straße (Reutti)      | 17         | St. Mammars (Finningen)        |
| 18                                   | Jedelhauser Straße (Reutti)    | 18         | Angelweg (Finningen)           |
| 19                                   | Pfarrer-Meier-Weg (Reutti)     | 19         | Breitenhof (Finningen)         |
| 20                                   | Erlenäckerstraße (Jedelhausen) | 20         | Leibnizstraße                  |
| 21                                   | Mühleweg (Jedelhausen)         | 21         | Bahnhal Finninger Straße       |
| 22                                   | Von-Halle-Straße (Hausen)      | 22         | Max-Eyth-Straße                |
| 23                                   | Weiherstraße (Hausen)          | 23         | Borsigstraße                   |
| 24                                   | Hopfenweg (Aufheim)            | 24         | Meininger Allee                |
| 25                                   | Uffholtzer Straße (Aufheim)    | 25         | Bahnhof Neu-Ulm                |
| 26                                   | Hauffstraße (Aufheim)          | 26         | Rathaus Neu-Ulm                |
| 27                                   | Aufheimer Straße (Senden)      | 27         | Petrusplatz                    |
| 28                                   | Berliner Straße (Senden)       | 28         | Herdbruckerstraße              |
| 29                                   | Kirche St. Josef (Senden)      | 29         | Rathaus Ulm                    |
| 30                                   | Paul-Gerhardt-Haus (Senden)    | 30         | Steinerne Brücke               |
| 31                                   | Bahnhof Senden (Senden)        | 31         | ZOB                            |

| Linie 19: Wiblingen <> Dellmensingen |                         |            |                         |
|--------------------------------------|-------------------------|------------|-------------------------|
| Lfd. Nr.                             | Name Haltestelle        | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle        |
| Richtung 1                           |                         | Richtung 2 |                         |
| 1                                    | Wiblingen Schulzentrum  | 1          | Hirsch Dellmensingen    |
| 2                                    | Reutlinger Straße       | 2          | Am Kraftwerk            |
| 3                                    | Tannenplatz Zentrum     | 3          | Illerkirchberger Straße |
| 4                                    | Saulgauer Straße        | 4          | Wasserturm              |
| 5                                    | Kemptener Straße        | 5          | Halde                   |
| 6                                    | Meersburger Straße      | 6          | Hoher Berg              |
| 7                                    | Breite Ost              | 7          | Gersterstraße           |
| 8                                    | Rathaus Unterweiler     | 8          | Rathaus Unterweiler     |
| 9                                    | Hartstraße              | 9          | Hartstraße              |
| 10                                   | Rathaus Unterweiler     | 10         | Rathaus Unterweiler     |
| 11                                   | Gersterstraße           | 11         | Breite Ost              |
| 12                                   | Hoher Berg              | 12         | Meersburger Straße      |
| 13                                   | Halde                   | 13         | Kemptener Straße        |
| 14                                   | Wasserturm              | 14         | Saulgauer Straße        |
| 15                                   | Illerkirchberger Straße | 15         | Tannenplatz Zentrum     |
| 16                                   | Am Kraftwerk            | 16         | Reutlinger Straße       |
| 17                                   | Ulmer Straße            | 17         | Wiblingen Schulzentrum  |
| 18                                   | Lange Straße            |            |                         |
| 19                                   | Hirsch Dellmensingen    |            |                         |

| Nachtbuslinie N1: ZOB <> Einsingen |                         |            |                         |
|------------------------------------|-------------------------|------------|-------------------------|
| Lfd. Nr.                           | Name Haltestelle        | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle        |
| Richtung 1                         |                         | Richtung 2 |                         |
| 1                                  | ZOB                     | 1          | Ensostraße              |
| 2                                  | Ehinger Tor             | 2          | Lachhausstraße          |
| 3                                  | Blücherstraße           | 3          | Kirche Einsingen        |
| 4                                  | Theodor-Heuss-Platz     | 4          | Ringinger Straße        |
| 5                                  | Magirusstraße           | 5          | Rathaus Eggingen        |
| 6                                  | Königstraße             | 6          | Allewind                |
| 7                                  | Sonnenstraße            | 7          | Panoramaweg             |
| 8                                  | Söflingen               | 8          | Waldstraße              |
| 9                                  | Torstraße               | 9          | Kirche Harthausen       |
| 10                                 | Fünf-Bäume-Weg          | 10         | Harthausener Straße     |
| 11                                 | Sportzentrum TSG        | 11         | Franz-Wiedemeier-Straße |
| 12                                 | Franz-Wiedemeier-Straße | 12         | Sportzentrum TSG        |
| 13                                 | Harthausener Straße     | 13         | Fünf-Bäume-Weg          |
| 14                                 | Schönstatt Kapelle      | 14         | Torstraße               |
| 15                                 | Kirche Harthausen       | 15         | Sonnenstraße            |
| 16                                 | Waldstraße              | 16         | Königstraße             |
| 17                                 | Panoramaweg             | 17         | Magirusstraße           |
| 18                                 | Allewind                | 18         | Theodor-Heuss-Platz     |
| 19                                 | Rathaus Eggingen        | 19         | Blücherstraße           |
| 20                                 | Ringinger Straße        | 20         | Ehinger Tor             |
| 21                                 | Kirche Einsingen        | 21         | ZOB                     |
| 22                                 | Lachhausstraße          |            |                         |
| 23                                 | Ensostraße              |            |                         |

| Nachtbuslinie N2: ZOB <> Wissenschaftsstadt |                       |            |                       |
|---|-----------------------|------------|-----------------------|
| Lfd. Nr.                                    | Name Haltestelle      | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle      |
| Richtung 1                                  |                       | Richtung 2 |                       |
| 1   | ZOB                   | 1          | Manfred-Börner-Straße |
| 2   | Theater               | 2          | Technische Hochschule |
| 3   | Stadtwerke            | 3          | Lise-Meitner-Straße   |
| 4   | Kienlesberg           | 4          | Sonnenfeld            |
| 5   | Lehrer Tal            | 5          | Söflinger Weinberge   |
| 6   | Multscherschule       | 6          | Virchowstraße         |
| 7   | Burgunderweg          | 7          | Eselsbergsteige       |
| 8   | Ruländerweg           | 8          | Ehrensteiner Feld     |
| 9   | Veltinerweg           | 9          | Veltinerweg           |
| 10  | Ehrensteiner Feld     | 10         | Ruländerweg           |
| 11  | Eselsbergsteige       | 11         | Burgunderweg          |
| 12  | Virchowstraße         | 12         | Multscherschule       |
| 13  | Söflinger Weinberge   | 13         | Lehrer Tal            |
| 14  | Sonnenfeld            | 14         | Kienlesberg           |
| 15  | Lise-Meitner-Straße   | 15         | Stadtwerke            |
| 16  | Technische Hochschule | 16         | Theater               |
| 17  | Manfred-Börner-Straße | 17         | ZOB                   |

| Nachtbuslinie N3: ZOB <> Jungingen |                     |            |                      |
|------------------------------------|---------------------|------------|----------------------|
| Lfd. Nr.                           | Name Haltestelle    | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle     |
| Richtung 1                         |                     | Richtung 2 |                      |
| 1                                  | ZOB                 | 1          | Beimerstetter Straße |
| 2                                  | Theater             | 2          | Schwarzenbergstraße  |
| 3                                  | Stadtwerke          | 3          | Fichtenstraße        |
| 4                                  | Beim B'scheid       | 4          | Gehrstraße           |
| 5                                  | Auf der Gölde       | 5          | Rathaus Jungingen    |
| 6                                  | Blautal-Center      | 6          | Junginger Straße     |
| 7                                  | Jägerstraße         | 7          | Loherstraße          |
| 8                                  | Lupferbrücke        | 8          | Wengenholz           |
| 9                                  | Beim Türmle         | 9          | Ulmer Steige         |
| 10                                 | Ruländerweg         | 10         | Sportpark Nord       |
| 11                                 | Traminerweg         | 11         | Botanischer Garten   |
| 12                                 | Kelternweg          | 12         | Universität Süd      |
| 13                                 | Eselsberg Hasenkopf | 13         | Eselsberg Hasenkopf  |
| 14                                 | Universität Süd     | 14         | Kelternweg           |
| 15                                 | Botanischer Garten  | 15         | Traminerweg          |
| 16                                 | Sportpark Nord      | 16         | Ruländerweg          |
| 17                                 | Ulmer Steige        | 17         | Beim Türmle          |
| 18                                 | Wengenholz          | 18         | Lupferbrücke         |
| 19                                 | Loherstraße         | 19         | Jägerstraße          |
| 20                                 | Junginger Straße    | 20         | Blautal-Center       |
| 21                                 | Rathaus Jungingen   | 21         | Auf der Gölde        |
|                                    |                     | 22         | Beim B'scheid        |
|                                    |                     | 23         | Stadtwerke           |
|                                    |                     | 24         | Theater              |
|                                    |                     | 25         | ZOB                  |

| Nachtbuslinie N4: ZOB <> 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         | Örlinger Straße    |
| 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      |            |                    |

| Nachtbuslinie N5: ZOB <> Steinheim |                       |            |                       |
|------------------------------------|-----------------------|------------|-----------------------|
| Lfd. Nr.                           | Name Haltestelle      | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle      |
| Richtung 1                         |                       | Richtung 2 |                       |
| 1                                  | ZOB                   | 1          | Kirche Steinheim      |
| 2                                  | Steinerne Brücke      | 2          | Brandstätter See      |
| 3                                  | Rathaus Ulm           | 3          | Adenauerstraße        |
| 4                                  | Herdbruckerstraße     | 4          | Leipheimer Straße     |
| 5                                  | Petrusplatz           | 5          | Kirchstraße           |
| 6                                  | Maximilianstraße      | 6          | Altes Rathaus Pfuhl   |
| 7                                  | Augsburger Tor        | 7          | Platzgasse            |
| 8                                  | Kasernstraße          | 8          | Trissinoplatz         |
| 9                                  | Gabelsbergerstraße    | 9          | Stauffenbergstraße    |
| 10                                 | Hallenbad             | 10         | Grundweg              |
| 11                                 | Schwabenstraße        | 11         | Ortsstraße            |
| 12                                 | Heinrich-Heine-Straße | 12         | Heinrich-Heine-Straße |
| 13                                 | Ortsstraße            | 13         | Schwabenstraße        |
| 14                                 | Grundweg              | 14         | Hallenbad             |
| 15                                 | Stauffenbergstraße    | 15         | Gabelsbergerstraße    |
| 16                                 | Trissinoplatz         | 16         | Kasernstraße          |
| 17                                 | Platzgasse            | 17         | Augsburger Tor        |
| 18                                 | Altes Rathaus Pfuhl   | 18         | Maximilianstraße      |
| 19                                 | Winterstraße          | 19         | Petrusplatz           |
| 20                                 | Schulzentrum Pfuhl    | 20         | Herdbruckerstraße     |
| 21                                 | Glöcklerstraße        | 21         | Rathaus Ulm           |
| 22                                 | Dorfplatz Burlafingen | 22         | Steinerne Brücke      |
| 23                                 | Bahnhof Burlafingen   | 23         | ZOB                   |
| 24                                 | Brandstätter See      |            |                       |
| 25                                 | Bauernstraße          |            |                       |
| 26                                 | Fahlheimer Weg        |            |                       |
| 27                                 | Buchbergstraße        |            |                       |
| 28                                 | Kirche Steinheim      |            |                       |

| Nachtbuslinie N6: ZOB <> Jedelhausen |                    |            |                    |
|--------------------------------------|--------------------|------------|--------------------|
| Lfd. Nr.                             | Name Haltestelle   | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle   |
| Richtung 1                           |                    | Richtung 2 |                    |
| 1                                    | ZOB                | 1          | Mühleweg           |
| 2                                    | Steinerne Brücke   | 2          | Erlenäckerstraße   |
| 3                                    | Rathaus Ulm        | 3          | Pfarrer-Meier-Weg  |
| 4                                    | Herdbruckerstraße  | 4          | Jedelhauser Straße |
| 5                                    | Petrusplatz        | 5          | Marbacher Straße   |
| 6                                    | Rathaus Neu-Ulm    | 6          | In den Zwieren     |
| 7                                    | Bahnhof Neu-Ulm    | 7          | Breitenhof         |
| 8                                    | Meininger Allee    | 8          | Eckenerstraße      |
| 9                                    | Friedhof Neu-Ulm   | 9          | Friedhof Neu-Ulm   |
| 10                                   | Eckenerstraße      | 10         | Meininger Allee    |
| 11                                   | Angelweg           | 11         | Bahnhof Neu-Ulm    |
| 12                                   | St. Mammas         | 12         | Rathaus Neu-Ulm    |
| 13                                   | In den Zwieren     | 13         | Petrusplatz        |
| 14                                   | Marbacher Straße   | 14         | Herdbruckerstraße  |
| 15                                   | Jedelhauser Straße | 15         | Rathaus Ulm        |
| 16                                   | Pfarrer-Meier-Weg  | 16         | Steinerne Brücke   |
| 17                                   | Erlenäckerstraße   | 17         | ZOB                |
| 18                                   | Mühleweg           |            |                    |

| Nachtbuslinie N7: ZOB <> Holzschwang |                        |            |                        |
|--------------------------------------|------------------------|------------|------------------------|
| Lfd. Nr.                             | Name Haltestelle       | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle       |
| Richtung 1                           |                        | Richtung 2 |                        |
| 1                                    | ZOB                    | 1          | Weiler Weg             |
| 2                                    | Steinerne Brücke       | 2          | Weierstraße            |
| 3                                    | Rathaus Ulm            | 3          | Bahnhof Gerlenhofen    |
| 4                                    | Herdbruckerstraße      | 4          | Gurrenhofen            |
| 5                                    | Petrusplatz            | 5          | Illerholzweg           |
| 6                                    | Rathaus Neu-Ulm        | 6          | Breslauer Straße       |
| 7                                    | Bahnhof Neu-Ulm        | 7          | Wegenerstraße          |
| 8                                    | Fachoberschule         | 8          | Elsa-Brandström-Straße |
| 9                                    | Escheugraben           | 9          | Hochschule Neu-Ulm     |
| 10                                   | Romy-Schneider-Straße  | 10         | Wileystraße            |
| 11                                   | Wileystraße            | 11         | Romy-Schneider-Straße  |
| 12                                   | Hochschule Neu-Ulm     | 12         | Escheugraben           |
| 13                                   | Elsa-Brandström-Straße | 13         | Fachoberschule         |
| 14                                   | Wegenerstraße          | 14         | Bahnhof Neu-Ulm        |
| 15                                   | Breslauer Straße       | 15         | Rathaus Neu-Ulm        |
| 16                                   | Illerholzweg           | 16         | Petrusplatz            |
| 17                                   | Gurrenhofen            | 17         | Herdbruckerstraße      |
| 18                                   | Bahnhof Gerlenhofen    | 18         | Rathaus Ulm            |
| 19                                   | Weierstraße            | 19         | Steinerne Brücke       |
| 20                                   | Weidachstraße          | 20         | ZOB                    |
| 21                                   | Weiler Weg             | 21         |                        |

| Nachtbuslinie N8: ZOB <> Unterweiler |                     |            |                     |
|--------------------------------------|---------------------|------------|---------------------|
| Lfd. Nr.                             | Name Haltestelle    | Lfd. Nr.   | Name Haltestelle    |
| Richtung 1                           |                     | Richtung 2 |                     |
| 1                                    | ZOB                 | 1          | Hartstraße          |
| 2                                    | Ehinger Tor         | 2          | Rathaus Unterweiler |
| 3                                    | Adenauerbrücke      | 3          | Breite Ost          |
| 4                                    | Donaubad            | 4          | Meersburger Straße  |
| 5                                    | Jakobsruhe          | 5          | Kemptener Straße    |
| 6                                    | Illerbrücke         | 6          | Saulgauer Straße    |
| 7                                    | Ostermahdweg        | 7          | Tannenplatz Zentrum |
| 8                                    | Pranger             | 8          | Reutlinger Straße   |
| 9                                    | Kapelle             | 9          | Erenlah             |
| 10                                   | Fischerhauser Weg   | 10         | Fischerhauser Weg   |
| 11                                   | Erenlah             | 11         | Kapelle             |
| 12                                   | Reutlinger Straße   | 12         | Pranger             |
| 13                                   | Tannenplatz Zentrum | 13         | Ostermahdweg        |
| 14                                   | Saulgauer Straße    | 14         | Illerbrücke         |
| 15                                   | Kemptener Straße    | 15         | Jakobsruhe          |
| 16                                   | Meersburger Straße  | 16         | Donaubad            |
| 17                                   | Breite Ost          | 17         | Adenauerbrücke      |
| 18                                   | Rathaus Unterweiler | 18         | Ehinger Tor         |
| 19                                   | Hartstraße          | 19         | ZOB                 |

| Nachtbuslinie N9: ZOB <> 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          | Halde                      |
| 4                                     | Saarlandstraße             | 4          | Hoher Berg                 |
| 5                                     | Grimmelfinger Weg          | 5          | Zollbrücke                 |
| 6                                     | Gewerbeschulen Königstraße | 6          | Kastbrücke                 |
| 7                                     | Kuhberg Schulzentrum       | 7          | Benzstraße                 |
| 8                                     | Oberer Kuhberg             | 8          | Haltepunkt Donautal        |
| 9                                     | Barbaralinde               | 9          | Eisenbahnstraße            |
| 10                                    | Lindenhöhe                 | 10         | Rathausstraße              |
| 11                                    | Häberlinweg                | 11         | Häberlinweg                |
| 12                                    | Rathausstraße              | 12         | Lindenhöhe                 |
| 13                                    | Eisenbahnstraße            | 13         | Barbaralinde               |
| 14                                    | Haltepunkt Donautal        | 14         | Oberer Kuhberg             |
| 15                                    | Benzstraße                 | 15         | Kuhberg Schulzentrum       |
| 16                                    | Kastbrücke                 | 16         | Gewerbeschulen Königstraße |
| 17                                    | Zollbrücke                 | 17         | Grimmelfinger Weg          |
| 18                                    | Hoher Berg                 | 18         | Saarlandstraße             |
| 19                                    | Halde                      | 19         | Römerplatz                 |
| 20                                    | Wasserturm                 | 20         | Ehinger Tor                |
| 21                                    | Illerkirchberger Straße    | 21         | ZOB                        |