

Verlass dich drauf

Entwicklung Straßenbahn Ulm - Rückgrat des öffentlichen Verkehrs

15. Dialogforum zur Stadt-Umland-Bahn
29. April 2024, Erlangen

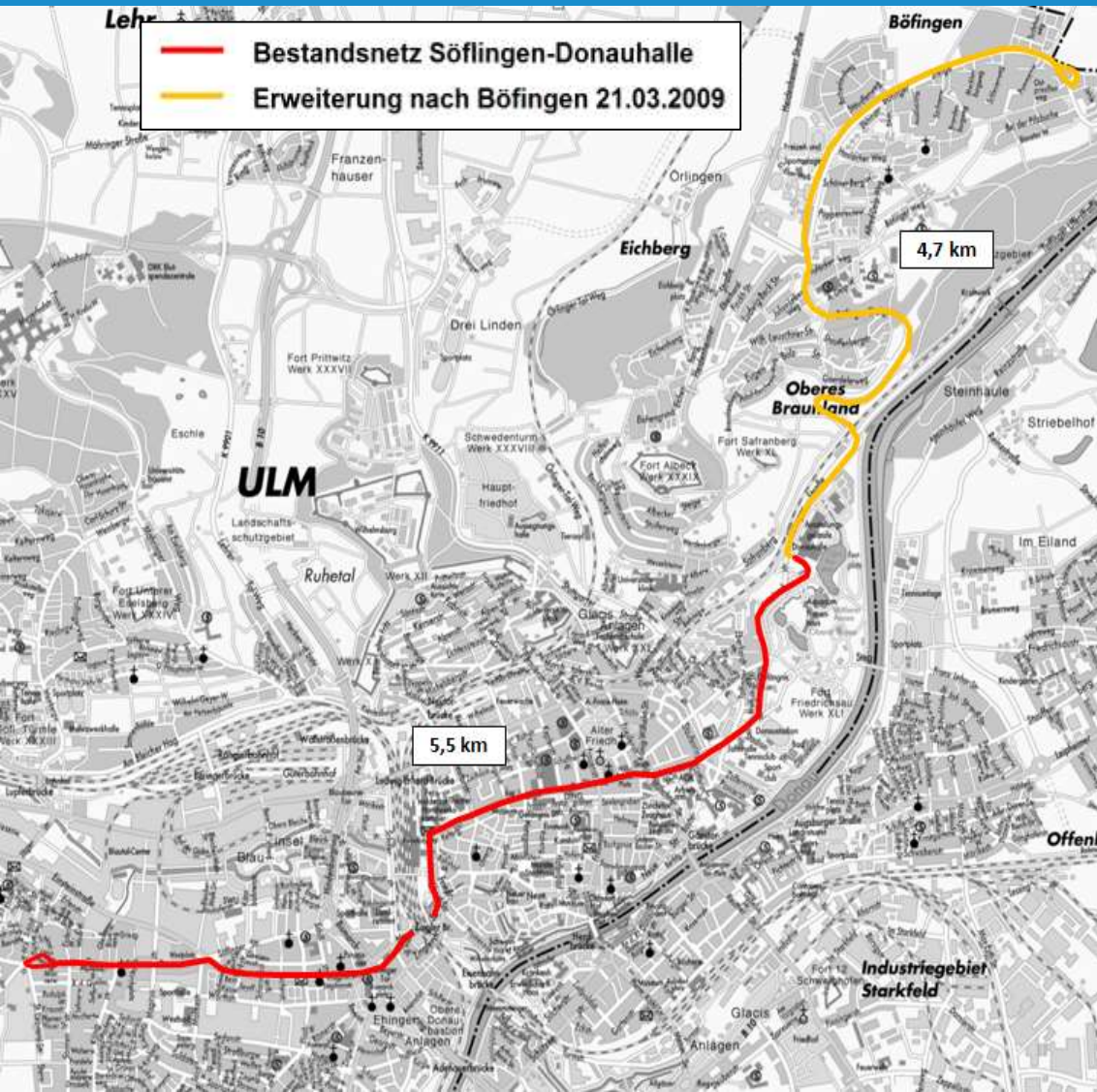
SWU



Agenda

- Entwicklung Straßenbahn Ulm
- Warum eine Straßenbahn?
- Herausforderung Bauen
- Fazit

Entwicklung Straßenbahn Ulm – Verlängerung Linie 1



2001

Gemeinderat beschließt, Straßenbahnverlängerung nach Böfingen untersuchen zu lassen

2004

Standardisierte Bewertung ergibt Nutzen-Kosten-Indikator von 1,30

2005

Planfeststellungsbeschluss

2007

Beginn der Baumaßnahmen

2009

19 Monate Bauzeit, Eröffnung der 4,7 km langen Ausbaustrecke am 21. März

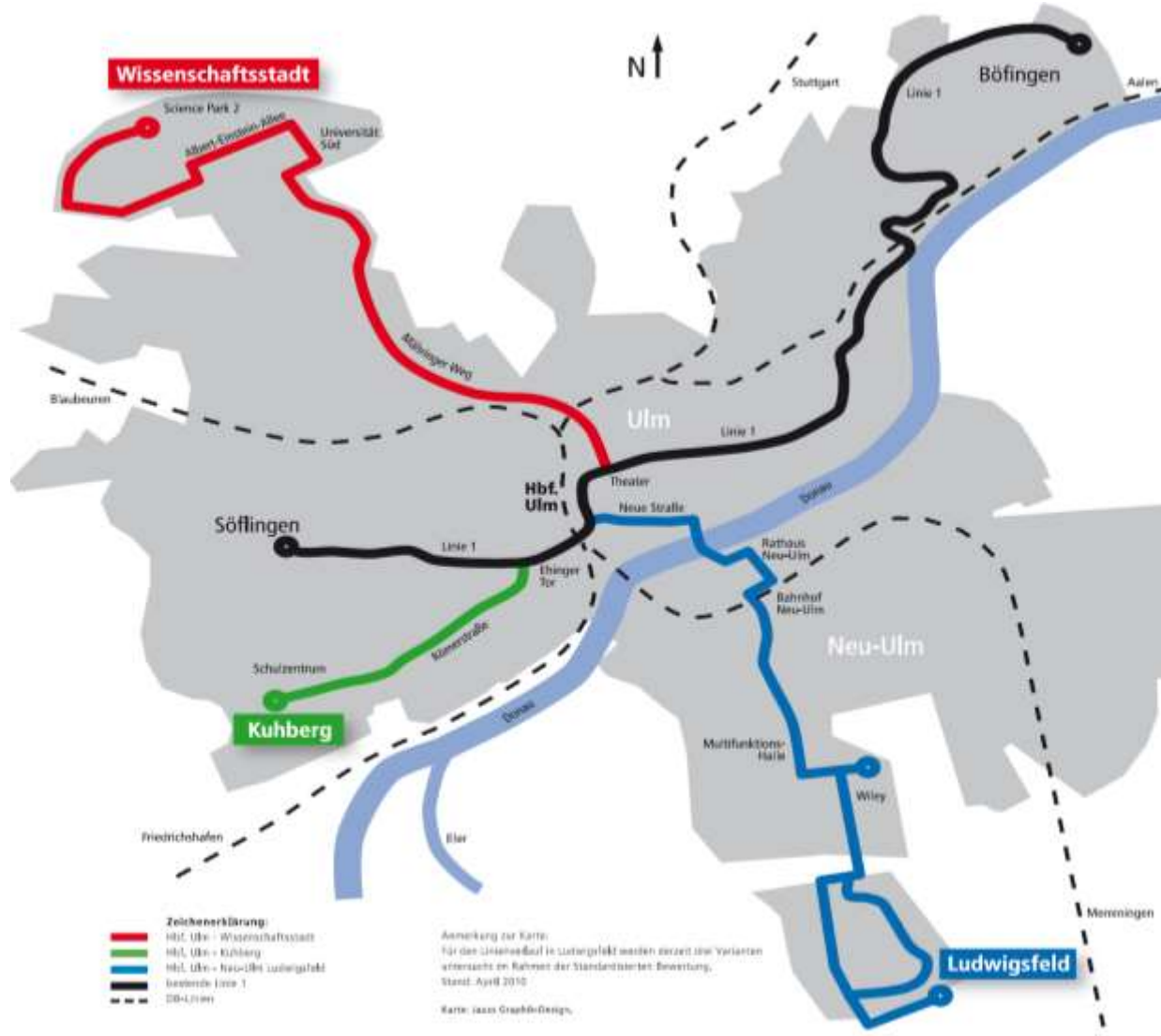
Daten und Fakten:

- Gesamtlänge 10,2 km zwischen Söflingen und Böfingen
- Maximale Steigung streckenweise 7,7 %
- Ausbaukosten gesamt 20,5 Mio. €, davon
 - 13,0 Mio. € Land Baden Württemberg,
 - 7,5 Mio. € Stadt Ulm,
 - Zzgl. 5,6 Mio. € SWU Verkehr für zwei Combinos
- Wirtschaftsergebnis der SWU Verkehr verschlechtert sich nicht (mehr Fahrgäste, zwei Straßenbahnen mehr, neun Busse weniger)

Entwicklung Straßenbahn Ulm – Verlängerung Linie 1



Entwicklung Straßenbahn Ulm – Neubau Linien 2 & 3



- Nach Verlängerung der Linie 1 widmete man sich schnell dem weiteren Ausbau der Straßenbahn.
- Dabei wurden 3 Äste des 5-Linien-Konzeptes wieder aufgegriffen, beide der Stufe 1.
- Realisiert wurden von 2015-2018 die beiden Streckenäste Wissenschaftsstadt und Kuhberg als Linie 2.
- Der 3. Ast nach Neu-Ulm (Ludwigsfeld) liegt als „gereifte“ Vorplanung in der Schublade. Die Planung wird derzeit erneut aufgegriffen.
- Baukosten Strecke ca. 234 Mio. €, zzgl. Planungskosten (44 Mio. €), Betriebshofumbau (20 Mio. €) und Straßenbahnfahrzeuge (31 Mio. €)

Entwicklung Straßenbahn Ulm – Zeitplan Linie 2

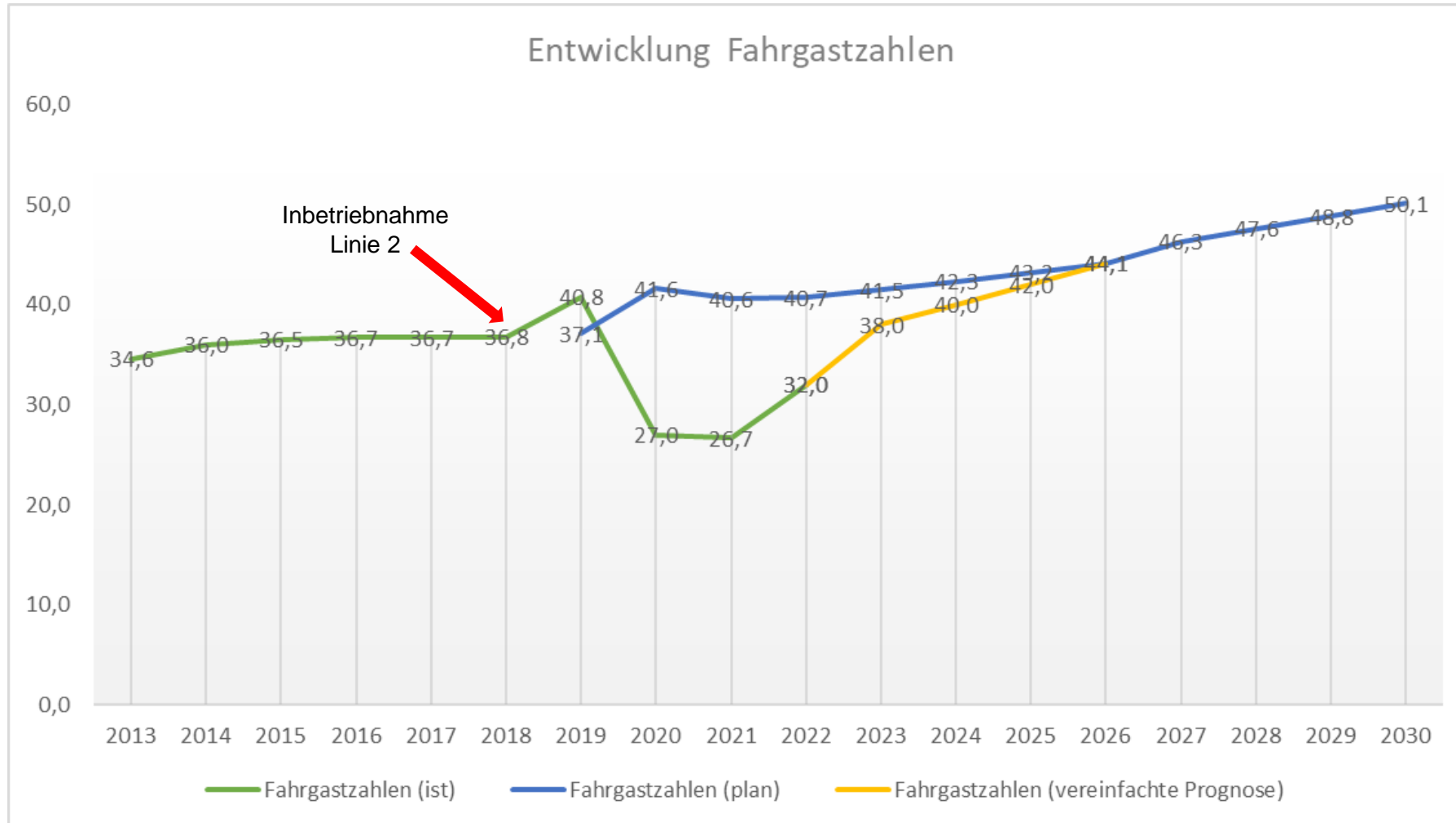
Zeitraum	Phase
2008	Planungsbeginn
2009-2010	Vorplanung
2011-2012	Öffentlichkeitsarbeit, Entwurfs- und Genehmigungsplanung
2013-2015	Planfeststellungs- und Fördermittelverfahren
06. Mai 2015	Gemeinderatsbeschluss zur Realisierung Linie 2
Juli 2015	Baubeginn Kienlesbergbrücke
Oktober 2015	Baubeginn Streckenäste, Maßnahmenpaket 1
November 2015	Baubeginn Betriebshof
März 2016	Baubeginn Streckenäste, Maßnahmenpaket 2
Sommer 2017	Lieferung 1. Fahrzeug
Februar 2018	Inbetriebnahme neue Abstellanlage Betriebshof
Fahrplanwechsel 2018	Inbetriebnahme Strecke
bis Ende 2019	Abrechnung Fördermittel

Entwicklung Straßenbahn Ulm – Fahrzeugbeschaffung



- 12 Fahrzeuge (+6 Opt.)
- Typ Siemens „Avenio M“ (M = Multigelenk)
- 31 Mio. € = ca. 2,6 Mio. € / Fzg.
- Lieferzeit erstes Fahrzeug 24 Monate
- Liefertakt 4 Wochen
- Länge 31,50 m
- 5 Wagenteile
- 6 Achsen
- 480 KW Antriebsleistung
- 185 Fahrgäste

Entwicklung Straßenbahn Ulm – Fahrgastzahlen



- In 3 Jahren Bauzeit trotz Einschränkungen stabile Fahrgastzahlen.
- Mit Inbetriebnahme Linie 2 ein Sprung von ca. 10 % im Liniennetz.
- Heute ca. 50 % aller Fahrgäste auf nur 2 Straßenbahnlinien → **„Rückgrat des öffentlichen Verkehrs“**
- Weitere Zuwächse durch neuen NVP 2024, Verlängerung Straßenbahnfahrzeuge, Ausbau Regio-S-Bahn, NBS UL-S und UL-A erwartet.
- Zusätzliche Potentiale durch Ausbauprojekte Straßenbahn Ulm.

Entwicklung Straßenbahn Ulm – Ausblick

Avenio Bestand: 31,47 m Länge, 185 Fahrgäste



Avenio verlängert: 42,58 m Länge, 256 Fahrgäste

+ ca. 11m + 71 Fahrgäste (= + 38 %, im Flottenmix mit Combino + 25 % absolut)

Warum eine Straßenbahn?



Akzeptanz Elektromobilität **Barrierefreiheit**
Effizienz Urbanität **Komfort** Reisezeit
Null-Emissionen Zuverlässigkeit
Standortvorteil **Stadt-Ökologie**

Warum eine Straßenbahn? – Elektromobilität



- Zukunft der Mobilität?
- Straßenbahn in Ulm hat 127 Jahre Erfahrung in Elektromobilität

Warum eine Straßenbahn? – Null-Emissionen



- Die für die Straßenbahn in Ulm verwendete elektrische Energie stammt zu 100 % aus regionalen regenerativen Quellen.
- Somit wird die Straßenbahn schon heute nachhaltig und ohne CO₂-Ausstoß betrieben und leistet hierdurch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.

Warum eine Straßenbahn? – Barrierefreiheit



- Die Straßenbahn ermöglicht durch die Spurbindung ein sehr geringes Spaltmaß von 5 cm zwischen Fahrzeug und Bahnsteig
- Gleiches gilt für den Höhenversatz (ca. 5 cm)
- Mit den Klapprampen wird ein Höhenunterschied von 3 cm eingehalten.
- Die Neigung der Klapprampe ist auch im ungünstigsten Fall am Haltestellenbord < 6 %.



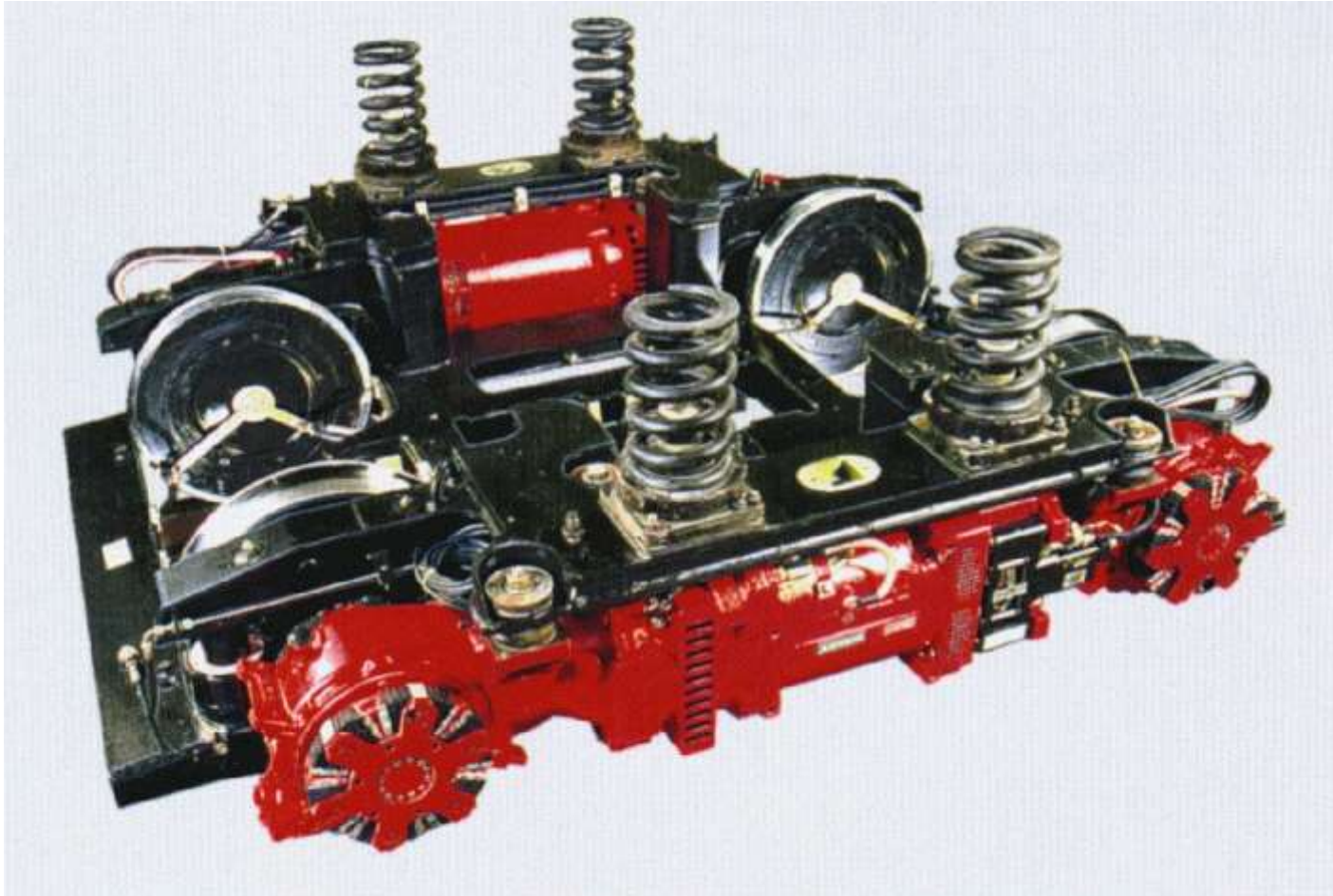
Warum eine Straßenbahn? – Effizienz

c_R	Wälzkörper/Wälzkörperbahn
0,0005–0,001	Kugellager, Kugel und Lager aus gehärtetem Stahl ⁴
0,001–0,002	Eisenbahnrad auf Schiene ¹
0,015–0,02	Motorradreifen auf Asphalt
0,006–0,010	Autoreifen auf Asphalt, Lkw
0,011–0,015	Autoreifen auf Asphalt, Pkw
0,01–0,02	Autoreifen auf Beton ²
0,02	Autoreifen auf Schotter
0,015–0,03	Autoreifen auf Kopfsteinpflaster ²
0,03–0,06	Autoreifen auf Schlaglochstrecke ²
0,045	Gleiskette (Kettenlaufwerk, Panzer Leopard 2) auf fester Fahrbahn
0,050	Autoreifen auf Erdweg
0,04–0,08	Autoreifen auf festgefahrem Sand ²
0,035–0,08	Gurtband (Raupefahrwerk, Caterpillar Challenger und John Deere 8000T) auf Asphalt
0,2–0,4	Autoreifen auf losem Sand ^{2,3}

Typische Rollwiderstandskoeffizienten (Quelle: Wikipedia)

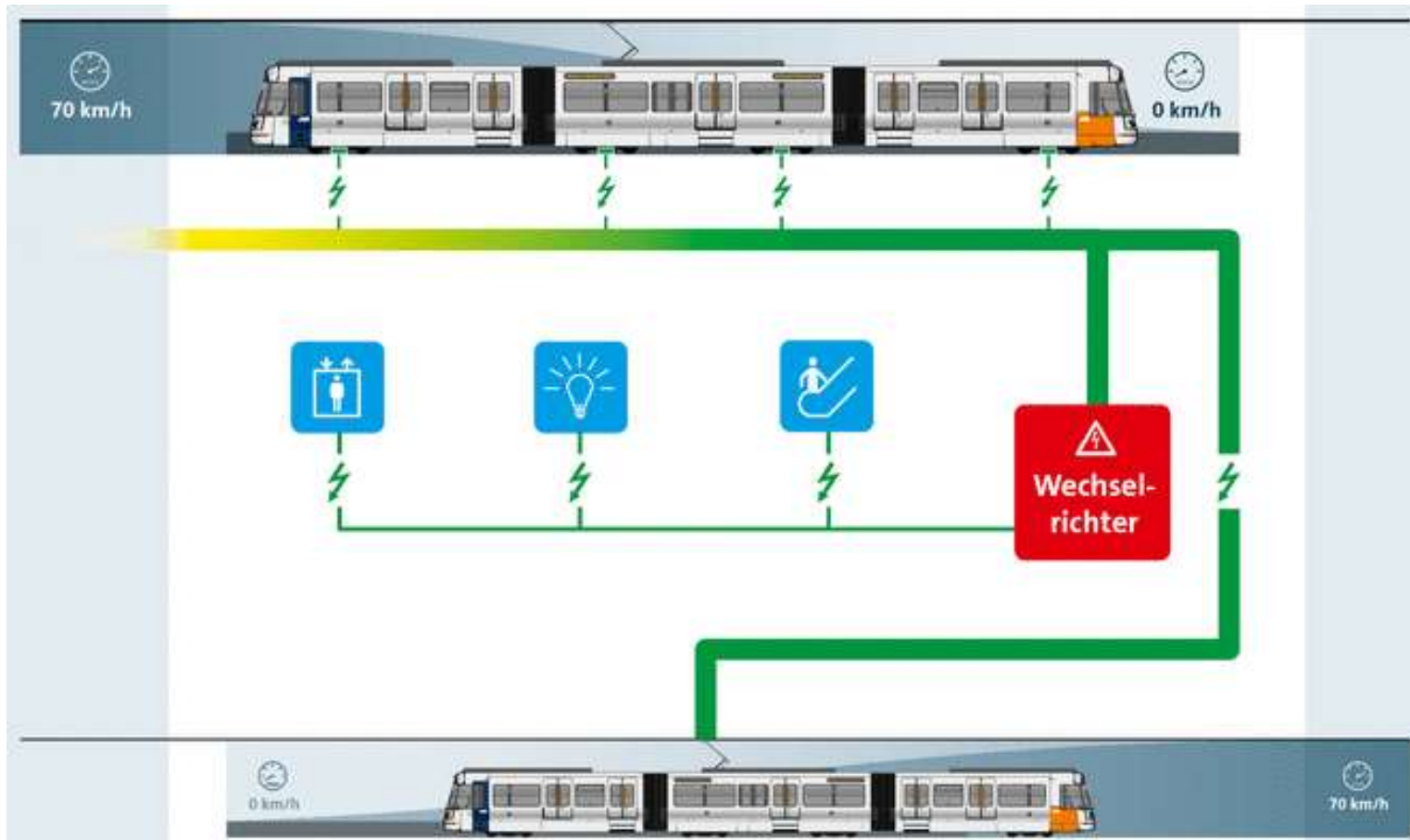
- Der Rollwiderstand eines Autoreifens auf dem Asphalt ist wesentlich größer (ca. 6-fach) als der Rollwiderstand von Stahlrädern auf Schienen
- Durch diesen geringeren Rollwiderstand eines Schienenfahrzeuges werden erhebliche Energiemengen eingespart.

Warum eine Straßenbahn? – Effizienz



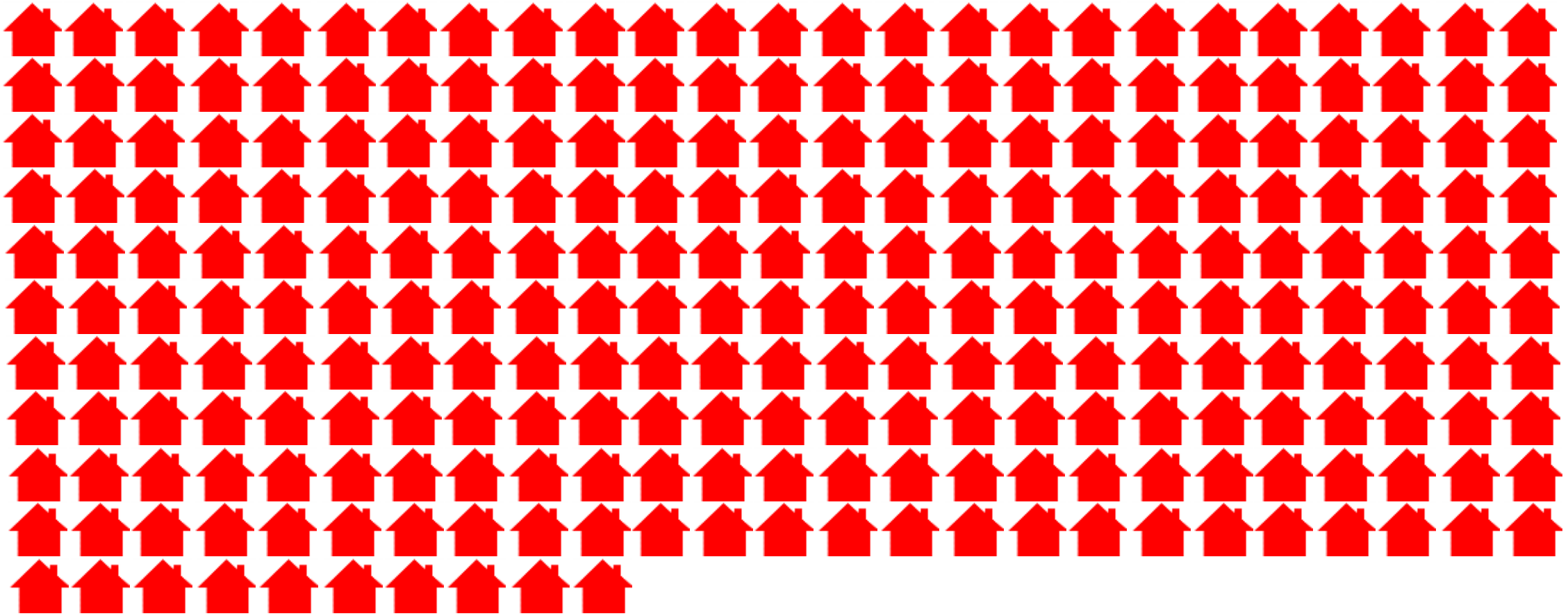
- Der elektrische Antriebsstrang hat mit über 90 % einen etwa doppelt so großen Wirkungsgrad wie ein Verbrennungsmotoren.
- Fast die gesamte aufgenommene elektrische Energie kommt an den Rädern auch als Antriebskraft an und nur ein geringer Anteil von unter 10 % geht als Abwärme verloren.
- Da ein Elektromotor vom Stillstand bis zur Enddrehzahl kontinuierlich große Drehmomente erzeugen kann, entfallen auch sehr aufwändige Schaltgetriebe.

Warum eine Straßenbahn? – Effizienz



- Vorteil des Elektromotors ist die Umkehr des Energieflusses, d.h. der Motor kann beim Bremsen, als Generator betrieben, die freiwerdende Bremsenergie über das Oberleitungsnetz für andere Fahrzeuge nutzbar machen.
- Auch eine Rückspeisung in das übergeordnete Netz ist möglich.

Warum eine Straßenbahn? – Effizienz



- Allein auf der Linie 1 werden jährlich knapp 1 Mio. kWh an Bremsenergie ins Netz zurückgespeist. Diese Energiemenge würde ausreichen, um 260 Haushalte mit Strom zu versorgen.

Warum eine Straßenbahn? – Effizienz

175 Personen

116 PKW



=

2 Busse



=

1 Straßenbahn



Warum eine Straßenbahn? – Komfort

- Straßenbahn hat die für schienengebundene Verkehrsmittel typische Laufruhe und damit einen hohen Fahrkomfort
- Beschleunigungs- und Verzögerungskräfte wesentlich geringer als beim Bus
- Ebenfalls deutlich geringere Vertikalbeschleunigungen

Warum eine Straßenbahn? – Reisezeit

Nr	Name Haltestelle	Min	Min-ges	Strab	Bus			
					HVZ	NVZ	AV	
1	Kuhberg Schulzentrum	0	0		0	0	0	
2	Gewerbeschulen Königstraße	2	2		2	2	1	
3	Egginger Weg	1	3		1	1	1	
4	Saarlandstraße	1	4		1	1	1	
5	Römerplatz	1	5		2	1	1	
6	Lutherkirche	2	7		0	1	1	
7	Ehinger Tor	1	8	8	5	4	3	11
8	Hauptbahnhof	3	11		3	3	3	
9	Theater	1	12		2	2	2	
10	Karlstraße/SWU	1	13		0	0	0	
11	Bellevue	0	13		0	0	0	
12	Lehrer Tal	1	14		3	3	3	
13	Multscherschule	1	15		2	2	2	
14	Fort Unterer Eselsberg	0	15		0	0	0	
15	Eselsberg Hasenkopf	1	16		2	2	2	
16	Universität Süd	2	18		2	2	2	
17	Botanischer Garten	1	19		2	1	1	
18	Staudingerstraße	1	20		1	1	1	
19	Kliniken Wissenschaftsstadt	1	21		0	1	1	
20	Wilhelm-Runge-Straße	1	22		1	2	2	
21	Hochschule Eselsberg	1	23		2	1	1	
22	Nokia	1	24		1	1	0	
23	Science Park II	1	25	17	1	1	1	22
		25			33	32	29	
			-8					

- Mit besonderen Bahnkörpern ist eine Reisezeitoptimierung möglich (Ulm ca. 25 %)
- Fahrzeit Ulm Hauptbahnhof nach Universität Süd = 7 min. bzw. Science Park II = 17 min.
- Fahrzeit Stuttgart Hauptbahnhof nach Ulm Hauptbahnhof = 28 min.

Σ 35 min. bzw. 45 min. + Übergangszeit von Stuttgart Hauptbahnhof in die Wissenschaftsstadt

Warum eine Straßenbahn? – Stadt-Ökologie



Vorteile Rasengleis:

- schall- und erschütterungsarm
- Regenrückhaltung / Versickerung (Entlastung Kanalisation)
- Mikroklima (Verdunstung)
- Feinstaubbindung
- städtebauliche Integration
- hohe Akzeptanz in der Bevölkerung
- Berücksichtigung beim ökologischen Ausgleich

Warum eine Straßenbahn? – Urbanität & Akzeptanz



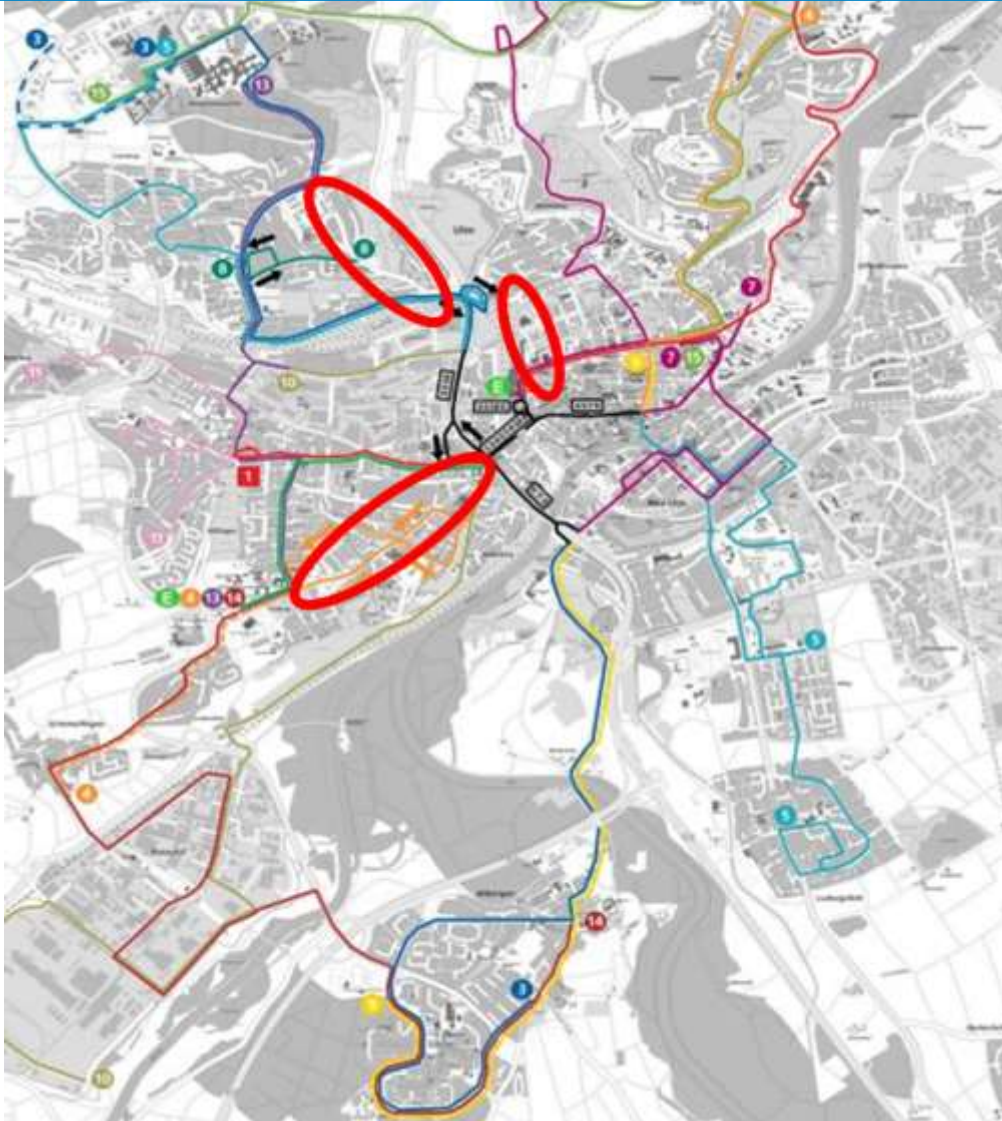
- Straßenbahnen sind Ausdruck eines städtischen Lebensgefühl.
- Straßenbahnen erfahren eine wesentlich höhere Akzeptanz als vergleichbare Bussysteme

Warum eine Straßenbahn? – Zuverlässigkeit

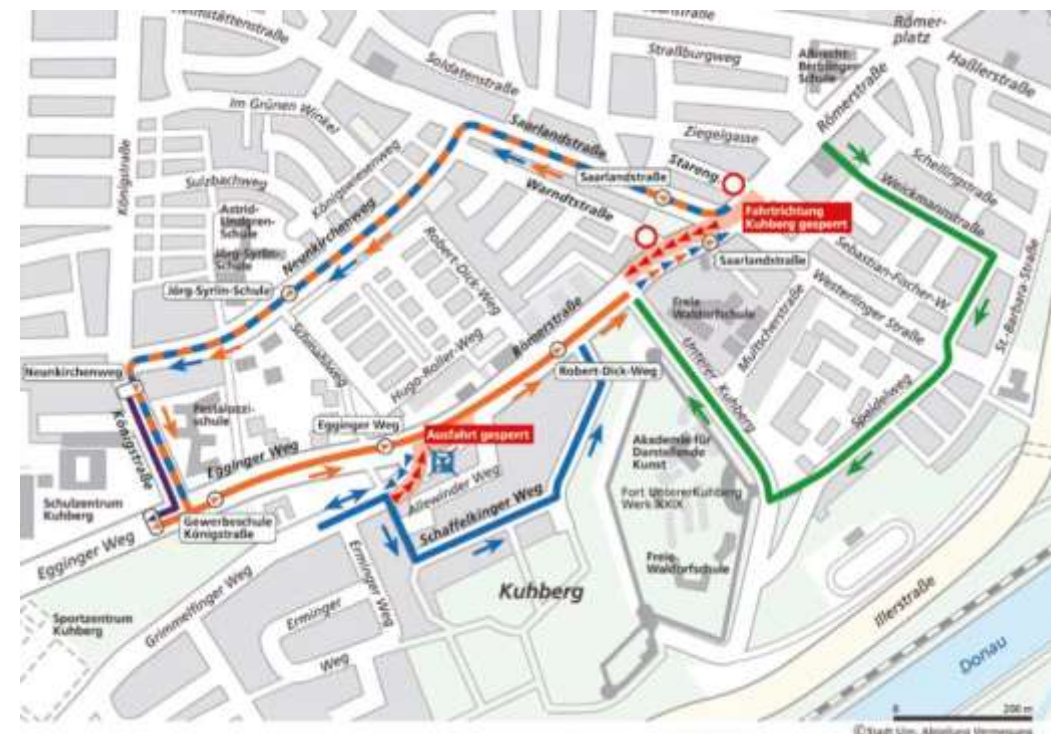
- Straßenbahnen sind sehr zuverlässig und haben eine sehr hohe Verfügbarkeit.
- Die Wartung und Betrieb von Fahrzeugen und Infrastruktur erfolgt im Wesentlichen mit eigenem Personal.
- Hohe Identifikation der Mitarbeiter mit dem Produkt.



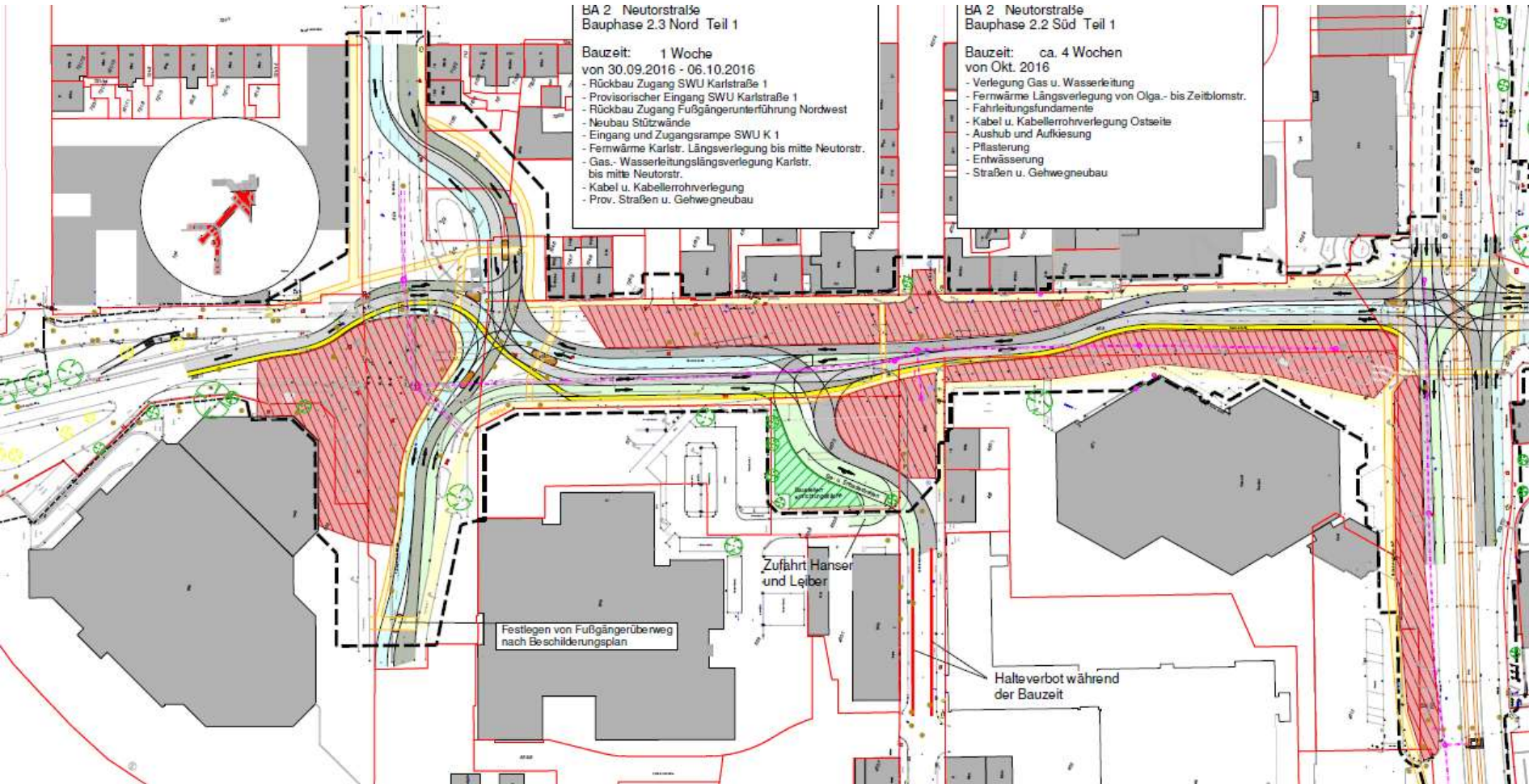
Herausforderung Bauen – Bauliniennetz



- Kontinuität über die Bauzeit, möglichst nicht zu häufig wechselnde Zustände
- Zum Beispiel Busliniennetz geändert in 3-jähriges „Bauliniennetz“
- Hochschul- & Klinikbetrieb ohne Einschränkungen



Herausforderung Bauen – Bauphasenplanung



- Detaillierte Bauphasenplanung
- Genaue Baufeldgrößen und verbleibende (Verkehrs-)Flächen
- Möglichst präzise Zeiträume
- Für alle (Anwohner, Gewerbetreibende, Verkehrsteilnehmer und Baufirmen) sehr gut planbar

Fazit

- Straßenbahn ist das leistungsfähigste innerstädtische Verkehrsmittel, das an der Oberfläche verkehrt.
- Straßenbahn ist emissionsfrei, leise, effizient, barrierefrei, komfortabel und hat eine sehr hohe Nutzakzeptanz.
- Busse ohne eigene Trassen sind keine Alternative. Der Nullfall kann kein Prognosefall sein. Ein adäquates unabhängiges Bussystem wäre nur unwesentlich günstiger.
- Infrastruktur bauen ist eine Herausforderung. Planung, Koordination und Kommunikation lösen die Aufgaben!
- Chancen begreifen, Stadt entwickeln und Stadtraum gestalten!
- Heutige Gegner sind später Befürworter. Sehr viele Menschen profitieren von der guten Anbindung.
- Förderkulisse derzeit so gut wie lange nicht mehr und ggf. in der Zukunft wieder deutlich schlechter.
- Zu Bürgerentscheiden lassen sich Gegner immer leichter als Befürworter mobilisieren. Wichtig ist, dass am Ende ein möglichst guter Querschnitt repräsentiert wird. Deshalb gehen Sie entscheiden und überzeugen Sie andere zu entscheiden!

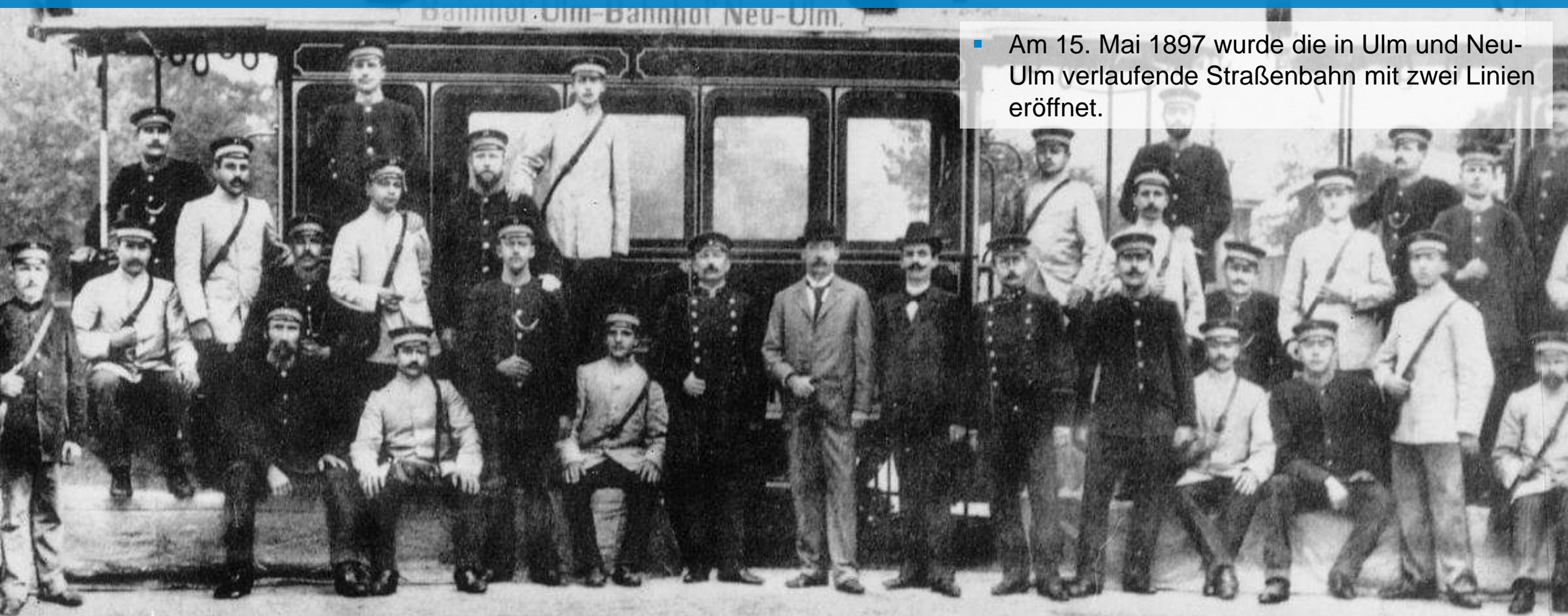
Verlass dich drauf.

Danke für
Ihre Zeit.

SWU

© Lars Schwerdtfeger

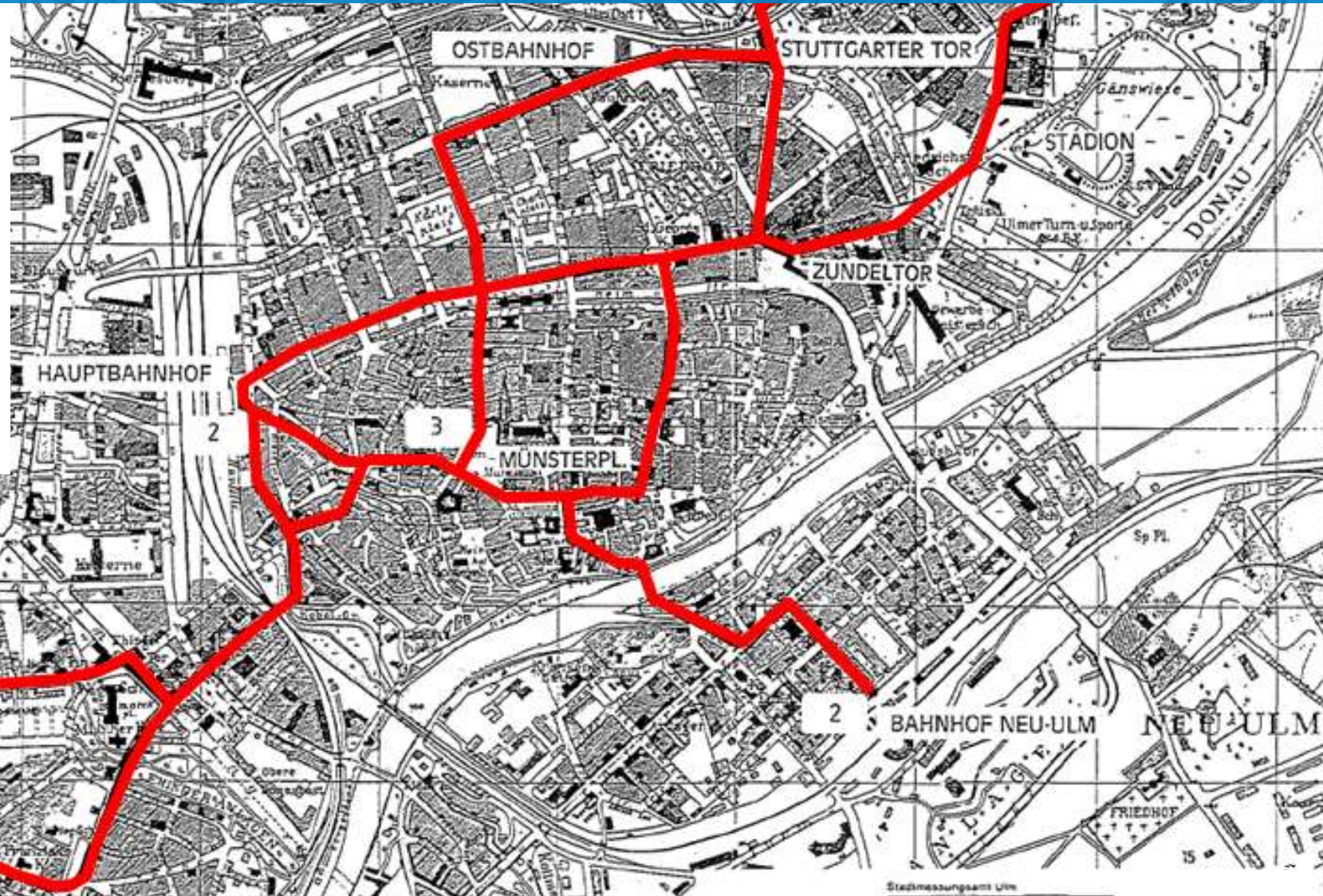
Entwicklung Straßenbahn Ulm – Anfänge



- Am 15. Mai 1897 wurde die in Ulm und Neu-Ulm verlaufende Straßenbahn mit zwei Linien eröffnet.

Entwicklung Straßenbahn Ulm – Ausbau

- **1897**
Inbetriebnahme der Straßenbahn mit zwei Linien:
eine Ringlinie in der Ulmer Innenstadt und eine Linie
von Ulm nach Neu-Ulm
- **1900**
Dritte Straßenbahnlinie nimmt ihren Dienst auf vom
Münsterplatz zum Stuttgarter Tor
- **1927**
Linie 4 startet von der Friedrichsau bis zum
Hauptbahnhof Ulm
- **1929**
Straßenbahnnetz erreicht seine größte Ausdehnung
mit vier Linien bei **12,5 km** Trassenlänge



Entwicklung Straßenbahn Ulm – Kriegsjahre



- **1944**

Straßenbahnbetrieb wird aufgrund schwerer Beschädigung während des Krieges eingestellt

- **1945**

Die Donaubrücken waren bei den Luftangriffen im März 1945 zwar beschädigt worden, aber noch nutzbar. Erst im April wurden sie dann durch die zurückweichenden deutschen Truppen gesprengt. Im Anschluss gab es keinen Straßenbahnbetrieb mehr nach Neu-Ulm

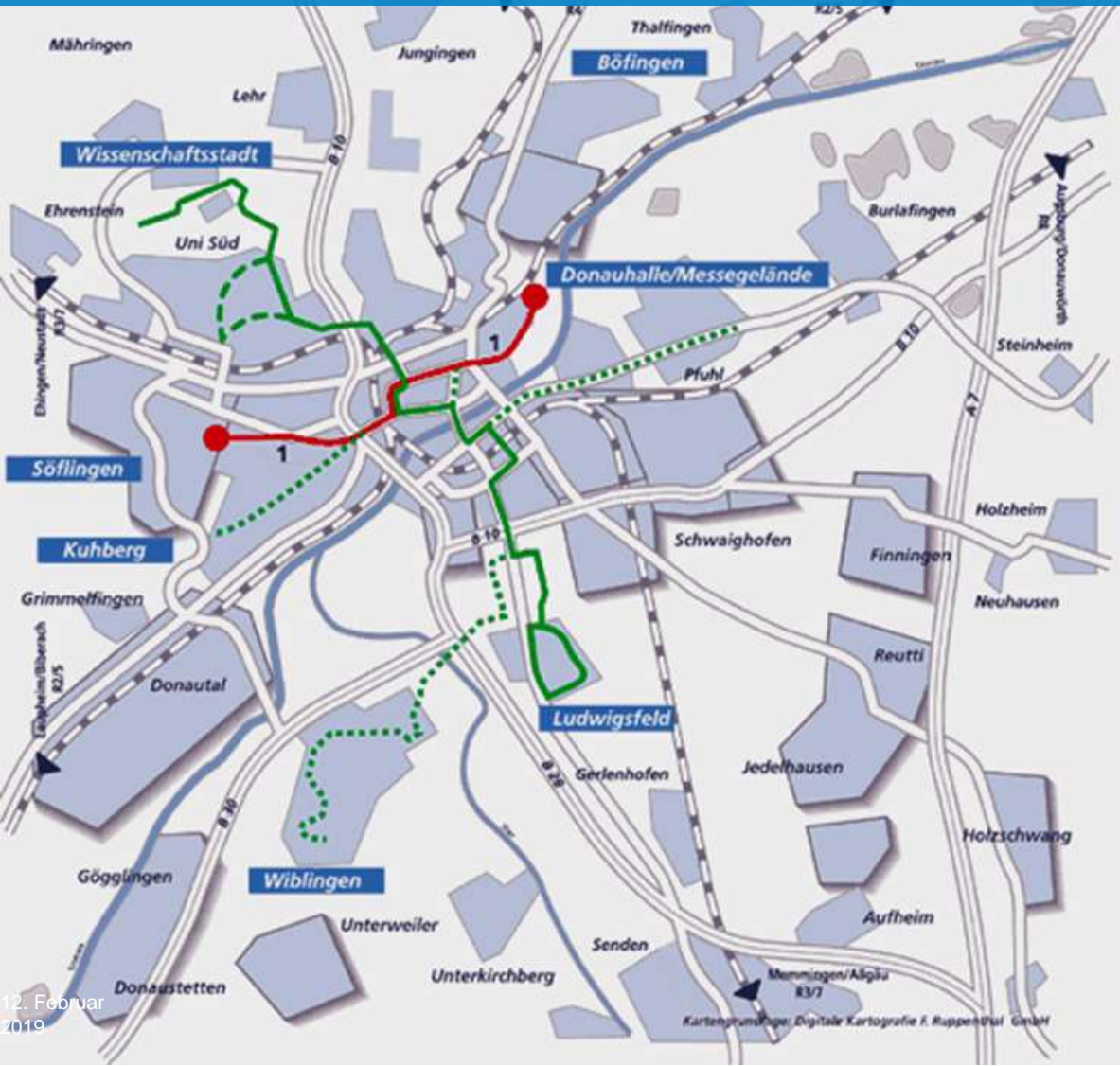
Entwicklung Straßenbahn Ulm – Nachkriegsjahre

1960er und 1970er Jahre

Die autogerechte Stadt wird auch in Ulm umgesetzt. Zahlreiche Trassenabschnitte werden stillgelegt oder sogar zurückgebaut. Am Ende verbleibt als letzte Strecke der Abschnitt Söflingen – Donaustadion mit nur ca. 5,5 km.



Entwicklung Straßenbahn Ulm – Ausbaupläne



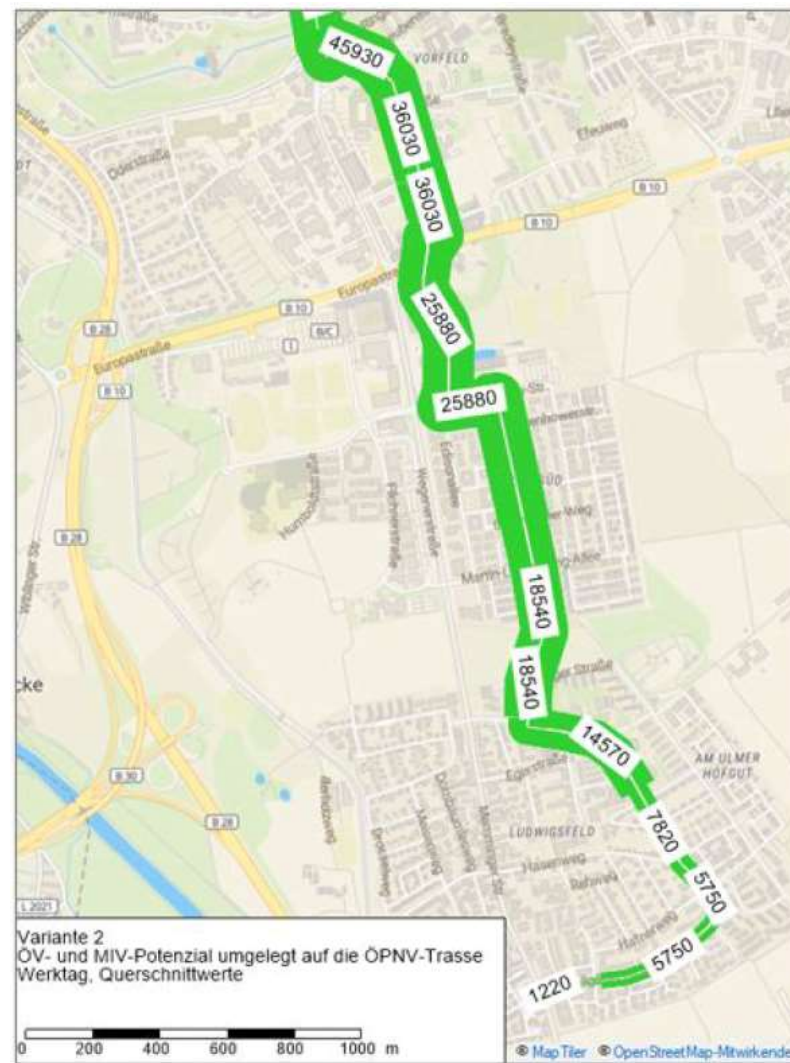
- **1990er Jahre: „Fünf-Linien-Konzept“**, in mehreren Ausbaustufen (insgesamt 34 km):
 - Linie 1: Donauhalle - Hbf Ulm - Kuhberg
 - Linie 2: Pfuhl - Ehinger Tor - Söflingen
 - Linie 3: Eselsberg - Hbf Ulm - Bhf Neu-Ulm - Ludwigsfeld (1.Ausbaustufe)
 - Linie 4: Ehinger Tor - Hbf Ulm - Olga-/Frauenstraße - Bhf Neu-Ulm - Muthenhölzle – Wiblingen
 - Linie 5: Universität - Hbf Ulm - Bhf Neu-Ulm - Muthenhölzle - Wiblingen Pranger – Tannenplatz
- Im Rahmen der 1. Ausbaustufe wurde das Konzept 1999 im Bürgerentscheid mit 51 : 49 abgelehnt (18.307 Nein- gegen 17.514 Ja-Stimmen)
- Bürgerentscheid scheiterte am Quorum von 30 Prozent der Wählerstimmen
- Wahlbeteiligung bei 45,5 % → keine der beiden Seiten konnte die erforderliche Stimmenanzahl erreichen
- Gemeinderat griff „Fünf-Linien-Konzept“ danach nicht mehr auf
- Ab 2000 Planung Verlängerung Böfingen, nicht Bestandteil des „Fünf-Linien-Konzept“

Entwicklung Straßenbahn Ulm – Ausblick Neu-Ulm



- Planung von 2009-2012
- Planungsstopp Anfang 2013, i.W. wegen knappen NKF
- Überarbeitung der Planung im Zuge Grundsatzuntersuchung Südachse (Qualität Machbarkeitsuntersuchung)

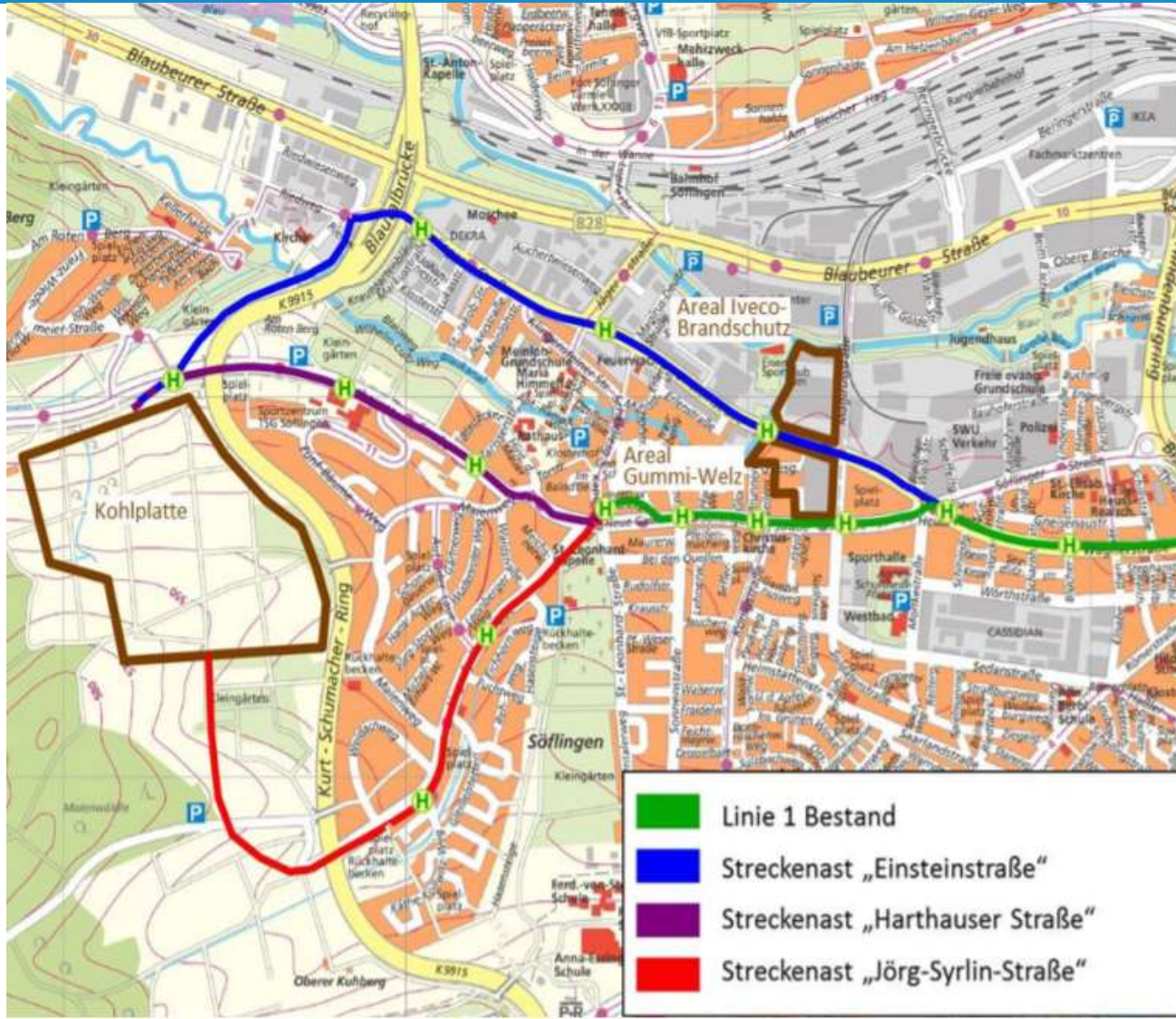
Entwicklung Straßenbahn Ulm – Ausblick Neu-Ulm



- Grundsatzuntersuchung zur ÖPNV-Potenzialabschätzung Südachse in Neu-Ulm abgeschlossen
- Aus dem Jahr 2011 liegt für den innerstädtischen Abschnitt eine fertige Vorplanung vor, die als Planungsgrundlage unterstellt werden kann. Kostenfortschreibung.



Entwicklung Straßenbahn Ulm – Ausblick Kohlplatte



- Im Nahverkehrsplan 2017 verankert
- Neubau einer Straßenbahnlinie zum geplanten Wohngebiet Kohlplatte
- Technische Machbarkeit konnte nachgewiesen werden
- Nutzen-Kosten mit Verlängerung nach Neu-Ulm bei 1,12 (weitere Potentiale vorhanden)
- Aktuell ist Entwicklung Wohngebiet ausgesetzt (u.A. Verfügbarkeit Flächen)

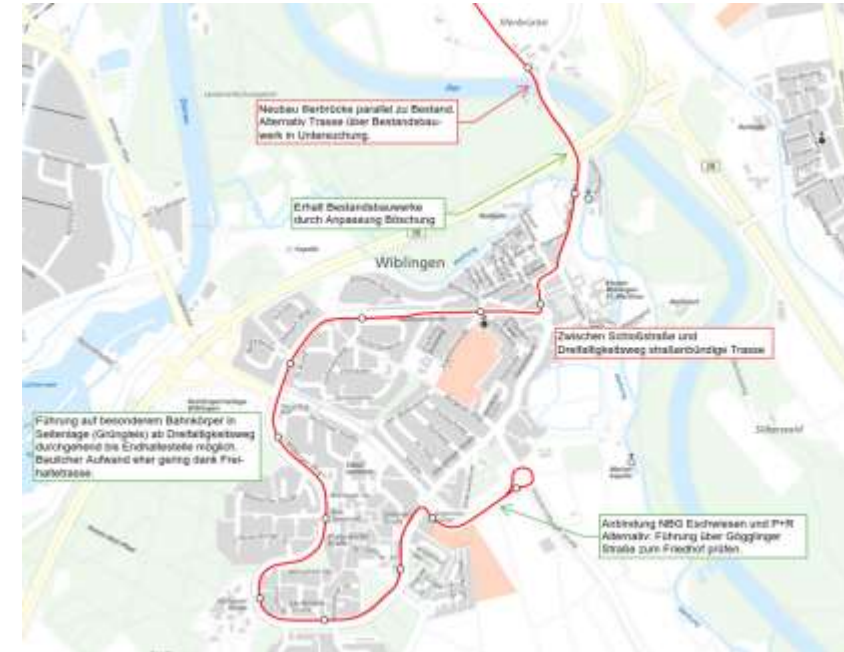
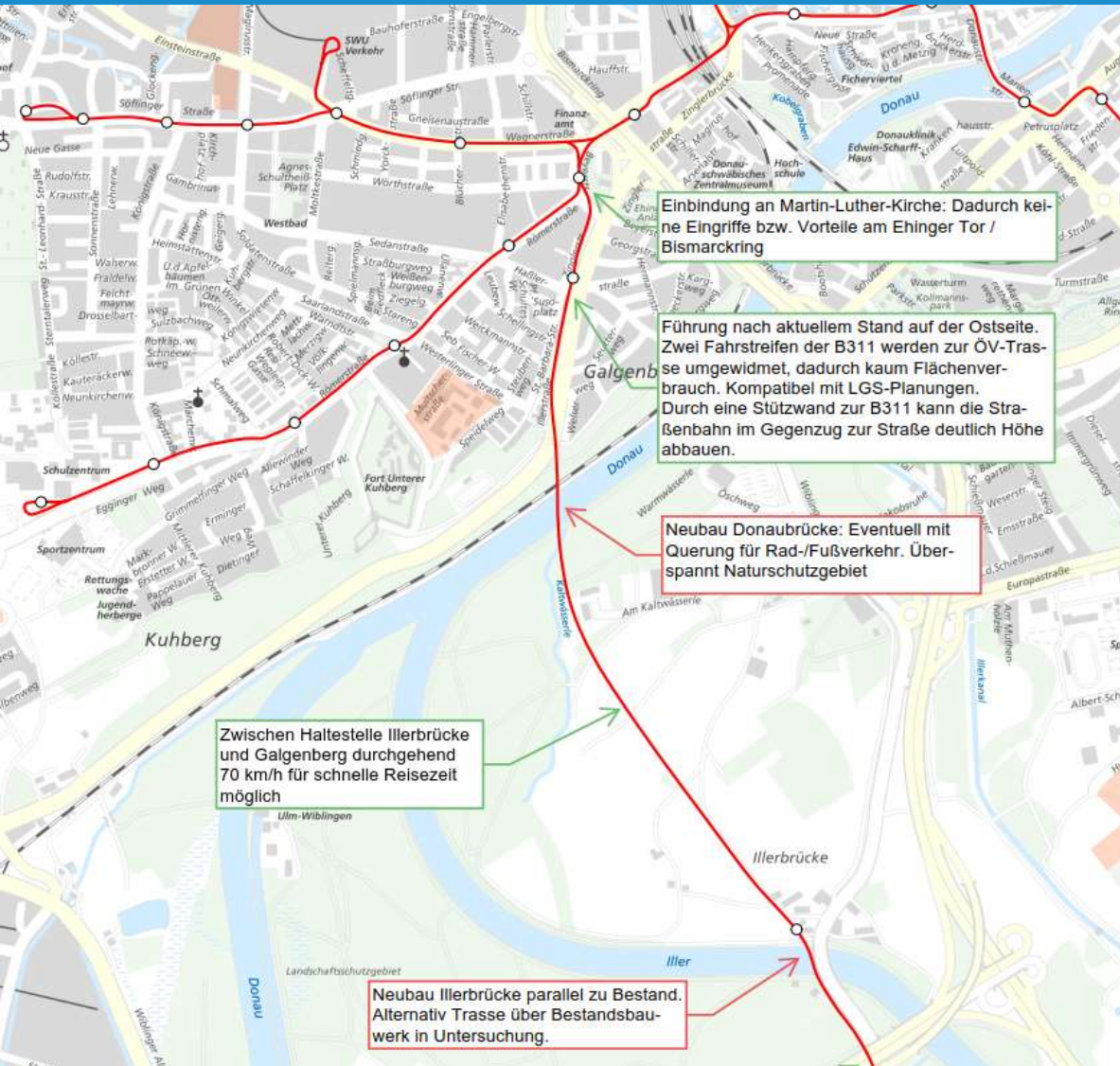


Entwicklung Straßenbahn Ulm – Ausblick Science Park

- Derzeit Vereinbarung der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen Ulm und Blaustein
- Untersuchungsgebiet Science Park III und Blaustein
- Die Freihaltetrasse im Science Park II soll zu Gunsten aktueller Grundstücksverhandlungen aufgegeben werden
- SWU-V sieht ebenfalls als Vorzugsvariante eine Linienführung über den Oberen Scheibenberg in den Science Park III

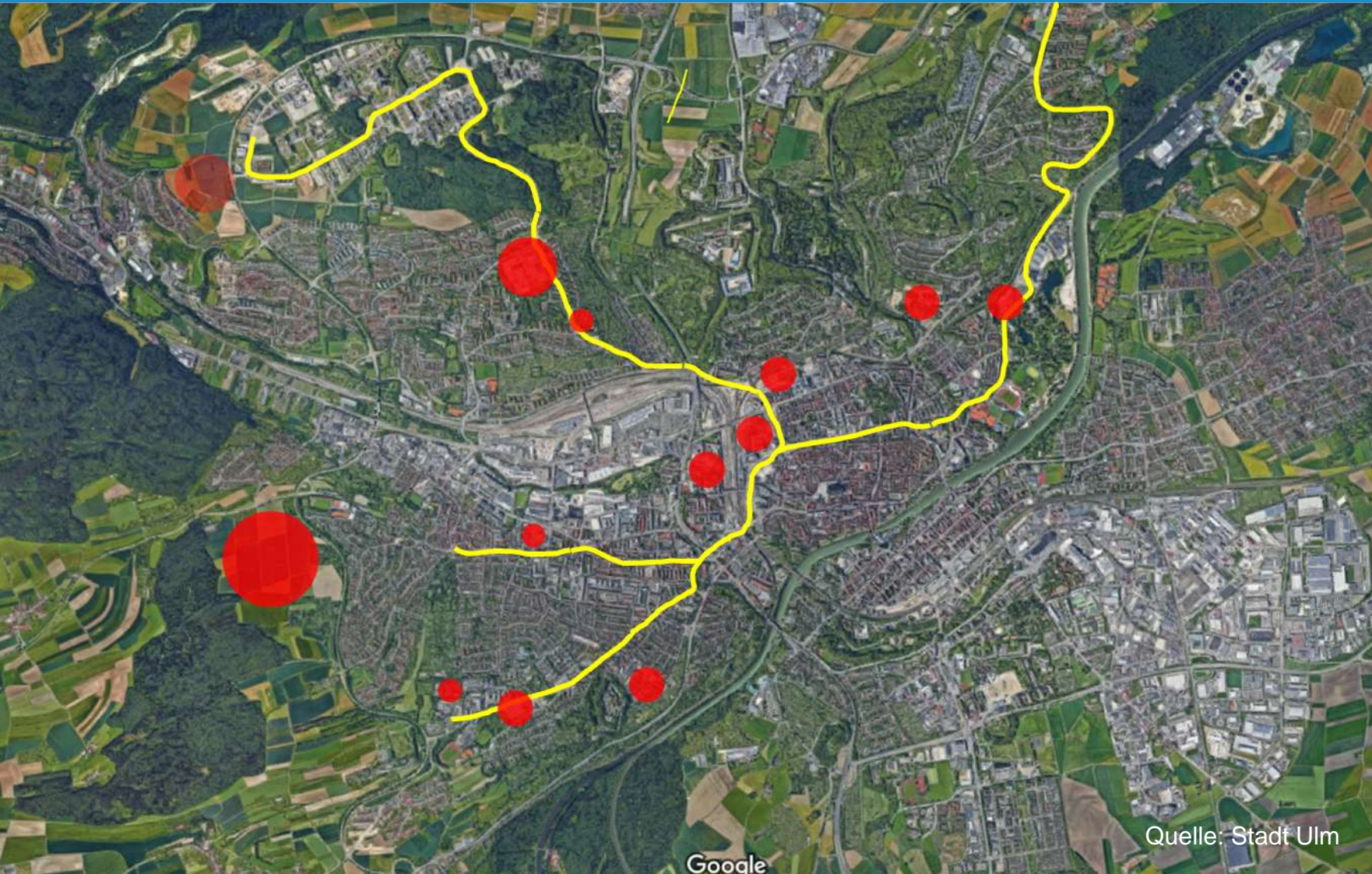
18. November 2018

Entwicklung Straßenbahn Ulm – Ausblick Wiblingen



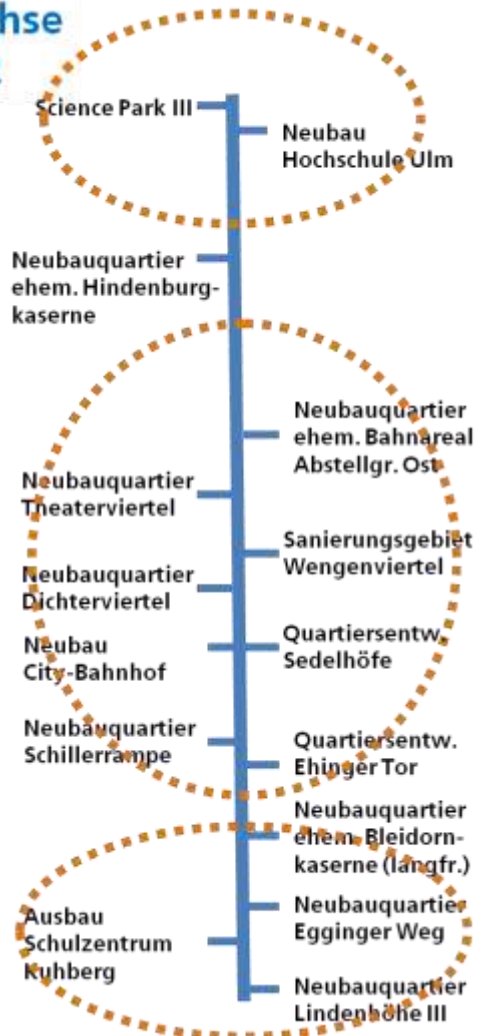
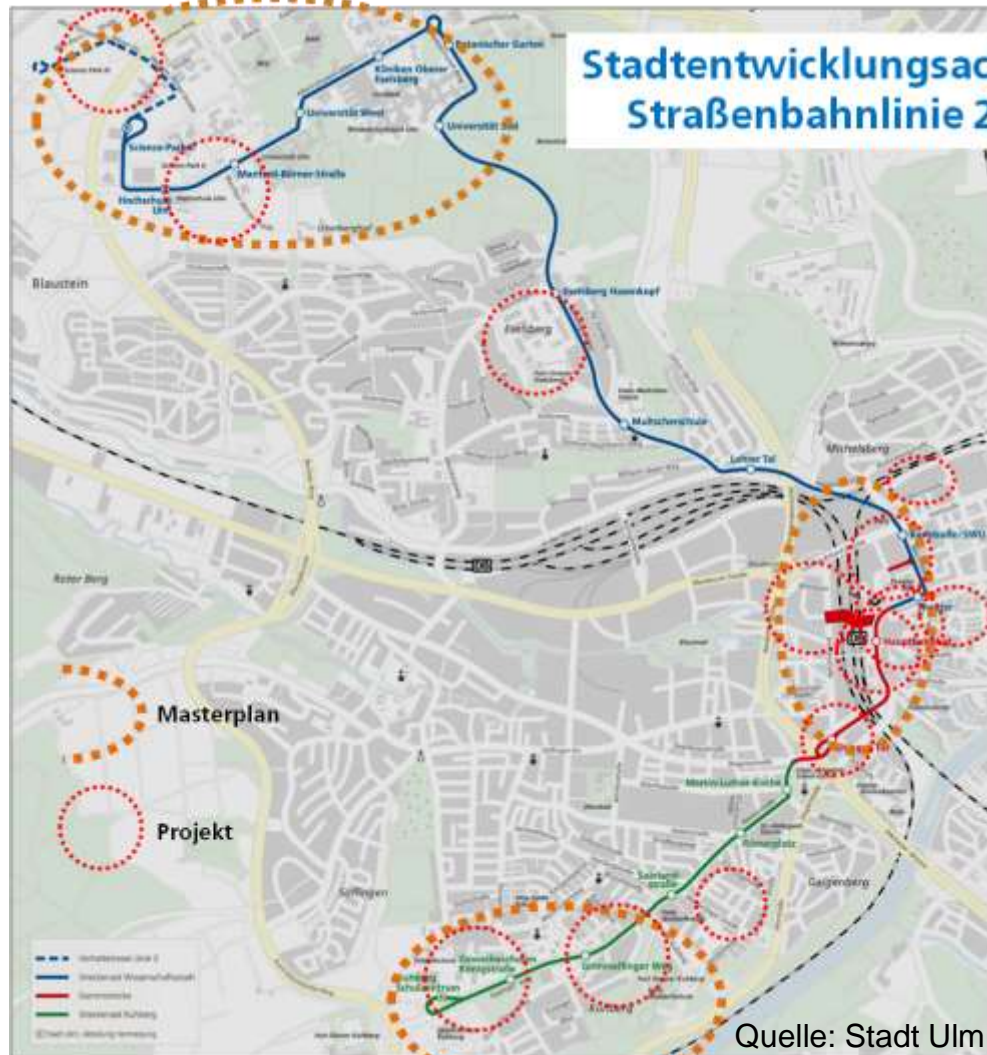
- Bestehender Auftrag des Gemeinderates an Verwaltung Stadt Ulm zur Untersuchung einer Straßenbahn nach Wiblingen.
- Aufgrund der begrenzten Kapazitäten und Mittel wird zunächst eine Trasse untersucht.
- Zwei Studienarbeiten haben den Streckenast bereits betrachtet.
- Untersucht wird eine schnelle Trasse via B311, die erfolgreiche Führung der Linie 4 innerhalb von Wiblingen wird beibehalten. Diese Variante hat voraussichtlich den höchsten Nutzen

Warum eine Straßenbahn? – Standortvorteil

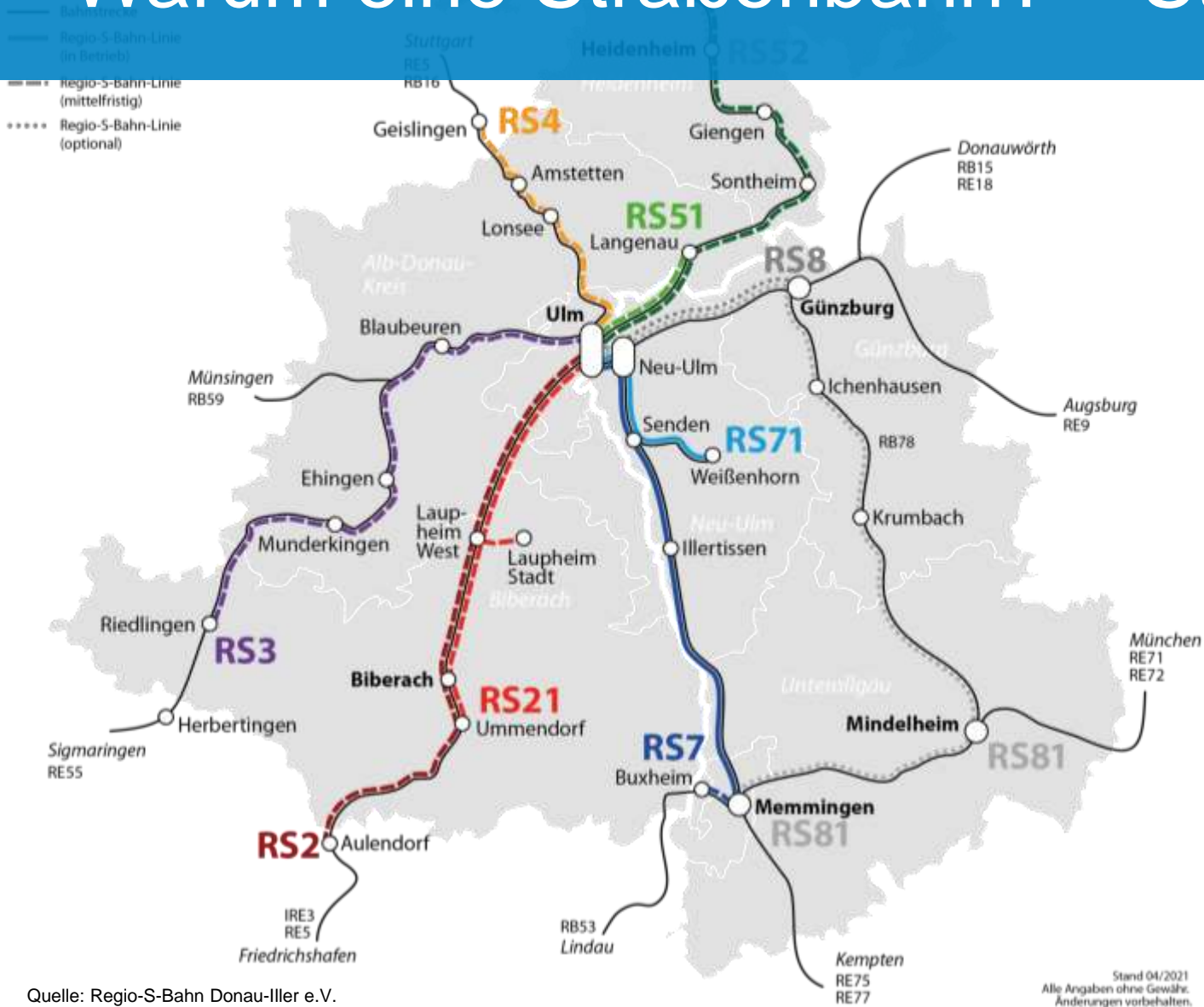


- Die Schwerpunkte der Stadtentwicklung Ulm liegen am heutigen Straßenbahnnetz bzw. im Bereich zukünftiger Erweiterungsvorhaben.
- Vor allem erfolgt Aufwertung nicht mehr, unzureichend oder nicht mehr zeitgemäß genutzter Innenstadt-Flächen (DB-Abstellanlage Ost, Kasernen-Konversionsgebiete, Sanierungsgebiete, Messeparkplatz etc.)
- Wohngebiete in Stadtrandlage würden auch ohne Straßenbahn entstehen, allerdings mit einem höheren Bedarf für Straßen und Parkplatzflächen.

Warum eine Straßenbahn? – Standortvorteil

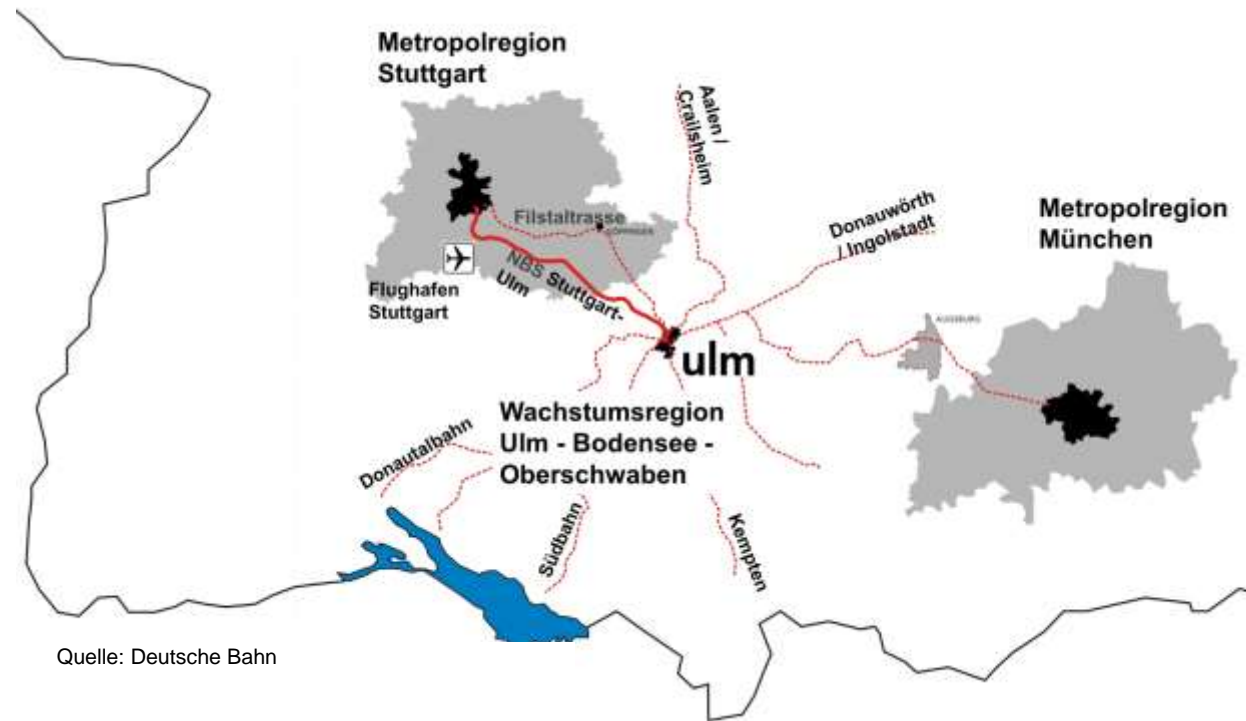


Warum eine Straßenbahn? – Standortvorteil



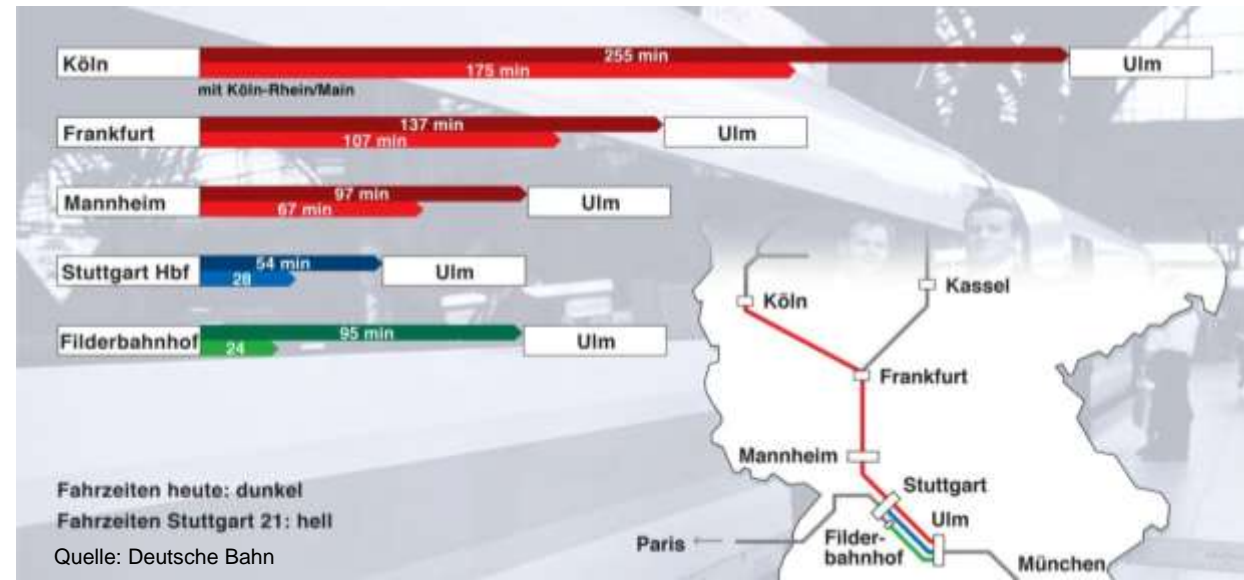
- Ulm und Neu-Ulm werden **die** zentralen Knotenpunkte im Regio-S-Bahn-Netz
- Von den beiden Bahnhöfen und weiteren Haltepunkten dann Weiterbeförderung mit ÖPNV in den Stadtgebieten.
- Ohne Straßenbahn in Ulm nicht denkbar!

Warum eine Straßenbahn? – Standortvorteil



Quelle: Deutsche Bahn

- Der Ulmer Hauptbahnhof liegt an der „Magistrale für Europa“ von Paris nach Budapest.
- bisher ca. 40.000 DB-Kunden tägl.
- Betriebsszenario 2025:
 - 196 ICE/IC/EC im schnellen Fernverkehr (2016: 75)
 - 579 Regionalzüge (2016: 260)
- Stuttgart 21: Teil-Inbetriebnahme Ende 2025, Komplett-Inbetriebnahme Ende 2026
- NBS Ulm-Augsburg bereits in der (Vor-)Planung, Inbetriebnahme voraussichtlich in den 2040er-Jahren



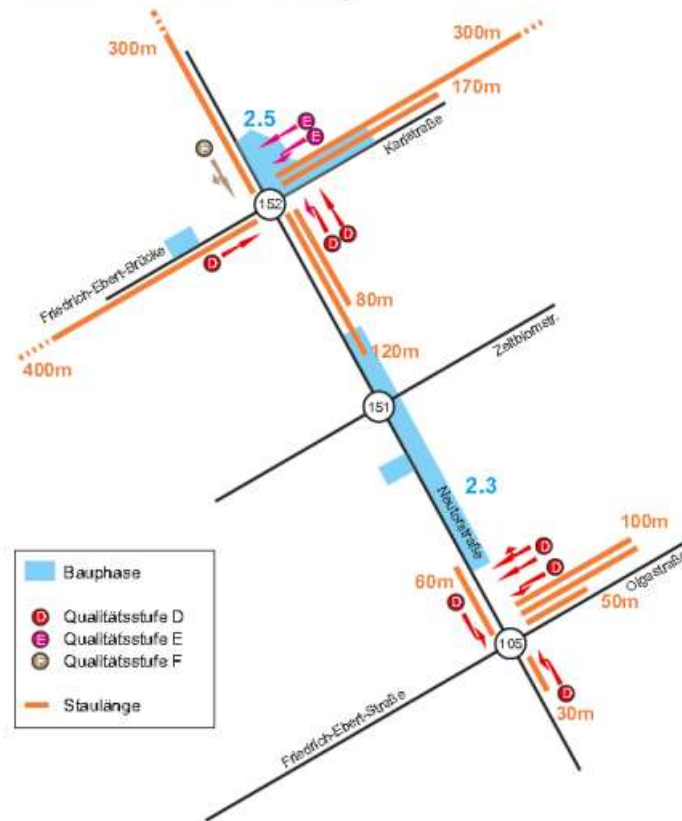
Herausforderung Bauen – Bauphasenplanung



Herausforderung Bauen – Verkehrsführung Bauzeit

3. Bauphasen und Umleitungen Streckenast Neutorstraße/Wissenschaftsstadt Qualität des Verkehrsablaufes - mittlere Wartezeiten MIV - maximale Rückstaulängen MIV

Neutorstraße
Bauphase 2.5



- Baufelder wurden in Verkehrsmodell integriert
- In mehreren Schritten wurde geprüft, wie prognostizierte schlechte Verkehrszustände (z.B. Qualitätsstufe F) verbessert werden können, zum Beispiel durch weiträumigere Umleitungen oder geänderte Spuraufteilungen.
- **Die Umsetzung war erfolgreich. Es konnte über die gesamte Bauzeit ein guter Verkehrsfluss sichergestellt werden. Der von Einzelnen heraufbeschworene „Verkehrsinfarkt“ blieb aus.**
- **Die Stadt hat „funktioniert“!**

Herausforderung Bauen – Baustellenkommunikation

- Baustellenbeauftragter war seit Oktober 2015 im Einsatz (Infomobil seit Juni 2016)
- Verschiedene Standorte im Stadtgebiet
- Anpassung an Baufortschritt möglich
- Aufgaben: Vor-Ort-Präsenz mit Infomobil, telefonische Erreichbarkeit, Bearbeitung von schriftlichen Anfragen
- Über 3.000 Anfragen beantwortet

■ Die Baustellenbeauftragten:

Rund **530** Sprechstunden abgehalten, rund **6.600** Stunden im Einsatz, rund **3.100** Anfragen entgegengenommen, durchschnittlich **37** Minuten Bearbeitungszeit je Anfrage

Herausforderung Bauen – Baustellenkommunikation



- Je Streckenast 2x Infoveranstaltung pro Jahr
- Zusätzliche Sondertermine (Uni, IHK, RPGs etc.)
- Moderation
- Sachstandsbericht
- Sonderthemen (Leitungen etc.)
- Fragerunde
- Nachbereitung Ergebnisse (Internet und Folgeveranstaltung)

Herausforderung Bauen – Baustellenkommunikation



■ Zugriffe auf www.linie2-ulm.de

Gesamt **466.174** Seitenaufrufe

Startseite (Newsbereich) **132.358** Aufrufe,

Die neue Linie 2 **56.728** Aufrufe,

Baufortschrittmelder **52.157** Aufrufe,

Verkehrsmelder **23.824** Aufrufe

Weitere Informations-Kanäle

- Presse
- Infozeitschriften, Flyer, Anwohnerschreiben
- Soziale Medien

Das Vorhaben war über die gesamte Bauzeit bis zum Ende positiv belegt!

Herausforderung Bauen – Baustellenkommunikation

The image shows three overlapping posters for 'Linie 2 Anschluss Zukunft'. Each poster features a person and a speech bubble with a message. The top poster on the left shows a woman with a blue speech bubble saying 'Das bringen wir schon auf Linie'. The middle poster shows a man with a red speech bubble saying 'Da müssen wir jetzt durch'. The right poster shows a man with a blue speech bubble saying 'Jetzt geht's aber zick-zack'. All posters have a green footer with contact information and logos for SWU and ulm.

Linie 2
Anschluss Zukunft

Das bringen wir schon auf **Linie**

Großbaustelle vorm Haus
Nah dran, aber mit Geduld und Gelassenheit

Linie 2
Anschluss Zukunft

Da müssen wir jetzt **durch**

Die Wege zu uns bleiben offen!
Ihre Geschäfte, Praxen und Dienstleister an der Linie 2

Linie 2
Anschluss Zukunft

Jetzt geht's aber **zick-zack**

Wir kommen drumherum
Große Baustelle – veränderte Verkehrsführung

www.linie2-ulm.de | 0731 166-4466

SWU ulm

- Auch Gewerbetreibende direkt an der Strecke waren Teil der „Verständnis“-Kampagne
- Permanente Erreichbarkeit und wegweisende Beschilderung konnten viel Druck wegnehmen
- Alle Grundstücke waren durchgehend erreichbar.



Brücken nutzen ...

- Bestehende Neutorbrücke in Ulm, erbaut 1907
- Geringe Querschnittsbreite, keine Busbegegnung
- Zuvor 3 dicht getaktete Buslinien.
- Nicht für heutige Verkehre konstruiert



... oder Brücken bauen?

- Brücken verbinden nicht nur, sie bringen einen (verkehrlichen) Mehrwert

