



Bericht II über das Projekt

Am 1. Mai 2000 ging das regionale Nachtbusnetz "nachtaktiv" an den Start. Entwickelt auf Initiative der Regionalversammlung und orientiert am Stuttgarter Nachtbusnetz der SSB wurden die den S-Bahn-Korridoren folgenden regionalen Linien zunächst für eine Probephase von 2 Fahrplanperioden eingesetzt. Bereits zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 konnten auf der Grundlage des Austauschs mit allen Beteiligten erste Verbesserungen des Angebots umgesetzt werden. Seither fahren ab Stuttgart Schlossplatz 6 regionale Nachtbuslinien nach Kirchheim unter Teck (N10), Waiblingen (N20), über Kornwestheim, Ludwigsburg und Freiberg nach Marbach (N40), über Ludwigsburg, Asperg und Tamm nach Bietigheim-Bissingen (N50), über Ditzingen nach Leonberg (N60) und nach Böblingen (N70).

Die N10 führt über Esslingen, Plochingen, Wendlingen, Kirchheim u.T. und Nürtingen wieder nach Plochingen. Ab Waiblingen (N20) führen die N21 über Schorndorf bis Plüderhausen und die N31 nach Backnang, ab Leonberg (N60) die N61 nach Weil der Stadt und ab Böblingen (N70) die N71 über Herrenberg bis Bondorf (siehe auch Karte auf der letzten Seite des Berichts).

Die genannten Linien werden im Auftrag des Verbands Region Stuttgart von 6 Busunternehmen betrieben, die sich zu einer Bietergemeinschaft zusammengeschlossen haben. Außerhalb der Bietergemeinschaft fährt die N62 von Gerlingen über Leonberg (Anschluss N60) nach Weissach und zurück und getragen von den Städten Böblingen und Sindelfingen die Linien N72 nach Holzgerlingen und die N73 einen Rundkurs durch die Stadtteile. Alle drei genannten Linien sind in die Bewerbung von "nachtaktiv" integriert.

Neu seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2001 ist das umfassende Anschlussnetz des Kreises Ludwigsburg. Abgestimmt auf die regionalen Linien und in der Bewerbung unter "nachtaktiv_lb" zusammengefasst fahren insgesamt 8 Linien so, dass alle Kommunen des Kreises erreicht werden.

Vom Start weg beibehalten wurden die Rahmendaten für die Abfahrten der regionalen Nachtbusse. Jeweils in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor bestimmten Feiertagen fahren die Nachtbusse ab Stuttgart Schlossplatz um 1.30 und 2.45 Uhr ab, bis auf wenige Ausnahmen schließen die weiterführenden Linien 1.55 Uhr und 3.10 Uhr in den umliegenden Mittelzentren an. Die beiden Abfahrten bleiben bis zum Ende der Probephase bestehen während die städtischen Nachtbuslinien der SSB seit Beginn 2002 neben 1.15 Uhr und 2.30 Uhr eine 3. Abfahrt um 3.35 Uhr haben, bei der jedoch nur Teilstrecken der vorher geschlossenen Rundkurse abgedeckt werden.

Fahrtage sind jeweils die Wochenendnächte von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag, sowie die Nächte vor zunächst einigen Feiertagen, in 2001 fuhren die Busse zu 110 Terminen. Gemeinsam mit der SSB wurde das Angebot mit Beginn von 2002 gegenüber den Vorjahren erhöht, alle Nachtbusse im Verbundgebiet fahren seither außer an Weihnachten auch in den Nächten vor allen Wochenfeiertagen, in 2002 somit an insgesamt 114 Fahrtagen.

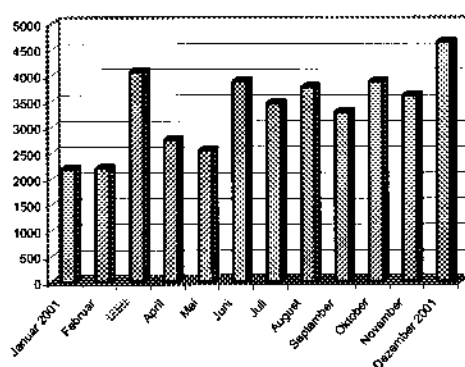
Fahrgastzahlen

< Gesamtentwicklung

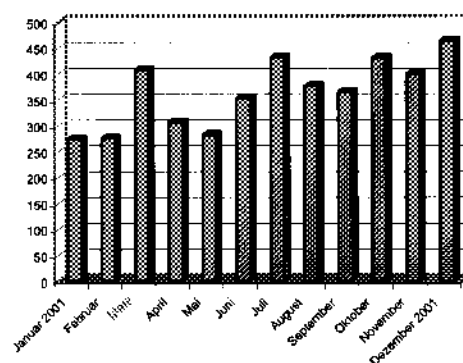
Nachdem im Startjahr 2000 in den 8 Monaten ab dem 1. Mai rund 15.000 Fahrgäste "nachtaktiv" nutzten, wählten in 2001 40.000 Fahrgäste dem Motto gemäß die sichere und bequeme Heimkehr mit diesem nächtlichen ÖPNV-Angebot. Dabei behielten absolute und relative Zahlen ihre monatsweisen Schwankungen bei, jedoch auf deutlich höherem Niveau als noch im Vorjahr. Im Januar und Februar wurden jeweils knapp unter 2000 Fahrgäste gezählt, ab dann monatlich nicht mehr unter 2500

Abb. 1 Monatliche Fahrgastzahlen aller nachtaktiv-Linien absolut und je Fahrtag 2001

Fahrgastzahlen der nachtaktiv-Linien 2001



Durchschnittliche Fahrgastzahlen je Fahrtag 2001



Datenquelle: Fahrgastzählungen der Busunternehmen

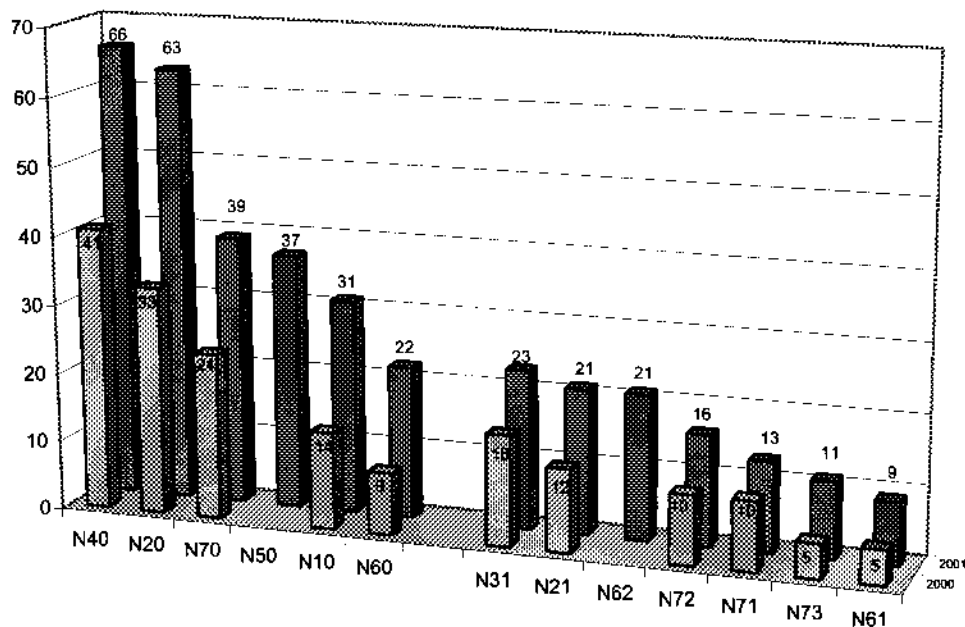
Stärkster Monat war wie schon im Vorjahr auch in 2001 der Dezember mit 4652 Fahrgästen oder 465 je Fahrtag; Silvester ist der Nachtbusfahrttag schlechthin. März, Juli und Oktober ragen ebenfalls heraus, mit ausschlaggebend dafür sind Großveranstaltungen in Stuttgart wie die Lange Nacht der Museen, die arena of sound und catch the bus. Auch die größeren Veranstaltungen in den anderen Kommunen sind bei der Auslastung der Nachtbusse deutlich spürbar. Sie aktivieren Fahrgäste, die sonst nicht regelmäßig das unterjährige nächtliche Unterhaltungsangebot in Anspruch nehmen, über das Nachtbusangebot jedoch Bescheid wissen und es gezielt nutzen. An den insgesamt 110 Fahrtagen erhöhte sich die durchschnittliche Fahrgastzahl von 191 im Vorjahr auf 366 in 2001. Die Zunahme im Jahresverlauf von 275 Fahrgästen je Fahrtag im Januar auf 465 im Dezember entsprechend rund 69% zeigt, dass die Tendenz weiter steigend ist. Erste Meldungen vom Januar 2002 von den Linien N10, N40 und N60 zeigen gegenüber dem Januar 2001 erneut eine starke Zunahme.

Eine Blitzumfrage an zwei unterdurchschnittlich genutzten Fahrtagen im Dezember 2001 ergab, dass rund die Hälfte der Fahrgäste Stammkunden waren, ein Drittel Gelegenheitsnutzer aber auch rund 1/6 Erstnutzer. Dies zeichnet ein positives Bild sowohl hinsichtlich der Grundauslastung als auch des weiteren Fahrgastpotenzials.

Im Schnitt hatte eine nachaktiv-Linie 2001 32 Fahrgäste je Fahrtag, eine Startlinie vom Schlossplatz weg 43, eine Anschlusslinie 24. Zum Vergleich: In 2000 waren es insgesamt noch 18, bei den Startlinien 24, bei den Anschlusslinien 10.

Hinter diesen Durchschnittswerten verbirgt sich eine große Bandbreite, so beispielweise, das in 2001 in rund einem Drittel aller Busse ab Schlossplatz mehr als 30 Fahrgäste saßen und auch voll besetzte Busse keine Seltenheit mehr waren. Nur bei den Anschlusslinien fuhren andererseits vereinzelt Busse leer oder mit nur wenigen Fahrgästen – ein Sachverhalt, der sich auch im Linienverkehr tagsüber nicht ausschließen lässt.

Abb. 2 nachaktiv-Fahrgäste je Fahrtag und Linie 2000 und 2001



- An den Zuwächsen der Besetzungszahlen gegenüber 2000 um rund 90% hatten alle Linien Anteil, die Steigerungsraten betragen mindestens 30%, die stärkste Entwicklung hatte die N60, deren auf Grund der Erfahrungen in 2000 umgekehrte Linienführung die Attraktivität offensichtlich so stark erhöhte, dass sie einen Fahrgastzuwachs um 144% zu verzeichnen hatte. Rund doppelt so viele Fahrgäste wie noch im Vorjahr zusammen mit der N11 hatte die N10, die bis Kirchheim u.T. verlängert wurde. Hier wirkte sich der Wegfall der Umsteigenotwendigkeit in Esslingen aus und, wenn auch zögerlich, die Annahme der Erweiterung nach Wendlingen/Kirchheim u.T./Nürtingen.
- Die stärkste Linie ist nach wie vor die N40 mit im Schnitt 66 Fahrgästen je Fahrtag, also 33 je Kurs. Sie hat sich weiterhin positiv entwickelt obwohl seit dem Fahrplanwechsel die bis Ludwigsburg parallel verlaufende N50 mit auf Antrieb rund 37 Fahrgästen je Fahrtag im Einsatz ist. Gegen Ende des Jahres lag die N20 nach Waiblingen jeweils mindestens gleichauf mit der N40.
- Auch die N70 in den Böblinger Raum konnte deutlich zulegen, wozu teilweise auch die Rückfahrmöglichkeit von Sindelfingen über Böblingen nach Stuttgart beitrug.

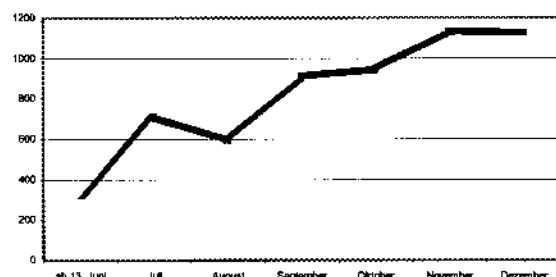
- Die Besetzungszahlen der N20 sind gegenüber dem Vorjahr stark gestiegen, die Linie führt nicht mehr wie ursprünglich über Remseck zurück nach Stuttgart, sondern über Waiblingen und Fellbach. Auch hier wird zunehmend von der Fahrtrichtung Stuttgart Gebrauch gemacht.
- Die guten Zahlen der N20 setzen sich im Rems-Murr-Kreis über die beiden Anschlusslinien N21 und N31 fort. Die Anschlusslinien übernehmen ihre Fahrgäste jedoch nicht nur aus den Zubringern aus Stuttgart, sondern haben auch Binnenverkehrsfunktion innerhalb des Landkreises. Dies schlägt sich beispielsweise während des Waiblinger Altstadtfestes in guten Fahrgastzahlen der N21 und N31 nieder. Die Verlängerung der N21 über Schorndorf hinaus bis Plüderhausen trug mit dazu bei, dass sich Besetzungszahl dieser Linie an die der N31 nach Backnang annäherte.
- Von der teilweise bezuschussten N62 liegt vollständiges Zahlenmaterial ab dem Fahrplanwechsel im Juni 2001 vor. Ihre Werte entsprechen denen einer guten Anschlusslinie, ein Teil ihrer Fahrgäste steigt jedoch nicht von der regionalen N60 in Leonberg, sondern von der N3 der SSB in Gerlingen zu. Diese Umsteigebeziehung besteht bereits seit Beginn des Stuttgarter Nachtbusnetzes.
- Die geringste Zuwachsrate hat die N71, die von Böblingen aus über Herrenberg seit dem Fahrplanwechsel 2001 bis Bondorf führt. Da ihre Fahrgastzahlen zum Ende des Jahres jedoch einen deutlichen Aufwärtstrend zeigten, ist für 2002 bei stärkerer Bewerbung in diesem Teilraum mit weiteren Zuwächsen zu rechnen.
- Die N61 nach Weil der Stadt hat zwar gegenüber 2000 gut zugelegt, bleibt aber das Schlusslicht unter den nachaktiv-Linien. Positiv bleibt auch hier im Jahresverlauf ein leichter Trend nach oben erkennbar.

< nachaktiv_lb

Das vom Landkreis Ludwigsburg zum Fahrplanwechsel 2001 eingesetzte Nachtbusnetz erfüllt Doppelfunktion: Neben dem Anschluss aller Städte und Gemeinden des Kreises an das regionale Nachtbusnetz leistet es die Verknüpfung der Orte und überörtlich bedeutsamen Freizeiteinrichtungen innerhalb des Kreis Ludwigsburg. Die 8 neuen Linien innerhalb des Landkreises beförderten in 2001 insgesamt 5744 Fahrgäste. Rund 1/5 davon entfielen auf die N41, die in Freiberg startet und über Ludwigsburg nach Stuttgart führt. Die anderen Linien bringen es jeweils auf die gleichen Fahrgastzahlen wie die Anschlusslinien von nachaktiv im Kreis

Böblingen, was auf Grund der Engmaschigkeit des Ludwigsburger Netzes nicht unbedingt zu erwarten war. Auch hier kommt örtlichen Veranstaltungen große Bedeutung zu, der Nachtbus wird gerne genutzt um nach einer Hocketse in der benachbarten Gemeinden ohne Gefährdung für den Führerschein wieder nach Hause zu kommen. In der ersten und guten Zahlenbasis für die nachaktiv_lb Linien des Landkreises zeigt die Tendenz klar nach oben.

Abb. 3 Entwicklung der Fahrgastzahlen nachaktiv_lb - Linien des Landkreises Ludwigsburg 2001



< Auslastung der 1. und 2. Fahrt

Ein Vergleich der Besetzungszahlen nach Kursen, die zwar nicht komplett vorliegen, jedoch in einem Umfang, der Tendenz-Aussagen erlaubt, zeigt eine stärkere Auslastung der späteren Abfahrt bei 3 der 6 vom Schlossplatz aus startenden Linien (N10, N20, N70). Etwa gleich stark besetzt sind beide Kurse der N40, die N50 und N60 werden bei der ersten Abfahrt 1.30 vom Schlossplatz stärker in Anspruch genommen als bei der zweiten um 2.45 Uhr.

Bei den weiter in die Region führenden Linien, die 1.55 und 3.10 Uhr in Waiblingen, Ludwigsburg, Leonberg und Böblingen anschließen, ist im Kreis Ludwigsburg und in den Stadtgebieten Böblingen und Sindelfingen jeweils die erste Fahrt besser besetzt, bei der N21 und N61 die zweite Fahrt und die beiden Kurse der N31 sind gleich stark.

Eine bereits angesprochene stichprobenartige Befragung von Fahrgästen an 2 Fahrtagen Ende Dezember 2001 auf 15 von insgesamt 21 Nachtbuslinien ergab, dass nahezu die Hälfte der Fahrgäste mit den derzeitigen Abfahrtszeiten zufrieden ist, für etwas mehr als die Hälfte eine noch spätere Abfahrt aus Stuttgart heraus und für rund 5% eine eher früher liegende Abfahrtszeit interessant wäre.

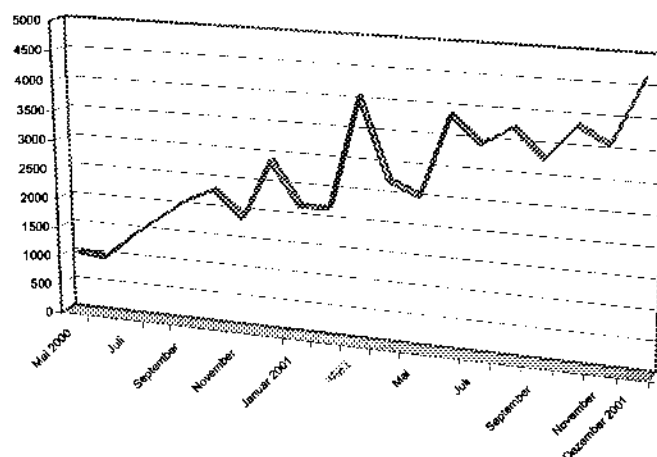
< Rückfahrt

Zunehmende Beachtung fand die Möglichkeit, mit dem Nachtbus zu später Stunde nach Stuttgart zu fahren. Dies war ab dem Fahrplanwechsel im Juni 2001 von Waiblingen, Ludwigsburg und Böblingen aus möglich. Zahlen liegen für Ludwigsburg vor, von wo aus die N41 des Landkreises nach Stuttgart fährt. Ihre Fahrgastzahl hat sich zwischen Juni und Dezember auf 21 je Fahrtag verdoppelt. Von Böblingen aus sind die Zahlen stark schwankend.

Nach den Erfahrungen der Unternehmer wird dieses Angebot zunehmend und regelmäßig auch von in Nachtschicht Berufstätigen genutzt. Eine Ausweitung der Rückfahrmöglichkeiten fragen immer wieder als große und engagierte Zielgruppe die Studierenden an, die auch über einen Arbeitskreis ÖPNV ihre Belange gebündelt in den Verbesserungsprozess für das nachtaktiv-Angebot einbringen.

Die Nachfrage nach der umgekehrt zur ursprünglich konzipierten verlaufenden Fahrtrichtung steigt nicht nur bezogen auf Stuttgart sondern ist anhand von Kundenrückmeldungen auch für die Verbindungen der Mittelzentren mit ihrer unmittelbaren Umgebung spürbar.

Abb. 4 Fahrgastzahlenentwicklung seit dem Start von nachtaktiv



Fahrgastinformation



An den Nachtbus-Haltestellen in der Region sind inzwischen weitestgehend die nachtaktiv-Schilder montiert und Fahrpläne angebracht, wo dies in den vorhandenen Vitrinen möglich ist. Am Schlossplatz sind die nachtaktiv-Linien vollständig in das normale System der

Haltestellenbeschilderung aufgenommen. Auf Grund der hohen Investitionskosten, der VVS hat einen Gesamtaufwand von rund 170.000 € ermittelt, und der unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse bei den Haltestellen ist eine solche Komplettausstattung aller Haltestellen in der Probephase nicht erfolgt.



Der Hinweis auch auf die regionalen Nachtbusse wurde von der SSB in ihre elektronischen Laufzeitgebetafeln im Bereich der Stadtbahn aufgenommen, im Bereich der S-Bahn-Information sind derzeit noch keine Hinweise auf den Nachtbus enthalten. Über die Möglichkeit der Unterbringung eines Hinweises auf den S-Bahn-Fahrplänen selbst wird mit dem VVS noch verhandelt. Mit der Fahrplanbroschüre des VVS, die Ende vergangenen Jahres herausgegeben wurde, liegt nun auch eine komplette und detaillierte Information über alle Nachtbuslinien in der Region Stuttgart vor. Ebenfalls vom VVS fertiggestellt wurde der vollständige Linienplan für die Nachtbusse, der derzeit zur Anbringung vor allem an den ZOBs ausgeliefert wird.

Bewerbung des Nachtbusangebots

Nach wie vor ist der Hauptweg der Bewerbung der nachtaktiv-Nachtbusse die hand-to-hand-Promotion, d.h. geschulte Teams sind bei Veranstaltungen vor Ort, verteilen Fahrpläne und sprechen das Publikum gezielt auf den Nachtbus an. So wurde ein Großteil der zum Fahrplanwechsel aufgelegten Übersichtsflyer und seit Ende 2001 auch die umfassende Fahrplanbroschüre des VVS, die die Fahrpläne aller Nachtbuslinien in der Region enthält, gestreut. Das Erscheinen dieser Broschüre wurde auch wieder zum Anlass genommen, die Gemeinden damit und mit einem Fahrplanvordruck zu versorgen, der in die Gemeindeblätter aufgenommen wird.

Auf größere Events wurde aus Kostengründen verzichtet, ebenso auf größere Anzeigenkampagnen. Lediglich eine kleinere Anzeige wurde ab Jahresende in einem neu herausgegebenen Veranstaltungskalender für Ludwigsburg und Stuttgart platziert. Dieses monatlich erscheinende Falblatt wird in einer Auflage von 30.000 Stück direkt an die Zielgruppe verteilt.

Ein hilfreicher Weg zur Erreichung der jüngeren Zielgruppe für nachtaktiv ist die Kooperation mit bigFM, einem jungen Radiosender, der in der Region Stuttgart in der Gruppe der 19 bis 24-jährigen Hörer innerhalb kürzester Zeit eine führende Rolle eingenommen hat. Rund 64.000 Hörer je Stunde hat der Sender, damit ist auch die Zahl derer hoch, die der nachtaktiv-Hinweis-Spot erreicht, der an Fahrtagen mehrfach über den Tag verteilt ausgestrahlt wird.

Die Internetpräsentation www.nachtaktiv.net ist ein weiteres zentrales Instrument zur Bekanntmachung von nachtaktiv. Seit dem Fahrplanwechsel 2001 wird hier die Suche nach dem richtigen Bus dadurch erleichtert, dass die Seite "busplan" auch einen grafischen Eindruck von den Linienverläufen

stattfinden, ein Bus im nachtaktiv-Design zu Pendelfahrten in die Stadt vermietet. Der Werbeeffekt des Busses wurde jeweils durch die Ausgabe von Informationsmaterial verstärkt.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich der vielfach skeptisch beobachtete Weg, nachtaktiv nicht über groß angelegte Anzeigenkampagnen sondern direkt bei den Zielgruppen zu bewerben, bewährt hat. Die hohe Flexibilität der einzelnen Komponenten, vor allem der Promotenteams, garantiert eine rasche Reaktionsmöglichkeit dort wo sich Neuerungen ergeben oder wo schwächere Besetzungszahlen der Busse deutlich werden.

Fahrgastrückmeldungen

Nachdem im ersten Jahr noch festzuhalten war, dass nicht wie erwartet die jüngere Altersgruppe den Großteil der nachtaktiv-Nutzer stellte, hat sich das Bild in 2001 verändert. Diese Aussage stützt sich auf die Erfahrungen der Unternehmer aber auch auf die bereits angesprochene stichprobenartige Umfrage Ende 2001 über zwei Fahrtage hinweg. Hier gehörten 88% der Fahrgäste der Altersgruppe 18-34 Jahre an, 9% der Gruppe 35-50 und 3% waren über 50 Jahre alt.

Beim Start des Projekts befürchtete Störungen des nächtlichen ÖPNV-Angebots durch Zwischenfälle mit dem Publikum sind erfreulicherweise nicht in nennenswertem Maße aufgetreten.

Neben den Fahrgastzahlen sind die Rückmeldungen der Fahrgäste, die über info@nachtaktiv.net, die Kontaktmöglichkeiten des VVS sowie die Promotoren vor Ort gewonnen werden, Gradmesser für die Akzeptanz von nachtaktiv und geben insgesamt viele wertvolle Hinweise. Der Tenor der Rückmeldungen lautet weitgehende Zufriedenheit mit dem Angebot bei einzelnen oft detaillierten Verbesserungsvorschlägen:

- Verstärkt seit der Bekanntgabe der Einführung der 3. Fahrt der SSB-Nachtbusse wird der Wunsch nach einer noch späteren Abfahrt aus Stuttgart geäußert. Dies betrifft weitgehend die Verbindungen Stuttgart in die unmittelbar umliegenden Mittelzentren. Für die Anschlusslinien in die Fläche ist diese Nachfrage nicht zu erkennen, hier wäre eher eine frühere Fahrt interessant.
- Deutlich zugenommen hat der Wunsch nach Rückfahrmöglichkeiten nach Stuttgart und bei den Anschlusslinien zurück zu deren Startpunkte.
- Anbindungswünsche für weitere Orte und Teilorte werden ebenfalls immer wieder genannt, dabei wird jedoch anerkannt, dass die regionalen Linien keine Feinverteilerfunktion übernehmen können.
- Bedauert wird das teilweise Fehlen der umfassenden Ausrüstung der Haltestellen mit Aushangfahrplänen sowie nicht ausreichende Informationen an Verknüpfungspunkten.
- Im Rahmen einer S-Bahn-Umfrage-Aktion des VRS zeigte sich, dass bei denjenigen, die mit dem ÖPNV sonst ausschließlich tagsüber z.B. als Berufspendler in der S-Bahn in Berührung kommen, die Information über die Existenz des Schienenersatzverkehrs Nachtbus am Wochenende nicht ausreichend vorliegt. Die S-Bahn-Fahrpläne selbst enthalten keinen Hinweis auf den Nachtbus.
- Seitens der Kunden besteht nur eine geringe Bereitschaft, die Bestandteile des Nachtbusangebots den einzelnen Trägern (SSB/VRS/Landkreis Ludwigsburg/Städte/Unternehmen) zuzuordnen. Der Nachtbusverkehr wird als einheitliches System betrachtet und auch so benutzt, dies sollte sich auch in einheitlicher Werbe- und Informationsarbeit niederschlagen.

- Nachfrage besteht auch für bessere Umsteigemöglichkeiten zwischen dem städtischen und regionalen Nachtbusssystem.
- Im Bereich der S-Bahn-Haltestellen Universität Vaihingen und Zuffenhausen werden Haltepunkte für regionale Nachtbusse aus Stuttgart heraus und nach Stuttgart hinein als dringend gewünscht.

Zur Umsetzbarkeit der verschiedenen Aspekte, die sich aus den Rückmeldungen von Kunden und der Kommunen, aber auch aus den Erfahrungen aus dem Fahrbetrieb ergeben, werden im Abschnitt Neukonzeption der Sachstand und die entsprechenden Lösungsvorschläge vorgestellt.

Neben diesen Anregungen beinhalten die Kundenkontakte weitgehend Fragen zu Verbindungen, Abfahrten und zur Internetpräsentation. In den beiden Startjahren von nachtaktiv zusammen gingen nur 5 Beschwerden zu Pannen in den Abläufen des Nachtbus beim VRS ein. Von den beim VVS eingehenden Anregungen und Beschwerden betreffen nur sehr wenige den Nachtbusverkehr. Dies ist zum einen auf den vergleichsweise geringen Anteil der Nachtbusnutzer unter allen VVS-Kunden zurückzuführen. Da sich laut Auskunft des VVS die Schreiber in der Regel aber auch grundsätzlich positiv über das erweiterte Nachtbusnetz äußern, lässt sich daraus auch eine gewisse Zufriedenheit mit dem Angebot ableiten.

Bilanz und Planungen der Kreise

Der Landkreis Ludwigsburg ist mit der Entwicklung in der Anlaufphase seiner im Kreisgebiet verkehrenden eigenen wie auch regionalen Nachtbuslinien zufrieden. Die 8 kreiseigenen Nachtbuslinien sind für eine Probephase von 3 Fahrplanjahren bis Dezember 2004 eingesetzt, ihre Existenz ist jedoch an die des regionalen Nachtbusnetzes gekoppelt. Während dieser Probephase ist eine Ausweitung des Angebots oder eine grundsätzliche Strukturänderung nicht vorgesehen. Insbesondere eine dritte Fahrt pro Nacht ist nicht sinnvoll, da die Abfahrtszeiten der Kreis-Nachtbusse in Marbach und Bietigheim bereits heute der Zeitlage der dritten Fahrt ab Stuttgart entsprechen..

Das Landratsamt sieht den Kreis Böblingen vom regionalen Nachtbusnetz insgesamt gut erschlossen. Aus seiner Sicht sind die Nachtbuslinien in die Mittelzentren gemessen an ihrem Fahrgastaufkommen insgesamt gerechtfertigt. Auf den eher mäßig ausgelasteten Anschlusslinien müsste sich ein ähnlich hoher Zuwachs wie auf den Hauptlinien zeigen, bevor weitere Verkehre auf Kreisebene für die Feinverteilung in Erwägung gezogen werden. Ergänzungsverkehre seitens des Landkreises Böblingen sind daher in Anbetracht deutlich abnehmender Fahrgastzahlen an den Linienenden derzeit nicht geplant. Hinsichtlich der Abfahrtszeiten plädiert der Landkreis dafür, von einer 3., Abfahrtszeit abzusehen und stattdessen die beiden bisherigen Fahrten nachfragegerecht zu verschieben.

Die Stadt Böblingen als Träger der Linie N72 verweist darauf, dass nach den erwarteten Anlaufschwierigkeiten die Fahrgastzahlen insbesondere in der kälteren Jahreszeit und auf Grund verstärkter Werbemaßnahmen angestiegen sind. Nach dem derzeitigen Stand ist davon auszugehen, dass die Stadt dem Gemeinderat empfohlen wird, die Linie N72 auch über die Probephase hinaus weiterzuführen sofern der VRS die regionalen Nachtbuslinien weiterführt. Auch die Stadt Sindelfingen sieht das Konzept der Nachtbusse einschließlich des von ihr eingesetzten Feinverteilers als bewährt an und beabsichtigt trotz der angespannten Haushaltslage den Gremien die Fortführung des Nachtbusangebotes auf Sindelfinger Gemarkung, sofern das regionale Angebot aufrechterhalten bleibt.

Seit über 10 Jahren ist in der Stadt Stuttgart und in einigen angrenzenden Orten das Nachtbusnetz der SSB erfolgreich in Betrieb. In diesem Netz, dessen 9 Linien in Schleifenkursen jeweils wieder zum Ausgangspunkt, dem Schlossplatz zurückführen, wurde unlängst der Millionste Fahrgast befördert. Außer der Einführung der dritten Abfahrt der städtischen Nachtbusse zu Beginn von 2002 und der Erweiterung der Fahrtage in Abstimmung mit dem VRS sind keine weiteren Änderungen im Nachtbuskonzept geplant. Überlegungen hinsichtlich einer möglichen Verlagerung des zentralen Abfahrtsplatzes weg vom Schlossplatz sind noch nicht konkretisiert.

Der Landkreis Esslingen beabsichtigt derzeit kein eigenes kreisweites Nachtbusnetz einzuführen. Mit der Linie N10 sind die Bereiche Esslingen, Plochingen, Kirchheim und Nürtingen, mit der N8 Filderstadt und mit der N9 der Bereich Leinfelden-Echterdingen bereits angeschlossen. In Esslingen, Kirchheim, Nürtingen und Filderstadt gibt es jeweils ein ergänzendes Nachttaxi, welches die Feinverteilung vornimmt; in Leinfelden-Echterdingen werden alle Ortsteile durch die N9 bedient. In Ostfildern werden die Ortsteile Scharnhausen und Nellingen sowie die Parksiedlung durch das Esslinger Nachttaxi mitbedient.

Der Rems-Murr-Kreis plant derzeit kein kreiseigenes Anschlussnetz an die bestehenden Nachtbuslinien. Gespräche mit den Kommunen zu Anschlussmöglichkeiten, ggf. auch durch Ruftaxi-Verkehre sind noch nicht abgeschlossen.

Seit dem vergangenen Herbst hat der Landkreis Göppingen erstmals einen Spätbus als Feinverteiler mit Abfahrt 0.20 Uhr ab Göppingen im Einsatz, der den zuvor bestehenden Betriebsschluss (22.00 Uhr) nach hinten verlegt. Die regionale Nachtbuslinie N10 kommt erstmals um 2.05 Uhr in Plochingen, dem potentiellen Verknüpfungspunkt mit etwaigen Göppinger Anschlusslinien an. Es entsteht eine zeitliche Lücke zum vorhergehenden Verkehr, so dass die Schaffung eines isolierten Nachtbusverkehrs derzeit nicht sinnvoll ist. Der Landkreis prüft die Möglichkeit, in Verknüpfung mit dem bestehenden Spätbus eine Abdienungsmöglichkeit für die letzte S-Bahn, die 1:21 Uhr in Plochingen ankommt, in den Landkreis Göppingen zu schaffen.

Fazit und Ausblick

Die rund 40.000 Fahrgäste in 2001 zusammen mit anhaltenden Zuwächsen der Fahrgastzahlen auf allen Linien gegenüber 2000 sprechen für die gute Akzeptanz des Nachtbusangebotes. Die regionalen Nachtbuslinien sind fester Bestandteil des ÖPNV-Angebots im Verbundgebiet geworden. Die Fahrgastzahlen der Startlinien ab dem Stuttgarter Schlossplatz erreichen teilweise diejenigen der letzten S-Bahnzüge, zu den Linienenden hin nehmen sie naturgemäß deutlich ab. Die guten Zuwachsraten in 2001 weisen jedoch auch dort auf eine weiterhin positive Entwicklung hin. Rückfahrmöglichkeiten in Richtung Stuttgart wie auch Binnenverkehrsmöglichkeiten in den Landkreisen wurden wo vorhanden gut angenommen, auch hier weist die Entwicklung weiteres Steigerungspotenzial aus. Aus den vorliegenden Zahlen lässt sich keine einheitliche Tendenz hinsichtlich der Auslastung der beiden Kurse ablesen. Deren Nutzung variiert linien- und fahrtagsbezogen stark.

Aus den vorliegenden Erfahrungen und Einschätzungen aller Beteiligten ergibt sich die Empfehlung für die Weiterführung des Projekts "nachtaktiv" mit dem bestehenden Grundkonzept unter Einarbeitung kleinerer Angebotsverbesserungen. Auf einen 3. Umlauf soll vorerst verzichtet werden. Ein ähnlich umfassendes Konzept zur Feinverteilung wie im Landkreis Ludwigsburg mit eigenen Nachtbuslinien wird derzeit von keinem weiteren Landkreis geplant.

