

Öffentlicher Personennahverkehr und Schülerbeförderung

Erstmals leichter Fahrgastrückgang bei DING

Elf Jahre in Folge stiegen die Fahrgastzahlen in DING beständig. Im Jahr 2009 ist die Nachfrage erstmals um 0,5 Prozent zurückgegangen – eine Folge rückläufiger Schülerzahlen und der Wirtschaftskrise 2009. Die Beförderungsleistung im

Verbund stieg dennoch um 1,3 Prozent an, da die durchschnittliche Fahrtstrecke der ÖPNV-Kunden zugenommen hat. Mit dieser Entwicklung liegt der Verbund DING dennoch über dem Mittel der Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg.

Im Herbst 2010 fand im Verbundgebiet DING erstmals nach Verbundgründung 1998 eine umfassende Verkehrserhebung (Zählung und Befragung) statt. Die Daten sollen die Weiterentwicklung der Verbundverkehre erleichtern und eine leistungsorientierte Einnahmeaufteilung zwischen den Beförderungsunternehmen ermöglichen. Erste Ergebnisse werden Mitte 2011 erwartet.

Entwicklung der Fahrgäste im Verkehrsverbund DING seit 1997



Schülerbeförderung

Mit Einführung der Werkrealschulen neuen Typs ab September 2010 erfolgten nachhaltige Veränderungen in der Schülerbeförderung. Einige bisher selbständige Hauptschulen wurden zu Außenstellen. Alle anderen Schüler müssen erst dann zur neuen Stammschule, an der oft nur der Unterricht der Klassen 5 bis 7 stattfindet, befördert werden. Diese Veränderungen sollen an den Werkrealschulen im Landkreis stufenweise bis September 2012 erfolgen.

Parallel dazu haben mehrere Haupt- und Werkrealschulen ihren Schulbezirk aufgehoben und damit eine freie Schulwahl der Eltern und Schüler ermöglicht. Diese Änderungen betreffen insbesondere die bisherigen Hauptschulen im nördlichen Kreisgebiet.

Durch diese Schulreform müssen rund 100 Hauptschüler, die ihre Schule bisher zu Fuß erreichen konnten, im Schuljahr 2010/11 erstmals im Bus oder Zug befördert werden. Für

rund 30 Schüler verteuert sich der Schulweg. In den beiden folgenden Schuljahren werden diese Zahlen weiter steigen.

Für die neuen Werkrealschulen in Heroldstatt (mit Außenstellen in Berghülen und Westerheim), Dornstadt (mit Außenstelle Nellingen) und Herrlingen (mit Außenstelle in Klingenstein) mussten neue Busverkehre eingerichtet werden. Insgesamt entstehen zusätzliche Schülerbeförderungskosten von rund 200.000 Euro im Schuljahr 2010/11 und

Buslinienverkehr

voraussichtlich weitere 100.000 Euro im Schuljahr 2011/12 bzw. 2012/13. Eine Erhöhung der Zuweisungen des Landes an die Landkreise in Höhe eines Drittels der eingesparten Lehrergehälter ist bisher nur für später in Aussicht gestellt worden.

Vor diesem Hintergrund sah sich der Alb-Donau-Kreis als letzter Landkreis in Baden-Württemberg gezwungen, auch für Hauptschüler der Klassen 5 bis 9 einen Eigenanteil in verminderter Höhe (14 Euro je Monat) einzuführen. Daraus ergeben sich Mehreinnahmen von

etwa 180.000 Euro im Schuljahr 2010/11. Gleichzeitig hat der Kreistag einer Erhöhung der Kilometervergütung für den Einsatz privater Kraftfahrzeuge in der Schülerbeförderung von bisher 16 Cent auf nunmehr 25 Cent je Kilometer zugestimmt.

Der Anstieg der beförderten Haupt- und Werkrealschüler konnte den allgemeinen Rückgang der Schülerzahlen (minus 1,2 Prozent im Schuljahr 2010/11 nach minus 1,5 Prozent im Schuljahr 2009/10) nur leicht dämpfen.

Zum Schuljahresbeginn am 13. September 2010 hat das Landratsamt bei der Umgestaltung des Verkehrsangebots zu folgenden Werkrealschulen mitgewirkt:

- Heroldstatt mit den Außenstellen in Westerheim und Berghülen (Buslinie 30)
- Dornstadt mit der Außenstelle in Nellingen (Buslinie 49)
- Herrlingen mit der Außenstelle in Klingenstein (Buslinie 37/38)



Ebenfalls zum Schuljahresbeginn wurden die Schülerverkehre von SonderbuchzurGrundschuleAsch (Buslinie 366) und von Kirchen zur Realschule Munderkingen verbessert.

Außerhalb der Schülerbeförderung wurden zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 – teilweise unter finanzieller Beteiligung der begünstigten Gemeinden – zusätzliche Spätverkehre an Wochenenden (z.B. nach Blaustein-Bermaringen, Munderkingen und Dornstadt-Scharenstetten) eingerichtet und die Taktverkehre an Samstagen optimiert (Buslinie 37/38 Ulm-Blaustein und Buslinie 49 Ulm-Dornstadt). Die parallel zur Bahnlinie Ulm-Geislingen verkehrende Buslinie 46 wurde in Amstetten und Lonsee besser auf Zugankünfte und -abfahrten abgestimmt.

Bahnhof Rechtenstein offiziell eröffnet



Bereits zum 13. Dezember 2009 wurde an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ein nachmittäglicher Anmeldeverkehr eingerichtet, der Fahrgäste aus Laichingen, Sappingen und Seißen zum Gesundheitszentrum Blaubeuren und zurück befördert.

Seit 1. Mai 2010 wird der Bahnhof Rechtenstein offiziell von der Erms-Neckar-Bahn AG als Infrastrukturunternehmen betrieben. Sie sorgt dafür, dass die technischen und betrieblichen Anlagen in Ordnung sind. Züge, die schon bisher betriebsbedingt in Rechtenstein halten mussten, können seither Fahr-

gäste mitnehmen; sie sind ganz offiziell im Fahrplan ausgewiesen. Die Gemeinde Rechtenstein hat dazu den Bahnsteig instandgesetzt.

Die Wiedereröffnung wurde am 7. August 2010 gefeiert, bei dem auch das 140-jährige Bestehen der Bahnstrecke Ehingen-Riedlingen gewürdigt wurde.



Bürgermeisterin Romy Wurm bei der Wiedereröffnung des Bahnhofs Rechtenstein.



Hinein in den „Ulmer Spatz“ am Bahnhof Rechtenstein