ULM STEIGT EIN!

Auswertungsbericht des Online-Dialogs zur Ausarbeitung eines Nahverkehrsplans in Ulm

Dieser Bericht wurde im Auftrag der Stadt Ulm verfasst durch:

Zebralog GmbH & Co. KG
Chausseestr. 8
10115 Berlin

Tel.: 030 200540260
Fax: 030 2005402699
www.zebralog.de

Stadt Ulm

ulm zebralog

Inhalt

1 Einleitung 3

2 Steckbrief und Kurzzusammenfasssung 4

2.1 Steckbrief 4

2.2 Kurzzusammenfassung 4

3 Vorstellung der Beteiligungsplattform 6

4 Der Dialog in Zahlen 9

5 Inhaltliche Auswertung 11

5.1 Linie 2 17

5.2 Linie 3 20

5.3 Linie 4 22

5.4 Linie 5 24

5.5 Linie 6 28

5.6 Linie 7 30

5.7 Linie 9 33

5.8 Linie 13 35

5.9 Linie 15 37

5.10 Linie 22 39

5.11 Linie 24 41

5.12 Linie 44 42

5.13 Linie 45 / 47 / 48 44

5.14 Linien ohne Veränderung 47

5.15 Sonstige Hinweise 52

5.16 Lob und Kritik zur Online-Beteiligung 57

6 Fazit / Ausblick 59

1 Einleitung

Der öffentliche Personennahverkehr in Ulm soll für die Zukunft vorbereitet werden. Dazu wurde von der Stadt Ulm und den Stadtwerken Ulm (SWU) ein erster Entwurf des Nahverkehrsplans erarbeitet. Zu den vorgeschlagenen Veränderungen konnten die Bürgerinnen und Bürger Ulms auf einer Online-Beteiligungsplattform Rückmeldung geben. Vom 15. November bis zum 15. Dezember 2016 bestand auf www.ulm-steigt-ein.de die Möglichkeit sich in verschiedenen Diskussionsbereichen zu den einzelnen Linien sowie zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) generell zu äußern. So konnten möglichst verschiedene Mobilitätsbedürfnisse abgefragt wird, die zu einer vielfältige Perspektiven zur Gestaltung des zukünftigen Nahverkehrsplans beitragen.

Nach Auswertung aller im Dialog verfassten Kommentare und Beiträge, wird eine endgültige Version des Nahverkersplans entstehen. Dieser soll den ÖPNV in Ulm bis zum Jahre 2025 bestimmen.

Das Beteiligungsangebot wurde über den gesamten Beteiligungszeitraum außerordentlich gut angenommen. Insgesamt wurden über 1000 Beiträge und Kommentare abgegeben. Themen waren dabei das Fahrtenangebot, Linienführungen, Bedienungshäufigkeiten, Haltestellen, Fahrzeuge, Reisekomfort, Fahrgastinformation sowie Marketing und Tarife.

Im folgenden Auswertungsbericht wird zunächst ein Überblick über die Beteiligungsmöglichkeiten gegeben. Anschließend werden die Ergebnisse des Online-Dialogs quantitativ und qualitativ ausgewertet und zusammenfassend dargestellt. In einem Fazit werden die Kernergebnisse des Dialogs noch einmal komprimiert dargestellt.

2 Steckbrief und Kurzzusammenfasssung

2.1 Steckbrief

Zeitraum	15. November – 15. Dezember 2016
Durchführende Behörde	Stadt Ulm Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt
Zielsetzung	Ziel der Online-Beteiligung war es, möglichst vielen Menschen die Möglichkeit zu geben, ihre Ideen, Kritik und Vorschläge für den zukünftigen Nahverkehrsplan Ulm zu äußern. Über den diskursiven Austausch können die Bürger*innen von Ulm in die gemeinsame Gestaltung der Stadt mit einbezogen werden.
Relevanz der Ergebnisse	Alle Beiträge wurden ausgewertet und in Form des vorliegenden Auswertungsberichtes zusammengefasst. Der Auswertungsbericht wird Bestandteil des zukünftigen Nahverkehrsplans Ulm sein und allen Bürger*innen öffentlich zugänglich gemacht.
Teilnehmerkreis	Zahlen der aktiven Beteiligungsphase: • **2.837 individuelle Besucher (4.699 Besuche insgesamt)** • **47 neue Registrierungen** • **1.118 Kommentare** • **26 Hinweise im Lob und Kritik Forum**

2.2 Kurzzusammenfassung

Insgesamt wurde das Beteiligungsangebot sehr gut angenommen und es wurden Hinweise zu jeder Linie abgegeben. Besonders viele Beiträge gingen dabei zu den Linien 5 (143 Beiträge), 7 (107 Beiträge) und 2 (97 Beiträge) ein. Dabei waren die wichtigsten Themen **Bedienungshäufigkeit** und **Linienführung**. Auch bei den anderen Linien wurden diese beiden Kategorien besonders stark thematisiert. Viele Beiträge wurden darüber hinaus zum Thema **Fahrtenangebot** abgegeben.
Weniger Beiträge gingen hingegen zu den Linien 24 (21 Beiträge), 44 (25 Beiträge) und 47 (5 Beiträge) ein, dabei wurde ebenfalls viel zum Thema Fahrtenangebot diskutiert.
Zwischen 30 und 75 Beiträge erhielten alle weiteren Linien, bei denen es zu Veränderungen kommen soll.
Die Anzahl der linienbezogenen Hinweise zu **Tarifen**, **Haltestellen**, **Fahrzeugen und Reisekomfort** fiel im Vergleich dazu zahlenmäßig geringer aus.
Im Zusammenhang mit dem Thema **Bedienungshäufigkeit** wurde bei vielen Linien über die **Taktung** diskutiert. Besonders zu Haupverkehrszeiten, zu Schulzeiten und

Schulstunden, Schichtzeiten, Vorlesungszeiten, aber auch in den Abendstunden nach 21 Uhr müsse die Taktung höher sein.
Häufig wurde eine Taktung mit einer besseren Abstimung auf andere Linien gewünscht, um so den Umstieg zu erleichtern.
Auch die Anpassung der Taktung an die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge am Hbf war Thema. Speziell wurden die Anschlüsse an bestimmte Wohngebiete bzw. besondere Ziele und Arbeitsorte diskutiert: Grimmelfingen, Wiblingen, Eschwiesen, Wiley Nord, Bhf. Söflingen, Jungingen, Ulm Nord, Uni Süd, Donautal, Hochschule am Standort Michelsberg, Elchingen, Offenhausen, Pfuhl und Burlafingen waren dabei die Orte, die in diesem Zusammenhang am häufigsten genannt wurden.
Zu bestimmten **Haltestellen** wie beispielsweise Ehinger Tor, Lise-Meitner-Straße, Universität Süd, Kienlesberg, Olgastraße, Pauluskirche, Justizgebäude, Am Hochsträß, Ulm Nord, Hohe Steige, ZOB West, Am Blautal Center äußerten sich die Bürger*innen sehr konkret in den einzelnen Beiträgen. Beim Ehinger Tor beispielsweise wurde ein Umbau der Haltestelle gefordert, auch sei bei diesem Umsteigepunkt die Anbindungen besser abzustimmen. Die Haltestelle am Blautal Center sei von parkenden Autos blockiert und die Linie 7 könnte man über Olgastraße, Pauluskirche und Justizgebäude fahren lassen, laut einiger Hinweise im Dialog.
Direktverbindungen, wie z.B. zwischen dem Eselsberg und dem Donautal oder Böfingen und der Universität, waren ebenfalls ein großes Thema. Diskutiert wurde hier beispielswiese die Möglichkeit des Tausches der Nordenden der Linien 4 und 5.
Im Zusammenhang mit der **Linienführung** wurde auch mehrfach über die Einführung einer **Ringlinie** (z.B. Linie 7, Linie 9, Linie 13 und 15) diskutiert.
Die Teilnehmenden tauschten sich im Laufe des Dialogs intensiv darüber aus, bei welcher Linienführung es zu Fahrzeitenverlängerungen bzw. –verkürzungen kommen könnte. Es wurden dabei unterschiedliche Varianten diskutiert. Vorgeschlagen wurden daher **Expressfahrten**.
Beim Fahrtenangebot wurde auch der verstärkte Einsatz von **Nachtbussen** und **Nacht-Straßenbahnen** gewünscht.
Um die **Kapazitäten der Straßenbahn** zu erhöhen, schlugen die Teilnehmenden an verschiedenen Stellen eine andere Innengestaltung der Wagen vor, so dass durch einklappbare Sitze zu Stoßzeiten mehr Raum für Passagiere geschaffen werden könne.
Weitere Inhalte des Dialogs waren: Verspätungen, Rasengleise, Innenausstattung und Komfort, defekte Bildschirme, Vandalismus, fehlende Überdachungen, Barrierefreiheit, Fahrpreise und Tarife, Rufbus, neue Kennzeichnungen der Linienbusse, innovative Fahrzeugtypen, unzureichende Informationspolitik, Werbung, rauchfreie Haltestellen, Zusammenspiel ÖPNV Ulm und Neu-Ulm, Markierung der Fahrbahntrassen, Apps.

3 Vorstellung der Beteiligungsplattform

Die Online-Beteiligung www.ulm-steigt-ein.de war eingebettet auf der Plattform des Projektes Zukunftstadt Ulm (www.zukunftstadt-ulm.de), die einen Überblick über aktuelle Online-Dialoge der Stadt Ulm gibt.

Auf der Startseite konnte sich über aktuelle Meldungen zu der laufenden Online-Beteiligung informiert werden. Von hier aus gelangte man außerdem direkt in den Dialogbereich zum Nahverkehrsplan Ulm.

Abb.1: Startseite der Plattform „Zukunftsstadt Ulm“

Dialogbereich

Der Dialogbereich bot eine Übersicht über die Änderungsvorhaben im zukünftigen Liniennetz von Ulm. Zur besseren Orientierung befand sich links davon eine Karte, in der alle Linien des öffentlichen Nahverkehrs von Ulm und Umgebung farbig markiert waren. Ebenfalls wurden zusätzliche Informationen zum „Zielnetz“ und zum Beteiligungsangebot verlinkt.

Den Bürger*innen wurden Themen genannt, zu denen die Stadt Ulm gerne anhand der einzelnen Linien diskutieren wollte. Dazu gehörten Fahrtenangebot, Linienführung, Bedienungshäufigkeit, Haltestellen, Fahrzeuge und Reisekomfort, Fahrgastinformationen sowie Marketing und Tarife.

Der Dialog selbst war anhand der verschiedenen Linien in einzelne Diskussionsbereiche unterteilt, die in Form von „Dialogkacheln" dargestellt wurden. Linien, die nach der Umsetzung des vorläufigen Nahverkehrsplans ohne Veränderung bleiben würden, wurden in einer gemeinsamen Kachel zusammengefasst. Zusätzlich gab es die Kachel „Sonstige Hinweise" für allgemeine Rückmeldung zum Ulmer ÖPNV.

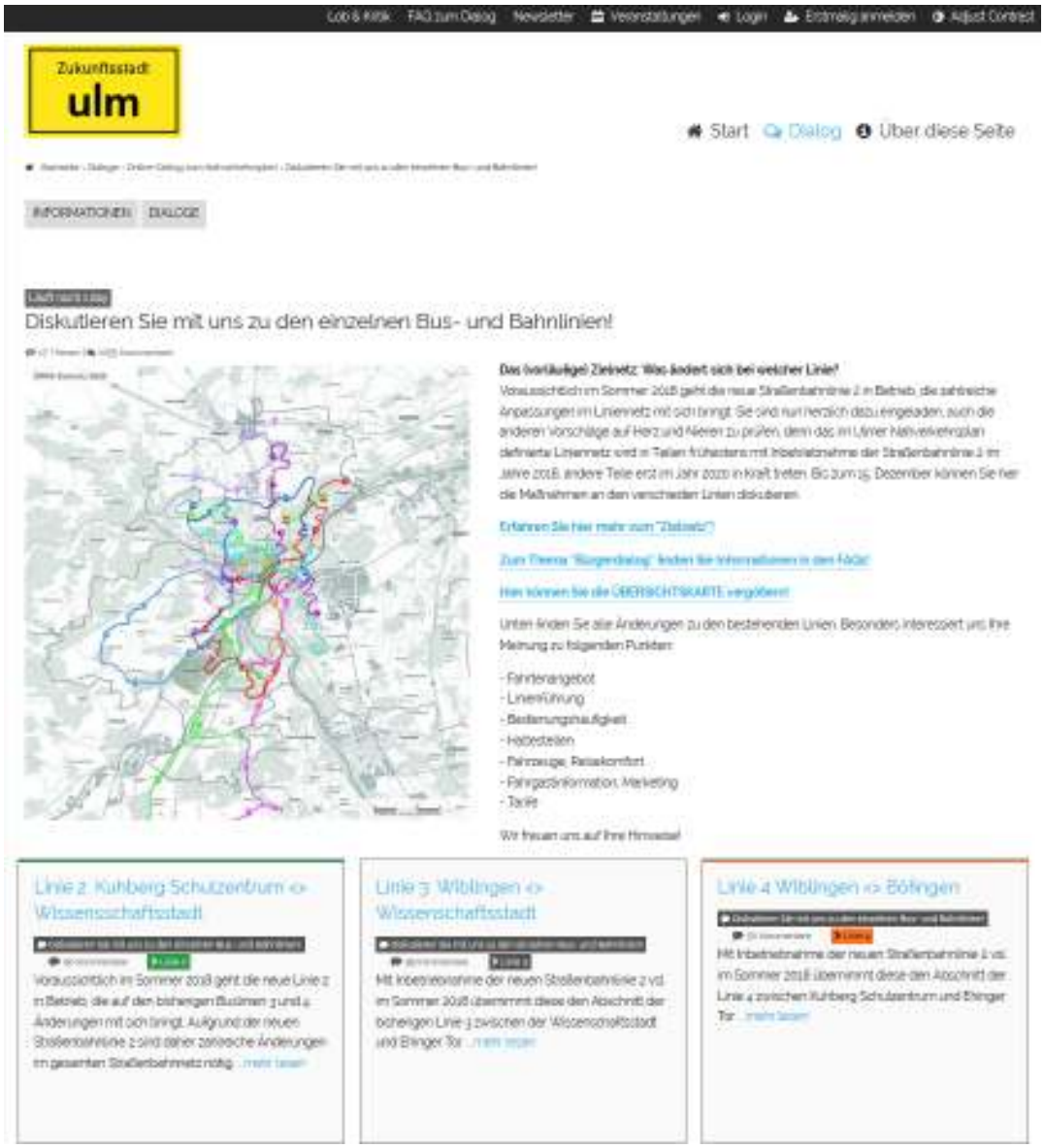


Abb.2: Dialogbereich zum Nahverkehrsplan Ulm

Nach einem Mausklick auf eine der insgesamt 17 Dialogkacheln, konnten detailliertere Informationen zu einer bestimmten Linie eingesehen und kommentiert werden. Auch zu den Hinweisen anderer Nutzer*innen konnte direkt Stellung genommen werden.

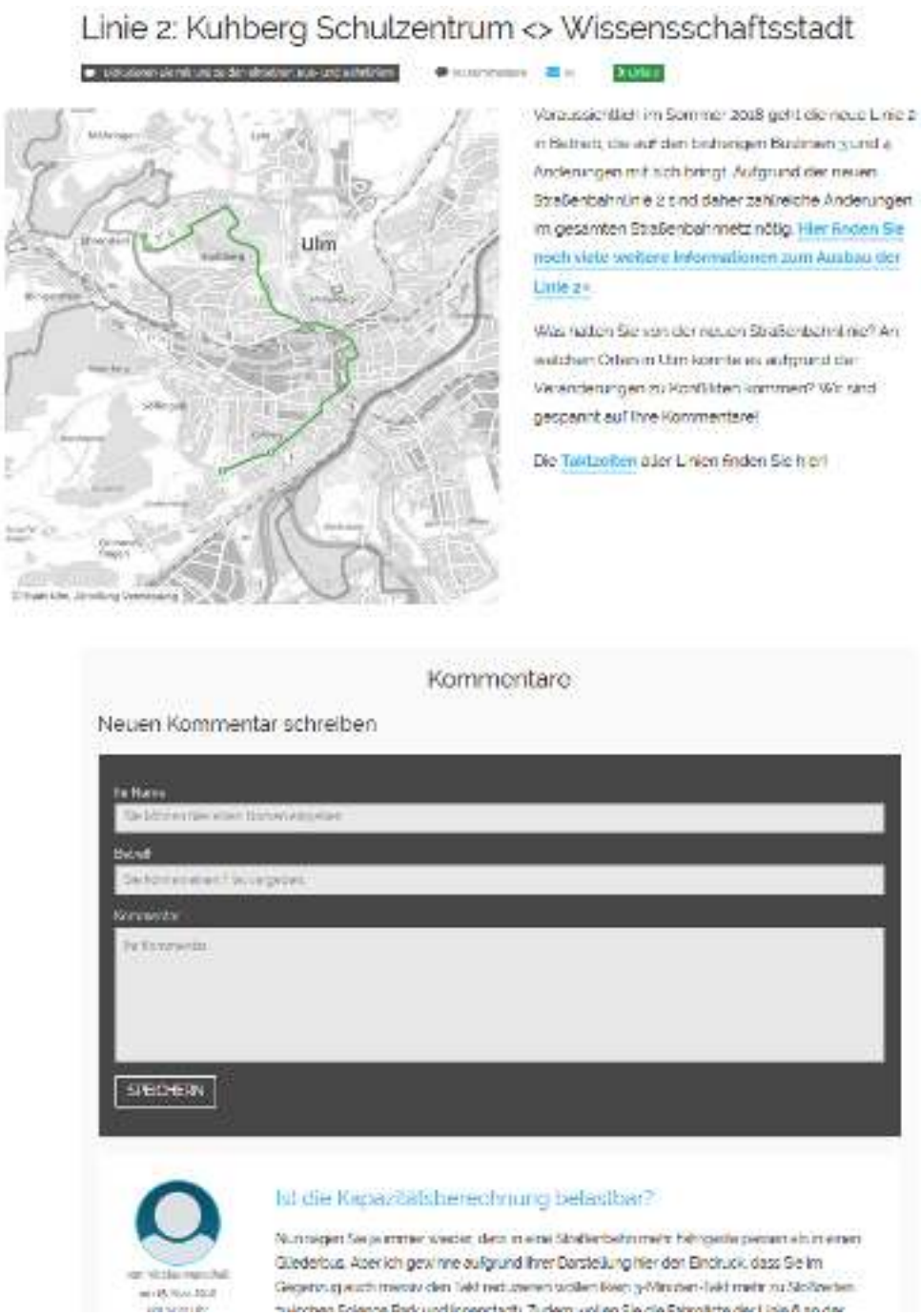


Abb.3: Detailansicht Kommentarabgabe

Weitere Seiten bei dem Beteiligungsangebot

Im Bereich **Informationen** konnten sich Bürger*innen über Nahverkehrspläne im Allgemeinen sowie zum Nahverkersplan in Ulm, zum Beteiligungsangebot und zu konkreten Vorschlägen im Speziellen informieren. Im **Lob und Kritik Forum** hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, mit den Moderator*innen der Plattform direkt in Kontakt zu treten und Fragen zum Beteiligungsprozess zu stellen. Ebenfalls konnte hier Lob und Kritik zum Beteiligungsangebot geäußert werden.

4 Der Dialog in Zahlen

In diesem Kapitel werden die statistischen Daten zur Nutzung des Online-Dialogs zum Nahverkehrsplan Ulm ausgewertet und zusammenfassend dargestellt.

Die Zahlen der Online-Beteiligung

Über den Zeitraum des Online-Dialogs vom 15. November bis zum 15. Dezember 2016 wurden insgesamt 1.118 Kommentare[1] geschrieben. Davon wurden 73 Kommentare nicht veröffentlicht, da sie mehrfach eingestellt wurden, eindeutig als Spam-Beiträge erkennbar waren oder gegen die Dialogregeln verstoßen haben. Im Lob und Kritik Forum wurden 27 Hinweise abgegeben.[2]

Besuche und Seitennutzung

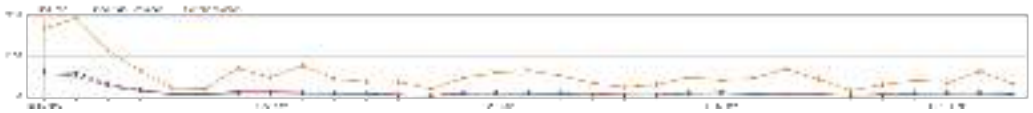


Abb.4: Die Besucherzahlen im Zeitverlauf

Insgesamt wurde die Onlineplattform zum Nahverkehrsplan Ulm in dem Zeitraum vom 15. November bis 15. Dezember 2016 4.699 mal besucht. Davon konnten 2.837 als eindeutige Besucher*innen ausgemacht werden[3]. Die Abbildung 4 zeigt, dass zu Beginn der Beteiligungsphase die Zahlen der Besucher*innen sowie der Seitenaufrufe besonders hoch waren. Dies ist ein typisches Muster für Bürger*innendialoge.
Nach einer Phase der starken Beteiligung zu Beginn, pendelte sich die Intensität des Dialoges auf einem, im Vergleich mit anderen Online-Dialogen, hohen Niveau ein.

Im Durchschnitt wurde die Internetseite täglich von circa 152 Personen besucht. Dabei haben sich die Besucher*innen durchschnittlich 7 Minuten und 4s auf der Seite aufgehalten.

Registrierungen auf der Dialogplattform

Derzeit sind 244 Personen auf der Dialogplattform als Nutzer*innen registriert. Davon haben sich 47 Nutzer*innen während des Dialogs zum Nahverkehrsplan neu angemeldet.

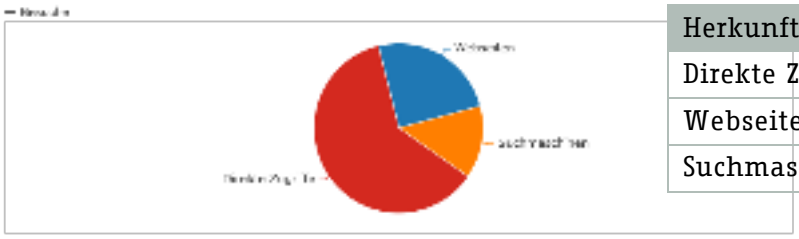
---

[1] Inklusive Moderationskommentare

[2] Die hier dargestellten Zahlen, werden mit dem Analyseinstrument Piwik erfasst.

[3] Als Besucher werden generell alle User gezählt, die eine Webseite an einem Tag besuchen, auch wenn dies vielleicht mehrmals geschieht. Die Zahlen der eindeutigen Besucher sind hingegen von diesen Doppelungen befreit. Cookies ermöglichen diese wiederkehrenden Besucher zu erkennen, wodurch sie nur einmal erfasst werden.

Zugriffe auf die Webseite



Herkunft	Prozent
Direkte Zugriffe	61,3%
Webseiten	24,8%
Suchmaschinen	13,9%

Abb.5: Übersicht über die „Referrer“

Während des Beteiligungszeitraums wurde erfasst, wie die Besucher*innen auf die Dialog-Plattform gelangten. Die meisten von ihnen gaben die URL direkt ein und erreichten auf diese Weise die Webseite (61,3%). Knapp ein Viertel der Besucher*innen wurde von anderen Webseiten auf die Dialogplattform geleitet (24,8%). 13,9% der Besucher*innen nutzten verschiedene Suchmaschinen (Abb.5).

Abb.6 zeigt die zehn wichtigsten „Referrer-Webseiten“, also die Webseiten, von denen die Besucher*innen auf die Dialogplattform gelangten.

VERWEIS	BESUCHE		AKTIONEN	AKTIONEN PRO BESUCH	DURCHSCHNITTSZEIT AUF DER WEBSEITE
(suchbegriff) Suchbegriff nicht definiert	628	34,6%	2902	4,6	8 Minuten 12s
(webseite) m.facebook.com	579	31,9%	1076	1,9	2 Minuten 47s
(webseite) www.facebook.com	167	9,2%	405	2,4	3 Minuten 29s
(webseite) www.ulm.de	147	8,1%	688	4,7	8 Minuten 28s
(webseite) www.swp.de	62	3,4%	224	3,6	5 Minuten 8s
(webseite) l.facebook.com	59	3,2%	161	2,7	4 Minuten 7s
(webseite) t.co	49	2,7%	117	2,4	3 Minuten 37s
(webseite) bauforum-ulm.de	27	1,5%	89	3,3	2 Minuten 34s
(webseite) www.eisenbahnforum.de	18	1%	44	2,4	5 Minuten 19s
(suchbegriff) ulm steigt ein	16	0,9%	53	3,3	4 Minuten 54s

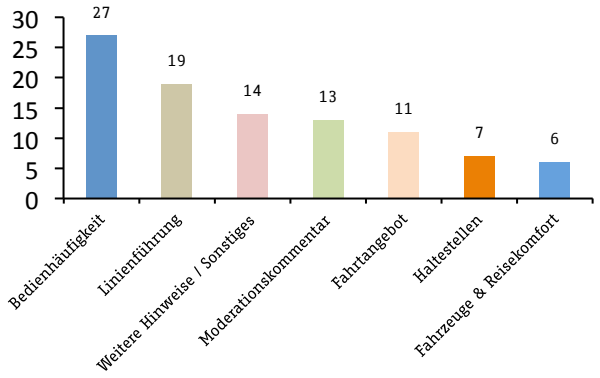
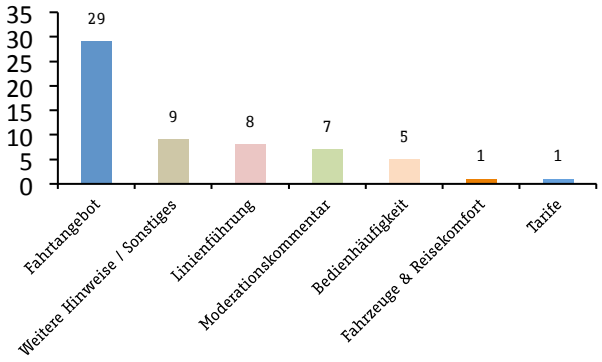
Abb.6: Auflistung der zehn wichtigsten Referrer-Webseiten

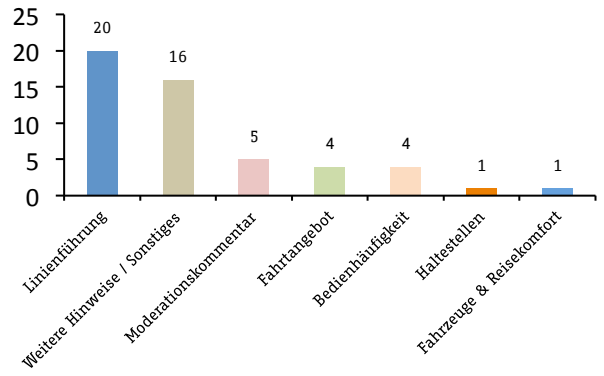
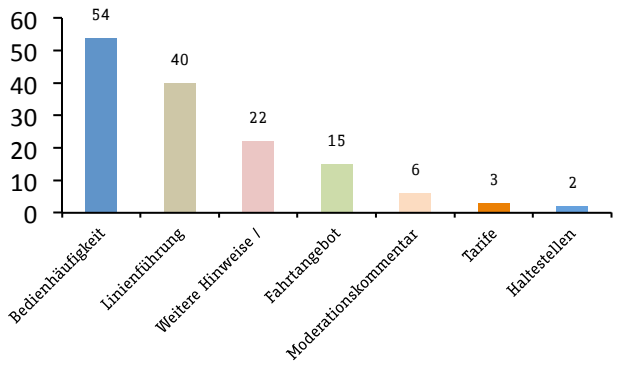
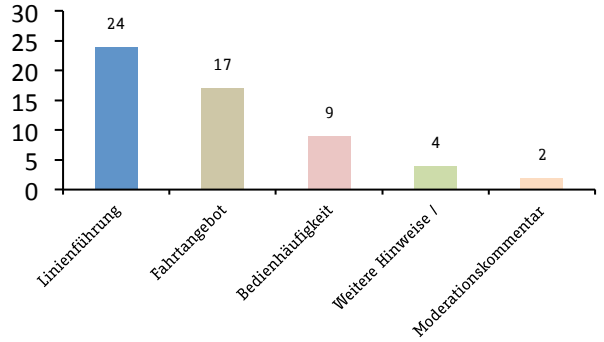
5 Inhaltliche Auswertung

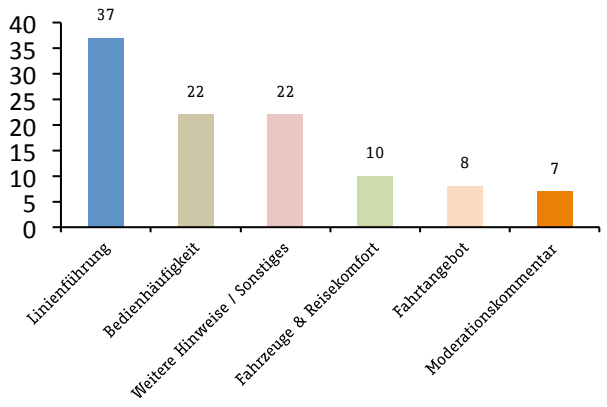
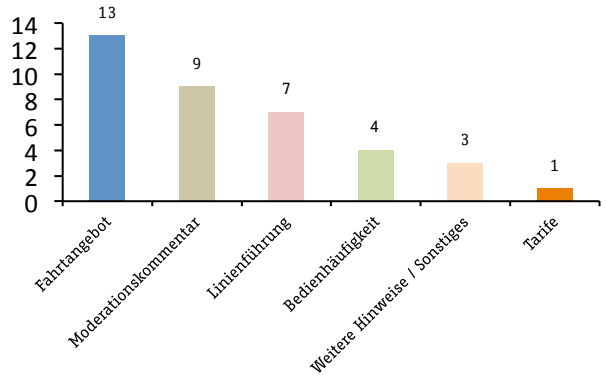
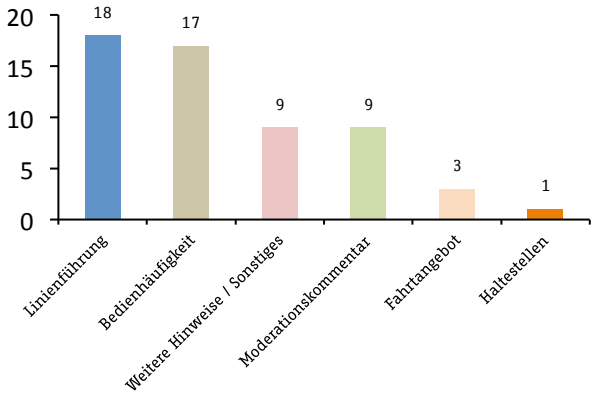
Im nachfolgenden Kapitel werden alle Kommentare inhaltlich ausgewertet und zusammenfassend dargestellt. Auch wenn an dieser Stelle nicht jeder eingegangenen Vorschlag in seiner Gänze dargestellt und erläutert werden kann, wurden die Hauptdiskussionsstränge einer jeden Dialogkachel bestmöglich abgebildet.

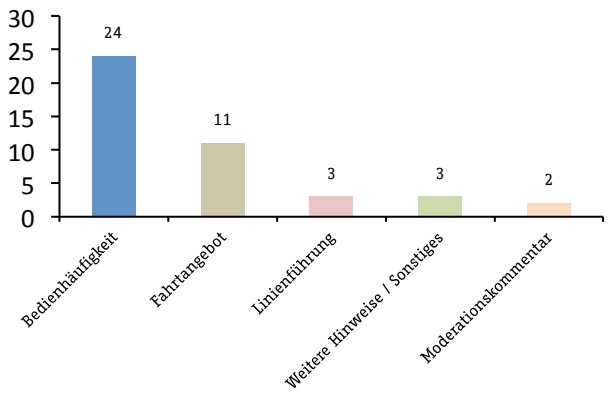
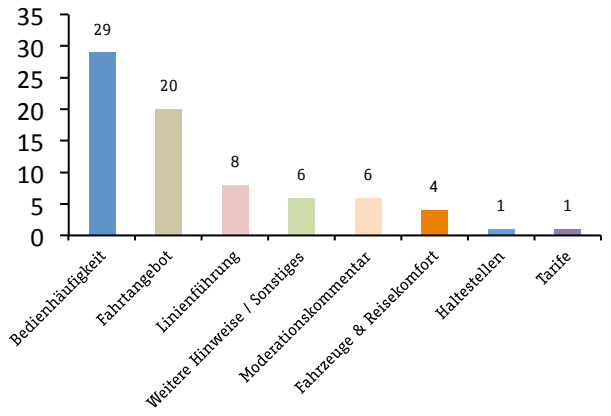
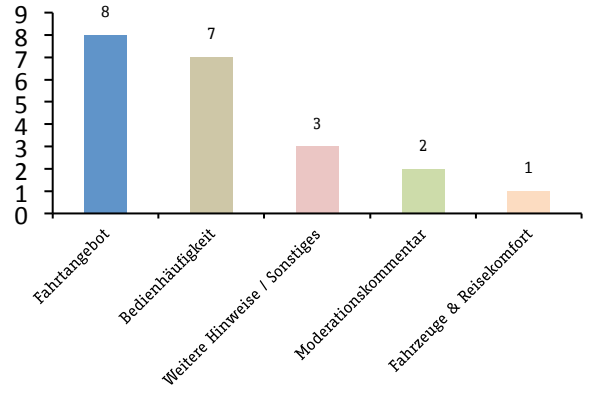
Zur besseren Lesbarkeit wurden die Kommentare während der Zusammenfassung nach verschiedenen Unterthemen gegliedert (z.B. Fahrtenangebot, Linienführung, Bedienungshäufigkeit oder Haltestellen). Kommentare zu Themen wie Fahrzeuge und Reisekomfort, Fahrgastinformationen oder Marketing und Tarife wurden linienübergeifend ausgewertet.

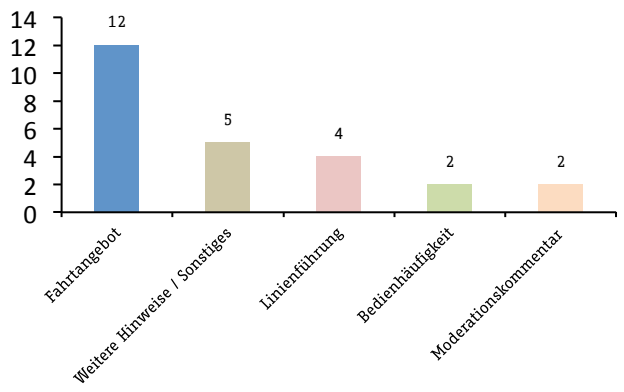
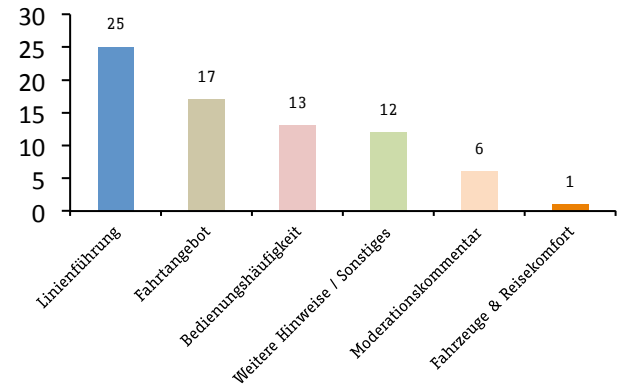
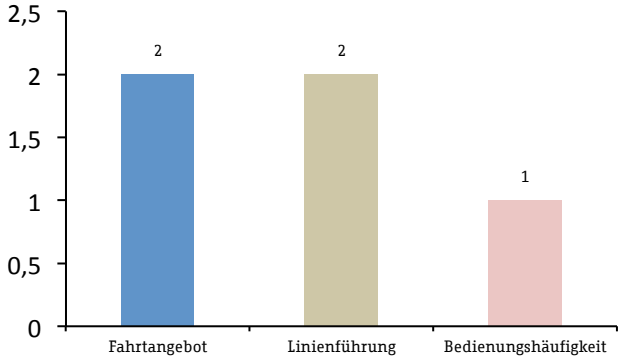
Die nachstehende Tabelle bietet einen schnellen Überblick über die Anzahl der Kommentare pro Diskussionsbereich.

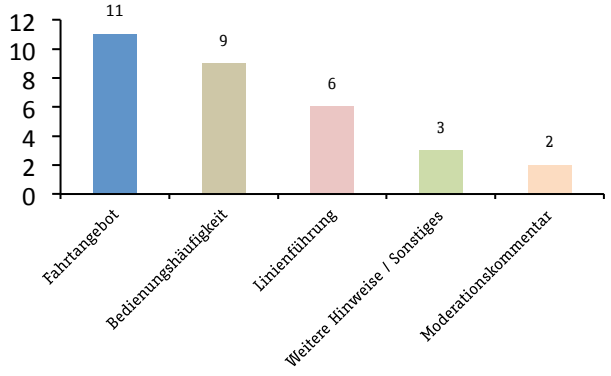
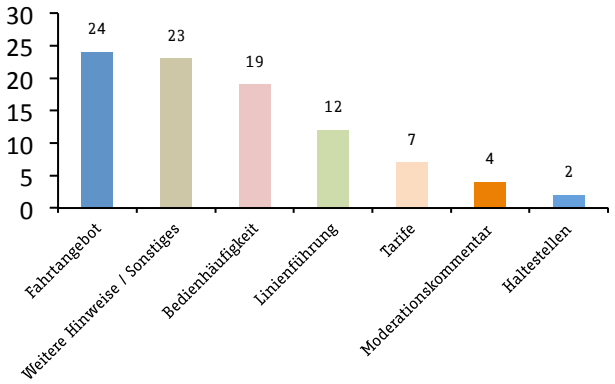
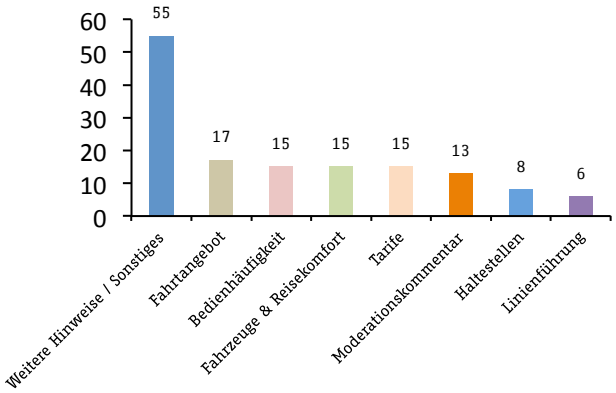
Dialograum	Thema	Anzahl der Kommentare
Linie 2: Kuhberg Schulzentrum <> Wissenschaftsstadt		
	Gesamt	97
Linie 3: Wiblingen <> Wissenschaftsstadt		
	Gesamt	60

Linie 4: Wiblingen <> Bö-fingen	 Gesamt 51
Linie 5: Neu-Ulm Ludwigs-feld <> Wissenschaftsstadt	 Gesamt 142
Linie 6: Eselsberg Hasenkopf <> Donaustadion	 Gesamt 56

Linie 7: Jungingen <> Neu-Ulm Wiley	 Gesamt 106
Linie 9: Wiblingen <> Rosengasse	 Gesamt 37
Linie 13: Grimmelfingen <> Uni-Süd	 Gesamt 57

Linie 15: Neu-Ulm ZUP/Willy-Brandtplatz <> Science Park II	 Gesamt 43
Linie 22: Ulm <> Dellmensingen <> Laupheim	 Gesamt 75
Linie 24: Ulm <> Unterweiler <> Schnürpflingen <> Laupheim	 Gesamt 21

Linie 44: Mähringen <> Lehr <> Jungingen <>Böfingen	 Gesamt 25
Linie 45: Mähringen <> Wissenschaftsstadt (Uni-Süd) <> Lehr <> Jungingen <> Gewerbegebiet Lehrer Feld	 Gesamt 74
Linie 47: Jungingen <> Lehrer Feld	 Gesamt 5

Linie 48: Ulm <> Lehr <> Mähringen (Gesamtverkehr)	 Gesamt 31
Linien ohne Veränderung	 Gesamt 91
Sonstige Hinweise	 Gesamt 144
Lob und Kritik Forum	Gesamt 27

5.1 Linie 2

Voraussichtlich im Sommer 2018 geht die neue Straßenbahnlinie 2 in Betrieb. Durch diese neue Linie wird es besonders auf den bisherigen Buslinien 3 und 4 zu Änderungen kommen. Im Online-Dialog gingen zur Linie 2 insgesamt 97 Kommentare zu verschiedenen Themen ein. Die Kommentare wurden zu den Kategorien Bedienungshäufigkeit, Haltestellen, Fahrtenangebot, Linienführung und Sonstiges zusammengefasst.

5.1.1 Bedienungshäufigkeit

Kapazität Linie 2

Eine rege Diskussion unter den Teilnehmenden entstand zur Kapazitätsberechnung der Linie 2. Von mehreren Personen wurden Zweifel geäußert, dass die geplante Bedienungshäufigkeit der Straßenbahn der Fahrgastnachfrage entspräche. Eine Straßenbahn ersetze zwar circa 2 Busse, jedoch würde eine zu geringe Taktung befürchtet. Konkret sei eine 10-Minutentaktung zu gering und es wurde vorgeschlagen, zu den Stoßzeiten Verstärkerfahrten einzusetzen. Auch eine 15-Minutentaktung am Samstagvormittag wäre zu wenig. Spätestens ab 9:30 Uhr bzw. 10 Uhr bräuchte man einen 10-Minutentakt. Durch eine*n Teilnehmende*n kam der Hinweis, dass die Straßenbahnen im Falle von Kapazitätsengpässen von 5 auf 7 Module verlängert werden könnte.

Taktung Hauptverkehrszeiten

Durch die Stadtwerke Ulm (SWU) wurde in der laufenden Diskussion darauf verwiesen, dass vorgesehen sei, die Linie 2 während der Hauptverkehrszeiten zeit- und abschnittsweise sowie in Abhängigkeit von Schul- und Semesterferien alle 5 Minuten verkehren zu lassen. Sei es erforderlich, würden auch die E-Busse zusätzlich zu den geplanten Takten eingesetzt werden.

Innengestaltung der Straßenbahn

Andere Vorschläge zur Entlastung der Straßenbahn waren unter anderem, den Innenraum der Linie 2 umzugestalten. Durch seitliche Bänke und einem Wegfall von Sitzplätzen könnten mehr Fahrgäste mitgenommen werden. Es wäre außerdem denkbar, dass Haltestellen mit wenig Fahrgastaufkommen nur durch jede zweite Bahn bedient würden. Dadurch würde zusätzlich eine Verkürzung der Fahrtzeit erreicht werden. Andere Teilnehmende befürchteten, dass die Umsetzung dieses Vorschlags nicht durchführbar sei und auf viel Kritik stoße.

Anschlüsse

Eine weitere Diskussion entspann sich um die Frage, ob die Taktzeiten der Linie 2 an andere Verbindungszüge angepasst werden sollten. Konkret plädierte eine Person für eine 15-Minutentaktung in den Abendstunden, sodass eine ausreichende Umsteigezeit für Reisende aus dem ICE aus Stuttgart bestünde. Andere Teilnehmende sahen dies kritisch, da man die Bedienungshäufigkeit einer Linie nicht von der Ankunft eines speziellen Zuges abhängig machen könne. Es wurde gefordert, innerhalb Ulms die Anschlüsse zur Linie 7 sowie zur Linie 4 zukünftig besser zu planen.

Taktfahrplan

Insgesamt wurde der Wunsch nach einem durchgängigem Taktfahrplan geäußert, der nicht nur in den Abendstunden und am Wochenende gelte, sondern auch werktags.

5.1.2 Haltestellen

Haltestelle Ehinger Tor

In dem Diskussionsbereich der Linie 2 wurde sich zu der Haltestelle Ehinger Tor geäußert. Das Ehinger Tor sei bereits an der Belastungsgrenze. Vor allem auf den

Steigen C und D sei es sehr eng. Es solle in Erwägung gezogen werden, diese Haltestelle komplett umzubauen, wenn dies mit der geplanten Wendeschleife vereinbar sei. Würde man die Haltestelle um ein Stück in Richtung Innenstadt versetzen, könne womöglich Platz für zwei Straßenbahnsteige je Richtung geschaffen werden.

5.1.3 Fahrtenangebot

Anbindung verschiedener Bereiche Ulms mit Linie 2

Zum Thema Fahrtenangebot wurden verschiedene konkrete Fragen zur Anbindung bestimmter Bereiche Ulms gestellt. Eine Person erkundigte sich beispielsweise nach möglichen Zubringerbussen von Grimmelfingen nach Kuhberg Schulzentrum über die Lindenhöhe. Die Stadt äußerte sich im laufenden Dialog und erklärte, dass Grimmelfingen über die Linien 13 und 14 an die Linie 2 angebunden sei. Eine Verlängerung der Straßenbahnlinie nach Grimmelfingen wurde aufgrund der geringen Einwohnerdichte und der vergleichsweise hohen Kosten nicht erwogen. Weitere Vorschläge waren eine Schnellverbindung von Kuhberg über Gleißelstetten bis zum Oberen Eselsberg, die Verknüpfung der Linie 2 mit der Linie 14 sowie eine Verlängerung der Linie 2 bis zur Wissenschaftsstadt. Eine andere Person thematisierte die Anbindung der Studierendenwohnheime auf dem Hochsträß. Hierzu äußerten sich die Stadtwerke Ulm wie folgt: „Um vom Wohnheim Hochsträß zur Uni zu kommen muss man künftig nicht umsteigen; man nutzt die Linie 13 von der Haltestelle Oberer Kuhberg bis Universität Süd. Es handelt sich hier also bereits um eine Direktverbindung". Weiter wurde darauf verwiesen, dass das Wohngebiet am westlichen Eselsberg nicht an den ÖPNV angeschlossen sei. Eine andere Person bemerkte hierzu, dass der westliche Eselsberg bereits durch die Linie 5 an die Stadt angebunden sei. Bei Bedarf könne auch in die Linie 2 umgestiegen werden.

Direktverbindung Eselberg-Donautal

Weiter wurde für die Stoßzeiten eine Direktverbindung vom Eselsberg ins Donautal vorgeschlagen. Eine Person fragte, wie zukünftig Galgenberg an den ÖPNV angebunden werden solle.

Direktverbindung Böfingen und Universität

Es wurde sich nach einer möglichen Direktverbindung zwischen Böfingen und der Universität bzw. dem Kuhberg erkundigt. Hierzu äußerte sich eine weitere Person, dass bereits durch die Linie 15 eine direkte Verbindung bestehen würde. Die SWU erklärte außerdem: „Eine Direktverbindung zwischen Böfingen und Wissenschaftsstadt bzw. Kuhberg als Straßenbahn sind gemäß aktuellem Planungsstand nicht vorgesehen. Als Direktverbindung zwischen Böfingen und Wissenschaftsstadt fungiert zudem die Linie 15. Eine Direktfahrt von Böfingen zum Kuhberg ist nach aktuellem Planungsstand weiterhin als Bus vorgesehen. Auf der Linie 2 wird an Schul-/Vorlesungstagen zeit- und abschnittsweise aber ohnehin bedarfsgerecht ein 5-Minutentakt angeboten".

5.1.4 Linienführung

Vorschlag: Ringverkehr

Zur Linienführung der Linie 2 gab es einige Beiträge mit konkreten Änderungswünschen und Vorschlägen. Unter anderem wurde die Möglichkeit eines Ringverkehrs aufgezeigt. Dieser könnte über die Strecke Hauptbahnhof – Ehinger Tor – Kuhberg und dann entlang der Westtangente nach Söflingen bis zur Linie 1 verkehren. Diesbezüglich wurde befürchtet, dass es aufgrund der Kurvenradien einer Straßenbahn problematisch werden könnte, Söflingen zu durchqueren. Auch auf mögliche Proteste der Anwohnenden aufgrund von Lärmbelästigungen wurde hingewiesen. In diesem Zusammenhang wurde die Relevanz von Wendeschleifen

thematisiert. Durch diese müsste im Fall von Störungen nur teilweise ein Schienenersatzverkehr angeboten werden.

Es wurden weiter die Fragen gestellt, ob die Verbindung Kuhberg – Söflingen – Eselsberg nicht durch einen Bus bedient werden könne und, ob die Linie 2 über Söflingen an die Linie 1 beim Westplatz angebunden werden könne. Die Stadt Ulm antwortete darauf, dass im Rahmen der Planungen mehrere Varianten der Linienführung der Linie 2 erarbeitet und nach Durchführung eines Bürgerdialogs festgelegt sowie per Planfeststellungsverfahren in 2013/2014 beschlossen wurden.

Eine andere Person thematisierte den Entfall der Haltestelle „Wissenschaftsstadt – BWK – RKU" und betonte die Relevanz einer guten Anbindung der Kliniken am oberen Eselsberg. Es wurde darauf verwiesen, dass der Verlust durch die neuen Haltestellen „Kliniken Oberer Eselsberg" und „Universität West" ausgeglichen würde.

Weiterfahrt bis Endhaltestelle Schulzentrum Oberer Kuhberg

Des Weiteren wurden die Wünsche geäußert, dass man zukünftig bis zur Endhaltestelle „Schulzentrum Oberer Kuhberg" mitfahren könne und nicht bereits am Sportzentrum aussteigen müsse. Außerdem sollten die Hochschule für Gestaltung (HfG), das Archiv der HfG und das Aicher-Scholl-Kolleg angebunden werden.

Fehlender Hinweis im Online-Dialog

Kritisiert wurde, dass im Online-Dialog der Hinweis fehle, dass die Linie 2 zukünftig auf kürzerem Weg vom Römerplatz bis zum Ehinger Tor fahren solle und die Haltestelle Haßlerstraße entfiele. Positiv erwähnt wurde, dass durch die neue Linie 2 eine gute Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Wissenschaftsstadt entstehe.

5.1.5 Sonstiges

Verspätungen und Fahrzeit

Weitere Themen zur Linie 2 waren unter anderem die Verspätungen von Bus- und Bahnlinien sowie die kalkulierte Fahrtzeit der Linie 2. Es wurde bezweifelt, dass die angegebene Gesamtfahrtzeit von 24 Minuten einhaltbar sei. In diesem Zusammenhang wurde die Frage nach ausreichend Fahrzeugen in den Stoßzeiten gestellt, falls die Fahrtzeit doch länger betragen sollte.

Rasengleise

Eine weitere Diskussion entspann sich um das Thema Rasengleise. Es wurde bedauert, dass diese nicht auch von parallel fahrenden Bussen genutzt werden können. Diese würden somit häufiger im Stau stecken bleiben. Es wäre sinnvoller gewesen, die finanziellen Ressourcen für den Ausbau der Linie 2 für Busspuren zu nutzen. Hierzu wurde darauf hingewiesen, dass separate Gleiskörper bezuschusst werden und somit für die Stadt leichter zu finanzieren seien. Andere Teilnehmende betonten die Relevanz von Rasengleisen für den Lärmschutz der Anwohnenden. Vor allem in den Kurvenabschnitten käme es so zu deutlich weniger Lärmbelästigungen.

Es wurde kritisiert, dass der Bau der Linie 2 unnötig wäre, würde die Taktung aller Busse optimal laufen.

Markierung von Verstärkerfahrten

Eine andere Person äußerte den Wunsch, dass die zusätzlich eingesetzten Fahrzeuge durch eine besondere Markierung besser von den regulären Fahrzeugen zu unterscheiden seien.

5.2 Linie 3

Mit der Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnlinie 2 übernimmt diese den Abschnitt der bisherigen Linie 3 zwischen der Wissenschaftsstad und dem Ehinger Tor. Der Abschnitt Ehinger Tor bis Wiblingen übernimmt die Linie 4, sodass die Linie 3 vollständig entfällt.

Die Diskussionen zum Entfall der Linie 3 überschnitten sich thematisch teilweise mit denen zu den Linien 2 und 4. Um Redundanzen zu vermeiden, werden an dieser Stelle nur Hinweise zusammenfassend dargestellt, die nicht bereits in einem der anderen Abschnitte dieses Berichtes abgebildet sind. Die Kommentare wurden in die Kategorien Fahrtenangebot und Sonstiges zusammengefasst.

5.2.1 Fahrtenangebot

Beibehaltung Linie 3

Es wurde der Wunsch geäußert, die Linie 3 beizubehalten und zwischen Neu-Ulm und Donau-Iller Werkstätten verkehren zu lassen. Von anderen Teilnehmenden wurde darauf hingewiesen, dass nicht alle Einzelwünsche durch die Planer*innen berücksichtigt werden könnten und die veranschlagten Maßnahmen auch bezahlbar bleiben müssten.

70er Bus als Alternativverbindung

Weiter wurde der 70er Bus als Alternativverbindung zwischen Wiblingen und Neu-Ulm vorgeschlagen. In diesem Zusammenhang wurde eine Neuordnung der Regionalbuslinien rechts der Donau angeregt. Es bestehe die Hoffnung, dass zumindest eine Linie, die auch durch das Vorfeld führt, statt nach Ulm ZOB über den ZUP in Neu-Ulm und dann nach Wiblingen gelegt werden könne. Auch von anderen Personen sei eine derartige Querverbindung bereits gefordert worden. Im Online-Forum fand diese Idee großen Zuspruch. Vor allem, da viele der Busse kaum durch Fahrgäste genutzt würden und eine zusätzliche Kostenersparnis erzielt werden könne.

Die Stadt Ulm gab zu diesem Diskussionsstrang folgende Stellungnahme: „Bei der Planung des Netzes wurden die Wegebeziehungen und Verkehrsströme berücksichtigt. Direkte Verbindungen sind somit auf den Hauptrouten erforderlich. Innerhalb dieses Netzes kann auf andere Linien umgestiegen werden. Die Verbindung Wiblingen - Donau-Iller-Werkstätten in Neu-Ulm ist nicht so nachgefragt, dass eine Direktverbindung sich hier wirtschaftlich lohnen würde."

Nachtbusse oder -straßenbahnen

Andere Teilnehmende diskutierten über die Möglichkeit, auch nach 0:30 Uhr (Nacht-)Busse oder Straßenbahnen anzubieten. Es wurde zwar erwähnt, dass es bereits Nachtbuslinien in Ulm gibt, diese würden aber am Wochenende und nicht werktags verkehren. Konkret wurde sich in diesem Zusammenhang eine bessere Anbindung des Studentenwohnheims an der Manfred-Barner-Straße gewünscht. Eine andere Person merkte an, dass für dieses Angebot eine zu geringe Nachfrage bestehe und zu hohe Kosten entstünden.

Schnellbusse Ehinger Tor, Lise-Meitner-Straße

An anderer Stelle wurde vorgeschlagen Schnellbusse ohne Zwischenhalte vom Ehinger Tor bis zur Lise-Meitner-Straße anzubieten. Weiter könnten alle Wagen, die vom Science Park II bis zum ZOB fahren, vom Hasenkopf bis zum Lehrer Tal ohne Halt durchfahren.

Andere Teilnehmende kritisierten die dadurch entstehenden Kosten und die Tatsache, dass Schnellbusse nicht auf der normalen Strecke fahren könnten, da es sonst zu gefährlichen Überholmanövern mit den regulären Bussen kommen würde.

Die Stadt Ulm äußerte sich zu diesem Vorschlag wie folgt: „Ihr Einwand betrifft die derzeitige Baustellensituation und ist nicht mit dem Zielnetz vergleichbar und für uns nicht nachvollziehbar. Mit der Straßenbahnlinie 2 gibt es künftig eine schnelle und komfortable Erschließung des Eselsbergs. Parallel fahrende Busse werden im neuen Liniennetz möglichst vermieden; einzig zwischen Hauptbahnhof und dem unteren Eselsberg werden die Linien 2, 5 und 6 parallel fahren. Den Vorschlag, alle Busse zukünftig ohne Halt vom Hasenkopf bis Lehrer Tal durchfahren zu lassen, entspricht nicht der Zielsetzung einer guten Erschließung."

Es wurde ferner kritisiert, dass ein Stadtteil die direkte Verbindung zum Hauptbahnhof verlieren würde. Dieser Umstand könne dazu führen, dass Pendler*innen vermehrt auf das Auto umsteigen würden. Für die Mitarbeiter*innen von z.B. Nokia, Siemens oder ScanPlus würde sich der Arbeitsweg verschlechtern.

5.2.2 Sonstiges

Straßenbahn nach Wiblingen

Ein*e Teilnehmende*r schlug den Bau einer eigenen Straßenbahn nach Wiblingen vor. Diese würde zahlreiche Vorteile bieten, wie Stauunabhängigkeit, mehr Fahrgastkapazitäten und die Möglichkeit einer zügigeren Beschleunigung. Mit überfüllten Bussen und langen Fahrtzeiten ließen sich keine neuen Kunden für den ÖPNV gewinnen. Eine andere Person merkte an, dass Wiblingen eine ungünstige Lage für eine Straßenbahn aufweisen würde. Eine zu lange Strecke zwischen Wiblingen und dem Donaubad würde den Bau einer Straßenbahn unwirtschaftlich machen. Perspektivisch sollte jedoch die neue Konrad-Adenauer-Brücke so geplant werden, dass vielleicht irgendwann eine Straßenbahn über die Brücke verkehren kann.

In einem Beitrag wurde kritisiert, dass man mit dem Fahrrad sehr viel schneller sei, seitdem die Streckenführung der Linie 3 verändert wurde. Negativ fiele in diesem Zusammenhang auf, dass das Radverkehrsnetz in Ulm unzureichend sei – besonders durch die derzeitigen Baustellen.

5.3 Linie 4

Mit Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnlinie 2 wird diese den Abschnitt der Linie 4 zwischen Kuhberg Schulzentrum und Ehinger Tor übernehmen. Somit wird die Buslinie 4 im Abschnitt Ehinger Tor – Kuhberg – Grimmelfingen entfallen. Zukünftig wird ein neuer Linienweg auf der Linie 4 ab Wiblingen zum Ehinger Tor und von dort über Rathaus nach Böfingen eingerichtet. Grimmelfingen wird von den Linien 13 und 14 bedient werden.

Insgesamt wurden 51 Kommentare zur Linie 4 im Online-Dialog abgegeben. Die Kommentare wurden zu den Kategorien Linienführung, Fahrtenangebot und Bedienungshäufigkeit zusammengefasst. Besonders intensiv wurde die neue Linienführung der 4 diskutiert. Hier stand die Anbindung des Stadtteils Wiblingen im Fokus.

5.3.1 Linienführung

Erreichbarkeit Hauptbahnhof

Die Meinungen zu der neuen Streckenführung der Linie 4 gingen stark auseinander. Während einige Personen lobten, dass durch die Linienführung eine gute Ost-West-Verbindung hergestellt werde, kritisierten mehrere Teilnehmende, dass Wiblingen und Teile Böfingens durch die Pläne abgehängt würden. Es wurde kritisiert, dass die 4 als einzige Linie nicht über den Hauptbahnhof fahre. Alternativ solle zumindest der ZOB angefahren werden. Zum letzteren Vorschlag merkten andere an, dass eine derartige Schleife wiederum auf anderen Linien zu langen Wartezeiten führen würde, wodurch die Attraktivität des ÖPNV generell geschmälert würde. Außerdem sei auch die „alte Linie 4" nicht über den Hauptbahnhof gefahren.

Auch die Stadt äußerte sich im laufenden Dialog zu dieser Diskussion und erläuterte, dass durch einen Umstieg am Ehinger Tor in die Linie 2 eine gute Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs gewährleistet wäre. Außerdem sei eine Entlastung des ZOB aufgrund vermehrter Bautätigkeiten und somit eingeschränkten Platzverhältnissen notwendig.

Umsteigepunkt Ehinger Tor

Auch zu der Umsteigemöglichkeit am Ehinger Tor wurde kontrovers diskutiert. Es wurde einerseits kritisiert, dass mit einer Umsteigezeit von bis zu 10 Minuten gerechnet werden müsse, wenn man von der Stadtmitte zum Kuhberg gelangen möchte. Dies sei für eine 2km lange Strecke zu viel und würde zu einem vermehrten Umstieg auf das Auto führen. Außerdem sei das Schulzentrum St. Hildegard auf die Linie 4 angewiesen. Andere Teilnehmende konnten diese Kritik nicht nachvollziehen, da niemand das Recht auf eine Direktverbindung zu der eigenen Arbeitsstelle oder Schule hätte.

Tausch der Nordenden von Linie 4 und 5

Eine Person schlug vor, die Nordenden der Linien 4 und 5 zu tauschen, sodass die Linie 4 vom Eselsberg über das Rathaus bis nach Böfingen führe und die Linie 5 von Wiblingen über die Stadtmitte nach Ludwigsfeld. Einige Teilnehmenden befürworteten diesen Vorschlag. Andere merkten an, dass durch diese Linienführung in der Summe mehr Bürger*innen eine direkte Verbindung von ihrem Stadtteil an den Hauptbahnhof verlieren würden. Letztem Punkt wurde entgegnet, dass die Einwohner*innen Wiblingens statistisch gesehen die größte „Minderheit" darstellen würden und für diese würde der ÖPNV stark an Attraktivität verlieren.

Linienführung Adenauerbrücke

Als weiterer Kritikpunkt wurde geäußert, dass durch die geplante Linienführung mit Verspätungen an der Adenauerbrücke gerechnet werden müsse. Diesbezüglich wurde vorgeschlagen, die Linie 4 vom Ehinger Tor nach Böfingen-Süd fahren zu

lassen, um so eine höhere Flexibilität zu gewährleisten. Weiter könnte eine neue Linie eingeführt werden, die zwischen Wiblingen und Ehinger Tor verkehren würde. Von einer Person wurde darauf hingewiesen, dass diese vorgeschlagene Linienteilung zu einem Mehrbedarf von zwei Bussen führe und sich ein höheres Aufkommen an den Umsteigepunkten einstellen würde. Dadurch werde die Verbindung langsamer und unattraktiver.

Auch an anderer Stelle wurde sich zu der Adenauerbrücke geäußert. Diese sollte vierspurig in jede Richtung angelegt werden, wobei je eine Spur als Busspur fungieren solle. Somit könne der Busverkehr deutlich beschleunigt werden und es würde Vorteile bezüglich des Fahrtkomforts, der Takttreue und der Akzeptanz der Linie bringen. Während einige Teilnehmende diesem Vorschlag zustimmten, gaben andere zu bedenken, dass für die dort verkehrenden Linien 4, 7 und 24 eine separate Busspur zu viel sei.

Linie 4 immer bis Grimmelfingen

Weitere Vorschläge zum Thema Linienführung waren, die Linie 4 immer bis nach Grimmelfingen durchfahren zu lassen oder die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Reithalle bzw. am Roxy. Eine Person regte an, über eine straßenverkehrsunabhängige Verkehrsführung nachzudenken, um Verspätungen aufgrund von Stau zu vermeiden. Ideal sei diesbezügliche eine Straßenbahn nach Wiblingen, wie es auch für die Vororte Söflingen und Böfingen der Fall sei. Andere Teilnehmende fragten nach dem Kosten-Nutzen-Faktor einer Straßenbahn nach Wiblingen.

5.3.2 Fahrtenangebot

Anschluss Wohngebiet Eschwiesen

Zum Thema Fahrtenangebot wurde die Idee geäußert, dass mit dem Neubau der Querspange auch das Wohngebiet „Eschwiesen" angeschlossen werden könnte, mit der Fahrtroute: Wiblinger Ring – Querspange – Unterweiler Straße – Endhaltestelle. Die Endhaltestelle könne zu einem Umsteigepunkt umgebaut werden und die Haltestelle Gögglinger Straße könnte entfallen. Viele andere Teilnehmende stimmten dieser Idee generell zu. Es gab jedoch geteilte Meinungen bezüglich des Wegfalls der angesprochenen Haltestelle.

5.3.3 Bedienungshäufigkeit

Höherer Takt nach 22 Uhr

Bezüglich der Bedienungshäufigkeit der Linie 4 wurde auf der einen Seite der 10-Minutentakt tagsüber gelobt. Auf der anderen Seite wurde der Wunsch nach kürzeren Taktzeiten nach 22 Uhr geäußert. Es sei schade, dass die Linie 4 bereits jetzt nur alle 15 Minuten von Grimmelfingen in Richtung Stadt fahre.

Überlastung morgens

Eine Person wies darauf hin, dass werktags gegen 7:30 Uhr der Abschnitt auf der Schillerstraße zwischen dem Busbahnhof-West und der Zinglerstraße vollkommen überlastet sei.

Schülerverkehr Böfingen, Kuhberg

Es wurden außerdem Bedenken geäußert, dass die Linie 2 nicht genug Kapazitäten habe, um die Linie 4 auf der Strecke Böfingen - Kuhberg zu ersetzen. Problematisch sei vor allem der Ansturm an Schüler*innen morgens und nach Schulschluss.

5.4 Linie 5

Durch die Linie 5 wird in Zukunft ausschließlich der Linienweg von Neu-Ulm ZUP bis nach Ludwigsfeld bedient. Das Vorfeld und das Wiley-Areal werden stattdessen durch die Buslinie 7 bedient. Endhaltestelle in der Wissenschaftsstadt wird die neue Haltestelle Hochschule sowie je nach Verkehrszeit die Haltestelle Uni-Süd sein.

Zur Linie 5 wurden im Online-Dialog insgesamt 143 Kommentare abgegeben. Diese wurden zu den Kategorien Bedienungshäufigkeit, Fahrtenangebot, Linienführung, Haltestellen und Sonstiges zusammengefasst.

5.4.1 Bedienungshäufigkeit

Takt nach 21 Uhr

Bezüglich der Bedienungshäufigkeit wurde kontrovers über die Frage diskutiert, ob ein 30-Minutentakt nach 21 Uhr ausreichend sei. Während einige Personen die Fahrtabstände als angemessen erachteten, kritisierten andere diese als unzureichend, da die Linie 5 die Hauptverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und Neu-Ulm darstelle. Als Kompromiss wurde ein 20-Minutentakt zwischen 21 Uhr und 22:30 Uhr und ab 22.30 Uhr ein 30-Minutentakt vorgeschlagen. Die Stadt Ulm äußerte sich zu diesem Thema wie folgt: „Der 30-Minutentakt im Abendverkehr ist für die Nachfrage durchaus ausreichend. Eine Angebotsausweitung auf einen 15-Minutentakt ist aus Kostengründen nicht umsetzbar". Andere merkten an, dass die Anpassung der Taktung an die Abfahrts- und Ankunftszeiten der ICEs der Deutschen Bahn wichtig sei. Zu letzterem Vorschlag wurde allerdings angemerkt, dass die Züge der Deutschen Bahn häufig mit Verspätungen eintreffen würden und eine Anpassung daher nicht sinnvoll sei.

Anpassung der Taktung an die Deutsche Bahn

Zeitversetztes Abfahren der Linie 5 und 7 am ZOB

Eine Person äußerte den Wunsch, dass die Linien 5 und 7 während der 30-Minutentaktung am Ulmer ZOB versetzt abfahren, sodass keine langen Wartezeiten entstehen, um bis nach Wiley-Süd zu kommen. Andere wiesen darauf hin, dass die beiden Linien am Hauptbahnhof Anschlussgarantie hätten und die Taktung daher zustande kommt. Auch die gleichzeitige Abfahrt der Linien 3 und 5 am ZOB wurde kritisiert. Es wäre wünschenswert, dass diese zeitlich versetzt starten, um bessere Umsteigekonditionen zu schaffen.

Anschluss Wiley-Nord

Bezüglich des Gebiets Wiley-Nord gab es die Meinung, dass ein 10-Minutentakt notwendig sei, da sich dort zwei Schulen befinden und zudem hunderte neue Wohnungen gebaut würden. Das Ganze könne als „Straßenbahn-Probebetrieb" angesehen werden. Der 10-Minutentakt an der Memminger Straße wird hingegen als unnötig empfunden, da diese weitgehend unbewohnt sei.

Taktzeiten für Ludwigsfelde

Von mehreren Teilnehmenden wird es als positiv empfunden, dass die Taktzeiten für Ludwigsfeld halbiert werden und zukünftig nicht länger der 20-Minutentakt gilt.

Auslastung

Neben der Taktung wurde häufig auf eine zu hohe Auslastung der Linie 5 hingewiesen. Zu den Stoßzeiten seien die Busse überfüllt und einige Teilnehmende wünschten sich Verstärkerfahrten. Problematisch sei beispielsweise die Strecke zwischen dem Rathaus und dem Ruländerweg. Da seien sowohl die Linie 5 als auch die Linie 3 häufig so überfüllt, dass nicht alle Fahrgäste mitgenommen werden könnten. Während einige Personen dieser Aussage beipflichteten und davon berichteten, oft selbst bis zu zwei Busse später nehmen zu müssen, konnten andere diese Aussage nicht nachvollziehen. Die Auslastung der Linie 5 sei nicht zu

hoch und es gäbe außerdem eine Vielzahl an Regionallinien, die parallel zur Linie 5 verkehren würden.

Versetztes Ankommen am Eselsberg

Weitere Vorschläge zu dem Thema waren, die Linien 2, 5 und 6 versetzt zum Eselsberg fahren zu lassen, da so eine bessere Versorgung der gemeinsam angefahrenen Haltestellen gewährleistet werden könne. Außerdem würden sich die Busse und Bahnen somit nicht gegenseitig ausbremsen.

Anpassung der planmäßigen Fahrzeiten an Verkehrsaufkommen

Eine Person schlug vor, die Fahrpläne in verkehrsarmen Zeiten mit angepassten Geschwindigkeiten bzw. einer kürzeren Fahrtzeit zu planen. Zurzeit würden auf der Linie 5 die Haltestellen morgens und abends verfrüht angefahren und verlassen. Andere merkten dazu an, dass so eine Regelung einen Taktfahrplan unmöglich machen würde. Dieser sei im Stadtverkehr jedoch sinnvoll. In einem Beitrag wurde erwähnt, dass vereinzelt bereits mit angepassten Geschwindigkeiten geplant werde. Die Stadtwerke Ulm äußerten sich zu dieser Frage im laufenden Dialog wie folgt: „Die Fahrpläne der SWU-Linien werden schon immer tageszeitenabhängig konstruiert. Es gibt also - sofern erforderlich - verschiedene Fahrzeiten für Haupt- und Nebenverkehrszeit sowie für den Anschlussverkehr. Dies hat jedoch Grenzen, damit die Fahrpläne für unsere Fahrgäste trotzdem merkbar sind. Es macht also keinen Sinn, für - im Extremfall - jede Fahrt ein eigenes Fahrzeitprofil anzulegen".

5.4.2 Linienführung

Bedienung Haltestelle Universität-Süd

Zur Linienführung wurde positiv angemerkt, dass die Linie 5 bis zur Haltestelle Universität-Süd fahren wird. Mehrmals im Dialog wurde allerdings der Wunsch geäußert, die Haltestelle Universität-Süd regelmäßig zu bedienen bzw. diese zur Endhaltestelle der Linie 5 zu machen. Da viele Personen dort studieren, arbeiten und wohnen würden, sei auch eine Bedienung in den frühen Morgenstunden, am Abend und am Wochenende notwendig.

Bedienung Haltestelle Kienlesberg

Auch die Haltestelle Kienlesberg sollte weiter angefahren werden. Diesem Vorschlag stimmten viele der übrigen Teilnehmenden zu. Es wurde angemerkt, dass die Linie 5 für eine schnellere Verbindung über die ÖPNV Brücke fahren könne und die Haltestelle Kienlesberg nur durch die Linie 6 bedient werde. Kritisiert wurde daran, dass sich die Anbindung für die Anwohner*innen des Kienlesbergs stark verschlechtern würde.

Bedienung Haltestelle Ehinger Tor

Ein Vorschlag war, die Linie 5 weiterhin über das Ehinger Tor fahren zu lassen. Dem wurde im Dialog zugestimmt, da die aktuelle Linienführung ungünstig für Berufspendler*innen sei. Außerdem müsse die Haltestelle bedient werden, da dort mehrere Schulen seien.

Kritische Stimmen gaben zu bedenken, dass auf diese Weise die Fahrtzeit verlängert würde, wodurch die Linie für viele Nutzer*innen uninteressant würde. Zumal seien die Bewohner*innen der Weststadt bereits bestens angebunden. Konkrete Vorschläge zur Einbindung des Ehinger Tor lauteten beispielsweise: Die Linie 5 könne als Schleife fahren über das Ehinger Tor zum Hauptbahnhof und wieder zurück zum Eselsberg. Wichtig dabei sei ein 10-Minutentakt. Es sei außerdem überlegenswert, die eingesetzten E-Busse morgens ab Sonnenfeld fahren zu lassen. Weitere Vorschläge waren, die Linie 5 über die Brücke, das Theater und dem Ulmer Bahnhof fahren zu lassen oder die Linie 5 bis zum Lehrer Tal auf der alten Strecke über den Stifter Weg und anschließend auf dem jetzigen Weg über das Ehinger Tor zu legen.

Weitere Kritikpunkte bezogen sich auf die Fahrtzeiten der geplanten Strecke. Eine Fahrtzeit von 45 Minuten zwischen dem Kepler-Gymnasium und Sonnenfeld sei zu viel für einen Stadtbus. Auch die Anbindung zwischen dem Schulzentrum zum Eselsberg sei mit 45 Minuten nicht optimal. Ebenso sei die Fahrtzeit von Ludwigsfeld zum ZOB Ost zu lang. Es wurde vorgeschlagen, alle 30 Minuten eine Expressfahrt anzubieten, auf der nur die wesentlichen Haltestellen bedient würden.

Fahrtzeit

Expressfahrt

Eine Person wünschte sich die ursprüngliche Streckenführung der Linie 5 noch vor dem Baustellenbeginn zurück.

5.4.3 Fahrtenangebot

Zum Thema Fahrtenangebot wurde der Wunsch geäußert, Nachtbusse nach Ludwigsfeld fahren zu lassen. Andere Teilnehmende wiesen darauf hin, dass es bereits einmal eine Linie N5 gab, die aber aufgrund mangelnder Frequentierung wieder eingestellt wurde. In diesem Zusammenhang wurde auch die Frage nach der Nachtbuslinie N6 gestellt, die die Stadt Ulm wie folgt beantwortete: „Die Nachtbuslinie N6 gab es zum Start des Nachtbusnetzes in 2005. Diese wurde aber aufgrund fehlender Finanzierung und Nachfrage durch die Stadt Neu-Ulm eingestellt. Daher gibt es die Linie nicht mehr".

Nachtbusse nach Ludwigsfelde

Weiter gab es den Vorschlag, das komplette südliche Neu-Ulm (ZUP – Vorfeld – Wiley-Nord – Wiley-Süd – Ludwigsfeld) mit einer Linie im 10-Minutentakt zu erschließen. Kritisiert wurde der Vorschlag durch andere Personen, die eine zu lange Fahrtzeit befürchteten.

Einbindung südliches Neu-Ulm

Bei der Planung einer Straßenbahn nach Ludwigsfeld müsse beachtet werden, dass die Streckenführung möglichst gerade verliefe, um die Fahrtzeit kurz zu halten. Eine eventuelle Verlängerung nach Gerlenhofen/Senden dürfe nicht durch eine Schleife nach Ludwigsfeld verbaut werden, vielmehr müsse diese Option offen gehalten werden. Der Bau könnte des Weiteren so erfolgen, dass die Bahn früher oder später ihre Trasse für sich alleine hat. Ein anderer Teilnehmer verwies auf den Umstand, dass die Planungshoheit für die Umsetzung eines solchen Vorschlags bei der Stadt Neu-Ulm liege.

Fahrtzeitverkürzung

Allgemein wurde die Befürchtung geäußert, dass die Kosten der Linie 2 zu Einsparungen auf der Linie 5 führen würden. Es besteht die Angst, dass sich die Linie 5 im Laufe der Zeit zu einer Zubringerlinie der Linie 2 entwickeln könne.

5.4.4 Haltestellen

Im Diskussionsforum der Linie 5 wurde sich mehrmals zu den Haltestellen auf der Fahrtstrecke geäußert. Es wurde zum einen kritisiert, dass die Haltestellen schlecht verteilt seien (z.B. die Edison Allee), wodurch das östliche Gebiet der Reuttierstraße unzureichend bedient werde. Diesbezüglich verwiesen andere Teilnehmende auf die Regionalbahnlinien, die diesen Bereich ausreichend abdecken würden. Eine andere Person merkte an, dass die Haltestelle Edison Allee besonders den Schüler*innen diene.

Schlechte Verteilung der Haltestellen

Es wurde bemängelt, dass an den Umsteigebahnhöfen Söflingen und Söflinger Weinberge eine Überdachung als Regenschutz fehle. Allgemein seien zwischen den Haltestellen Ehinger Tor und Manfred-Börner-Straße gerade einmal drei Haltestellen mit Wartehäuschen zu finden. Die Stadt Ulm reagierte im laufenden Dialog wie folgt auf diese Aussage: „Im Rahmen des Haltestellenbauprogramms werden suk-

Fehlende Überdachungen

zessive in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Ressourcen Haltestellen mit Fahrgastunterständen ausgestattet. An den genannten Haltestellen bestehen bereits Unterstände, jedoch in Lastrichtung. In Richtung Wissenschaftsstadt ist die Frequenz nicht so hoch, als dass diese Investition vertretbar wäre".

Vandalismus Haltestelle Höflingen Weinberge

Eine Person wies darauf hin, dass an der Haltestelle Höflingen Weinberge Richtung Stadt seit der Designänderung der Wartehäuschen bereits mehrmals die Glasscheibe zerstört und teilweise auch nicht wieder neu montiert wurde. Es wurde daher vorgeschlagen, zu dem früheren Design zurückzukehren bzw. Plexiglas zu montieren und durch Kameraüberwachung die Täter*innen zu ermitteln.

5.4.5 Sonstiges

Gleichzeitiges Abfahren am Hauptbahnhof und Ehinger Tor

Weitere Hinweise waren unter anderem, dass das gleichzeitige Abfahren sowie das Warten auf verspätete Busse am Hauptbahnhof und am Ehinger Tor sich nicht bewährt hätten. Es komme dadurch häufig zu Verzögerungen von bis zu 7 Minuten bei einer Taktzeit von 15 Minuten. Andere merkten an, dass umsteigende Personen dankbar für diese Anschlussgarantie seien. Des Weiteren bestehe diese auch erst ab einem 30-Minutentakt.

Defekte Bildschirme

Es wurde außerdem kritisiert, dass insbesondere in den Fahrzeugen der RBA auf den Linien 3 und 5 häufig die Bildschirme defekt seien oder völlig fehlten. Es sei somit nicht erkennbar, ob die Stopptaste für den Ausstieg bereits gedrückt wurde.

5.5 Linie 6

Nach der Einführung der Linie 2 wird auch die Linie 6 wieder zwischen Eselsberg Hasenkopf und dem Donaustadion verkehren. Zu dieser Linie wurden insgesamt 56 Kommentare abgegeben. Diese wurden in den Kategorien Linienführung, Bedienungshäufigkeit und Fahrtenangebot zusammengefasst. Es wurde deutlich, dass die Wiedereinführung der Linie 6 bzw. die Verknüpfung des ÖPNVs mit dem Neu-Ulmer Stadtverkehr allgemein als positiv beurteilt wurde.

5.5.1 Linienführung

Linie 6 bis Uni-Süd

Trotz der vielen befürwortenden Kommentare zur Linie 6, äußerten einige Teilnehmende Verbesserungsvorschläge zur Linienführung. Es bestand beispielsweise der Wunsch, dass die Linie 6 eine Station weiter bis an die Universität-Süd fährt. Vielen Studierenden und Anwohnenden würde so das Umsteigen erspart bleiben. Diesem Vorschlag wurde häufig zugestimmt. Die Linie sollte zumindest in den Stoßzeiten bis zur Universität-Süd weitergeführt werden. Eine andere Person merkte zu diesem Vorschlag an, dass das zwar machbar wäre, aber eine große neue Wendeschleife hierfür gebaut werden müsse, da drei weitere Linien die Haltestelle als Endpunkt bedienen würden.

Anbindung Oststadt

Zudem wäre es vorteilhaft, wenn der 6er direkt die Oststadt über den Willy-Brandt-Platz anfahren würde. Ein Bedienen des Knotenpunktes Willy-Brandt-Platz wünschten sich viele, unter anderem da dadurch eine bessere Verknüpfung mit den Linien 1 und 4 zustande käme. Zum Thema Oststadt merkten andere Personen an, dass diese durch die Linie 15 mit dem Oberen Eselsberg verbunden würde. Daher sei eine Verlängerung der Strecke bis nach Offenhausen, Pfuhl und Burlafingen sinnvoller. Alternativ könnte der 6er nach der Haltestelle Congress Centrum über die Löfflerstraße zum Willy-Brandt-Platz geführt werden.

Anschluss an Straßenbahnen und Linie 7

Es wurde sich ein besserer und direkter Anschluss an die Straßenbahnen und die Linie 7 gewünscht, um die Wartezeiten zu verringern sowie die Attraktivität der Linie zu erhöhen. Dazu wurde vorgeschlagen, zusätzlich die Haltestelle Kienlesberg zu bedienen. Weiter könnte die Linie 6 am Abend und den Wochenenden Stichfahrten über die Haltestelle Beim B'scheid machen, wenn die Linie 10 Betriebsende hat. Zu letzterem Vorschlag äußerte sich die SWU wie folgt: „Die Linie 6 wird nicht über die Blaubeurer Straße fahren. Diese wird weiterhin von der Linie 10 bedient und außerhalb der Einsatzzeiten der Linie 10 vom MobilSAM 13".

Anbindung Bahnhof Söflingen

Vorgeschlagen wurde außerdem eine bessere Verknüpfung des Bahnhofs Söflingen über die Wohngebiete am Eselsberg zur Wissenschaftsstadt. Hierfür sei es sinnvoll, die Linie 6 über den Burgunderweg und die Linie 5 über den Bahnhof Söflingen zu führen. Laut der Meinung einer anderen Person würde sich folgende Streckenführung der Linie 6 anbieten: Universität – Lehr – Gewerbegebiet Lehrer Feld.

5.5.2 Bedienungshäufigkeit

Geringe Taktung

Bezüglich der Bedienungshäufigkeit wurde kritisiert, dass die Taktung des 6ers zu gering wäre. Vor allem morgens sei dadurch mit überfüllten Bussen zu rechnen. Einige Teilnehmende wünschten sich eine Taktverdichtung auf 10 Minuten, andere eine 15-Minutentaktung unter der Woche und am Wochenende eine 20-minütige Taktung.

Zudem wäre es erstrebenswert, stadteinwärts auf einen optimalen Versatz der Linien 5 und 6 zu achten. Fahrgäste ab dem Ruländerweg hätten somit trotz der 30-Minutentaktung alle 15 Minuten eine Verbindung in die Innenstadt. Hierzu wurde angemerkt, dass es noch attraktiver wäre, wenn die Linie 6 mit in die Anschlussgarantie genommen werden würde.

Versetzte Abfahrten von Linie 5 und 6

5.5.3 Fahrtenangebot

Zum Thema Fahrtenangebot wurde der Wunsch geäußert, Ofenrosten, Pfuhl und Burlafingen über die Linie 6 anzubinden, da abends und am Wochenende zu wenig Busse fahren würden. Mehrere Teilnehmende stimmten diesem Vorschlag zu. Eine Person befürchtete, dass durch die lange Linienführung Verspätungen und verkehrsbedingte Störungen vorprogrammiert seien.

Anbindung Ofenrosten, Pfuhl und Burlafingen über Linie 6

Weitere Vorschläge waren unter anderem, eine Kopplung der Linien 5 und 6 vorzunehmen sowie die Einführung eines E-Busses zum Ehinger Tor mit Halt beim Türmle und am Bahnhof Söflingen.

Eine mögliche Verknüpfung der Linie 6 mit der Linie 84 /85 wurde von mehreren Teilnehmenden als positiv beurteilt.

5.6 Linie 7

Zukünftig wird auf der Linie 7 der Weg über die Reuttierstraße zum Willy-Brandt-Platz entfallen. Es wird ausschließlich der Linienweg Ehinger Tor über Neu-Ulm ZUP bis zur Washingtonallee bedient.

Insgesamt wurden zu der geplanten Änderung 107 Kommentare abgegeben. Diese wurden in die Kategorien Linienführung, Bedienungshäufigkeit und Sonstiges zusammengefasst. Für Verwirrung sorgte die versehentlich online gestellte Fehlinformation, dass die Streckenführung über die Olgastraße anstatt über die Karlsstraße verlaufen würde. Der Fehler wurde zwar im laufenden Dialog behoben, dennoch kam es häufig zu Nachfragen.

5.6.1 Linienführung

Anbindung Jungingen durch Linie 7

Zur geplanten Streckenführung der Linie 7 reichten viele Teilnehmende Alternativvorschläge ein. Beispielsweise könne man Jungingen durch die Linie 7 so anbinden, wie Böfingen durch die Linie 4 angebunden ist. Dadurch würde bei gleicher Effizienz mehr als 50% der Kosten eingespart. Konkret hieße das, dass jeweils ein Kurs im Uhrzeigersinn durch Jungingen führe und der nächste gegen den Uhrzeigersinn. Zusätzlich könnte eine Lärmreduzierung für die Anwohnenden erreicht werden. Ein Nachteil wäre allerdings eine längere Fahrtzeit. Einige stimmten diesem Vorschlag zu, besonders im Hinblick auf die Lärmreduzierung. Es wurde argumentiert, dass auch an anderen Stellen Ringverkehre funktionierten und es zu einer geringeren Umweltbelastung führen würde. Es wurde ergänzt, dass der jeweilige Umlauf mit A und B gekennzeichnet werden könne. Kritisiert wurde, dass es dadurch keinen regelmäßigen Takt der Linie geben könnte und das Auswählen der jeweils richtigen Straßenseite zu Verwirrung führen würde. Zudem käme es zu einer deutlich längeren Fahrtzeit und die Haltestellen müssten auf beiden Seiten mit Wartehäuschen und Beleuchtung ausgestattet werden.

Linie 7 über Olgastraße, Pauluskirche und Justizgebäude

Es wurde vorgeschlagen, die Linie 7 über die Olgastraße an der Pauluskirche und dem Justizgebäude fahren zu lassen, anstatt über die Karlstraße. Dadurch würden praktische Umsteigemöglichkeiten mit den Linien 1 und 4 entstehen. Mehrere Teilnehmende stimmten diesem Vorschlag zu und betonten, dass man vom Justizgebäude einen guten Zugang zur Innenstadt hätte und auch für die Schüler*innen sei diese Haltestelle von Vorteil. Andere wiesen darauf hin, dass die Linie 7 für die Ulmer*innen rund um die Karlstraße die einzige Nahverkehrsverbindung darstelle. Weiter sei der 7er nicht lediglich eine Zulieferlinie für Jungingen.

Streckenführung Rathaus, Donau-Iller Werkstätten, Schwarzenbergstraße, Fichtenstraße, Gehrnstraße

In einem Kommentar wurde eine Streckenführung über das Rathaus – Donau-Iller Werkstätten – Schwarzenbergstraße – Fichtenstraße – Gehrnstraße – Rathaus vorgeschlagen. Diese Idee wurde von den anderen Teilnehmenden unterschiedlich bewertet. Befürwortet wurde es vor allem von Personen, die sich dadurch eine Lärmreduzierung an ihren Wohnorten erhofften. Kritisiert wurde hingegen, dass eine lange Linie wie der 7er aus betrieblichen Gründen am Endpunkt eine längere Wendezeit benötigen würde und es müsse überlegt werden, wo diese gebaut werden könnte. Außerdem wäre das Wohngebiet „Auf dem Hart" durch diese Linienführung kaum noch an den ÖPNV angeschlossen, was wiederum nicht vertretbar wäre.

Linie 7 als Innenstadtring

Eine weitere Möglichkeit wäre es, die Buslinie als Innenstadtring über den Bahnhof – Karlstraße – Ostplatz – AOK – Haus der Begegnung – Neue Straße – Bahnhof fahren zu lassen.

Weitere Ideen waren der Ausbau der Linie 7 zu einem Ringverkehr, um die Städte Ulm und Neu-Ulm besser zu vernetzen. Eine andere Person sprach sich dafür aus, die Option offen zu halten, das südliche Linienende nach Pfuhl/ Ried zu verlegen. Dort würden Neubauviertel geplant und die bestehende Anbindung an den ÖPNV sei bereits jetzt nicht sonderlich gut. Zudem wurde der Wunsch nach einer schnelleren Verbindung vom Norden in den Süden geäußert. Diese wäre durch eine Linienführung über die B10 ohne Schleife quer durch die Stadt möglich. Derzeit sei es schneller mit dem Auto vom Wiley nach Jungingen zu fahren, als mit dem ÖPNV.

Linie 7 als Ringverkehr

Schnelle Nord-Süd Verbindung

Unverständnis für die Anpassung der Linie zum Wiley wurde geäußert. Die Verbindung vom Ehinger Tor über das Neu-Ulmer Zentrum an den Willy-Brandt-Platz sei wichtiger. Zudem gebe es am Willy-Brandt-Platz von Neu-Ulm kommend gute Umsteigemöglichkeiten nach Böfingen.

Anpassung zum Wiley

Es bestehe der Wunsch, dass die umsteigefreie Verbindung von Jungingen nach Michelsberg in die Stadtmitte bestehen bleibt, da diese rege nachgefragt wird. Weiter wäre es sinnvoll, die südlichen Linienenden der Linien 6 und 7 zu tauschen. Letzterem Vorschlag stimmten auch andere Teilnehmende zu.

Fortbestand der Verbindung Jungingen – Stadtmitte

Ein weiterer Diskussionspunkt war, ob eine Verlängerung der Linie 7 bis nach Offenhausen, Pfuhl und Burlafingen sinnvoll sei. In diesen Gebieten sei eine bessere Vernetzung notwendig und es sei unverständlich, warum nach Ludwigsfeld Busse der Stadtwerke in regelmäßigem Takt fahren und nach Pfuhl andere Unternehmen in unregelmäßigem Takt. Die Stadt antwortet auf diese Frage: „Grund für die unterschiedliche Bedienung der genannten Strecken ist, dass es verschiedene Genehmigungsinhaber gibt. Zuständiger Aufgabenträger für den Linienweg über Offenhausen nach Pfuhl und Burlafingen ist der Landkreis Neu-Ulm. Hier braucht es erst noch eine Abstimmung mit dem bestehenden Nahverkehrsplan des Landkreises Neu-Ulm, um langfristig eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten zu ermöglichen".

Verlängerung Linie 7 nach Offenhausen, Pfuhl und Burlafingen

5.6.2 Bedienungshäufigkeit

Beim Thema Bedienungshäufigkeit der Linie 7 wurde viel die Überlastung der Busse am Michelsberg thematisiert. Es käme häufig dazu, dass nicht alle Personen mitgenommen werden könnten. Einige Teilnehmende forderten daher zu den Stoßzeiten, wie zum Beispiel an den Vorlesungstagen der Hochschule Ulm, den Einsatz von zusätzlichen Bussen über den 20-Minutentakt hinaus. Auch die Größe der Fahrzeuge müsse werktags angepasst werden. Die Stadt Ulm äußerte sich wie folgt zu der Frage nach größeren Bussen: „Die SWU setzt von Montag bis Freitag auf ihren Fahrten schon seit vielen Jahren ausschließlich Gelenkbusse ein. Diese haben sich bisher bewährt, auf diesen Fahrten kommt es nicht zu Kapazitätsproblemen. Lediglich die von der RAB eingesetzten Solobusse werden der Nachfrage teilweise nicht gerecht. Daher wird die RAB ab 09.01.2017 an Schultagen gegen 07:30 Uhr jedoch einen zusätzlichen Bus vom Ehinger Tor zum Michelsberg einsetzen".

Überlastung am Michelsberg

Die Frage nach einem engeren Takt der Linie 7 wurde sehr kontrovers diskutiert. Viele Teilnehmende wünschten sich generell eine 10-Minutentaktung der Linie 7, um ins Wiley zu gelangen. Eine Wartezeit von 20-Minuten sei unangebracht, vor allem vor dem Hintergrund der Neubaugebiete, Wiley-Nord und den Schulneubauten. Durch die geplanten baulichen Veränderungen, sei mit einer höheren Auslastung der Busse zu rechnen. Ein 10-Minutentakt sei erstrebenswert, da durch die Universität, die Kliniken, die Fachhochschule und die Verbindung nach Jungingen die Busse häufig überfüllt seien. Außerdem würde durch eine dichtere Taktung die Innenstadt vom Verkehr entlastet.

Dichtere Taktung

Andere Teilnehmende hielten eine 10-Minutentaktung für unangebracht. Abgesehen von den Schulbussen, würden die Busse häufig nahezu leer durch das Neubaugebiet in Jungingen fahren und für eine unnötige Lärmbelästigung sorgen. Sollte die Taktung wirklich verkürzt werden, müsse der Verkehr umgelenkt werden, um die Anwohner*innen nicht noch stärker zu belasten.

Außerdem wurde auf häufige Verspätungen der Linie 7 in beide Richtungen aufmerksam gemacht.

5.6.3 Sonstiges

Verschiedene Anbieter für ÖPNV

Im Online-Dialog wurde der Wunsch artikuliert, dass die SWU zukünftig alle Fahrten der Linie 7 übernehmen solle. Die Fahrten der RAB seien häufig verspätet und würden weniger Fahrtkomfort aufweisen. Andere Teilnehmende vermuteten, dass die Verspätungen damit zusammenhängen, dass die RAB-Busse teilweise keine Erlaubnis hätten, die Ampelbevorrechtigung zu nutzen.

Eine Person sprach sich in diesem Zusammenhang dafür aus, dass der zukünftige ÖPNV in Ulm aus „einem Guss“ angeboten würde, da das Nebeneinander der verschiedenen Anbieter (SWU, RAB, RBA, etc.) nicht zielführend sei. Der ÖPNV solle als eine Marke auftreten, um somit für möglichst viele Personen attraktiv zu werden. Dazu gehöre ein einheitliches Aussehen und die gleichen Standards bezüglich Fahrplan, Fahrgastinformation und Freundlichkeit des Personals. Mehrere Personen stimmten diesem Vorschlag zu, wobei auf die Kosten der einheitlichen Lackierung der Fahrzeuge hingewiesen wurde. Die Stadt Ulm merkte hierzu an: „Ein wichtiges Ziel des Nahverkehrsplans ist es, bestimmte Qualitätsvorgaben zu definieren, die dann künftig von allen Verkehrsunternehmen, die Linien in Ulm in betreiben wollen, erfüllt werden müssen“.

5.7 Linie 9

Die Linie 9 wird zwischen Wiblingen und Rosengasse eingestellt. Stattdessen wird es eine Taktverdichtung mit sogenannten E-Wagen von Wiblingen in Richtung Innenstadt geben. Der Grund für den Wegfall der Linie 9 ist die geringe Nachfrage bei den gleichzeitig hohen Kosten auf der Strecke. Die Linie 9 wird daher in die Linie 4 integriert, die wiederum durch E-Wagen verstärkt wird. Die Haltestelle Oberer Wirt wird zukünftig von den Linien 24 und 70 bedient.

Insgesamt wurden 38 Kommentare zum Dialogforum der Linie 9 abgegeben, die in die Kategorien Fahrtenangebot und Linienführung zusammengefasst wurden. Vielfach wurde Bedauern ausgesprochen, dass die Linie 9 nicht weiterhin bestehen wird.

5.7.1 Fahrtenangebot

Verstärkerfahrten Linie 4

Im Dialog äußerten viele Teilnehmende Unverständnis dafür, dass einerseits die Linie 9 eingestellt werden soll, aber andererseits Verstärkerfahrten auf der Linie 4 eingeplant werden. Es wurde daran gezweifelt, dass es auf diese Weise zu nennenswerten Einsparungen komme. Die SWU kommentierte diese Bedenken folgendermaßen: „E-Wagen werden nur zu den Zeiten eingesetzt, zu denen die künftige Linie 4 das Fahrgastaufkommen nicht allein bewältigt. Nach aktuellem Stand sind dies morgens drei Fahrten. Es werden damit deutlich weniger Fahrzeuge und auch weniger Personalstunden und Nutzkilometer aufgewendet".

Hohe Auslastung der Linie 9

Die Einstellung der Linie wurde von vielen Teilnehmenden kritisiert, da die Strecke derzeit sehr ausgelastet sei. Die Busse aus oder nach Wiblingen seien zu den Hauptverkehrszeiten meist überfüllt, ebenso wie die Linie 9 am frühen Morgen. Da die Linie 9 eine andere Strecke als die Linie 3 fahre, sei es sinnvoll die Linie 9 zu erhalten oder die Taktung der Linie 4 zu verringern. Die SWU kommentierte hierzu: „Die Fahrzeuge sind gut ausgelastet. Es bleiben jedoch keine Fahrgäste an den Haltestellen zurück. Zu den Zeiten, wo die künftige Linie 4 die Nachfrage nicht abdecken kann, werden E-Wagen eingesetzt - nach derzeitigem Stand sind dies morgens drei Fahrten".

Mangelhafte Anbindung Wiblingen

Bedenklich sei, dass Wiblingen als einer der bevölkerungsreichsten Stadtteile Ulms zukünftig nur noch eine „reale" ÖPNV-Verbindung hätte. Durch die Taktfrequenz der Linie 24 könne keine reale Querverbindung mit der Linie 4 entstehen. Sinnvoll wäre eine weitere gegenläufige Linie, die zudem das Gebiet der Haltestelle Oberer Wirt abdecke. Auch andere Teilnehmende kritisierten, dass Wiblingen nicht wichtig genug genommen werde und unzureichend angebunden sei. Dies würde dazu führen, dass immer mehr Menschen auf das Auto umsteigen müssten.

Es wurde angemerkt, dass die Einstellung der Linie 9 für die Haltestellen Sankt Gallener Straße, Alte Siedlung und Oberer Wirt eine deutliche Verschlechterung gegenüber heute darstelle.

5.7.2 Linienführung

Ausweitung der Linie 9 nach Unterweiler und Beginn in Donaustetten

Einige wenige Teilnehmende schlugen eine veränderte Linienführung für die derzeit noch fahrende Linie 9 vor. Es bestand der Wunsch, die Linie 9 Richtung Unterweiler auszuweiten und eventuell schon in Donaustetten beginnen zu lassen beziehungsweise gleich nach Erbach zu verlängern.

Es wurde außerdem vorgeschlagen, die bestehende Linie 9 bis zum Justizgebäude zu verlängern.

Linie 9 als Ringlinie zwischen Gögglingen, Donaustetten, Unterweiler, Wiblingen nach Ulm

Als Idee wurde eingebracht, anstatt die Linie 9 einzustellen, sie als Ringlinie zwischen Gögglingen, Donaustetten und Unterweiler über Wiblingen nach Ulm zu führen. Diese Gebiete müssten dringend besser an den ÖPNV angeschlossen werden. Die Stadt Ulm reagierte mit folgender Erläuterung auf diesen Vorschlag: „Mit der neuen Linie 24 unter einem neuen Betreiber kommt es ab dem 01.01.2017 zu einer verbesserten Anbindung von Unterweiler. Auf die Fahrplanvorgaben hatte die Stadt Ulm keinen Einfluss. Diese wurden vom Alb-Donau-Kreis bestimmt. Für die Linie 22 ist - sofern rechtlich möglich - die Weiterführung einer Fahrt pro Stunde von Gögglingen nach Unterweiler vorgesehen. Außerdem sind zusätzliche Verdichtungen des Tagesverkehrs bis Gögglingen geplant. Dafür verweisen wir Sie auf die Taktzeiten“.

5.8 Linie 13

Die Linie 13 wird, aufgrund des Entfalls der bisherigen Buslinie 4, zukünftig den Linienweg Grimmelfingen – Kuhberg Schulzentrum bedienen und an die Linie 2 angeschlossen. In 57 Kommentaren äußerten sich die Teilnehmenden zu dieser Änderung. Die Hineweise wurden in die Kategorien Bedienungshäufigkeit, Linienführung und Haltestellen zusammengefasst. Besonders kontrovers wurde hierbei die Bedienungshäufigkeit der Linie 13 diskutiert.

5.8.1 Bedienungshäufigkeit

Fahrten bis Mitternacht

Verschiedene Teilnehmende beurteilten es als positiv, dass die Linie 13 zukünftig bis Mitternacht fahren wird. Dies würde Vorteile für die Gastronomie in Söflingen bedeuten, da es sich nun für die Anwohner*innen des Eselsbergs lohnen würde dort auszugehen und nicht nur in der Ulmer Innenstadt.

Andere Diskussionsteilnehmende zweifelten an der Notwendigkeit, die Linie 13 bis Mitternacht sowie an Sonn- und Feiertagen zu betreiben. Die Busse seien häufig nicht ausgelastet und würden nahezu leer durch die Wohngebiete fahren. Das führe zu einer unnützen Ruhestörung und Umweltverschmutzung. Es wurde kritisiert, dass an Samstagen und Sonntagen bereits ab 4:30 Uhr Busse eingesetzt werden. Es wurde vorgeschlagen, zu den Zeiten, an denen keine Schüler*innen fahren (inklusive der Ferien) nur kleine Busse einzusetzen. Zudem könne der Bus zwischen 22:30 Uhr und 5:00 Uhr über die Haltestelle an der Tangente fahren, sodass Anwohnende vor unnötigem Lärm geschützt würden.

Engere Taktung

Zur Taktung der Linie 13 wurden ebenfalls unterschiedliche Meinungen auf der Plattform deutlich. Auf der einen Seite äußerten einige Teilnehmende den Wunsch nach einer engeren Taktung der Linie 13, um beispielsweise den Eselsberg besser anzubinden. Gerade für die Schüler*innen, die vom Sonnenfeld zum Schulzentrum Kuhberg müssen, sei dies begrüßenswert, da sie sonst mit einer Stunde Fahrtzeit zur Schule rechnen müssten. Am Schulzentrum sei die Linie auch nachmittags häufig so voll, dass alle weiteren Fahrgäste bis Söflingen nicht mitgenommen werden könnten. Hier sei der Einsatz von E-Wagen dringend notwendig.

Auf der anderen Seite wurde kritisiert, dass eine 20-Minutentaktung für den Streckenabschnitt Kuhberg – Grimmelfingen unnötig sei. Ein 30-Minutentakt würde hier ausreichen. Es wurde allerdings eingeräumt, dass eine solche Taktung für die übrige Strecke der Linie 13 problematisch wäre.

Anbindung Grimmelfingen morgens

Eine Person merkte an, dass es nicht sinnvoll sei, die Busse zwischen 4:30 Uhr und 6:30 Uhr sowie zwischen 21:00 Uhr und 0:30 Uhr bis nach Grimmelfingen durchfahren zu lassen. Die Busse sein zu diesen Zeiten meist leer und es wäre sinnvoller, in diesen Zeiträumen die Linienführung an der Haltestelle Kuhberg/ Schulzentrum zu beenden.

Abstimmung der Ankunft von Linie 13 und 20 an Haltstelle Sonnenstraße

Weitere Wünsche waren, dass die Ankunftszeiten der Linien 13 und 20 an der Haltestelle Sonnenstraße in Söflingen aufeinander abgestimmt werden sollten, um ein besseres Umsteigen zu ermöglichen. Zurzeit würden sich beide Linien um ein paar Minuten verpassen. Auch solle die Taktung der Busse so geplant werden, dass die Busfahrer*innen die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten einhalten könnten. Die Busse würden teilweise mit 80km/h durch 30er Zonen fahren.

5.8.2 Linienführung

Verlängerung bis Donautal

In einem Großteil der Kommentare zur Linienführung der Linie 13 wurde sich dafür ausgesprochen, die Strecke bis ins Donautal weiter fahren zu lassen. Ein Vorteil wäre, dass die Schüler*innen vom Kuhberg eine bessere Anbindung an die Bahnlinie Richtung Biberach hätten. Es würde außerdem eine Entlastung für den Umstieg am Hauptbahnhof bedeuten. Im Donautal könne die Linie 13 ihre Wendeschleife haben, an der die Fahrer*innen pausieren könnten. Dies würde die unbefriedigende Situation an der derzeitigen Wendeschleife vor dem Feuerhaus in Grimmelfingen entschärfen. Die Stadt Ulm versicherte im Dialog, dass eine Verlängerung der Linie 13 bis zum Bahnhaltepunkte Donautal geprüft werde. Das Donautal selbst sei bereits durch die Linie 14 vom Kuhberg aus angebunden.

Verlängerung in Ulmer Norden

Andere Teilnehmende sprachen sich für eine Verlängerung der Linie in den Ulmer Norden nach Lehr, Mähringen und Jungingen aus – zumindest in den Hauptverkehrszeiten. So würde eine bessere Anbindung an das Schulzentrum auf dem Kuhberg entstehen.

Bedienung Haltestelle Am Hochsträß

Mehrere Personen wünschten sich, dass die Haltestelle Am Hochsträß durch die Linie 13 wieder angefahren würde, um unter anderem das Archiv der Hochschule für Gestaltung (HfG) besser anzubinden. Die Stadt Ulm erklärte zu diesem Vorschlag, dass das HfG-Archiv auch fußläufig über die Haltestelle Oberer Kuhberg zu erreichen sei. Das Anfahren der Haltestelle Am Hochsträß sei daher momentan nicht vorgesehen.

Linie 13 und 15 als Ringlinie

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Linien 13 und 15 einen guten Ansatz zu einer Ringlinie darstellten. Es fehle nur noch der Lückenschluss von Grimmelfingen über das Donautal Richtung Wiley/ Dietrich Theater.

5.8.3 Haltestellen

Blockierte Haltestelle Am Blautal-Center

Es wurde kritisiert, dass die Haltestelle der Linie 13 „Am Blautal-Center“ ständig durch parkende Autos blockiert sei. Für die Busse sei es kaum möglich, an die Haltestelle heranzufahren. Dies sei besonders für ältere Leute und Personen mit Kinderwagen problematisch. Eine andere Person merkte an, dass die Haltestelle durch die Linie 13 nicht richtig angefahren werden könne, da die Linie 10 dort ihren Aufenthalt hätte.

5.9 Linie 15

Die Linie 15 wird vom Willy-Brandt-Platz bis zur Haltestelle Neu-Ulm ZUP über die Gänstorbrücke und die Reuttierstraße führen. Es ist allerdings geplant, die Linie 15 während der Semesterzeit zu den Hauptverkehrszeiten verkehren zu lassen. Die finale Festlegung des Linienwegs wird erst noch erfolgen.

In den 43 abgegebenen Kommentare zur bestand große Einigkeit darin, die Linie 15 häufiger und dauerhaft fahren zu lassen. Die eingegangenen Hinweise wurden in die Kategorien Fahrtenangebot, Linienfürhung und Bedienungshäufigkeit zusammengefasst.

5.9.1 Fahrtenangebot

Bedienung außerhlab Semesterzeiten

Von sehr vielen Teilnehmenden wurde befürwortet, dass die Linie 15 auch außerhalb der Semesterzeiten bedient werden solle. Die Linie sei nicht bloß für Studierende von hoher Bedeutung, sondern auch für andere Personen, wie zum Bespiel Angestellte der Universität und der Forschungseinrichtungen, für Anwohner*innen im Bereich Safranberg und Willy-Brandt-Platz oder Besucher*innen der Veranstaltungen in der Universität.

Für diese stellt die Linie 15 eine der wenigen Möglichkeiten da, mit dem ÖPNV zur Arbeit bzw. zu ihrem Wohnort zu kommen. Die Linie 15 sei zudem eine sehr gute Alternative, um in die Stadt zu gelangen. Außerdem biete sie eine Verbindung zwischen Böfingen/ Michelsberg und dem Industriegebiet Franzenhausen/ Jungingen an. Auch für den oberen Eselsberg sei die Linie 15 eine wichtige Verbindung geworden. Insbesondere durch einen möglichen Schnittpunkt mit der Linie 45 in Richtung Lehr/ Mähringen sowie dem Anschluss an die Ulmer Innenstadt und des Bahnhofs. Aus diesen Gründen sei werktags ein regelmäßiger Takt gerechtfertigt.

Es wurde betont, dass Böfingen immer weiter wachse und die Linie 15 in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen werde.

5.9.2 Linienführung

Vorschlag für Tangentenlinie

Im Online-Dialog wurde der Vorschlag gemacht, eine Tangentenlinie mit Anschlussmöglichkeiten an die Durchmesserlinien zu etablieren mit der folgenden Linienführung: Wiblingen (über den Wiblinger Ring) – Kastbrücke (Anschluss an die Linie 10) – Kuhberg (Anschluss an die Linie 2) – Wissenschaftsstadt (Anschluss an die Linie 2 und 5) – weiter wie die Linie 15 über Lehr, Jungingen und Böfingen. Verkehren sollte diese Linie jeden Werktag. Mehrere Personen stimmten diesem Vorschlag zu. Andere kritisierten, dass für die Einführung so einer Linie die Nachfrage nicht hoch genug sei.

Einige Teilnehmende ergänzten den beschriebenen Vorschlag. Es wurde zum Beispiel eine Ringlinie aus den Linie 13, 14 und 15 als sinnvoll erachtet. Dadurch könne man verschiedene Stadtteile untereinander verbinden, ohne den Umweg über das Ehinger Tor wählen zu müssen. Die genaue Linienführung müsse bei der Umsetzung angepasst werden. Auch dieser Vorschlag traf auf viel positive Resonanz. Andere ergänzten, dass eine derartige Ringlinie die äußeren Stadtteile Science-Park, Kuhberg, Donautal, Wiblingen und Böfingen attraktiv miteinander verbinden solle. Im Vordergrund stehe eine schnelle Verbindung der verschiedenen Stadtteile und eine gute Anbindung zu den bereits bestehenden Linien.

Zur Linienführung wurde außerdem vorgeschlagen, die Linie 15 über Jungingen und Lehr fahren zu lassen und dort jeweils eine bis zwei Haltestellen zu bedienen. Kritisiert wurde an diesem Vorschlag, dass in Jungingen und Lehr bereits genug Verbindungen vorhanden seien. Durch den skizzierten Umweg würde sich die Fahrtzeit der Linie 15 unnötig verlängern, was die Attraktivität der selbigen schmälern würde.

Linie 15 über Jungingen und Lehr

5.9.3 Bedienungshäufigkeit

Linienführung nach 20 Uhr

Zur Bedienungshäufigkeit wurde der Wunsch geäußert, die Linie 15 auch noch nach 20 Uhr nach Böfingen fahren zu lassen. Viele Studierende und Mitarbeiter*innen der Hochschule belegen Sportkurse, die erst nach 20 Uhr enden. Es wurde daher eine Abfahrtszeit von 20:10 Uhr vorgeschlagen. Die SWU antwortete auf diesen Vorschlag: „Unserer Information zufolge, enden die meisten Veranstaltungen um 19:45 Uhr. Eine Verschiebung um 10 Minuten ist nicht möglich, da sonst kein Anschluss zu den Linien 1 und 4 am Egertweg bestehen würde. Es käme somit nur eine Verschiebung um 15 Minuten in Betracht. Dies würde aber sehr lange Wartezeiten für jene bedeuten, die bereits um 19.45 Uhr Veranstaltungen verlassen. Bisher sind uns diesbezüglich keine Beschwerden bekannt. Auch wurde der Fahrplanentwurf mit Studenten im Fahrgastbeirat abgestimmt".

Zu niedrige Taktung

Es wurde außerdem angemerkt, dass die Linie 15 zwar sinnvoll, jedoch aufgrund ihrer geringen Taktung zu unattraktiv für einen Pendelverkehr sei. Wünschenswert sei ein ganztägiger 60-Minutentakt und in den Hauptverkehrszeiten ein 30-Minutentakt. Während des Semesters sei besonders zwischen 6:00 und 8:00 Uhr sowie zwischen 16:00 und 20:00 Uhr eine dichtere Taktung angemessen. Dieser Aussage wurde von vielen zugestimmt. Zwischen 7:30 und 7:45 Uhr wären die Busse mehr als voll. Andere forderten in den Hauptverkehrszeiten sogar einen 10 bis 15 Minutentakt.

Frühere Abfahrt

Es wurde befürwortet, dass die Linie bereits ab 5:30 Uhr fahre und nicht erst um 6:30 Uhr. Zudem wäre es sinnvoll den Bus, der um 8:00 Uhr an der Universität ankommt, 3 bis 5 Minuten früher fahren zu lassen, damit die Vorlesungen pünktlich erreicht werden können.

Anpassung an Vorlesungszeiten

Die Abfahrtszeiten in Richtung Stadt sollten hingegen um einige Minuten nach hinten verschoben werden. Viele Vorlesungen würden zur vollen Stunde enden, sodass der Bus eine Minute später nicht erreicht werden könne.

Anpassung an Schichtzeiten der Kliniken

Weitere Bitten waren die Schichtzeiten der Kliniken zu berücksichtigen, eine Umfrage zur möglichen Nutzung der Linie 15 am Samstag zu starten und den Bedarf für die Stadtteile Lehr und Jungingen zu erfragen.

5.10 Linie 22

Die Taktung der Linie 22 soll tagsüber bis Gögglingen erhöht werden. Außerdem ist in Planung - sofern rechtlich möglich - eine Fahrt pro Stunde zusätzlich bis Unterweiler anzubieten. Aufgrund der Ortsgröße und der Einwohnerdichte ist das derzeitige Angebot nicht zu allen Verkehrszeiten ausreichend und soll ausgeweitet werden. Mit dem geplanten Neubaugebiet ist zu erwarten, dass das Fahrgastaufkommen auch in Zukunft weiter steigen wird. Das Rufbus Angebot ist Teil der Linie 22 und wird beibehalten.

Die Teilnehmenden des Online-Dialogs gaben 75 Kommentare zur Linie 22 ab, die in die Kategorien Bedienungshäufigkeit, Fahrtenangebot und Linienführung zusammengefasst wurden. In den meisten Hinweisen wurde eine bessere Anbindung des Stadtteils Wiblingen sowie den Wunsch nach einer Ausweitung der Fahrtzeiten thematisiert.

5.10.1 Bedienungshäufigkeit

Linie 22 am Abend und Wochenende

Sehr viele Personen im Online-Dialog sprachen sich dafür aus, die Linie 22 auch abends und am Wochenende zu bedienen. Für Personen ohne Auto sei es sehr anstrengend, an Wochenenden in die Innenstadt zu gelangen. Vor allem an den Freitag- und Samstagabenden sollte die Linie 22 länger fahren. Gerade für Jugendliche sei es wichtig, dass sie beim Ausgehen nicht stets auf ein Auto angewiesen wären. Aber auch für andere Zielgruppen sei eine längere Anbindung sinnvoll, da die meisten Veranstaltungen in der Innenstadt erst um 22 Uhr endeten.

Höhere Taktung

Samstags sei der 60-Minutentakt allgemein nicht ausreichend. Zwischen 12:30 Uhr und 19 Uhr sollte ein 30-Minutentakt eingeführt werden. Andere forderten einen 30-Minutentakt an sieben Tagen die Woche und zwar ab 6:00 Uhr morgens bzw. einen 20-Minutentakt unter der Woche und eine 30-Minutentaktung am Wochenende.

Früherer Abfahrt

Mehrere Teilnehmende sprachen sich dafür aus, dass die Linie 22 bereits ab 5:00 Uhr morgens fahren solle, sodass auch Schichtarbeitende den ÖPNV nutzen könnten.

Verstärkerfahrten im Winter

Es wurde darauf hingewiesen, dass Schulkinder besonders im Winter nicht von den Bussen mitgenommen würden, da diese zu voll seien. Hier sollten Verstärkerfahrten eingerichtet werden.

5.10.2 Fahrtenangebot

Anbindung Wiblingen

In sehr vielen Beiträgen wurde die fehlende Anbindung des Gebiets Wiblingen kritisiert, insbesondere außerhalb der Schulzeiten. Auch die Nahverkehrsanbindung nach Gögglingen, Donaustetten und Unterweiler sei unzureichend. Diese Orte seien in der Vergangenheit stetig gewachsen, so dass eine Anpassung des Nahverkehrsangebots erfolgen müsse.

Einführung Ringlinie

Besonders häufig wurde diesbezüglich die Einführung einer Ringlinie befürwortet, die den Ulmer Süden (Wiblingen – Donautal – Gögglingen – Donaustetten – Unterweiler) mit dem Ulmer Norden (Mähringen – Lehr – Jungingen – Böfingen) über den Kuhberg (Schulzentrum und Jörg-Syrlin-Str.) und den Eselsberg (Science Park II/III) miteinander verknüpfe. Eine Realisierung wäre eventuell durch eine Kombination der Linien 45, 4 und 22 möglich.

Die Stadt Ulm äußerte sich zu diesem Vorschlag folgendermaßen: „Die PTV empfiehlt aufgrund ihrer Prüfung keine Ringlinie, denn das Potential wurde aufgrund der momentanen Nachfrage als zu gering eingestuft. Außerdem käme es zu einer deutlichen Fahrzeitverlängerung durch den Umstieg in Wiblingen und es entstünden im Vergleich zu der geplanten Verdichtung der Linie 22 deutlich höhere Kosten".

Zubringerlinie für Wiblingen

Andere schlugen vor, die Stadtteile Donaustetten, Gögglingen und Unterweiler mit einer Zubringerlinie an Wiblingen anzubinden. Vom Pranger aus könnte diese Linie nach Unterweiler und dann weiter nach Gögglingen und Donaustetten fahren.

Rufbus (SAM)

In einigen Beiträgen wurde große Unzufriedenheit mit dem Rufbus (SAM) geäußert. Bei Terminen mit offenem Ende müsse man ihn ständig ab- und wieder neu bestellen. Die SAM Angebote seien sehr umständlich und vor allem für ältere Personen erscheine das Prozedere zu kompliziert. Auch für Personen mit Kinderwagen oder viel Gepäck sei die Nutzung häufig problematisch. Aus den genannten Gründen plädierten einige Personen dafür den Rufbus durch einen regulären Bus zu ersetzten. Es gab allerdings auch einen konkreten Lösungsvorschlag zur Verbesserung des SAM: Es gäbe eine App für „DING" (Donau-Iller-Nahverkehrsbund GmbH), in die eine eigene SAM-Buchungsplattform integriert werden könne. Dort würde angezeigt, zu welcher Fahrtzeit wie viele Plätze frei sind. Diese könnten sofort online reserviert werden. Die telefonische Buchung müsse allerdings trotzdem für Personen ohne Smartphone bestehen bleiben.

5.10.3 Linienführung

Verlegung der Haltestelle in Donaustetten

Zur Strecke der Linie 22 wurde sich gewünscht, dass die Haltestellen in Donaustetten aus den Wohnungsgebieten heraus verlegt werden und stattdessen die dafür geeignete Durchfahrtsstraße für Busse genutzt werde. Die Anwohnenden würden so vor unnötiger Lärmbelästigung geschützt.

Haltestelle Ehinger Tor

Andere Teilnehmende sprachen sich dafür aus, dass die Linie 22 auch die Haltestelle Ehinger Tor anfahren solle. Dadurch könnten viele Anschlüsse leichter erreicht werden.

Direktbus Gögglingen, Kuhberg nach Ulm

Eine Person erachtete es als sinnvoll, morgens gegen 7 Uhr einen Bus ab Gögglingen direkt über den Kuhberg – Römerstraße nach Ulm fahren zu lassen. So könnten zahlreiche Schüler*innen ohne Umsteigen ihre Schulen erreichen. Entfallen würde dabei lediglich die Haltestelle an der B311. Die Haltestelle Haßlerstraße könne durch die Linie 4 abgefangen werden. Die Stadt Ulm wies allerdings bei ihrer Antwort darauf hin, dass die bestehende Liniengenehmigung BMK bis zum 31.12.2019 mit einem bestimmten Linienverlauf verbunden sei und Fahrplanänderungen frühestens ab dem 1.1.2020 erlaube.

5.11 Linie 24

Seit dem 1. Januar 2017 ist die Linie 23 zu einer neuen Linie 24 umbenannt worden, einschließlich eines neuen Linienverlaufs unter einem neuen Betreiber.

Zu dieser Neuerung äußerten sich die Teilnehmenden in 21 Kommentaren, die zu den Kategorien Bedienungshäufigkeit, Linienführung und Fahrtenangebot zusammengefasst wurden. Besonders häufig wurden die Taktzeiten der Linie angesprochen.

5.11.1 Bedienungshäufigkeit

Anpassung der Fahrpläne an Schulzeiten

Auf der Online-Plattform wurde zur Linie 24 von mehreren Personen der Wunsch geäußert, die Fahrzeiten der Busse aus Unterweiler in Richtung Stadt an die Schulzeiten anzupassen. Konkret wurde vorgeschlagen, die Busse um 7:24 Uhr und 8:14 Uhr jeweils 14 Minuten früher fahren zu lassen. Ebenso sollte ein zusätzlicher Bus zwischen 9 Uhr und 9:15 Uhr eingesetzt werden. Schüler*innen hätten andernfalls Schwierigkeiten, wenn der Unterricht um 9:30 Uhr beginnen würde. Eine andere Person schlug vor, den Bus um 12:05 Uhr auf 12:13 Uhr zu verlegen.

Anpassung der Abfahrtszeiten an Stundenpläne

Auch die Abfahrtszeiten an der Friedrichshafener Straße sollten den Unterrichtszeiten besser angepasst werden. Nach der aktuellen Planung müssten es die Schüler*innen in 3-6 Minuten aus dem Klassenraum bis zur Bushaltestelle schaffen. Würde der verpasst, müssten sie eine Stunde auf den nächsten Bus warten.

Verspätungen

Es wurde die Befürchtung geäußert, dass es auf der Strecke zwischen Laupheim und Ulm häufig zu Verspätungen kommen könnte. Aus diesem Grund sei es sinnvoller die Linie 9 zu erhalten und diese nach Unterweiler fahren zu lassen.

Keine Verbesserung durch Linie 24

Generell wurde kritisiert, dass durch die Linie 24 keine bessere Nahverkehrsversorgung erkennbar sei. Es sei paradox, dass zu den Randzeiten am Abend, wenn die SWU die Fahrten durch einen Rufbus übernimmt, eine dichtere Taktung als werktags zu den Stoßzeiten angeboten werde. Der Ulmer Norden hingegen sei regulär mit einem 20-Minutentakt an die Stadt angebunden.

Weitere Kritikpunkte waren, dass sich die Abfahrtszeiten schlecht merken ließen, da es keinen Taktfahrplan gäbe und dass die Anschlussbusse der Linie 14 besser beachtete werden sollten.

5.11.2 Linienführung

Zur Linienführung wurde positiv erwähnt, dass nun zwischen Unterweiler und Laupheim ein direkter Bus verkehre. Bisher sei es fast unmöglich gewesen diese Strecke mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück zu legen.

Weiter wurde es als nicht zwingend nötig erachtet, die Busse der Linie 24 bis zum ZOB fahren zu lassen. Eine Anbindung nach Wiblingen würde ausreichen.

5.11.3 Fahrtenangebot

Ringverkehr Donaustetten, Unterweiler und Wiblingen

Ähnlich wie im Dialogforum der Linie 22, wurde sich auch an dieser Stelle für einen Ringverkehr über Donaustetten – Unterweiler – Wiblingen ausgesprochen,

da sowohl Wibingen, als auch Unterweiler besser an den ÖPNV angeschlossen werden müssten.

5.12 Linie 44

Die Linie 44 wurde aufgrund mangelnder Nachfrage zum Schuljahrsende 2016 eingestellt. In 25 Kommentaren äußerten sich die Teilnehmenden zu dieser Veränderung. Deutlich wurde hierbei, dass vor allem für Schulkinder die Linie 44 eine hohe Relevanz besaß. Die Kommentare wurden in die Kategorien Fahrtenangebot, Linienführung und Bedienungshäufigkeit zusammengefasst.

5.12.1 Fahrtenangebot

Anpassung der Fahrpläne an Schulzeiten

Die Einstellung der Linie hätte vor allem die Familien wohnhaft in Mähringen mit Schulkindern der Poligenius Schule (Böfingen) getroffen. Die Schüler*innen hätten nun einen deutlich längeren Schulweg und würden häufig zu spät in der Schule ankommen. Viele Eltern seien gezwungen, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu fahren. Es wurde sich besonders darüber geärgert, dass vorab nicht ausreichend Informationen zur Einstellung der Linie bereitgestellt wurden. Eine Weiterführung der Linie bis zur Anbindung der Linie 2 oder ein Bus, der schneller nach Schulschluss nach Mähringen führe, hätte zu wesentlich weniger Unmut geführt. Der Wunsch nach einer Anbindung an die zukünftige Straßenbahnlinie wurde mehrfach im Dialog geäußert.

Anpassung der Abfahrtszeiten an Stundenpläne

Aus diesem Grund wurde gewünscht, die Linie 44 wieder einzuführen. Über Jungingen sollte diese dann allerdings nicht mehr geleitet werden, da es dort bereits eine zu hohe Auslastung an Bussen gäbe. Ein „Flexibusmodell" wie in Günzburg sei eine gute Idee.

Verspätungen

Keine Verbesserung durch Linie 24

Als eine Alternative zur Linie 44 wurde vorgeschlagen, die Linie 15 zusätzlich über Lehr und Mähringen fahren zu lassen. Die SWU kommentierte diesen Vorschlag folgendermaßen: „Dies würde die Reisezeit der von Böfingen / Safranberg und Oststadt fahrenden Fahrgäste um mind. 10 Minuten verlängern. Der Reisezeitvorteil gegenüber einer Fahrt über das Theater wäre somit dahin. Außerdem reichen die Kapazitäten nicht aus, um auch noch Fahrgäste aus diesen beiden Stadtteilen zu befördern. Die Aufgabe der Anbindung von Lehr und Mähringen an die Wissenschaftsstadt übernimmt die Linie 45".

Andere verwiesen darauf, dass die Nachfrage auf der Linie 44 zu gering gewesen und somit eine Einstellung der Linie gerechtfertigt sei.

5.12.2 Bedienungshäufigkeit

Die Umsteigemöglichkeiten am Ehinger Tor seien morgens stark überfüllt, sodass nicht alle Fahrgäste mitgenommen werden könnten. Besonders die Schulkinder hätten unter dieser Situation zu leiden, da sie häufig von anderen Fahrgästen weggedrängelt würden und sich in einer überfüllten Bahn keinen sicheren Halt suchen könnten.

Es sollte darüber nachgedacht werden, morgens, mittags und nachmittags E-Busse von Böfingen nach Mähringen einzusetzen. Angemerkt wurde hierzu, dass die normalen E-Busse zu groß seien für die Nachfrage auf dieser Strecke. Eine Alternative würde der Rufbus SAM darstellen.

Ringverkehr Donaustetten, Unterweiler und Wiblingen

Es wäre sinnvoll, um 14 Uhr und um 15:30 Uhr einen Bus von Böfingen nach Lehr einzusetzen. Schulkinder würden sich so einen Nachhauseweg von 1 - 1,5 Stunden sparen.

5.12.3 Linienführung

Anbindung des Gewerbegebietes mit Linie 44

Es wurde darauf hingewiesen, dass durch die Linie 44 die Möglichkeit bestehen würde, Lehr, Mähringen und Böfingen an das Gewerbegebiet anzubinden. Mit Hinblick auf die dortige Parksituation sei eine Entlastung des Autoverkehrs sehr sinnvoll. Denkbare wäre eine durchgängige Straßenbahnlinie bzw. eine Ringbahnlinie. Kritisiert wurde an dem Vorschlag, dass die Kosten für eine Straßenbahn mit Ringführung zu hoch wären, zumal zu wenig Fahrgastpotential im Einzugsbereich des nördlichen Ringes bestehen würde.

5.13 Linie 45 / 47 / 48

Die neue Linie 45 ist als Ersatz für die bisherigen Linien 44, 45, 47 und 48 eingerichtet worden. Diese ermöglicht eine ganztägige Anbindung an die Straßenbahnlinie 2 an der Haltestelle Uni-Süd, die tagsüber im 30-Minuten-Takt verkehrt. Außerdem gibt es eine Verlängerung in das Gewerbegebiet Lehrer Feld und perspektivisch auch in das neue Gewerbegebiet Ulm Nord/ Mergelgrube.

Da sich die Diskussionen innerhalb der Dialogräume stark überschnitten, werden die Linien 45 (74 Beiträge), 47 (5 Kommentare) und 48 (31 Kommentare) gemeinsam ausgewertet. Die Hinweise wurden in die Kategorien Fahrtenangebot, Bedienungshäufigkeit, Linienführung und Sonstiges zusammengefasst.

5.13.1 Fahrtenangebot

Notwendigkeit der Linie 45

Besonders rege wurde darüber diskutiert, ob die Linie 45 generell benötigt würde oder nicht. Auf der einen Seite wurde die Zusammenfassung der Buslinien im Ulmer Norden als eine gute Idee erachtet. Die „kleinen Linien" 44, 45 und 47 seien bisher kaum nachgefragt gewesen. Mit dem Zusammenschluss würde sich dies ändern. Außerdem könne das sinnvolle Tangentialsystem weiter ausgebaut werden. Durch die neue Linie 45 würden zum ersten Mal die Ortsteile im Ulmer Norden verbunden werden. Für Kinder und Schüler*innen, die die Sportstätten in anderen Ortsteilen erreichen müssten, sei dies ein Vorteil. Auch entstehe durch die Linie 45 eine bessere Anbindung der Wohngebiete in Lehr und des Gewerbegebiets Ulm-Nord/ Himmelweiler/ Mergelgrube sowie an die Wissenschaftsstadt aus Richtung Nordosten.

Auf der anderen Seite wurde durch einige Personen kritisiert, dass für die Linie 45 kein Bedarf bestehen würde. Die Leistungen könnten auch durch andere Linien abgedeckt werden, wie zum Beispiel durch die Linien 6,7, und 13. Es wurde befürchtet, dass durch die neue Fahrtroute der Linie 45 viele Menschen auf das Auto umsteigen würden. Besonders der Weg in die Innenstadt sei mit dieser Linie zu umständlich. Auch von Mähringen und Lehr aus stelle das Auto weiterhin das schnellste Verkehrsmittel dar. Ein Lösungsvorschlag für das Problem der zu langen Fahrtzeiten würde eine enge Verzahnung mit der Linie 49 darstellen (abgestimmte Fahrpläne und eine Anschlusssicherung).

Zusätzlicher Umstieg am ZOB

Es wurde darauf hingewiesen, dass viele der Fährgäste der Linie 48 nicht in der Nähe des ZOB arbeiten würden und bereits zum jetzigen Zeitpunkt auf einen Umstieg angewiesen seien. Durch die neue Verbindung der Linie 45 müssten diese Personen in Zukunft zweimal umsteigen und längere Fahrtzeiten in Kauf nehmen. Besonders morgens sei dies nicht akzeptable.

Gefahr des Anschlussverlustes

Weitere Nachteile der Linie 45 seien die Gefahr des Anschlussverlustes durch den Umstieg an der Uni-Süd sowie des damit einhergehenden Komfortverlustes auf der Weiterfahrt mit der Linie 2. Durch die hohe Auslastung letzterer könne davon ausgegangen werden, dass am Umsteigepunkt Uni-Süd bereits alle Sitzplätze in der Straßenbahn belegt seien.

Es wurde befürchtet, dass ein zu unattraktives Fahrangebot der Linie 45 zu einer schwachen Nachfrage selbiger führe. Eine mangelnde Auslastung könne wiederum als Argument genutzt werden, keine Verbesserungen auf der Linie anzubieten. Aus diesem Grund sei es wichtig, sich für eine schnelle und direkte Verbindung von Lehr und Mähringen in die Innenstadt einzusetzen.

Ein Vorschlag war die Einführung einer zusätzlichen S-Bahnhaltestelle in Ulm-Nord. Dadurch würde eine unschlagbar schnelle und komfortable Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und Ulm-Nord entstehen.

Zusätzlicher S-Bahnhaltestelle in Ulm-Nord

5.13.2 Bedienungshäufigkeit

Erhöhte Taktung

Ähnlich kontrovers wurde die Taktung der Linie 45 diskutiert. Für einige Teilnehmende stellt die 30-Minutentaktung auf der Linie 45 eine Verbesserung dar. Durch diese verdoppele sich das Fahrtenangebot für Bürger*innen aus Lehr und Mähringen in Richtung Wissenschaftsstadt und Innenstadt. Auch für Berufspendler*innen, die zum Bahnhof müssen, sei es eine Verbesserung.

Umstieg Uni-Süd

Für die Beschäftigten am Eselsberg und die Studierenden sei der Umstieg an der Uni-Süd kein Nachteil, wodurch die Nachfrage steigen und die Parkplatzsituation in der Wissenschaftsstadt entlastet würde.

Abend- und Samstagsverkehr

Begrüßenswert sei es außerdem, wenn der 30-Minutentakt werktags bis 21 Uhr und samstags bis 20 Uhr geführt werden könne, um auch Beschäftigten im Einzelhandel und anderen Dienstleistungsberufen ein passendes Angebot zu bieten.

Steigende Kosten durch erhöhte Taktung

Für andere Teilnehmende erschien die 30-Minutentaktung wenig nachvollziehbar. Die Nachfrage sei zu gering, um die zusätzlichen finanziellen Aufwendung zu rechtfertigen. Neben den steigenden Kosten würden auch unnötige Emissionen und Lärmbelästigungen für Anwohnende entstehen.

Kapazitäten bei Schulbeginn und -ende

Es wurden Bedenken geäußert, dass besonders morgens zu Schulbeginn und nachmittags zum Schulende die Kapazitäten der eingeplanten Busse nicht ausreichen würden. Die Stadt Ulm antwortete hierzu, dass zu den „Stoßzeiten der Schule“ separate E-Wagen angeboten werden, sodass alle Fahrgäste befördert werden können.

Anschlüsse bei Uni-Süd

Mehrfach wurde darauf hingewiesen, dass auf sinnvolle Anschlusszeiten an die Linie 2 geachtet werden müsse. Die Stadt Ulm erklärte: „An der Haltestelle Uni-Süd wird ein Anschluss an die neue Straßenbahnlinie 2 mit einer Umsteigezeit von ca. 5 Minuten möglich sein“. Auch die Anschlüsse an die Linie 7 und die Linien 13 sowie 15 sollten bedacht werden, äußerten die Teilnehmenden.

Lehr benachteiligt gegenüber Jungingen

Eine Person kritisierte, dass die geplante 30-Minutentaktung den Ortsteil Lehr gegenüber dem Ortsteil Jungingen schlechter stellen würde. Dort würde die Linie 7 in den Stoßzeiten alle 5 Minuten verkehren. Zudem bräuchte auch Lehr eine schnelle Direktverbindung in die Stadt. Die Stadt Ulm verwies hierzu auf die Linie 49, die weiterhin direkt in die Innenstadt fahren würde. Andere Teilnehmende merkten an, dass auch in Jungingen die Linie 7 normalerweise nur alle 20 bis 30 Minuten fahren würde. Zudem gäbe es in Jungingen eine wesentlich größere Nachfrage durch das Gewerbegebiet im Süden, dem Lehrer Feld im Norden und dem gerade entstehendem Neubaugebiet.

Erste Abfahrten

Es wurde bemängelt, dass werktags der Bus erst um 5:30 Uhr fährt, am Samstag und Sonntag jedoch bereits ab 4:30 Uhr. Umgekehrt würde es mehr Sinn ergeben.

5.13.3 Linienführung

Zweifache Linienführung

Zum Thema Linienführung wurde gelobt, dass die zwei Linienführungen zu den Schulen Richtung Oststadt und Weststadt sinnvoll seien und beibehalten werden sollten. Da viele Schüler*innen aus Mähringen das Kepler- und das Humboldt-

Gymnasium besuchen, wäre eine durchgehende E-Busverbindung angebracht. Auch andere sprachen sich dafür aus, dass der Schulverkehr zu den Stoßzeiten mit einer direkten Verbindung erfolgen sollte. Hier müsste die von der RAB bisher strikt abgelehnte Variante einer östlichen Zufahrt, wie der Bus aus Jungingen, neu überdacht werden.

Verlängerung Linie 6 bis Uni-Süd und dann weiter als Linie 45

Es wurde vorgeschlagen, die Linie 6 bis zur Uni-Süd zu verlängern und ab da als Linie 45 verkehren zu lassen. Die Fahrt würde zwar dadurch länger dauern als mit der Linie 2, aber der Umstieg an der Universität könnte dadurch umgangen werden. Durch die entfallende Wartezeit würde sich die Fahrtzeit insgesamt nicht viel erhöhen. Kritisiert wurde an diesem Vorschlag, dass durch diese Linienführung die Umläufe der Linie 6 nicht funktionieren würden. Zudem würde die Linie 6 durch die RAB betrieben. Laut den Teilnehmenden würde ein Zusammenspiel mit einem Bus aber zwei unterschiedlichen Betrieben nicht funktionieren.

Alternative Linieführung über Ringstraße

Uneinigkeit bestand im Online-Dialog zu der Frage, ob es sinnvoll sei, die Linie 45 über die Ringstraße fahren zu lassen. Ein alternativer Vorschlag war eine Streckenführung über die Loherstraße/ Junginger Straße.

Haltestelle an Halle Nord

Weitere Vorschläge waren eine eigene Haltestelle an der Halle Nord, da diese bisher unzureichend an den ÖPNV angebunden wäre, sowie eine Verlängerung der Linie 45 bis Beimerstetten Bahnhof, um eine Anbindung an das Gewerbegebiet Ulm-Nord auch vom Norden her zu gewährleisten. Auch solle die Erschließung des Gewerbegebiets Dornstadt-Himmelweiler durch die Linie 45 geprüft werden.

Zusätzliche Fahrt durch Jungingen

Eine Alternative zur geplanten Linienführung könne eine zusätzliche Fahrt durch Jungingen sein über die Schwarzenbergstraße – Gernstraße – Haslacher Straße – Auf dem Hart – Albstraße – Lehrer Straße. Dadurch könnte ganz Jungingen direkt von der Linie 45 profitieren. Andere Teilnehmende widersprachen diesem Vorschlag, da dieses Gebiet bereits ausreichend durch die Linie 7 abgebunden sei. Diese zusätzliche Strecke würde zu einer längeren Fahrtzeit und unnötiger Lärmbelästigung führen.

Fehlende Verbesserung für Lehr und Mähringen

Kritisiert wurde, dass die Anbindung der Gebiete Lehr und Mähringen durch die geplante Linienführung nicht verbessert würde. Es bedürfe einer schnellen und direkten Anbindung an das Ulmer Zentrum. Eine Lösung wäre, die Taktung der Linie 7 in den Hauptverkehrszeiten zu erhöhen.

Einrichtung S-Bahn-Haltestelle an der Filstalsbahn

Langfristig sei die Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle an der Filstalbahn auf Höhe der A8-Brücke überlegenswert. Dann könne die Erschließung des Gewerbegebiets alternativ durch einen Bus erfolgen, der als Zubringer aus Dornstadt und Jungingen fungiere. Eine mögliche Linienführung wäre Dornstadt - Himmelweiler - Containerbahnhof/S-Bahn - Mergelgrube - Himmelreich.

5.13.4 Sonstiges

Andere Kennzeichnung der Linienbusse

Von mehreren Teilnehmenden wurde angemerkt, dass eine städtische Buslinie nicht mit einer Regionalbusnummer gekennzeichnet werden sollte, sondern mit einer Liniennummer (z.B. 16 oder 17). Auch solle an der Umsteigestelle Uni-Süd eine elektronische Anzeige über die Umsteigemöglichkeiten informieren.

5.14 Linien ohne Veränderung

Für die Linien des Nahverkehrs welche gegenüber dem Jahr 2015 keinerlei Veränderung erfahren sollen, konnten ebenfalls Verbesserungsvorschläge oder Änderungswünsche eingebracht werden. Hierzu wurden insgesamt 91 Kommentare geschrieben, wobei sich die Mehrzahl auf die Linie 20 bezog. Weitere angesprochene Linien waren die Linie 1, Linie 10, Linie 11 und Linie 14.

5.14.1 Linie 1

Für die Straßenbahn der Linie 1 wurde vorgeschlagen, dass sie bis mindestens 3 Uhr morgens fahren sollte.

Bedienungshäufigkeit

Verstärkerfahrten aus Linie 1 zu Hauptverkehrszeiten

Zu Stoßzeiten sollten zusätzliche Straßenbahnen oder Busse eingesetzt werden, da aufgrund der Schüler*innen die Transportmittel überfüllt seien. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass die SWU dies aus Kostengründen abgelehnt habe. Außerdem gäbe es bereits morgens und mittags zusätzliche Fahrten auf der Linie, die in Zukunft erhalten bleiben sollten.

Auslastung und erhöhte Taktung

Derzeit sei die Linie 1 bereits gut ausgelastet und mit der Eröffnung der Linie 2 sei ein höheres Fahrgastaufkommen zu erwarten. Es solle daher zu den Hauptverkehrszeiten ein dichterer Takt geprüft werden. Diesbezüglich wurde außerdem vorgeschlagen, die Linie 1 bis 3 Uhr morgens fahren zu lassen.

Für die Strecke zwischen Söflingen und dem Willy-Brandt-Platz wurde zwischen 6:00 und 8:00 Uhr ein 5-Minutentakt vorgeschlagen. Zudem sei eine 30-Minutentaktung ab 21 Uhr (insbesondere an Freitagen und Samstagen) sowie ein 15-Minutentakt Sonntagmittags nicht ausreichend. Es wurde eine 10-Minutentaktung am Samstag ab 9 Uhr gefordert, damit die Straßenbahnen zur Haupteinkaufszeit nicht überfüllt seien. Dabei müsse jedoch auf die Anschlüsse anderer Linien geachtet werden.

Haltestellen

Ungleiche Haltstellenabstände

Es wurde kritisiert, dass die Haltestellen auf der Linie 1 ungleiche Abstände aufweisen würden. Sinnvoll sei eine zusätzlich Haltestelle an der Kreuzung Olgastraße/Frauenstraße.

5.14.2 Linie 10

Abends Anschlussgarantie für Linie 10

Stau für Busse aus Donautal

Für die Linie 10 wurde in den Abendstunden eine Anschlussgarantie an die anderen Linien gefordert. Schichtarbeiter*innen aus dem Donautal müssten oft lange auf Busse warten und könnten nicht direkt umsteigen. Auch andere kritisierten, dass die niedrige Taktung und die anschließend im Stau stehenden Busse, viele Menschen mit dem eigenen Auto ins Donautal pendeln ließen. Eine Verbesserung könnte durch eine höhere Taktung, eine Busspur und eine alternative Linienführung erreicht werden.

Linienführung

Es wurde bedauert, dass die Linie 10 nach Mitternacht nicht mehr aus dem Donautal in die Innenstadt führe. Viele Zeitarbeiter*innen und Festangestellte im Donautal seien auf den ÖPNV angewiesen und könnten nach ihrer Schicht nur umständlich nach Hause fahren. Zumindest ein kleiner Bus sollte in Erwägung gezogen werden.

Nachtverbindung Donautal, Innenstadt

5.14.3 Linie 11

Für die Linie 11 wurden sich komfortablere Busse gewünscht, welche abends wenigstens bis 21:30 Uhr fahren würden. Außerdem sollte die Strecke auch sonntags bedient werden.
Für Verwirrung im Online-Dialog sorgte, dass für diese Linie eigentlich keine Änderungen angedacht seien, bei den Taktzeiten jedoch angegeben wurde, dass diese Linie künftig samstags bis 1 Uhr morgens und auch sonntags ganztägig fahren würde. Dies sei derzeit nicht der Fall. Es wurde sich erkundigt, ob die Linie 11 in Zukunft abends ab 20 Uhr als Bus fahre oder als MobilSam.

Komfortablere Busse für Linie 11

Fahrzeiten am Wochenende

Bus oder MobilSAM

5.14.4 Linie 14

Bedienungshäufigkeit

Es wurde die Frage gestellt, warum nicht die Linie 13 verlängert und dafür die Linie 14 eingespart würde. Die Nachfrage auf den Linien sei gering, sodass zwischen Kuhberg und Grimmelfingen oftmals zwei schwach besetzte Busse hintereinander fahren würden. Der Takt einer verlängerten Linie 13 könne von 30-Minuten auf 20-Minuten erhöht werden, bei gleichem Einsatz von Fahrer*innen und Bussen. Für einzelne Fahrgäste, die vom Donautal kommend nach Söflingen/ Eselsberg fahren, würde zudem der Umstieg am Schulzentrum entfallen.

Verlängerung Linie 13 anstatt Linie 14

Kritisiert wurde, dass ein 20-Minutentaktakt auf der Linie 13 bereits geplant sei und, dass dieser Vorschlag die Effizienz nicht erhöhen würde. Statt die Linie 14 zu streichen, sollte diese bis nach Grimmelfingen verlängert werden.

Verlängerung der Linie 14 nach Grimmelfingen anstatt Streichung

Linienführung

Für die Linie 14 wurde die folgende Linienführung vorgeschlagen: Kuhberg – Kurt-Schumacher-Ring – Jörg-Syrlin-Straße – Gleißelstetten – Kurt-Schumacher-Ring - ab der Haltestelle Ehrensteiner Feld weiter wie die Linie 5 – Science Park II – Hochschule Eselsberg oder Uni-Süd.

Alternative Linienführung Linie 14

Es wurde sich gewünscht, dass die Linie MobilSAM 14 durchgehend vom Kuhberg bis Wiblingen verkehrt und nicht nur bis zum Donautal. Von der Stadt Ulm wurde der Hinweis gegeben, dass die Linie 14 bereits auf dieser Strecke verkehren würde. Dem wurde im Online-Dialog widersprochen, da man das MobilSAM am Kuhberg nicht nach Wiblingen bestellen könnte.

Durchgehender Verkehr des MobilSAM 14 von Kuhberg bis Wiblingen

5.14.5 Linie 20

Im Dialograum zu den Linien ohne Veränderungen wurde vor allem zur Linie 20 diskutiert. Die Inhalte lassen sich in die Kategorien Bedienungshäufigkeit, Linienführung, Fahrtenangebot und Sonstiges gliedern.

Bedienungshäufigkeit

Verspätungen

Verfrühungen

Ein kontroverses Thema waren Verspätungen auf der Linie 20. Während einige häufig auftretende Verspätungen kritisierten, betonten andere, dass diese nur gelegentlich auftreten würden. Es wurde gefordert, die Abfahrtszeiten für die Linie 20 in den Abendstunden zu überprüfen. Die Busse würden seit dem letzten Fahrplanwechsel oftmals zu früh die Haltestellen erreichen und es sei nicht erkennbar, ob der Bus schon gefahren sei oder Verspätung habe. Dies sei zumindest ab dem Fünf-Bäume-Weg in Richtung Ulm Hauptbahnhof und in Emmingen der Fall. Die Tempo-30 Zonen in Eggingen und Emmingen wären zudem wieder verkürzt worden, weshalb die Busse schneller als zuvor fahren und die Fahrtzeiten insgesamt kürzer wären. In einem Kommentar wird die Verantwortung bei den Fahrer*innen gesehen, da diese versuchen würden, ihre Pause zu verlängern.

Andere Abfahrtszeiten werktags

Es wurde vorgeschlagen, die Linie 20 werktags um 13:15 Uhr an Stelle von 13:05 Uhr abfahren zu lassen. Dem wurde zugestimmt und ergänzt, dass Schüler*innen keine Chance hätten den Bus um 13.05 zu erreichen.

Späte Abfahrtszeiten Sonntag

Die Abfahrtszeiten der Linie 20 am Sonntag wurden als zu spät kritisiert. Die erste Verbindung am ZOB um 10:45 Uhr sei zu spät, um Wochenendaktivitäten durchführen zu können. Daher sollte es zusätzliche Fahrten beispielsweise um 6:45 Uhr oder um 8:45 Uhr geben.

Andere kritisierten, dass es erst ab 11:07 Uhr eine Möglichkeit gäbe, aus Eggingen das Stadtzentrum zu erreichen. Gleiches Problem würde für Einsingen und Ermingen gelten. Auch unter der Woche wurde sich ein früherer Bus für Menschen mit frühem Arbeitsbeginn gewünscht.

Andere Abfahrszeiten Haltestelle Hohe Steige

Als Verbesserung für die Abfahrtszeiten an der Haltestelle Hohe Steige in Einsingen wurde vorgeschlagen, den 06:50 Uhr Bus zu belassen und die darauf folgenden Busse auf 07:05 Uhr und 07:13 Uhr zu verteilen. Bei diesen sollten Fahrzeuge mit größeren Fahrgastkapazitäten eingesetzt werden. Zusätzlich wäre es in den Ferien von Vorteil, wenn nur der vorgeschlagene 07:05 Uhr Bus ausfallen würde, nicht jedoch die Fahrten um 06:50 Uhr, 07:13 Uhr und 8:15 Uhr.

Nachtbusse

Auf der Linie 20 sei zudem die Spanne zwischen dem letzten Bus um 23:20 Uhr und dem ersten Nachtbus um 1:30 Uhr zu groß. Ein zusätzlicher Nachtbus um 4:30 Uhr wäre sinnvoll.

Mehr Verbindungen für Einsingen, Eggingen und Ermingen

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Ortsteile Einsingen, Eggingen und Ermingen in den letzten Jahren gewachsen wären und dies aller Voraussicht nach in Zukunft weiterhin tun. Aus diesem Grund sollten die Busse häufiger und effizienter fahren. Konkret wird vorgeschlagen für Ermingen, Harthausen und Söflingen einen zweimal in der Stunde fahrenden „Shuttleservice“ zur Straßenbahn in Söflingen einzurichten. Eggingen, Einsingen und Donautal sollten mit einem Bus angebunden werden, der so getaktet ist, dass höchstens 30 Minuten auf den nächsten Bus gewartet werden müsse.

Regelmäßiger Takt

Es wurde sich für die Einführung eines regelmäßigen Taktes ausgesprochen, da die Fahrpläne so leichter zu lesen seien. Auch Zusatzbusse sollten sich an die regulären Abfahrtszeiten halten.

Der Fahrplan der Haltestelle Grimmelfinger Straße in der Nähe des DB-Haltepunktes Donautal sollte besser mit dem der Südbahn abgeglichen werden. Durch angepasste Umsteigezeiten könnten den Pendler*innen die Autofahrt nach Erbach erspart werden. Andere Personen stimmte dem zu und verwiesen auf die Überlegung, den Haltepunkt Einsingen wiederzubeleben. Dies könnte auch für Pendler*innen aus Einsingen, Eggingen, Gögglingen und Donaustetten von Vorteil sein.

Anschluss am DB-Haltepunkt Donautal

Fahrtenangebot

Verknüpfung Linie 21 und 22

Es wurde vorgeschlagen, die Linien 21 und 22 miteinander zu verknüpfen. Dem wurde zugestimmt und ergänzt, dass viele Jugendliche und Schüler*innen nach Erbach müssten und so einen besseren Anschluss nach Ulm, Laupheim und Biberach/ Ehingen erhalten würden. Es wäre zudem nicht aufwendig, da in allen Ortschaften bereits Bushaltestellen vorhanden seien.

Eine direkte Verbindung der beiden Linien hätte außerdem den Vorteil, dass Kleinstädte wie Erbach und Blaustein, besser an Ulm angebunden wären und den Menschen dort eine nachhaltige Mobilität ermöglicht würde. Für diese Verbindung wurde ein Probelauf vorgeschlagen, um die Nachfrage zu testen.

Linienführung

Ringverkehr in beide Richtungen

Es wurde vorgeschlagen, die Linie 20 aufzuteilen, sodass sie einmal gegen und einmal mit dem Uhrzeigersinn führe. Eine Unterscheidung der Richtung würde beispielsweise mit der Benennung in 20a oder 20b möglich sein.

Zusätzliche Haltestelle Ortseingang Ermingen

Im Bereich des Ortseingangs Ermingen (aus Richtung Ulm) wurde eine zusätzliche Haltestelle als dringend notwendig erachtet.

Wiedereröffnung Einsinger Zug-Bahnhof

Als Idee wurde die Wiedereröffnung des Einsinger Zug-Bahnhofs vorgeschlagen. Diese Idee wurde von einer anderen Person unterstützt mit dem Hinweis, dass für die geplante S-Bahn der optionale Halt Ulm-Einsingen übernommen wurde. Der Halt stünde zwar in Konkurrenz zum Haltpunkt Donautal, dennoch wäre es bei gutem Anschluss mit einer Buslinie ein idealer Umsteigepunkt für alle Ortsteile im Süden und Westen.

Umbau von Ringverkehr zu Pendelverkehr

Diesbezüglich wurde die Überlegung angestellt, die Linie 20 nicht weiter in die Innenstadt fahren zu lassen. Sie könnte von einem Ringverkehr zu einem Pendelverkehr umgebaut werden, der zwischen den Haltestellen Donautal/ Grimmelfingen und der Straßenbahnendhaltestelle in Söflingen verkehrt. Der Vorschlag stieß auf Zustimmung, da auch an dieser Stelle eingesparte Buskilometer an anderer Stelle investiert werden könnten und der Haltepunkt Donautal wirtschaftlicher werden würde.

An dem Vorschlag kritisiert wurde, dass der Umbau vom Ringverkehr zum Pendelverkehr eine längere Fahrtzeit in die Ulmer Innenstadt von circa 5 bis 10 Minuten zur Folge hätte. Zusätzlich würden sich die Verspätungen von Straßenbahn und Zug auf den Bus übertragen, jedoch würde der Zug kaum auf den Bus warten. Zu Stoßzeiten seien Straßenbahnen und Züge bereits ausgelastet und könnten die zusätzlichen Fahrgäste der Busse kaum aufnehmen.

Zu eher schwach frequentierten Zeiten könnte der Pendelverkehr mit Umstieg in Söflingen in die Straßenbahn eine Option sein, sofern der Anschluss in beide Richtungen garantiert wird.

Es wurde die Frage gestellt, weshalb bei der neuen Linie 45 eine Umsteigeverbindung für die Fahrgäste aus Mähringen und Lehr vorgeschlagen wird, die Linie 20 jedoch nicht verändert werden soll. Bei der gleichen Argumentation müsste die Linie 20 in Söflingen enden.
Die Stadt Ulm erklärte zu dieser Überlegung, dass eine Änderung der Linie 20 mit Anbindung an die beiden Straßenbahnlinien 1 (Söflingen) und 2 (Kuhberg Schulzentrum) untersucht, jedoch aufgrund der längeren Fahrtzeiten inklusive eines Umstiegs verworfen wurde. Zudem wären die Kosten gleich geblieben.

Ende der Linie 20 in Söflingen

Sonstiges

Auf der Linie 20 sollten keine Reisebusse eingesetzt werden, da diese nicht barrierefrei seien.

Reisebusse auf der Linie 20

Die Haltestelle ZOB West sei für Fahrgäste der Linie 20 eine Zumutung. Die Linie 20 sollte vom ZOB Ost abfahren. Vom ZOB West sei der Fußweg länger, was das Umsteigen in DB- Züge erschwere.

Haltstelle ZOB West

5.15 Sonstige Hinweise

Während des Online-Dialogs gingen nicht nur Kommentare auf der Plattform ein, die die einzelnen Nahverkehrslinien in Ulm betrafen. Einige Teilnehmende hatten generelle Rückmeldungen an die Stadt, die ihren Platz im Dialograum „Sonstige Hinweise" fanden. Dieser Diskussionsbereich wurde nachträglich, sechs Tage nach dem Start des Dialogs, eingerichtet. Insgesamt wurden 144 Kommentare abgegeben. Diese wurden in den Kategorien allgemeine Rückmeldunge, Fahrgastinformation und Marketing, Fahrzeuge und Reisekomfort, Tarife, Fahrtenangebot, Öffentlichkeitsarbeit und Haltestellen zusammengefasst. Die meisten betrafen linienübergreifenden den Ulmer Nahverkehr.

5.15.1 Allgemeine Rückmeldungen

Im Vergleich mit anderen Städten eher weniger gut

Es wurde generell kritisiert, dass das Nahverkehrsangebot in Ulm im Vergleich zu anderen Städten nicht optimal abschneiden würde. Aus Städten wie Augsburg, Würzburg oder Freiburg sei man bessere Angebote gewöhnt, die man sich auch für die „Zukunftsstadt" Ulm wünschen würde.

Wie bereits zu den einzelnen Linien häufig geäußert wurde, waren die Hauptkritikpunkte vor allem eine verbesserungswürdige Anbindung vieler Vororte, eine dichtere Taktung an Wochenenden und in den Abendstunden sowie der Fahrkomfort innerhalb der Busse, die nicht durch die SWU betrieben würden.

Von SWU betriebenen Linien funktionieren besser

Es wurde darauf hingewiesen, dass die durch die SWU betriebenen Linien besser funktionierten, als die der RAB. Neben häufigen Verspätungen der RAB Linien, wären auch die Fahrpläne nicht ausreichend aufeinander abgestimmt. Es wurde daher vorgeschlagen, alle Konzessionen direkt an die SWU zu vergeben. Diese sollte jedoch die Möglichkeit haben, Subunternehmen zu einheitlichen Bedingungen zu beauftragen. Auf diese Weise würde der Nahverkehr zentral geregelt werden und wäre qualitativ hochwertiger. Ein weiterer Vorschlag war die Einrichtung eines detaillierten Pflichtenheftes für die privaten Anbieter sowie die Einbeziehung des Fahrgastbeirats und der Öffentlichkeit, da diese die Bedürfnisse der Fahrgäste kennen würden.

Abstimmung der Fahrten mit DB

Allgemein solle das Fahrtenangebot in Ulm besser auf die Züge der Deutschen Bahn am Hauptbahnhof abgestimmt werden. Viele Menschen würden zwar in Ulm wohnen, jedoch in Stuttgart arbeiten. Die Zeit, die die Berufspendler*innen durch den Bahnhofsumbau im Rahmen von Stuttgart 21 gewinnen würden, würden sie durch die unzureichenden Anbindungen des Ulmer Nahverkehrs wieder verlieren.

Fehlendes Wissen bei Verkehrsplaner*innen

Es wurde die Vermutung geäußert, dass die Verkehrsplaner*innen zu wenig über die Schwachstellen des Ulmer ÖPNVs wüssten. Es sollten verstärkt die Personen befragt und miteinbezogen werden, die tagtäglich auf den Nahverkehr angewiesen seien. Es wurde kritisiert, dass sich zu wenig für die Verbesserung des ÖPNVs eingesetzt werden würde.

5.15.2 Fahrgastinformationen und Marketing

In den verschiedenen Dialogkacheln gab es einige wenige Hinweise zu den Themen Fahrgastinformation und Marketing. Da sich die Kommentare auf keine spezielle Linie bezogen, wurden diese linienübergreifend auswertet.

Unzureichende Informationspolitik

Es wurde vor allem eine unzureichende Informationspolitik des Ulmer Nahverkehrs bemängelt. Viele Bürger*innen ärgerten sich darüber, dass es bisher an sehr wenigen Haltestellen elektronische Anzeigetafeln gäbe, die angeben, in wie vielen Minuten der nächste Bus kommt oder ob es Verspätung gibt. Darüber hinaus wurde es als nicht mehr zeitgemäß erachtet, dass in vielen Bussen nicht die nächsten Haltestellen angezeigt würden. Dies solle in Zukunft bei Ausschreibungen Standard sein, so die Meinung. Besonders negativ vielen in diesem Zusammenhang die Busse der RAB auf.

Fehlende Fahrgastinformation

In diesem Zusammenhang wurden vor allem fehlende Fahrgastinformationen beim Schienenersatzverkehr kritisiert. Hier gäbe es oft nur unzureichende Informationen an den Fahrzeugen bezüglich der Routen etc.

App für Echtzeit-Fahrzeugpositionierung

Es wurde vorgeschlagen, Echtzeit-Fahrzeugpositionen über eine App abrufbar zu machen, um so über Verspätungen oder Ausfälle zu informieren. In einem Beitrag wurde gefordert, diese als Open-Source-Daten zur Verfügung zu stellen und so die Entwicklung von weiteren Innovationen zu fördern.

Mehr Werbung für ÖPNV

Gefordert wurde generell mehr Werbung, um die Leute für den ÖPNV zu begeistern. Auch wurde die Nummerierung der Linien als nicht sinnhaft und unlogisch bemängelt. Ein Beitrag forderte hier eine logische und erweiterbare Neunummerierung.

5.15.3 Fahrzeuge und Reisekomfort

In den verschiedenen Dialogkacheln gab es einige wenige Hinweise zu den Themen Fahrzeuge und Reisekomfort. Auch diese Kommentare wurden linienübergreifend auswertet und zusammengefasst.

Ausstattung der privaten Anbieter

Vor allem die privaten Busunternehmen wie RAB, LRA, Schröder und deren Fahrzeuge wurden von den Bürger*innen in Bezug auf die Ausstattung der Fahrzeuge und den Reisekomfort kritisiert. Bei vielen Fahrzeugen der privaten Unternehmen handle es sich um Reisebusse. Diese seien in keiner Weise barrierefrei und schon die Fahrt mit einem Kinderwagen stelle die Passagiere vor große Herausforderungen. Menschen, die auf die Benutzung eines Rollators oder Rollstuhls angewiesen sind, seien von der Benutzung dieser Linien gänzlich ausgeschlossen. Hohe Stufen beim Einstig seien für Rentner und ältere Menschen ein Hindernis. Aufgrund dessen wurde immer wieder die Forderung nach der ausschließlichen Verwendung von Niederflurbussen im gesamten Gebiet des ÖPNV Ulms laut, so wie sie der SWU bereits verwende. Hierauf solle bei zukünftigen Ausschreibungen und der Vergabe von Konzessionen an private Busunternehmer konsequent geachtet werden. Des Weiteren sei diese Art von Bussen unflexibel, da sie nicht durch das Hochklappen der Sitze auf ein höheres Fahrgastaufkommen reagieren könnten.

Komfort und Ausstattung der SWU-Busse

Widersprüchliche Aussagen gab es zum Komfort und der Ausstattung der Busse der SWU. Einerseits wurde bemängelt, dass diese teilweise über zehn Jahre alt seien und nicht über moderne Ausstattungen wie Monitore verfügen würden. Andererseits wurde dafür plädiert, die Ausstattung der SWU Fahrzeuge als Vorbild zu nehmen und die Busse der privaten Betreiber an die Standards der SWU anzupassen. Teilweise würden die Fahrzeuge der RAB nicht einmal über eine Klimaanlage

verfügen. Angesichts dieser Widersprüchlichkeiten liegt es nahe anzunehmen, dass die Bürger sich hierbei auf unterschiedliche Linien bezogen. Leider war dies jedoch aus den Kommentaren nicht ersichtlich. Generell wird das Angebot der privaten Buslinien gegenüber der SWU sehr viel schlechter bewertet. In einem Beitrag wurde ein freier WLAN-Zugang in den Bussen gefordert.

Kapazitäten einzelner Fahrzeug- und Bustypen

Darüber hinaus wurde über die Kapazitäten einzelner Fahrzeug- und Bustypen diskutiert, die auf den verschiedenen Linien eingesetzt werden, sowie über das Pro und Contra der Kapazität von Bussen und Straßenbahnen. Hierzu gab es auf Seiten der Bürger*innen zahlreiche Unklarheiten, mit welchen Kapazitäten für welche Linie gerechnet werde und warum die Stadt einen bestimmten Fahrzeugtyp einsetze, z.B. morgens zu Stoßzeiten auf manchen Linien nur kleine Busse.

Umgestaltung der Innenräume

Es wurde vorgeschlagen, die Kapazitäten von bestimmten Linien durch Umgestaltung der Innenräume zu erhöhen, sodass zu Stoßzeiten mehr Passagiere mitgenommen werden können.

Innovative Fahrzeugtypen

In einigen Beiträgen wurde ein Interesse an innovativeren Fahrzeugtypen und –Lösungen, wie beispielsweise BRT-Strecken („Bus-Rapid-Transit“) oder Elektrobussen, geäußert. Ein Umstieg auf Elektrofahrzeuge wurde von vielen als zukunftsweisend, emissionsarm und nachhaltig befürwortet. In diesem Zusammenhang wurde ebenfalls darüber diskutiert, das Bussystem als Oberleitungsbussystem zu gestalten.

Vereinheitlichung des Farbkonzeptes

Im Rahmen der Neugestaltung des Ulmer ÖPNV wünschten sich viele eine Vereinheitlichung des Farbkonzeptes im Sinne der besseren Erkennbarkeit. Das Problem sei auch hier, dass Busse der SWU mit der Grundfarbe Gelb sehr wohl einheitlich sind, die privaten Buslinien hingegen alle ihr eigenes Farbkonzept verfolgten. Dies könne man nun im Zuge der Neugestaltung vereinheitlichen, z.B. in DING-Türkis. Als Ärgernis in Bezug auf die optische Gestaltung der Fahrzeuge wurden von manchen die durch Werbung verklebten Fenster betrachtet: sie würden die Innenräume zu stark abdunkeln.

5.15.4 Tarife

Fahrpreise

Über die regulären Fahrpreise wurde kontrovers diskutiert. Im Vergleich zu anderen Städten seien die Tickets für eine 60-minütige Fahrzeit zu teuer. Es sollten außerdem Rundfahrten möglich sein. Andere Teilnehmende konnten diese Kritik nicht nachvollziehen.

Vergünstigungen an bestimmten Tagen

Ein Kompromissvorschlag war, die ÖPNV-Tickets an bestimmten Tagen zu rabattieren, zum Beispiel an Samstagen oder Brückentagen. So könne man den Nahverkehr für junge Familien mit Kindern attraktiver machen. Gelobt wurden in diesem Zusammenhang die kostenfreien Samstage in der Adventszeit.

Nachtbustarife

Auch über die höheren Preise für den Nachtbusverkehr war man im Forum unterschiedlicher Meinung. Während einige den Nachttarif als zu hoch erachteten, wiesen andere darauf hin, dass Nachtbusse ein "Zuzahlgeschäft" und nicht rentable seien. Daher sei ein Aufpreis angebracht. Kritisiert wurde, dass für den Rufbus MobilSAM ein Aufpreis gezahlt werden müsse, trotz einer Jahreskarte.

Nahverkehrsabgabe für alle

Ein Vorschlag war, eine generelle Nahverkehrsabgabe für alle Ulmer Bürger*innen einzuführen und dafür die Preise für Fahrkarten günstiger zu machen.

Kurzstreckentarif

Vielfach wurde sich gewünscht, einen Kurzstreckentarif von 1,50 Euro einzurichten. Es sei unfair, dass auch für kurze Strecken die gleichen Preise gelten würden.

Das Seniorenticket 63-plus solle alternativ auch als "City-Ticket" angeboten werden.

Seniorenticket 63+

Es wurde sich für differenziertere Vergünstigungen, abgesehen von den Wochen-, Monats- und Jahreskarten, ausgesprochen. Als Beispiel wurde eine Monatskarte vorgeschlagen, die nur an drei Wochentagen gültig sei und entsprechend günstiger angeboten werden könnte.

Differenzierte Vergünstigungen

Die regulären Wochen- und Monatskarten sollten unabhängig von der Kalenderwoche oder des Kalendermonats ausgegeben werden und ab dem Tag des Kaufes 7 Tage bzw. 4 Wochen Gültigkeit besitzen. Des Weiteren wurde sich gewünscht, dass eine Tageskarte 24 Stunden gelten würde.

Wochen- und Monatskarten

Kritisiert wurde, dass das Zahlungssystem in Ulm sowie die Bedienung der Fahrkartenautomaten zu kompliziert seien. Besonders für externe und ältere Personen sei das momentane System zu unverständlich. Es wurde sich gewünscht, dass parallel zur DINGCard weitere bargeldlose Zahlsysteme eingeführt würden, wie eine Bezahlung per Girokarte oder Kreditkarte.

Komplizierte Automaten- und Zahlungssystem

5.15.5 Fahrtenangebot

Mehrfach wurde das Zusammenspiel des Ulmer sowie des Neu-Ulmer Nahverkehrs diskutiert. Kritisiert wurde, dass die beiden Städte nicht zusammen als ein System gedacht würden. In diesem Zusammenhang wurde sich über den Vorschlag einer Straßenbahnlinie von Ludwigsfeld nach Neu-Ulm ausgetauscht. Es wurde die Frage gestellt, ob diese Linie gebaut werden würde oder nicht.

Zusammenspiel ÖPNV Ulm und Neu-Ulm

Ebenso wünschenswert sei eine bessere Abstimmung mit dem Ulmer und Neu-Ulmer Umland. Hierzu wurde eine Zusammenarbeit mit Blaustein angeregt. Da dort ein Umsteigepunkt am Bahnhof entstehen würde, erwäge Blaustein die Einführung eines Stadtbusses.

Abstimmung mit Umland

Auch auf Elchingen wurde aufmerksam gemacht. Dort diskutiere man über die Einführung eines Zubringerbusses zur Endhaltestelle der Linie 1.

Zubringerbus in Elchingen

Es wurde der Wunsch geäußert, die Vororte besser an das Donautal anzubinden. Dort wäre der ÖPNV noch keine ausreichende Alternative zum PKW. Konkret wurde für das Donautal eine Buslinie vorgeschlagen, die zu den Schichtzeiten der großen Arbeitsgeber*innen im 10-Minutentakt verkehrt und am Ehinger Tor den Anschluss an die Linien 1 und 2 garantiert. Es solle kalkuliert werden, wie viele Fahrgäste für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendig wären. Mittels Fragebögen könne das ausgearbeitete Konzept an alle Arbeitnehmer*innen sowie Arbeitgeber*innen im Donautal verteilt werden. So könne abgeschätzt werden, ob sich die Einführung einer zusätzlichen Linie lohnen würde. Es wurde außerdem eine zusätzliche Linie vorgeschlagen, die den Kuhberg über die Stadtmitte bzw. den Bahnhof anbindet. Der Schulverkehr würde für 2 bis 3 Busse am Tag genügen und bestehende Linien könnten auf diese Weise entlastet werden.

Bessere Anbindung des Donautals an Vororte

Besser angebunden werden sollte ebenfalls der Hochschulstandort Prittwitz, um Studierenden das Wechseln zwischen den einzelnen Standorten zu erleichtern. Auch wurde sich ein Schnellbus bzw. ein Express-Ringverkehr gewünscht, der die Peripherie miteinander verbindet. Immer über die Stadtmitte fahren zu müssen würde sehr viel Zeit kosten, daher sei ein Bus mit der Streckenführung Wiblingen – Donautal – Kuhberg – Gleiselstetten – Blautal – Wissenschaftsstadt wünschenswert. Eine Person war der Meinung, dass eine U-Bahn in Ulm fehlen würde.

Bessere Anbindung des Hochschulstandortes Prittwitz

Gelobt wurde, dass die Blaubeurerstraße durch die Regionalbusse angebunden sei.

5.15.6 Öffentlichkeitsarbeit

Zentrales Lob und Kritik Portal

Es wurde vorgeschlagen, dass in die DING/ SWU App ein Portal für Anregungen, Kritik und Lob integriert wird. Eine generelle Kritik- und Beschwerde-Seite sollte zentral eingeführt werden, um direkt auf Probleme hinweisen zu können und öffentlich eine Antwort zu erhalten. Auch könnten über diese Seite eventuell auftretende Störungen auf den Linien durch die Betreiber direkt kommuniziert werden.

Öffentlichkeitsarbeit zum Umbau

Kritisiert wurde die Öffentlichkeitsarbeit über den geplanten Umbau des Ulmer Nahverkehrs. Die Stadt sollte über Pressemitteilungen die Zeitungen über die Planungen zu den einzelnen Linien informieren. Auch solle die SWU auf ihrer Homepage auf die Beteiligungsplattform www.ulm-steigt-ein.de hinweisen.

5.15.7 Haltestellen

Buskaps und Busbuchten

In einem Beitrag wurde sich für die Einrichtung von Buskaps[4] an Stelle von Busbuchten ausgesprochen. An Busbuchten würden ungeduldige Autofahrer*innen oftmals vorbeifahren, wodurch es zu längeren Fahrzeiten bei den Bussen käme. Buskaps wären vorteilhaft für den Verkehrsfluss, sicherer für kreuzende Fußgänger*innen und leichter zu bedienen für die Busfahrer*innen. Dem wurde entgegnet, dass Busbuchten den Verkehr nicht blockieren würden und eine bessere Wartemöglichkeit für die Fahrgäste bieten würden.

Rauchfreie Haltstellen

Beleuchtungskörper und digitale Anzeigen

Es wurden zudem rauchfreie Haltestellen für den gesamten ÖPNV gefordert. Diese könnten durch Plakate gekennzeichnet werden. Auch wären an vielen Haltestellen die Beleuchtungskörper defekt und daher sehr dunkel. Wünschenswert wären digitale Anzeigen, auf denen die Ankunftszeiten der Busse angeschlagen werden.

Barrierefreieheit

Es wurde kritisiert, dass viele Haltestellen noch nicht barrierefrei ausgebaut seien. Viele Busfahrer*innen würden zu große Lücken zwischen dem Bus und dem Bussteig lassen, sodass der Einstieg für eingeschränkte Person erschwert werden würde.

Busbahnhof

Es ging der Hinweis ein, dass der Busbahnhof renovierungsbedürftig sei. Er sei durch zu schmale Gehwege und einem mangelhaften Umbau gefährlich für die Fahrgäste. Außerdem fehlten eine Uhr sowie ein Wetterschutz.

Markierung der Fahrbahntrassen

In einem Kommentar wurde vorgeschlagen, Fahrbahntrassen farblich zu markieren, um an gefährlichen Orten innerhalb der Stadt Unfälle zu vermeiden. Auch könnten Autofahrer*innen so davon abgehalten werden, auf den Trassen zu parken.

---

4 Ein Buskap ist eine Haltestelle, deren Fahrbandrand bis an den durchgehenden Fahrstreifen für Busse vorgezogen ist

5.16 Lob und Kritik zur Online-Beteiligung

Im Lob und Kritik Forum hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, direkt mit der Moderation der Plattform in Kontakt zu treten und ihre Rückmeldungen zum Beteiligungsverfahren zu geben sowie Fragen zum Dialog zu stellen. Insgesamt wurden 27 Beiträge abgegeben. Die darunter befindlichen inhaltlichen Rückmeldungen zum Ulmer Nahverkehr wurden gemeinsam mit den Kommentaren der entsprechenden Dialogräume ausgewertet.

Der Dialog wurde in vielen Beiträgen gelobt. Generell wurde die Möglichkeit, die eigene Meinung einzubringen, als positiv zu bewertet. Zudem sei es sehr gut, dass sich ohne Registrierung oder Anmeldung beteiligt werden könne. Erwartet würde nun, dass ernsthaft mit den Vorschlägen umgegangen wird.

Es gab jedoch auch verschiedene Kritikpunkt zum Beteiligungsangebot an sich sowie zu den Funktionen auf der Plattform.

Kritisiert wurde eine unzureichende Öffentlichkeitsarbeit. Viele Personen hätten von dem Beteiligungsangebot nichts mitbekommen oder könnten, bzw. wollten nicht auf diese Art und Weise daran teilnehmen. Eine andere Person ergänzte, dass es trotz vieler Werbung in den SWU-Fahrzeugen nicht ausreichend Besucher*innen auf der Webseite gäbe. Es wäre sinnvoll gewesen, hätten die Lokalzeitungen regelmäßig über das Beteiligungsverfahren sowie über die geplanten Änderungen berichtet. Auch hätten die Gemeinderäte in Fußgängerzonen und an Haltestellen das neue System vorstellen können.

Bemängelt wurde, dass ausschließlich eine Beteiligung im Internet möglich war. Dies würde Menschen ohne Internetzugang ausschließen. Eine Veranstaltung vor Ort, wie sie vor circa 3 Jahren zur Förderung des Fahrradfahrens umgesetzt wurde, wäre eine sinnvolle Ergänzung gewesen. Ebenso hätten Haustürbefragungen durchgeführt werden können, um die Ulmer*innen zu einem Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren.

Ein weiterer Kritikpunkt war ein unzureichendes Informationsangebot auf der Plattform. Durch die auf der Webseite vorhandenen Informationen hätte man sich kein präzises Bild über die geplanten Änderungen machen können.

Weiter wäre eine nach Stadtteilen gegliederte Diskussion sinnvoller gewesen sowie eine Aufstellung der Haltestellen, welche zukünftig wegfallen sollen. Bei der Darstellung der Linien wurde vorgeschlagen, die einzelnen Haltstellen zu kennzeichnen.

Es wurde bemängelt, dass die Plattform in ihrer jetzigen Form eine Art Wunschliste darstelle und daher zu vielen Enttäuschungen führen würde. Es müssten von Beginn an konkrete Zahlen genannt werden, welche entsprechend aufbereitet werden um Bürger*innen die Überlegungen verständlich zu machen.

Eine andere Person gab zu Bedenken, dass die Qualität des Dialogs noch hätte verbessert werden können, auch wenn an einigen Stellen interessante Diskussionen stattgefunden hätten. Es sei jedoch nicht abzuschätzen wie realistisch die Finanzierung der eingegangenen Vorschläge sei. Für die Zukunft wurde ein dauerhaftes Dialogformat zum gegenseitigen Austausch vorgeschlagen. Die Beauftragung von externen Dienstleistern könne zwar nachvollzogen werden, jedoch sei es in diesem Fall eine störende zusätzliche Kommunikationsebene gewesen.

Für einen konstruktiven Dialog miteinander, wäre ein Feature wie "Neue Beiträge seit letztem Besuch" oder eine Baumstruktur der Kommentare sinnvoll gewesen, um Personen direkt zu antworten. Entsprechende Anpassungen konnten für den

laufenden Dialog leider nicht mehr umgesetzt werden. Soweit möglich, werden die Vorschläge aber bei kommenden Beteiligungsverfahren berücksichtigt.

Der Vorschlag, eine zusätzliche Dialogkachel einzurichten für allgemeine Rückmeldungen zum Ulmer ÖPNV, konnte hingegen kurzfristig auf der Plattform eingerichtet werden.

Ein weiterer Kritikpunkt war, dass die im Dialog gestellten Fragen der Teilnehmenden nicht zeitnah genug durch die Verantwortlichen der Stadt beantwortet wurden. Alle bisher noch unbeantworteten Fragen werden allerdings im Nachgang öffentlich auf der Plattform beantwortet. Ebenso wird ein separates Dokument mit den häufigsten Fragen des Dialogs veröffentlicht und auf die Beteiligungsplattform gestellt.

6 Fazit / Ausblick

Die Zielsetzung des Dialogs „Ulm steigt ein“ war es, die geplanten Änderungen im Ulmer Nahverkehr aus Bürger*innenperspektive prüfen zu lassen und Kritik sowie Änderungsvorschläge einzuholen. Durch die Hinweise der Ulmerinnen und Ulmer soll der ÖPNV in Zukunft gestärkt, kundenfreundlicher gestaltet und zielgerichteter eingesetzt werden. Außerdem soll das Nahverkehrsangebot an die städtischen Entwicklungen sowie an die Bedürfnisse der Nutzer*innen angepasst werden.

Vom 15. November bis zum 15. Dezember 2016 hatten alle Interessierten die Möglichkeit sich auf der Beteiligungsplattform www.ulm-steigt-ein.de zu informieren und die veröffentlichten Planungen zu kommentieren.

Insgesamt wurden 1.118 Kommentare in den Diskussionsforen sowie 27 Beiträge im Lob und Kritik Forum abgegeben. Die hohe Anzahl von Beiträgen und Kommentaren zeigt die hohe Relevanz des Themas, aber auch die starke Betroffenheit der Teilnehmenden. Es wird deutlich, dass in Ulm reges Interesse daran besteht, die Zukunft der eigenen Stadt mitzugestalten und zu verändern.

Die insgesamt zu vernachlässigenden Regelverstößen und die inhaltliche Tiefe der Diskussionsbeiträge sprechen dafür, dass die Bürger*innen das Beteiligungsangebot ernst genommen haben. Während des Dialogs hat sich allerdings gezeigt, dass eine andere Anordnung der eingehenden Kommentare sinnvoll gewesen wäre, um die Diskussionsverläufe leichter nachvollziehen zu können.

Eine Besonderheit des Dialogs war es, dass die Teilnehmenden direkt Fragen an die Verantwortlichen der Stadt stellen konnten und diese im laufenden Dialog beantwortet wurden. Durch das hohe Aufkommen an Beiträgen, konnten nicht alle Antworten im Dialogzeitraum auf der Plattform veröffentlicht werden. Diese werden im Nachgang auf der Plattform eingestellt. Es wird außerdem ein separates Dokument angefertigt, in dem die häufigsten Fragen mit den dazugehörigen Antworten zusammengefasst werden. Dieses Dokument wird ebenfalls auf der Projektplattform zu finden sein.

Für die Auswertung wurden die zahlreichen Beiträge in Form dieses Berichtes gebündelt und thematisch zusammengefasst. Schwerpunkte der Diskussionen stellten die Streckenführungen sowie die Bedienungshäufigkeit auf den verschiedenen Linien dar und die Anbindung der Ulmer Vororte.

Alle eingegangenen Hinweise sind eine wichtige Grundlage zur Überprüfung des Nahverkehrsplans und werden nun auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.