



12 Die regionalen Nachtbusse brachten 2006 rund 1000 Fahrgäste pro Nacht nach Hause.

## ALLER GUTEN DINGE SIND DREI

Dritte Abfahrt des regionalen Nachtbusses bringt Entlastung

TEXT: PETRA KUTZSCHMAR

**Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: 109.000 Fahrgäste nutzten den regionalen Nachtbus im letzten Jahr, Tendenz steigend. Damit der Nachtbus von seinem Erfolg nicht überrollt wird, gibt es inzwischen eine dritte Abfahrt gegen 4.00 Uhr. Auch die ist längst kein Geheimtipp mehr unter Nachtschwärmern.**

Die Neuerungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 haben sich bewährt. Die dritte, spätere Abfahrt trägt der in die frühen Morgenstunden verlagerten Nachfrage Rechnung und entlastet die bisher letzte Abfahrt. Dank der individuellen Abfahrtszeiten je Linie, die sich an der jeweils letzten Abfahrt der entsprechenden S-Bahnlinie orientieren, wurde eine gleichmäßigere Angebotsverteilung während der Betriebsruhe der S-Bahn sowie eine Entzerrung der Abfahrtsituation am Schlossplatz erreicht. Weil teilweise Linienführungen angepasst wurden, können die Fahrgäste nun auf allen Linien-

ästen ohne Umsteigen bis zu den Linienenden fahren. Diesen neuen Fahrplänen liegen umfangreiche Untersuchungen zu Grunde. Anregungen der Kunden, ein Konzeptionsvorschlag des VVS, Gespräche mit den Busunternehmern und die detaillierte Auswertung der Fahrgastzahlen haben die Optimierungen ermöglicht.

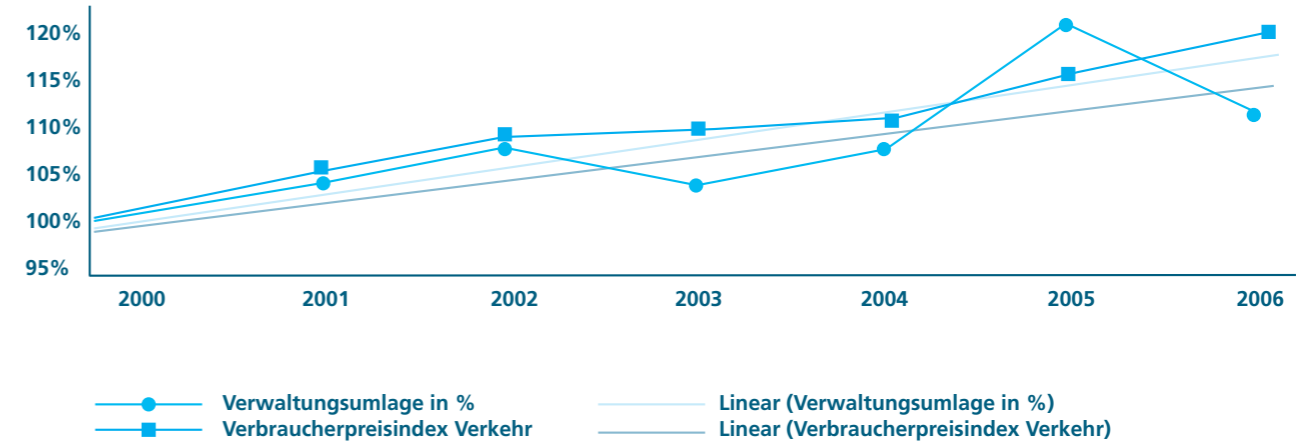
### Nachtaktive Nachfrage steigt

Im Jahr 2005 waren als Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens neue Unternehmen beauftragt und die Linienzuschnitte geändert worden. Die Fahrgastzahlen der regionalen Nachtbuslinien ab Stuttgart wuchsen 2005 um über 13.000 oder 19,2 Prozent. Anders ausgedrückt: Bei jeder Abfahrtsrunde standen 50 Fahrgäste mehr am Schloss- oder Karlsplatz als noch 2004. Obwohl eine zusätzliche Linie ab Schlossplatz fuhr, wurde es zunehmend eng in den Bussen und es mussten öfter Zusatzbusse eingesetzt werden. Im Jahr 2006 nutzten erneut 15.000 Fahrgäste mehr (plus 18 Prozent) die Linien N10

Esslingen-Plochingen-Kirchheim u.T., N20 Waiblingen-Schorndorf-Plüderhausen, N30 Waiblingen-Winnenden-Backnang, N40 Kornwestheim-Ludwigsburg-Marbach a.N., N50 Ludwigsburg-Bietigheim-Bissingen, N60 Leonberg und N70 Sindelfingen-Böblingen. Zusammen mit den beiden Anschlusslinien N62 Leonberg-Weil der Stadt-Weissach und N71 Böblingen-Herrenberg-Bondorf, aber ohne die rund 3.000 Fahrgäste an den zusätzlichen Fahrtagen während der Fußball-WM, wuchs die Zahl der Nachtbusfahrgäste in die Region auf insgesamt 109.000. Grund genug für den Verkehrsausschuss, auf den teureren Einsatz weiterer Zusatzbusse zu verzichten und das Angebot anzupassen. Bereits nach wenigen Wochen ist festzuhalten: Die Maßnahmen greifen. Die dritte Abfahrt nimmt Druck von der zweiten, die Fahrgastzahlen entwickeln sich weiterhin positiv, und die Fahrgäste sind mit den erweiterten Möglichkeiten, mit dem ÖPNV heimzukehren, sehr zufrieden. ■

[www.nachtaktiv.net](http://www.nachtaktiv.net)

Die Entwicklung der Verkehrslage (Verwaltungshaushalt) lag im Durchschnitt unter dem Verbraucherpreisindex Verkehr. Dieser umfasst unter anderem Kaufpreis und Betriebskosten von PkW sowie Verkehrsdienstleistungen, z.B. ÖPNV.



13

## ÖPNV-FINANZIERUNG IST TRANSPARENT

Arbeitsgruppe des Innenministeriums zur ÖPNV-Finanzierung im VVS

TEXT: DOROTHEE LANG

**Die regionale ÖPNV-Finanzierung ist transparent. Das ist die zentrale Erkenntnis des Verbands Region Stuttgart aus dem Zwischenbericht der Arbeitsgruppe im Innenministerium. Auf Wunsch der Landräte im VVS-Gebiet haben sich Vertreter des Landes, der Region, der Landeshauptstadt und der Landkreise mit Finanzierungsfragen zum VVS zu beschäftigen.**

Anhand von bereits veröffentlichten Daten zur Verkehrsleistung von Bussen, Stadtbahnen, S-Bahnen und Regionalzügen sei ein „hohes Maß an Transparenz“ gegeben, beurteilt Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher die Ergebnisse. Und die Anstrengungen des Verbands Region Stuttgart reichen weiter: Durch die S-Bahn Ausschreibung komme „der richtige Preis“ für die S-Bahn ans Licht. Die Buskosten seien ermittelt worden und Untersuchungen zum Verkehrslastenausgleich seien auf dem Weg.

Nach Auskunft von Dr. Steinacher konnte nachgewiesen werden, dass die Kostensteigerungen der regionalen Verkehrsunternehmen und die von Kommunen sowie Landkreisen bestellten neuen Busverkehre seit 1996 deutlich über dem Lebenshaltungskostenindex liegen. Für Dr. Steinacher belegen die Fakten außerdem, dass die regionale Verkehrsumlage „kein Kostentreiber für öffentliche Haushalte“ ist. Denn die Verwaltungsumlage der Region, aus der die Busverkehre und Nebenbahnen mitfinanziert werden, ist mit zwei Prozent jährlich geringer gestiegen als der Verkehrskostenindex. Es sei dem Verband Region Stuttgart auch gelungen, für die Verkehre der Verbundstufe II (Busse und Nebenbahnen) in den letzten zehn Jahren überproportional Einnahmen aus der Verbundkasse zu erhalten. Die Gelder aus dem VVS-Einnahmenpool seien seit 1996 um über 50 Prozent gestiegen, von 42,1 Millionen Euro im Jahr 1996 auf 64,1 Millionen Euro im Jahr 2005. Im gleichen Zeit-

raum seien die Gesamteinnahmen des VVS nur um rund 30 Prozent gestiegen. Für den öffentlichen Personennahverkehr im VVS-Gebiet insgesamt lassen sich folgende Schlüsse ziehen: Die Gesamtkosten des ÖPNV seien mit zwölf Prozent im Vergleich zu anderen Dienstleistungen oder Gütern weniger stark gestiegen. Zum Vergleich: der Preisindex für Verkehr in Baden-Württemberg hat von 1995 bis 2006 um 28,3 Prozent zugenommen. Nach Auffassung des Verbands Region Stuttgart stelle der Mischverbund, also der Zusammenschluss von Verkehrsunternehmen und öffentlichen Aufgabenträgern im VVS, eine bewährte Plattform für die ÖPNV-Entwicklung dar. Wissen und Erfahrungen von Verkehrsunternehmen und öffentlicher Hand hätten dazu beigetragen, die Fahrgastzahlen zu steigern und das Verkehrsangebot zu verbessern. Und das beste dabei: die Kosten seien im Vergleich zur allgemeinen Kostensteigerung nur unterproportional gestiegen. ■