

Bus-Schiene-Konzeption Weißenhorn – Senden – Neu Ulm - Ulm

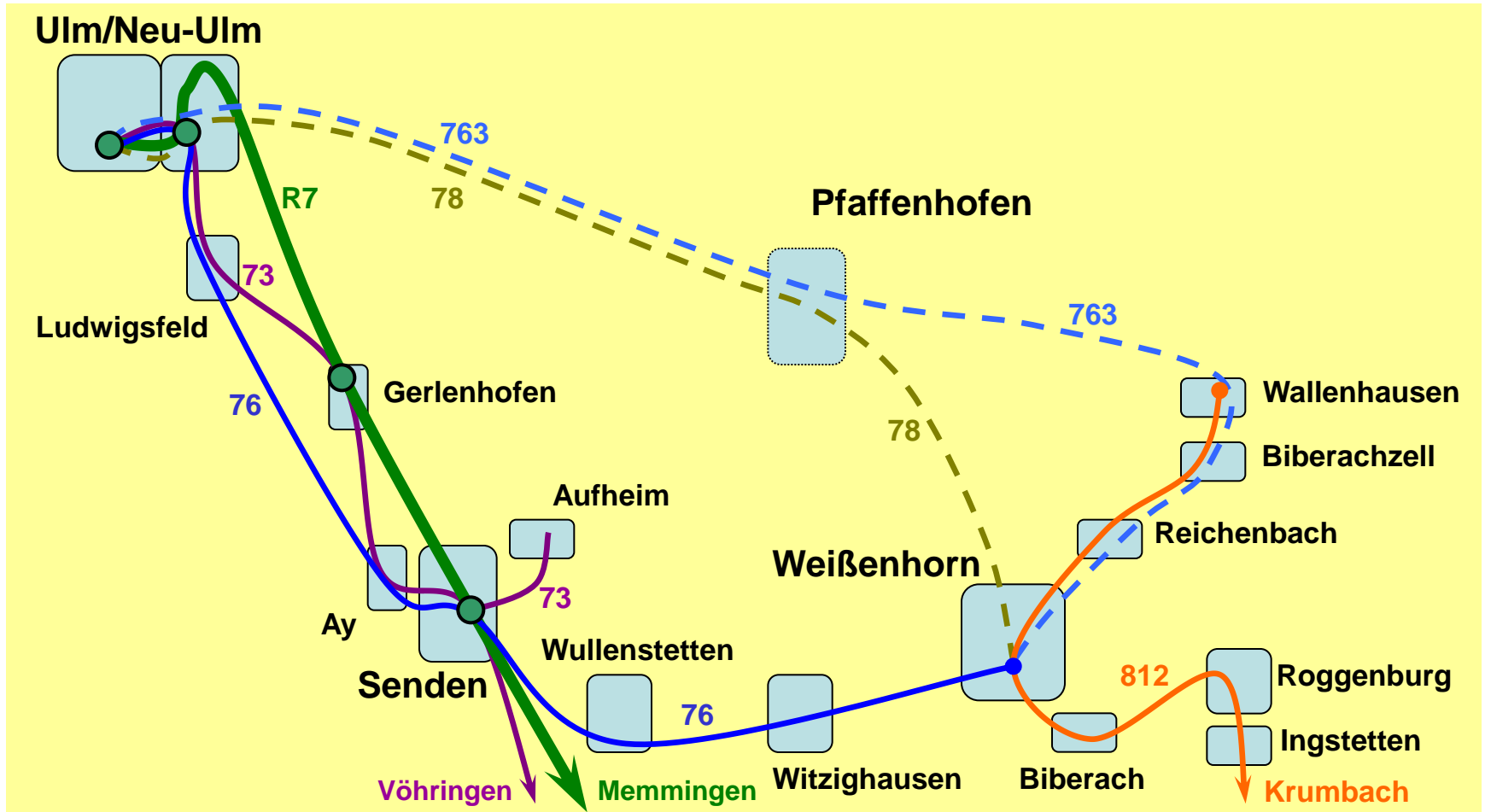
***Veränderung von Buslinien durch Reaktivierung der
Schiene Strecke Weißenhorn – Senden – Neu Ulm - Ulm***

Studie im Auftrag von

Landkreis Neu-Ulm
Verkehrsverbund DING
Regionalverband Donau - Iller

Ulrich Grosse, Nahverkehrsberater
Juli 2009

Aktueller Stand



Grundüberlegungen Schiene

Illertalbahnhof erhält **2011** neues Fahrplankonzept

Strecke Ulm – Neu Ulm – Senden – Weißenhorn wird reaktiviert

Damit Basis für integrales Bus-Schiene-Konzept vorhanden

Schnelle RE-Züge verbinden stündlich Allgäu mit ICE-Bahnhof Ulm

Memmingen wird sog. Null-Knoten

Alle RE-Züge halten in Illertissen, weitere Halte möglich

Nahverkehr kann beschleunigt und vertaktet werden

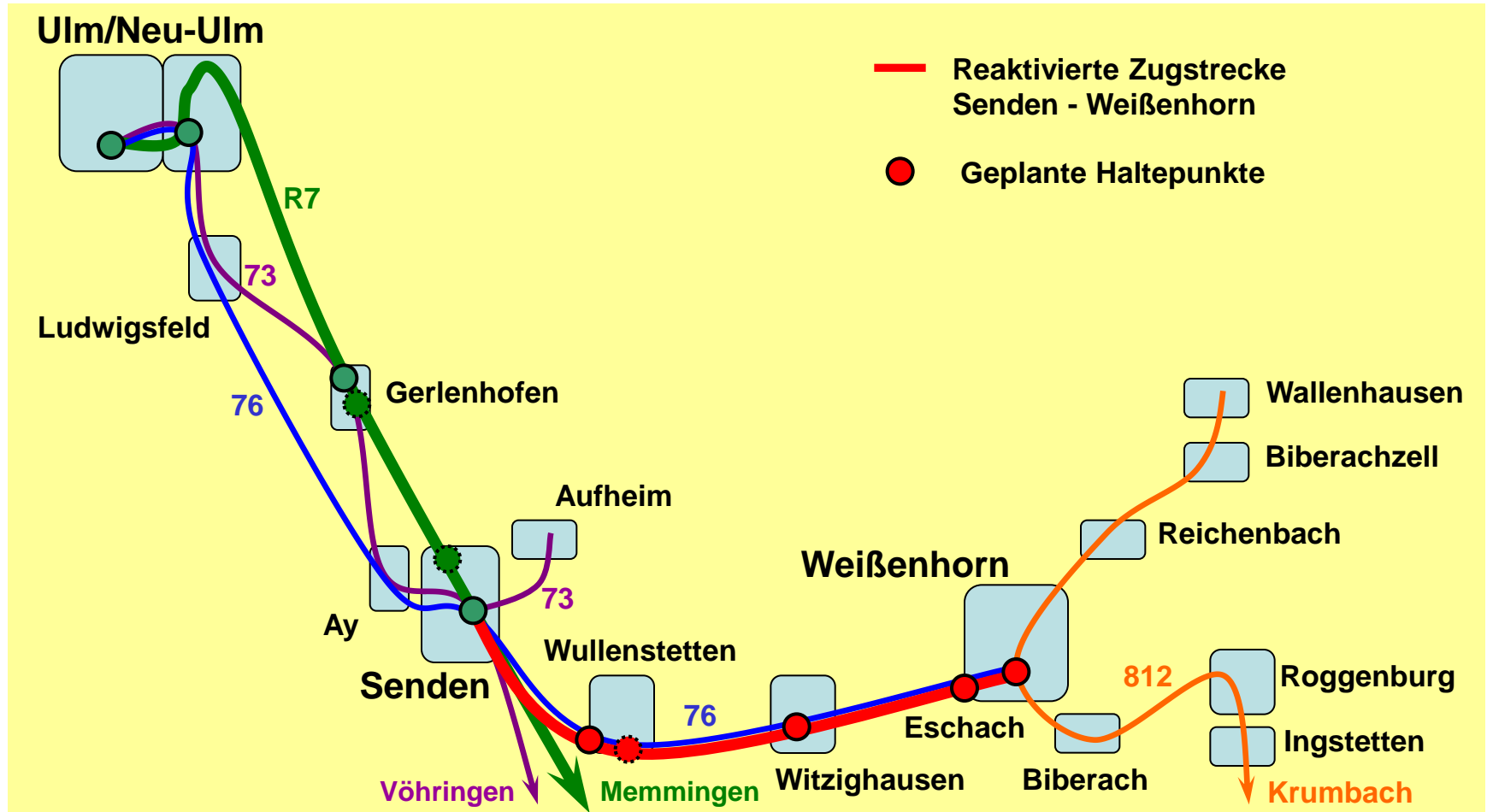
60-Minuten-Takt Ulm – Senden – Illertissen – Memmingen

60-Minuten-Takt Ulm – Senden – Weißenhorn

ergibt in der Summe: 30-Minuten-Takt Ulm – Neu Ulm – Senden

nahezu S-Bahn-Standard im Illertal

Reaktivierung Ulm – Senden - Weißenhorn



Reaktivierung Ulm – Senden - Weißenhorn

Pendelverkehr im Stundentakt mit Halt in

Ulm Hbf

Neu-Ulm Bf

Neu-Ulm, Finninger Straße

Neu-Ulm, Gerlenhofen (ggf um 500 m verschoben)

Senden Bf

Senden-Wullenstetten

Senden-Witzighausen

Weißenhorn-Eschach

Weißenhorn Bf

Spurstarke Fahrzeuge und Bahnsteighöhe 55 cm erforderlich

Bahnhof Senden wird Drehscheibe von Bus und Bahn

Ideale Voraussetzung in Senden:

- Nahverkehr Memmingen – Senden – Ulm im 60-Minuten-Takt und
- Nahverkehr Ulm – Senden – Weißenhorn im 60-Minuten-Takt

kreuzen sich in Senden zur Minute 15/45
und ergänzen sich zu 30-Minuten-Takt Ulm – Senden

Zweckmäßig:

Auch Buslinien bedienen Knotenzeiten

Ziel:

Halbstündliche Verfügbarkeit öffentlichen Verkehrs durch
geschickte Kombination von Bus und Bahn

Grundidee: Umschichtung von Busleistungen

Buslinie 76 von Weißenhorn nach Ulm heute mindestens im Stundentakt, beste regionale Buslinie im Landkreis Neu-Ulm bezüglich Fahrplanangebot.

Reaktivierung der Schiene führt zu **nicht sinnvoller Parallelität**.

Fahrgäste werden zur Schiene abwandern, da bequemer, schneller, begreifbarer.

Neue Fahrgastpotentiale werden durch Schiene akquiriert.

Busleistungen sollen aufwandsneutral Flächenerschließung verbessern.

Damit Angebotsverbesserung nicht nur für Stadt Weißenhorn, sondern für zentralen Teil des Landkreises Neu-Ulm, damit erhöhte Akzeptanz.

Verknüpfung mit der Schiene, dadurch bessere Auslastung für beide Systeme.

Abschnitt Ulm - Senden

Schiene im 30-Minuten-Takt

SWU mit noch dichterem Angebot bis Ludwigsfeld

RBA-Linie 73 Ulm – Neu Ulm – Ludwigsfeld – Gerlenhofen – Ay – Senden – Vöhringen

Buslinie 76 ist nicht mehr erforderlich, geringes Potential Ludwigsfeld - Senden

Ausnahme: Sendener Stadtteil Ay wird mit Linie 73 nicht ganztägig bedient.

Teilbedienung heute durch Linie 76

Aufheim nur mäßig gut bedient von Linie 73

Stadtgebiet Senden kaum mit Bahnhof Senden verbunden

Lösungsvorschlag:

Buslinie 73a Gerlenhofen (Verknüpfung mit Zug) – Ay – Senden Bahnhof (Verknüpfung mit Zug) – Aufheim und zurück.

**Ziel: Sicherstellung des heutigen Angebots für Ay,
Stärkung der Bahnhöfe Gerlenhofen und Senden durch Flächenbedienung
Angebotsverbesserung für Aufheim**

Senden - Wullenstetten

**Der Stadtteil Wullenstetten kann alleine von der Schiene nicht erschlossen werden.
Gute Bedienung des Stadtteils Wullenstetten mit Linie 76 muss bleiben.**

**Vorschlag: Einrichtung eines Stundentakts mit einer Buslinie 76a von Wullenstetten nach Senden und weiter über Illerzell nach Vöhringen
Bau eines Haltepunkts im Süden Wullenstettens**

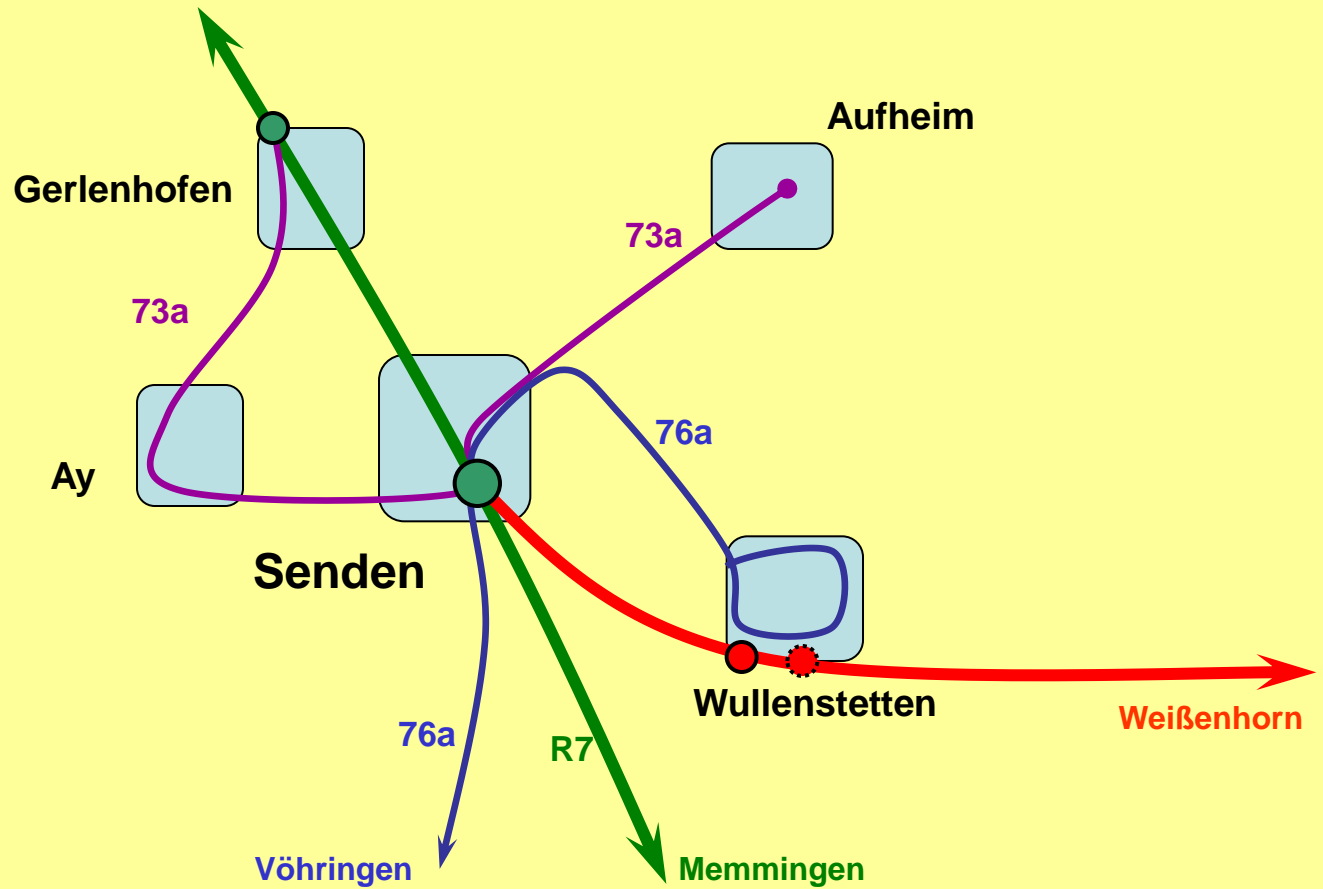
Ergebnis: Halbstundentakt nach Ulm, einmal mit Zug und einmal mit Bus/Illertal-Zug

Direkte Verbindung von Wullenstetten über Senden Bf nach Illerzell – Vöhringen

**Zug-Bus-Verbindung von Ulm nach Illerzell – Vöhringen aus Weißenhorner Takt
dadurch auch hier halbstündliche Verfügbarkeit bis Vöhringen**

**In der Summe deutliche Angebotsverbesserungen für die Stadt Senden
Aufwertung des Bahnhofs Senden als integraler Takt-Knoten Bus/Zug**

Linienstern Senden



Wullenstetten - Weißenhorn

Bedeutung der Buslinie 76 heute vor allem im Schülerverkehr zu Weißenhorner Schulen

Ersatz durch Schiene nicht um jeden Preis sinnvoll.

Doppelbrechung Bus-Zug und Zug-Bus sollen in der Regel vermieden werden.

Beibehaltung von Busleistungen im Schülerverkehr teils auch aus Schulzeit/Fahrplangründen zweckmäßig

Witzighausen kann in der Regel ausschließlich über die Schiene bedient werden.

Haltepunkt liegt zentral, Stundentakte nach Ulm und Weißenhorn.

Industriegebiet Weißenhorn kann durch Haltepunkt Eschach in Kombination mit Buslinie 812 sehr gut erschlossen werden.

Stadt Weißenhorn muss mit Buslinie an den Bahnhof angebunden werden.

Stadt Weißenhorn

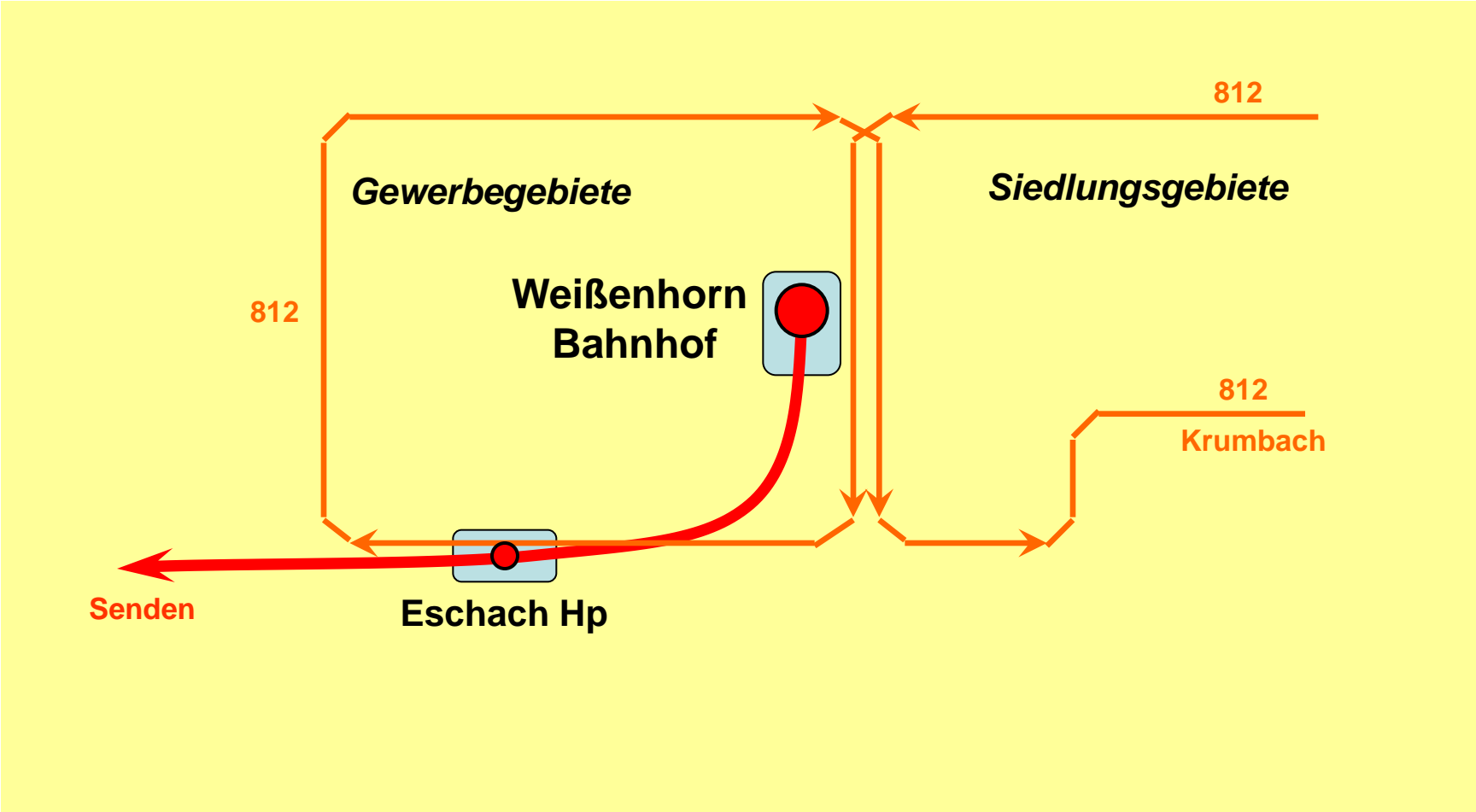
Buslinie 76 hat Stadt Weißenhorn gut bedient mit Haltestellen:

- **Kreismustergarten**
- **Daimlerstraße**
- **Bahnhof**
- **Busbahnhof (RBA)**
- **Röntgenstraße**
- **Grundschule Süd**
- **Birkenweg**
- **Schubertstraße**
- **Josef-Holl-Straße**
- **St.-Johannis-Straße**
- **Richard-Wagner-Straße**

- **Bahnhof alleine genügt nicht**

- **Lösung: Ausbau der Linie 812 Roggenburg - Weißenhorn**

Linienführung in Weißenhorn



Linie 812 Weißenhorn - Roggenburg

Neue Linie 812 garantiert:

Anbindung an und von allen Zügen von 6 – 24 Uhr für

Weißenhorn Kernstadt einschl. Gewerbegebiet

Oberreichenbach

Unterreichenbach

Biberachzell

Asch

Biberach

Schießen

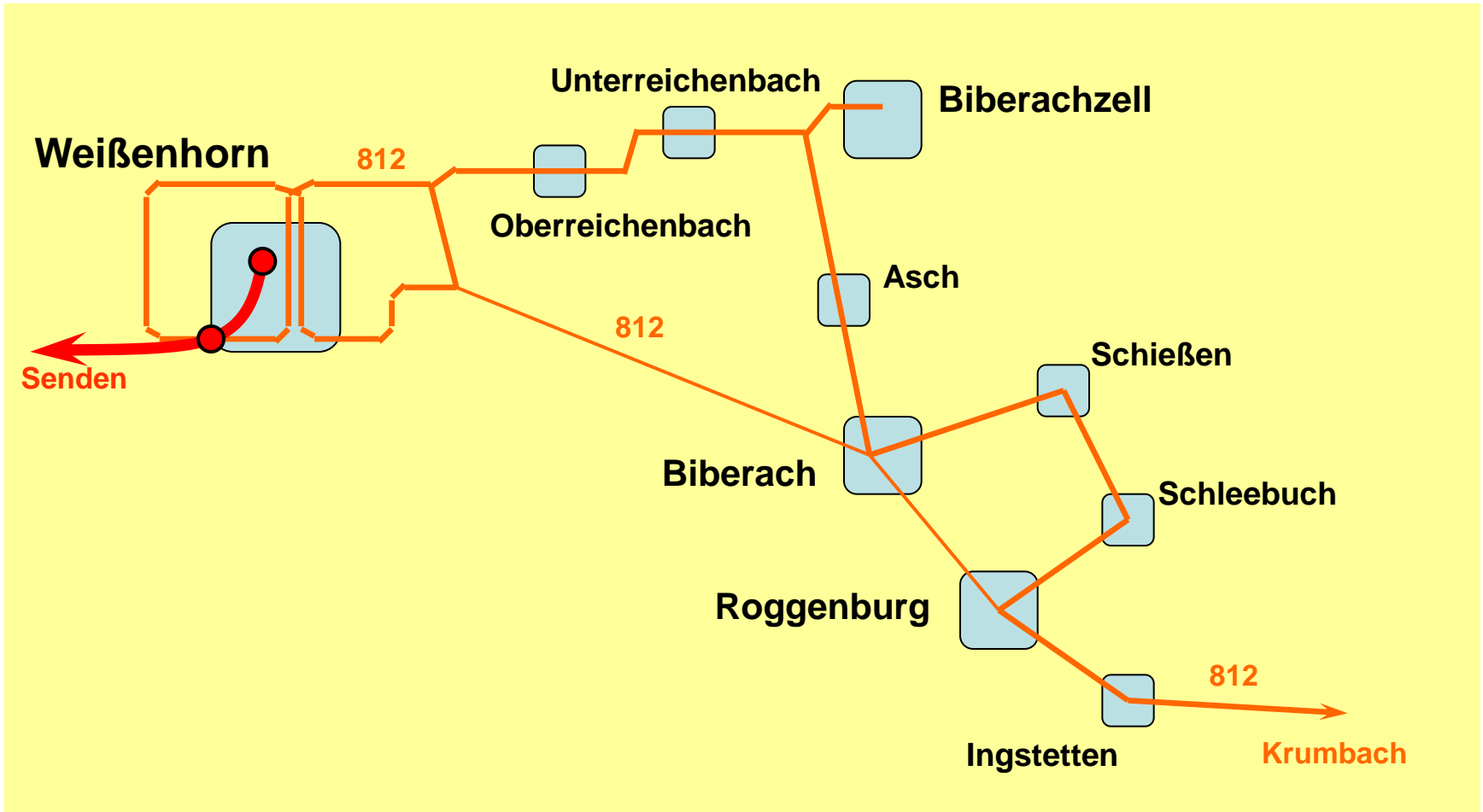
Schleebuch

Roggenburg

Ingstetten

Ausreichende Beförderungskapazitäten im Schülerverkehr nach Weißenhorn

Linienführung in Weißenhorn



Kilometerbilanz Umschichtung Busleistungen

- **Übersicht der entfallenden Fahrleistungen von Bussen**

Verkehrstag	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertage	Summe
Stadtgebiet Ulm	14.972 km	2.111 km	1.458 km	18.541 km
Stadtgebiet Neu Ulm	116.109 km	16.648 km	12.304 km	145.061 km
Stadtgebiet Senden	108.091 km	16.953 km	12.436 km	137.580 km
Stadtgebiet Weißenhorn	57.707 km	10.053 km	6.903 km	74.663 km
Sonstige	3.359 km	0 km	0 km	3.359 km
Summe	300.337 km	45.765 km	33.101 km	379.403 km

Kilometerbilanz Umschichtung Busleistungen

Neu konzipierte Fahrleistungen

Verkehrstag	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag	Summe
Stadtgebiet Ulm	0 km	0 km	0 km	0 km
Stadtgebiet Neu Ulm 73a	6.737 km	2.202 km	2.183 km	11.122 km
Stadtgebiet Senden 73a	19.950 km	7.353 km	6.464 km	33.767 km
Stadtgebiet Senden 76a	49.400 km	9.735 km	11.794 km	70.928 km
Stadtgebiet Weißenhorn 812	103.550 km	10.202 km	0 km	113.752 km
Sonstige (Vöhringen 76a)	46.075 km	9.080 km	11.000 km	66.155 km
Sonstige (Roggenburg 812)	76.000 km	7.488 km	0 km	83.488 km
Summe	301.712 km	46.060 km	31.411 km	379.212 km

Weitere Optionen

Stundentakt-Angebot Roggenburg – Weißenhorn zzgl. Schülerverkehrsleistungen ist ausreichend
Freisetzung weiterer Busleistungen, die ggf. in Nord-Süd-Achse
[Buch – Bubenhausen – Weißenhorn Bf – Pfaffenhofen – Straß – Nersingen](#)
umgeschichtet werden können.

Freisetzung weiterer Busleistungen im Illertal durch Neudefinition der Aufgaben der [Linie 73](#) Ulm
– Senden – Vöhringen (- Illertissen)

[Systematische Verzahnung](#) der Buslinien im Illertal mit dem neuen Stundentakt Ulm – Neu Ulm –
Senden – Vöhringen – Bellenberg – Illertissen – Altstadt – Kellmünz – Memmingen.

[Zielsetzung](#): Statt langer paralleler Buslinien zahlreiche kürzere Zubringerlinien
Grundangebot verlässlicher Stundentakt.

Dadurch Inwertsetzung der Illertalbahn als wichtiger ÖV-Infrastrukturachse für große Teile des
Landkreises Neu Ulm.