

Stadt Ulm
Abt. Verkehrsplanung und Straßenbau
z. Hd. Herrn Reimers
Münchner Str. 2

89073 Ulm

10.12.2002

Nahverkehrsplan für die Stadt Ulm

Sehr geehrter Herr Reimers,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Ulm Ideen und Vorschläge einbringen zu können. Der BUND schlägt die Aufnahme folgender Punkte in den NVP vor:

Verkehrspolitische Zielsetzung

Ziel der Ulmer Gesamtverkehrsplanung sollte eine Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens sowie insbesondere eine deutliche Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sein.

Hierzu ist es unerlässlich, auf der einen Seite die Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auszubauen und auf der anderen Seite den Bau weiterer Straßen und Parkplatzanlagen einzustellen. Mittelfristig ist an einen Rückbau von Straßen und Parkplätzen zu denken.

Generell ist eine enge Verflechtung von Siedlungs- und Verkehrsplanung erforderlich mit dem Ziel, verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen zu schaffen.

Über den Donau-Iller-Nahverkehrsverbund DING muss eine enge Abstimmung der Ulmer ÖPNV-Planung mit der Stadt Neu-Ulm, dem Alb-Donau-Kreis sowie dem Landkreis Neu-Ulm erfolgen.

ÖPNV-Strecken

Rückgrat des Verkehrs in Ulm muss die Schiene werden. Dies bedeutet:

1. Die Stadt Ulm muss darauf hin wirken, dass die auf Ulm zuführenden, dem Nahverkehr dienenden Schienenstrecken ausgebaut und – wo noch nicht geschehen – möglichst elektrifiziert werden. Dies betrifft die Brenzbahn (Ergänzung um ein zweites Gleis mindestens bis Langenau, Elektrifizierung), die Illertalbahn (Ergänzung um ein zweites Gleis mindestens bis Illertissen, Elektrifizierung), die Bahnlinie Senden-Weißenhorn (Reaktivierung, Elektrifizierung), die Südbahn (Elektrifizierung) sowie die Donautalbahn (Ergänzung um ein zweites Gleis zwischen Herrlingen und Ehingen, Elektrifizierung). Darüber hinaus muss die Donaubrücke zwingend um zwei Gleise ergänzt werden.
2. Innerhalb des Stadtgebietes von Ulm und Neu-Ulm muss die Straßenbahn auf den Hauptachsen des ÖPNV sukzessive ausgebaut werden. Dies betrifft die Achsen von der Innenstadt nach Böfingen, auf den Oberen Eselsberg, ggf. in die Blaubeurer Straße, nach Söflingen, auf den Kuhberg sowie in Richtung NU-Ludwigsfeld und NU-Burlafingen. Nur eine Straßenbahn besitzt die erforderliche Leistungsfähigkeit und Akzeptanz für die auf diesen Achsen zu bewältigende Nachfrage.
3. Regional- wie Stadtbusse übernehmen parallel zum Ausbau der Straßenbahn sukzessive zunehmend Ergänzungs- und Zubringerfunktion.

In Ulm sollten nach wie vor alle Trassen oberirdisch geführt werden. Bei stark vom Kfz-Verkehr frequentierten Straßen müssen, wo immer möglich, eigene ÖPNV-Trassen eingerichtet werden. Straßenbahnen und Busse sollten mittels Ampel-Vorrangschaltungen jederzeit Vorfahrt genießen können.

Linienführung

Die Linienführung sollte grundsätzlich gleich bleibend sein, d. h. ein Bus mit einer Nummer fährt immer exakt dieselbe Strecke ab.

Alle Linien des ÖPNV müssen miteinander zu einem Netz verknüpft werden. An geeigneten Haltestellen muss ein leichtes Umsteigen möglich sein.

Stark frequentierte Ziele (bspw. Hauptbahnhof, Bildungszentrum Kuhberg, Wissenschaftsstadt) sollten auf möglichst schnellem und direktem Wege (d. h. ohne Umsteigen) miteinander verknüpft werden. In Einzelfällen sollte die Einrichtung von Expresslinien erwogen werden, die nicht alle Haltestellen andienen.

Parallelverkehre sollten auf stark frequentierten Strecken beibehalten werden, ebenso dort, wo das Brechen von Linien (und damit der Zwang zum Umsteigen) zu unzumutbaren Fahrzeitverlängerungen in Relation zur Wegstrecke führen würde.

Grundsätzlich sollten mehr Linien als bisher tangential als radial geführt werden, um z. B. Wiblingen mit dem Bildungszentrum Kuhberg, dem Blautal und dem Oberen Eselsberg zu verbinden.

Haltestellen

Bei allen Siedlungsplätzen mit über 100 Einwohnern und/oder über 100 Arbeitsplätzen sollte niemand mehr als 400 m Wegstrecke zur nächsten Haltestelle des ÖPNV zurücklegen müssen. Die Abstände zwischen den Haltestellen von Straßenbahn, Regional- und Stadtbus sollten im bebauten Bereich 400 m möglichst nicht überschreiten. In dicht bebauten Gebieten sollten eher Abstände von 200-300 m angestrebt werden.

Als zentraler Umsteigepunkt muss der Hauptbahnhof langfristig umgestaltet und aufgewertet werden. So ist insbesondere eine völlige Neugestaltung des zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB), ein Neubau der Fußgängerüberführung über die Gleise mit Abgängen zu den Bahnsteigen sowie die Ermöglichung eines direkten Durchgangs vom Busbahnhof zu den Bahnsteigen im Bereich der Gleise 1 sowie 25-28 dringlich.

Die übrigen in Ulm liegenden Bahnhöfe bzw. Haltepunkte müssen durch bauliche und optische Maßnahmen so aufgewertet werden, dass ihre Attraktivität gegenüber heute deutlich erhöht wird.

Neue Haltestellen im Bereich des regionalen Schienenverkehrs sollten (wieder) eingerichtet werden im Bereich des Industriegebietes Donautal, bei Einsingen, auf Höhe der Donauhalle, bei Jungingen sowie beim Gewerbegebiet Ulm-Nord.

Möglichst viele Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen sollten als Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV (Regionalbahn, Regionalbus, Straßenbahn, Stadtbus) fungieren.

Durchschnittlich frequentierte ÖPNV-Haltestellen sollten in Ulm zukünftig folgende Standards einhalten:

1. leichte Zugänglichkeit zu Fuß und per Fahrrad
2. leichte Umstiegsmöglichkeit zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln
3. leichte Einstiegsmöglichkeit in Bahn/Bus durch ausreichend hohe Bahn-/Bussteige
4. behindertengerechte Ausstattung
5. Überdachungen für Fahrgäste
6. bequeme Sitzmöglichkeit
7. deutliche Kennzeichnung und Information für den Fahrgast
8. ausreichende Zahl an Fahrkartenautomaten
9. stabile, sichere und überdachte Fahrrad-Abstellplätze in genügender Anzahl
10. sauberes und ordentliches Erscheinungsbild

Am Ulmer Hauptbahnhof muss es nach wie vor eine Kundenbetreuung mit ausführlicher Reiseinformation, öffentliche Toiletten und Telefone geben. Die dort inzwischen installierte Vorläuferversion einer Fahrradstation muss spätestens im Zusammenhang mit der Neugestaltung des ZOB in eine endgültige, für Kunden attraktive Lösung umgewandelt werden.

An den weiteren zentralen Umsteigeplätzen Ehinger Tor, Rathaus und Willy-Brandt-Platz sollten öffentliche Toiletten und Telefone vorhanden sein.

An den Bahnhöfen sowie stärker frequentierten Straßenbahn- und Bushaltestellen sollten elektronische Anzeigetafeln Auskunft über die Abfahrtszeiten der nächsten Bahnen bzw. Busse geben.

Park&Ride-Parkplätze sollten auf dem Gebiet der Stadt Ulm wegen der Nähe zum Stadtzentrum, der damit verbundenen Flächenversiegelung und Verkehrsproblemen (bei Lage in bebauten Bereichen) nicht angelegt werden.

Fahrzeuge

Die Größe bzw. Anzahl der Fahrzeuge sollte sich am jeweiligen Verkehrsaufkommen orientieren. Im Bereich des regionalen Schienenverkehrs sollte auch die Möglichkeit erwogen werden, Doppelstockwagen einzusetzen.

Im Schienenverkehr dürfen mittelfristig nur noch Fahrzeuge eingesetzt werden, die rasch beschleunigt werden können, um kürzere Fahrzeiten zu erreichen. Im Linienbusverkehr muss von der Nutzung von Reisebussen Abstand genommen werden.

Alle Fahrzeuge sollten künftig folgende Standards aufweisen:

1. Niederflurstandard
2. spritsparend
3. emissionsarm
4. breite Einstiegsbereiche, um ein rasches Ein- und Aussteigen zu ermöglichen
5. hoher Sitzkomfort für die Fahrgäste
6. Möglichkeit der bequemen Mitnahme von Fahrrädern und Rollstühlen
7. ausreichende Fahrgastinformation
8. einheitliche optische Gestaltung zumindest bezüglich der Fahrzeuge der einzelnen Verkehrsunternehmen
9. deutliche erkennbare Angabe von Fahrziel und Liniennummer auf der Außenseite

Fahrpläne, Betriebs- und Taktzeiten

Die Fahrpläne aller öffentlicher Verkehrsmittel sollten bei den zentralen Verknüpfungspunkten im Sinne eines integralen Taktfahrplanes aufeinander abgestimmt sein. Dies gilt insbesondere für Tageszeiten mit langen Taktfolgen.

Der im regionalen Schienenverkehr seit dem Fahrplanwechsel 1998 aufgebaute Nahverkehrsknoten im Ulmer Hauptbahnhof zur Minute .30 sollte kurzfristig ausgebaut werden. Derzeit kommen die Regionalbahnen (RB) aus dem Illertal zu spät an und fahren die Züge in Richtung Illertal zu früh ab, um die angestrebten optimalen Umsteigebeziehungen zwischen allen Regionalbahn-Linien herzustellen. Auch die RB-Linien in Richtung Günzburg sind noch nicht in den Knoten einbezogen. Mittel- bis langfristig sollte auch die RB-Linie von Geislingen in Richtung Günzburg durch den Ulmer Hauptbahnhof durchgebunden werden.

Mittelfristig sollte das Angebot in Anlehnung an den Ausbaufortschritt und die Nutzung der Bahn so ausgebaut werden, dass im Umkreis von ca. 25 km um Ulm tagsüber im Nahverkehr auf der Schiene ein 30-Minuten-Takt gefahren wird mit Andienung aller Bahnhöfe der entspr. Strecken. Die "Rendez-vous-Halte" im Ulmer Hauptbahnhof müssten dann auf die Minuten .15 und .45 verlegt werden, was zu optimalen An- und Abdienungen zum Fernverkehr führen würde.

Die Taktfolgen der übrigen ÖPNV-Linien sollten sich im Wesentlichen an der Nachfrage orientieren. Jedoch muss auch in den Schwachverkehrszeiten ein akzeptables Angebot gefahren werden. Tagsüber sollte jede in Ulm verkehrende Linie mindestens einen 30-Minuten-Takt aufweisen, in den Schwachverkehrszeiten mindestens einen 1-Stunden-Takt.

Die derzeit in den Schwachverkehrszeiten vorhandenen flexiblen Bedienungsformen sollten in den normalen Linienverkehr integriert werden, da es in der heutigen Zeit sehr unattraktiv ist, wenn vor einer Fahrt eine Anmeldung getätigt werden muss. Es kann jedoch daran gedacht werden, in Schwachverkehrszeiten Kleinbusse oder Taxen nach dem vorgegebenen Fahrplan fahren zu lassen.

Für die Nächte von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sollte an die Einführung von Nachtlinien, die aus Ulm in das Umland hinaus fahren, gedacht werden. Für diese speziellen Linien ist ein stark aufgeweiteter Takt ebenso wie eine geänderte Linienführung denkbar, um Kosten zu sparen.

Um die Nutzung des ÖPNV zu vereinfachen, sollte überlegt werden, Samstags- und Sonntagsfahrplan zu vereinheitlichen und auf Ferienfahrpläne mit eingeschränktem Angebot dauerhaft zu verzichten.

Zur Entzerrung von Nachfragespitzen sollte auf die Ulmer Schulen eingewirkt werden mit dem Ziel, Unterrichtsbeginn und -ende zu flexibilisieren.

Eine Anschlusssicherung im ÖPNV sollte dann erfolgen, wenn die nächste Bahn bzw. der nächste Bus erst in mehr als 15 Minuten fährt. Die Wartezeit der Anschlussbahn bzw. des Anschlussbusses sollte jedoch nicht dazu führen, dass der Fahrplan in der Folge gar nicht mehr eingehalten werden kann.

Tarif

Die Stadt Ulm muss unbedingt weiterhin in den regionalen Verkehrs- und Tarifverbund DING einbezogen bleiben.

Die Anerkennung der BahnCard im DING sollte geprüft werden.

Fahrgastinformation

Die elektronische Fahrplanauskunft von DING und traffiti muss erhalten bleiben. Der DING-Fahrplan und DING-Liniennetzplan sollten an möglichst vielen öffentlich leicht zugänglichen Stellen ausgelegt werden.

Als Ergänzung zum großen DING-Fahrplanbuch sollte an die Gestaltung eines handlichen Ulm/Neu-Ulmer Fahrplanheftes gedacht werden.

Marketing

Für das Ulmer ÖPNV-Angebot sollte weiterhin jederzeit offensiv Werbung betrieben werden, vor allem natürlich dann, wenn es Neuerungen bzw. Verbesserungen gibt.

Nahverkehrsbeirat

Wir regen die Bildung eines Nahverkehrsbeirates an, dem VertreterInnen von Umwelt- und Verkehrsverbänden, Fachgewerkschaften, Elternbeiräten, Interessenvertretungen von Frauen, Senioren und Behinderten etc. angehören sollten. Dieser Beirat sollte die für den ÖPNV in Ulm verantwortlichen laufend beraten.

Die in Ihrem Fragenkatalog enthaltenen Fragen möchten wir wie folgt beantworten:

1. Defizite im Ulmer ÖPNV bestehen nach unserer Ansicht insbesondere in den Stadtteilen Donaustetten, Gögglingen und Unterweiler in den Schwachverkehrszeiten, in der Andienung des Oberen Eselsbergs sowie im Ulmer Norden.
2. Große Fahrgastpotentiale sehen wir im Bereich des Oberen Eselsbergs sowie des Industriegebietes Donautal.
3. Die Stadt sollte sich zukünftig vor allem dafür einsetzen, dass auf den stark befahrenen Streckenabschnitten sukzessive Bus- durch Straßenbahnlinien ersetzt werden.

Für Fragen und Gespräche stehen wir selbstverständlich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Stolz
Regionalgeschäftsführer