



## Presseinformation

zur 24. Sitzung des Kreistages  
am 24.06.2013

### TOP 2.3

#### Vorstellung der jährlichen ÖPNV-Statistik

##### Sachverhalt:

##### 1. Ausführliche Darstellung

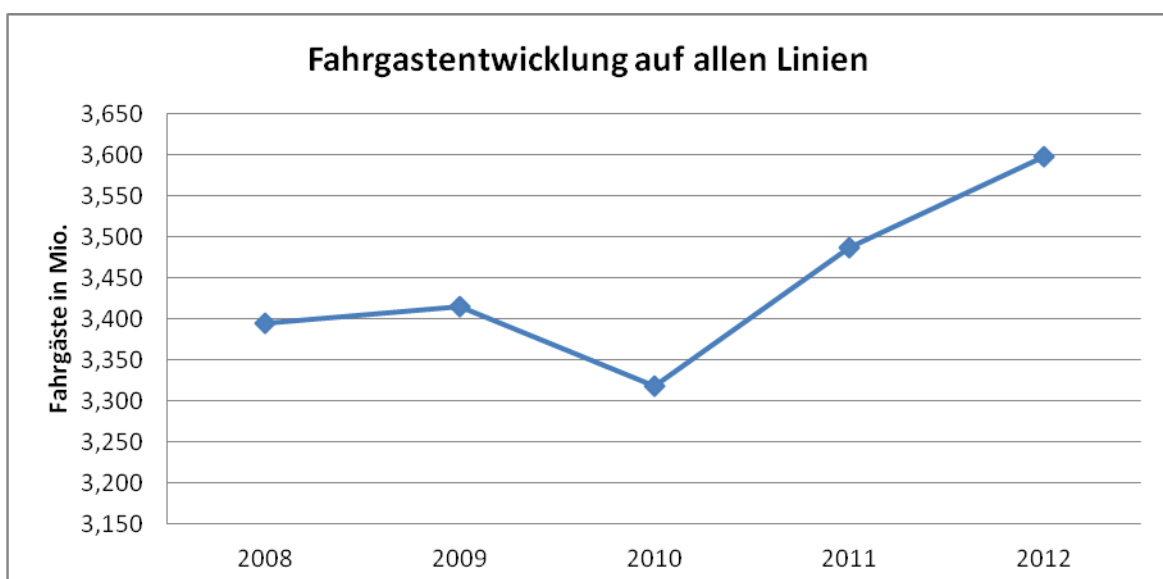
Die folgende Darstellung gibt einen Überblick über die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den im Landkreis verkehrenden Linien im Zeitraum von 2008 bis 2012. Nach einer Gesamtübersicht werden die Linien im Einzelnen näher betrachtet. Abschließend erfolgt wieder ein Linienvergleich.

Die Kosten sind in der Regel nur bis 2011 aufgeführt. Sie können für 2012 noch nicht angegeben werden, da lediglich Abschlagszahlungen geleistet wurden, die abschließenden Abrechnungen aber noch nicht vorliegen.

#### 1.1 Generelle Entwicklung des ÖPNV im Landkreis

##### 1.1.1 Fahrgastentwicklung

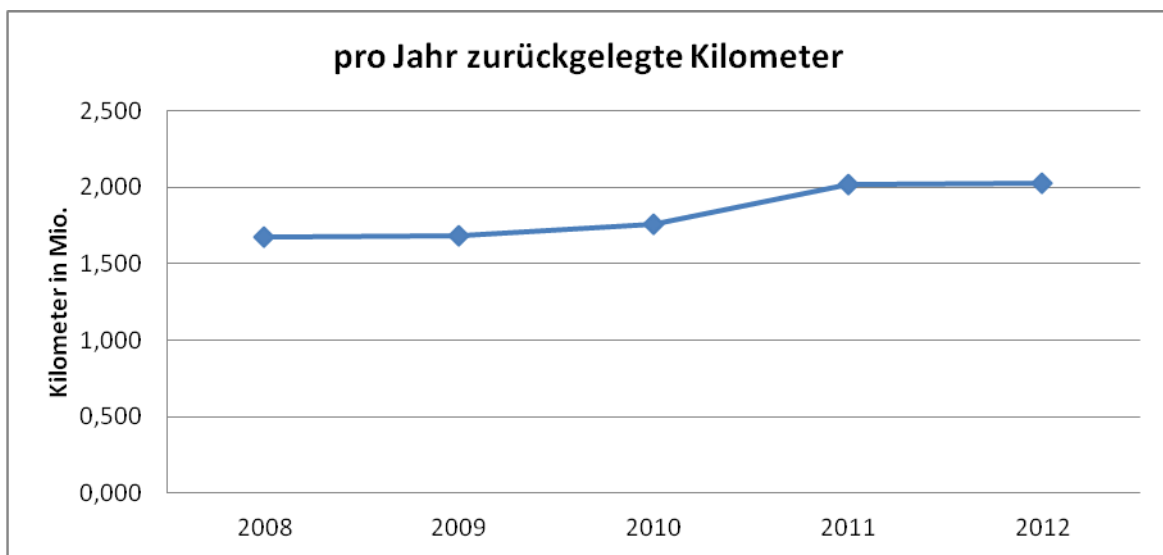
Die folgenden Grafiken stellen die Summe der Linien 63, 64, 70, 71, 72, 112, 113, 114, 123, 125, 126, 150, 151, 154, 155, 714 sowie der NightLiner dar. Sie berücksichtigen alle Fahrten der betrachteten Linien, unabhängig davon, ob sie vom Landkreis (mit-) finanziert werden. Für die eigenwirtschaftlichen Linien 129, 136, 152, 713 und 719 liegen keine Daten vor.



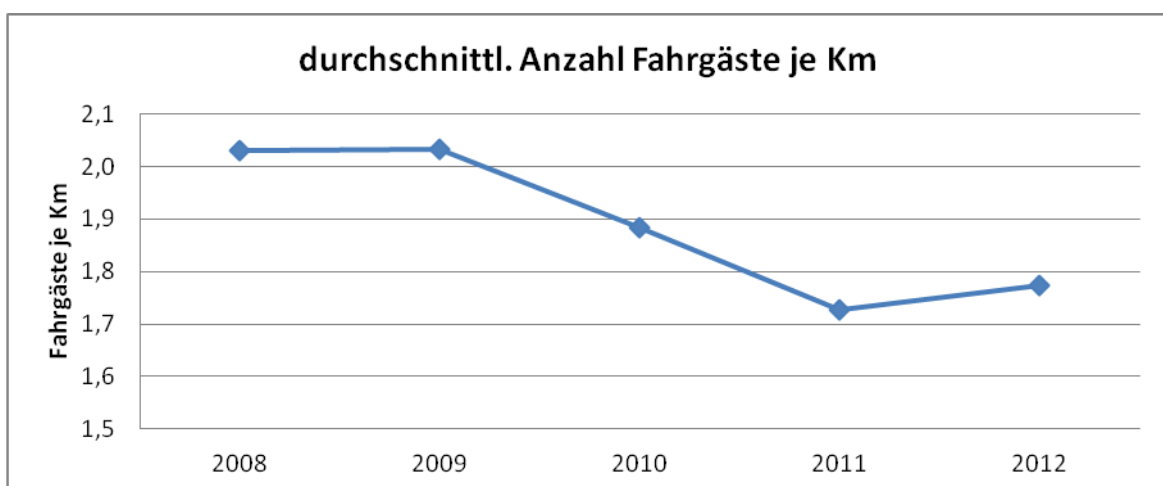
Wie die Graphik zeigt, stieg die Anzahl der pro Jahr beförderten Fahrgäste auch 2012 weiter an. Neben den Auswirkungen der Fahrplanänderungen der vergangenen Jahre auf den 110er und 150er Linien, die erst längerfristig zum Tragen kommen, hatte die im Dez. 2011 erfolgte Anbindung des Bahnhofs Siegelsdorf durch die Linie 123 einen positiven Effekt. Auch die zwischen Stein und dem U-Bahnhof Röthenbach verkehrende Linie 63 konnte einen weiteren Zuwachs verzeichnen.

### 1.1.2 Entwicklung der Linienkilometer

Die Streckenänderungen durch die Anbindung an den Bahnhof Siegelsdorf, die auch die Linie 126 mit betrafen (Verkürzung der Fahrten Mo. - Fr. bei gleichzeitiger Fahrtverdichtung), wirkten sich nur gering auf die Gesamtkilometerzahl aus. Darüberhinaus wurden einzelne Fahrten, insbesondere im Zusammenhang mit der Schülerbeförderung, den Erfordernissen angepasst.

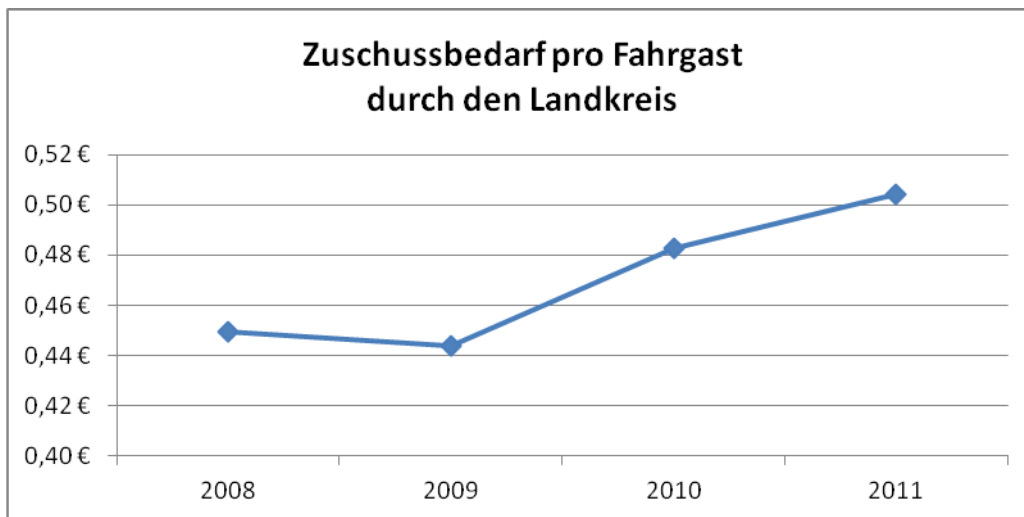


### 1.1.3 Entwicklung Fahrgäste je Kilometer



Beim Messwert „Fahrgäste je Kilometer“ ergibt sich im Vergleich zu den Vorjahren erstmals wieder eine leichte Aufwärtsentwicklung.

### 1.1.4 Entwicklung Kosten je Fahrgast



Mit dem Absinken der im Durchschnitt beförderten Fahrgäste pro Kilometer steigt auch der Zuschuss, den der Landkreis pro Fahrgast aufbringen muss. 2011 lag er bei ca. 50 Cent pro Fahrgast.

Inwieweit die einzelnen Linien der generellen Entwicklung folgen bzw. hiervon abweichen, lässt sich aus den folgenden Grafiken erkennen.

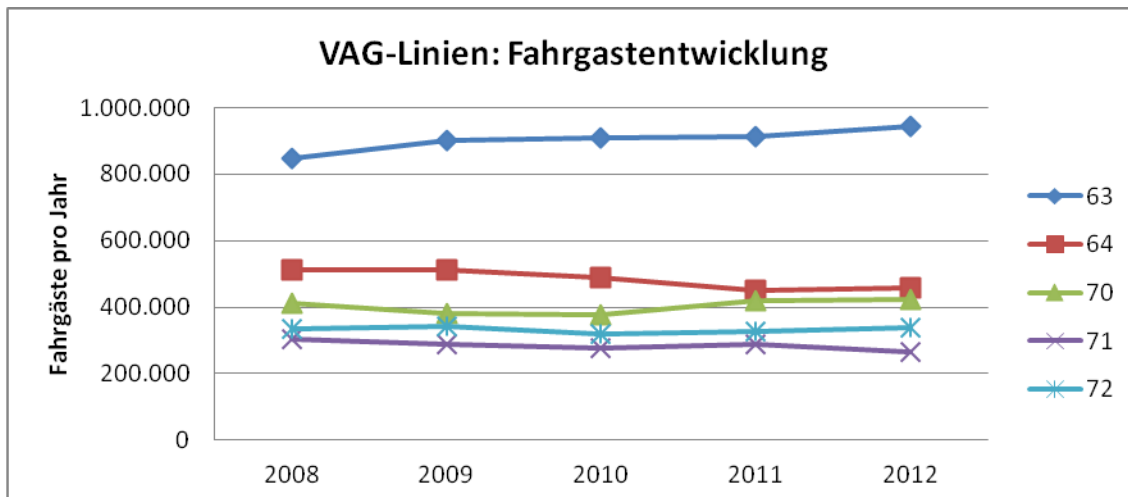
## 1.2 Linienspezifische Entwicklung

### 1.2.1 VAG-Linien

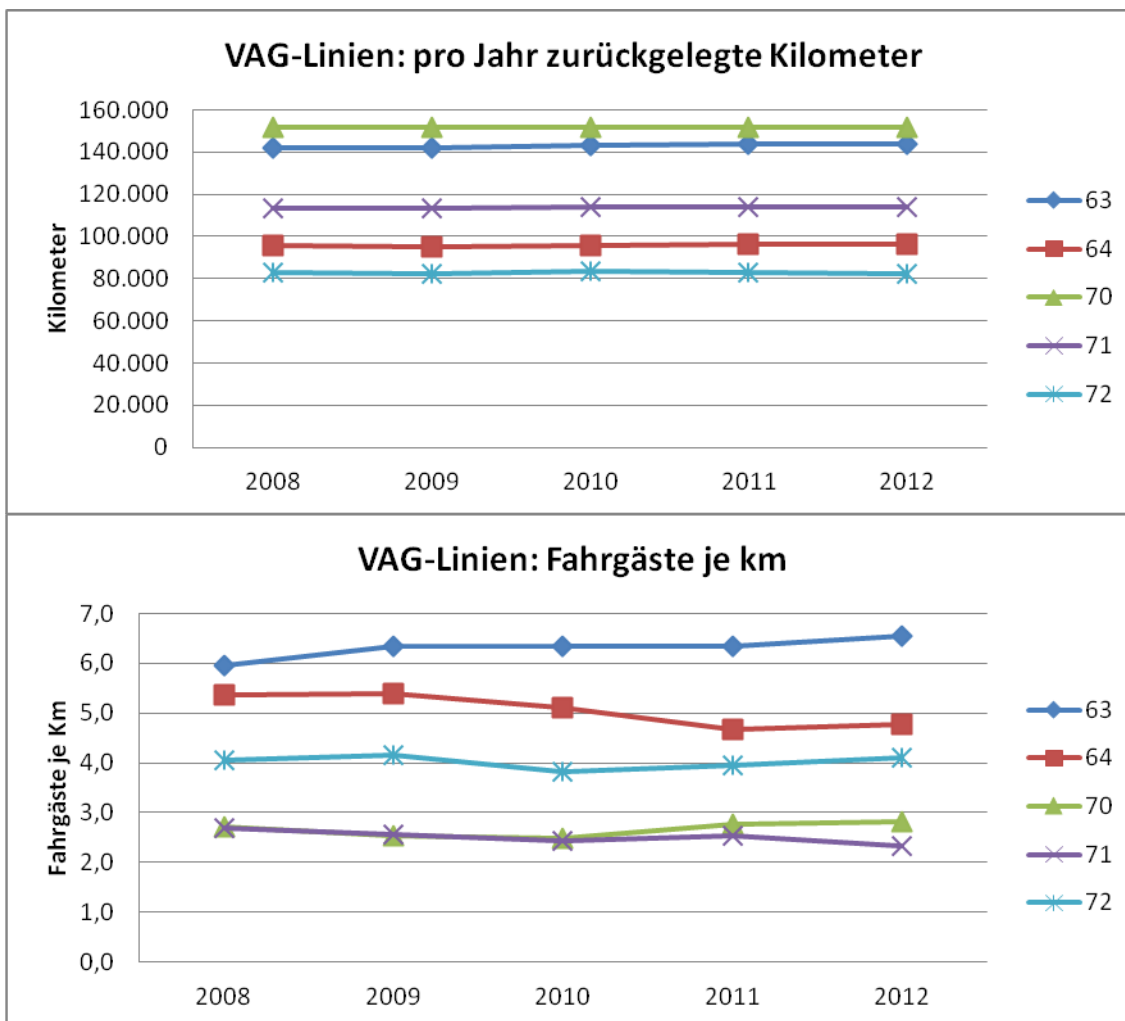
**Linien 63/64:** Nbg. Röthenbach – Stein

**Linien 70/72:** Nbg. Gustav-Adolf-Str. – Zirndorf

**Linie 71:** Nbg. Gustav-Adolf-Str. – Oberasbach



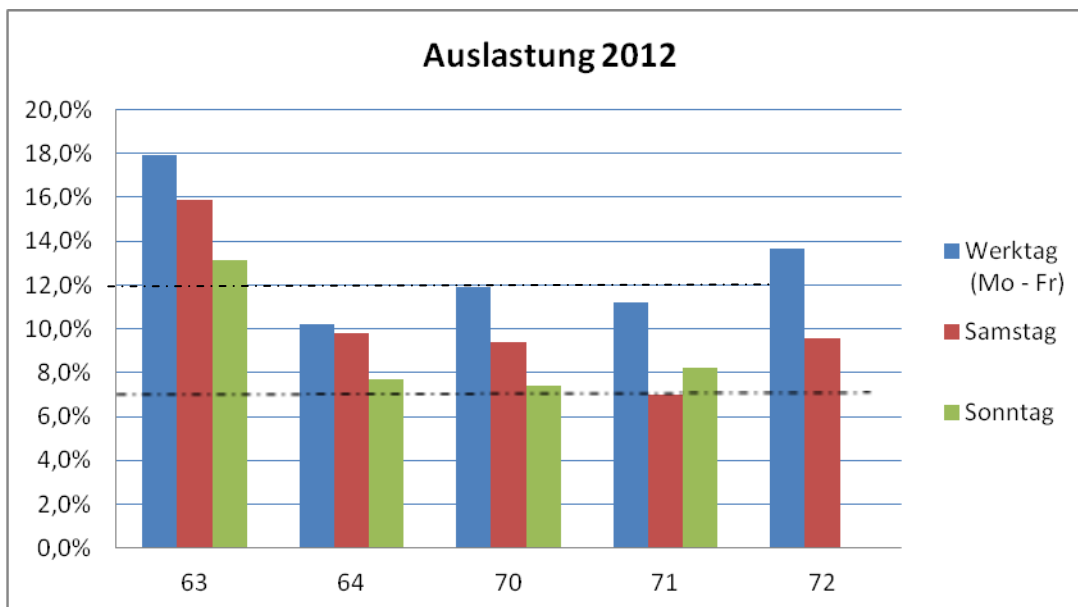
Während die am stärksten genutzte Linie 63 ihren Vorsprung durch einen Fahrgastzuwachs an Wochenenden ausbaut, verliert die VAG-Linie 71 am unteren Ende der Skala weiter an Fahrgästen.



Die Linienlänge blieb bei den VAG-Linien im Wesentlichen konstant und übt damit keinen Einfluss auf den berechneten Wert Fahrgäste je km aus. Entsprechend ergibt sich bei dieser Messgröße auch nur für die Linie 71 eine durch den Verlust an Fahrgästen bedingte negative Entwicklung.

Bei der Auslastung der Fahrzeuge auf Landkreisgebiet liegt die Linie 71 mit 11,2 % jetzt wieder leicht unter dem im Nahverkehrsplan empfohlenen Richtwert von 12 % für den Werktagsverkehr (Mo – Fr) außerhalb von Oberzentren. Der aus betriebswirtschaftlicher Sicht kritische Wert von 7% ist allerdings noch lange nicht erreicht. Ähnliches gilt auch für die Linie 64, die eine Auslastung von 10,2 % aufweist. Es besteht deshalb kein aktueller Handlungsbedarf.

	Auslastung Werktag mit Schule				
	2008	2009	2010	2011	2012
63	18,0%	18,6%	18,4%	18,2%	17,9%
64	12,1%	11,8%	11,6%	10,7%	10,2%
70	10,2%	9,6%	10,1%	10,8%	11,9%
71	14,5%	11,3%	11,2%	12,0%	11,2%
72	13,3%	13,5%	12,6%	13,7%	13,7%



**Kosten:**

	2008	2009	2010	2011
<b>Linien 63/64</b>				
Anteil d. Lk Fürth an ungedeckten Gesamtkosten	76,8%	76,8%	76,8%	76,8%
Anteilige ungedeckte Kosten des <b>Landkreises Fürth</b> <sup>1</sup> (in €)	275.107	248.693	250.838	297.114
Anteilige ungedeckte Kosten der <b>Stadt Stein</b> (in €)	83.105 zzgl. Mindereinnahmen Zone 200 45.330	75.126 zzgl. Mindereinnahmen Zone 200 48.420	75.774 zzgl. Mindereinnahmen Zone 200 51.943	89.753 zzgl. Mindereinnahmen Zone 200 49.534
<b>Linien 70/72</b>				
Anteil d. Lk Fürth an ungedeckten Gesamtkosten	75,8%	75,8%	75,8%	75,8%
Anteilige ungedeckte Kosten des <b>Landkreises Fürth</b> (in €)	276.638 darin enthalte Nachzahlung: 24.268	313.058 darin enthalte Nachzahlung: 53.575	422.633*	416.630
Anteilige ungedeckte Kosten der <b>Stadt Zirndorf</b> (in €)	77.645	87.867	118.621*	116.936
Anteilige ungedeckte Kosten der <b>Stadt Oberasbach</b> (in €)	10.675	12.080	16.309*	16.077
<b>Linien 71</b>				
Anteil d. Lk Fürth an ungedeckten Gesamtkosten	92,3%	92,3%	92,3%	92,3%
Anteilige ungedeckte Kosten des <b>Landkreises Fürth</b> (in €)	312.528 darin enthaltene Nachzahlung: 16.712	288.311 darin enthaltene Nachzahlung: 31.681	264.610	263.342

<sup>1</sup> Kosten des Landkreises abzüglich Einnahmen und ÖPNV-Zuweisungen

\* Vorläufige Abrechnung

Anteilige ungedeckte Kosten der <b>Stadt Oberasbach</b> (in €)	26.072	24.052	22.075	21.969
--	--------	--------	--------	--------

Von der VAG wurden wegen einer fehlerhaften Abrechnung in Zusammenhang mit einer Umleitung 2009 Nachforderungen geltend gemacht, die 2008 und 2009 betrafen. In der Tabelle wurden die Nachzahlungen dem Jahr zugeordnet, auf das sie sich bezogen. Die Kostenschwankungen lassen sich im Wesentlichen auf Änderungen bei der Anmietquote zurückführen.

### 1.2.2 OVF-Linien

**Linie 112:** Fürth – Zirndorf – Roßtal

**Linie 113:** Nbg. Rothenburger Str. – Großhabersdorf – Unternbibert

**Linie 114:** Roßtal – Ammerndorf – Großhabersdorf

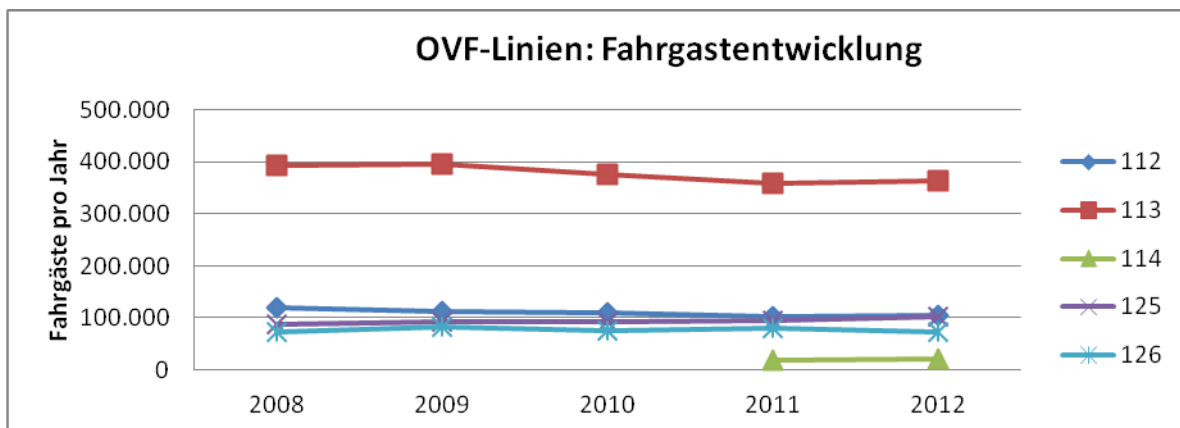
**Linie 125:** Fürth – Seukendorf – Veitsbronn

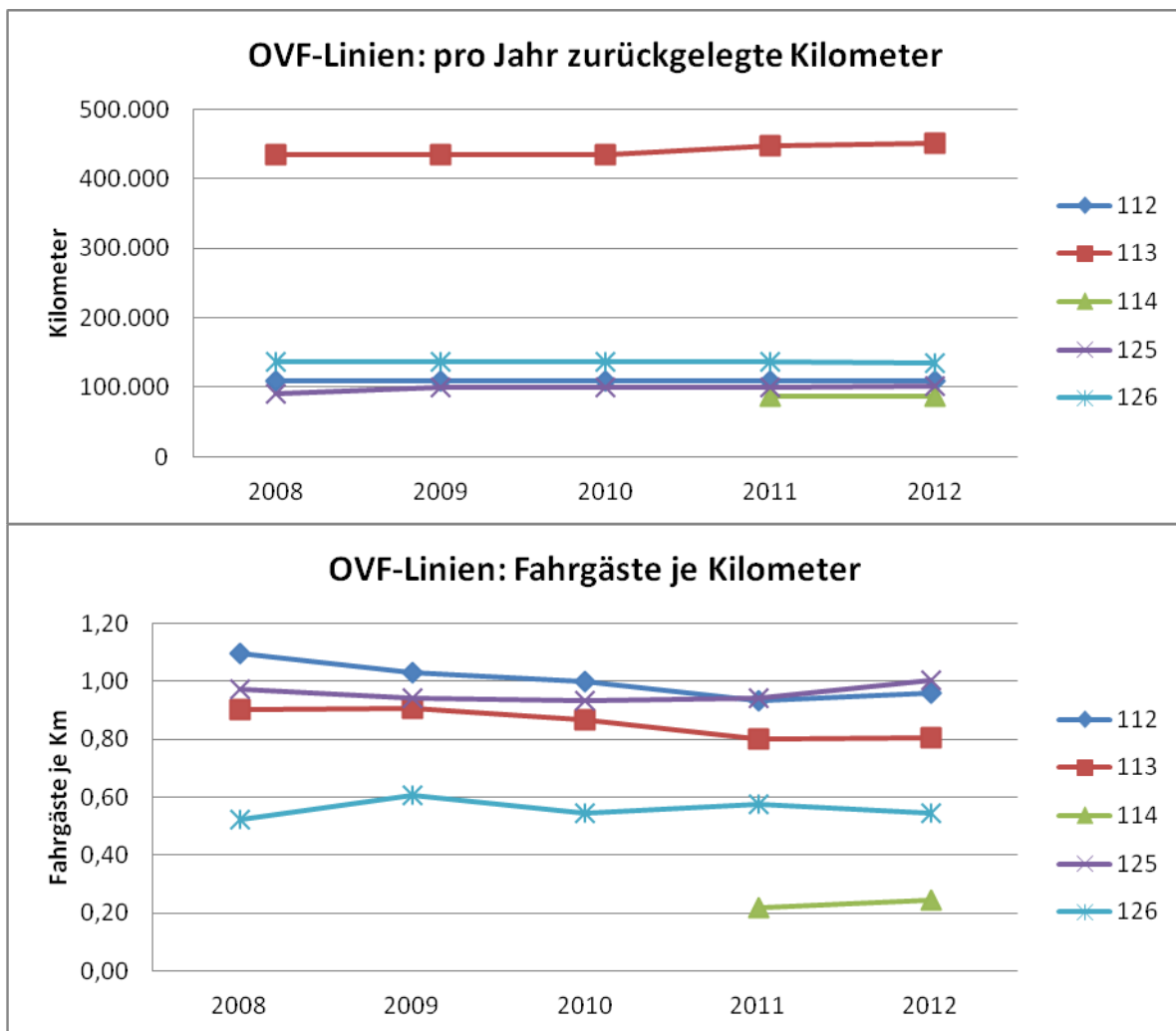
**Linie 126:** Fürth – Veitsbronn – Tuchenbach

2012 wurden diese Linien noch nach der bisherigen Konzeption betrieben: Die Linie 112 wurde eigenwirtschaftlich durch den OVF geführt, die Linien 113, 125 und 126 im Rahmen der Verkehrsverbesserungsmaßnahmen vom Landkreis bezuschusst. Inzwischen wurden die Linien 112 – 114 jedoch komplett ausgeschrieben und zum Fahrplanwechsel 2012/13 an das Busunternehmen SchmetterlingReisen vergeben. Die Vergabe der Linien 125 und 126 – zusammen mit der Linie 123 – erfolgt ein Jahr später. Diese Verkehrsleistung wird ab Dez. 2013 ebenfalls von SchmetterlingReisen erbracht werden.

Da die Finanzierung von Verkehrsverbesserungsmaßnahmen ein Auslaufmodell ist, soll der Fokus bei der Betrachtung vor allem auf der Entwicklung der Gesamtlinien liegen.

#### 1.2.2.1 Entwicklung Gesamtlinien





Die Linien 112, 113 und 114 konnten eine leichte Zunahme bei der Fahrgastbeförderung verzeichnen. Ursächlich sind im Wesentlichen kleine Streckenergänzungen an Schultagen. Die 2012 nach wie vor insgesamt schwache Nutzung der Linie 114 führte dazu, dass sie 2013 zur besseren Auslastung verstärkt auf die Bedürfnisse der Schüler des Mittelschulverbundes Großhabersdorf-Roßtal abgestellt wurde. Entsprechend sind die Fahrten zu Schulbeginn und –ende inzwischen stärker ausgelastet.

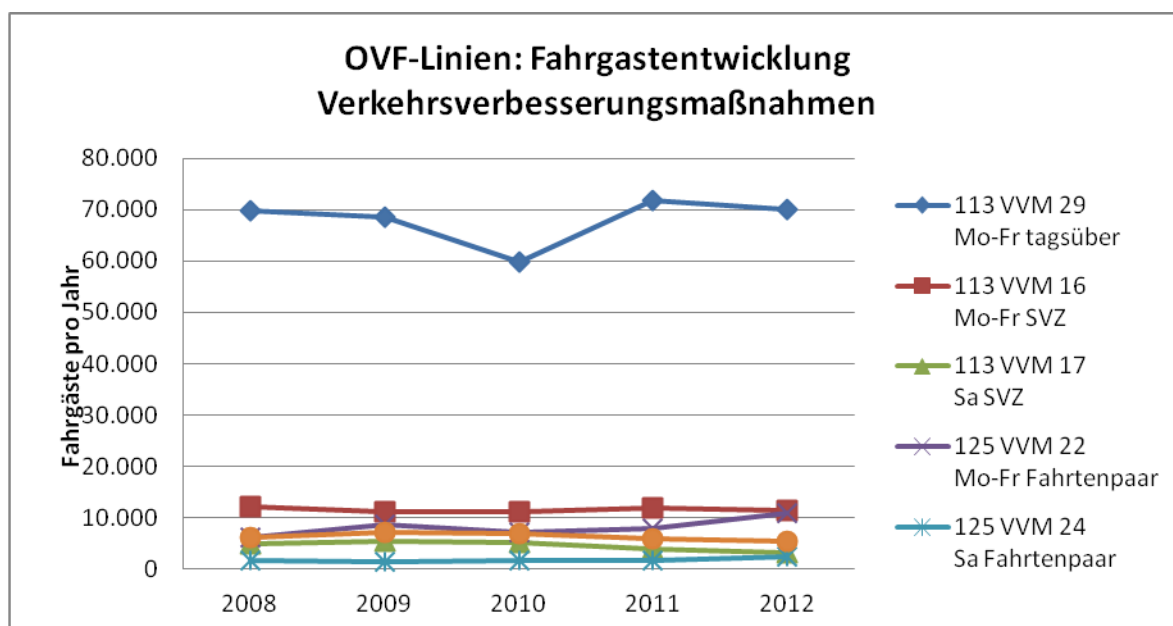
Die Linie 125 wurde um eine nachmittägliche Zusatzfahrt ergänzt und beförderte dadurch – aber auch wegen einer besseren Nutzung an Samstagen - insgesamt mehr Fahrgäste.

Die Linie 126 musste dagegen einen leichten Fahrgastrückgang hinnehmen, nachdem sie im Rahmen eines neuen Fahrplankonzepts auf die geänderte Streckenführung der Linie 123 abgestimmt worden war. Der Fahrplan wurde hierbei werktags (Mo. – Fr.) um einige Fahrten ergänzt, Retzelfembach und Raindorf jedoch nicht mehr angefahren. Werden beide Linien gemeinsam betrachtet, zeigt sich, dass die Neukonzeptionierung mit Anbindung der Linie 123 an den Bahnhof Siegelsdorf aber insgesamt erfolgreich war. Die Anzahl der auf beiden Linien beförderten Fahrgäste stieg um knapp 20.000 von ca. 120.500 im Jahr 2011 auf ca. 139.100 im Jahr 2012.

Die Fortführung des Neukonzepts mit Einbeziehung der Linie 125 und einer Anbindung von Cadolzburg an den Bahnhof Siegelsdorf wird zum Fahrplanwechsel 2013/14 umgesetzt werden. Inwieweit sich die dann bietenden zusätzlichen Fahrt- und Umsteigemöglichkeiten auf die Fahrgastzahlen auswirken, wird in einem Gesamtvergleich im darauffolgenden Jahr erkennbar sein.

### 1.2.2.2 Entwicklung Verkehrsverbesserungsmaßnahmen

Betrachtet man nur diejenigen Fahrten, für die 2012 im Rahmen von Verkehrsverbesserungsmaßnahmen auf den Linien 113, 125, 126 vom Landkreis bzw. Gemeinden Zahlungen geleistet wurden, zeigen sich nur leichte Veränderungen.



Die deutlichste Änderung ist die stärkere Nutzung der Nachmittagsfahrt auf der Linie 125. Sie lässt sich auf häufigeren Nachmittagsunterricht an den Schulen zurückführen.

Kosten:

	2008	2009	2010	2011
Anteil d. Lk Fürth an ungedeckten Gesamtkosten	100%	100%	100%	100%
<b>Linie 113 VVM 29 (in €)</b>	79.549	81.486	87.971	79.927
<b>Linie 113 VVM 16 (in €)</b>	59.922	60.814	61.732	62.669
<b>Linie 113 VVM 17 (in €)</b>	10.010	9.990	10.367	11.261
<b>Linie 125 VVM 22 (in €)</b>	13.263	11.924	13.124	11.820
<b>Linie 126 VVM 20 (in €)</b>	25.833	24.678	24.712	24.188
<b>Linie 126 VVM 30 (in €)</b>	5.143	5.083	5.153	5.154
Anteil d. Gem. Seukendorf an ungedeckten Gesamtkosten	100%	100%	100%	100%
<b>Linie 125 VVM 24 (in €)</b>	13.173	13.511	13.653	13.432

Kostenänderungen werden im Wesentlichen geprägt durch erhöhte oder verminderte Fahrgeldeinnahmen.

### 1.2.3: Nickel/OVF-Linien

**Linie 150:** Zirndorf – Bronnamburg

**Linie 151:** Zirndorf – Anwandern

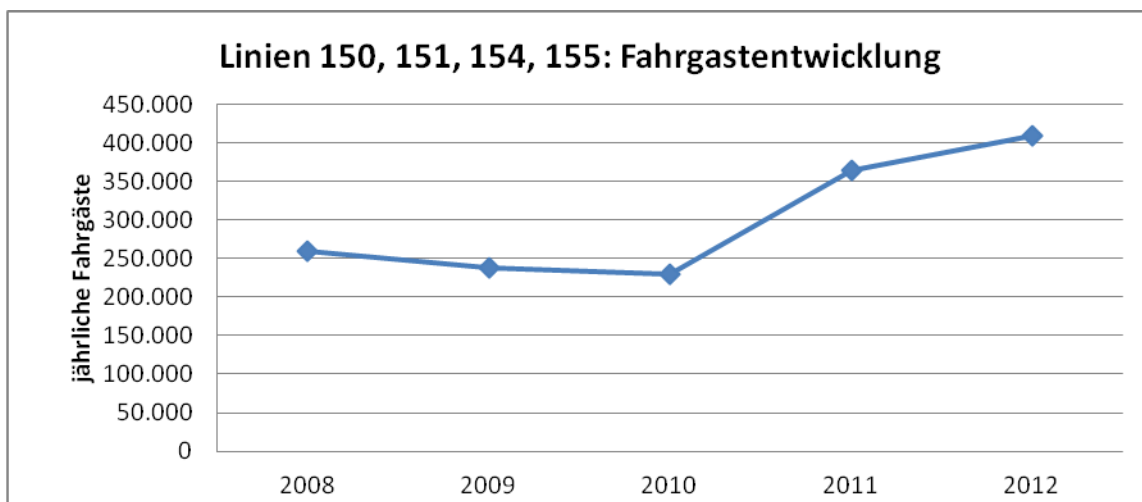
**Linie 154:** Zirndorf – Stein

**Linie 155:** Rehdorf – Oberasbach

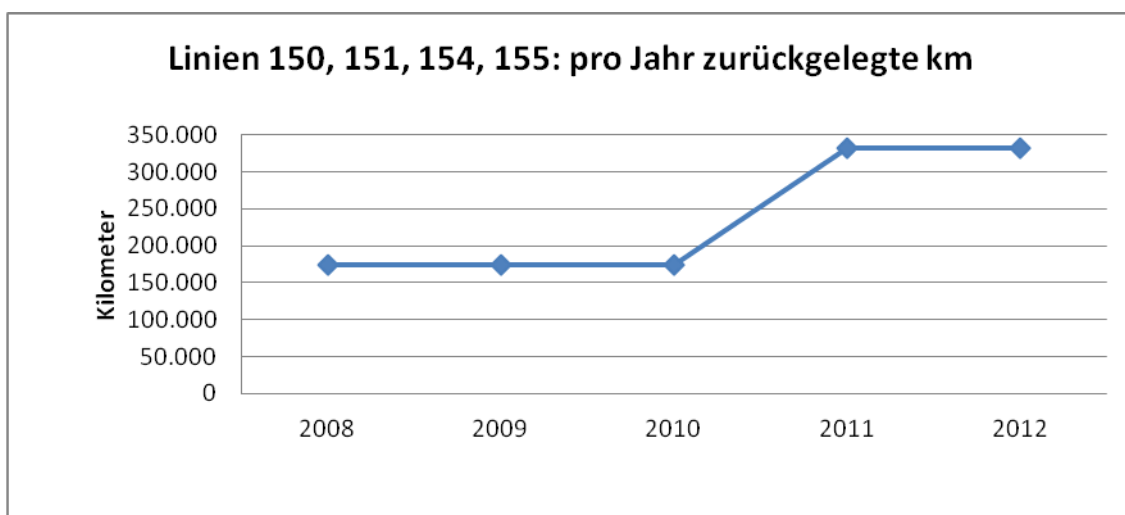


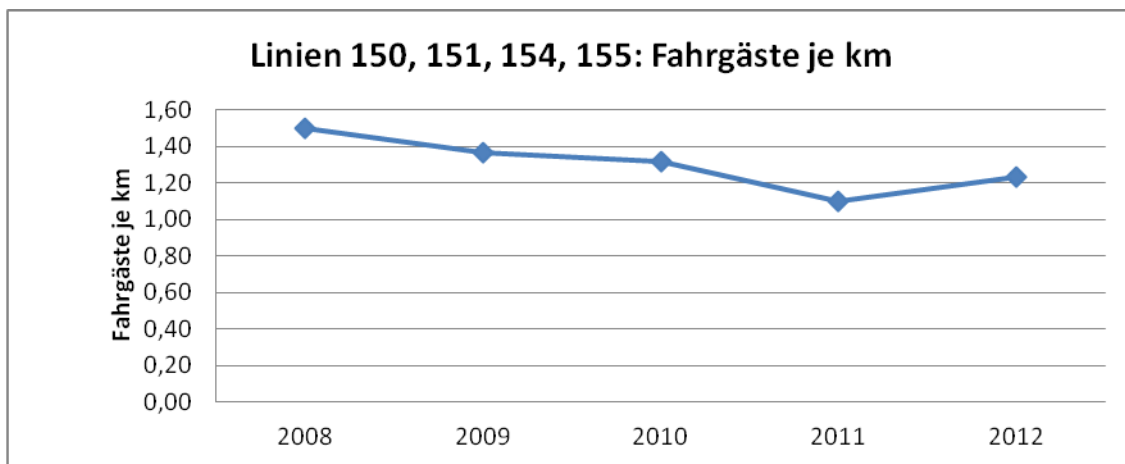
Nach der Einführung des neuen Buskonzepts auf den 150er Linien zum Fahrplanwechsel 2010/11 ist für die einzelnen Linien keine Vergleichbarkeit mehr mit früheren Jahren gegeben. Über einen längeren Zeitraum kann hier nur die Gesamtfahrgastentwicklung auf allen Linien des Bedienegebietes betrachtet werden.

Wie die Graphik zeigt, ist auch im 2. Jahr nach der Umgestaltung - in etwas abgeschwächter Form - ein Fahrgastzuwachs zu verzeichnen. Diese Entwicklung lässt sich an allen Verkehrstagen beobachten, ungeachtet der Angebotsreduzierung um zwei Fahrten an Sonntagen.

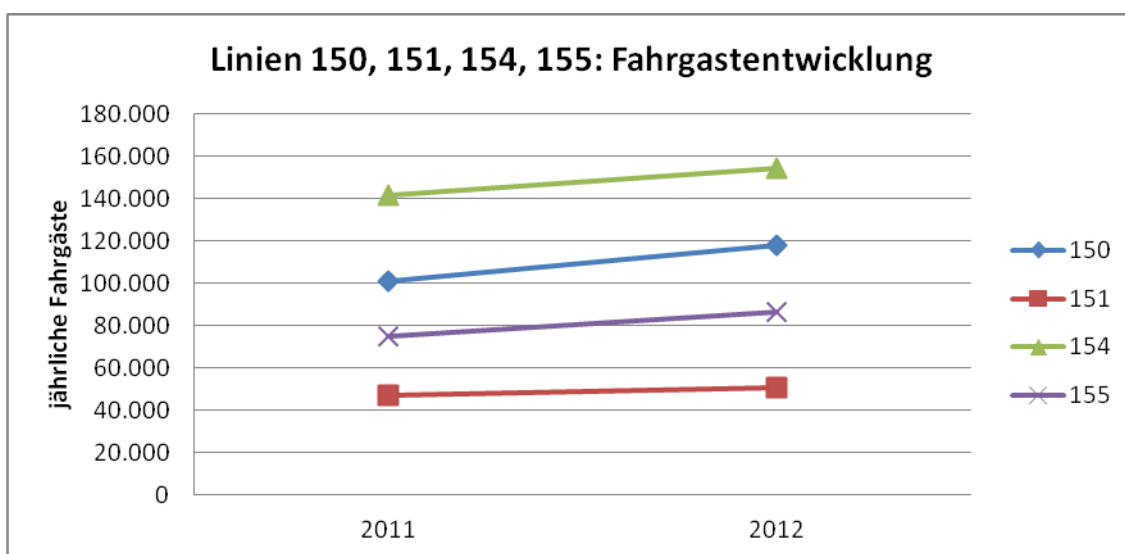


Da sich die Anzahl der gefahrenen Kilometer nur geringfügig erhöht, steigt auch die Auslastung der Fahrten. Nach Jahren der gegenteiligen Entwicklung weist die Messgröße „Fahrgäste je Kilometer“ 2012 erstmals wieder eine Zunahme auf.





Die getrennte Betrachtung der Linien verdeutlicht, dass die positive Entwicklung alle Linien umfasst.



Als eine Linie, die besonders durch den Freizeitverkehr geprägt ist, weist die am schwächsten genutzte Linie 151 große Schwankungen auf. Während zum Zeitpunkt der Winterzählung die Nutzung deutlich geringer ausfiel als im Vorjahr, wurde sie bei der Sommerzählung um einiges stärker nachgefragt. Da sie die öffentliche Verbindung zum Fun-Park darstellt, soll sie auch weiterhin bestehen bleiben.

Kosten:

	altes Konzept			neues Konzept
	2008	2009	2010	2011
<b>Linie 150</b>				
Anteil d. Lk Fürth an ungedeckten Gesamtkosten	63,3%	63,3%	63,3%	62,8%
Anteilige ungedeckte Kosten des Landkreises Fürth (in €)	33.442	32.663	18.968	15.700
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Zirndorf (in €)	15.201	14.846	8.623	9.320
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Oberasbach (in €)	4.163	4.066	2.360	--

<b>Linie 151</b>				
Anteil d. Lk Fürth an ungedeckten Gesamtkosten	69,6%	69,6%	69,6%	59,7%
Anteilige ungedeckte Kosten des Landkreises Fürth (in €)	116.102	113.699	96.143	9.959
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Oberasbach (in €)	5.121	5.012	4.238	--
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Zirndorf (in €)	8.355	8.185	6.921	6.717
<b>Linie 154</b>				
Anteil d. Lk Fürth an ungedeckten Gesamtkosten				100%
Anteilige ungedeckte Kosten des Landkreises Fürth (in €)				263.916
<b>Linie 155</b>				
Anteil d. Lk Fürth an ungedeckten Gesamtkosten	88,2%	88,2%	88,2%	85,9%
Anteilige ungedeckte Kosten des Landkreises Fürth (in €)	68.373	68.303	58.981	28.542
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Oberasbach (in €)	3.466	3.485	2.988	29.656
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Zirndorf (in €)	5.656	5.653	4.880	--

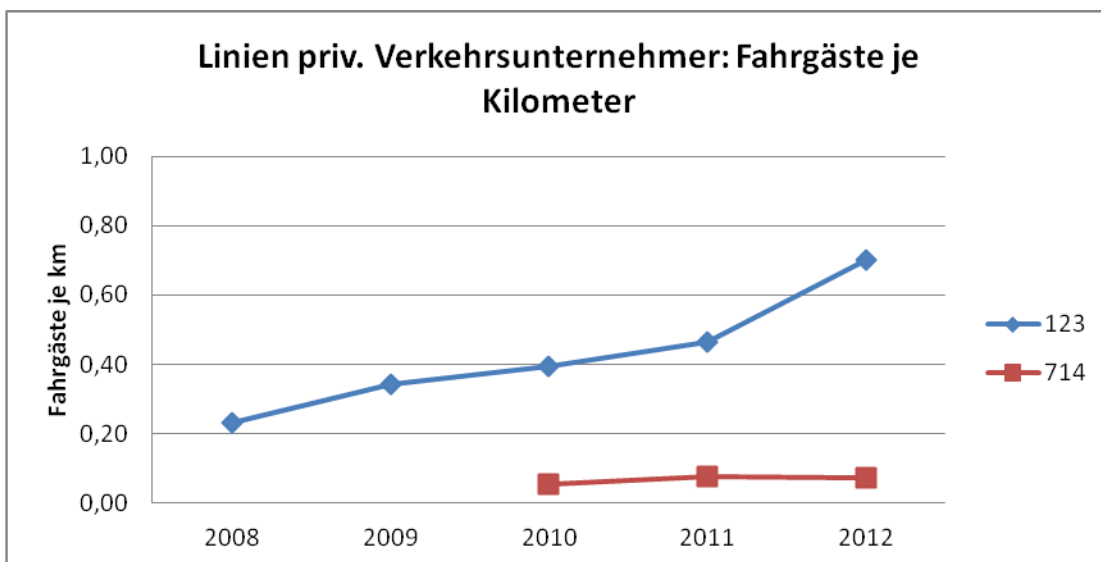
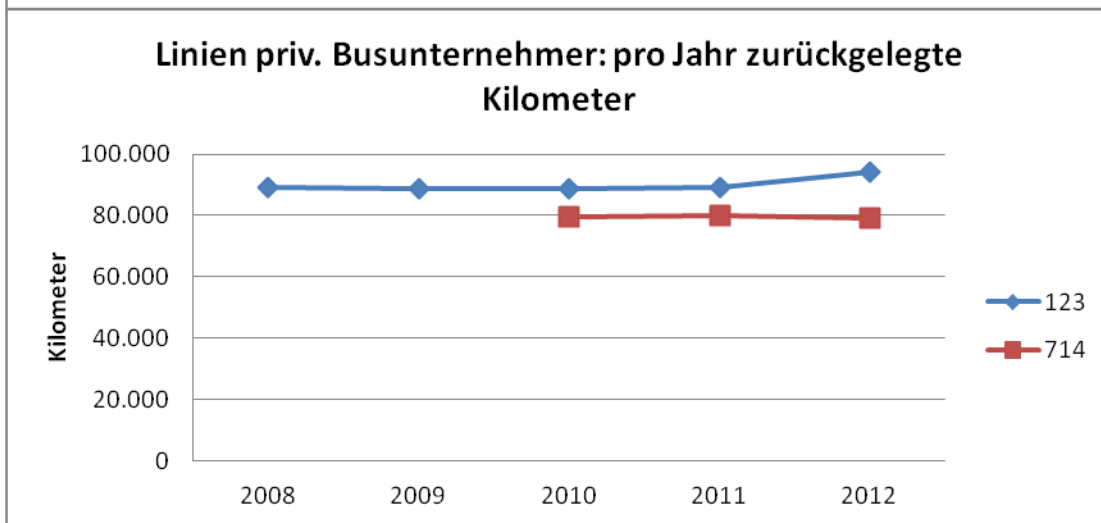
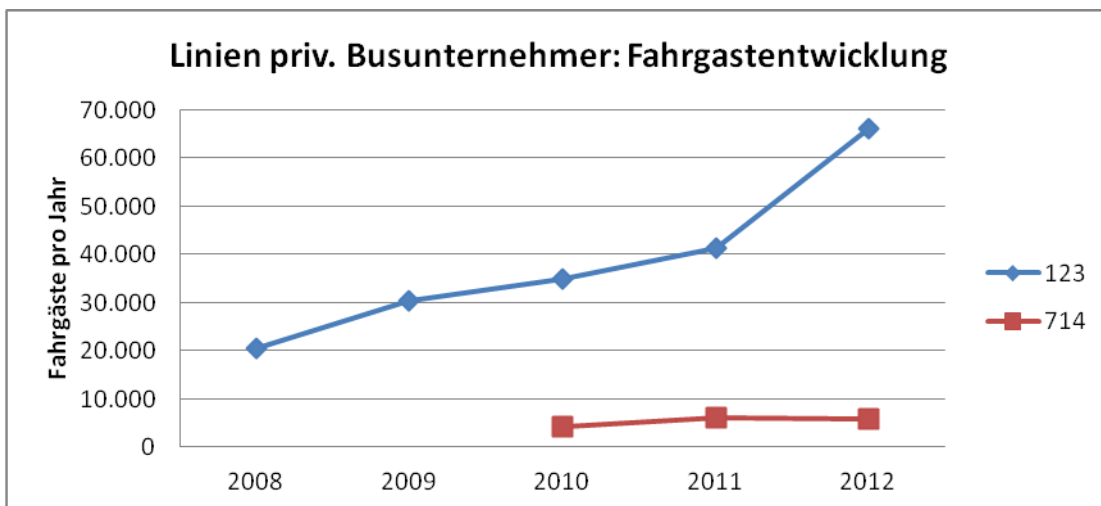
2011 wirkt sich eine einmalige Busförderung für die Anschaffung neuer Fahrzeuge positiv auf die Kosten aus. Die Förderung betrug insgesamt ca. 160.000 € für die Linien 150, 151 und 155.

Erstmals lässt sich auch ein Kostenvergleich zwischen dem neuen und dem vorherigen Fahrplankonzept der 150er Linien durchführen: 2011 standen 363.810 € an Aufwendungen (neues Konzept) einem Gesamtaufwand von 204.104 € gegenüber, die 2010 für das bisherige Konzept aufgebracht werden mussten. Dafür beinhaltet das neue Konzept eine zusätzliche Busverbindung zwischen Stein, Oberasbach und Zirndorf und es wurden Fahrten integriert, die zuvor von Schulbussen durchgeführt wurden. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die einmalige Busförderung die Aufwendungen für das Jahr 2011 niedriger ausfallen lassen; in den Folgejahren muss mit einem entsprechend höheren Zuschuss des Landkreises gerechnet werden.

#### 1.2.4 Von privaten Verkehrsunternehmen gefahrene Linien

**Linie 123:** Herzogenaurach – Obermichelbach – Tuchenbach

**Linie 714:** Stein – Buchschwabach



Die steil aufsteigende Kurve der Linie 123 verdeutlicht noch einmal die gute Inanspruchnahme der seit dem Fahrplanwechsel 2011/12 bestehenden Nord-Süd-Verbindung zum Bahnhof Siegelsdorf.

Die Linie 714 stagnierte dagegen im dritten Jahr ihres Bestehens auf niedrigem Niveau (die Erhebung erfolgte nur noch im ersten Halbjahr), so dass in der Konsequenz das Angebot einer regulären Busverbindung zum Fahrplanwechsel 2012/13 eingestellt wurde. Ersatzweise wird das Gebiet jetzt durch einen Rufbus bedient.

In den ersten Wochen nach Einführung des neuen Angebots zeigt sich, dass es täglich von ca. 2 – 3 Fahrgästen genutzt wird. Dadurch, dass viele der angebotenen Fahrten wegen fehlender Nachfrage entfallen, kommt es zu beträchtlichen Kosteneinsparungen.

Kosten:

	2008	2009	2010	2011
<b>Linie 123</b>				
Anteil d. Lk Fürth an ungedeckten Gesamtkosten	89,4%	89,4%	89,4%	89,4%
Anteilige ungedeckte Kosten des Landkreises Fürth (in €)	105.046	88.956	85.937	84.315
Anteilige ungedeckte Kosten der Gemeinde Obermichelbach (in €)	7.946	6.729	6.500	6.377
Anteilige ungedeckte Kosten der Gemeinde Tuchenbach (in €)	4.536	3.841	3.711	3.641
<b>Linie 714</b>				
Anteil d. Lk Fürth an ungedeckten Gesamtkosten			35,8%	35,8%
Anteilige ungedeckte Kosten des Landkreises Fürth (in €)			38.296	36.139
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Stein (in €)			31.031	29.302
Anteilige ungedeckte Kosten der Gemeinde Roßtal (in €)			37.665	35.543

Bei beiden Linien waren 2012 geringfügige Kostenreduzierungen zu verzeichnen.

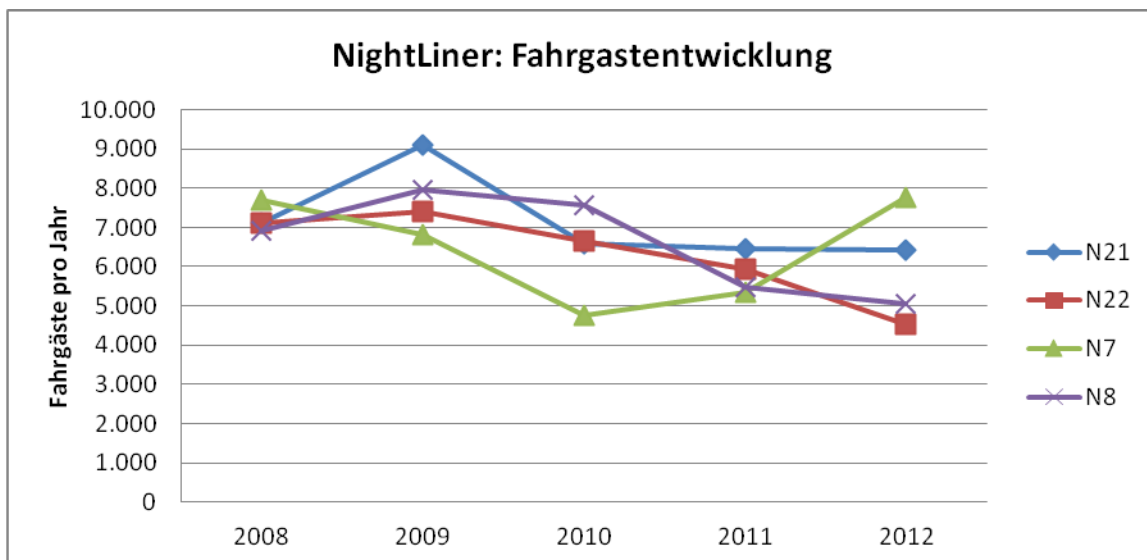
### 1.2.5 NightLiner

**Linie N7:** Nürnberg Hbf. – Stein

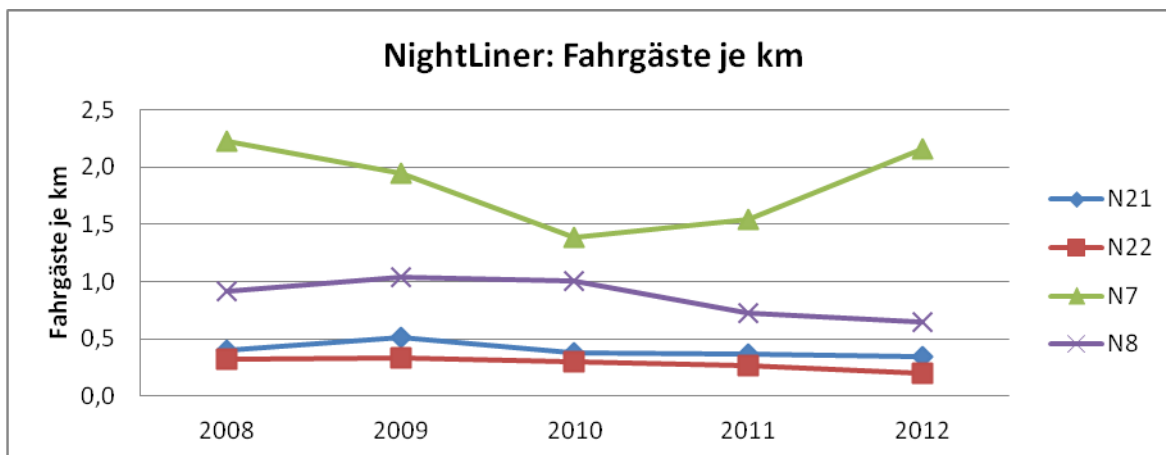
**Linie N8:** Nürnberg Hbf. – Zirndorf

**Linie N21:** Fürth – Cadolzburg – Ammerndorf

**Linie N22:** Fürth – Wilhermsdorf



Auch in diesem Jahr setzt sich der Trend des vergangenen Jahres fort: Nur der nach Stein verkehrende N7 gewinnt 2012 zusätzliche Fahrgäste; die übrigen NightLiner müssen insgesamt gesenkte Fahrgastzahlen hinnehmen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Zählzeiten nur an einem Wochenende im Jahr erhoben werden und die NightLiner-Nutzung je nach abendlichem Unterhaltungsangebot stark schwankt, Tendenzen also nur sehr langfristig abzulesen sind. Da die Datenlage hier noch nicht umfassend genug ist und ein nächtliches Angebot auch außerhalb des stadtnahen Umfeldes bestehen sollte, ist keine Reduzierung bei den Fahrten beabsichtigt. Eine sinnvolle Maßnahme könnte es aber sein, das bestehende Angebot besser zu bewerben.



Kosten:

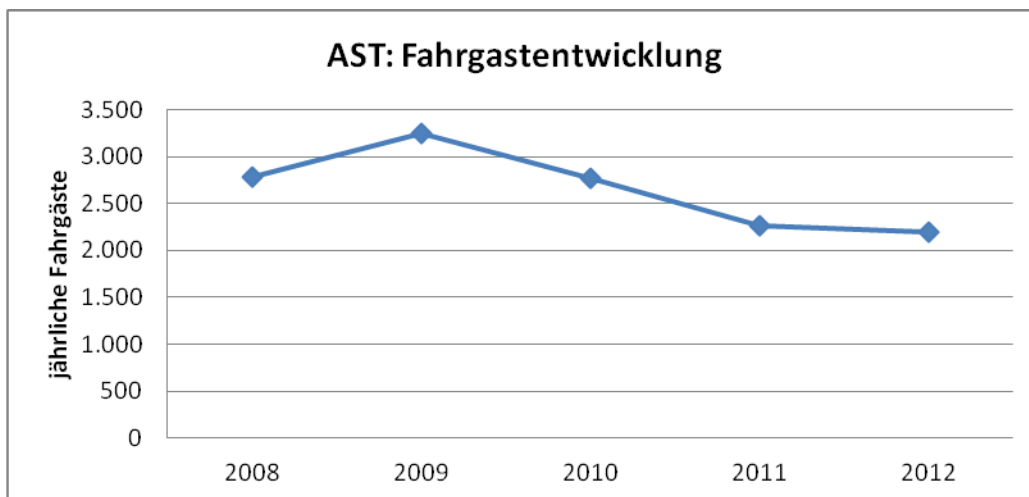
	2008	2009	2010	2011
Anteil d. Lk Fürth an ungedeckten Gesamtkosten	50%	50%	50%	50%
<b>Linie N7</b>				
Anteilige ungedeckte Kosten des Landkreises Fürth (in €)	3.768	4.617	3.891	2.594
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Stein (in €)	3.768	4.617	3.891	2.594

<b>Linie N8</b>				
Anteilige ungedeckte Kosten des Landkreises Fürth (in €)	11.157	10.810	8.085	8.108
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Oberasbach (in €)	5.666	5.489	4.005	4.017
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Zirndorf (in €)	5.491	5.319	4.080	4.092
<b>Linie N21</b>				
Anteilige ungedeckte Kosten des Landkreises Fürth (in €)	7.185	8.331	7.674	8.357
Anteilige ungedeckte Kosten der Gemeinde Ammerndorf (in €)	1.686	1.954	1.800	1.961
Anteilige ungedeckte Kosten der Gemeinde Cadolzburg (in €)	2.957	3.428	3.158	3.439
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Zirndorf (in €)	2.543	2.948	2.716	2.958
<b>Linie N22</b>				
Anteilige ungedeckte Kosten des Landkreises Fürth (in €)	9.410	11.478	10.319	11.037
Anteilige ungedeckte Kosten der Gemeinde Seukendorf (in €)	1.176	1.435	1.290	1.380
Anteilige ungedeckte Kosten der Gemeinde Veitsbronn (in €)	1.176	1.435	1.290	1.380
Anteilige ungedeckte Kosten der Stadt Langenzenn (in €)	1.176	1.435	1.290	1.380
Anteilige ungedeckte Kosten der Gemeinde Wilhermsdorf (in €)	1.176	1.435	1.290	1.380

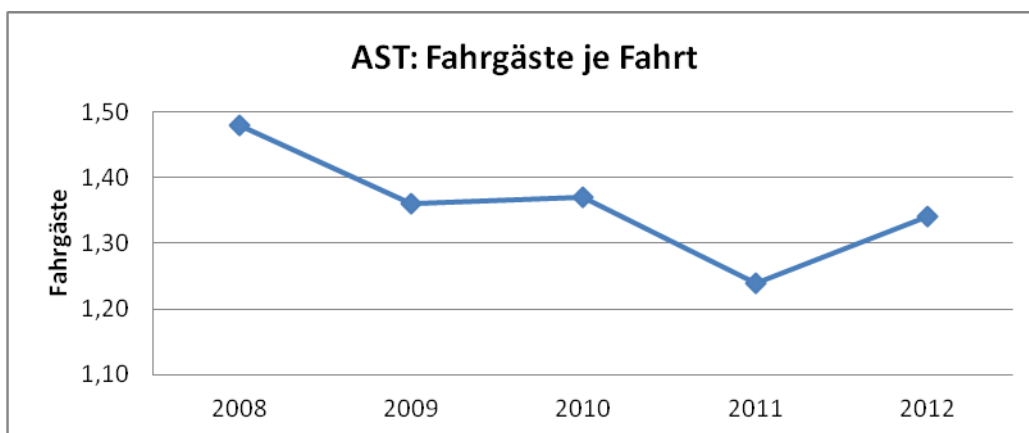
Die NightLiner-Kosten sind im Wesentlichen beeinflusst durch die Anzahl an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie Brückentagen im jeweiligen Jahr.

### 1.2.6 Anrufsammeltaxi (AST)

Das Anrufsammeltaxi dient dazu, das bestehende Busangebot werktags (Mo –Fr) abends und an Wochenenden zu ergänzen. Es wird zu Zeiten angeboten, in denen das Fahrgastaufkommen sehr gering ist und stellt einen Zubringer aus dem Umland zu den Bahnhöfen dar.



Wegen einer Ausweitung des Angebots 2009 stieg die Nutzung zunächst an, um danach wieder abzunehmen, obwohl das Angebot 2010 im Wesentlichen konstant blieb. 2011 erfolgte dann im Rahmen des neuen Buskonzepts im südlichen Landkreis eine Anpassung an die geänderten Bedingungen. Während dabei das AST-Angebot bei einigen Gemeinden, wie Leichendorf oder Wintersdorf, an Samstagen aufgrund einer besseren Busanbindung reduziert werden konnte, wurde es z.B. in Ammerndorf ausgeweitet. Insgesamt führte dies aber zu einem weiteren Fahrgastrückgang, insbes. in den Bedienegebieten Zirndorf und Roßtal. 2012 blieb das Angebot weitgehend unverändert, die Abnahme der Nutzung setzte sich in abgeschwächter Form fort. Wie die folgende Graphik zeigt, hatten die Angebotsänderungen in den Jahren 2009 und 2011 auch zur Folge, dass die Anzahl der Fahrgäste je Fahrt sank. Erst 2012 setzt wieder eine gegenläufige Entwicklung ein.



## Kosten

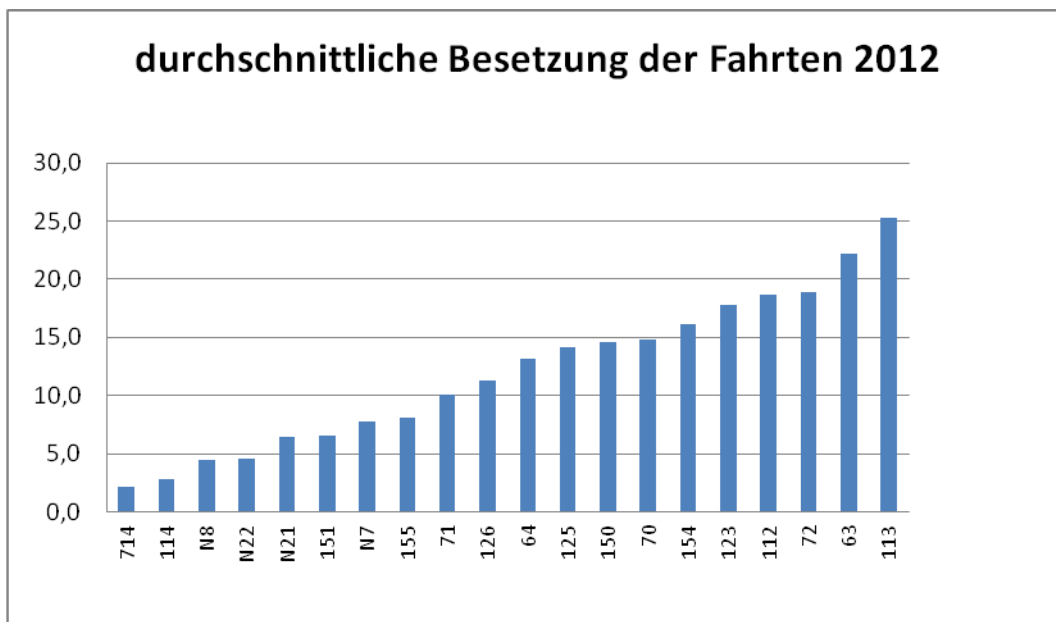
	2008	2009	2010	2011
Aufwendungen AST	31.049 €	39.020 €	34.627 €	34.08 €

### 1.3 Linienvergleich

Abschließend soll noch einmal ein aktueller direkter Vergleich für alle Linien vorgenommen werden.

#### 1.3.1 Besetzung der Fahrten

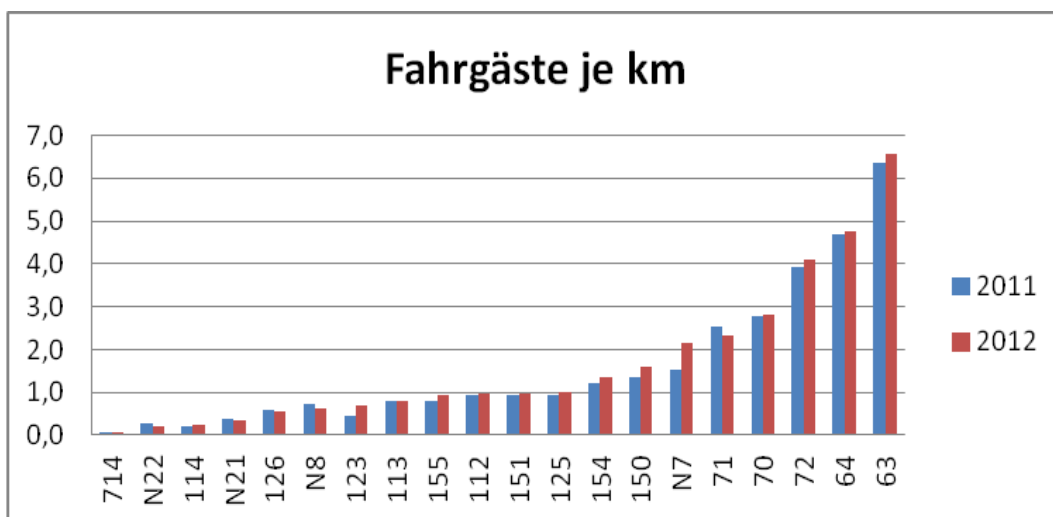




Auffällig ist, dass sich die Linie 123 bei einer Betrachtung der durchschnittlichen Besetzung pro Fahrt im Linienvergleich 2012 bereits an 5. Stelle befindet. Bei den am unteren Ende rangierenden Linien 114 und 714 wurden bereits Konsequenzen gezogen (verstärkte Ausrichtung auf Schüler bzw. Umgestaltung als Rufbus).

Die meisten Fahrgäste pro Kilometer befördern nach wie vor die Linien, die eine Verbindung von den Städten Stein, Zirndorf und Oberasbach nach Nürnberg herstellen.

### 1.3.2 Fahrgäste pro Kilometer

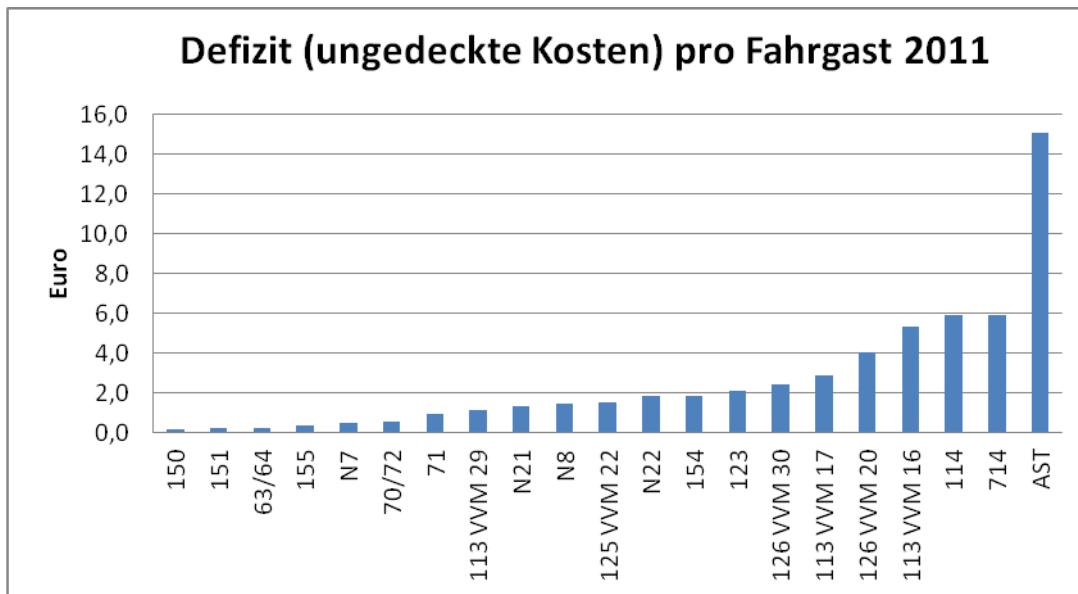


Abschließend soll noch – soweit möglich - ein vergleichender Blick auf die Kostensituation geworfen werden.

### 1.3.3 Kosten

Relativ hoch ist der Zuschussbedarf pro Fahrgast bei den verhältnismäßig schwach genutzten Linien 114 und 714 sowie bei Verkehrsverbesserungsmaßnahmen insbes. auf den Linien 126 und 113 (SVZ). Alle Buslinien liegen aber deutlich unter dem Betrag, der pro Fahrgast im Anrufsammeltaxi aufgewendet werden muss.

Noch keinen Eingang können die neuen Verkehrskonzepte auf den 110er, 120er und 150er Linien finden, die erst später umgesetzt wurden.



## 2. Entwicklung im Überblick und Fazit

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass auch 2012 insgesamt Fahrgäste dazugewonnen werden konnten. Die Zunahme beträgt etwa 3 % gegenüber dem Vorjahr (ca. 111.000 Fahrgäste zusätzlich) und geht nur zu einem geringen Teil auf eine kilometermäßige Angebotsausweitung (+ 0,5 %) zurück.

Zur positiven Entwicklung beigetragen hat einerseits die Anbindung der Linie 123 an den Bahnhof Siegelsdorf; eine Maßnahme, die 2012 im Rahmen der ersten Stufe der Umgestaltung der Linien des nördlichen Landkreises umgesetzt wurde. Kleinere Fahrgastverluste durch die Anpassung des Konzepts auf die Linie 126 wurden dabei mehr als ausgeglichen. Mehrkilometer entstanden nur in geringem Umfang.

Andererseits wirkt sich auch das geänderte Konzept auf den 150er Linien noch weiter aus. Nachdem der Kennwert „Fahrgäste je Kilometer“ im ersten Jahr nach Einführung des neuen Konzepts mit einer um beinahe 90 % höheren Fahrleistung von 1,31 auf 1,10 gesunken war, verbesserte er sich in diesem Jahr bereits wieder auf 1,23. Hier bestätigt sich offensichtlich die Erfahrung, dass es mehrere Jahre dauern kann, bis sich eine Linie vollständig etabliert hat.

Einen deutlichen Fahrgastgewinn weist auch die Linie 63 auf, die als die am besten genutzte Linie ihren Vorsprung weiter ausbaut.

Besonderes Augenmerk ist auf die Linien mit schwacher Nutzung zu legen: Keine Verbesserung zeichnete sich bei der am wenigsten nachgefragten Linie 714 ab. Im unteren Bereich lag auch nach wie vor die Linie 114, obwohl sie einen Fahrgastzuwachs von ca. 13 % gegenüber dem Vorjahr verzeichnen konnte. Die drittschwächste Position im Tagesverkehr nimmt die Linie 151 ein; auch sie konnte aber 2012 wieder einen Fahrgastgewinn verbuchen (+ 8 %). Bei den NightLinern weisen die Linien N8, N21 und N22 eine negative Tendenz auf. Mit zu berücksichtigen ist hier jedoch die unsichere Datenbasis, die erst sehr langfristig gesicherte Aussagen erlaubt.

Bei den „kritischen“ Linien ist zu prüfen, ob das Fahrgastpotential durch geeignete Maßnahmen besser ausgeschöpft werden bzw. ein effektiverer Fahrzeugeinsatz erfolgen kann.

Hinsichtlich der Linien 114 und 714 wurden bereits zum Fahrplanwechsel 2012/13 Änderungen vollzogen. Erstere wurde stärker in den Schülerverkehr eingebunden, letztere auf ein Rufbusssystem umgestellt. Bei den Linien 151 sowie den NightLiner-Linien N8, N21, N22 sollten jedoch keine Einschnitte im Angebot vorgenommen werden, da sie wesentliche Funktionen erfüllen (Anbindung des Fun-Parks bzw. nächtliche Anbindung). Auch sind die Aufwendungen des Landkreises für diese Linien vergleichsweise gering. Es werden hier aber verstärkt Aktivitäten im Marketingbereich angestrebt.

Der Umwelt und Verkehrsausschuss nahm in seiner Sitzung am 11.06.2013 von der ÖPNV-Statistik Kenntnis.

**Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag nimmt Kenntnis.