



Sachbearbeitung VGV/VP - Verkehrsplanung
Datum 05.04.2012
Geschäftszeichen VGV/VP-Re/Bi * 49
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 08.05.2012 TOP
Behandlung öffentlich GD 167/12

Betreff: Änderungen im Liniennetz der SWU-Verkehr zum Fahrplanwechsel 2012/2013
- Zustimmung zu den Maßnahmen

Anlagen: Darstellung der Über- bzw. Unterkapazitäten im Liniennetz der SWU Verkehr (Anlage 1)
Änderungen im Liniennetz der SWU Verkehr 2012/13 (Anlage 2)
Änderung der Linienführung der Linie 11 in Gleißelstetten (Anlage 3)
Grundlegende Änderungen im Fahrplanangebot (Anlage 4)

Antrag:

Dem vorgelegten Angebotskonzept ab Fahrplanwechsel 2012/13 wird zugestimmt.

Feig

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3,C 3,OB,ZS/F _____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Ausgangssituation

Zur besseren Gestaltung des ÖPNV-Angebotes wird von der SWU Verkehr in regelmäßigen Abständen eine Ermittlung des Fahrgastaufkommens vorgenommen. Hierzu stehen vier Fahrgastzählungen pro Jahr an:

im Februar/ März	(Fahrplan mit Schule aber ohne Universität/Hochschule)
im April	(Fahrplan mit Schule und Universität/Hochschule)
im August	(Fahrplan ohne Schule ohne Universität/Hochschule)
im November	(Fahrplan mit Schule und Universität/Hochschule)

Zudem werden noch die Strukturentwicklungen der Städte Ulm und Neu-Ulm berücksichtigt und daraus eine Berechnung der Nachfrage durchgeführt.

Die Ergebnisse zeigen dann auf, wo

- die Leistung gering nachgefragt wird,
- es zu Überlastungen bei den angebotenen Leistungen kommt und
- es wachsende bzw. rückgängige Potenziale gibt.

2. Ergebnisse der Ermittlungen im ÖPNV-Netz der SWU-Verkehr

Als Ergebnisse der Auswertungen zeigt sich Folgendes:

- steigende Nachfrage in der Wissenschaftsstadt (Linien 3, 5, 13 und 15)
- Nachfragesteigerung auf der Linie 13 im Schülerverkehr und hohes, bisher nicht abgeschöpftes Fahrgastpotenzial im Bereich Königstraße
- zunehmend stärkere Auslastung der Linie 8 im Abschnitt Ehinger Tor – Blautal-Center

- punktuelle Nachfragespitzen:

Linien 1 und 4 zwischen Egertweg und Ehinger Tor
Linie 7 zwischen Jungingen und Hauptbahnhof
Linie 10
Linie 11

- geringe Nachfrage:

Linie 6
Linie 7 zwischen Ehinger Tor und Willy-Brandt-Platz
Linie 8 auf dem Abschnitt Ehinger Tor – Donautal – Wiblingen
Linie 9
Linie 18

Zusammengefasste Darstellung ist der Anlage 1 zu entnehmen.

3. Neues Angebotskonzept ab dem Fahrplanwechsel 2012/2013

Für den Fahrplanwechsel 2012/2013 im Dezember 2012 wird von der SWU Verkehr das folgende Angebotskonzept zur Verbesserung bzw. zur Anpassung an die Nachfrage vorgeschlagen. Für das neue Angebotskonzept werden 2.400 zusätzliche Personenfahrten pro Tag ermittelt, was eine relevante Steigerung darstellt.

3.1. Änderungen im Liniennetz

3.1.1. Bereich Industriegebiet Donautal, Kuhberg und Blaubeurer Straße

Da die Linie 8 (s.o.) unterschiedlich stark ausgelastet ist und auch die Nutzung durch den Schülerverkehr die Linie 4 nicht wirklich entlastet, soll diese Linie ganz aufgegeben werden. Zugleich besteht aber seit geraumer Zeit - auch durch erkennbar steigendes Potenzial bestätigt - der Wunsch nach einer Taktverdichtung in der Lindenhöhe und nach Grimmelfingen. Dies soll bis zur Realisierung der Straßenbahnlinie 2 die Linie 4 übernehmen (s. Anlage 2).

Sich daraus ergebende **Folgemaßnahmen** sind:

Neue Linie 14 ersetzt den Ast der Linie 8 Kuhberg - Wiblingen

Der Ast der Linie 8 vom Kuhberg nach Wiblingen wird durch eine neue Linie 14 im 30-Minuten-Takt ersetzt. Dies ist notwendig, damit diese wichtigen Tangentialverkehre Wiblingen – Donautal – Kuhberg weiterhin bedient werden. Zudem übernimmt die Linie 14 auch die Anbindung des Haltepunktes „Donautal“ an das verteilende Busnetz.

Linie 4 nach Grimmelfingen und Linie 13 zum Hochsträß im 20-Minuten-Takt

Auf Grund der steigenden Nachfrage soll die Linie 4 zukünftig durch das Baugebiet Lindenhöhe nach Grimmelfingen im 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) fahren. In den Tagesrandlagen wird die Bedienung vom 60- auf einen 30-Minuten-Takt verkürzt. Dementsprechend kann die Linie 4 die Bedienung der deutlich geringeren Nachfrage zum Hochsträß nicht mehr übernehmen. Die Bedienung des Hochsträß wird die Linie 13 mit kurzen Umsteigeanschlüssen an die Linie 4 übernehmen. Dies ist möglich, da die Linie 13 auf Grund der hohen Nachfrage zur Universität und des Schülerverkehrs auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet werden muss.

Linie 10 übernimmt den Ast der Linie 8 Hauptbahnhof Ulm – Blautalcenter

Da die Linie 8 ganz aufgegeben wird (s.o.), wurde in der Verknüpfung mit der Linie 10 im Hinblick auf die Bedienung der Blaubeurer Straße eine sinnvolle Lösung gesehen. Da die Linie 10 zu ähnlichen Zeiten am Hauptbahnhof Ulm wie die Linie 8 zum Blautalcenter fährt, bot sich hier ein Zusammenschluss an. Damit können auch z.Zt. vorhandene Leerkilometer gesenkt werden. Die Linie 10 fährt ganztägig im 30-Minuten-Takt und in der HVZ zwischen Hauptbahnhof und Donautal im 15-Minuten-Takt, da auch hier Nachfragespitzen mit abgedeckt werden sollen.

Linie 18 entfällt im Industriegebiet Donautal

Auf Grund der geringen Nachfrage bei der Linie 18, die noch unterhalb der im letzten Jahr eingestellten Linie 12 in Böfingen liegt, ist die Bedienung des Industriegebietes Donautal mit dieser Linie nicht mehr vertretbar. Leider hat sich der Umstieg von den Fahrgästen auf die Busse am Haltepunkt Donautal trotz anfänglich verstärktem Angebot mit zwei Linien, dann reduziert auf eine Linie nicht wirklich durchgesetzt. Die Linie 14, die wie die Linie 10 auf die Schichtzeiten der Betriebe ausgerichtet ist, bietet noch eine Nutzungsmöglichkeit des Busses zur Weiterfahrt, da zwischen den beiden Linien 14 und 10 eine kurze Übergangszeit an der Haltestelle „Graf-Arco-Straße“ besteht.

Mit dem Entfall der Linie 18 können auch die Haltestellen „Sanacorp“ und „Voithstraße“ nicht mehr angedient werden. Es sind aber in der Nähe entsprechende Haltestellen „Fa. Seeberger“ und „Steinbeisstraße“ vorhanden.

3.1.2. Veränderungen in Söflingen

Weitgehende Aufhebung des Ringverkehrs der Linie 11 in Gleißelstetten

Da die Linie 13 auf Grund der Nachfrage zukünftig im 20-Minuten-Takt verkehren soll, ist eine solche Erschließung für die Linie 11 auch erforderlich, um einen gegenseitigen Umstieg nach wie vor zu gewährleisten. Darüber hinaus wird durch diese Maßnahme erreicht, dass für Fahrgäste aus Gleißelstetten künftig kurze Umsteigezeiten von und zur Linie 1 bestehen.

Gleichzeitig soll zur besseren Erschließung eine weitgehende Aufhebung des Ringverkehrs durchgeführt werden. So soll der Bus ab der Endhaltestelle „Gleißelstetten“ nicht mehr über die Jörg-Syrlin-Straße zur Endhaltestelle der Linie 1, sondern über die Straßen Auf der Laue und den Maienweg mit drei neuen Haltestellen „Leonberger Weg“, „Schongauer Weg“ und „Krankenhaus Söflingen“ zur bestehenden Haltestelle „Torstraße“ und von dort aus weiter zur bestehenden Endhaltestelle der Linie 1 fahren. Die Haltestelle „Waldstraße“ in der Syrlinstraße würde damit entfallen (s. Anlage 4).

3.1.3. Verstärkungen auf der Linie 3 und der Linie 7

Verstärkungen auf der Linie 3

Auf Grund der steigenden Fahrgastzahlen (Neubau der Chirurgie, steigende Studentenzahlen) sind Verstärkungen der Linie 3 erforderlich. Deshalb soll folgende Taktfolge bei der Linie 3 eingeführt werden:

an den Vorlesungstagen	
zwischen ca. 7:30 Uhr und 8:00 Uhr	ein 3,3-Minuten-Takt
zwischen ca. 8:00 Uhr und 10:00 Uhr und	
zwischen ca. 15:30 Uhr und 19:00 Uhr	ein 5-Minuten-Takt

an vorlesungsfreien Tagen	
zwischen ca. 7:30 Uhr und 9:30 Uhr und	
zwischen ca. 16:30 Uhr und 19:00 Uhr	ein 5-Minuten-Takt

Verstärkungen auf der Linie 7

Auf Grund der Nachfrage ist vorgesehen im Rahmen dieser Umstellung den 10-Minuten-Takt der Linie 7 auf dem Abschnitt Ehinger Tor – Jungingen auf die Zeit von ca. 6:30 Uhr bis 8:00 Uhr und von 12:30 Uhr bis 19:15 Uhr auszuweiten.

Dadurch ergibt sich ein bedarfsorientiertes Angebot in der gesamten HVZ und eine Attraktivitätssteigerung der Verbindung Michelsberg (Hochschule) und Wissenschaftsstadt (Universität).

Dies gilt vorbehaltlich einer Abstimmung mit der RAB.

3.1.4. Grundlegende Änderungen des Fahrplanangebotes

Die grundlegenden Änderungen betreffen die Harmonisierung der Fahrpläne und Sicherung der Übergänge. Davon betroffen sind die Linie 1, 3, 4, 5 und neu die Linie 7 (s. Anlage 4). Damit wird erreicht, dass künftig immer dann, wenn kein 10-Minuten-Takt besteht, an den Haltestellen Ehinger Tor, Hauptbahnhof, Rathaus Ulm, Willy-Brandt-Platz und Egertweg Anschlüsse angeboten werden können, sodass keine Umsteigezeiten mehr anfallen.

4. Kosten und Finanzierung

Bei der Realisierung des gesamten Paketes werden die entstehenden Mehrkosten durch prognostizierte Mehreinnahmen kompensiert.