

BERICHT

NAHVERKEHRSP PLAN DER STADT NEU-ULM

Auftraggeber/-in:

Stadt Neu-Ulm
DZ3 / Abteilung Umwelt und
Mobilität
Augsburger Str. 15
89231 Neu-Ulm

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Stand: 16.05.2024

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Stadt Neu-Ulm 2024
Auftraggeber	Stadt Neu-Ulm
Auftrags-Nr.	TC5000579
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Angebots-Nr.	202352007A
Autor/-in	M.Sc. Johannes Prinzler, Dipl. Ing. Rimbert Schürmann, M.Sc. Christoph Welz
zuletzt gespeichert	16.05.2024

Inhalt

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen	8
1.1	Ziele des Aufgabenträgers Stadt Neu-Ulm	8
1.2	Gesetzliche Grundlagen	9
1.2.1	Europäischer Rechtsrahmen	9
1.2.2	Bundesrecht (PBefG)	9
1.2.3	Landesrecht Freistaat Bayern	11
1.2.3.1	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, 1996, Stand 2023)	11
1.2.3.2	Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie	12
1.2.4	Clean Vehicles Directive	12
2	Bestandsaufnahme	14
2.1	Analyse der relevanten Studien, übergeordneten Planungen und lokalen Planwerke	14
2.1.1	Regionalplan der Region Donau-Iller 2023	14
2.1.2	Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING)	15
2.1.3	Regio S-Bahn Donau-Iller	17
2.2	Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	18
2.2.1	Raumstruktur	18
2.2.2	Bevölkerungsentwicklung	19
2.3	Vorgaben zur Erschließung von Neubaugebieten	20
3	Beschreibung des ÖPNV-Angebots	22
3.1	Organisation und Zuständigkeit des ÖPNV	22
3.2	Linienangebot im ÖPNV der Stadt Neu-Ulm	22
3.2.1	Angebot im Busverkehr	22
3.2.2	Angebot im SPNV	24
3.3	Verkehrsnachfrage	25
3.3.1	Pendlerbeziehungen im Landkreis Neu-Ulm, der Stadt Neu-Ulm und der Stadt Ulm	25
3.3.2	ÖPNV-Nachfrage	26

3.4	Tarifstruktur und Vertriebswege	28
4	Anforderungsprofil des ÖPNV	29
4.1	Standards in der Erschließung und Erreichbarkeit	29
4.1.1	Erschließung in der Stadt Neu-Ulm	29
4.1.2	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	30
4.2	Bedienungshäufigkeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm	30
4.3	Umsteigevorgänge zu wichtigen Zielen	33
5	Qualitätsstandards im ÖPNV	35
5.1	Anforderungen an Haltestellen	36
5.1.1	Grundsätzliche Merkmale von Haltestellen	37
5.1.2	Ausbaustand barrierefreie Haltestellen	40
5.1.3	Klassifizierung der Haltestellen	40
5.1.4	Haltestellenausstattung	43
5.2	Anforderungen an Fahrzeuge des ÖPNV	45
5.3	Standards im Betrieb	45
5.3.1	Betriebsleitstelle	45
5.3.2	Lichtsignalanlagen (LSA)-Beeinflussung	46
5.3.3	Fahrgastzählung	47
5.3.4	Sicherheit	47
5.3.5	Sauberkeit	48
5.3.6	Fahrscheinkontrollen	48
5.3.7	Pünktlichkeit	49
5.3.8	Anschlusssicherung	49
5.3.9	Bedarfsverkehr	50
5.3.10	Personal	50
5.4	Tarif, Vertrieb, Information und Kundenkommunikation	51
5.4.1	DING-Tarif	51
5.4.2	Fahrgastinformation	52
5.4.3	Vertrieb	54
5.4.4	Marketing	54
6	Schwachstellenanalyse	55

6.1	Analyse der Erschließung durch den ÖPNV	55
6.2	Analyse der Umsteigehäufigkeit und der Beförderungszeit	57
6.3	Analyse des Fahrtenangebots	61
7	ÖPNV-Entwicklung und Maßnahmendefinition für das Stadtnetz Ulm / Neu-Ulm	64
7.1	Neues Stadt-Busnetz 2027	64
7.2	Antriebswende im Busverkehr	89
7.3	Maßnahmen zur Barrierefreiheit – Haltstellenausbau	91
7.4	Maßnahmenprogramm Infrastruktur	92
7.5	Maßnahmen Vertrieb und Digitalisierung	92
7.6	Prüfung von Maßnahmen	93
8	Aufgabenträgerschaft und ÖPNV-Organisation in Neu-Ulm	95
9	Definition des Stadtnetzes Neu-Ulm als Linienbündel	96
9.1	Grundlegendes zur Linienbündelung	96
9.2	Definition des Stadtnetzes Neu-Ulm 2027 als ein Linienbündel	97
9.3	Linien in der Stadt Neu-Ulm ohne Integration in das „Stadtnetz Neu-Ulm“	104
10	Beteiligungsverfahren	105
10.1	Projektbeteiligte	105
10.2	Online-Bürgerdialog	105
10.3	Kurzzusammenfassung und Fazit	106
11	Anhang	108
11.1	Fahrzeugausstattung	108
11.2	Übersicht der aktuellen Liniengenehmigungen nach §§ 37 und 42 PBefG im Stadtkreis Ulm, im Alb-Donau-Kreis und im Landkreis Neu-Ulm	114
11.3	Linienfahrwege und Haltestellen	117

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge _____	13
Tabelle 2:	Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Neu-Ulm _____	19
Tabelle 3:	Richtwerte der Haltestelleneinzugsradien im Stadtgebiet Neu-Ulm _____	30
Tabelle 4:	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete _____	30
Tabelle 5:	Verkehrszeiten in den Städten Ulm und Neu-Ulm _____	31
Tabelle 6:	Definition der Verkehrszeiten und der Bedienungshäufigkeit _____	32
Tabelle 7:	Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV _____	36
Tabelle 8:	Ausstattungsmerkmale für Haltestellen _____	44
Tabelle 9:	Änderungen am Linienverlauf im Stadtnetz Ulm und Neu-Ulm _____	83
Tabelle 10:	Änderungen am Linienverlauf im Nachtbusnetz Ulm und Neu-Ulm _____	85
Tabelle 11:	Erwartete Förderquoten der SWU für Investitionen zur Umstellung auf E-Busse _____	91
Tabelle 12:	Linienbündel Stadtverkehr Neu-Ulm _____	99
Tabelle 13:	Fahrzeugausstattung Bus _____	112
Tabelle 14:	Liste der Linienkonzessionen in den Städten Ulm und Neu-Ulm sowie dem ADK und LK Neu-Ulm _____	116

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Linienkonzept Regio-S-Bahn Donau-Iller _____	18
Abbildung 2:	Liniennetzplan Stadt Ulm und Stadt Neu-Ulm _____	23
Abbildung 3:	Pendlerströme in Ulm und dem Landkreis Neu-Ulm. Datenstand 2019. _____	26
Abbildung 4:	Wohnorte der ÖPNV-Stammkunden in den Städten Ulm und Neu-Ulm. _____	27
Abbildung 5:	Haltestellenklassifizierung in Neu-Ulm _____	41
Abbildung 6:	Erschließung durch den ÖPNV in den Städten Ulm und Neu-Ulm _____	56
Abbildung 7:	Beförderungszeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm. Beispiel: Erreichbarkeit des Rathauses Neu-Ulm _____	58
Abbildung 8:	Beförderungszeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm. Beispiel: Erreichbarkeit der Wissenschaftsstadt Ulm _____	59
Abbildung 9:	Umsteigehäufigkeit Stadt Ulm und Neu-Ulm Beispiel Umsteigehäufigkeit zum Rathaus Neu-Ulm _____	60
Abbildung 10:	Umsteigehäufigkeit Stadt Ulm und Neu-Ulm Beispiel Umsteigehäufigkeit zur Wissenschaftsstadt Ulm _____	61
Abbildung 11:	Fahrtenangebot in der Stadt Neu-Ulm – Bedienung der wichtigen Ziele in der Normalverkehrszeit (hier 11:00-12:00 Uhr) _____	63
Abbildung 12:	Linien im neuen Stadt-Busnetz 2027 _____	65
Abbildung 13:	Screenshot Online-Beteiligungsportal _____	106
Abbildung 14:	Designvorgabe Gelenkornibus _____	113

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 Neu-Ulm

Für die Stadt Neu-Ulm wird erstmals ein Nahverkehrsplan erstellt. Gleichzeitig werden in der Stadt 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 in Form einer „Inhouse-Vergabe“/Betrachtung 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 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

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 Vorabbekanntmachung voraus (§ 8a Abs. 2 PBefG). In dieser Vorabbekanntmachung 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, Anschlusssicherung und Barrierefreiheit sollen daher im Nahverkehrsplan enthalten sein und werden dementsprechend gewürdigt.

1.2.3 Landesrecht Freistaat Bayern

1.2.3.1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, 1996, Stand 2023)

Gemäß dem BayÖPNVG sind die kreisfreien Städte und Landkreise Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV (Straßenbahn und Busse). Für den Schienenpersonennahverkehr ist der Freistaat Bayern Aufgabenträger.

Auch im BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan als zentrales Steuerungsinstrument für die zuständigen Aufgabenträger in Art. 13 normiert: „Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs können auf ihrem Gebiet und, sofern nach Art. 6 Abs. 1 Satz 1 ein regionaler Nahverkehrsraum abgegrenzt worden ist, für diesen Nahverkehrsraum Planungen zur Sicherung und zur

Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß den Anforderungen dieses Gesetzes durchführen (Art. 13 Abs. 1 S. 1 BayÖPNVG).

In Art. 13 wird zudem geregelt, dass bei der Erstellung eines Nahverkehrsplans planerische Maßnahmen vorzusehen sind, „die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen. (...) Der Nahverkehrsplan enthält Ziele und eine Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und muss mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen.“

In regelmäßigen Zeitabständen soll der Nahverkehrsplan überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden.

1.2.3.2 Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie

In der Leitlinie aus dem Jahr 1998 sind Vorgehensschritte zur Erstellung des Nahverkehrsplans sowie die wichtigsten Inhalte dargelegt. Hier finden sich auch Vorgaben für die Erschließungs- und Bedienungsqualität. Diese Vorgaben dienen teilweise als Grundlage für diese Fortschreibung des Nahverkehrsplans, sie wurden jedoch an aktuelle Erfordernisse und den neuen Rechtsrahmen angepasst.

1.2.4 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 Klassen¹ M1 und M2, die den Grenzwert für CO₂-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).

¹Fahrzeugklasse 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.

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 CO₂/kWh oder weniger als 1 g CO₂/km ausstößt“ (CVD-Artikel 4 (5)).

	Fahrzeugklassen M ₁ und M ₂		Busse (Fahrzeugklasse M ₃)	
	bis 31.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030	bis 31.12.2025	01.01.2026 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 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 Nahverkehrsplan 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 gleichwertige 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.
- Die Verbesserung der Verknüpfung des ÖPNV auf Straße und Schiene nach den Prinzipien des Integralen Taktfahrplans sowie die Koordination zwischen den Nahverkehrsräumen und über die Landesgrenze hinweg
- Weitere Stärkung der Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen als Verknüpfungspunkte im Sinne eines integrierten Verkehrssystems und Freihaltung von Flächen für die bedarfsgerechte Bereitstellung von verkehrsträgerübergreifenden Verknüpfungsanlagen
- Die Stadt Neu-Ulm wird zusammen mit der Stadt Ulm im regionalen Erreichbarkeitsnetz als wichtiges Ziel für die gesamte Region Donau-Iller benannt. Auf den vom Regionalverband definierten „Verbindungen des Hauptnetzes/Ergänzungsnetz“ wird das Doppelzentrum in vielen Fällen als Ausgangspunkt/Ziel hervorgehoben.

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 bedingten 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. Abweichend davon hat der Unternehmensbeirat des DING von einer Vertretungsregelung zur Vereinfachung von Entscheidungen Gebrauch gemacht. 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 Fahrplan-kilometer 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 grundsätzlich 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 seit Ende 2023 ausschließlich 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. Sharingdienste 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.

2.1.3 Regio S-Bahn Donau-Iller

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). Aktuell fahren bereits auf einigen Schienenstrecken in der Region Bahnlinien unter dem Namen Regio-S-Bahn. In Zukunft soll auf den bestehenden Schienenstrecken der Region 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 Fahrplanangebot sind verdichtete Fahrpläne (in der Hauptverkehrszeit) sowie Durchbindungen und eine höhere Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit angestrebt. Teile der angestrebten Standards sind bei Beschluss des Nahverkehrsplans bereits umgesetzt.

Im Folgenden ist das geplante Konzept dargestellt. In der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans können voraussichtlich weitere Maßnahmen des Projektes Regio-S-Bahn Donau-Iller umgesetzt werden.

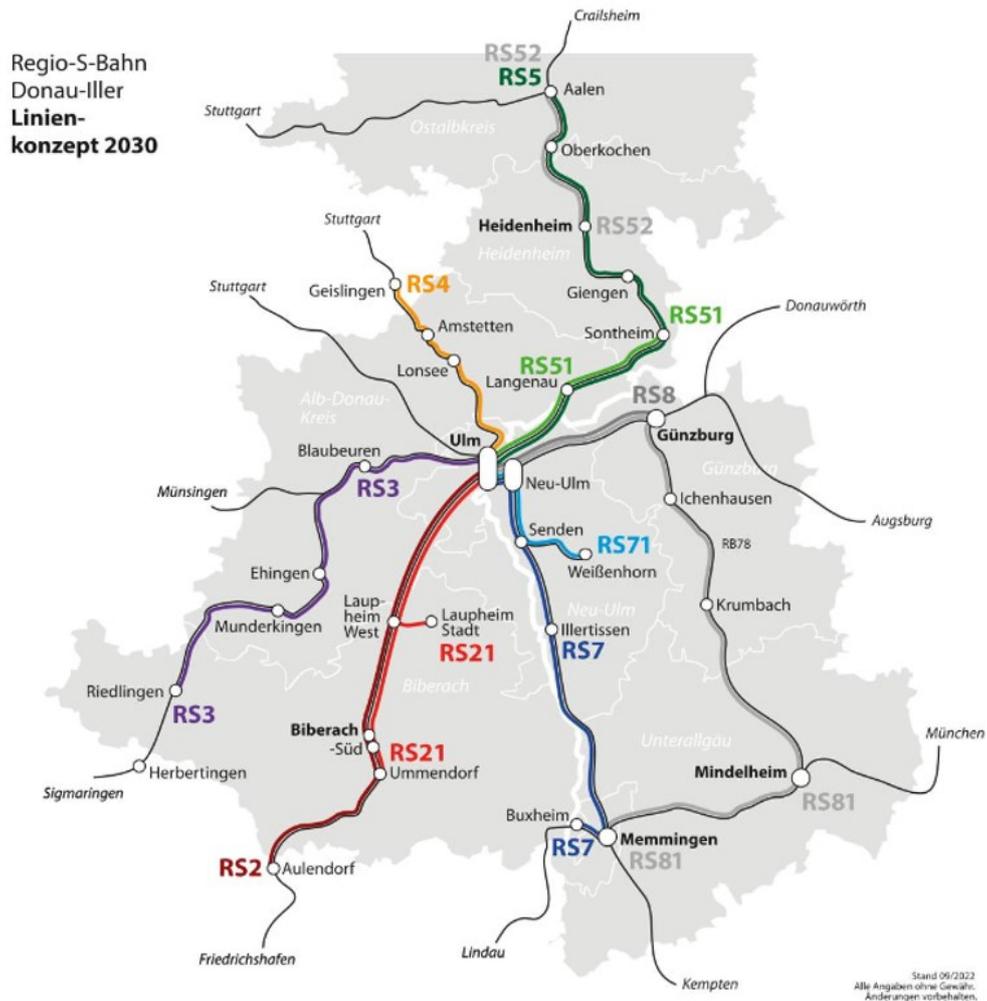


Abbildung 1: Linienkonzept Regio-S-Bahn Donau-Iller (Quelle: rsb-di.de/projekt/)

2.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

2.2.1 Raumstruktur

Neu-Ulm ist gemeinsam mit der Stadt 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.

2.2.2 Bevölkerungsentwicklung

In der Stadt Neu-Ulm wird mit einer ansteigenden Gesamtbevölkerung (Bevölkerungsprognose bis 2040) von ca. 60.000 Einwohnern (2020) auf ca. 70.000 Einwohner (2040) gerechnet. Allerdings ergibt sich auf Planungszellebene ein differenzierteres Bild:

Planungszelle		2019	2040		
		Summe	Summe	Differenz absolut	Differenz in %
Innenstadt-West	1	4.076	5.001	925	22,7
Innenstadt-Mitte	2	4.647	6.069	1.422	30,6
Innenstadt-Ost	3	1.862	2.468	606	32,6
Villenstraße etc.	4	475	921	446	93,9
Neu-Ulm 21	5	1.518	1.936	418	26,9
Baumgartenstraße	6	1.041	1.140	99	9,5
Vorfeld und Wiley-Nord	7	2.773	3.461	688	24,8
Im Starkfeld	8	1.987	2.452	465	23,4
Illerbogen	9	530	601	71	13,4
Ulmer Riedteile	10	749	2.398	1.649	220,1
Wiley-Mitte und -Süd	11	3.146	3.433	287	9,1
Offenhausen-Nord	12	2.053	2.183	130	6,3
Offenhausen-Mitte	13	1.511	1.534	23	1,5
Offenhausen-Süd	14	2.877	3.633	756	26,3
Otto-Hahn-Straße	15	117	79	-38	-32,5
Schwaighofen	16	550	722	172	31,2
Steinhäule	17	32	29	-3	-9,6
Pfuhl-Nord	18	4.866	4.842	-24	-0,5
Pfuhl-Mitte	19	2.909	3.398	489	16,8
Pfuhl-Süd	20	2.403	2.677	274	11,4
Klärwerk und Schulzentrum	21	44	73	29	66,4
Burlafingen	22	5.049	5.534	485	9,6
Steinheim	23	745	1.057	312	41,9
Finningen	24	1.172	1.309	137	11,7
Ludwigsfeld	25	7.039	7.405	366	5,2
Gerlenhofen	26	2.672	2.737	65	2,4
Reutti	27	1.561	1.794	233	15
Jedelhausen	28	374	405	31	8,4
Hausen	29	231	280	49	21,4
Holzschwang	30	884	1.131	247	28
Ludwigsfeld-West	31	1.762	1.796	34	1,7
Ludwigsfeld-Nord	32	3.553	4.554	1.001	28,2
Ludwigsfeld-Süd	33	1.724	1.055	-669	-38,8
Neu Ulm		59.893	70.694	10801	18

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Neu-Ulm
(Quelle: Bevölkerungsprognose für die Stadt Neu-Ulm bis 2040)

Das Bevölkerungswachstum in Neu-Ulm konzentriert sich stark auf die Bevölkerungstarken Ortsteile der Entwicklungsachsen Süd und Ost. Im Osten sind es vor allem die Ortsteile Pfuhl und Burlafingen, in denen nach wie vor mit einer moderaten Bevölkerungszunahme zu rechnen ist. Noch deutlich stärker ist der Zuwachs im Bereich der Entwicklungsachse Süd und dort insbesondere in den Prognosezellen 10 „Ulmer Riedteile“, 33 „Ludwigsfeld Nord“ und 7 „Vorfeld und Wiley-Nord“ wo in den nächsten 5 bis 10 Jahren mit einer regen Wohnbauentwicklung zu rechnen ist. Ein ebenfalls starkes Wachstum wird im Bereich der Kernstadt prognostiziert (Reste der NU 21 Entwicklung, laufende Umnutzung und Nachverdichtung im Bestand). In anderen städtischeren Bezirken wird hingegen teilweise mit einem Bevölkerungsrückgang gerechnet, insbesondere im südlichen Ludwigsfeld.

In den südlichen und östlichen Außenstadtteilen wird mit Einwohnersteigerungen zwischen 10 % und 40% gerechnet wird (Steinheim, Reutti, Holzschwang, Gerlenhofen, Finningen), in absoluten Zahlen sind dies jedoch nur geringe Zuwächse.

Gleichzeitig soll insbesondere die Anzahl der Einwohner mit einem Alter >65 Jahren zwischen 2020 und 2040 um ca. 35% steigen. Durch die Spätfolgen der beiden Weltkriege entwickeln sich einzelne der Altersgruppen jedoch wellenförmig. Während die Altersgruppe der 65-79-Jährigen im aktuellen Jahrzehnt zunächst nur langsam ansteigen wird (um ca. 5% bis 2024), wird die Zahl der über 80-Jährigen in den nächsten 4 Jahren bereits um ca. 15% ansteigen.

Im Landkreis Neu-Ulm leben mit Stand Dezember 2019 ca. 175.200 Personen (Quelle: 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 (Quelle regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2042).

In der Stadt Ulm leben aktuell circa 127.000 Menschen (Stand 2019). Insgesamt wird im Untersuchungszeitraum für die Stadt Ulm eine Zunahme der Bevölkerung um 14,4% auf rund 145.900 Einwohner erwartet. In fast allen Stadtteilen wird mit einem deutlichen Bevölkerungszuwachs gerechnet. Die stärksten Zunahmen werden für die Stadtviertel Söflingen, Weststadt, Eselsberg (absolute Steigerung) vorausberechnet. 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. (Quelle: Bevölkerungsvorausrechnung Stadt Ulm 2040)

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 mit einem ÖPNV-Linienangebot, in einem für die Städte Ulm und Neu-Ulm verglichen mit anderen bebauten Gebieten gleichwertigen Standard, erschlossen werden.

- 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 soll auf die Belange des ÖPNV hinsichtlich Fahrzeit, Erschließungswirkung und Befahrbarkeit der Haltestellen Rücksicht genommen werden.

3 Beschreibung des ÖPNV-Angebots

3.1 Organisation und Zuständigkeit des ÖPNV

Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Neu-Ulm 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.

3.2 Linienangebot im ÖPNV der Stadt Neu-Ulm

3.2.1 Angebot im Busverkehr

Tagesverkehr

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Neu-Ulm wird (neben den Regionalbahnen) vollständig durch Buslinien bereitgestellt. Die Buslinien haben entweder einen rein städtischen oder regionalen Charakter. Auf Neu-Ulmer Gemarkung ist der ZUP (zentraler Umsteigepunkt) am Bahnhof Neu-Ulm der zentrale Verknüpfungspunkt, der von allen Linien angefahren wird. Hier bestehen Bus-/Bus- wie auch Bus-/Bahn-Umsteigemöglichkeiten.

Darüber hinaus sind fast alle Fahrten der Buslinien über Neu-Ulm durchgebunden nach Ulm. Hier ist der ZOB am Hauptbahnhof von Ulm die zentrale Endhaltestelle. Auf ihren Fahrten zwischen ZUP in Neu-Ulm und ZOB in Ulm bedienen die Buslinien die Innenstädte von Neu-Ulm und von Ulm. In der Summe werden so auf diesem Abschnitt pro Werktag insgesamt rund 830 Fahrten (Mo-Fr) in beide Richtungen angeboten.

Das Liniennetz der Stadt Neu-Ulm lässt sich folgendermaßen zusammenfassen:

- **Stadtteil verbindende Linien** (Linien 5, 73, 77, 78, 84, 85, 88, 89) stellen die Erreichbarkeit jedes Stadtteils aus dem Zentrum Neu-Ulms sicher. Sie haben unterschiedliche Standards: Linie 5 mit zwei Linienästen im jeweils 20-Minuten-Takt die Linien 73, 84, 89 (grob) im 30-

Minuten-Takt und die Linien 77, 78, 85, 88 im Stundentakt bzw. mit nur vereinzelt Fahrten.

- **Linien mit Erschließungsfunktion** dienen z.B. der Erschließung des Industriegebiets Pfuher Ried (Linien 71 und 79 montags bis freitags im Tagesverkehr im 60-Minuten-Takt) und der Erschließung der Neu-Ulmer Weststadt (Linie 7 im 20-Minuten-Takt)

Mit Aufstellung des Nahverkehrsplans übernimmt die Stadt Neu-Ulm zum 01.01.2024 die Aufgabenträgerschaft für die städtischen Busverkehre vom Landkreis Neu-Ulm, der bislang für den gesamten Landkreis die Busverkehre organisiert und bestellt hat.

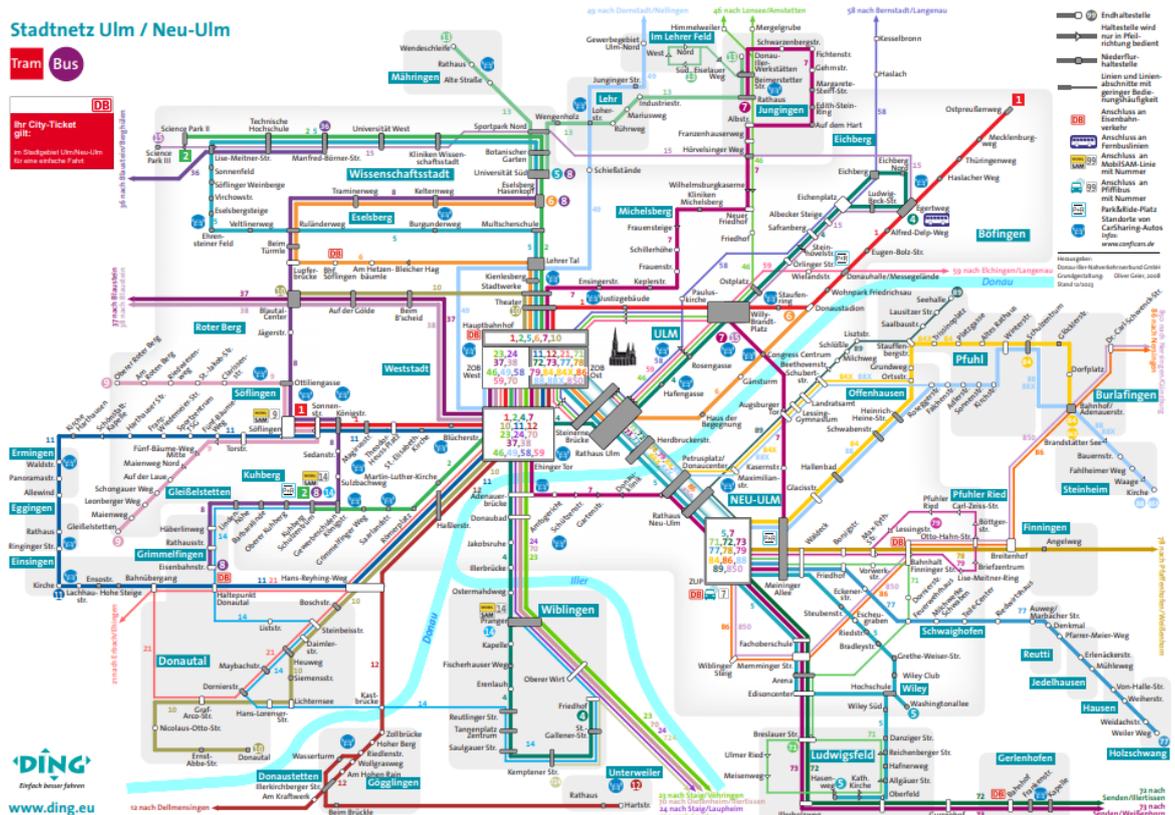


Abbildung 2: Liniennetzplan Stadt Ulm und Stadt Neu-Ulm

Nachtverkehr und Bedarfsverkehr

In den Abendstunden zwischen 22 Uhr und 0 Uhr besteht mit dem Pffifibus 7 ein zu bestellendes Bedarfslinienangebot als Ringlinie: ZUP Neu-Ulm – Finningen/Holzheim – Holzschwang, Reutti – ZUP Neu-Ulm. In den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen besteht das stündliche Angebot bis ca. 3 Uhr in der Nacht, immer als Kleinbus. Außerdem wird Wochenends (nachts) auch die Relation ZUP – Wiley – Ludwigsfeld angeboten. An den Sonn- und Feiertagen wird der Pffifibus 7 als stündliches Bedarfsangebot mit Voranmeldung angeboten. Das Angebot ist im DING-Tarif enthalten, es besteht kein Sondertarif.

3.2.2 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, nur regelmäßig verkehrende Linien aufgeführt):

- Brenzbahn (Ulm - Aalen): halbstündliches Regio-S-Bahn-Angebot (RS 5 und 51) und ein zweistündlicher InterRegio-Express (IRE 50),
- Südbahn (Ulm – Friedrichshafen): halbstündliches Regio-S-Bahn-Angebot (RS 2 und 21) und ein stündlicher InterRegio-Express (IRE 3 „Bodenseegürtelbahn“), stündlicher Regional-Express (RE 5)
- Donaubahn (Ulm – Sigmaringen): halbstündliches Regio-S-Bahn-Angebot (RS 3) und ein stündlicher Regional-Express (RE 55)
- Filstalbahn (Ulm - Geislingen – Stuttgart): stündlicher Regional-Express (RE 5) sowie ein halbstündlicher Metropolexpress (MEX 16)
- Schnellfahrstrecke Ulm-Wendlingen: stündlicher InterRegio-Express (IRE 200)
- Illertalbahn (Ulm – Memmingen): halbstündlich bis stündliches Regio-S-Bahn-Angebot (RS 7) und ein stündlicher Regional-Express (RE 75)
- Donautalbahn (Ulm – Günzburg): stündlicher Regional-Express (RE 9), dazu ein stündliches Regionalbahnangebot (RB 15)
- Ulm – Weißenhorn: stündliches Regio-S-Bahn-Angebot (RS 71)

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 Vöhringen/Illertissen eingesetzt

Geplantes Angebot

Durch die stückweise Umsetzung des Projektes Regio-S-Bahn Donau-Iller wird es zu Angebotsverbesserungen im SPNV der Region kommen. Dies wurde bereits in Kapitel 2.1.3 beschrieben. Wie genau das Angebot im SPNV in Zukunft aussehen wird, ist abhängig von dem politischen Willen, der

Finanzlage und der Förderfähigkeit der einzelnen Maßnahmen. Die Ergebnisse des Planungs- und Abstimmungsprozesses können an dieser Stelle nicht vorweggenommen werden.

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 Pendlerverkehre 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, im Vergleich zur Stadt Ulm fallen diese meist schwächer aus (mit Ausnahme der Nachbargemeinden aus dem Landkreis Neu-Ulm).

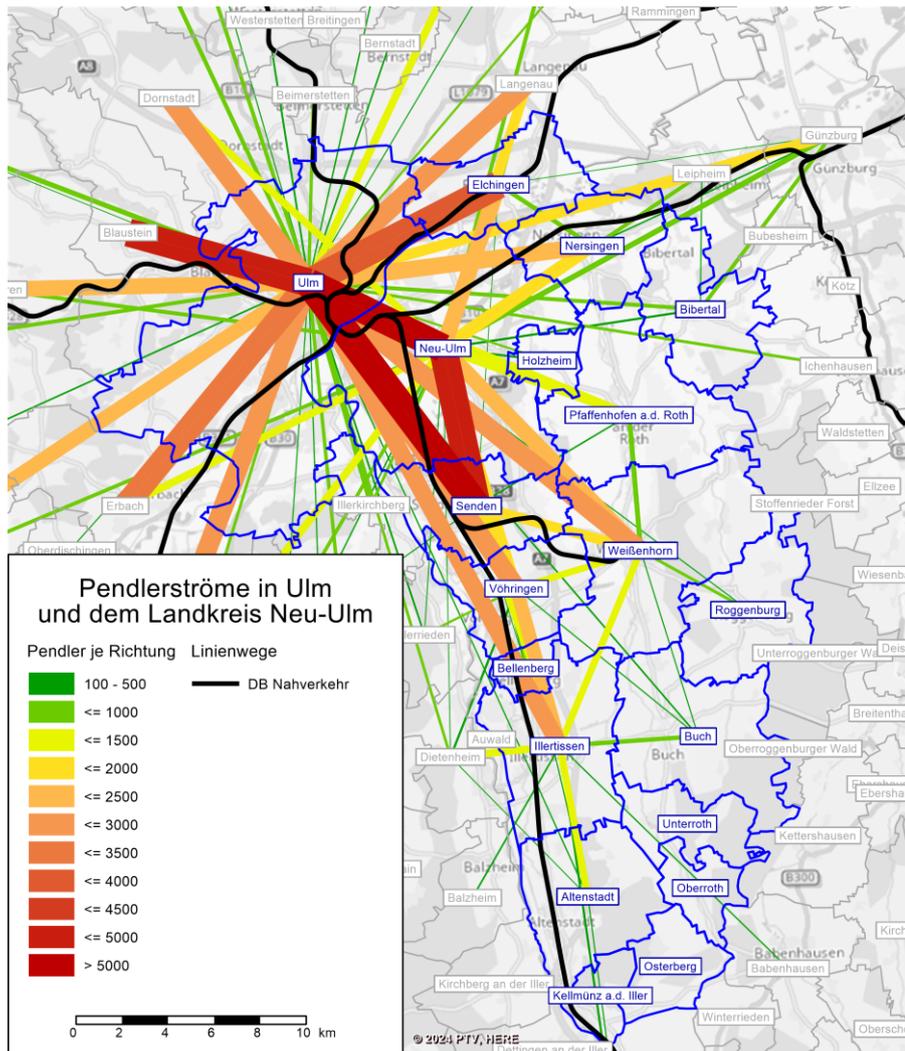


Abbildung 3: Pendlerströme in Ulm und dem Landkreis Neu-Ulm. Datenstand 2019. Darstellung: PTV.

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 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 Neu-Ulm

Für die Stadt Neu-Ulm liegen keine aktuellen feinkörnigen Nachfragedaten vor.

Auswertung der Dauerkarteneinhaber

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

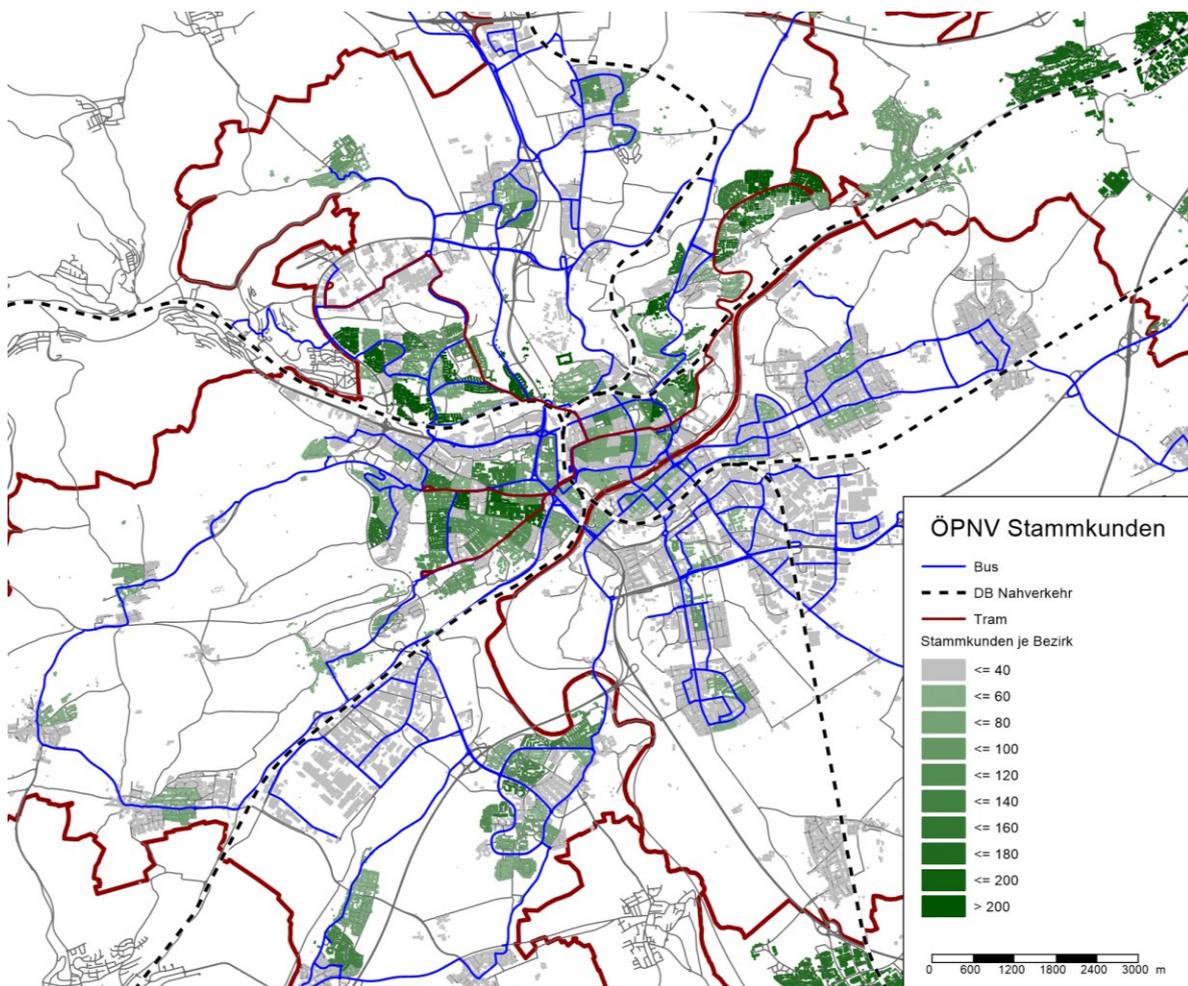


Abbildung 4: Wohnorte der ÖPNV-Stammkunden in den Städten Ulm und Neu-Ulm. Datenstand 2023. Darstellung: PTV.

In Neu-Ulm wohnen im gesamten Bezirk Stadtmitte ca. 1.300 Stammkunden, dazu kommen ca. 350 Stammkunden in Ludwigsfeld und 150 in Pfuhl. Insgesamt zeigt die Auswertung, dass in Neu-Ulm nicht viele Dauerkartenbesitzer wohnen, wenn man es mit denen der Stadt Ulm vergleicht.

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 in verschiedenen Apps (z.B. DING-App, DB Navigator (geplant), SWU-App) zu erwerben.

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 Neu-Ulm eine substanzielle Ausweitung des ÖPNV-Angebots durch die Konzeption eines gemeinsamen Stadtnetzes Ulm – Neu-Ulm, sowie höhere Anforderungen an verschiedene Qualitätskriterien im ÖPNV.

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 Standards in der Erschließung und Erreichbarkeit

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 Neu-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 Städte Ulm und Neu-Ulm gelten, um die Erschließung ausreichend zu gewährleisten:

Raum	Bus, Straßenbahn
Innenstadt Neu-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 Neu-Ulm

4.1.2 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

4.2 Bedienungshäufigkeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm

Für die Bedienungshäufigkeit werden Mindestvorgaben im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG 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
Hauptverkehrszeit:			
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06.30 - 08.30		
	16.00 - 18.00		
Normalverkehrszeit:			
Normalverkehrszeit 1 (NVZ 1)	08.30 - 16.00	12.30 - 19.00	
	18.00 - 19.00		
Normalverkehrszeit 2 (NVZ 2)	05.30 - 06.30	08.00 - 12.30	11.30 - 21.00
	19.00 - 21.00	19.00 - 21.00	
Schwachverkehrszeit:			
Schwachverkehrszeit 1 (SVZ 1)	04.30 - 05.30	04.30 - 08.00	04.30 - 11.30
	21.00 - 00.30	21.00 - 01.00	21.00 - 00.30
	Freitags 00.30 - 01.00		
Schwachverkehrszeit 2 (SVZ 2)	Freitags 01.30 - 04.30	01.30 - 04.30	

Tabelle 5: Verkehrszeiten in 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
	Linien (neu)		1, 2, 3, 4, 5	6, 7, 8, 9	10, 14	11, 12, 13, 15, 16	17, 18	
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 01.30 - 04.30	SVZ 1						60'-Takt
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: Definition der Verkehrszeiten und der 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 zusätzliche Fahrten (lt. Beschluss FBA StBU vom 02.05.2023, GD 115/23)

Linie 12: samstags bis ca. 21 Uhr alle 30 Minuten. Die Durchbindung ab Unterweiler nach Wiblingen wird nur Mo - Fr tagsüber angeboten.

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

4.3 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.

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

die nahegelegenen Alternativhaltestellen Hauptbahnhof West oder ZOB) und dem 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; Festhaltungsmöglichkeiten; notwendige Vorbereitungszeit beim Fahrzeugausstieg
Arm- und handbehinderte Fahrgäste	Bedienen von Tastern und Automaten; Festhaltungsmöglichkeiten
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, Sprecheinrichtungen und Festhaltenmöglichkeiten; Erreichbarkeit von Informations tafeln (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
- Funktionalität (Wetterschutz, ausreichend Aufstellfläche, Aufenthaltsqualität)
- 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 Rillenplatten, 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 Fahrzeuges 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 EAÖ² eine nutzbare Mindestdiefe der Wartefläche für Fahrgäste von 2,50 m anzusetzen, soweit dies möglich ist. Vor Einbauten und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen sind Rangierflächen von mindestens 1,50 m x 1,50 m erforderlich. Bei Mischflächen sind größere Tiefen anzustreben, um Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren.
- Die Länge der Wartefläche ergibt sich aus den betrieblichen Anforderungen, u.a. den Fahrzeuglängen.
- Der Bodenbelag muss fest und rutschsicher sein.
- Die Führung von Radfahrstreifen durch Haltestellenbereiche ist zu vermeiden.

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 Fahr-

² FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ), 2013

gastinformationstafeln 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 Fahrgastinformationsvitriinen 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 Vitriinen).
- 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

In den vergangenen Jahren wurden bereits Haltestellen im Stadtgebiet Neu-Ulms barrierefrei umgebaut. Aktuell besitzen von insgesamt 129 Haltestellen ca. 38 % Merkmale eines barrierefreien Ausbaustands (z.B. Bodenindikatoren). Das bedeutet, dass 62 % der Haltestellen aktuell nicht barrierefrei ausgebaut sind. Ein vollständig barrierefreier Ausbaustand, mit begründeten Ausnahmen, ist anzustreben. Daher wird eine Klassifizierung der Haltestellen vorgenommen.

5.1.3 Klassifizierung der Haltestellen

Zur Festlegung der 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 Abbildung zeigt die Klassifizierung, dargestellt auf Haltestellenebene.

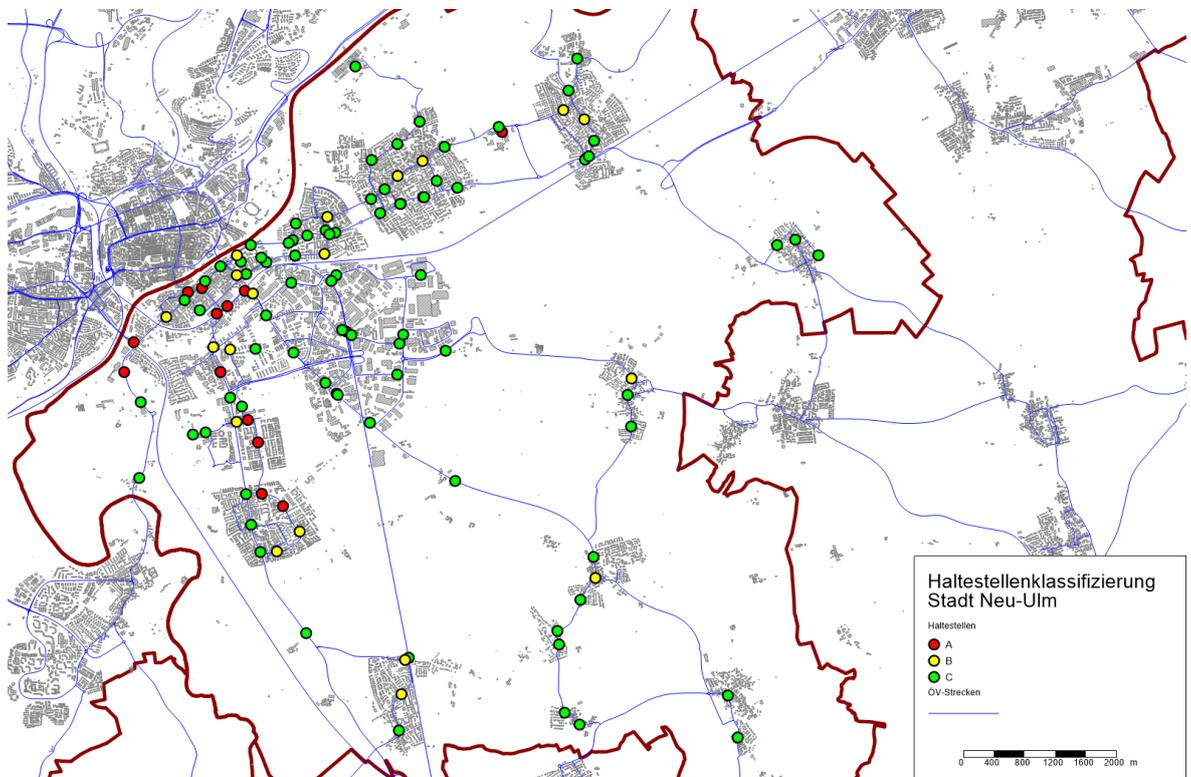


Abbildung 5: Haltestellenklassifizierung in Neu-Ulm

Folgende Haltestellen gibt es aktuell, fallen aber zum Fahrplanwechsel 2027 zum gemeinsamen Stadtnetz Ulm und Neu-Ulm weg:

- Washingtonallee (Änderung Linienverlauf Linie 5)
- Ludwigsfeld Meisenweg (Linie 71 entfällt)
- Ludwigsfeld Ulmer Ried (Linie 71 entfällt)
- Ludwigsfeld Hasenweg (Änderung Linienverlauf Linie 5; bei Entfall Ringverkehr)
- Ludwigsfeld Katholische Kirche (Änderung Linienverlauf Linie 5; bei Entfall Ringverkehr)
- Steubenstraße (Änderung Linienverlauf Linie 5)

- Riedstraße (Änderung Linienvverlauf Linie 5)
- Bradleystraße (Änderung Linienvverlauf Linie 5)
- Donaucenter (Fahrwegvereinheitlichung Linie 7 über Schützenstraße)
- Donauklinik (Fahrwegvereinheitlichung Linie 7 über Schützenstraße)
- Pfuhler Ried (Fahrwegänderung neue Linie 16)
- Carl-Zeiss-Straße (Fahrwegänderung neue Linie 16)
- Böttgerstraße (Fahrwegänderung neue Linie 16)
- Briefzentrum (Fahrwegänderung neue Linie 16; neue Lage der Haltestelle)
- Lise-Meitner-Ring (Fahrwegänderung neue Linie 16)
- Pfaffenweg (Linie 71 entfällt)
- Kantstraße
- Offenhausen Schlössle (Haifischflosse entfällt)
- Offenhausen Lisztstraße (Haifischflosse entfällt)
- Vorwerkstraße (Linie 71 entfällt, Fahrwegänderung Linie 73)
- Dornierstraße (Linie 71 entfällt, Fahrwegänderung Linie 73)
- Eckenerstraße (Zusammenlegung mit Hst. Alte Stadtgärtnerei Linien 16 und 17)
- Steinheim Waage (einseitig, Änderung Linienvverlauf Linie 3)
- Feuerwehr Steinheim (einseitig, Änderung Linienvverlauf Linie 3)

Da diese in absehbarem Zeithorizont nicht mehr bedient werden, wird keine Haltestellenklassifizierung vorgenommen, da sie von der Zielsetzung zum barrierefreien Ausbau ausgenommen sind.

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
Beschilderung			
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		
Haltestellenausstattung	A	B	C
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
Beschilderung			
WC-Anlagen (für Fahrpersonal; Errichtung durch Verkehrsunternehmen)	nach Bedarf		
Grundlegende Anforderungen	A	B	C
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		
Fahrgastinformation (statisch)	A	B	C
Fahrgastinformationen in einfacher Sprache	ja		
Schrift groß genug, wichtige Infos fett mit Kontrast	ja		
Liniennetzplan, 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 Kap.11.1).

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 Klimaschutzziele im ÖPNV durch unter anderem die Umsetzung der CVD (Clean Vehicles Directive) (siehe auch Kapitel 1.2.4). 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, Neu-Ulm oder im Landkreis 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 Verkehrsmeisteraußendienstes.
- Die Leitstelle verfügt über ein ITCS (Intermodal Transport Control System) inkl. einer GIS-Karte mit Echtzeitposition der Fahrzeuge sowie Sprach- und Datenfunk (analog bzw. digital) zu jedem im Betrieb befindlichen Fahrzeug im Streckennetz.
- Von der Leitstelle wird eine Störungsbehebung inkl. des Managens von spontanen und geplanten Umleitungen vorgenommen und die Fahrgäste werden informiert (s. Kap 5.4.2).

- Örtliche Fahrermeldungen (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 Bayern 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 Bayern nach Maßgabe des Verbundfördervertrags vorgegebenen Ziele hinsichtlich der Ausstattung der Fahrzeuge mit automatisierten Fahrgastzähleinrichtungen sowie zur Ermittlung der Fahrgastzahlen sind einzuhalten.

Die im Landkreis Neu-Ulm und in der Stadt Neu-Ulm eingesetzten Fahrzeuge sind mit Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) auszustatten. Die Anforderungen orientieren sich dabei an den landesrechtlichen Vorgaben in Baden-Württemberg. Genaueres ist verkehrsvertraglich zu regeln.

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:

- Fahrerkabinenreinigung
- Innenreinigung

Grundreinigung 1 x monatlich:

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

Zusatzreinigung 1 x jährlich:

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

Außenreinigung:

- Bei Bedarf, mindestens 1 x pro Woche

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.

Daher müssen Verkehrsunternehmen folgende Vorgaben umsetzen:

- Bei Fahrtausfällen sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Fahrgast zu informieren (Ausfallgrund/Fahrtalternative) und Ersatzfahrten anzubieten. Besonders wichtig ist dies in Schwachverkehrszeiten und im Nachtverkehr, wenn durch einzelne ausgefallene Fahrten unzumutbare Wartezeiten entstehen.
- Nach Eingang einer Störungsmeldung müssen innerhalb von 10 Minuten Ersatzfahrer- und Ersatzfahrzeuge von einem im Stadtgebiet Ulm/Neu-Ulm liegenden Betriebshof in betriebsnotwendiger Anzahl ausrücken.
- 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.

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.

An wichtigen Verknüpfungspunkten mit dem Schienenpersonennahverkehr (z.B. Bahnhof Senden, Haltepunkt Finninger Straße) sind die Fahrpläne des Bus- und Bedarfsverkehrs auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge abzustimmen und eine Anschlusssicherung mit möglichst geringen Wartezeiten (i.d.R. zwischen 4 und 10 Minuten) zu gewährleisten. Die Bedürfnisse anderer wichtiger Nutzergruppen wie Schüler oder Berufspendler sind dabei zu berücksichtigen und ggf. gegeneinander abzuwägen.

5.3.9 Bedarfsverkehr

Bedarfsverkehre ergänzen den Linienverkehr insbesondere in Schwachlastzeiten (Abend- und Wochenendverkehr). Zu den Bedarfsverkehren gehören grundsätzlich On-Demand-Verkehre, Rufbusse und Anrufsammeltaxis. Angestrebtes Ziel ist die Vereinheitlichung der Bedarfsverkehre im gesamten Verbundgebiet in gleicher Qualität:

Für einen Zustieg an den angebotenen Haltestellen muss eine Voranmeldung vor der fahrplanmäßigen Abfahrt an der jeweiligen Haltestelle erfolgen. Eine Fahrtwunsch-Anmeldung muss telefonisch und online möglich sein. An großen Bahnhöfen ist keine Voranmeldung notwendig.

Für die telefonische Fahrtwunsch-Anmeldung richtet das Verkehrsunternehmen eine Telefon-Nummer ein, über welche der zuständige Disponent bzw. die Leitstelle zu dem für Telefonate ins Festnetz üblichen normalen Telefentarif erreichbar ist. Die Verwendung von Mehrwert-Nummern und anderen Nummern mit erhöhtem Tarif ist nicht zulässig. Die telefonische Anmeldung muss täglich zwischen 7 und 18 Uhr möglich sein.

Sofern von DING ein verbundweites Callcenter für die Fahrtwunsch-Anmeldung eingerichtet wird, ist dies durch das Verkehrsunternehmen nach Vorgabe des Aufgabenträgers zu nutzen.

Die Internetbuchungen müssen an allen Wochentagen rund um die Uhr möglich sein. Dafür ist vom Verkehrsunternehmen die Entgegennahme von Fahrtwünschen über die elektronische Fahrplanauskunft in der DING-App beziehungsweise im Internet über www.ding.eu sicherzustellen.

Sofern von DING eine zentrale Buchungs- und Dispositionsplattform eingerichtet wird, ist diese durch das Verkehrsunternehmen nach Vorgabe des Aufgabenträgers zu nutzen.

Im Sinne einer einheitlichen Tarifgestaltung im Verkehrsverbund DING sollen für Bedarfsverkehre keine Komfortzuschläge erhoben und keine Sondertarife angewendet werden.

Die Fahrzeuge im Bedarfsverkehr sollen grundsätzlich den Anforderungen für einen barrierefreien ÖPNV entsprechen. Bei nachfrageschwachen Relationen, kann davon in Abstimmung mit dem Aufgabenträger abgewichen werden.

5.3.10 Personal

Über den genannten Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen hinaus muss eine gute Fahrgastbetreuung insbesondere durch geeignete Schulungen des Fahrpersonals (insbesondere auch der Fahrscheinkontrollreure) 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.
- Das Fahrpersonal sollte Auskunft über Anschlussverbindungen geben können und ggf. deren Erreichbarkeit

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.

Bei Einführung eines Landestarifs Bayern gilt Absatz 2 entsprechend, sofern das bayerische Landesrecht nicht etwas anderes vorsieht.

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 und zur bayerischen Echtzeitauskunft 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 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 anderen Datenlieferanten über Datendrehscheibe
- Einspielmöglichkeit von amtlichen Warnmeldungen aus dem Bereich des Bevölkerungs- und Katastrophenschutzes

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)

- Einspielmöglichkeit von amtlichen Warnmeldungen aus dem Bereich des Bevölkerungs- und Katastrophenschutzes

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 fünf 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 Verkehrsunternehmen unterstützt Aufgabenträger und DING aktiv bei der Bearbeitung von Beschwerden, die dort eingegangen sind.
- 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 DING-App, 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.

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 Gewerbe-

gebiete. 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 6: Erschließung durch den ÖPNV in den Städten Ulm und Neu-Ulm

In Abbildung 6 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-Mörrike-Grundschule) betroffen.

- Im Bereich Eichenplatz (Ulm) besteht eine Erschließungslücke mit ca. 200 Einwohnern.
- Burlafingen (Neu-Ulm): der östliche Rand des Orts liegt teilweise nicht im 400m-Radius zur nächsten Haltestelle. Davon sind ca. 300 Einwohner betroffen.
- Reutti (Neu-Ulm): der östliche Rand des Orts 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/Werktag.

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.

Für die Städte Ulm und Neu-Ulm wird in Abbildung 7 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.

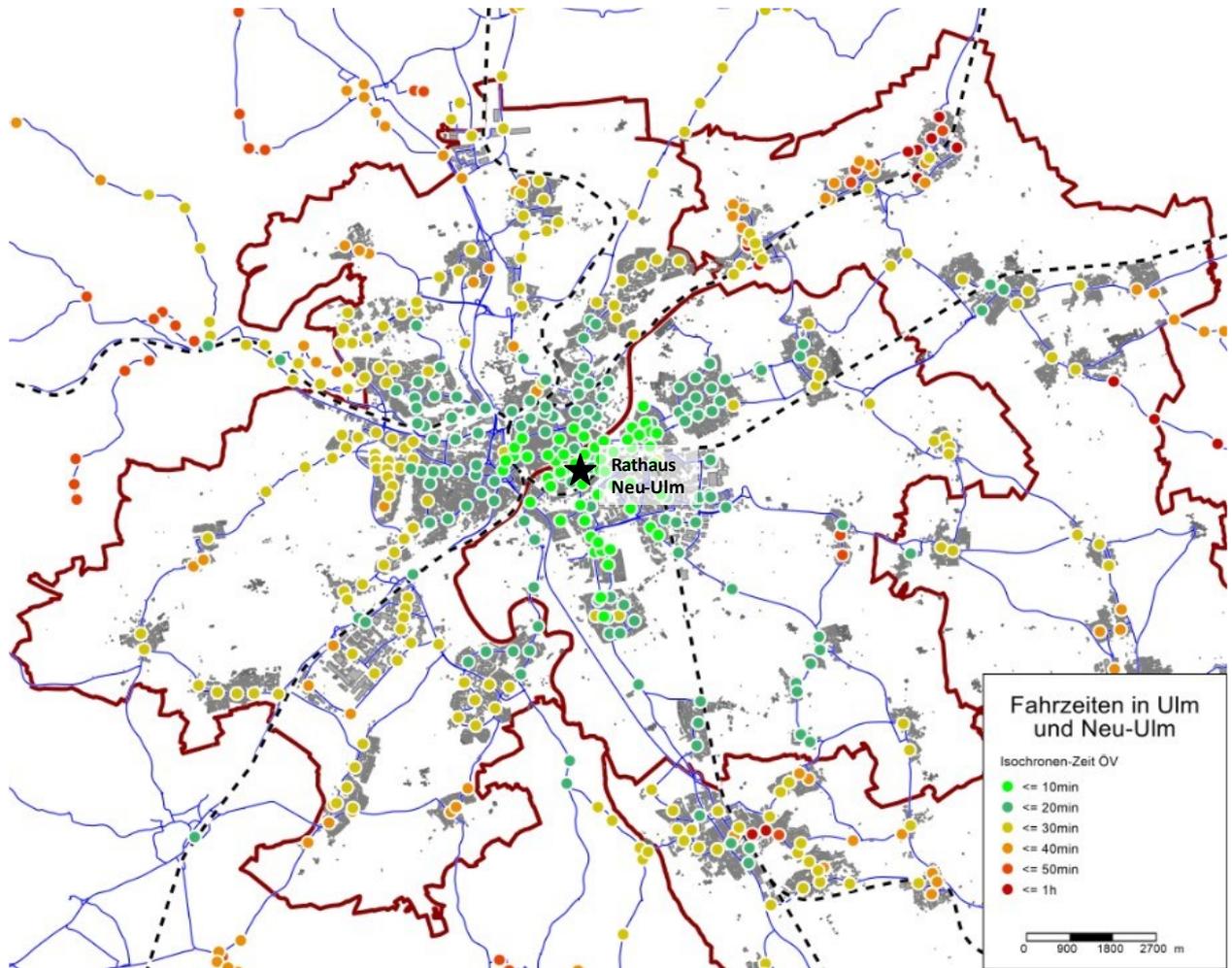
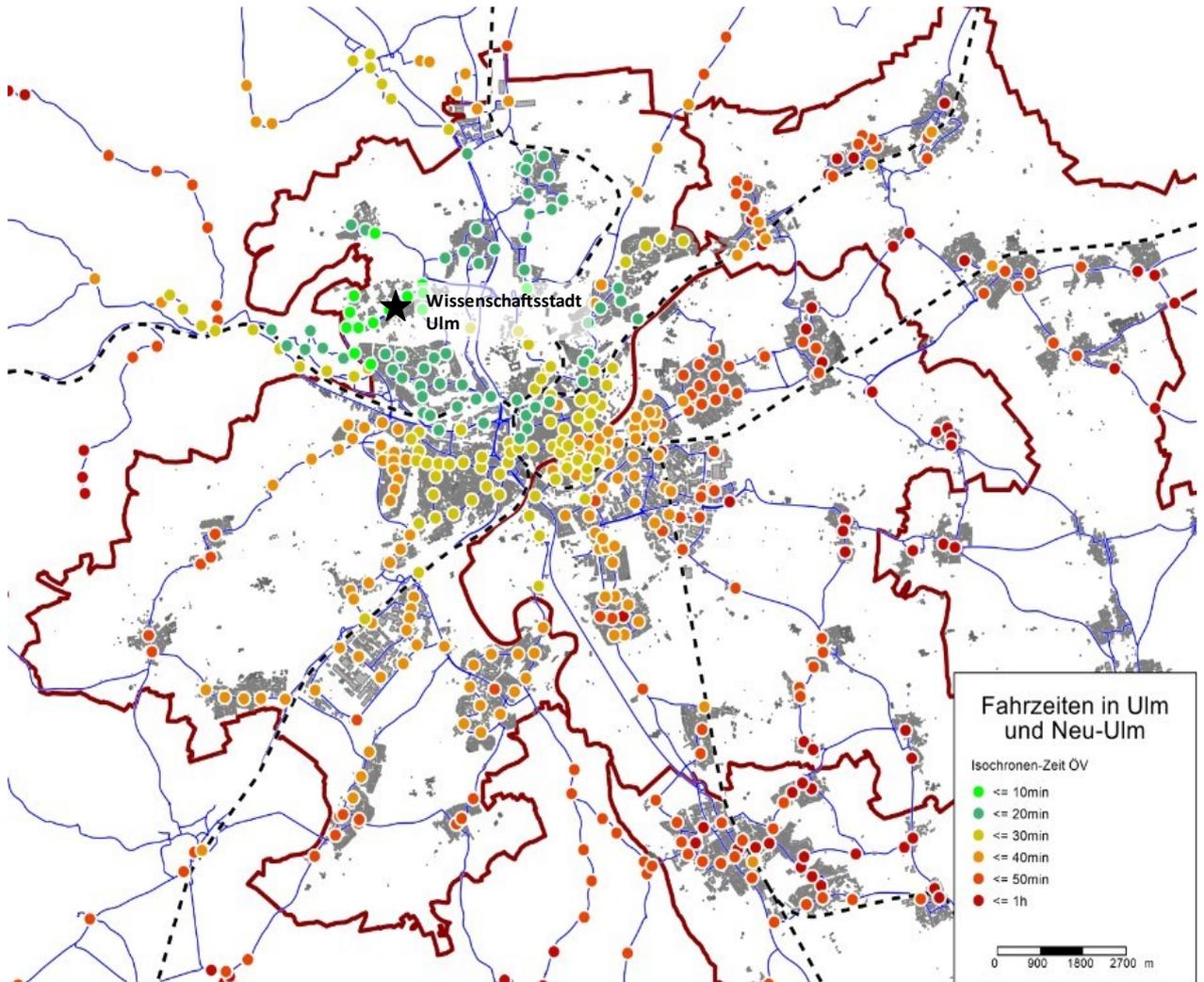


Abbildung 7: Beförderungszeit in den Städten Ulm und Neu-Ulm. Beispiel: Erreichbarkeit des Rathauses Neu-Ulm

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.

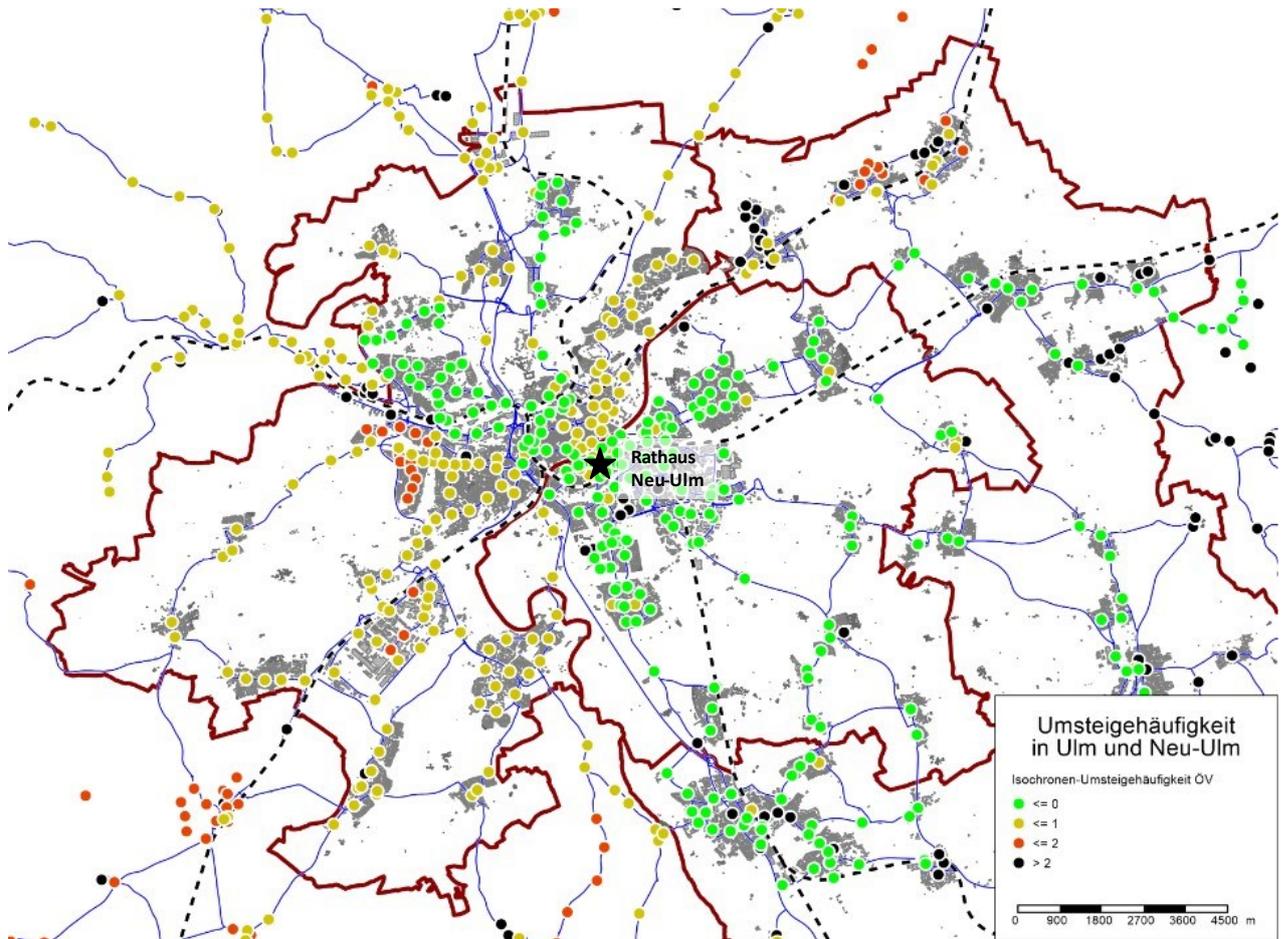


Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 8: 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 9 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.

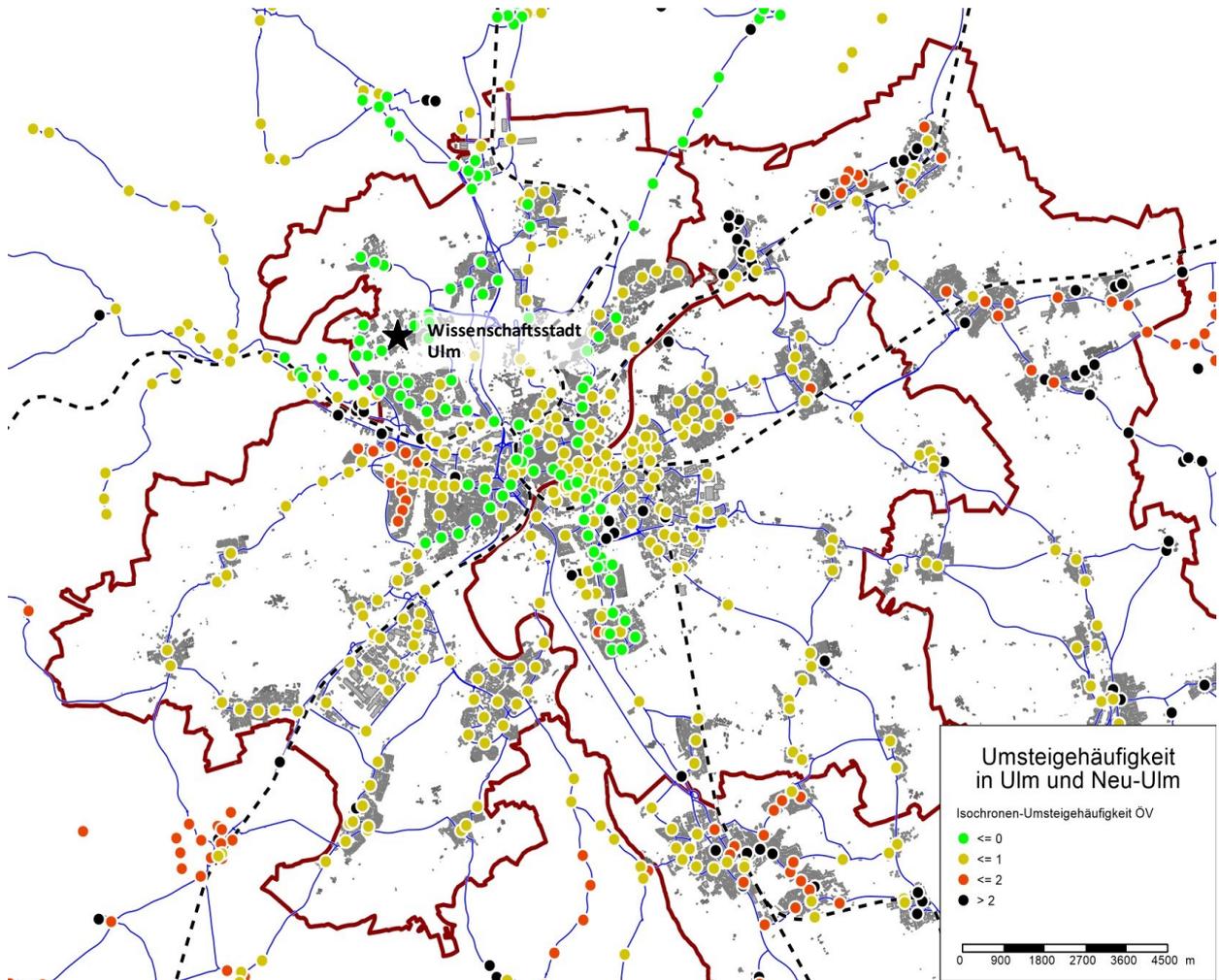


Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 9: Umsteigehäufigkeit Stadt Ulm und Neu-Ulm Beispiel Umsteigehäufigkeit zum Rathaus Neu-Ulm

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 Ehinnger Tor in die Linie 7 oder Hauptbahnhof in die Linie 5 für den restlichen Weg umgestiegen werden muss.

Dasselbe Bild zeigt sich in Abbildung 10 bei der Auswertung der notwendigen Umsteigevorgänge zur Wissenschaftsstadt Ulm (exemplarische Haltestelle Universität West) für den Zeitraum zwischen 9:00 und 11:00 Uhr vormittags.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 10: Umsteigehäufigkeit Stadt Ulm und Neu-Ulm Beispiel Umsteigehäufigkeit zur Wissenschaftsstadt Ulm

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.

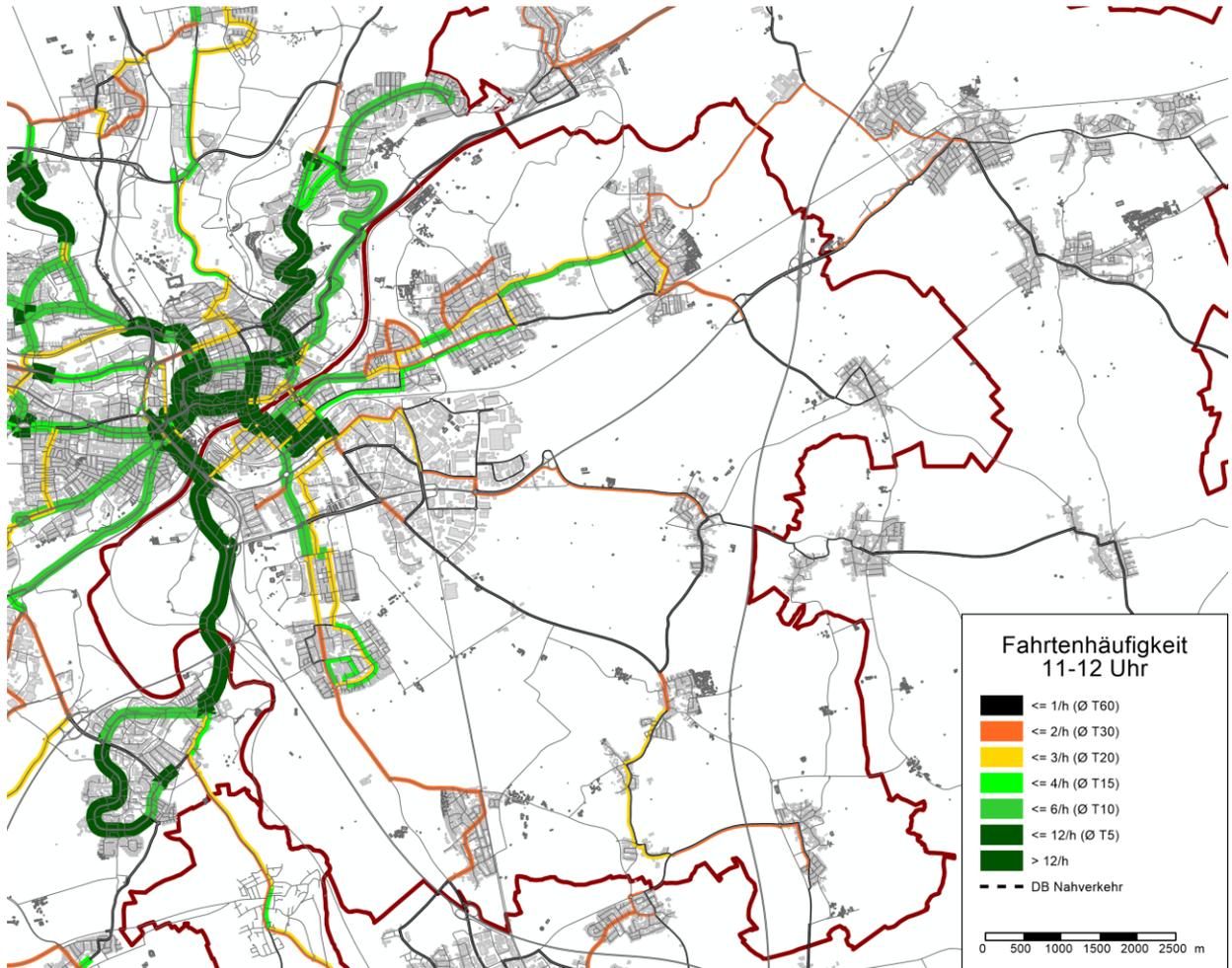
6.3 Analyse des Fahrtenangebots

Das Fahrtenangebot in Neu-Ulm ist meist aufgeteilt auf verschiedene Linienwege in den innenstadtnahen Stadtteilen. Außerdem ist es oft verteilt auf eine Fülle verschiedener Linien (insbesondere die Siedlungsachse Pfuhl – Burlafingen). Dadurch ergibt sich nur auf wenigen Straßen ein dichtes, leicht überschaubares Linienangebot mit hohen Standards.

Auf der Ostachse besteht aufgrund der unklaren Linienstruktur kein optimales Angebot. Hiervon betroffen sind die Linien 84, 85 und 88 sowie 763 und 850 im Regionalverkehr. Die Linie 84 verkehrt in einem unreinen 15-Minuten-Takt, in dem einzelne Fahrten durch die Linie 850 bedient werden. Bei der Linie 88 wird der Stundentakt ebenfalls nur durch Fahrten der Linie 763 annäherungsweise erbracht. Da es so auf der Ostachse zu immer wieder unterschiedlichen Liniennummern und Fahrtwegen kommt, kann dies nicht als übersichtliches und einheitliches ÖPNV-Angebot bewertet werden und wird den Anforderungen eines modernen ÖPNV nicht gerecht. Daraus leitet sich ein Handlungsbedarf zur Vereinheitlichung des Taktes, der Linienwege sowie der Abstimmung der Linien aufeinander ab, um das Ziel eines vergleichbaren Angebots auf der Ost- und Südachse zu erreichen. Diese Mängel sind bereits im ÖPNV-Konzept der Stadt Neu-Ulm aus dem Jahr 2017 identifiziert worden. Hier besteht Optimierungsbedarf.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die innenstadtnahen Stadtteile in der Normalverkehrszeit ein Fahrtenangebot haben, das in etwa einen 10-Minuten-Takt ergibt. Die peripher gelegenen, kleineren Ortsteile im Süden und Osten des Gemeindegebiets werden über ein halbstündliches Angebot bedient, mit Ausnahme von Steinheim, welches lediglich eine stündliche Verbindung aufweisen kann. Im Sinne der gleichförmigen Bedienung sollte das Angebot hier verdichtet werden. Verbesserungspotential wird darüber hinaus grundsätzlich bezüglich des Angebotes in den dörflichen Stadtteilen (Finningen, Reutti, Jedelhausen, Hausen und Holzschwang) gesehen, um einem modernen und attraktiven ÖPNV gerecht werden zu können.

Das bestehende Angebot im Bereich Schwaighofen ist ebenfalls für den Fahrgast nicht klar verständlich und optimierungsbedürftig (es fehlt eine klare und einheitliche Linienstruktur).



Quelle: Darstellung PTV

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

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.

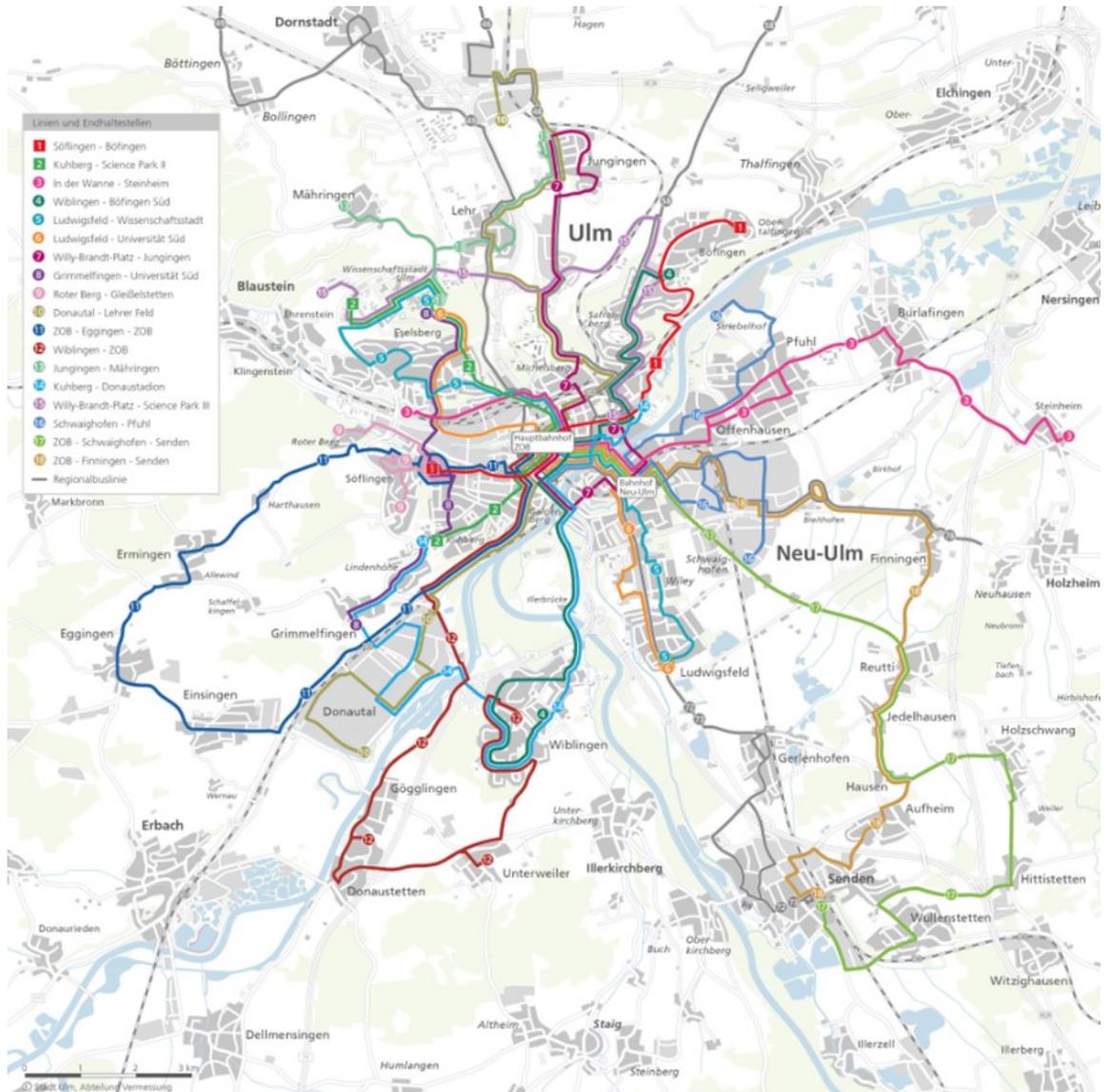


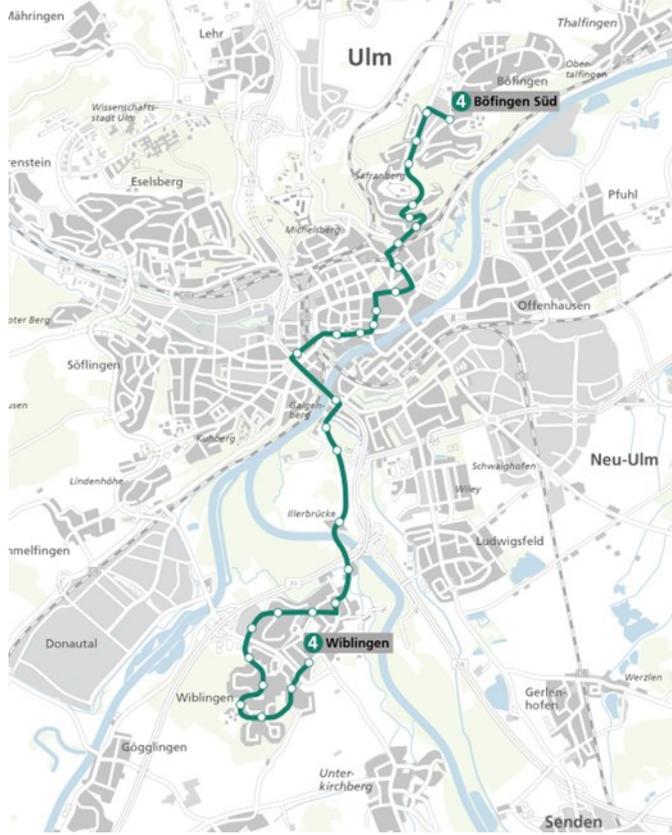
Abbildung 12: Linien im neuen Stadt-Busnetz 2027

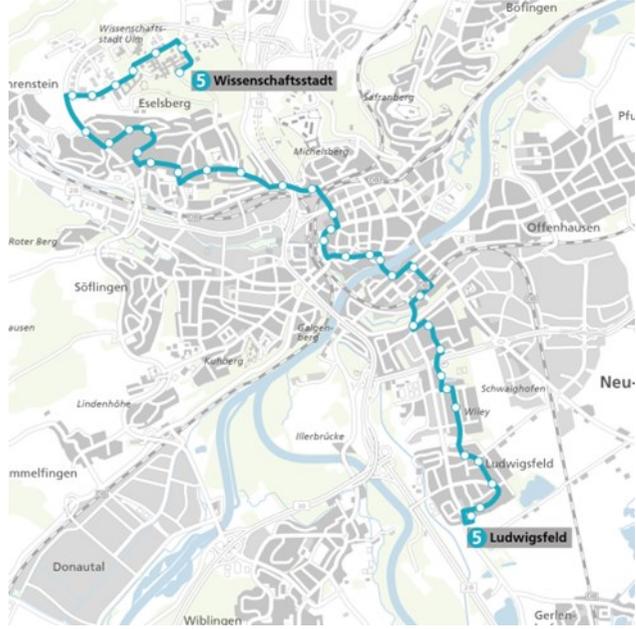
Die Änderungen gegenüber 2023 sind aus nachfolgender Tabelle ersichtlich:

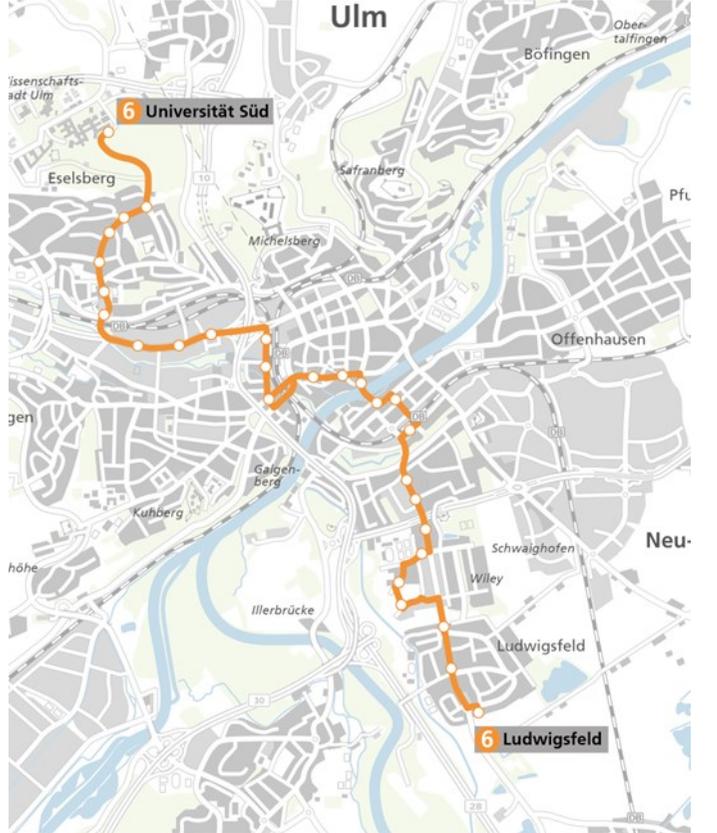
Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
1	1	Söflingen <> Böfingen	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderungen zum Status quo. 	 <p>The map shows the city of Ulm with a red line indicating the route of line 1. The route starts at Söflingen in the south, goes north through the city center, and ends at Böfingen in the northeast. Key locations labeled on the map include Jungingen, Lehr, Wissenschaftsstadt Ulm, Eselsberg, Safranberg, Michelsberg, Kathberg, Galgenberg, Offenhausen, Pfuhl, Thalzingen, Ober- and Untertalzingen, and Böfingen.</p>

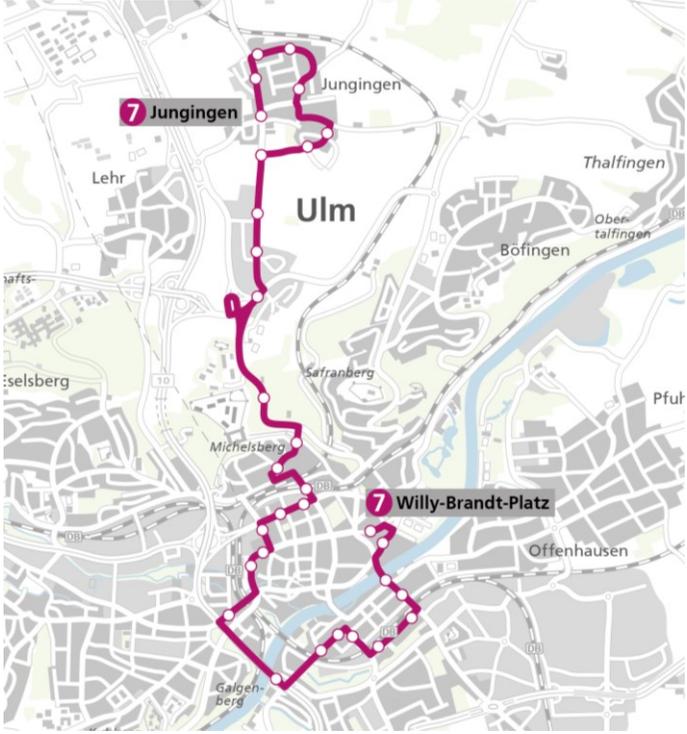
Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
2	2	Kuhberg Schulzentrum <> Science Park II	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderungen zum Status quo. 	 <p>The map displays the city of Ulm with a green line representing the bus route. The route starts at Science Park II in the north, passes through Ehrenstein, Eselsberg, and Roter Berg, then continues through Söflingen, Harthausen, and Lindenhöhe, ending at Kuhberg in the south. Other labeled areas include Blaustein, Klingenstein, Safranberg, and Michelberg.</p>

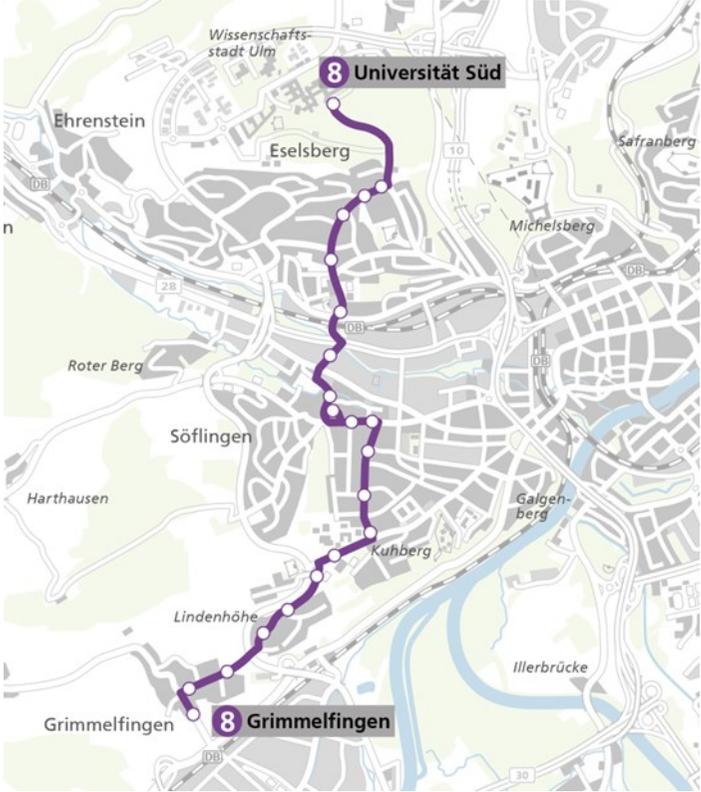
Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
6, 84, 85, 88	3	In der Wanne <> Burlafingen <> Steinheim	<ul style="list-style-type: none"> Die Linien 84/85/88 werden in der neuen Linie 3 gebündelt und erhalten eine klare Linienstruktur entlang der Neu-Ulmer Ostachse (Offenhausen, Pfuhl, Burlafingen, Steinheim). Die Taktzeiten werden verdichtet und vereinheitlicht sowie die Bedienzeiten erweitert. Das Angebot im Bereich von Steinheim wird erhöht. Bedienung des Unteren Eselsbergs (Bleicher Hag, Bahnhof Söflingen, In der Wanne) bis zur neuen Endhaltestelle In der Wanne. 	

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
4	4	Wiblingen <> Böfingen Süd (Egertweg)	<ul style="list-style-type: none"> • Der Linienweg in Böfingen wird vereinheitlicht. • Künftig werden alle Fahrten über den Eichberg geführt. 	 <p>The map shows the city of Ulm and the district of Neu-Ulm. A green line represents the bus route 4, starting at Böfingen Süd in the north and ending at Wiblingen in the south. The route passes through the Eichberg area, which is a central hub. Other labeled locations include Aähringen, Lehr, Thalfingen, Obertaltingen, Böfingen, Wissenschaftsstadt Ulm, Eselsberg, Kalfenberg, Pfuhl, Offenhausen, Mieselsberg, Söflingen, Kufberg, Schwaighofen, Wiley, Ludwigsfeld, Gerleishofen, Werzlen, Senden, Unterkirchberg, Göggingen, Wiblingen, Lindenhöhe, Illerbrücke, Donautal, and smelfingen.</p>

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
5	5 6	Neu-Ulm Ludwigsfeld, Wiley <-> Wissenschaftsstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fahrweg der Linie 5 bleibt auf Ulmer Gemarkung unverändert. Auf dem Abschnitt der Stadt Neu-Ulm werden die bisherigen Linienäste Wiley/Ludwigsfeld neu geordnet und von den Linien 5 und 6 bedient. Die Schleife in Ludwigsfeld ist daher nicht mehr notwendig. • Im Bereich Vorfeld wird die neue Linie 5 durch den Escheugraben geführt und verkehrt über Wiley nach Ludwigsfeld. • Im Bereich Vorfeld/Ludwigsfeld/Wiley wird der Takt verdichtet, sodass in der HVZ ein 10-Minuten-Takt angeboten wird. 	

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

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
7	7	Jungingen <> Willy-Brandt-Platz	<ul style="list-style-type: none"> In Neu-Ulm wird die Linienführung im Bereich der Schützenstraße vereinheitlicht. 	

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
8	8 14	Grimmelfingen <-> Universität Süd	<ul style="list-style-type: none"> • Künftig wird die Linie 8 nur noch von Montag bis Freitag zwischen Grimmelfingen und der Universität Süd verkehren. • Abends und an den Wochenenden können Fahrgäste von Grimmelfingen aus die Linie 14 nutzen, die am Schulzentrum Kuhberg mit der Linie 2 eine Umsteigeverbindung in Richtung Innenstadt bzw. Universität bietet. 	

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
<p>9 6</p>	<p>9</p>	<p>Gleißelstetten <> Roter Berg</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 9 verkehrt weiterhin als Ortsbus zwischen Roter Berg und Gleißelstetten. Die Bedienung der Einsteinstraße durch die Innenstadt bis ans Donaustadion entfällt. • Die Linie 9 verkehrt durchgängig an allen Wochentagen im Busbetrieb von morgens bis nachts. Das MobilSAM 9 entfällt. • Die Haltestelle Clarissenstraße wird in die Jägerstraße verlegt und gemeinsam von den Linie 8 und 9 bedient. 	 <p>The map illustrates the bus route 9 connecting Roter Berg and Gleißelstetten. The route is shown as a pink line with circular stops. Key locations labeled include Roter Berg, Söflingen, Harthausen, Lindenhöhe, and Kuhberg. The route passes through the city center, avoiding the downtown area mentioned in the text. A '28' and 'DB' marker are also visible on the map.</p>

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
10	10 6	Donautal <> Lehrer Feld	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 10 bedient künftig nicht mehr die Blaubeurer Straße und das Dichterviertel. Deren Anbindung erfolgt künftig über die Linie 6. Stattdessen verbindet die Linie 10 zukünftig das Industriegebiet Donautal mit den Gewerbegebieten im Ulmer Norden, bis Lehrer Feld und bindet Jungingen und Lehr künftig über die Oststadt an die Innenstadt an. Ab dem Ehinger Tor verkehrt die Linie 10 über Hauptbahnhof, Karlstraße weiter über die Stuttgarter Straße, Lehr, Jungingen, Mergelgrube zum Endhalt Lehrer Feld im Eiselauer Weg. Die Bedienung des Gewerbegebietes Himmelreich erfolgt über die Mergelgrube. Mit der Linie 10 werden die Technische Hochschule, die Wilhelmsburg und Lehr neu erschlossen. Die Linie 10 verkehrt Montag bis Samstag auf dem gesamten Linienweg; abends und an Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie 10 nur zwischen Innenstadt und Donautal. 	

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
11	11	ZOB <> Eggingen <> ZOB	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 11 wird weiterhin auf dem gewohnten Weg über Söflingen und die Harthäuser Straße in die Hochstraßgemeinden Ermingen, Eggingen und Einsingen verkehren. 	

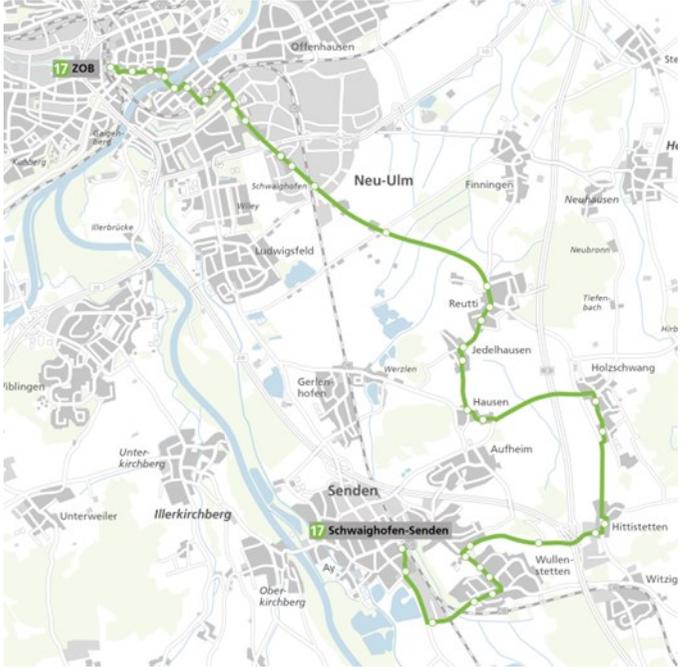
Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
<p>12</p> <p>16</p>	<p>12</p>	<p>ZOB <> Unterweiler</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 12 verkehrt vom ZOB über Donaustetten/Gögglingen und Unterweiler nach Wiblingen. • Die Durchbindung ab Unterweiler nach Wiblingen nur Mo-Fr tagsüber • Die Linie 12 verkehrt künftig nicht mehr nach Dellmensingen 	

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
13	13 10	Jungingen <> Mähringen	<ul style="list-style-type: none"> • Der Linienweg der Linie 13 bleibt unverändert. • Die Fahrten ins Lehrer Feld werden künftig nicht mehr angeboten. Diese Aufgabe übernimmt künftig die Linie 10. 	

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
14	14	Donaustadion	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie 14 verbindet zukünftig das Industriegebiet Donautal und das östliche Wiblingen mit der Innenstadt und dem Ulmer Osten (Donaustadion). Wiblingen erhält damit eine zusätzliche schnelle Verbindung über Ehinger Tor in die Innenstadt. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag auf dem gesamten Linienweg; abends und am Wochenende verkehrt die Linie 14 nur zwischen Kuhberg, Donautal und Wiblingen. Sie ersetzt dort das MobilSAM 14. 	

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
15	15	Willy-Brandt-Platz <> Science Park III	<ul style="list-style-type: none"> • Der Linienweg der Linie 15 bleibt weitestgehend unverändert und verkehrt von Montag bis Freitag nun im tagesdurchgängigen im 30'-Takt (bislang Stundentakt mit Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit). • Erstmals wird der Science Park III direkt erschlossen. Dort wird über die für die Straßenbahn freigehaltene Trasse in der Wolfgang-Paul-Straße gewendet. 	

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

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

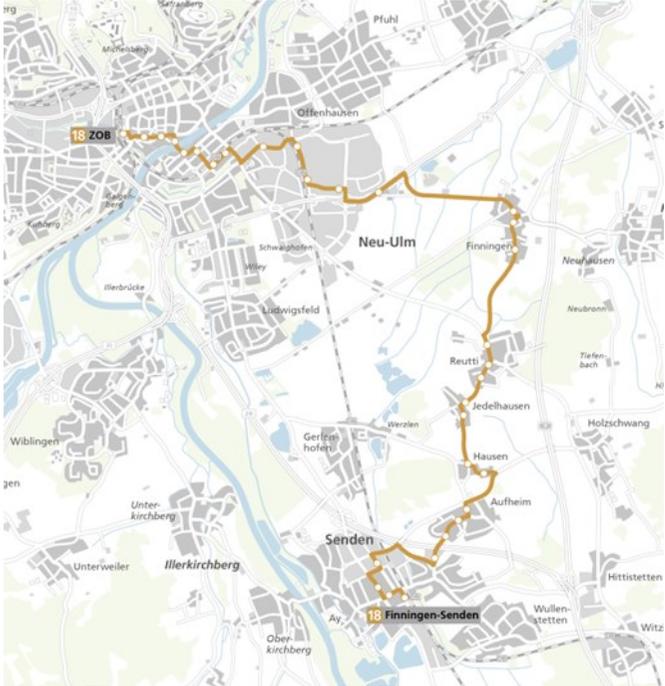
Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung	
737, 733	18	ZOB <> Finningen <> Senden	<ul style="list-style-type: none"> Die neue Linie 18 ersetzt die Linien 737 und 733 und wird über Finningen, Reutti, Jedelhausen und Hausen nach Senden geführt. Die Linien 17 und 18 ergänzen sich am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

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

Durch die Umstrukturierung des Stadtnetzes können die festgestellten Schwachstellen überwiegend behoben werden. Insbesondere die Verbindungen über die Stadtgrenzen Ulm/Neu-Ulms profitieren erheblich von den neuen Linien. Aufgrund von Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung zum neuen Busliniennetz wurden die zwischenzeitlich geplanten direkten Innenstadtverbindungen für die Stadtteile Gleißelstetten und Roter Berg zugunsten der von der Bürgerschaft favorisierten Beibehaltung der Verbindung Roter Berg – Söflingen verworfen. Dadurch benötigen Fahrgäste auch nach Umsetzung des Busnetzes 2027 für die Relation Gleißelstetten/Roter Berg – Rathaus Neu-Ulm zwei Umstiegen. Die Umsteigehäufigkeit in Richtung der Wissenschaftsstadt Ulm bleibt damit unverändert.

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 (Offenhhausen, 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

Linie (alt)	Linie (neu)	Linienverlauf (lt. Zielnetz)	Anmerkung
			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 Regionalbuslinien aus den umliegenden Landkreisen, die Ziele in den beiden Städten Neu-Ulm und Ulm anfahren, aber in der Regel keine Erschließungsfunktionen wahrnehmen. Im Folgenden werden die Linien hinsichtlich ihrer Erschließungsfunktion für die Städte Ulm bzw. Neu-Ulm beschrieben. An diesen Linien können sich in den kommenden Jahren Änderungen ergeben (Zuständigkeit der jeweiligen Aufgabenträger).

Regionalbusse des Landkreises 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.

Linie 86

- Die Linie 86 verbindet Ulm und Neu-Ulm mit den Gemeinden Nersingen und Unterfahlheim sowie allen dazwischen liegenden Orten. Sie verkehrt über Burlafingen und fährt anschließend ins Landkreisgebiet weiter.

Linie 597

- Die Linie 597 verbindet fast ausschließlich an Schultagen Ulm und Neu-Ulm mit der Gemeinde Thalfingen und Elchingen. Sie verkehrt über Pfuhl und Burlafingen und fährt anschließend ins Landkreisgebiet weiter.

Linie 763

- Die Linie 763 verbindet Ulm und Neu-Ulm mit den Gemeinden Holzheim, Pfaffenhofen und Weißenhorn. Sie verkehrt über Pfuhl und Burlafingen und fährt anschließend ins Landkreisgebiet weiter.

Linie 850

- Die Linie 850 verbindet Ulm und Neu-Ulm mit den Gemeinden Nersingen und Günzburg. Sie verkehrt über Pfuhl und Burlafingen und fährt anschließend ins Landkreisgebiet weiter.

Linie 870

- Die Linie 870 verbindet Ulm und Neu-Ulm mit den Gemeinden Straß und Ichenhausen. Sie verkehrt über Pfuhl und Burlafingen und fährt anschließend ins Landkreisgebiet weiter.

Regionalbusse des Alb-Donau-Kreises (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. Die Linie stellt die Verbindung aus Ulm/Neu-Ulm in die Region her, innerhalb von Neu-Ulm erfüllt sich mit dem Halt an lediglich zwei Bushaltestellen keine relevante Funktion für Neu-Ulmer Bürger.

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. Die Linie stellt die Verbindung aus Ulm/Neu-Ulm in die Region her, innerhalb von Neu-Ulm erfüllt sich mit dem Halt an lediglich zwei Bushaltestellen keine relevante Funktion für Neu-Ulmer Bürger.

Linie 70:

- Die Linie 70 verkehrt von Illertissen über Dietenheim, 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. Die Linie stellt die Verbindung aus Ulm/Neu-Ulm in die Region her, innerhalb von Neu-Ulm erfüllt sich mit dem Halt an lediglich zwei Bushaltestellen keine relevante Funktion für Neu-Ulmer Bürger.

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.

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 Landkreislينien **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.

Innenstadt – Wiblingen

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

7.2 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

Tabelle 11: Erwartete Förderquoten der SWU für Investitionen zur Umstellung auf E-Busse

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.

7.3 Maßnahmen zur Barrierefreiheit – Haltstellenausbau

Die Stadt Neu-Ulm hat ein Haltstellenausbauprogramm für Bushaltestellen 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 Haltestellen 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).

7.4 Maßnahmenprogramm Infrastruktur

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

7.5 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 inkl. 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 Neu-Ulm, den DING und die Verkehrsunternehmen zu prüfen.

7.6 Prüfung von Maßnahmen

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

Im Zuge der weiteren Planungen und insbesondere im Zuge der Realisierung der Regio-S-Bahn Donau-Iller sind die Möglichkeiten der Verknüpfung mit den städtischen Busverkehren zu untersuchen. Hierbei spielen notwendige Anpassungsmaßnahmen im Busnetz bei der Einrichtung neuer Bahnhalte eine wichtige Rolle. Beispiele dafür sind der geplante Bahnhof in Jungingen, möglicherweise zusätzliche Schienenhalt in Neu-Ulm Burlafingen und am Industriegebiet Neu-Ulm. Es gilt zu prüfen, inwiefern die Anpassungen im Busnetz zu bewerkstelligen sind. Daher sind 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.

Erschließungslücke in Burlafingen

In Kapitel 6.1 wurde am östlichen Rand von Burlafingen eine Erschließungslücke festgestellt. Dieses Gebiet könnte mit einer veränderten Linienführung der geplanten Linie 3 erschlossen werden, allerdings würde das zu einer für den südlichen Ortsteil nachteiligen Erschließung führen. Daher sollte geprüft werden, ob sich hier andere Möglichkeiten ergeben, eine bessere Erschließung des östlichen Ortsteiles zu gewährleisten, ohne Nachteile im südlichen Teil.

8 Aufgabenträgerschaft und ÖPNV-Organisation in Neu-Ulm

Die Aufgabe des Aufgabenträgers ist die Organisation, Strukturierung, Finanzierung und Vergabe der ÖPNV-Verkehre in seinem Gebiet. Die Stadt Neu-Ulm besitzt seit dem 01.01.2024 die Aufgabenträgerschaft für die städtischen Busverkehre, sie übernimmt diese vom Landkreis Neu-Ulm. In der Vergangenheit hat die Stadt Neu-Ulm ihre Möglichkeit der Mitgestaltung am Nahverkehrsplan des Landkreises Neu-Ulm insbesondere in den politischen Diskussionsebenen und dem Anhörungsverfahren wahrgenommen.

Die Stadt Neu-Ulm ist nun für die Festlegung, Umsetzung und auch Einhaltung der Mindestanforderungen und Qualitätsstandards im ÖPNV in ihrem Stadtgebiet verantwortlich.

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

- Vergabeverfahren an privatwirtschaftliche Busunternehmen
- 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 Prozedere der Zusammenarbeit

Darüber hinaus ist eine enge Zusammenarbeit mit der Stadt 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 Neu-Ulm als Aufgabenträger zukünftig in die Nahverkehrspläne und derzeitigen sowie zukünftigen ÖPNV-Vergabeverfahren der benachbarten Aufgabenträger Landkreis Neu-Ulm und Stadt Ulm sowie Alb-Donau-Kreis eingebunden. Diese Einbindung wurde bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans 2024 u.a. durch die Bildung einer gemeinsamen projektsteuernden Arbeitsgruppe besonders eng wahrgenommen.

9 Definition des Stadtnetzes Neu-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.

Die geplanten Linienverkehre in der Stadt Neu-Ulm weisen eine starke Zusammengehörigkeit auf, die durch entsprechende Integrationsmerkmale begründet werden kann. Dies betrifft auch die Linien, die heute bereits an 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 (z.B. durch Bildung eines gemeinsamen Taktes)
- verkehrliche Funktionen und Aufgaben der Linien, die aufeinander abgestimmt sind (Haupt-/ Ergänzungslinien)
- 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 Neu-Ulm 2027 als ein Linienbündel

Da die Stadt Neu-Ulm im Zuge der Planungen des gemeinsamen Busnetzes 2027 der Städte Ulm und Neu-Ulm eine deutliche Ausweitung des ÖPNV-Angebots und eine erhebliche Steigerung der Standards anstrebt, ist eine Vergabe der Buslinien nur noch als Bündel sinnvoll, da nur ein Betreiber (Betreuung der SWU) hochwertige und mit der Stadt Ulm harmonische Standards gewährleisten kann.

Aus diesem Grund sollen im Falle einer Neuvergabe (z.B. Notvergabe von Linien) die Laufzeiten von Vergaben immer maximal bis zum 31.12.2026 befristet werden. Dadurch soll die Linienbündelung ab 2027 harmonisierend auf die Laufzeitenden der aktuellen Busverkehre einwirken.

Aus nachfolgenden Gründen ist eine Aufteilung des zukünftigen Busnetzes der Stadt Neu-Ulm in mehrere Bündel, beispielsweise in Sektoren, nicht sinnvoll:

- Die Zusammengehörigkeit der Linien ist bei Stadtverkehren, welche eine flächenhafte Erschließung und eine integrierte Verkehrsbedienung in jeder Hinsicht erfordern, regelmäßig besonders ausgeprägt
- Die Linienführungen im Netz sind miteinander verschränkt. Sie befahren auf vielen Strecken gemeinsame Abschnitte und bilden dadurch einen gemeinsamen Streckentakt.
- Hauptlinien im neuen Busnetz 2027 der beiden Städte verbinden das gemeinsame Doppelzentrum Ulm & Neu-Ulm als Durchmesserlinien. Die Bündelung dieser Linien erleichtert eine einheitliche Direktvergabe (Betreuung) an die SWU.
- Die wechselseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Einzellinien können durch einen einzelnen Betreiber eines integrierten Gesamtnetzes besser gehandhabt und die Verkehre aufeinander abgestimmt werden. Aus diesem Grund soll die SWU mit der Erbringung der Verkehre im Stadtnetz Neu-Ulm betraut werden. Eine Bündelung der Neu-Ulmer Linien erleichtert die Vergabe dieses Stadtnetzes an die SWU im Rahmen einer Betrauung. Dies dient auch dem Ziel, die im Anforderungsprofil festgehaltenen hohen Standards im ÖPNV verlässlich zu erreichen.
- 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 bzw. das geteilte Oberzentrum 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. Mit der angestrebten Betrauung der SWU können diese Synergien für die gesamte Doppelstadt genutzt werden.
- Darüber hinaus ermöglicht der einheitliche Betrieb personelle Synergien durch einen flexiblen Einsatz des Personals potenziell im gesamten Stadtgebiet der Doppelstadt.

- 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. Die angestrebte Betrauung der SWU durch beide Städte macht dies in besonderer Weise für das gesamte geteilte Oberzentrum möglich.
- Durch das integrierte Gesamtnetz haben die Kunden, die häufig einheitliche Wegekette 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 Neu-Ulm wird minimiert.

Für das Gebiet der Stadt Neu-Ulm sind mit dem Busnetz 2027 Linien geplant, die eine besonders enge Verflechtung aufweisen und als ein zusammengehöriges Netz vorrangig Verkehrsfunktionen für im Stadtgebiet wurzelnde Verkehrsbedürfnisse erfüllen; sie bilden das Netz „Stadtverkehr Neu-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 Neu-Ulm“ zählen. Mit Blick auf die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsversorgung für die städtischen Verkehrsbedürfnisse bildet der „Stadtverkehr Neu-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.

Das zukünftige städtische Busliniennetz in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Neu-Ulm soll in einem Gesamtnetz und damit in einem Vergabeprozess gebündelt werden. Die unten aufgeführten Linien (Bestand) wurden bereits mit harmonisiertem Laufzeitende vergeben und können erst anschließend neu ausgeschrieben werden. Ab 01.01.2027 sollen die bisherigen Linien in das gebündelte Zielnetz 2027 überführt werden. Zur Übersichtlichkeit sind neben den aktuell verkehrenden Linien die geplanten Linien im Zielnetz 2027 des Linienbündels „Stadtverkehr Neu-Ulm“ aufgeführt. Dabei ist links der Bestand aufgeführt und rechts die Planungslinie, die die Bestandslinie ersetzen soll.

Linienbündel Stadtverkehr Neu-Ulm	
Linie, Linienfahrweg (Bestand)	Planungslinie, Linienfahrweg (lt. Zielnetz 2027)
71: Ludwigsfeld <> Ulm ZOB	Linie 6: Ludwigsfeld Neu-Ulm <> Universität Süd Ulm Die Linie 6 soll in gemeinsame Aufgabenträgerschaft der beiden Städten Ulm und Neu-Ulm übergehen. Die Aufteilung wird nach Territorialprinzip festgelegt.
77/734: Ulm <> Neu-Ulm <> Hittistetten	Linie 17: Ulm <> Schwaighofen <> Senden
71/79/89: Pfuher Ried <> Ulm ZOB	Linie 16: Ulm <> Schwaighofen <> Pfuher
733/737: Ulm ZOB <> Reutti <> Aufheim<> Senden und Linienabschnitte der Linie 733 und 734	Linie 18: Ulm <> Finningen <> Senden
84, 84X: Ulm ZOB <> Burlafingen	Linie 3: Neu-Ulm Steinheim <> „in der Wanne“ Ulm

Linienbündel Stadtverkehr Neu-Ulm	
Linie, Linienfahrweg (Bestand)	Planungslinie, Linienfahrweg (lt. Zielnetz 2027)
	Die Linie 3 soll in gemeinsame Aufgabenträgerschaft der beiden Städten Ulm und Neu-Ulm übergehen. Die Aufteilung wird nach Territorialprinzip festgelegt.
85: Ulm ZOB <> Burlafingen	Linie 3: Neu-Ulm Steinheim <> „in der Wanne“ Ulm Die Linie 3 soll in gemeinsame Aufgabenträgerschaft der beiden Städten Ulm und Neu-Ulm übergehen. Die Aufteilung wird nach Territorialprinzip festgelegt.
88, 88X: Ulm ZOB <> Burlafingen <> Steinheim	Linie 3: Neu-Ulm Steinheim <> „in der Wanne“ Ulm Die Linie 3 soll in gemeinsame Aufgabenträgerschaft der beiden Städten Ulm und Neu-Ulm übergehen. Die Aufteilung wird nach Territorialprinzip festgelegt.
89: Seehalle <> ZUP Neu-Ulm	Linie 16: Ulm <> Schwaighofen <> Pfuhl
N5: Ulm ZOB <> Burlafingen (<> Steinheim)	N5: Ulm ZOB <> Steinheim
Pfiffibus 7: ZUP Neu-Ulm <> Ludwigsfeld <> Finningen <> Holzschwang <> Gerlenhofen <> Reutti <> ZUP Neu-Ulm	N6: Ulm ZOB <> Finningen <> Jedelhausen N7: Ulm ZOB <> Ludwigsfeld <> Holzschwang

Tabelle 12: Linienbündel Stadtverkehr Neu-Ulm

Mit Umsetzung des geplanten Busnetzes ab 2027 ergibt sich folgendes Linienbündel „Stadtnetz Neu-Ulm“:

Linienbündel Stadtnetz Neu-Ulm ab 2027

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, 7, 17, 18, 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..

Die Linie 5 ist aktuell 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 gemeinsamem 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.

Zwischen den beiden Aufgabenträgern wird eine Zweckvereinbarung geschlossen, die eine einseitige Umplanung dieser stadtverbindenden Linien durch einen Aufgabenträger verhindert.

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.

Tagverkehr

Buslinie 3 (zwischen Neu-Ulm Steinheim und Stadtgrenze Ulm / Neu-Ulm):

Die Durchmesserlinie zwischen Steinheim (Neu-Ulm) und „in der Wanne“ (Ulm) soll in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft zwischen den beiden Städten Ulm und Neu-Ulm aufgeteilt werden. Die Aufteilung erfolgt nach dem Territorialprinzip. Für die Stadt Neu-Ulm erfüllt die Linie 3 eine wichtige Rolle als Hauptlinie auf der „Ostachse“ zwischen Neu-Ulmer Innenstadt und Burlafingen, Steinheim. Das Bündel „Stadtnetz Neu-Ulm“ enthält den Teilweg der Linie 3 zwischen Steinheim und Stadtgrenze Ulm / Neu-Ulm.

Buslinie 5 (zwischen Neu-Ulm Ludwigsfeld und Stadtgrenze Ulm / Neu-Ulm):

Die Linie 5 verkehrt zwischen Ludwigsfelde und Ulm. Die Linie 5 ist im ÖDA der Stadt Ulm bis NU ZUP enthalten, im Linienbündel sogar bis Ludwigsfeld. Die Stadt Neu-Ulm ist Rechtsnachfolgerin des LK NU und übernimmt damit die vorliegenden Zustände. Im ÖDA der Stadt Neu-Ulm ist daher der Abschnitt ZUP-Ludwigsfeld der Linie 5 zu vergeben.

Buslinie 6 (zwischen Neu-Ulm Ludwigsfeld und Stadtgrenze Ulm / Neu-Ulm):

Die Durchmesserlinie zwischen Ludwigsfeld (Neu-Ulm) und Universität Süd (Ulm) soll in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft zwischen den beiden Städten Ulm und Neu-Ulm aufgeteilt werden. Die Aufteilung erfolgt nach dem Territorialprinzip. Für die Stadt Neu-Ulm erfüllt die Linie 6 zusammen mit der Linie 5 eine wichtige Rolle als Ergänzungslinie auf der „Südachse“ zwischen Neu-Ulmer Innenstadt und Ludwigsfeld. Das Bündel „Stadtnetz Neu-Ulm“ enthält den Teilweg der Linie 6 zwischen Ludwigsfeld und Stadtgrenze Ulm / Neu-Ulm.

Buslinie 7 (auf Stadtgebiet Neu-Ulms):

Die Ergänzungslinie zwischen Jungingen (Ulm) und Willy-Brand-Platz (Ulm) über die Neu-Ulmer Innenstadt soll in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft zwischen den beiden Städten Ulm und Neu-Ulm aufgeteilt werden. Die Aufteilung erfolgt nach dem Territorialprinzip. Für die Stadt Neu-Ulm erfüllt die Linie 7 eine wichtige Rolle als Ergänzungslinie und stellt eine direkte Verbindung zwischen der Stadtmitte Neu-Ulms und als Zubringer zur Straßenbahn am Knotenpunkt Willy-Brand-Platz her und erschließt die Neu-Ulmer Weststadt. Darüber hinaus bietet sie eine weitere zusätzliche Anbindung an den Ulmer ZOB sowie die nördliche Ulmer Innenstadt. Das Bündel „Stadtnetz Neu-Ulm“ enthält den Teilweg der Linie 7 zwischen Konrad-Adenauer-Brücke – Innenstadt Neu-Ulm und der Gänstorbrücke.

Buslinie 16:

Die Gewerbegebietslinie zwischen Schwaighofen und Pfuhl über die Neu-Ulmer Innenstadt fährt ausschließlich auf Gemarkung der Stadt Neu-Ulm. Für die Stadt Neu-Ulm erfüllt die Linie 16 eine

wichtige Rolle in der Erschließung der Gewerbegebiete. Darüber hinaus bietet sie eine weitere zusätzliche Anbindung an den Neu-Ulmer ZUP für die Stadtteile Offenhausen und Pfuhl. Sie vervollständigt daher das Liniennetz und soll auch bei der Erschließung der Gewerbegebiete dieselben Qualitätsstandards bieten, die im sonstigen ÖPNV der Stadt festgelegt wurden.

Buslinie 17:

Die Ortsteillinie zwischen Ulm ZOB und Senden über die Neu-Ulmer Ortsteile Reutti, Jedelhausen, Hausen, Holzschwang fährt auf einem Großteil des Linienwegs auf Gemarkung der Stadt Neu-Ulm. Für die Stadt Neu-Ulm erfüllt die Linie 17 eine wichtige Rolle in der Erschließung der Ortsteile. Darüber hinaus stellt sie eine direkte Anbindung an den Bahnhof Senden her. Dies hat insbesondere für die Ortsteile Holzschwang, Hausen, Jedelhausen und Reutti eine hohe Bedeutung und ermöglicht schnelle Reisezeiten von diesen Ortsteilen in Richtung Ulm / Neu-Ulm und nach Senden, Vöhringen, Illertissen ohne den Umweg über den Kernbereich der Stadt Neu-Ulm. Sie bietet daher den südlichen Ortsteilen dieselben Qualitätsstandards, wie sie im ÖPNV der Stadt festgelegt wurden.

Buslinie 18:

Die Ortsteillinie zwischen Ulm ZOB und Senden über die Neu-Ulmer Ortsteile Finningen, Jedelhausen und Hausen fährt auf einem Großteil des Linienwegs auf Gemarkung der Stadt Neu-Ulm. Für die Stadt Neu-Ulm erfüllt die Linie 18 eine wichtige Rolle in der Erschließung der Ortsteile. Darüber hinaus stellt sie eine direkte Anbindung an den Bahnhof Senden her. Dies hat insbesondere für die Ortsteile Hausen, Jedelhausen und Reutti eine hohe Bedeutung und ermöglicht schnelle Reisezeiten von diesen Ortsteilen in Richtung Ulm / Neu-Ulm und nach Senden, Vöhringen, Illertissen ohne den Umweg über den Kernbereich der Stadt Neu-Ulm. Sie bietet daher den südlichen/östlichen Ortsteilen dieselben Qualitätsstandards, wie sie im ÖPNV der Stadt festgelegt wurden. Im Zusammenspiel mit der Linie 17 bildet die Linie 18 ein abgestimmtes, überlagertes und dichtes Angebot zwischen Jedelhausen/Reutti und der Kernstadt Neu-Ulm / Ulm.

Nachtverkehr

Buslinie N5:

Die Nachtbuslinie zwischen Ulm ZOB und Steinheim über die Neu-Ulmer Ortsteile Pfuhl und Burlafingen fährt auf einem Großteil des Linienwegs auf Gemarkung der Stadt Neu-Ulm. Für die Stadt Neu-Ulm erfüllt die Linie N5 eine wichtige Rolle in der nächtlichen Erschließung auf der „Ostachse“. Sie bietet auch nachts dieselben Qualitätsstandards, wie sie im ÖPNV der Stadt festgelegt wurden. Im Zusammenspiel mit der Linie 3 bildet sie ein für den Fahrgast leicht verständliches Angebot auf der „Ostachse“ tagsüber und in der Nacht.

Buslinie N6:

Die Nachtbuslinie zwischen Ulm ZOB und Jedelhausen über die Neu-Ulmer Ortsteile Reutti und Finningen fährt auf einem Großteil des Linienwegs auf Gemarkung der Stadt Neu-Ulm. Für die Stadt Neu-Ulm erfüllt die Linie N6 eine wichtige Rolle in der nächtlichen Erschließung der östlichen und südöstlichen Ortsteile. Sie bietet auch nachts dieselben Qualitätsstandards, wie sie im ÖPNV der

Stadt festgelegt wurden. Im Zusammenspiel mit der Linie 18 bildet sie ein für den Fahrgast leicht verständliches Angebot für die Ortsteile tagsüber und in der Nacht.

Buslinie N7:

Die Nachtbuslinie zwischen Ulm ZOB und Holzschwang über die Neu-Ulmer „Südachse“ (Vorfeld, Wiley, Ludwigsfeld) zu den Ortsteilen Gerlenhofen, Hausen und Holzschwang fährt auf einem Großteil des Linienwegs auf Gemarkung der Stadt Neu-Ulm. Für die Stadt Neu-Ulm erfüllt die Linie N7 eine wichtige Rolle in der nächtlichen Erschließung der „Südachse“ und der südlichen Ortsteile. Sie bietet auch nachts dieselben Qualitätsstandards, wie sie im ÖPNV der Stadt festgelegt wurden. Im Zusammenspiel mit der Linie 5/6 und 17 bildet sie ein für den Fahrgast leicht verständliches Angebot für die Ortsteile tagsüber und in der Nacht. Am Bahnhof Gerlenhofen stellt sie darüber hinaus teilweise auch nachts eine Verknüpfung zur Bahn her.

Fazit

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

Die vorgenannten Linien weisen übereinstimmende Qualitäten auf, sind hinsichtlich ihrer möglichst wirtschaftlichen Gestaltung und ihres Linienweges sinnvoll aufeinander abgestimmt. Aufgrund der engen räumlichen Beziehungen der Linien zueinander und des weitgehend geschlossenen Bedienungsgebiets ist eine betriebliche Optimierung möglich. Die Umlaufplanung und die darauf aufbauende Fahr- und Dienstplanung sind effizienter durchführbar, wenn viele Linien fahrplantechnisch miteinander verbunden werden können. So kann sich der Fahrzeugbedarf erhöhen, wenn auf die Synergien, die durch gemeinsame Umlaufplanungen der vertakteten Verkehre entstehen, verzichtet würde. Entsprechende Auswirkungen würden sich nicht nur bei der Fahrzeugzahl, sondern unter anderem auch bei der Zahl der Fahrerstunden und des Fahrpersonals ergeben. Generell werden betriebliche Vorgänge wie Fahrzeugeinsätze, Fahrerwechsel und auch das Management im Störfall erleichtert und effizienter, wenn die Umlaufmasse größer ist, also mehr Linien gemeinsam betrieblich optimiert werden. So können Fahrzeuge auch kurzfristig auf unterschiedlichen Linien eingesetzt werden. Im Rahmen der Antriebswende im Busverkehr können mit einem gesamtstädtischen Neu-Ulmer Linienbündel und einer Betrauung der SWU bei der Umstellung auf Elektrobusse erhebliche organisatorische, betriebliche und wirtschaftliche Synergieeffekte erzielt werden. Für den Haushalt der Stadt Neu-Ulm stellt dies die wirtschaftlichste Option der Organisation des ÖPNV mit hohen Qualitätsstandards und niedrigen Emissionen dar.

Die Linienwege wurden im Zuge der Planung des Busnetzes 2027 der Städte Ulm und Neu-Ulm als Bestandteil eines einheitlichen Stadtnetzes geplant. Jede Linie erfüllt in diesem Stadtnetz eine wichtige Funktion und kann aus dem Linienbündel „Stadtnetz Neu-Ulm“ nicht sinnvoll herausgetrennt werden. Zudem dient ihr gemeinsamer Betrieb einer hohen Integrität der Organisation von Informationsmedien, Störungs- und Beschwerdemanagement sowie eines einheitlichen Marketings.

Änderungen in der Führung einzelner Linien oder des Fahrplans sind in einem gebündelten Verkehrsraum mit nur einem tätigen Verkehrsunternehmen erheblich einfacher und flexibler planbar als

bei einer Aufteilung in Teilnetze mit mehreren Betreibern. Auch das Reagieren auf neue Herausforderungen, zum Beispiel Baustellen, ist besser möglich, wenn bereits ein fundiertes betriebliches Zusammenspiel der Linien besteht.

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

Nur in einem einzigen, gesamtstädtischen Neu-Ulmer Linienbündel kann sich die von den beiden Städten Ulm und Neu-Ulm angestrebte hohe Qualität des ÖPNV als einheitliches Liniennetz entfalten, insbesondere durch eine Betrauung desselben Verkehrsunternehmens, der SWU. Hierzu hat die Stadt Neu-Ulm die notwendigen Voraussetzungen durch die Erhöhung ihrer Anteile an der SWU geschaffen. Durch die Angleichung der qualitativen und quantitativen Standards im ÖPNV im gemeinsamen Doppelzentrum Ulm / Neu-Ulm sind die beiden Linienbündel zwar getrennt organisiert, jedoch integral miteinander verwoben. Die 3 Linien in geteilter Aufgabenträgerschaft unterstreichen diese enge Verknüpfung. Daher ist die Direktvergabe (Betrauung) an die SWU durch beide Städte sinnvoll.

Das Nachtliniennetz als Bestandteil des Linienbündels „Stadtnetz Neu-Ulm“

Die Nachtlinien verkehren nach Ende der Betriebszeiten der Tagesverkehre in den Nächten von Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag. Die Linienwege der Nachtlinien erschließen weitestgehend die gleichen Räume wie die Taglinien, beschränken sich jedoch auf die nachfragestärkeren Linienäste und Strecken.

Daher sind sie eng mit den Taglinien verbunden, sowohl in Ihrer Ausrichtung auf die wichtigsten Knotenpunkte als auch durch gleiche Haltestellen und den damit verbundenen Anforderungen an die Integration von Informationen, Störungs- und Baustellenmanagement sowie Haltestelleninfrastruktur. Der Einsatz von Personal und Fahrzeugen auf den Linien, die denen des Tagverkehrs gleichen, dient einem wirtschaftlichen Betrieb. Zudem kann der Übergang vom Tag- zum Nachtverkehr bruchlos geschehen. Das Nachtliniennetz wurde ebenfalls im Rahmen der Planungen des Busnetz 2027 als stadtübergreifendes Liniennetz geplant, jede einzelne Linie erfüllt eine wichtige Funktion und nur im Zusammenspiel der Linien ergibt sich daraus ein sinnvolles Nachtliniennetz.

9.3 Linien in der Stadt Neu-Ulm ohne Integration in das „Stadtnetz Neu-Ulm“

Linien 72, 73, 78, 86, 850, 597, 763, 870

Die meisten Linien gehören zum Regionalverkehr des Landkreis Neu-Ulm (870 gehört LK Günzburg) und verbinden auch weiter entfernte Ziele in den umgebenden Landkreisen (Nersingen, Pfaffenhofen, Senden, Illertissen) und die dazwischenliegenden Orte mit Neu-Ulm. Die Verkehre enden an den Knotenpunkten ZUP Neu-Ulm und ZOB Ulm, und binden dort an das städtische Netz an.

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/Neu-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 weiter 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.

Zudem bestand die Möglichkeit für Bürgerinnen und Bürger der Stadt Neu-Ulm analog über eine Rücksendung eines Flyers Anregungen zum Busnetz 2027 zu partizipieren. Dieser Flyer ist an alle Haushalte auf Neu-Ulmer Gemarkung versendet worden und beinhaltet wichtige Informationen zu geplanten Änderungen im Nahverkehr mit vertieften Inhalten zu betroffenen Linien in Neu-Ulm. Auf diesem Wege gab es circa 150 Rückmeldungen.

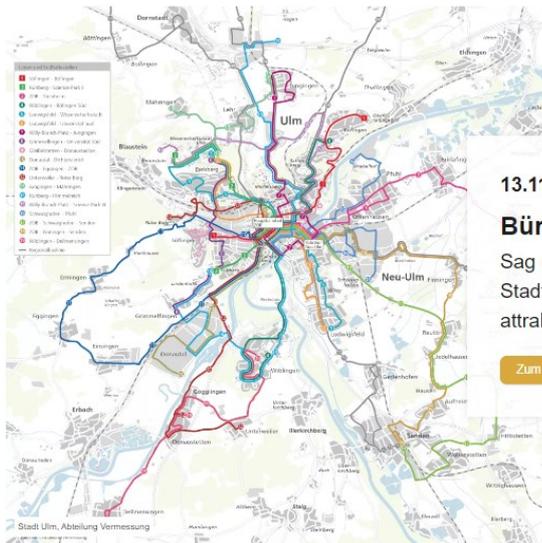


Abbildung 13: Screenshot Online-Beteiligungsportal

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:

Bedienhäufigkeit:

- 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

Busse im Stadtverkehr

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Alter	<ul style="list-style-type: none"> • Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Busse ab 01.01.2027: 14 Jahre (Ausnahme: Ersatzfahrzeuge 15 Jahre) • Durchschnittsalter ab 01.01.2027: maximal 8 Jahre <ul style="list-style-type: none"> • Kann abweichen, wenn einmalig mehrere Neufahrzeuge beschafft werden, z.B. bei Betriebsaufnahme • Keine Ausnahme für Fahrzeuge, die nur in der HVZ an Schultagen eingesetzt werden
Bauart	<ul style="list-style-type: none"> • Es dürfen ausschließlich niederflurige Fahrzeuge bei Standardlinienbussen (Länge \geq 12 m) eingesetzt werden. (Ausschluss Low-Entry) • Klein- und Midibusse müssen mindestens über einen Low-Entry-Einstieg und einen teilweise niederflurigen Bereich im Innenraum verfügen
Ein- und Ausstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> • Manuelles Kneeling – Einrichtung zur Einstiegsseite • Eine mechanische Rampe an Tür 2 • Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an / bei Tür 2 • Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste innen im Bereich der Sondernutzfläche • Alle senkrechten Haltestangen ohne Vertriebsstechnik sind mit Haltewunschtafter auszustatten. Die Taster müssen auch für Kinder und kleinwüchsigen Personen gut erreichbar sein
Türen	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Türen: <ul style="list-style-type: none"> – Klein- und Midibus: mindestens zwei Türen – Standardlinienbus: mindestens zwei Türen (Neufahrzeuge drei Türen) – Gelenkbus: mindestens drei Türen (Neufahrzeuge vier Türen) • Anfahrsperrung: Alle Fahrzeuge müssen mit einer Anfahrsperrung im Falle nicht ordnungsgemäß geschlossener Türen ausgerüstet sein • Türautomatik: Türautomatik an Tür 3/4 • Zentrales Schließen: Zentrales Schließen verbindlich für alle Gelenkbusse und Standardlinienbusse. Zentrale Türöffnungsfunktion Tür 1-3 bzw. 4. Parallel zum Türschließen muss sofort ein Warnsummer im Intervallton so lange an sein, bis die Tür komplett geschlossen ist • Eine Türschließwarnanlage muss optisch und akustisch an Türen 2+3 und ggf. 4. vorgesehen werden (Neufahrzeuge) • Türkameras (Neufahrzeuge) • Die Türen 2+3+4 sind mit Türkameras auszustatten • Farbige (Gelb) Bodenbelagsabsetzung an Tür 1+2+3 und ggf. 4 im Türbereich • Die Tür 1 ist als Innenschwenktüre und die Türen 2+3 und ggf. 4 sind mit einer Außenschwenkschiebetür auszustatten (Neufahrzeuge)

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
	<ul style="list-style-type: none"> Im Bereich der Tür 1 ist eine "Haarnadel" anzubringen
Fahrgastraum:	
Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> Standardlinienbusse: mindestens 26 Stück (ohne Klappsitze) Gelenkbusse: mindestens 35 Stück (ohne Klappsitze) Seitliche Sitzplatzanordnung für die Nutzung von Fahrgästen mit Rollatoren, Kinderwagen etc. im Vorderwagen auf der linken Fahrzeugseite. Ausgestaltung der Sitzplätze: <ul style="list-style-type: none"> Sitzschale mit Flachpolster Im Hinterwagen sind die Fahrgastsitze mit einem Antivandalismus-Polster auszustatten. ausreichender Sitzabstand mindestens 680 mm Die Gestaltung der Sitzplätze orientiert sich an der EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG) unter besonderer Berücksichtigung des Anhangs VII "Vorschrift für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität". Bei den Fahrzeugen sind 4 ausgewiesene Behindertensitze vorzusehen. Die Sitze sind nahe der zum Ein-/Ausstieg geeigneten Tür 1 anzubieten.
Stehplätze	<ul style="list-style-type: none"> Haltestangen und Haltegriffe: für alle Körpergrößen/Armlängen der Fahrgäste Haltemöglichkeit auf Radkasten Alle senkrechten Haltestangen sind mit Haltewunschtaster auszustatten. Die Taster müssen auch für Kinder und kleinwüchsige Personen gut erreichbar sein.
Sondernutzungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> Sondernutzungsfläche gegenüber der Tür 2 (Fahrtrichtung links): <ul style="list-style-type: none"> 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 Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich der Fläche ein Anschlag mit Klappsitz (Rückenstütze) und Haltegriffen auf beiden Seiten anzubringen Sondernutzungsfläche bei Tür 2 (Fahrtrichtung rechts): <ul style="list-style-type: none"> Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche mit einer Größe von mindestens 900 mm x 1.300 mm. Der Platz ist für Rollstuhl, Kinderwagen und Fahrräder auszuweisen Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich der Fläche eine Anlehnplatte und Haltegriffen auf beiden Seiten anzubringen Sondernutzungsfläche gegenüber der Tür 3 (nur bei Gelenkbus-Neufahrzeugen): <ul style="list-style-type: none"> Ausgewiesene Sondernutzungsfläche (Stehperron) mit einer Größe von mindestens 900 mm x 1.300 mm für Kinderwagen und Fahrräder
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (zum Beispiel Spots oder Trittstufenleuchten)

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Belüftung, Heizung, Klimatisierung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Belüftungsmöglichkeit (Fahrerplatz und Fahrgastraum) über die Klimatisierung • Heizung im Gesamtfahrzeug • Fahrerarbeitsplatzklimaanlage • Fahrgastraumklimaanlage
Technische Ausstattung:	
Lärm-/Schadstoffemission	<ul style="list-style-type: none"> • Neufahrzeuge: Zur Zulassung gültige Abgasnorm, mindestens aber Euro 6-Norm • Gesamter Fuhrpark verfügt über grüne Umweltplakette
ITCS-Anbindung	<ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrzeuge sind in das für den Ulmer/Neu-Ulmer Nahverkehr zentrale Leitstellensystem und die LSA-Beeinflussung einzubinden; die Anforderungen an die fahrzeugseitigen ITCS-Komponenten sind zu erfüllen (s. Kap.5.3) • Der zentralen Leitstelle muss in regelmäßigen Abständen über die beschriebenen Ortungsverfahren der Standort übermittelt werden, damit ein Soll-/Ist-Vergleich durchgeführt werden kann und die prognostizierte Abfahrtszeit an den Haltestellen dem Fahrpersonal und dem Fahrgast angezeigt werden können. • Die Hard- und Software sowie die technischen Ausrüstungen sind vom Verkehrsunternehmen mit Betriebsaufnahme betriebsbereit beizubringen
Daten- und Sprechfunk	<ul style="list-style-type: none"> • Der für den Betrieb der Busse notwendige Sprechfunk zwischen Leitstelle und Fahrer bzw. von der Leitstelle zu den Fahrgästen wird ebenfalls über das ITCS-System abgewickelt. • Für den Fahrer muss weiterhin die Möglichkeit bestehen, einen Unfall- oder Überfallruf abzusetzen, welcher von der zentralen Leitstelle priorisiert bearbeitet wird. • Die Hard- und Software, sowie die technischen Ausrüstungen, sind vom Verkehrsunternehmen mit Betriebsaufnahme betriebsbereit beizubringen. • Bordmikrofon u.a. für Kundeninformationen bei Störungen
Video	<ul style="list-style-type: none"> • Die Aufzeichnung jeder Kamera muss mit mindestens 24 Bildern/Sekunde in HD-Qualität erfolgen. Die Speicherung der Daten muss nach 48 Stunden automatisch gelöscht werden. Durch technische Vorkehrungen muss ausgeschlossen werden, dass die Daten von unbefugten Personen aus dem Fahrzeug entnommen und/oder ausgewertet werden können. Die Vorgaben des Datenschutzes sind hierbei zu beachten. • Es sind 5 Kameras bei einem Gelenkbus und 4 Kameras bei einem Standardbus vorzusehen. • An den Türen 2+3 und ggf. 4 sind Türkameras vorzusehen. • Bei nur einer Türöffnung wird ein Vollbild am Monitor angezeigt, wird zusätzlich eine weitere Tür geöffnet, müssen diese ebenfalls bis zum Schließen der Türen mit angezeigt werden.

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

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Fahzeuggestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Erscheinungsbild der im Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm eingesetzten Fahrzeuge gemäß Designvorlage • DING-Logo an der Fahrzeugfront, an der rechten Fahrzeugseite sowie am Fahrzeugheck
Werbung	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugfront ist von der Werbung ausgeschlossen • Die für Logos und weitere Hinweise vorgesehenen Flächen dürfen nicht für Webezwecke verwendet werden • Alle Fahrzeuge dürfen mit Außenwerbung, auch für Dritte, beklebt werden. Die Beklebung unterliegt den betriebseigenen technischen, inhaltlichen Vorgaben sowie ggfs. förderungspolitischen Vorgaben. • Fenster dürfen zu maximal 5 % mit Werbung beklebt sein. • Werbung im Innenraum maximal im Format DIN A 2 hoch in der Rückwand des Fahrerarbeitsplatzes in separatem Plakaträhmen • Die TFT-Bildschirme in allen Fahrzeugen dürfen mit Werbeclips oder –folien, auch für Dritte, bespielt werden. Die Bespielung unterliegt den betriebseigenen inhaltlichen Vorgaben. <ul style="list-style-type: none"> • 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.
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Vertrieb: In jedem Fahrzeug soll der bargeldlose Vertrieb ermöglicht werden. Die Gewährleistung der Kontrolle von elektronischen Tickets ist zwingend erforderlich. Die genauen Anforderungen sind mit DING abzustimmen.

Tabelle 13: Fahrzeugausstattung Bus

Begründete Ausnahmen von den dargestellten Anforderungen aus Tabelle 13 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.

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, im Alb-Donau-Kreis und im Landkreis Neu-Ulm

Linie	Linienweg oder Linienbündel	Genehmigungslaufzeit	Aufsichtsbehörde (nach § 54 PBefG)
71	NU-Ludwigsfeld-Ulm ZOB	31.12.2026	Regierung von Schwaben
5 (Neu-Ulmer Teil)	Herdbrücke- Ludwigsfeld / Wiley	31.12.2026 (NU ZUP-Ludwigsfeld) 30.05.2027 (NU ZUP-Grethe-Weiser-Straße) 30.06.2042 (NU ZUP-Petrusplatz)	Regierung von Schwaben
73,761 (tw. 737)	Vöhringen-Ulm m. Teilstrecken	09.12.2033	Regierung von Schwaben
733, 734	Vöhringen-Ulm m. Teilstrecken	12.12.2026	Regierung von Schwaben
N73	Ulm-Altenstadt	09.12.2033	Regierung von Schwaben
77	Ulm-Hittistetten	31.12.2026	Regierung von Schwaben
78/78N	Ulm-Weißenhorn	31.12.2026	Regierung von Schwaben
79	Ulm ZOB - NU/Pfuhler Ried-Ulm ZOB	31.12.2026	Regierung von Schwaben
84,84X,84A	Steinheim/Burlafingen-Ulm ZOB	31.12.2026	Regierung von Schwaben
85,88,88X	Steinheim/Burlafingen-Ulm ZOB	31.12.2026	Regierung von Schwaben
89	NU Steinhäule-Neu-Ulm Bf	31.12.2024	Regierung von Schwaben

Linie	Linienweg oder Linienbündel	Genehmigungslaufzeit	Aufsichtsbehörde (nach § 54 PBefG)
597	Untereichingen-Pfuhl-Ulm	31.12.2026	Regierung von Schwaben
701,702	Linie 1+2 City-Nauti-Bus Illertissen	31.12.2026	Regierung von Schwaben
704	Dietenheim-Illerzell	31.12.2026	Regierung von Schwaben
706,712	Illertissen-Altenstadt (Teillinie)/Ortsverkehr Altenstadt-Kellmünz-Osterberg (Teillinie)	31.12.2026	Regierung von Schwaben
707 (tw. 706, 712)	Illertissen-Illerzell	09.12.2033	Regierung von Schwaben
712R	Ortsverkehr Altenstadt	30.06.2026	Regierung von Schwaben
731	Stadtverkehr Senden	09.12.2033	Regierung von Schwaben
737	Senden-Aufheim-Holzschwang-Hausen-Jedelhausen-Reutti-Finningen-Neu-Ulm-Ulm	30.06.2026	Regierung von Schwaben
763	Weißenhorn-Ulm	12.12.2026	Regierung von Schwaben
765	Vöhringen/Illerzell-Weißenhorn	09.12.2033	Regierung von Schwaben
812 VMK	Krumbach-Weißenhorn	31.12.2026	Regierung von Schwaben
813	Weißenhorn-Illertissen	13.12.2026	Regierung von Schwaben
850	Günzburg-Ulm	30.06.2026	Regierung von Schwaben
850 N	Ulm-Oberfahlheim (N 850)	30.06.2026	Regierung von Schwaben
854	Günzburg-Kissendorf-Weißenhorn	31.12.2026	Regierung von Schwaben
870	Straß-Ulm	30.06.2026	Regierung von Schwaben
873	Ichenhausen-Weißenhorn	31.12.2026	Regierung von Schwaben
874	Unterbleichen-Ichenhausen-Ulm	31.12.2026	Regierung von Schwaben
920	Babenhausen-Buch-Illertissen	31.12.2025	Regierung von Schwaben
925	Babenhausen-Illertissen	31.12.2024	Regierung von Schwaben

Linie	Linienweg oder Linienbündel	Genehmigungslaufzeit	Aufsichtsbehörde (nach § 54 PBefG)
929	Buch-Ritzisried-Rennertshofen-Buch	31.12.2028	Regierung von Schwaben
959/959R	Memmingen-Kellmünz	30.06.2026	Regierung von Schwaben
1; 2; 4; 5 (Ulmer Teil); 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14; 15; N1; N2; N3; N4; N7; N8	Stadtverkehr Ulm	30.06.2042 (Straßenbahnen und Busverkehre)	Regierungspräsidium Tübingen
21	Erbach-Öpfingen	31.12.2030	Regierungspräsidium Tübingen
239	Erbach-Öpfingen	31.12.2030	Regierungspräsidium Tübingen
36	Bf Merklingen Los 1	13.12.2025	Regierungspräsidium Tübingen
37	Bf Merklingen Los 1	13.12.2025	Regierungspräsidium Tübingen
38	Bf Merklingen Los 1	13.12.2025	Regierungspräsidium Tübingen
364	Bf Merklingen Los 2	13.12.2025	Regierungspräsidium Tübingen
46	Amstetten	30.06.2030	Regierungspräsidium Tübingen
49	Dornstadt	30.06.2030	Regierungspräsidium Tübingen
58	Langenau Los 1	31.12.2026	Regierungspräsidium Tübingen
59	Langenau Los 1	31.12.2026	Regierungspräsidium Tübingen
23	Illertal	31.12.2027	Regierungspräsidium Tübingen
24	Illertal	31.12.2027	Regierungspräsidium Tübingen
70	Illertal	31.12.2027	Regierungspräsidium Tübingen
74	Illertal	31.12.2027	Regierungspräsidium Tübingen
724	Illertal	31.12.2027	Regierungspräsidium Tübingen
585	Altheim (Alb)-Weidenstetten	30.06.2027	Regierungspräsidium Tübingen

Tabelle 14: Liste der Linienkonzessionen in den Städten Ulm und Neu-Ulm sowie dem ADK und LK Neu-Ulm

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	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	Steinheim	34	Holderweg
		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	Franzenhauserweg
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	Franzenhauserweg	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	Ottliengasse
11	Königstraße	11	Söflingen
12	Sonnenstraße	12	Sonnenstraße
13	Söflingen	13	Königstraße
14	Ottliengasse	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	Willhelmsburg
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 (<> Wiblingen)			
Lfd. Nr.	Name Haltestelle	Lfd. Nr.	Name Haltestelle
Richtung 1		Richtung 2	
1	ZOB	1	Wiblingen Schulzentrum
2	Ehinger Tor	2	Reutlinger Straße
3	Haßlerstraße	3	Tannenplatz Zentrum
4	Hans-Reyhing-Weg	4	Saulgauer Straße
5	Kastbrücke	5	Kemptener Straße
6	Zollbrücke	6	Meersburger Straße
7	Hoher Berg	7	Breite Ost
8	Riedlenstraße	8	Rathaus Unterweiler
9	Wasserturm	9	Hartstraße
10	Illerkirchberger Straße	10	Rathaus Unterweiler
11	Beim Brückle	11	Beim Brückle
12	Rathaus Unterweiler	12	Illerkirchberger Straße
13	Hartstraße	13	Wasserturm
14	Rathaus Unterweiler	14	Riedlenstraße
15	Breite Ost	15	Hoher Berg
16	Meersburger Straße	16	Zollbrücke
17	Kemptener Straße	17	Kastbrücke
18	Saulgauer Straße	18	Hans-Reyhing-Weg
19	Tannenplatz Zentrum	19	Haßlerstraße
20	Reutlinger Straße	20	Ehinger Tor
21	Wiblingen Schulzentrum	21	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	Lichtensee	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	Lichtensee
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 Pfuhl)	1	Schwaighofen
2	Seehalle Pfuhl	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	Bahnhal Finninger Straße
9	Landratsamt	9	Zeppelinstraße
10	Glacisstraße	10	Alte Stadtgärtnerei
11	Augsburger Tor	11	Friedhof Neu-Ulm
12	Maximilianstraße	12	Meininger Allee
13	Rathaus Neu-Ulm	13	Bahnhof Neu-Ulm
14	Bahnhof Neu-Ulm	14	Rathaus Neu-Ulm
15	Meininger Allee	15	Maximilianstraße
16	Friedhof Neu-Ulm	16	Augsburger Tor
17	Alte Stadtgärtnerei	17	Glacisstraße
18	Zeppelinstraße	18	Landratsamt
19	Bahnhal Finninger Straße	19	Beethovenstraße
20	Pfaffenweg	20	Milchweg
21	Lessingstraße	21	Grundweg
22	Kammer-Krummen-Straße	22	Stauffenbergstraße
23	Otto-Hahn-Straße	23	Saalbaustraße
24	Carl-Zeiss-Straße	24	Lausitzer Straße
25	Von-Liebig-Straße	25	Seehalle Pfuhl
26	Schwaighofen	26	(Steinhäule Pfuhl)

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	Alte Stadtgärtnerei	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	Alte Stadtgärtnerei
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	Bahnhalt 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. Mammass (Finningen)	15	Marbacher Straße (Reutti)
16	In den Zwieren (Finningen)	16	In den Zwieren (Finningen)
17	Marbacher Straße (Reutti)	17	St. Mammass (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	Bahnhalt 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

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	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	Alte Stadtgärtnerei
9	Friedhof Neu-Ulm	9	Friedhof Neu-Ulm
10	Alte Stadtgärtnerei	10	Meininger Allee
11	Angelweg	11	Bahnhof Neu-Ulm
12	St. Mammias	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 Gerlenhof
4	Herdbruckerstraße	4	Gurrenhof
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	Gurrenhof	17	Herdbruckerstraße
18	Bahnhof Gerlenhof	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