



FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPLANES 2025 – **BÜRGERBEFRAGUNG**



Kurzfassung

Das vorliegende Papier präsentiert die Ergebnisse der Umfrage zur Neugestaltung des Nahverkehrsplans im Alb-Donau-Kreis. Angesichts der wachsenden Bedeutung nachhaltiger Mobilität und der Notwendigkeit einer effizienten Verkehrsinfrastruktur wurde eine umfassende Bürgerbefragung durchgeführt, um die Bedürfnisse, Präferenzen und Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr zu ermitteln.

Die Umfrage, die sowohl online als auch in Papierform durchgeführt wurde, zielte darauf ab, ein breites Meinungsspektrum einzufangen und eine repräsentative Stichprobe der Bevölkerung einzubeziehen. Insgesamt nahmen 1.700 Personen an der Befragung teil, wobei die demografische Zusammensetzung eine ausgewogene Verteilung über Geschlecht, Altersgruppen und Wohngebiete aufwies. Die Ergebnisse der Umfrage

zeigen, dass die Zufriedenheit mit dem ÖPNV im Alb-Donau-Kreis stark von verschiedenen Faktoren abhängt, darunter die Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Flexibilität der Verbindungen. Insbesondere während der Hauptverkehrszeiten wird der ÖPNV positiv bewertet, während in den Abendstunden und am Wochenende Verbesserungsbedarf besteht. Individuelle Präferenzen und Fahrtzwecke beeinflussen die Verkehrsmittelwahl, wobei das Auto für Freizeitaktivitäten dominierend ist, während Zug und Bus für Schul- und Arbeitswege bevorzugt werden. Die Umfrage verdeutlicht auch den Wunsch nach einem ausgeweiteten Angebot an ÖPNV-Dienstleistungen, darunter dichtere Fahrpläne, verbesserte Pünktlichkeit und eine bessere Anschluss-sicherung.

Inhaltsverzeichnis

| | | | |
|--|-----------|---|-----------|
| Kurzfassung | 3 | Fazit und Ausblick | 18 |
| Impressum | 6 | 1 Fazit..... | 18 |
| Einleitung | 7 | 2 Ausblick | 19 |
| 1 Anlass und Ziel | 7 | Erhöhung der Taktfrequenz und Ausweitung der Betriebszeiten:..... | 19 |
| 2 Methodische Vorgehensweise | 7 | Verbesserung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherung: | 19 |
| Profil der Befragten | 8 | Integration und Ausbau von On-Demand-Verkehren: | 19 |
| Geschlecht: | 8 | Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel:..... | 19 |
| Lebensalter: | 8 | Erweiterung der Fahrgastinformationen und Tarifierpassungen: | 19 |
| Wohnort | 9 | Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen: | 19 |
| Aktuelle Tätigkeit | 9 | Regelmäßige Evaluierung:..... | 19 |
| Haushaltsstruktur | 9 | Literaturverzeichnis | 20 |
| Einkommenssituation | 9 | Anhang | 20 |
| 1 Nutzung des ÖPNV Status quo | 10 | | |
| Zufriedenheit | 10 | | |
| Fahrtzwecke | 12 | | |
| 2 Faktoren Verkehrsmittelwahl | 14 | | |
| 3 Bedarf in der Zukunft | 15 | | |

Abbildungsverzeichnis

| | | | |
|--|----|---|----|
| Abbildung 1: Anzahl der Personen im Haushalt..... | 9 | Abbildung 12: Diagramm Erleichterung der Wegekette | 17 |
| Abbildung 2: Monatliches Nettoeinkommen | 9 | Abbildung 13: Diagramm Verkehrsmittelwahl für Fahrtzwecke (prozentual) | 21 |
| Abbildung 3: Diagramm Zufriedenheit ÖPNV-Angebot..... | 10 | Abbildung 14: Diagramm Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzweck (Anzahl) | 21 |
| Abbildung 4: Diagramm Bewertung ÖPNV-Angebot nach Geschlecht..... | 11 | Abbildung 15: Diagramm Fahrtzweck nach Verkehrsmittel (Anzahl) | 22 |
| Abbildung 5: Diagramm Bewertung ÖPNV-Angebot nach Alter..... | 11 | Abbildung 16: Diagramm zeitlich Flexibilität nach Altersklassen | 22 |
| Abbildung 6: Diagramm Bewertung ÖPNV-Angebot nach Raumstruktur..... | 11 | Abbildung 17: Diagramm Kosten nach Altersklassen..... | 23 |
| Abbildung 7: Diagramm Fahrtzweck nach Verkehrsmittel..... | 12 | Abbildung 18: Diagramm Komfort nach Altersklassen... | 23 |
| Abbildung 8: Diagramm Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung | 13 | Abbildung 19: Diagramm Fahrzeit nach Altersklassen ... | 23 |
| Abbildung 9: Diagramm Faktoren der Verkehrsmittelwahl | 14 | Abbildung 20: Diagramm Pünktlichkeit nach Altersklassen | 24 |
| Abbildung 10: Diagramm Umstände zur häufigeren Nutzung | 15 | Abbildung 21: Diagramm Barrierefreiheit nach Altersklassen | 24 |
| Abbildung 11: Diagramm Wichtigkeit der Punkte im ÖPNV | 16 | | |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|------------|---|----|
| Tabelle 1: | Verteilung von soziodemo- graphischen Merkmalen in der Grundgesamtheit und Stichprobe | 8 |
| Tabelle 2: | Wohnort nach Teilnahmen | 20 |
| Tabelle 3: | Kategorisierung Anmerkungen..... | 24 |

Impressum

Herausgeber: Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Fachdienst Verkehr und Mobilität © 03/2025
Redaktion: Dr. Kathrin Schmidtke, Uwe Scheck
Layout und Satz: Johannes Kiefer, Ulm
Stock.adobe.com-Fotos: Prostock-studio (Titelseite), TA Design (Seite 3) und Sina Ettmer (Seite 19)
Druck: WIRmachenDRUCK GmbH, Backnang

Einleitung

1 ANLASS UND ZIEL

Baden-Württemberg ist ein Bundesland, das über eine starke industrielle Basis verfügt und zugleich ausgeprägte ländliche Regionen umfasst. Dies geht einher mit einer geographischen Streuung der Bevölkerung und den damit verbundenen unterschiedlichen Bedürfnissen. Aufgrund des zunehmenden Fokus auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit sowie des demographischen Wandels, der gerade in ländlichen Regionen, wie dem Alb-Donau-Kreis, zu beobachten ist, ist die Versorgung der Bevölkerung mit Mobilität unumgänglich. Eine verbesserte Mobilität trägt nicht nur zur Reduzierung von Emissionen und Verkehrsaufkommen bei, sondern stärkt auch die wirtschaftliche und soziale Vernetzung innerhalb der Region. Der öffentliche Personennahverkehr kann hierzu wesentlich beitragen.

Die Herausforderung besteht nun darin, einen benutzerfreundlichen ÖPNV bereitzustellen, der sich nahtlos in die umwelt- und sozialpolitischen Zielsetzungen des Landkreises einfügt.

Das Ziel muss es sein, ein Mobilitätsangebot zu schaffen, das den ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen gerecht wird und alle Bevölkerungsgruppen

umfassend mit Mobilitätsoptionen versorgt. Die (Weiter-)Entwicklung der vorhandenen Strukturen spielt hierbei eine zentrale Rolle. Die Integration unterschiedlicher Verkehrsträger und Dienstleistungen in ein ganzheitliches Konzept ermöglicht einen flächendeckenden Wandel hin zu einer nachhaltigen, effizienten und benutzerfreundlichen Mobilität. Die physische Infrastruktur ist dabei lediglich ein Aspekt unter vielen. Mindestens ebenso wichtig ist die Schaffung flexibler und bedarfsgerechter Mobilitätsangebote, die den Bedürfnissen der Menschen vor Ort entsprechen. Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Kreistag des Alb-Donau-Kreises am 18. März 2024 die Fortschreibung des Nahverkehrsplans beschlossen. Erstmals sollten in einer ersten Phase Ziele definiert werden, die die oben genannten Punkte erfüllen.

Zum ersten Mal wurde im Landkreis in solch einem Prozess eine Bürgerbefragung zum Thema „Nahverkehrsplan Alb-Donau-Kreis“ durchgeführt. Auch wenn der vorliegende Bericht keinen wissenschaftlichen Standard erreicht, bildet er dennoch ein Meinungsbild der teilnehmenden Personen ab, wie sich diese den ÖPNV der Zukunft im Landkreis vorstellen.

2 METHODISCHE VORGEHENSWEISE

Im Zeitraum vom 18. März 2024 bis zum 21. April 2024 wurde eine Onlinebefragung durchgeführt. Teilnahmeberechtigt waren sowie Nutzer als auch Nichtnutzer des ÖPNV im Alb-Donau-Kreis. Ziel war es, auch Personen miteinzuschließen, welche den ÖPNV im Landkreis nutzen, hier aber nicht ihren Wohnsitz haben. Um dennoch einen Vergleichswert zu erhalten, wird als Grundgesamtheit die Bevölkerung des Alb-Donau-Kreises unterstellt (202.476 Personen) (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2024c). Um auch denjenigen, die keinen Zugang zum Internet haben, die Teilnahme zu ermöglichen, wurde der Fragebogen zusätzlich in Papierform zur Verfügung ge-

stellt. Eine Auswahl der Teilnehmer wurde nicht getroffen. Stattdessen wurde ein Aufruf über verschiedene Medien gestartet (Homepages des Landratsamts und des DING, Presse, Gemeindemitteilungsblätter, DFIs an Haltestellen sowie soziale Medien) und zur Teilnahme aufgefordert.

Der Fragebogen selbst war in zwei Abschnitte gegliedert. Der erste Abschnitt, die sogenannte „Kurzfassung“, beinhaltete eine kompakte Abfrage der wichtigsten Themenbereiche. Die „Langfassung“, welche in der Summe sieben Themenblöcke umfasste, erweiterte die Fragen um weitere Details.

Insgesamt wurde die Befragung 1700-mal abgeschlossen, wobei 1687-mal das Online-Formular und 13-mal das Papierformular genutzt wurde. Dies entspricht einer

Teilnahme von 0,84 Prozent. Zwei Drittel der Befragten beantworteten die „Langfassung“, was einer Quote von 67,2 Prozent entspricht.

Profil der Befragten

Nachfolgend werden für alle relevanten Merkmale der Befragten die Angaben aus der aktuellen Erhebung berichtet. Die Angaben zum Profil der Befragten beziehen sich auf 1.700 auswertbare Fälle.

■ Geschlecht:

In der Stichprobe beläuft sich der Anteil von Männern auf 41,24 Prozent, in der Grundgesamtheit beträgt er 50,37 Prozent. Somit sind diese deutlich unterrepräsentiert. Der Frauenanteil ist dagegen um rd. 5 Prozent überrepräsentiert (vgl. Tabelle 1: Verteilung von soziodemographischen Merkmalen in der Grundgesamtheit und Stichprobe; eigene Darstellung).

Quelle Grundgesamtheit:

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2024b

■ Lebensalter:

Im Bereich des Lebensalters wurden Cluster gebildet. Die Altersspanne reicht von unter 18-Jährigen bis zu Personen, welche über 65 Jahre sind (vgl. Tabelle 1: Verteilung von soziodemographischen Merkmalen in der Grundgesamtheit und Stichprobe; eigene Darstellung).

Unterrepräsentiert sind die Altersgruppen der unter 18-Jährigen (um rund 10 Prozent) sowie der über 65-Jährigen (um rd. 9,3 Prozent), alle anderen Gruppen sind überrepräsentiert. Die Altersgruppe zwischen 35 und 44 Jahren ist um fast 10 Prozent überrepräsentiert. In diesem Kontext ist zu berücksichtigen, dass die Altersgruppe der unter 18-Jährigen die Null- bis Zehnjährigen inkludiert, die in der Regel wenig Kontakt zum ÖPNV hatten und in diesen jungen Jahren nicht an einer solchen Umfrage teilgenommen haben werden. Wird dieser Faktor herausgerechnet, stimmt der ermittelte Wert sehr gut mit dem Wert der Stichprobe überein.

Quelle Grundgesamtheit: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2024a

Tabelle 1:
Verteilung von soziodemographischen Merkmalen in der Grundgesamtheit und Stichprobe; eigene Darstellung

| Merkmal | Stichprobe jeweils in Prozent | | Grund- gesamtheit |
|------------|----------------------------------|-------|----------------------|
| | | | |
| Geschlecht | Männer | 41,24 | 50,37 |
| | Frauen | 55,00 | 49,63 |
| | Divers | 0,53 | – |
| | keine Angabe | 3,24 | – |
| Alter | < 18 Jahre | 8,94 | 18,70 |
| | 10 – 18 Jahre | 8,00 | |
| | 18 – 24 Jahre | 12,29 | 7,50 |
| | 25 – 34 Jahre | 15,35 | 12,30 |
| | 35 – 44 Jahre | 22,06 | 12,70 |
| | 45 – 54 Jahre | 15,12 | 13,10 |
| | 55 – 64 Jahre | 15,41 | 15,50 |
| | > 65 Jahre | 8,82 | 20,00 |
| | keine Angabe | 2,00 | 0,20 |

Im weiteren Verlauf dieses Abschnittes werden solche Merkmale der Befragten knapp berichtet, die informativ sind und die nicht bzw. allenfalls indirekt mit Daten in der Grundgesamtheit verglichen werden können.

Diese Verteilungen werden weiterhin ohne Gewichtungsfaktor beschrieben.

■ **Wohnort**

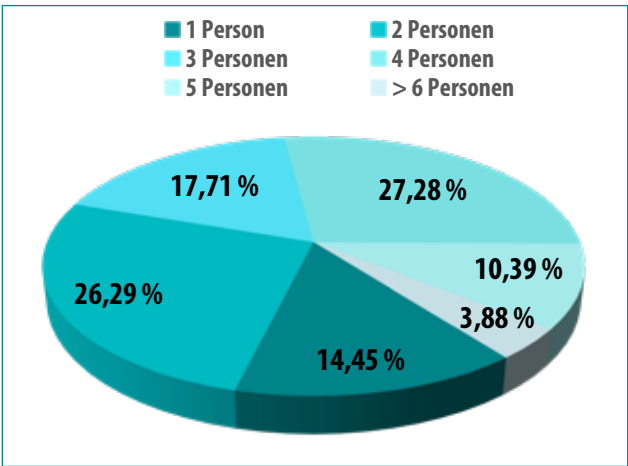
Die Befragung zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) erhielt eine breite Resonanz aus verschiedenen Kommunen der Region. Die Stadt Erbach verzeichnete die meisten Antworten, insgesamt 228, gefolgt von Ulm mit 218 Antworten und Blaubeuren mit 120 Antworten. Die Top 10 werden komplettiert durch: Laichingen (86), Blaubeuren (85), Dornstadt (75), Langenau (74), Dietenheim (64), Neu-Ulm (56) und Lonsee/Nellingen mit jeweils 42 Nennungen. Diese hohe Beteiligung aus verschiedenen Kommunen unterstreicht das breite Interesse und die aktive Beteiligung der Bürger an der Gestaltung und Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs. Eine vollständige Auflistung aller Nennungen befindet sich im Anhang in Tabelle 2 und bietet eine detaillierte Übersicht über die Verteilung der Teilnehmenden.

■ **Aktuelle Tätigkeit**

Die Mehrheit von rd. 65,5 Prozent gab eine Berufstätigkeit an. Arbeitslose befragte Personen sind mit 0,8 Prozent nur marginal vertreten. Die Arbeitslosenquote im Landkreis betrug im April 2024 im Alb-Donau-Kreis 2,8 Prozent (Bundesagentur für Arbeit, 2024). Mit etwa 17 Prozent Studierenden, Schülern und Auszubildenden ist diese Gruppe die zweitgrößte, nach den Berufstätigen. Hausarbeit (Familienfrau/-mann) geben 2,3 Prozent der befragten Personen an. Etwas über 11 Prozent der befragten Personen sind bereits in Rente oder Pension.

■ **Haushaltsstruktur**

Der durchweg größte Anteil der erreichten Teilnehmer leben in einem Haushalt, welcher aus drei oder mehr Personen besteht (rd. 60 Prozent). Demgegenüber



stehen rund 40 Prozent der Haushalte aus ein oder zwei Personen (vgl. Abbildung 1). Vergleicht man dies mit dem Bundesdurchschnitt, stellt man fest, dass hier fast 75 Prozent in Ein- oder Zwei-Personenhaushalten leben und demgegenüber 25 Prozent in Haushalten mit drei Personen oder mehr (Statistisches Bundesamt, 2024).

■ **Einkommenssituation**

Bei dem monatlichen Nettoeinkommen mussten die Werte der Umfrage bereinigt werden, da die Angabe „keine Angaben“ zu 22,4 Prozent getätigt wurde. Gemäß den Angaben des Statistischen Bundesamtes lag bei einer Person mit Steuerklasse I in Baden-Württemberg im April 2023 das durchschnittliche monatliche Nettoeinkommen bei 2.774 € (Nils Buske, 2024). Auch wenn dies nicht uneingeschränkt für die vorliegenden Daten übernommen werden kann, können die getätigten Angaben grob eingeordnet werden. Demnach liegen rd. 70 Prozent der befragten Personen bei einem Einkommen von bis zu 3.000 € netto pro Monat. Die restlichen 30 Prozent gaben ein Einkommen über 3.000 € netto pro Monat an.

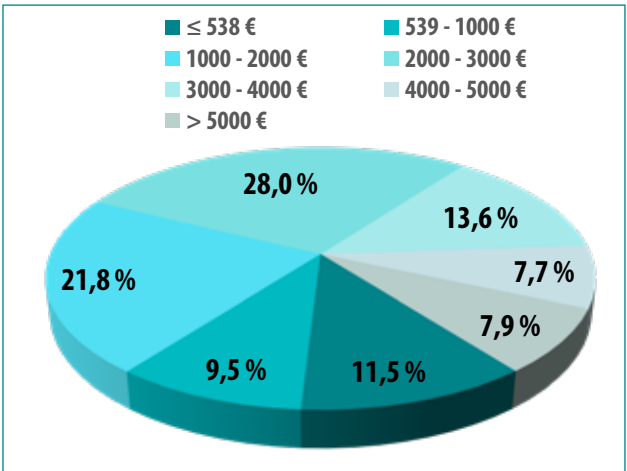


Abbildung 2:
Monatliches Nettoeinkommen, eigene Darstellung

Die Angaben über das Einkommen korrelieren in hohem Maße mit der Abfrage nach der Tätigkeit. So geben 17 Prozent der Befragten an, Schüler/-innen oder Studierende zu sein, was annähernd konvergent zu der Angabe eines monatlichen Nettoeinkommens von unter 1.000 € ist (21,02 Prozent). Die verbleibenden 4 Prozent können mit Rentnerinnen und Rentnern, die über eine kleine Rente verfügen, sowie Arbeitssuchenden erklärt werden.

Abbildung 1: Anzahl der Personen im Haushalt

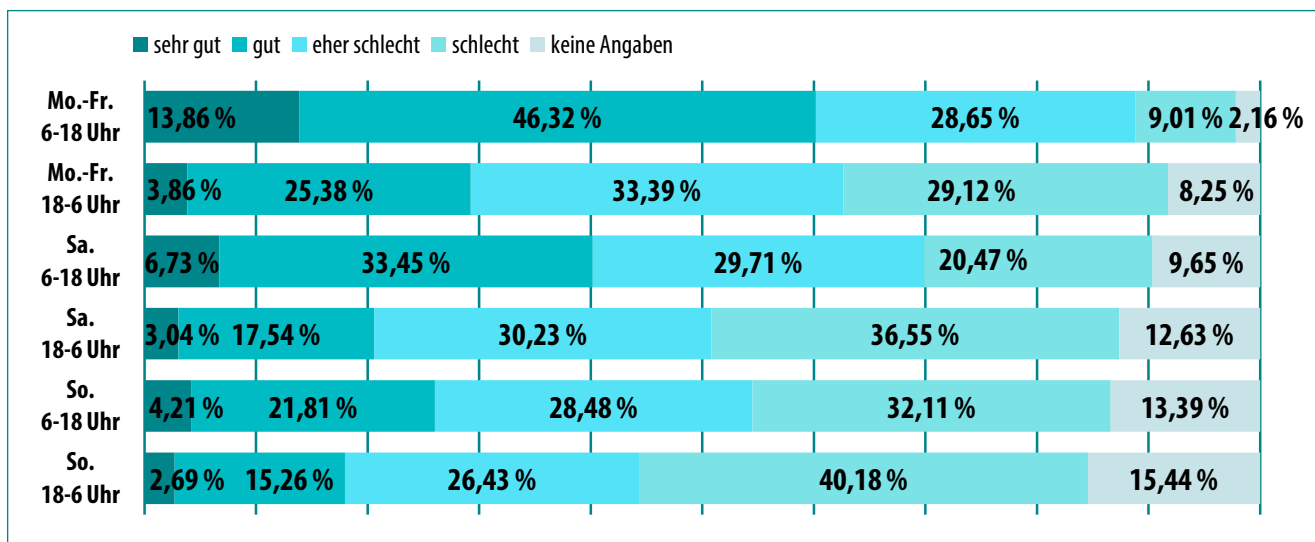
Auswertung

1 NUTZUNG DES ÖPNV STATUS QUO

■ Zufriedenheit

Der Abschnitt 3.1. widmet sich dem ÖPNV im Landkreis, worunter das regionale Busnetz sowie das Schienennetz der Bahn gefasst wird. Dazu wird zunächst in Abbildung 3 - Diagramm Zufriedenheit ÖPNV-Angebot dargestellt, wie zufrieden die befragten Personen mit diesen umweltfreundlichen Mobilitätsformen sind.

Abbildung 3:
Diagramm Zufriedenheit ÖPNV-Angebot,
eigene Darstellung



Die Zufriedenheit mit dem ÖPNV in den Hauptverkehrszeiten (Montag bis Freitag, 6 bis 18 Uhr) wurde überwiegend positiv bewertet. Dabei gaben 13,9 Prozent der Befragten an, dass sie das Angebot als sehr gut empfinden, während 46 Prozent es als gut bewerteten. Allerdings nimmt diese Zufriedenheit in den Abend- und Nachtstunden sowie an den Wochenenden teils deutlich ab. Der Zeitraum von Sonntag 18 Uhr bis Montag 6 Uhr weist mit einer Zufriedenheit von lediglich 18,1 Prozent den geringsten Wert auf. Eine Erklärung dafür sind die weniger frequentierten Fahrpläne und eingeschränkten Verbindungen in diesen Zeiträumen.

Für die Beurteilung der Zufriedenheit nach Geschlecht, Alter und regionaler Verteilung (ländlicher Raum vs. Verdichtungsraum) wurde die Hauptverkehrszeit werktags von 6 bis 18 Uhr als Referenzzeitraum herangezogen.

Diese Analyse bietet eine fundierte Grundlage für die Bewertung der Zufriedenheit, da sie die Zeiten mit der höchsten Nutzerfrequenz widerspiegelt.

Bei der Betrachtung der Zufriedenheit nach Geschlecht ist anzumerken, dass sich lediglich neun Teilnehmende dieser Umfrage als divers identifizierten. Aufgrund der geringen Anzahl kann aus diesen Daten keine verlässliche Aussage abgeleitet werden, weshalb diese Gruppe in der Analyse nicht berücksichtigt wurde.

Die Bewertung des ÖPNV-Angebots nach Geschlecht, wie in Abbildung 4: Diagramm Bewertung ÖPNV-Angebot nach Geschlecht dargestellt, zeigt keine signifikanten Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Nutzern.

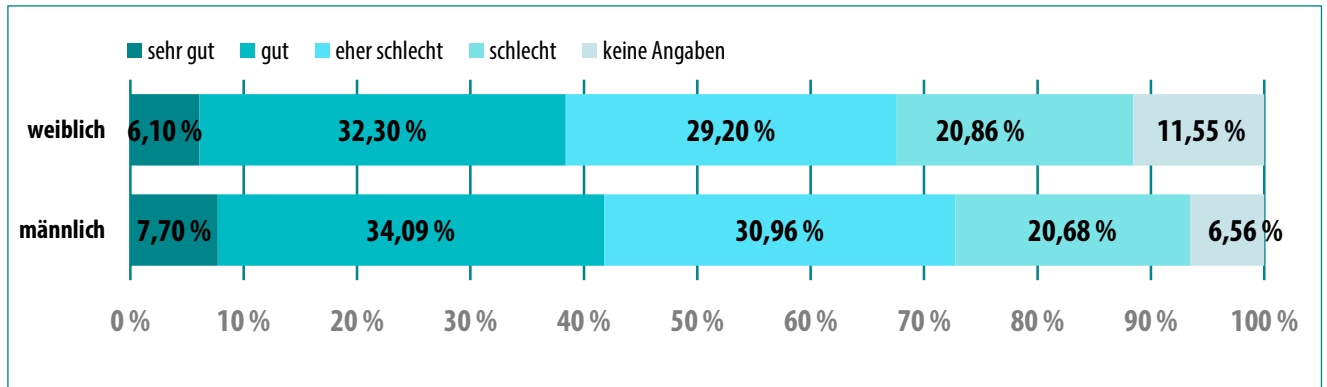


Abbildung 4: Diagramm Bewertung ÖPNV-Angebot nach Geschlecht, eigene Darstellung

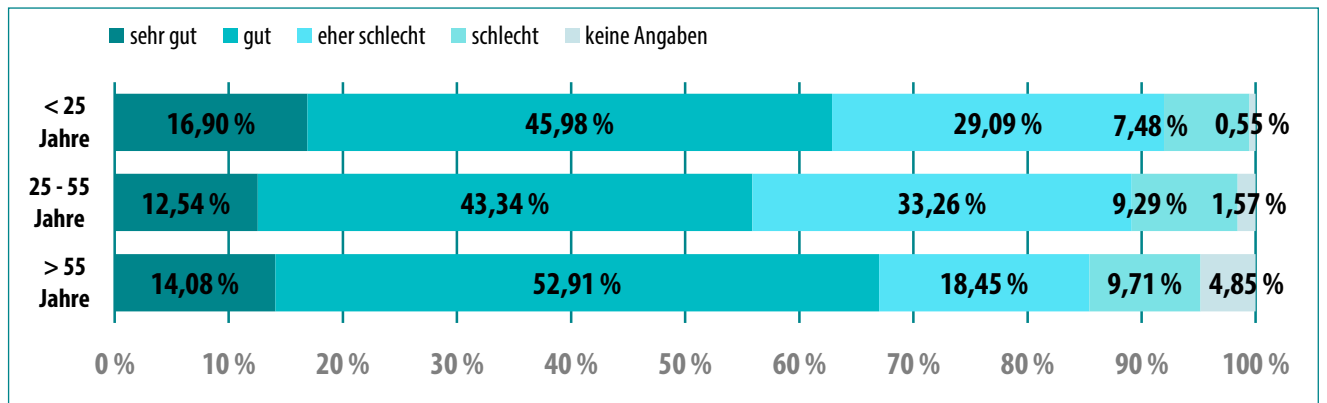


Abbildung 5: Diagramm Bewertung ÖPNV-Angebot nach Alter, eigene Darstellung

Die Altersgruppe der über 55-Jährigen bewertete das ÖPNV-Angebot im Alb-Donau-Kreis am besten. Dabei empfinden zwei Drittel der Personen das Angebot als sehr gut oder gut. Die größte Unzufriedenheit herrscht in der Teilnehmergruppe der 25- bis 55-Jährigen. 42,55 Prozent dieser Altersgruppe bewerteten das Angebot

als schlecht oder sehr schlecht. Dies deutet auf Defizite in den Augen einiger Berufstätigen und Familien hin, die möglicherweise häufigere und flexiblere Verbindungen, bessere Pünktlichkeit und einen höheren Komfort benötigen.

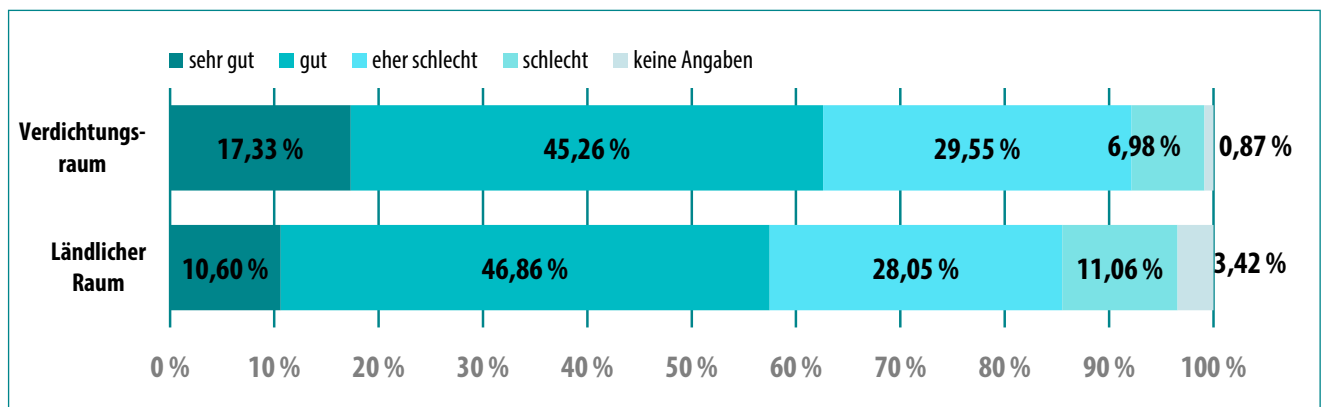


Abbildung 6: Diagramm Bewertung ÖPNV-Angebot nach Raumstruktur, eigene Darstellung

Die Differenzierung der Zufriedenheit zwischen ländlichem Raum und Verdichtungsraum zeigt überraschend geringe Unterschiede. Die Antwortmöglichkeiten „gut“ und „eher schlecht“ wurden in beiden Gruppen mit nahezu identischem Prozentsatz gewählt. Ein merklicher Aspekt ist jedoch, dass Personen im Verdichtungsraum das Angebot mit einem Plus von 6,73 Prozent häufiger als „sehr gut“ bewerten, im Vergleich zu den Bewohnern des ländlichen Raums. Dies spricht dafür, dass das ÖPNV-Angebot im Verdichtungsraum als etwas hochwertiger wahrgenommen wird. Wenn es um die negativen Bewertungen des Angebots vor Ort geht, äußern sich 11,06 Prozent der Befragten im ländlichen Raum negativ. Im Gegensatz dazu sind es im Verdichtungsraum nur 6,89 Prozent. Eine mögliche Erklärung hierfür liegt in der erhöhten Frequenz der Fahrten und der erweiterten Betriebszeiten in städtischen Gebieten.

Die Ergebnisse legen nahe, dass die Unterschiede in der Zufriedenheit zwischen ländlichem Raum und Verdichtungsraum geringer sind als zunächst angenommen. Dennoch zeigen sich im Detail Unterschiede in der Wahrnehmung, insbesondere in den klar positiven und negativen Sichtweisen bezüglich des ÖPNV-Angebots.

Fahrtzwecke

Zur Auswertung der Fahrtzwecke wurden mehrere Punkte der Befragung zusammengefasst, um eine klarere und prägnantere Analyse zu ermöglichen. Dabei wurden die Kategorien „zum Einkaufen“ und „Arzt / Gesundheitseinrichtung“ unter dem Begriff Zweckverkehr zusammengefasst. Ebenfalls wurden die Punkte

„Freizeit / Hobby“ und „Naherholung / Ausflüge“ zur Kategorie Freizeit kombiniert. Eine detaillierte Auswertung ohne diese Bündelung ist im Anhang Abbildung 13: Diagramm Verkehrsmittelwahl für Fahrtzwecke (prozentual) und Abbildung 14: Diagramm Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzweck (Anzahl) zu finden, die die einzelnen Fahrtzwecke separat darstellt. Des Weiteren wurden die Verkehrsmittel Carsharing und Motorrad aufgrund der zu geringen Anzahl an Nennungen nicht in die Hauptauswertung einbezogen.

Die Analyse der Fahrtzwecke zeigt, dass das Auto nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel für Freizeit- und Zweckfahrten ist. Dies spiegelt die weitverbreitete Präferenz für die Flexibilität und Bequemlichkeit des Autos wider, insbesondere für Freizeitaktivitäten, bei denen die Ziele oft abseits der Hauptverkehrswege liegen, und für Zweckfahrten, bei denen Effizienz und Zeitersparnis im Vordergrund stehen. Besonders hervorzuheben ist, dass der Zug für den Weg zur Schule oder Arbeit bevorzugt wird. Dies deutet darauf hin, dass das Schienennetz im und um den Alb-Donau-Kreis gut ausgebaut sowie zuverlässig ist und somit eine attraktive Alternative zum Auto darstellt. Der Bus stellt eine wichtige Säule im Spektrum der genutzten Verkehrsmittel dar, insbesondere auf Schul- und Arbeitswegen sowie in der Freizeit. Diese zentrale Rolle des Busses unterstreicht seine Bedeutung als verlässliche und zugängliche Transportoption für die Bewohner der Region. Zu Fuß gehen und Radfahren sind wichtige Alternativen, insbesondere für Freizeitaktivitäten und Zweckverkehre. Viele Menschen bevorzugen diese umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Optionen, wenn die Entfernungen kurz und die Infrastruktur gut ausgebaut

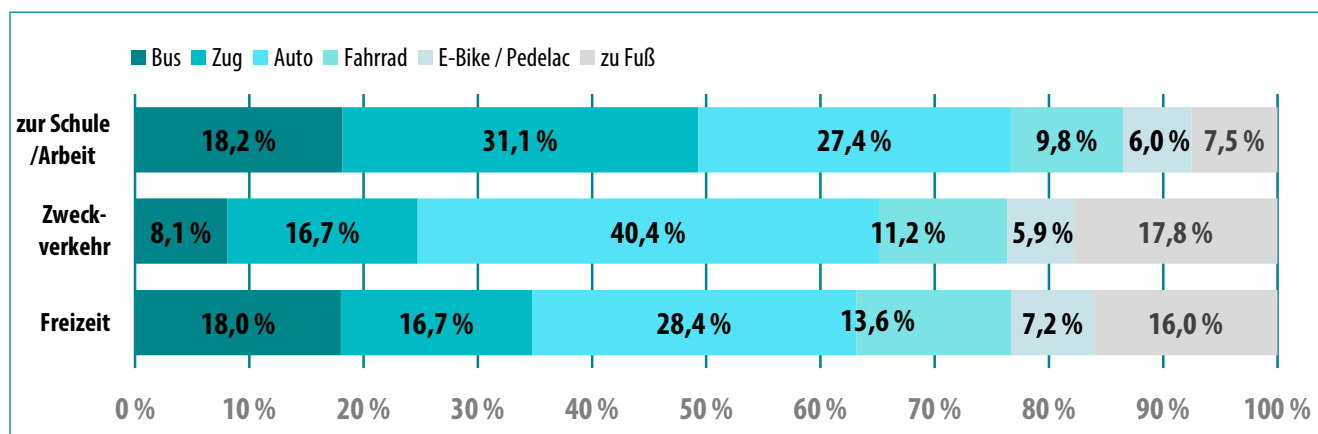
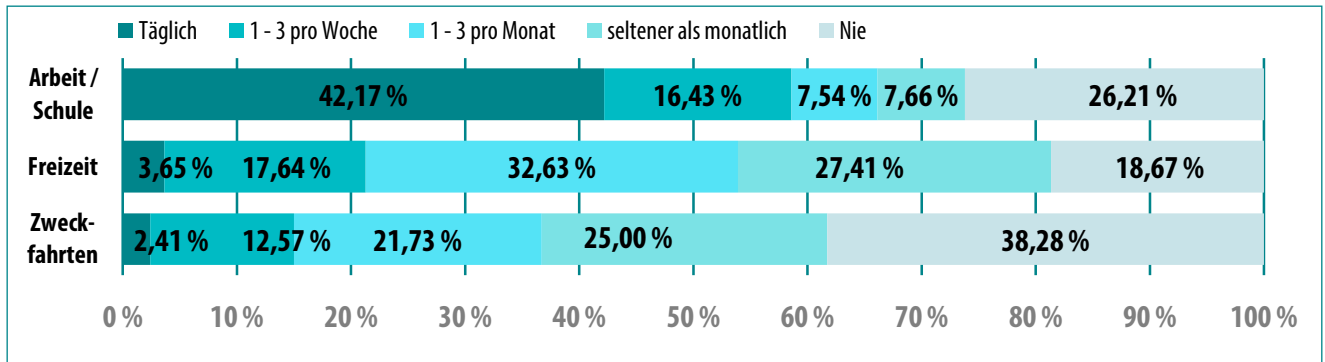


Abbildung 7: Diagramm Fahrtzweck nach Verkehrsmittel, eigene Darstellung

sind. Diese Verkehrsmittel sind jedoch weniger beliebt für den Arbeitsweg, was sich damit erklären lässt, dass der Weg zur Arbeit oder Schule oft längere Distanzen umfasst, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad schwer zu bewältigen sind. Ein Diagramm mit absoluten Zahlen dieser Auswertung befindet sich im Anhang Abbildung 15: Diagramm Fahrtzweck nach Verkehrsmittel (Anzahl).

Abbildung 8:
Diagramm Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung,
eigene Darstellung



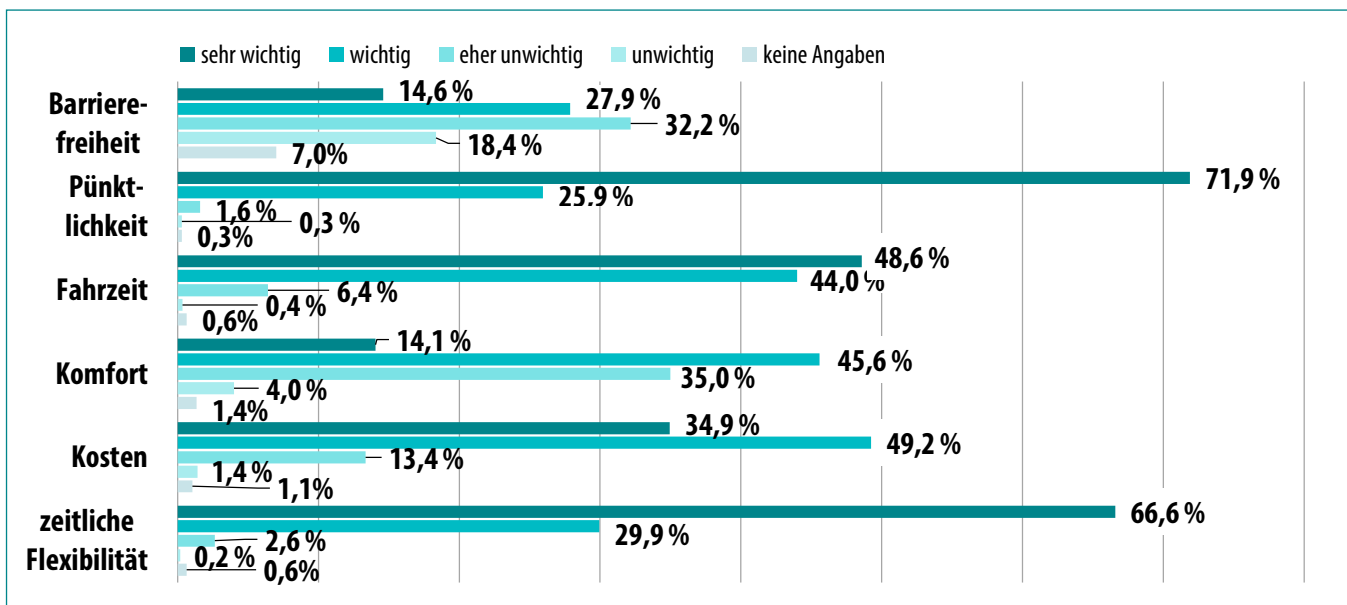
Die Nutzung des ÖPNV wurde umfassend anhand der Fahrtzwecke und der Nutzungshäufigkeit analysiert. Aus den Ergebnissen geht hervor, dass 42,17 Prozent der Befragten den ÖPNV täglich für den Weg zur Schule oder zur Arbeit nutzen, was die hohe Bedeutung für den Berufs- und Bildungsverkehr unterstreicht. Im Bereich der Freizeitaktivitäten wird der ÖPNV hingegen weniger

regelmäßig genutzt und eher als gelegentliches Verkehrsmittel betrachtet. Rund 77 Prozent der Befragten nutzen den ÖPNV gelegentlich (1 – 3 pro Woche bis seltener als monatlich) als Verkehrsmittel für Freizeitaktivitäten. Für Zweckfahrten, wie z.B. Erledigungen oder Arztbesuche, stellt der ÖPNV in 38,28 Prozent der Fälle keine Alternative dar.

2 FAKTOREN VERKEHRSMITTELWAHL

Bei der Wahl des Verkehrsmittels legen die Befragten großen Wert auf verschiedene Kriterien, wobei die zeitliche Flexibilität und die Pünktlichkeit an oberster Stelle stehen. Eine überwältigende Mehrheit von 96,5 Prozent bzw. 97,8 Prozent der Befragten gab an, dass diese

Abbildung 9:
Diagramm Faktoren der Verkehrsmittelwahl;
eigene Darstellung



Faktoren von sehr hoher oder hoher Relevanz für ihre Entscheidung sind. Ebenso wichtig sind die Fahrzeit und die Kosten, die von 92,6 Prozent bzw. 84,1 Prozent der Teilnehmenden als entscheidend betrachtet werden. Im Gegensatz dazu spielen Komfort und Barrierefreiheit eine geringere Rolle. Nur 59,7 Prozent der Befragten betrachten Komfort als wichtigen Faktor und lediglich 42,5 Prozent messen der Barrierefreiheit eine hohe Bedeutung bei. Praktische und zeitliche Aspekte stehen bei der Wahl für den ÖPNV deutlich über den persönlichen Annehmlichkeiten und der Zugänglichkeit. Für die meisten Menschen ist es entscheidend, schnell und pünktlich ans Ziel zu kommen, während Komfort und Barrierefreiheit eher zweitrangig sind.

Ebenso wurden die genannten Aspekte in Bezug auf die verschiedenen Altersgruppen untersucht. Dabei fiel auf, dass die zeitliche Flexibilität mit zunehmendem Alter eine immer geringere Rolle spielt. So gaben 72,78 Prozent der Befragten in der Altersgruppe unter 25 Jahren an, dass zeitliche Flexibilität für sie sehr wichtig ist, während dieser

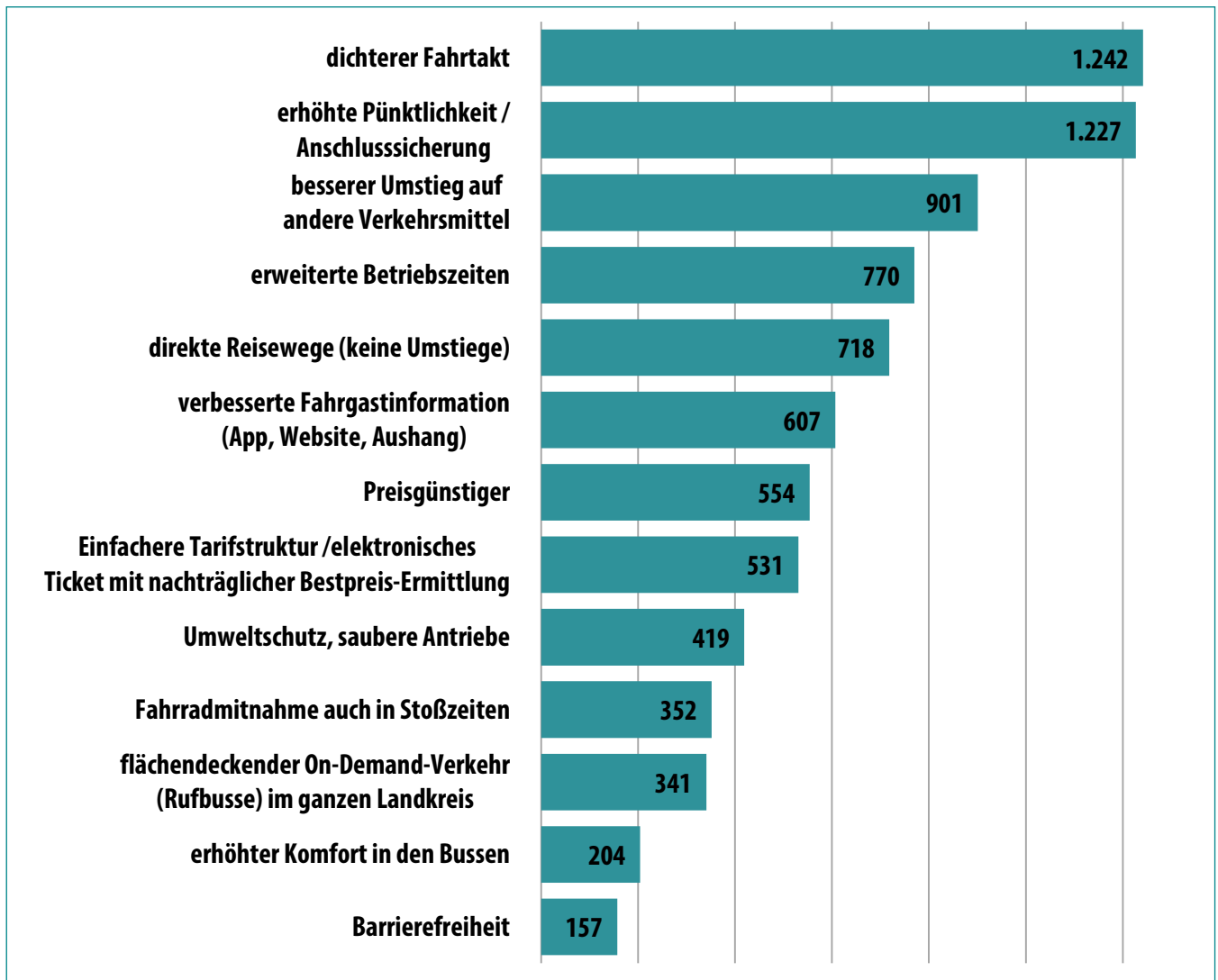
Wert in der Altersgruppe über 55 Jahren auf 59,61 Prozent sinkt. Ein ähnliches Muster zeigt sich bei der Fahrzeit und der Pünktlichkeit. In der Altersgruppe unter 25 Jahren halten 52,22 Prozent die Fahrzeit für sehr wichtig, verglichen mit nur 36,98 Prozent in der Altersgruppe über 55 Jahren. Bei der Pünktlichkeit legen 75,28 Prozent der jüngeren Befragten großen Wert darauf, während dieser Prozentsatz bei den älteren Befragten auf 66,67 Prozent sinkt.

Diese Unterschiede verdeutlichen, dass jüngere Menschen tendenziell mehr Wert auf zeitliche Flexibilität, kürzere Fahrzeiten und Pünktlichkeit legen als ältere Menschen. Die vollständigen Diagramme, die diese Trends veranschaulichen, sind im Anhang als Abbildung 16: Diagramm zeitliche Flexibilität nach Altersklassen, Abbildung 17: Diagramm Kosten nach Altersklassen, Abbildung 18: Diagramm Komfort nach Altersklassen, Abbildung 19: Diagramm Fahrzeit nach Altersklassen, Abbildung 20: Diagramm Pünktlichkeit nach Altersklassen und Abbildung 21: Diagramm Barrierefreiheit nach Altersklassen zu finden.

3 BEDARF IN DER ZUKUNFT

In Abbildung 10 sind die wesentlichen Argumente aufgeführt, die die Befragten dazu motivieren könnten, in Zukunft vermehrt den ÖPNV zu nutzen. An vorderster Stelle

Abbildung 10:
Diagramm Umstände zur häufigeren Nutzung,
eigene Darstellung



le stehen dabei ein dichter Fahrtakt sowie eine erhöhte Pünktlichkeit und Anschlusssicherung. Diese beiden Faktoren scheinen für die Befragten von größter Bedeutung zu sein, da sie eine zuverlässige und häufige Verfügbarkeit der Verkehrsmittel gewährleisten.

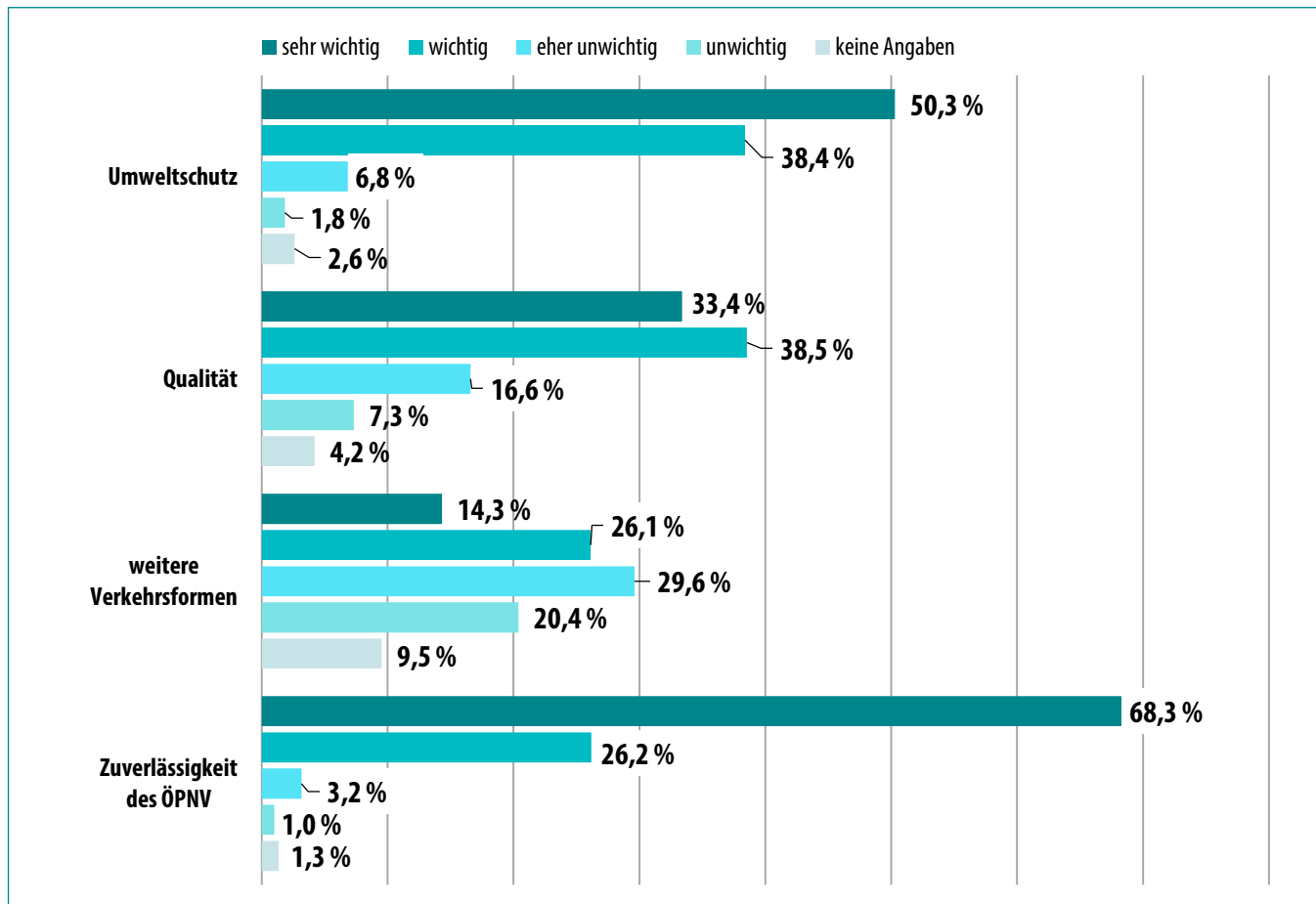
Zusätzlich sind weitere relevante Aspekte genannt, die die Attraktivität des ÖPNV erhöhen können. Dazu gehört ein verbesserter Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, was die Reisezeiten verkürzt und den Komfort er-

höht. Auch erweiterte Betriebszeiten spielen eine wichtige Rolle, da sie den Nutzern mehr Flexibilität bei der Planung ihrer Fahrten bieten.

Diese Argumente verdeutlichen, dass die Verbesserung der Taktfrequenz, Pünktlichkeit und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel sowie die Ausweitung der Betriebszeiten und Optimierung der Reisewege entscheidend dazu beitragen können, die Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV signifikant zu steigern.

Zur verbesserten Darstellung wurden die aufgeführten elf Punkte in vier Kategorien zusammengefasst. Die Zuverlässigkeit des ÖPNV ergibt sich aus einem besseren Umstieg

Abbildung 11:
Diagramm Wichtigkeit der Punkte im ÖPNV,
eigene Darstellung



zwischen den Verkehrsmitteln, einer hohen Anschluss-sicherung, einer hohen Pünktlichkeit und einer hohen Zuverlässigkeit. Für die Kategorie weitere Verkehrsformen wurden der flächendeckende On-Demand-Verkehr, die Fahrradmitnahme in Stoßzeiten sowie ein kürzerer Weg zur nächstgelegenen Haltestelle kombiniert. Die Bewertung der Qualität erfolgt anhand von vier Kriterien, nämlich der Kosten, der Barrierefreiheit, des dichten Fahrtaktes sowie der verbesserten Fahrgastinformationen.

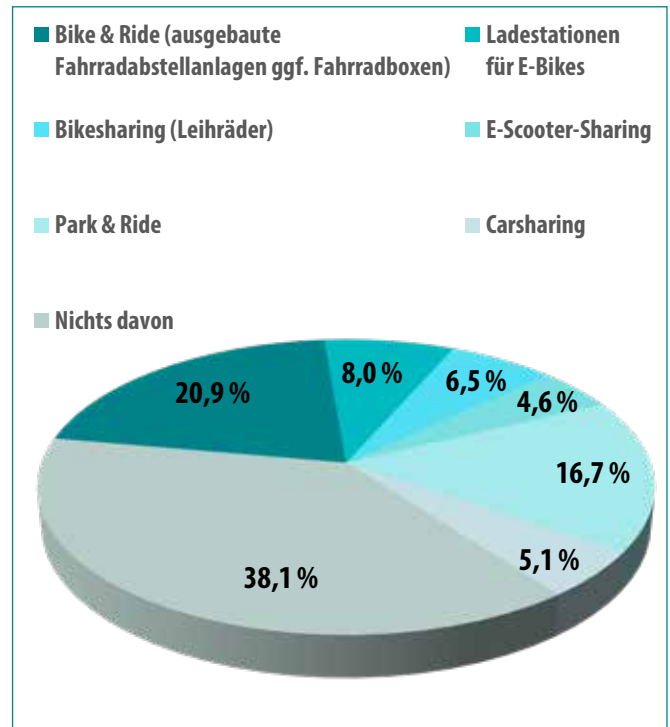
Das Ergebnis zeigt deutlich, dass die Zuverlässigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs an erster Stelle steht. Über 90 Prozent der Teilnehmenden bewerten sie als „sehr wichtig“ oder „wichtig“, was die zentrale Rolle der Zuverlässigkeit für die Nutzerzufriedenheit unterstreicht. Weitere Verkehrsformen wie On-Demand-Verkehre oder die Integration von Fahrrädern haben derzeit noch nicht den gleichen Stellenwert wie der klassische ÖPNV. Die

Verknüpfung weiterer Verkehrsformen wird zwar wahrgenommen, spielt aber noch eine untergeordnete Rolle. Die Qualität des ÖPNV, einschließlich Faktoren wie Kosten oder Fahrgastinformationen, wird ein Stück weit als „nice-to-have“ angesehen. Obwohl sie geschätzt wird, steht sie in der Priorität der Nutzer hinter der Zuverlässigkeit zurück. Ein weiteres wichtiges Anliegen der ÖPNV-Nutzer ist der Umweltschutz. Viele Fahrgäste legen Wert darauf, dass der öffentliche Verkehr umweltfreundlich gestaltet ist und zur Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks beiträgt.

Zur Erleichterung der Wegekette sahen ein gutes Drittel (38 Prozent) der Befragten keinen Bedarf oder fanden, dass die aufgeführten Punkte nicht ihren Vorstellungen entsprachen. Dennoch lassen sich spezifische Anforderungen identifizieren, die für andere von großer Bedeutung sind. So gaben 21 Prozent der Befragten an, dass die Möglichkeit, ihr Fahrrad sicher abstellen zu können, ihre Wegekette erheblich erleichtern würde. Dies veranschaulicht, dass eine signifikante Gruppe der Nutzer Wert auf die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr legt und sichere Abstellmöglichkeiten als entscheidend für eine nahtlose Wegekette betrachtet. Des Weiteren erachten 17 Prozent der Befragten die Möglichkeit, mit dem Auto zur Haltestelle zu gelangen und dort das Fahrzeug sicher abzustellen, als Erleichterung. Dies unterstreicht die Relevanz von Park-and-Ride-Konzepten, um den Übergang vom individuellen zum öffentlichen Verkehr reibungsloser zu gestalten. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass die Verbesserung der Infrastruktur für Fahrräder und Autos an den Haltestellen eine bedeutende Rolle bei der Erleichterung der Wegekette spielen kann.

Die Umfrage beinhaltete auch eine offene Frage für Anregungen, Ergänzungen, Kritik und Wünsche, die insgesamt 1021 Mal beantwortet wurde. Um diese Vielzahl an Aussagen zu strukturieren, wurden Kategorien eingeführt. Dabei handelten 158 Aussagen davon, das Angebot in Form von fehlenden Verbindungen, meist in den Abendstunden und am Wochenende, zu erweitern. 92 Nennungen betrafen Thematiken des Verbundes wie Tarifierungen, Echtzeit und Fahrgastinformationen. Des Weiteren wurden zahlreiche Nennungen abgegeben, die den Ergebnissen der Umfrage entsprechen. Dazu zählen beispielsweise der Wunsch nach einem dichteren Fahrtdtakt (65 Nennungen), nach Direktverbindungen (73 Nennungen) sowie die Anschluss-sicherung (61 Nennungen). Zudem wurde die Möglichkeit genutzt, aktuelle Themen anzusprechen. So gingen 89 Beschwerden ein, ebenso wurden die Anliegen der Linie 12 kundgetan (64 Nennungen). Mit 38 Nennungen wurde der

Abbildung 12:
Diagramm Erleichterung der Wegekette,
eigene Darstellung



Wunsch nach einer verbesserten Haltestellenausstattung geäußert, insbesondere Wetterschutz sowie Sitzgelegenheiten. Diese Aufschlüsselung zeigt, dass viele Befragte konkrete und vielfältige Vorstellungen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs haben. Besonders die Erweiterung der Verbindungen und die Verbesserung der Informationen, Tarife und Zuverlässigkeit sind häufig genannte Wünsche. Die Kategorisierung dieser Anregungen hilft dabei, gezielt auf die Bedürfnisse der Fahrgäste einzugehen und entsprechende Maßnahmen zur Optimierung des Angebots zu ergreifen. Die vollständige Auflistung ist im Anhang Tabelle 3 - Kategorisierung Anmerkungen aufgeführt.

Fazit und Ausblick

1 FAZIT

Die vorliegende Studie zur Nutzung und Zufriedenheit mit dem ÖPNV im Alb-Donau-Kreis bietet wertvolle Einblicke in die Bedürfnisse und Erwartungen der Bevölkerung. Die Ergebnisse der Bürgerbefragung zeigen, dass die Bereitstellung eines benutzerfreundlichen und nachhaltigen Mobilitätsangebots von zentraler Bedeutung ist, um den ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen der Region gerecht zu werden.

Ein zentrales Ergebnis der Befragung ist die tendenziell positive Bewertung des ÖPNV-Angebots, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten. Besonders in den Abendstunden und am Wochenende zeigen sich aber Defizite, die auf die vorhandenen eingeschränkten Verbindungen und weniger frequentierten Fahrpläne zurückzuführen sind.

Die Analyse der soziodemografischen Merkmale der Befragten offenbart, dass insbesondere jüngere Menschen und Berufstätige höhere Ansprüche an zeitliche Flexibilität, Pünktlichkeit und Fahrzeit stellen. Diese Gruppen sind kritischer gegenüber dem bestehenden Angebot und äußern häufiger den Wunsch nach Verbesserungen. Dagegen bewerten ältere Menschen das ÖPNV-Angebot tendenziell positiver.

Ein weiteres zentrales Ergebnis ist die unterschiedliche Wahrnehmung des ÖPNV-Angebots zwischen verdichteten und ländlichen Gebieten. Während die Zufriedenheit im Verdichtungsraum höher ist, zeigen sich im ländlichen Raum größere Unzufriedenheiten, die auf weniger dichte Taktungen und längere Wartezeiten zurückzuführen sind.

Die Hauptgründe für die Nutzung des ÖPNV sind neben der täglichen Fahrt zur Arbeit oder Schule auch Freizeitaktivitäten. Dabei dominiert das Auto weiterhin als bevorzugtes Verkehrsmittel, insbesondere für Freizeit- und Zweckfahrten. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, das ÖPNV-Angebot attraktiver und flexibler zu gestalten, um eine vermehrte Nutzung zu fördern.

Die Wahl des Verkehrsmittels wird maßgeblich durch Faktoren wie zeitliche Flexibilität, Pünktlichkeit, Fahrzeit und Kosten beeinflusst. Komfort und Barrierefreiheit spielen eine geringere Rolle, was darauf hindeutet, dass praktische Aspekte für die Nutzer von größter Bedeutung sind.

2 AUSBLICK



Basierend auf den Ergebnissen der Befragung lassen sich mehrere Handlungsempfehlungen für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV im Alb-Donau-Kreis ableiten:

■ Erhöhung der Taktfrequenz und Ausweitung der Betriebszeiten:

Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, sollten die Taktfrequenzen insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende erhöht werden. Dies würde die Flexibilität und Verfügbarkeit verbessern und den Bedürfnissen der Nutzer besser gerecht werden.

■ Verbesserung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherung:

Die Pünktlichkeit der Verbindungen und eine zuverlässige Anschlusssicherung sind zentrale Faktoren für die Zufriedenheit der Nutzer. Maßnahmen zur Optimierung der Fahrpläne und eine bessere Koordination der Anschlüsse sind daher essentiell.

■ Integration und Ausbau von On-Demand-Verkehren:

Die Einführung und der Ausbau von On-Demand-Verkehren können die Mobilität in ländlichen Gebieten erheblich verbessern. Diese flexiblen Verkehrsdienste könnten insbesondere in weniger dicht besiedelten Regionen eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden ÖPNV darstellen.

■ Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel:

Die Kombination von ÖPNV mit Fahrrad und Auto sollte durch den Ausbau von Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Angeboten unterstützt werden. Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Autos an Haltestellen können die Nutzung dieser Verkehrsmittel fördern und die Wegekette erleichtern.

■ Erweiterung der Fahrgastinformationen und Tarifierpassungen:

Verbesserte Fahrgastinformationen in Echtzeit sowie transparente und faire Tarifstrukturen sind wesentliche Aspekte, um die Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV zu erhöhen. Digitale Plattformen und Apps können dabei helfen, die Informationen leicht zugänglich zu machen.

■ Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen:

Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Erwartungen der verschiedenen Nutzergruppen, wie Berufstätige, Studierende, Senioren und Menschen mit Behinderungen, sollten bei der Planung und Gestaltung des ÖPNV-Angebots berücksichtigt werden. Zielgruppenspezifische Angebote und Maßnahmen können die Zufriedenheit und Nutzung des ÖPNV steigern.

■ Regelmäßige Evaluierung:

Die Evaluierung des ÖPNV kann dazu beitragen, ein nutzerzentriertes und bedarfsgerechtes Angebot zu entwickeln.

Durch die Diskussion dieser Handlungsempfehlungen kann der Alb-Donau-Kreis ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Mobilitätskonzept entwickeln, das den Anforderungen der Bevölkerung gerecht wird und zur Reduzierung von Emissionen sowie zur Stärkung der wirtschaftlichen und sozialen Vernetzung beiträgt. Ein gut ausgebauter und benutzerfreundlicher ÖPNV ist ein zentraler Baustein für eine lebenswerte und nachhaltige Region.

Literaturverzeichnis

- Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.). (2024, 22. Mai). Arbeitsmarkt im Überblick - Berichtsmonat April 2024. <https://statistik.arbeitsagentur.de/Auswahl/raeumlicher-Geltungsbereich/Politische-Gebietsstruktur/Kreise/Baden-Wuerttemberg/08425-Alb-Donau-Kreis.html>
- Nils Buske. (2024). Einkommen in Deutschland: So hoch ist das Durchschnittsgehalt hierzulande. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/einkommen-in-deutschland-so-hoch-ist-das-durchschnittsgehalt-hierzulande/26628226.html>
- Statistisches Bundesamt. (2024, 2. April). Haushalte nach Haushaltsgroßen im Zeitvergleich. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Haushalte-Familien/Tabellen/1-3-privathaushalte-neuer-zeitvergleich.html>
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Hrsg.). (2024a, 22. Mai). Anteil der Altersjahre an der Bevölkerung. <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/01035810.tab?R=KR425>
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Hrsg.). (2024b, 22. Mai). Bevölkerungsbilanz nach Geschlecht. <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/99045020.tab?R=KR425>
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Hrsg.). (2024c, 22. Mai). Eckdaten zur Bevölkerung. <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/99025010.tab?R=KR425>
- Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (Hrsg.). (2024, 28. Mai).
- https://mlw.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlw/intern/Dateien/06_Service/Publikationen/Landesentwicklung/Landesentwicklungsplan/Landesentwicklungsplan_2002.PDF
- Landesentwicklungsprogramm Bayern Anhang 2 Bayerische Staatsregierung Strukturkarte (Hrsg.). (2024, 28. Mai). https://www.stmw.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmw/Landesentwicklung/Bilder/Daten_zur_Raumbeobachtung/Kennzahlen_zur_Raumstruktur/2022-11-15_LEP_Strukturkarte_geringe_AuflProzentC3ProzentB6sung.pdf

Anhang

Tabelle 2: Wohnort nach Teilnahmen

| | | | |
|---------------------|-----|------------------------|-----|
| Achstetten | 2 | Hüttisheim | 6 |
| Allmendingen | 7 | Illerkirchberg | 25 |
| Altheim | 3 | Illerrieden | 26 |
| Altheim (Alb) | 8 | Illertissen | 5 |
| Amstetten | 11 | Kirchdorf an der Iller | 2 |
| Asselfingen | 4 | Kuchen | 1 |
| Bächingen a.d.Brenz | 1 | Laichingen | 86 |
| Bad Ditzgenbach | 1 | Langenau | 74 |
| Bad Schussenried | 1 | Langenenslingen | 4 |
| Ballendorf | 4 | Laupheim | 3 |
| Balzheim | 23 | Lauterach | 28 |
| Beimerstetten | 22 | Leipheim | 1 |
| Bellenberg | 1 | Lonsee | 42 |
| Berghülen | 36 | Maselheim | 2 |
| Berkheim | 1 | Merklingen | 19 |
| Berlin | 1 | Mietingen | 2 |
| Berneck | 2 | Mittelbiberach | 5 |
| Bernstadt | 8 | Neenstetten | 4 |
| Biberach an der Riß | 15 | Nellingen | 42 |
| Blaubeuren | 85 | Nersingen | 10 |
| Blaustein | 120 | Neu-Ulm | 56 |
| Breitingen | 2 | Oberdischingen | 13 |
| Brühlhof | 5 | Oberreute | 1 |
| Buch | 1 | Öpfingen | 8 |
| Dietenheim | 64 | Pfaffenhofen a.d.Roth | 6 |
| Dornstadt | 75 | Rammingen | 4 |
| Dürmentingen | 1 | Roggenburg | 1 |
| Dürnau | 3 | Römerstein | 4 |
| Ehingen (Donau) | 31 | Rottenacker | 6 |
| Elchingen | 9 | Schelklingen | 20 |
| Emerkingen | 3 | Schemmerhofen | 8 |
| Erbach | 228 | Schnürpflingen | 6 |
| Erlenmoos | 2 | Schwendi | 1 |
| Gerschweiler | 1 | Senden | 6 |
| Griesingen | 2 | Staig | 35 |
| Grundshiem | 14 | Tannheim | 1 |
| Gutenzell-Hürbel | 1 | Ulm | 218 |
| Hausen am Bussen | 11 | Ummendorf | 1 |
| Hayingen | 1 | Unlingen | 1 |
| Heroldstatt | 26 | Untermarchtal | 4 |
| Hohenstadt | 2 | Unterroth | 1 |
| Hohenstein | 1 | Uttenweiler | 1 |

Abbildung 13: Diagramm Verkehrsmittelwahl für Fahrtzwecke (prozentual), eigene Darstellung

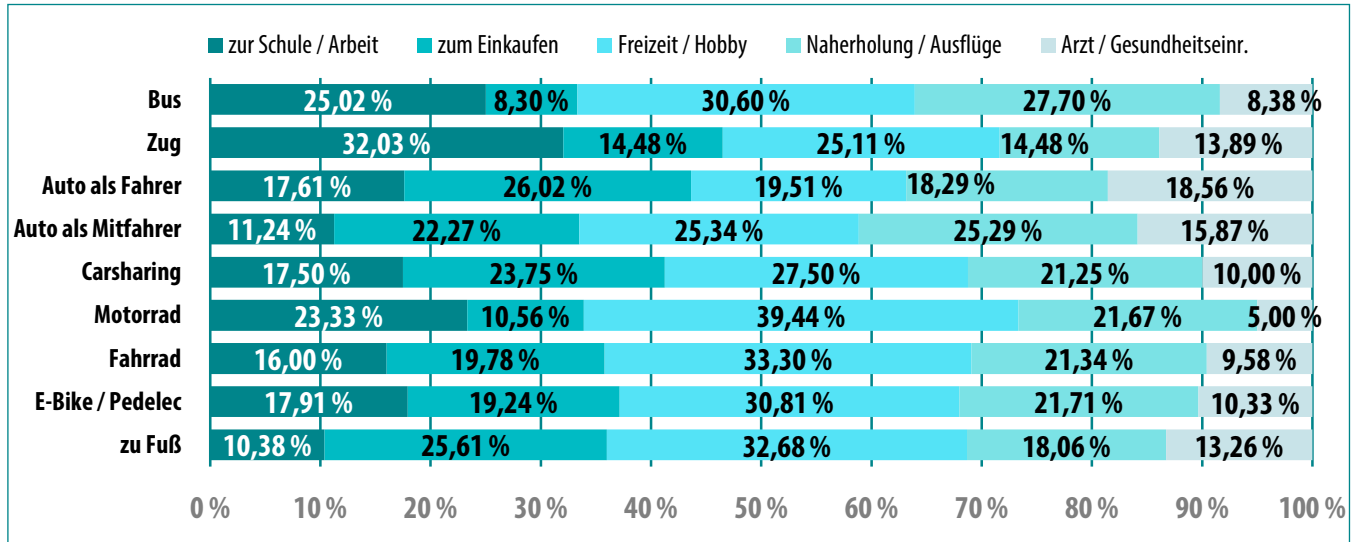


Abbildung 14: Diagramm Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzweck (Anzahl), eigene Darstellung

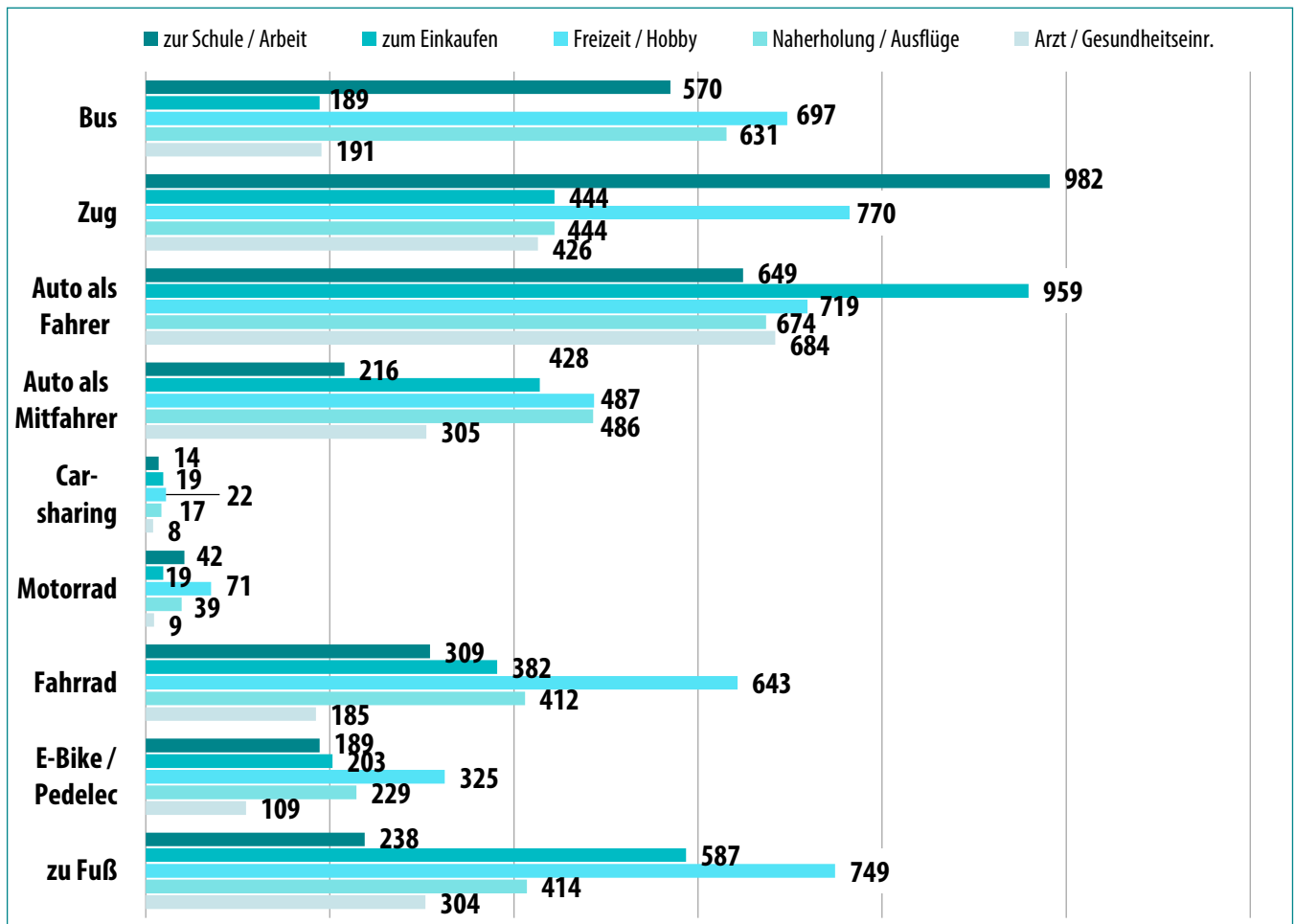


Abbildung 15: Diagramm Fahrtzweck nach Verkehrsmittel (Anzahl), eigene Darstellung

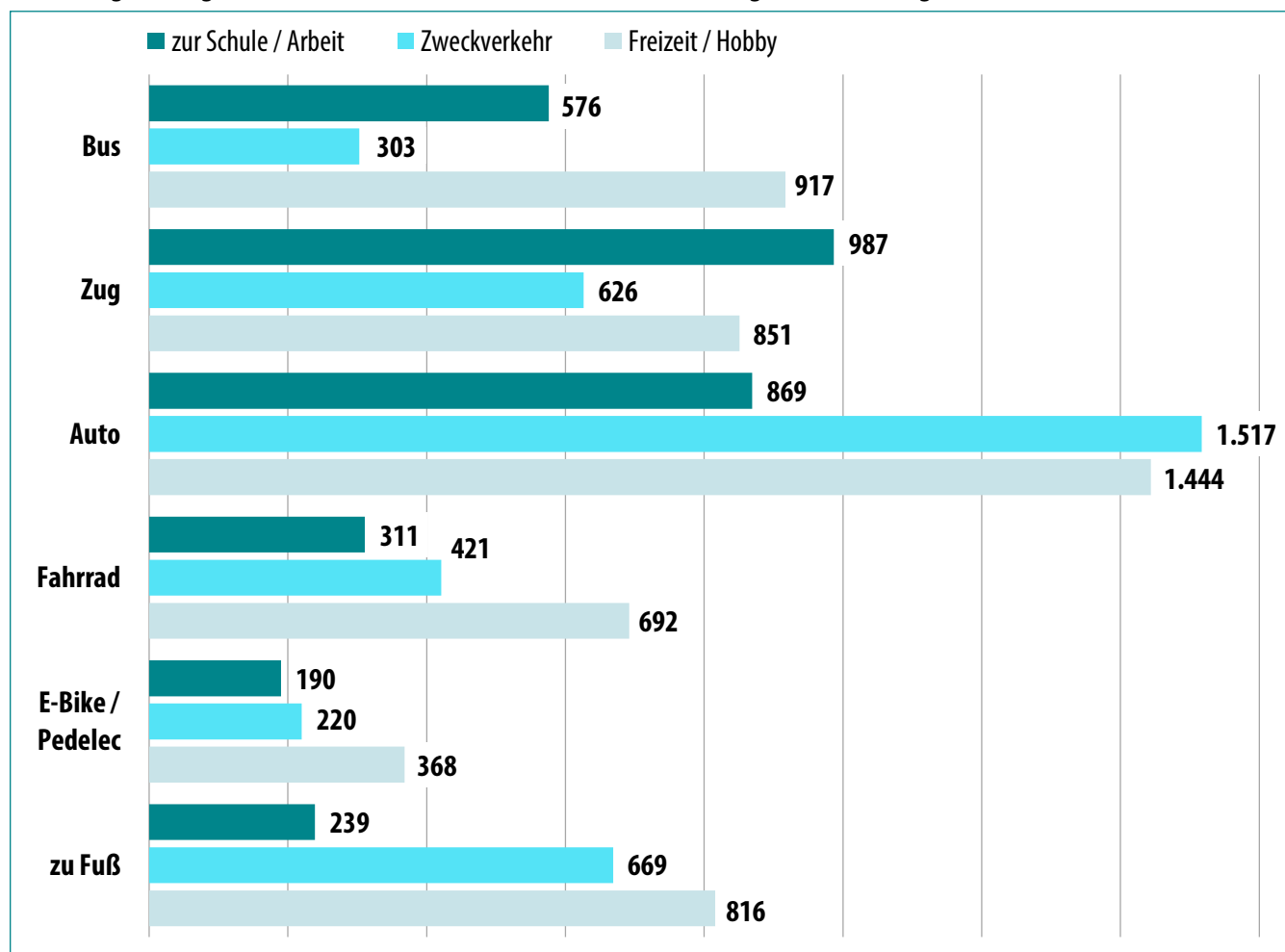


Abbildung 16: Diagramm zeitlich Flexibilität nach Altersklassen, eigene Darstellung

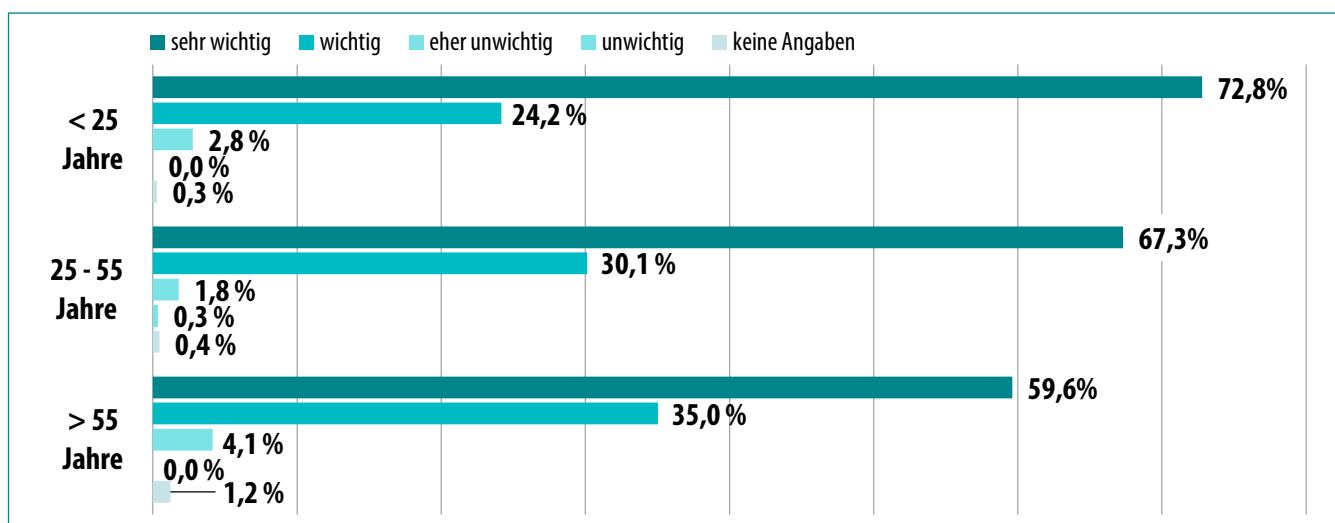


Abbildung 17: Diagramm Kosten nach Altersklassen, eigene Darstellung

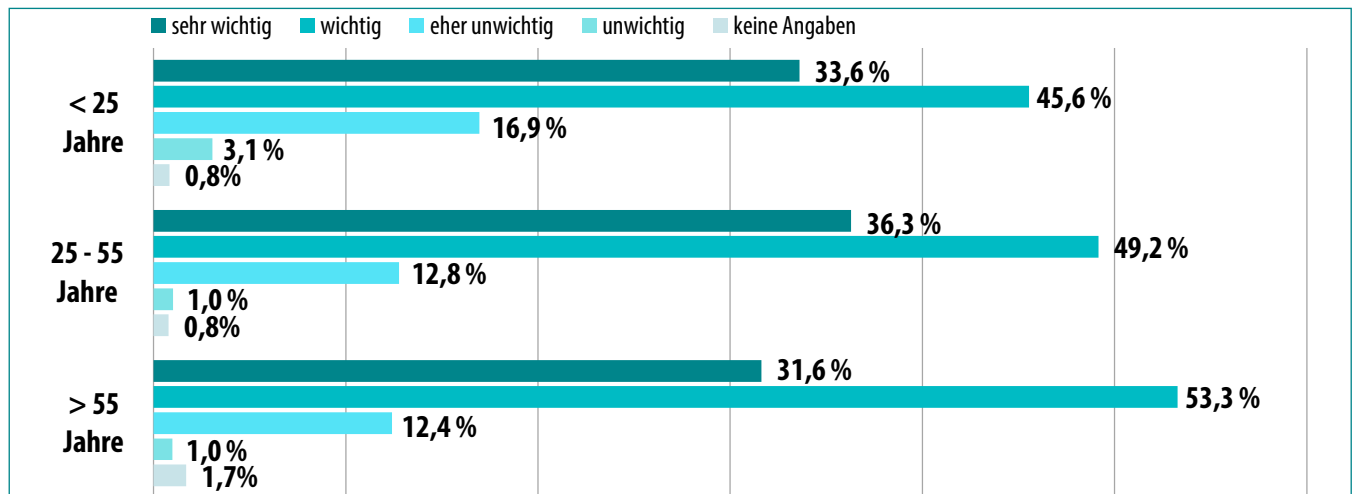


Abbildung 18: Diagramm Komfort nach Altersklassen, eigene Darstellung

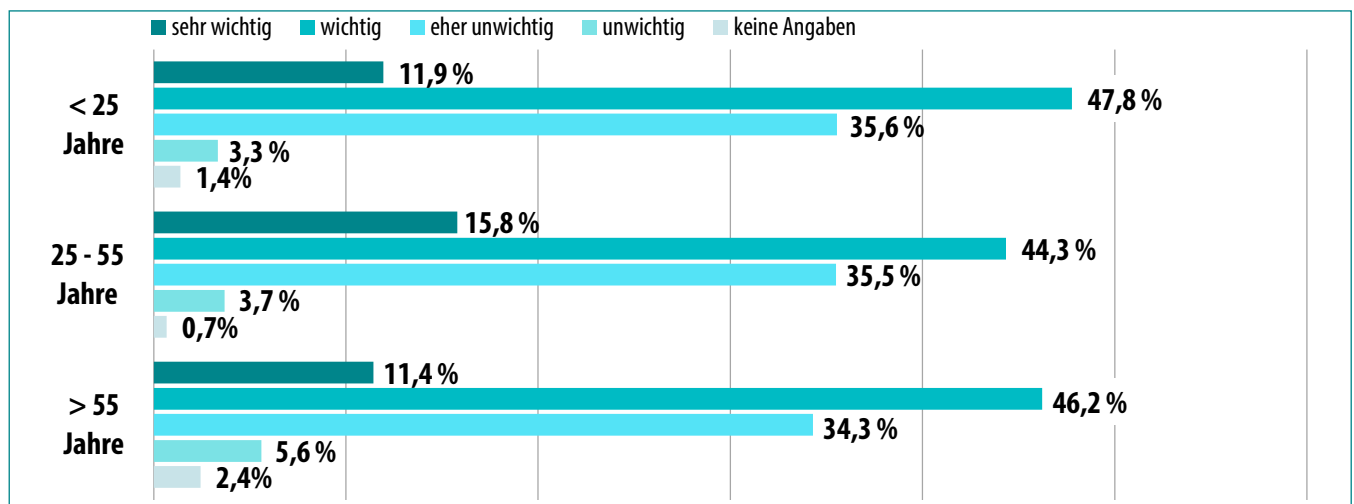


Abbildung 19: Diagramm Fahrzeit nach Altersklassen, eigene Darstellung

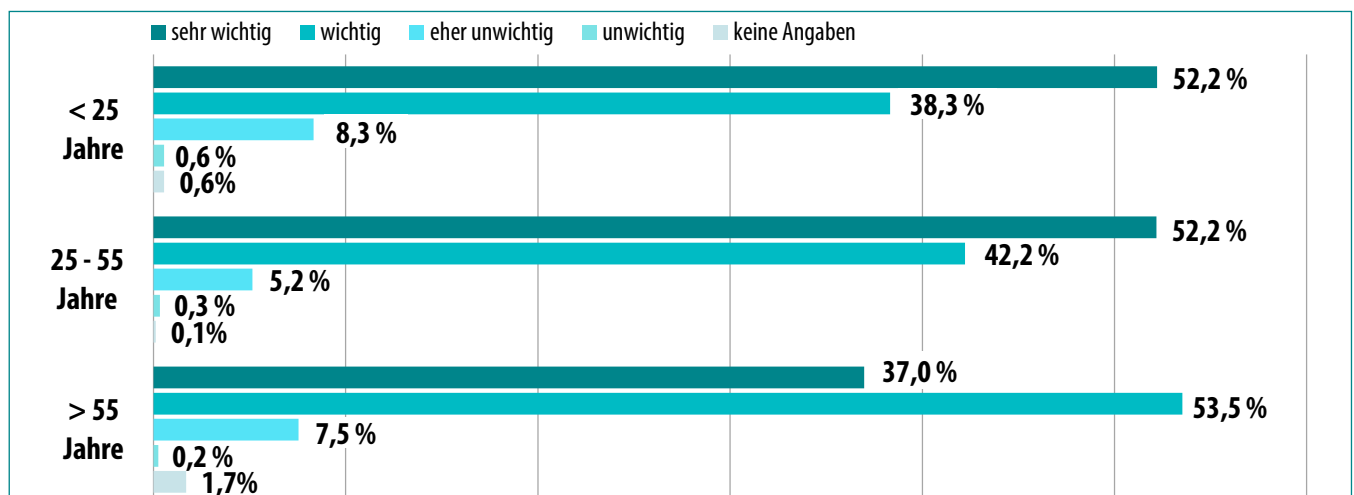


Abbildung 20: Diagramm Pünktlichkeit nach Altersklassen, eigene Darstellung

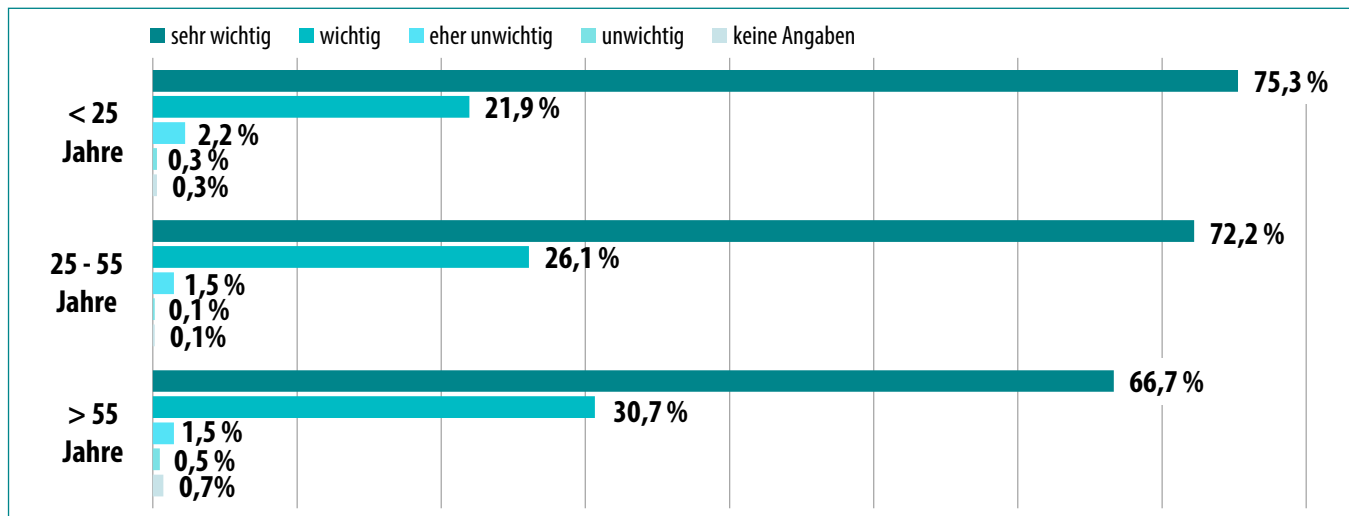


Abbildung 21: Diagramm Barrierefreiheit nach Altersklassen, eigene Darstellung

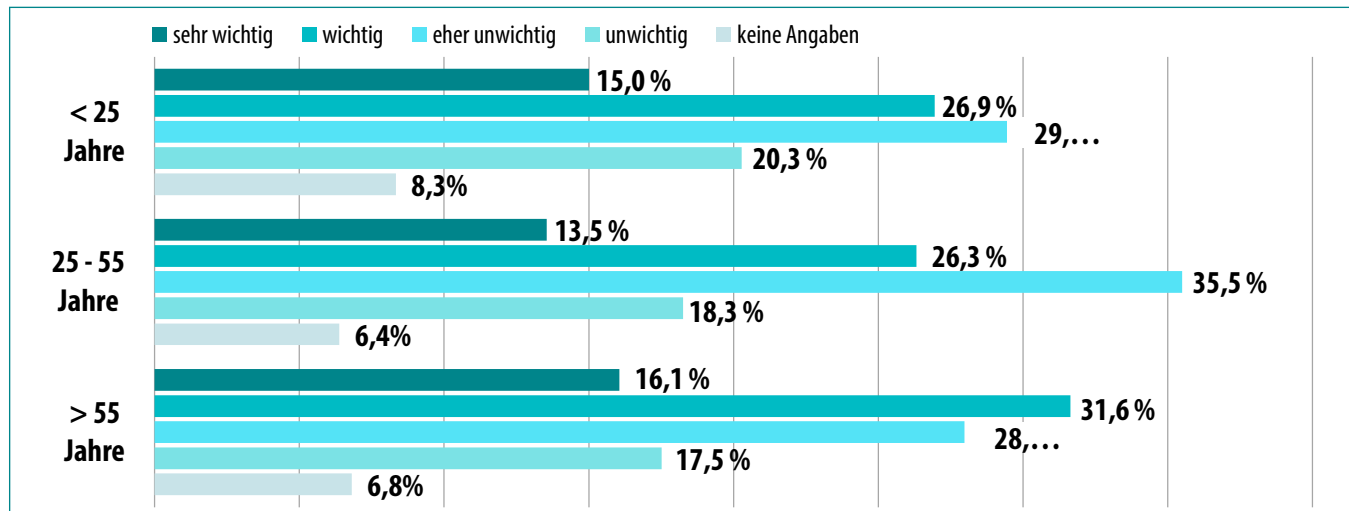


Tabelle 3: Kategorisierung Anmerkungen

| Anmerkung | Anzahl | Anmerkung | Anzahl |
|--------------------|--------|------------------|--------|
| Angebotsweiterung | 158 | Infrastruktur | 9 |
| Anschlusssicherung | 61 | Landkreisgrenzen | 1 |
| Barrierefreiheit | 4 | Linie 12 | 64 |
| BC | 31 | Linienführung | 45 |
| Beschwerde | 89 | Lob | 20 |
| Bus | 13 | Nachhaltigkeit | 12 |
| dichter Fahrtrakt | 65 | NU | 47 |
| DING | 92 | RT | 2 |
| Direktverbindung | 73 | SPNV | 45 |
| Fahrradmitnahme | 3 | Überfüllung | 16 |
| Haltestelle | 38 | Ulm | 57 |
| HDH | 1 | Zuverlässigkeit | 74 |

Notizen

Notizen



DEZERNAT 3

Fachdienst Verkehr und Mobilität