

## **Mitteilung**

### **der Landesregierung**

#### **Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags; hier: Denkschrift 2001 des Rechnungshofs zur Landeshaus- haltsrechnung von Baden-Württemberg für das Haus- haltsjahr 1999 (Nr. 17) – Controlling im Schienenperso- nennahverkehr**

##### Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 14. November 2001 folgenden Beschluss gefasst (Druck-  
sache 13/329 Teil A Abschnitt XII):

Die Landesregierung zu ersuchen,

dem Landtag über die Einführung und Umsetzung des Controlling im Schienen-  
personennahverkehr bis 31. Dezember 2002 zu berichten.

##### Bericht

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2002, Az.: I 0451.1, berichtet das Staatsminis-  
terium wie folgt:

Der nachfolgende Bericht stellt das Controlling-Konzept der Landesregierung im  
Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vor, zeigt den momentanen Stand des Pro-  
jektes auf und beschreibt das weitere Vorgehen.

##### 1. Ausgangslage

Ziel der Verkehrspolitik der Landesregierung ist es, den öffentlichen Person-  
nahverkehr zu einer vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualver-  
kehr auszubauen und die Mobilität der Bevölkerung in allen Landesteilen zu ge-  
währleisten. Eine zentrale Bedeutung kommt dabei dem SPNV zu. Ziel ist es, ein

attraktives, nach Möglichkeit vertaktetes Angebot im SPNV zu realisieren (§ 1 ÖPNVG). Zu diesem Zweck wurde stufenweise ein Integraler Taktfahrplan im gesamten Land umgesetzt. Zur Zielerreichung werden vorrangig die Mittel nach § 8 Regionalisierungsgesetz (Regionalisierungsmittel) eingesetzt.

Seit Übergang der Aufgabenträgerschaft des SPNV vom Bund auf die Länder 1996 (Regionalisierung des SPNV) wird der Frage eines effizienten Einsatzes der Regionalisierungsmittel für die Zwecke des SPNV besondere Bedeutung zugemessen. Zur Planung, Steuerung und Überwachung der notwendigen Prozesse wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Verkehr ein erstes Controlling-Konzept erarbeitet und in Abstimmung mit dem Landesrechnungshof weiterentwickelt.

## 2. Controlling-Konzeption im SPNV

Controlling wird allgemein als „effiziente Managementmethode zur Erreichung der Unternehmensziele“ verstanden. Controlling umfasst danach die Planung, Informationsgewinnung und Überprüfung aller Maßnahmen und Mittelverwendungen auf Zielkonformität sowie die Analyse von Schwachstellen und gegebenenfalls die Konzeption und Einleitung von Gegenmaßnahmen. Für den SPNV in Baden-Württemberg ist das Ziel im Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) definiert. Der SPNV soll Rückgrat der Verkehrsbedienung sein und im Sinne eines Integralen Taktfahrplans (ITF) ausgebaut werden. D. h. es soll innerhalb bestimmter Tageszeiten an allen Tagen der Woche eine mindestens stündliche Bedienung aller Halte im Land geben, sodass zu jeder Stunde von jedem Bahnhof zu jedem Bahnhof gefahren werden kann.

Die Prozesse zu dieser Zielerreichung sollen mit Instrumenten des Controlling begleitet und analysiert werden. So soll frühzeitig erkennbar werden, ob, in welcher Art und mit welchem Mitteleinsatz dieses Ziel erreicht werden kann. Schließlich bietet das System auch die Möglichkeit, die Leistungen aus der Sicht der Kunden abzubilden.

Da ein „eigenwirtschaftlicher“, d. h. nur durch die Nutzer finanzierter SPNV kaum möglich ist, sondern der SPNV auf Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln angewiesen ist, sind im Rahmen eines SPNV-Controlling-Systems Maßstäbe für den effizienten Einsatz der Landesmittel zu entwickeln. Es muss insbesondere kritisch analysiert werden, ob das definierte Ziel gesamtwirtschaftlich sinnvoll erreichbar ist.

Das vom Ministerium für Umwelt und Verkehr entwickelte Controlling-System sieht insgesamt 3 Bausteine vor:

### 2.1 Betriebswirtschaftliches Controlling

Das betriebswirtschaftliche Controlling erfolgt durch eine Linienerfolgsrechnung für eine Kursbuchstrecke. Durch eine Gegenüberstellung von Erlösen (Fahrgeldeinnahmen: € je Personenkilometer/Zugkilometer) und Kosten (Personal, Energie, Fahrzeuge, Verwaltung, Versicherung, Kapital, Infrastrukturnutzung), für die Erfahrungswerte u. a. aus durchgeführten Ausschreibungen und anderen Linienerfolgsrechnungen vorliegen, werden verschiedene Deckungsbeiträge und der rechnerische spezifische Zuschussbedarf ermittelt. Dadurch besteht die Möglichkeit, den ermittelten (rechnerischen) Zuschussbedarf mit dem tatsächlichen Zuschuss (z. B. im Rahmen des gültigen Verkehrsvertrages, auf Grund eines Angebots eines Verkehrsunternehmers) zu vergleichen. Darüber hinaus können damit bereits vor Realisierung eines SPNV-Konzepts durch Ausschreibung der Verkehrsleistungen überschlägig deren Auftragswert und Obergrenzen für die Prüfung der eingehenden Angebote ermittelt werden.

Das Controlling-System als Instrument der Steuerung ist darauf angewiesen, dass Daten als Informationsquellen gewonnen und aufbereitet werden. Auf dieser Grundlage sind Wirkungsanalysen zu erstellen. Die Analyseergebnisse werden mittels eines Systems von Kennzahlen bewertet, die sowohl für ein Bezugsjahr wie für das aktuelle Jahr ermittelt werden. Auf Basis der vergleichenden Bewertung können dann Handlungsstrategien entwickelt werden, um eine sachgerechte Mittelvergabe und effiziente Mittelverwendung zu gewährleisten sowie Einsparpotenziale und Angebotsoptimierungen unter Beachtung eines bedarfsgerechten Angebots zu erzielen.

Im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Verkehr hat die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) für die Gewinnung der Daten, die für ein Kennzahlensystem notwendig sind, einen Kriterienkatalog entwickelt.

## 2.2 Verkehrswirtschaftliches Controlling

Das verkehrswirtschaftliche Controlling liefert Erkenntnisse darüber, inwieweit sich ein verkehrlicher Erfolg des ITF eingestellt hat oder erreicht werden könnte. Es werden anhand der Fahrgastzahlen Kennzahlen, bezogen auf die eingesetzten Mittel und die vorhandenen und ungenutzten Potenziale, gebildet. Die Veränderungen im Zeitablauf werden ausgewertet. Im Einzelnen werden das Reisenaufkommen, soziodemografische Daten, Daten zu den Pendlerströmen und dem Individualverkehr (IV) sowie die Kosten getätigter Investitionen in die Strecke und in die Fahrzeuge dargestellt. Als Basisjahr dient das Fahrplanjahr 1994/95 (vor der Aufgabenübertragung auf das Land). Damit wird das aktuelle Fahrplanjahr verglichen. Aus den Daten des Ausgangsjahres lassen sich zugleich Schwellenwerte ableiten, die nicht unterschritten werden sollen. Dies basiert auf der Überlegung, dass mit der Übertragung der Aufgabenträgerschaft des SPNV vom Bund auf die Länder zugleich auch die finanzielle Ausstattung übertragen wurde, die zur Sicherstellung des damaligen „Status quo“ erforderlich gewesen war.

Folgende Daten werden erhoben:

- Streckencharakteristik (Streckenverlauf und Verknüpfungen, Streckenlänge, Anzahl der Gleise und Stationen, Haltestellenabstand, Einwohner im Einzugsgebiet der jeweiligen Haltepunkte);
- Situation des Straßenverkehrs im Bereich der untersuchten Strecke (Straßenentfernung und Fahrzeit im Individualverkehr mit Pkw, überörtliches Straßennetz);
- Hauptnutzer des Fahrplanangebotes (Berufspendler, Schüler oder Freizeitpendler und Urlaubsreisende);
- Fahrplanangebot (Bedienungsdichte, Fahrzeugmaterial, Reisezeit- und -geschwindigkeit, Verhältnis von Fahrstrecke und Fahrzeit des IV zum öffentlichen Verkehr [ÖV], gegebenenfalls paralleler Busverkehr);
- Entwicklung des Fahrgastaufkommens 1995 bis zum aktuellen Jahr (Reisende pro Tag zwischen zwei Stationen, Personenkilometer, durchschnittliche Besetzung der Züge, Ein- und Aussteigerentwicklung, Relation Ein- und Aussteiger je Station zu Einwohnern, durchschnittliche Reiseweite);
- Mitteleinsatz (Betriebskostenzuschuss im Zeitraum 1994/1995 und im aktuellen Jahr, gegebenenfalls differenziert nach Status quo-Leistungen [siehe Verkehrsangebot vor Aufgabenübergang auf das Land] und Mehrverkehren unter Berücksichtigung der Veränderungen im Zugangebot, anzurechnende Investitionszuschüsse).

Hieraus werden Kennzahlen (Mitteleinsatz je Zugkilometer, je Personenkilometer und je Fahrgast, Modal Split-Relation) ermittelt.

Zur Illustration der Vorgehensweise ist in der Anlage eine anonymisierte Darstellung einer Strecke anhand dieser beiden Controlling-Bausteine beigefügt.

## 2.3 Balanced Scorecard (BSC)

Mit den beiden vorhergenannten Controlling-Bausteinen wird der Vergleich der jeweiligen Strecke mit sich selbst in der Zeitreihe mit Hilfe der aktuell ermittelten Werte und der Ausgangswerte des Basisjahres 1994/95 durchgeführt. Es werden somit keine absoluten Schwellenwerte/Kennzahlen mit landesweiter Gültigkeit entwickelt. Vielmehr handelt es sich um relative, streckenspezifische Vergleichsgrößen. Das Vorgehen rechtfertigt sich aus der Tatsache, dass kaum eine Strecke in ihren Rahmenbedingungen mit einer anderen vergleichbar ist. Ein „Ranking“ aller Strecken in Baden-Württemberg wäre von geringer Aussagekraft. Hieraus könnten kaum sachgerechte Entscheidungen abgeleitet werden, da die Komplexität der mit der SPNV-Aufgabenträgerschaft verbundenen Aufgabenstellungen weder durch das betriebswirtschaftliche noch durch das verkehrswirtschaftliche Controlling ausreichend erfasst wird.

Andererseits wäre ein allein streckenbezogenes Controlling kaum zielführend. Bei dieser Betrachtungsweise würde insbesondere dem Netzgedanken des ITF nicht ausreichend Rechnung getragen. Durch die Zielvorgabe einer stündlichen Erreichbarkeit aller Stationen in Baden-Württemberg sind die Verknüpfungen der SPNV-Linien in sog. „Knotenbahnhöfen“ essenzieller Bestandteil des ITF. Damit reicht es nicht aus, den Grad der Zielerreichung nur auf jeder Strecke selbst zu untersuchen. In ein Controllingsystem muss vielmehr der Vernetzungsgedanke Eingang finden. Eine ausschließlich an quantitativen Kriterien ausgerichtete Planung und Steuerung würde dem gesetzlichen Auftrag im ÖPNVG zur Sicherstellung der Grundmobilität der Bevölkerung kaum gerecht werden können. Umgekehrt würde ein rein verkehrswirtschaftliches Controlling sowohl dem Gedanken des effizienten Mitteleinsatzes als auch allgemeinen verkehrspolitischen Zielsetzungen zu wenig Rechnung tragen. Als Mittel zur Beurteilung dieser komplexen Sachverhalte bietet sich damit das Instrument der Balanced Scorecard (BSC) an.

In der Rahmenkonzeption Controlling des Landes zur Einführung Neuer Steuerungsinstrumente in der Landesverwaltung wird die BSC als wesentliches Element eines strategischen Controlling empfohlen. Die BSC ist ein Instrument, das die Möglichkeit eröffnet, unterschiedliche Perspektiven der Zielerreichung zu berücksichtigen.

Mit der Erweiterung des bisherigen Konzeptes eines SPNV-Controlling um das Instrument der BSC können die verkehrs- und betriebswirtschaftlichen Elemente des Controlling mit weiteren Zielperspektiven wie der Fahrgastperspektive oder einer allgemeinen verkehrspolitischen Perspektive zusammengeführt und zu einem strategischen Controlling ausgebaut werden. Dieses Instrument eignet sich besonders zur Steuerung in Handlungsfeldern, in denen keine „starre“ Zielhierarchie besteht. So muss die SPNV-Politik des Landes in der Lage sein, auf Verschiebungen zwischen verkehrspolitischen Schwerpunkten, Veränderungen der finanziellen Rahmenbedingungen, die Entwicklung der Verkehrsmärkte oder technologische Fortschritte möglichst kurzfristig zu reagieren. Mit Hilfe der BSC soll damit ein Instrumentarium geschaffen werden, das eine kontinuierliche Fortschreibung der SPNV-Strategie des Landes ermöglicht, in dem eine möglichst „ganzheitliche“ Betrachtung der verfügbaren Daten und Kennzahlen erfolgt, die über rein finanzwirtschaftliche Aspekte hinaus geht.

Elemente einer BSC für den SPNV-Bereich können damit beispielsweise sein:

- Leistungsauftrag,
- Finanzen/Haushalt,
- Fahrgast,
- Prozesse,
- Netzwirkung.

Für jede der genannten „Perspektiven“ sind konkrete Zielzustände anhand geeigneter Messgrößen zu definieren. Diese Vorgehensweise wird nachstehend beispielhaft verdeutlicht:

## Beispiel einer BSC als Instrument der Neuen Steuerung

| Perspektive      | Ziel  | Messgröße                                     | Zielgröße  | Maßnahmen  |
|------------------|---|---|--|--|
| Leistungsauftrag | Schaffung einer vollwertigen Alternative zum IV | Fahrgastzuwachs, Veränderung des Modal splits | + x % gegenüber Basisjahr                                  | Weiterentwicklung ITF, Qualitätsverbesserung             |
| Finanzen         | Verbesserung der Wirtschaftlichkeit             | Kostendeckungsgrad                            | + x % gegenüber Basisjahr                                  | Einsparpotenziale identifizieren (z. B. Ausschreibungen) |
| Fahrgast         | Fahrgastzufriedenheit                           | Zufriedenheitsindex                           | + x % gegenüber Basisjahr                                  | Verbesserung der Qualität                                |
| Prozesse         | Hohe Kommunikationsqualität                     | Bearbeitungszeit von Beschwerden              | Rückantwort innerhalb v. x – Tagen                         | Auswertung durch Verkehrsunternehmen                     |
| Netzwerkung      | Aufbau eines integralen Taktfahrplans           | Gegenseitige Erreichbarkeit aller Haltepunkte | Vollständige Erreichbarkeit in einem täglichen Zeitfenster | Weiterentwicklung ITF                                    |

## 2.4 Controlling in anderen SPNV-Feldern

Wie dargelegt wird mit Hilfe des BSC-Ansatzes eine ganzheitliche Planung, Steuerung und Überwachung der Prozesse ermöglicht. Zudem können neben der reinen Leistungserstellung auf den Schienenstrecken auch weitere wichtige Felder des SPNV einbezogen werden.

## 2.4.1 Vertragscontrolling

Es beantwortet die Fragen, die sich aus einem geschlossenen Verkehrsvertrag mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben (z. B. erbringt der Verkehrsunternehmen den vereinbarten Leistungsumfang? Rechnet er richtig ab? Haben die Leistungen die vereinbarte Qualität?).

## 2.4.2 Fahrgastzufriedenheit

Eine vereinbarungsgemäß erbrachte Leistung ist noch kein Garant für zufriedene Fahrgäste. Hierzu ist eine fundierte Stärken-/Schwächenanalyse nebst Mängelbeseitigung erforderlich, wie es in anderen Dienstleistungsbereichen seit langem üblich ist.

Kundenzufriedenheitsuntersuchungen werden als geeignete Controllinginstrumente angesehen.

## 2.4.3 Qualitativ hochwertige Informationen über den SPNV

Eine besondere Bedeutung für die Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖPNV kommt der ständigen Verfügbarkeit und stetigen Weiterentwicklung der Informationsinhalte im ÖPNV zu. Zu prüfen ist, ob eine hohe Verfügbarkeit der Informationen gewährleistet ist. Verbesserungsprozesse sind einzuleiten, zu steuern und zu überwachen.

## 3. Konkrete Vorgehensweise/Umsetzung des Controlling-Konzepts

Die vorstehend beschriebenen Daten werden sowohl für das Basisjahr 1994/1995 wie auch für das aktuelle Bezugsjahr ermittelt. Auf ihrer Grundlage erfolgt die Kennzahlenberechnung. Hieran schließt sich die Auswertungsphase an. Dieser Analysephase folgt die Konzeption von Handlungsstrategien.

## 4. Derzeitiger Bearbeitungsstand

Für das Bezugsjahr 1994/95 und das Fahrplanjahr 1998/99 wurde durch die NVBW im Herbst 1999 und Frühjahr 2000 für vier ausgewählte Schienenstrecken in Baden-Württemberg das verkehrswirtschaftliche Controlling durchgeführt, um

das Controlling-Konzept exemplarisch zu testen. Es handelt sich hierbei um folgende Kursbuchstrecken:

- Kursbuchstrecke 735: Basel Badischer Bahnhof – Zell im Wiesental,
- Kursbuchstrecke 753: Aulendorf – Kiblegg,
- Kursbuchstrecke 760: Stuttgart – Tübingen,
- Kursbuchstrecke 766: Tübingen – Sigmaringen.

Diese Untersuchungen werden noch um das betriebswirtschaftliche und strategische Controlling ergänzt.

Im Rahmen von Verkehrsvertragsanpassungen wurde darüber hinaus für verschiedene Strecken ein betriebswirtschaftliches Controlling (Linienersfolgsrechnungen) durchgeführt. Im Anschluss an die erfolgten ersten verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen wurde der Schwerpunkt zunächst auf Strecken gelegt, für die Ausschreibungen geplant sind.

Damit ergibt sich folgendes Gesamtbild:

- Kursbuchstrecke 721: Freudenstadt – Hausach (betriebswirtschaftlicher und verkehrlicher Ansatz);
- Kursbuchstrecke 741: Freudenstadt – Hochdorf – Eutingen – Horb (betriebswirtschaftlicher Ansatz, verkehrlicher Ansatz jedoch nur im Abschnitt Freudenstadt – Hochdorf);
- Kursbuchstrecke 765: Tübingen – Horb (betriebswirtschaftlicher und verkehrlicher Ansatz);
- Kursbuchstrecke 774: Pforzheim – Horb (betriebswirtschaftlicher und verkehrlicher Ansatz);
- Kursbuchstrecke 729: Freiburg – Breisach (nur verkehrlicher Ansatz, da im Rahmen der Verkehrsvertragsanpassung der betriebswirtschaftliche Ansatz bereits umgesetzt worden ist);
- Für die geplante Ausschreibung der Schwarzwaldbahn ist für die Kursbuchstrecke 720 Offenburg – Konstanz derzeit eine betriebswirtschaftliche und verkehrliche Controlling-Untersuchung (unter Einbeziehung der Seehas-Züge, die von der Mittelthurgau-Bahn im Auftrag der DB Regio gefahren werden) in Arbeit. Hierzu soll erstmals auch eine Auswertung von Pendlerstatistiken der Bundesanstalt für Arbeit erfolgen.

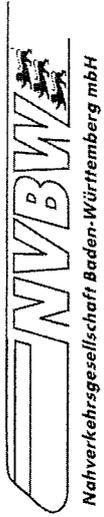
Wegen des noch ausstehenden strategischen Controlling dieser Strecken sind einzelne Ergebnisse derzeit nicht sinnvoll interpretierbar. Der BSC-Controlling-Bau-stein wird schrittweise hinzugefügt. Mit Ergebnissen ist Mitte 2003 zu rechnen.

## 5. Bewertung und Ausblick

Mit dem vorgestellten Controlling im SPNV wird bundesweit Neuland beschritten. Ein vergleichbares Vorgehen in anderen Ländern ist bisher nicht bekannt geworden. Eine Forschungsarbeit im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen für SPNV im ländlichen Raum enthält eine zu spezielle Fragestellung, als dass sie Grundlage des Controlling im SPNV in Baden-Württemberg sein könnte. In einer wissenschaftlichen Veröffentlichung wird allerdings die Balanced Scorecard (BSC) als das geeignete Instrument eines integrativen strategischen Controlling empfohlen.

Auf Grund der Untersuchungstiefe und der Vielzahl der notwendigen Berechnungen können die Controlling-Untersuchungen nur mit einem erheblichen Arbeits- und Zeitaufwand erfolgen. Über die bisher untersuchten Kursbuchstrecken hinaus werden sukzessive sämtliche Kursbuchstrecken dem betriebswirtschaftlichen, verkehrlichen und strategischen Controlling unterzogen. Mittelfristig sind auch erneute Berechnungen bereits untersuchter Strecken vorgesehen, um auf zwischenzeitlich eingetretene Veränderungen reagieren zu können. Danach schließt sich die Entwicklung der Handlungsstrategien an. Aus heutiger Sicht können Ergebnisse einschließlich eines ersten Erfahrungsberichts voraussichtlich Ende 2003 vorgelegt werden.

Die Landesregierung wird dem Landtag deshalb zu gegebener Zeit, spätestens zum 31. März 2004, in einem erneuten Bericht die dann vorliegenden Ergebnisse vorstellen.



Bearbeiter: Kuhnle/Todt

# Controlling

Darstellung der Methodik anhand einer beispielhaften  
Kursbuchstrecke

Vergleich Fahrplanjahr 1994/95 – 2000/01

|                  |           |
|------------------|-----------|
| Kursbuchstrecke: | XXX X - Y |
|------------------|-----------|

| Inhaltsverzeichnis   | Seite |
|--|-------|
| 1. Streckencharakteristik  | 3     |
| 2. Situation des Straßenverkehrs im Bereich der Strecke X - Y                        | 3     |
| 3. Hauptnutzer   | 4     |
| 4. Fahrplanangebot   | 4     |
| 5. Entwicklung des Fahrgastaufkommens 1995 bis 2001                                  | 5     |
| 6. Konsumtiver Mitteleinsatz 1995 bis 2001 und Betriebskostenzuschuss                | 7     |
| 7. Bewertung   | 8     |
| 8. Handlungsbedarf   | 9     |
| ANLAGE 1: Reisende pro Tag (Montag bis Freitag)                                      | 10    |
| ANLAGE 2: Entwicklung der Ein- und Aussteiger (Montag bis Freitag)                   | 12    |
| ANLAGE 3: Detailauswertung 1995: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug, | 14    |
| ANLAGE 4: Detailauswertung 1996: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug, | 16    |
| ANLAGE 5: Detailauswertung 1997: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug, | 18    |
| ANLAGE 6: Detailauswertung 1998: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug, | 20    |
| ANLAGE 7: Detailauswertung 1999: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug, | 22    |
| ANLAGE 8: Detailauswertung 2000: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug, | 24    |
| ANLAGE 9: Detailauswertung 2001: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug, | 26    |
| 9. Linienerfolgsrechnung - Inhalte   | 28    |
| Anlage 10: Linienerfolgsrechnung   | 29    |
| Anlage 11: Betriebskosten und Einnahmen  | 30    |
| Anlage 12: Infrastrukturkosten   | 32    |
| Anlage 13: Fahrzeug-KM 2001  | 33    |
| Anlage 14: Zug-KM der KBS XXX - Status-quo und 2001                                  | 35    |
| Anlage 15: Betriebskostenzuschuss  | 37    |
| Anlage 16: Detailauswertung Ein- und Aussteigerzahlen per 1.000 Einwohner            | 38    |

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX X - Y</b> |
|-------------------------|------------------|

| <b>1. Streckencharakteristik</b> |  |
|----------------------------------|--|
| 1.1                              | Streckenverlauf<br>Verbindet die Stadt X (Eisenbahnknotenpunkt) mit Y (Verbindungen nach), führt durch dünn besiedelten, ländlichen Raum |
| 1.2                              | Streckenverknüpfungen<br>- in X mit den KBS XXX, XXX, XXX<br>- in Y mit den KBS XXX, XXX, XXX  |
|                                  | <b>Fahrplanjahr 1994/95</b>  |
| 1.3                              | Streckenlänge<br>50 km   |
| 1.4                              | Anzahl der Gleise<br>Eingleisig  |
| 1.5                              | Elektrifiziert<br>Nein   |
| 1.6                              | Anzahl Stationen<br>10   |
| 1.7                              | Durchschnittlicher Haltestellenabstand<br>5,0 km   |
| 1.8                              | Einwohner im Einzugsgebiet der jeweiligen Haltepunkte  |
|                                  | - mit X und Y<br>78.014  |
|                                  | - ohne X und Y<br>24.314   |
|                                  | <b>Fahrplanjahr 2000/01</b>  |
|                                  | 50 km  |
|                                  | Eingleisig   |
|                                  | Nein   |
|                                  | 10   |
|                                  | 5,0 km   |

| <b>2. Situation des Straßenverkehrs im Bereich der Strecke X - Y</b> |   |
|--|---|
| 2.1  | Straßenentfernung – kürzeste Strecke<br>31 km |
| 2.2  | Überörtliches Straßennetz<br>Bundesstraße     |
| 2.3  | IV-Fahrzeit – kürzeste Strecke<br>44 Min.     |
|  | 11 km   |
|  | Landstraße                                    |
|  | 18 Min.                                       |

**Bewertung**

Die IV-Strecke ist um 1 km kürzer, die Fahrzeit jedoch um ca. 10 Min. länger. Die Reisegeschwindigkeit liegt bei 42 km/h und ist somit geringer als die Reisegeschwindigkeit der ÖV-Strecke. Es liegt somit ein Vorteil der ÖV-Reisezeit vor. Dieser spiegelt sich in der hohen Reisenzahl auf der Strecke X - Y wieder, jedoch ist die Nutzung im Abschnitt A - B eher schwach und deutlich niedriger. Bei dem Abschnitt C - D liegt ebenfalls ein Vorteil der ÖV-Strecke vor. Die Fahrzeit der IV-Strecke ist um etwa 8 Min. länger, die Entfernung ist nahezu identisch. Für den Abschnitt E - F scheint die Nutzung der Bahn trotz der Vorteile zum IV für Kurzpenderler weniger attraktiv (bei jedoch steigenden E/A-Zahlen) zu sein und wird vermutlich auch verstärkt (jedoch rückläufig) von Transitreisenden genutzt.



| Kursbuchstrecke:   | XXX  | X - Y | 1995  |   | 2001      |           | Veränderung                      |
|--|--|-------|---|---|-----------|-----------|----------------------------------|
|  |  |       |   |   |           |           |                                  |
| <b>5. Entwicklung des Fahrgastaufkommens 1995 bis 2001</b> |  |       |   |   |           |           |                                  |
| 5.1  | Fahrgastaufkommen Personenkilometer<br>1. Halbjahr Montag bis Freitag pro Tag                                |       | 42.941  | 47.854  |           |           | + 11,4 %                         |
|  | X - A  |       | 22.651  | 28.397  |           |           | + 25,4 %                         |
|  | A - Y  |       | 20.290  | 19.457  |           |           | - 4,1 %                          |
| 5.2  | Reise im Abschnitt X - Y pro Tag<br>(Durchschnitt Montag bis Freitag),<br>Querschnittswerte 1. Halbjahr      |       | 1.359<br>X - A: 2.117<br>A - Y: 971                   | 1.514<br>X - A: 2.654<br>A - Y: 931                   |           |           | + 11,4 %<br>+ 25,4 %<br>- 4,1 %  |
| 5.3  | Personen-km pro Jahr - hochgerechnet<br>jeweils aus den Werten des 1. Hj.                                    |       | 13.877.297 PKM  | 15.118.435 PKM  |           |           | + 8,9 %                          |
|  | X - A  |       | 6.939.192   | 8.502.788   |           |           | + 22,5 %                         |
|  | A - Y  |       | 6.938.105   | 6.615.647   |           |           | - 4,6 %                          |
| 5.4  | Sitzplatzkapazität je Zug  |       | -   | -   |           |           | -                                |
| 5.5  | Durchschnittliche Besetzung der Züge<br>Montag bis Freitag - X - Y   |       | 37  | 31  |           |           | - 16 %                           |
|  | X - A  |       | 48  | 40  |           |           | - 16,6 %                         |
|  | A - Y  |       | 29  | 22  |           |           | - 24,1 %                         |
| 5.6  | Ein- und Aussteiger Mo - Fr.<br>Absolute Zahlen  |       | 5.364<br>X - A: 4.038<br>A - Y: 1.326                 | 6.639<br>X - A: 5.125<br>A - Y: 1.514                 |           |           | + 23,8 %<br>+ 26,9 %<br>+ 14,2 % |
|  | - Ein- und Aussteiger je 1.000 Einwohner<br>(incl. X und Y)  |       | -   | 85  |           |           | -                                |
|  | - Ein- und Aussteiger je 1.000 Einwohner<br>(ohne X und Y)   |       | -   | 126   |           |           | -                                |
| 5.7  | Entwicklung des Reisendenaufkommens<br>(aus E/A) - Mo bis So- hochgerechnet<br>jeweils aus Werten des 1. Hj. |       | 811.516 Reiseende<br>X - A: 595.131<br>A - Y: 216.385 | 991.502 Reiseende<br>X - A: 748.649<br>A - Y: 242.853 |           |           | + 22,2 %<br>+ 25,8 %<br>+ 12,2 % |
|  | - durchschnittliche Reiseweite Mo - Fr   |       | 16 km   | 14 km   |           |           | - 12,5 %                         |
|  | - durchschnittliche Reiseweite Sa und So   |       | Sa: 22 km   | Sa: 25 km   | Sa: 18 km | So: 21 km | Sa: - 18 %<br>So: - 16 %         |

|  |                  |
|--|------------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b>  | <b>XXX X - Y</b> |
| <p><b>Bewertung</b></p> <p>Seit der Regionalisierung ist auf der KBS XXX ein Anstieg des Fahrgastaufkommens in Personenkilometer um fast 12 % festzustellen. Dies resultiert jedoch hauptsächlich aus der deutlichen Steigerung der Personenkilometer von annähernd 26 % auf dem Abschnitt X – A; auf dem Abschnitt A – Y ist ein Rückgang von gut 4 % zu verzeichnen. Da die Ein- und Aussteigerzahlen, v.a. auf dem Abschnitt X – A, deutlich zugenommen haben, ist zu vermuten, dass die Nutzung der Zwischenstationen stärker an Bedeutung gewonnen hat, wobei dies vor allem auf den Abschnitt X – A mit dem auf diesem Abschnitt verzeichneten Zuwachs der Ein- und Aussteigerzahlen von annähernd 27 % zutrifft. Die Zunahme der durchschnittlichen Streckenbelastung (Mo- Fr) auf über 1.500 pro Tag für die Gesamtstrecke X – Y kann auf ein attraktives, gegenüber 1995 ausgeweitetes, Fahrplanangebot und eine durchaus attraktive Alternative zum IV-Verkehr zurückgeführt werden, wobei dies ausschließlich aus der Steigerung der Reisendenzahl von über 25 % auf dem Abschnitt X – A resultiert. Aus den vorliegenden Zahlen geht weiter hervor, dass die durchschnittliche Reisezeit, insbesondere am Wochenende, deutlich abgenommen hat und die Gesamtstrecke KBS XXX als Durchgangsstrecke (auch am Wochenende) an Bedeutung verloren hat. Hierfür sind mehrere Ursachen zu vermuten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegfall der Direktverbindungen nach Italien über Mailand hinaus</li> <li>- Schnellere Verbindung in den Raum XXX seit Einführung der NeiTech-Linie X, seit 1997 jetzt über X</li> <li>- Schnellere Verbindung in den Raum X seit Reaktivierung der X-Bahn 1999 jetzt über X</li> </ul> |                  |

| Kursbuchstrecke:                                  |  | XXX | X - Y          |  |                      |                |
|---|--|-----|----------------|--|----------------------|----------------|
| <b>6. Konsumtiver Mitteleinsatz 1995 bis 2001</b> |  |     |                |  |                      |                |
| 6.1   | Status quo   |     |                |  |                      |                |
|   | - status-quo Mittel DM/Zugkm                                   |     | 15,85 DM/Zugkm |  | 15,85 DM/Zugkm       |                |
|   | - status-quo km  |     | 363.705        |  | 363.705              |                |
| 6.2   | - Leistungen   |     | 5.764.730 DM   |  | 5.764.730 DM         |                |
|   | Mehrverkehr  |     |                |  |                      |                |
|   | - Mittel DM/Zugkm  |     | 13,95 DM/Zugkm |  | 12,45 DM/Zugkm (611) | 13,95 DM/Zugkm |
| 6.3   | - Zugkm  |     | 33.688         |  | 72064                | 82947          |
|   | - Leistungen   |     | 469.946 DM     |  | 897.200 DM           | 1.157.113 DM   |
|   | Betriebskostenzuschuss insgesamt                               |     | 6.234.676 DM   |  | 7.819.043 DM         | + 25 %         |
| 6.4   | Durchschnittlicher Zuschuss                                    |     | 15,69 DM       |  | 15,07 DM             | - 4 %          |
|   | Mit anteiliger Investitionsförderung für VT XXX (verzinst)     |     |                |  | 15,49 DM             | - 1,3 %        |
|   | Ohne Zinsberücksichtigung                                      |     |                |  | 15,31 DM             | - 2,4 %        |
| 6.5   | Investitionszuschüsse insgesamt                                |     |                |  | 2,5 Mio. DM          |                |
|   | VT XXX, GVFG 100 %, 0,5 Fahrzeuge                              |     |                |  | TDM 363              |                |
|   | Bahnhof A; Verlängerung Bahnsteige (Finanzierung über BschwAG) |     |                |  |                      |                |
| 6.6   | Personenkilometer  |     | 13.877.297     |  | 15.118.435           | + 8,9 %        |
|   | Fahrgäste  |     | 811.516        |  | 991.502              | + 22,2 %       |
|   | Mitteleinsatz DM/Pkm   |     | 0,45 DM/Pkm    |  | 0,52 DM/Pkm          | + 15,6 %       |
| 6.8   | Mit GVFG-Berücksichtigung für VT XXX                           |     |                |  | 0,53 DM/Pkm          | + 17,8 %       |
|   | Ohne Zinsberücksichtigung                                      |     |                |  | 0,53 DM/Pkm          | + 17,8 %       |
|   | Mitteleinsatz pro Fahrgast                                     |     | 7,68 DM        |  | 7,89 DM              | + 2,7 %        |
| 6.9   | Mit GVFG-Berücksichtigung für VT XXX                           |     |                |  | 8,11 DM              | + 5,6 %        |
|   | Ohne Zinsberücksichtigung                                      |     |                |  | 8,01 DM              | + 4,3 %        |

|                         |            |              |
|-------------------------|------------|--------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX</b> | <b>X - Y</b> |
|-------------------------|------------|--------------|

**Fahrzeugförderung**

| Fahrzeugart  | Kosten pro Stück | Anzahl | Kosten gesamt | Zuschuss            | Annuität bei 6 % Zinsen und Abschreibung auf 20 Jahre | umgerechnet auf DM/Zug-KM |
|--------------|------------------|--------|---------------|---------------------|---|---------------------------|
| VT           | 5.000.000 DM     | 0,5    | 2.500.000 DM  | 2.500.000 DM        | 217.961,39 DM   | 0,42 DM                   |
| <b>Summe</b> |                  |        |               | <b>2.500.000 DM</b> | <b>217.961,39 DM</b>                                  | <b>0,42 DM</b>            |

**Fahrzeugförderung - Alternativrechnung ohne Zinssatz**

| Fahrzeugart  | Kosten pro Stück | Anzahl | Kosten gesamt | Zuschuss            | Annuität bei Abschreibung auf 20 Jahre | umgerechnet auf DM/Zug-KM |
|--------------|------------------|--------|---------------|---------------------|--|---------------------------|
| VT           | 5.000.000 DM     | 0,5    | 2.500.000 DM  | 2.500.000 DM        | 125.000,00 DM                          | 0,24 DM                   |
| <b>Summe</b> |                  |        |               | <b>2.500.000 DM</b> | <b>125.000,00 DM</b>                   | <b>0,24 DM</b>            |

**Erläuterung:**

Der Strecke X - Y wurden die Investitionen für einen halben VT zugeschrieben, da die mit VT gefahrenen Leistungen auf der KBS XXX in etwa der Hälfte der durchschnittlichen Leistungen pro Jahr eines derartigen Triebwagens entsprechen dürfte.

**7. Bewertung**

Die Mehrverkehre resultieren aus Taktverdichtungen und Zusatzleistungen (Durchbindungen NeiTech) zur HVZ bzw. Schulzeiten.

Die Tilgungsraten der gewährten zinslosen Darlehen nach BSchwAG müssten in die Trassenpreise eingehen und sind somit über die Betriebskostenzuschüsse abgedeckt. Eine Berechnung dieser investiven Zuschüsse erfolgt somit nicht.

Insgesamt erfolgten Investitionszuschüsse von knapp 2,9 Mio. DM.

Der Mitteleinsatz je Pkm ist auf DM 0,52 (unter Berücksichtigung der investiven Zuschüsse inkl. Verzinsung auf DM 0,53) gestiegen und ist im Vergleich zur Ausweitung des Zugkm-Angebotes überproportional und liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt. Der Mitteleinsatz je Fahrgast ist ebenfalls gestiegen und liegt über dem Landesdurchschnitt. Im Vergleich zur Ausweitung des Zug-km-Angebotes um 43 % ist auf die Gesamtschritte bezogen nur eine deutlich unterproportionale Zunahme des Reisendenaufkommens, trotz der sehr positiven Entwicklung im Abschnitt X - A, erfolgt.

Es zeigt sich auch, dass die Berücksichtigung der Verzinsung für die zweckgebundenen Zuschüsse eine nicht unerhebliche Auswirkung hat. Ohne Verzinsung erhöht sich der Zuschuss auf DM 0,53 je PKM bzw. DM 8,01 pro Fahrgast und verringert sich der durchschnittliche Zuschuss auf DM 15,31 je Zugkm.

|  |            |              |
|--|------------|--------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b>  | <b>XXX</b> | <b>X - Y</b> |
| <p><b>8. Handlungsbedarf</b></p> <p>Der sich aus den Daten ergebende Handlungsbedarf ist stark differenziert zu betrachten. Deutliche Fahrgaststeigerungen und relativ hohe Nutzung auf dem Abschnitt X – A spiegeln eine hohe Attraktivität der ÖV-Strecke wieder. Dagegen stagniert der Abschnitt A – Y nahezu, was vermutlich auf eine fehlende Attraktivität (VT XXX, VT XXX, Bedienungshäufigkeit) und eine ländliche Besiedelung im Abschnitt A – Y zurückzuführen sein dürfte.</p> <p>Die Attraktivität der ÖV-Strecke im Abschnitt X – A spiegelt sich in einer hohen Nutzung wieder. Schon aus raumstrukturellen Gründen wies der Teilabschnitt A – Y immer deutlich geringere Fahrgastzahlen auf. Doch auch in diesem Abschnitt haben sich die Ein- und Aussteigerzahlen ebenfalls positiv entwickelt; die Nutzung der Zwischenstationen ist gestiegen. Vor allem an Samstagen ist eine deutliche Zunahme der Reisendenzahlen auf der Gesamtstrecke festzustellen.</p> <p>Im Rahmen der Ausschreibung "X" ist geplant, die Gesamtstrecke KBS XXX mit einzubeziehen. Durch eine attraktive Fahrplangestaltung und dem Einsatz neuer und attraktiver Fahrzeuge besteht die Möglichkeit, die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit der Gesamtstrecke, v.a. jedoch des Abschnittes A – Y (evtl. attraktiver Haustarif einer NE-Bahn und attraktive Verbindungen im 1 Std.-Takt) weiter zu erhöhen. Durch den Tarifverbund im Abschnitt X – Y dürfte die Bahnnutzung insbesondere für solche Bewohner der Zwischenstationen attraktiver geworden sein, die in X oder Y noch den Stadtverkehr nutzen müssen, um an ihr Ziel zu gelangen. Die Auswirkungen können jedoch noch nicht beziffert werden (Verbundstart erst zum 01.01.2002).</p> |            |              |

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX X - Y</b> |
|-------------------------|------------------|

**ANLAGE 1: Reisende pro Tag (Montag bis Freitag)**

Entwicklung der Reisendenzahlen 1995-2001  
 Werte jeweils 1. Halbjahr, Montag-Freitag

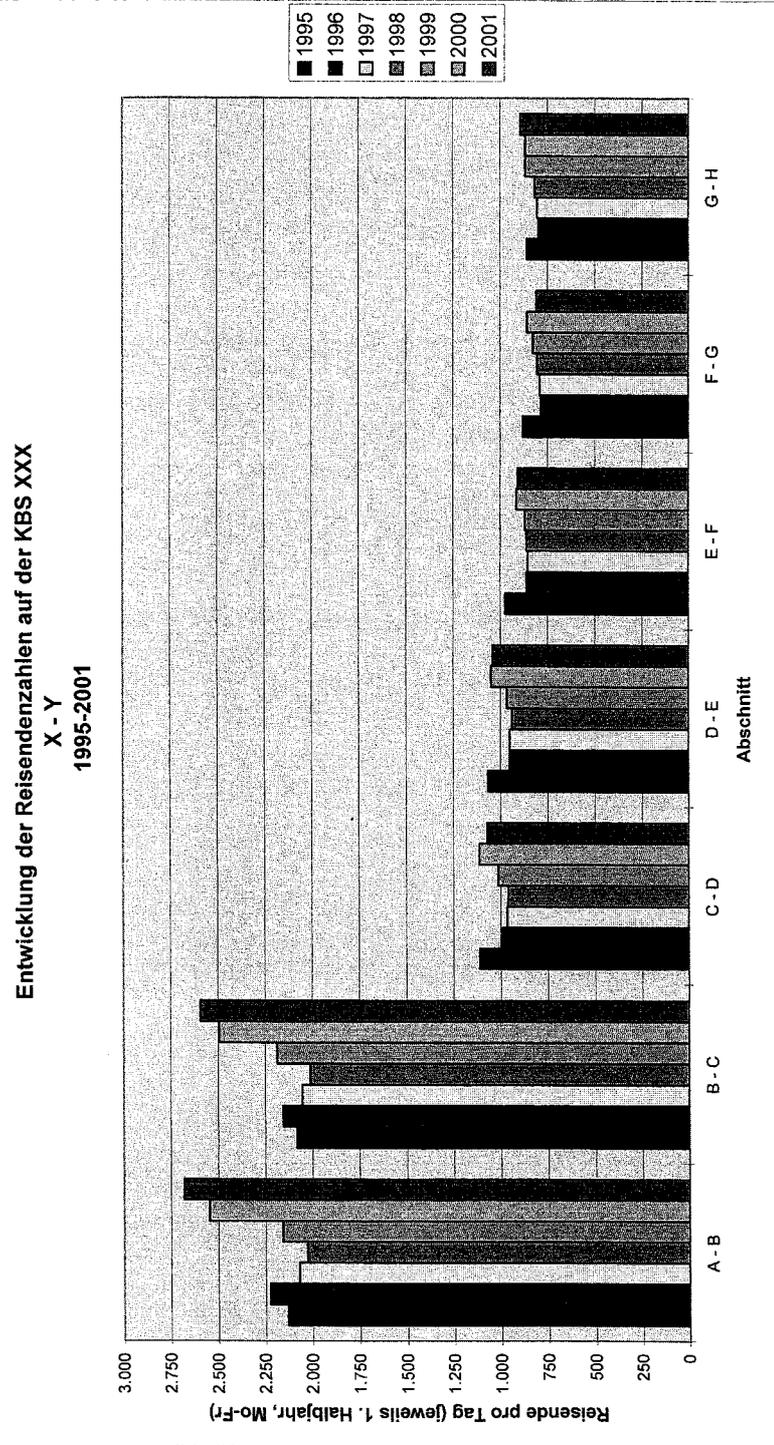
|                               |
|-------------------------------|
| <b>Strecke: X-Y (KBS XXX)</b> |
|-------------------------------|

| Abschnitt von-bis  | Reisende pro Tag |        |        |        |        |        | Prozentuale Entwicklung (1995=100) |      |        |       |       |        |        |        |
|--------------------|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------------------------|------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|
|                    | 1995             | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001                               | 1995 | 1996   | 1997  | 1998  | 1999   | 2000   | 2001   |
| A - B              | 2.132            | 2.225  | 2.070  | 2.027  | 2.157  | 2.547  | 2.680                              | 100  | 104,4% | 97,1% | 95,1% | 101,2% | 119,5% | 125,7% |
| B - C              | 2.080            | 2.153  | 2.051  | 2.009  | 2.187  | 2.494  | 2.590                              | 100  | 103,5% | 98,6% | 96,6% | 105,1% | 119,9% | 124,5% |
| C - D              | 1.111            | 990    | 965    | 960    | 1.012  | 1.113  | 1.070                              | 100  | 89,1%  | 86,9% | 86,4% | 91,1%  | 100,1% | 96,3%  |
| D - E              | 1.066            | 951    | 951    | 939    | 966    | 1.049  | 1.040                              | 100  | 89,2%  | 89,2% | 88,1% | 90,6%  | 98,4%  | 97,6%  |
| E - F              | 972              | 859    | 853    | 860    | 868    | 914    | 908                                | 100  | 88,4%  | 87,8% | 88,5% | 89,3%  | 94,1%  | 93,4%  |
| F - G              | 878              | 785    | 791    | 805    | 825    | 857    | 808                                | 100  | 89,4%  | 90,1% | 91,7% | 94,0%  | 97,6%  | 92,0%  |
| G - H              | 857              | 796    | 804    | 816    | 865    | 867    | 893                                | 100  | 92,9%  | 93,8% | 95,2% | 100,9% | 101,2% | 104,2% |
| Durchschnitt A - B | 1.359            | 1.321  | 1.271  | 1.260  | 1.327  | 1.484  | 1.514                              | 100  | 97,2%  | 93,6% | 92,7% | 97,6%  | 109,2% | 111,4% |
| PKM                | 42.941           | 41.742 | 40.177 | 39.812 | 41.923 | 46.899 | 47.854                             | 100  | 97,2%  | 93,6% | 92,7% | 97,6%  | 109,2% | 111,4% |
| Durch. A - D       | 2.117            | 2.204  | 2.064  | 2.022  | 2.165  | 2.630  | 2.654                              | 100  | 104,1% | 97,5% | 95,5% | 102,3% | 124,2% | 125,4% |

**Bewertung**

Der Vergleich der Jahre 1995 – 1999 zeigt, dass in diesem Zeitraum 1995 das stärkste Jahr war und in den folgenden Jahren eine Stagnation zu erkennen ist. Auf dem Abschnitt X – A ist seit 1999 eindeutig ein positiver Trend zu erkennen, die Zunahme gegenüber 1999 beträgt 25 %. Auf dem Abschnitt A – Y ist die deutlich geringere Reisendenzahl zu erkennen. Auf diesem Abschnitt sind die Zahlen von 1995 bisher nicht wieder erreicht worden. Durch die Ausschreibung "X" und die Umsetzung der damit verbundenen Maßnahmen (1-Std.-Takt, neue Fahrzeuge und Haltepunkte, ggf. attraktive Tarife von neuen NE-Betreibern) sowie eine Verbundgründung zum XXX ist zu erwarten, dass sich für den Abschnitt A – Y positive Impulse ergeben und die Reisendenzahlen vermutlich steigen werden.

Kursbuchstrecke: XXX X - Y



Kursbuchstrecke: XXX X - Y

## ANLAGE 2: Entwicklung der Ein- und Aussteiger (jeweils Montag – Freitag, 1. Halbjahr)

Werte jeweils 1. Halbjahr

## Montag-Freitag

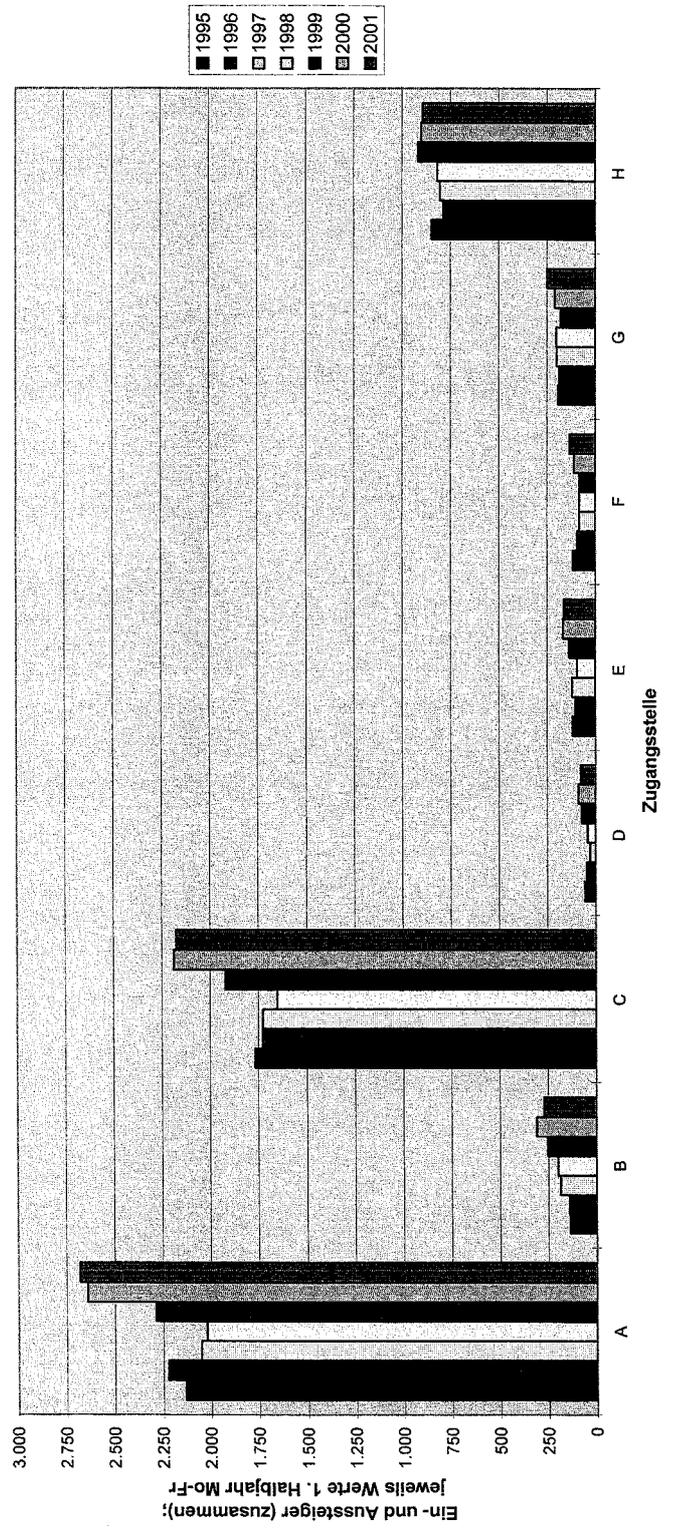
| Bahnhof                     | Prozentuale Entwicklung (1995=100) |                |                |                |                |                |                |      |        |        |        |        |        |        |
|-----------------------------|------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                             | gesamt<br>1995                     | gesamt<br>1996 | gesamt<br>1997 | gesamt<br>1998 | gesamt<br>1999 | gesamt<br>2000 | gesamt<br>2001 | 1995 | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   |
| A                           | 2.133                              | 2.225          | 2.052          | 2.022          | 2.286          | 2.641          | 2.680          | 100  | 104,3% | 96,2%  | 94,8%  | 107,2% | 123,8% | 125,6% |
| B                           | 138                                | 140            | 186            | 200            | 252            | 309            | 270            | 100  | 101,4% | 134,8% | 144,9% | 182,6% | 223,9% | 195,7% |
| C                           | 1.767                              | 1.726          | 1.726          | 1.652          | 1.920          | 2.188          | 2.175          | 100  | 97,7%  | 97,7%  | 93,5%  | 108,7% | 123,8% | 123,1% |
| D                           | 55                                 | 45             | 28             | 41             | 71             | 89             | 76             | 100  | 81,8%  | 50,9%  | 74,5%  | 129,1% | 161,8% | 138,2% |
| E                           | 119                                | 102            | 120            | 94             | 137            | 167            | 164            | 100  | 85,7%  | 100,8% | 79,0%  | 115,1% | 140,3% | 137,8% |
| F                           | 116                                | 93             | 82             | 83             | 81             | 109            | 133            | 100  | 80,2%  | 70,7%  | 71,6%  | 69,8%  | 94,0%  | 114,7% |
| G                           | 190                                | 186            | 199            | 201            | 178            | 209            | 248            | 100  | 97,9%  | 104,7% | 105,8% | 93,7%  | 110,0% | 130,5% |
| H                           | 846                                | 787            | 802            | 815            | 917            | 901            | 893            | 100  | 93,0%  | 94,8%  | 96,3%  | 108,4% | 106,5% | 105,6% |
| Zusammen                    | 5.364                              | 5.304          | 5.195          | 5.108          | 5.842          | 6.613          | 6.639          | 100  | 98,9%  | 96,8%  | 95,2%  | 108,9% | 123,3% | 123,8% |
| Pkm                         | 43.029                             | 41.821         | 40.256         | 39.892         | 42.006         | 46.985         | 47.935         | 100  | 97,2%  | 93,6%  | 92,7%  | 97,6%  | 109,2% | 111,4% |
| durchschn. Reiseweite in km | 16,0                               | 15,8           | 15,5           | 15,6           | 14,4           | 14,2           | 14,4           | 100  | 98,3%  | 96,6%  | 97,4%  | 89,6%  | 88,6%  | 90,0%  |
| Zusammen X - Y              | 4.038                              | 4.091          | 3.964          | 3.874          | 4.458          | 5.138          | 5.125          | 100  | 101,3% | 98,2%  | 95,9%  | 110,4% | 127,2% | 126,9% |

## Bewertung

Bei den Ein- und Aussteigerzahlen zeigt sich die gleiche Entwicklung in den Jahren 1995 – 1998 wie bei den Reisendenzahlen. Auch hier ist in den Jahren 2000 und 2001 eine deutliche Steigerung, auch im Abschnitt A – Y, zu verzeichnen. Auf allen Stationen wurden 2001 die Werte von 1995 übertroffen. Nahezu eine Verdoppelung verzeichnet X. Auch A, B und C weisen – teilweise von sehr geringem Niveau aus – überproportionale Steigerungsraten aus. Der Haltepunkt A liegt außerhalb des Ortskerns, was vermutlich die Erklärung für die relativ niedrige Nutzung des ÖV ist. A wird durch die Buslinie 1111 bedient, welche den Ortskern zentral anfährt. Auf dem Abschnitt X – A ist eine Zunahme um 27 % der Ein- und Aussteigerzahlen zu verzeichnen. Die durchschnittliche Reiseweite hat kontinuierlich abgenommen, was darauf hinweist, dass die steigende Zahl der Ein- und Aussteiger auf eine verstärkte Nutzung in den kürzeren Relationen zurückzuführen ist. Dagegen scheint die Bedeutung als Zubringerstrecke aus bzw. in Richtung X (Schweiz/Italien) und Y eher gesunken zu sein.

Kursbuchstrecke: XXX X - Y

Entwicklung der Ein- und Aussteigerzahlen auf der KBS XXX  
X - Y 1995-2001



|                         |            |              |
|-------------------------|------------|--------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX</b> | <b>X - Y</b> |
|-------------------------|------------|--------------|

### ANLAGE 3: Detailauswertung 1995: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug,

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Montag-Freitag, 1. Halbjahr 1995  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug | Plätze | Platz-km       | Auslastung<br>in % |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|--------|----------------|--------------------|
| A - B                           | 7,6         | 2.132               | 16.203        | 44        | 48                  | 5.742  | 43.639         | 37%                |
| B - C                           | 3,1         | 2.080               | 6.448         | 44        | 47                  | 5.742  | 17.800         | 36%                |
| C - D                           | 3,5         | 1.111               | 3.889         | 34        | 33                  | 4.031  | 14.109         | 28%                |
| D - E                           | 3,2         | 1.066               | 3.411         | 34        | 31                  | 4.031  | 12.899         | 26%                |
| E - F                           | 6,3         | 972                 | 6.124         | 34        | 29                  | 4.031  | 25.395         | 24%                |
| F - G                           | 4,6         | 878                 | 4.039         | 34        | 26                  | 4.031  | 18.543         | 22%                |
| G - H                           | 3,3         | 857                 | 2.828         | 34        | 25                  | 4.031  | 13.302         | 21%                |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>1359</b>         | <b>42.941</b> | <b>37</b> | <b>37</b>           |        | <b>145.687</b> | <b>29%</b>         |

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Samstag, 1. Halbjahr 1995  
**Strecke: X - Y (KBS XX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug | Plätze | Platz-km      | Auslastung<br>in % |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|--------|---------------|--------------------|
| A - B                           | 7,6         | 782                 | 5.943         | 19        | 41                  | 2.225  | 16.910        | 35%                |
| B - C                           | 3,1         | 776                 | 2.406         | 19        | 41                  | 2.225  | 6.898         | 35%                |
| C - D                           | 3,5         | 594                 | 2.079         | 19        | 31                  | 2.225  | 7.788         | 27%                |
| D - E                           | 3,2         | 584                 | 1.869         | 19        | 31                  | 2.225  | 7.120         | 26%                |
| E - F                           | 6,3         | 560                 | 3.528         | 19        | 29                  | 2.225  | 14.018        | 25%                |
| F - G                           | 4,6         | 554                 | 2.548         | 19        | 29                  | 2.225  | 10.235        | 25%                |
| G - H                           | 3,3         | 554                 | 1.828         | 19        | 29                  | 2.225  | 7.343         | 25%                |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>639</b>          | <b>20.201</b> | <b>19</b> | <b>34</b>           |        | <b>70.310</b> | <b>29%</b>         |

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX X - Y</b> |
|-------------------------|------------------|

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
 Zählergebnisse Sonntag, 1. Halbjahr 1995  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge | Reisende<br>pro Zug | Plätze | Platz-km      | Auslastung<br>in % |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|------|---------------------|--------|---------------|--------------------|
| A - B                           | 7,6         | 1.070               | 8.132         | 24   | 45                  | 2.498  | 18.985        | 43%                |
| B - C                           | 3,1         | 1.056               | 3.274         | 24   | 44                  | 2.498  | 7.744         | 42%                |
| C - D                           | 3,5         | 986                 | 3.451         | 24   | 41                  | 2.498  | 8.743         | 39%                |
| D - E                           | 3,2         | 968                 | 3.098         | 24   | 40                  | 2.498  | 7.994         | 39%                |
| E - F                           | 6,3         | 951                 | 5.991         | 24   | 40                  | 2.498  | 15.737        | 38%                |
| F - G                           | 4,6         | 912                 | 4.195         | 24   | 38                  | 2.498  | 11.491        | 37%                |
| G - H                           | 3,3         | 908                 | 2.996         | 24   | 38                  | 2.498  | 8.243         | 36%                |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>985</b>          | <b>31.137</b> |      | <b>41</b>           |        | <b>78.937</b> | <b>39%</b>         |

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX X - Y</b> |
|-------------------------|------------------|

**ANLAGE 4: Detailauswertung 1996: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug,**

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Montag-Freitag, 1. Halbjahr 1996  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug | Plätze | Platz-km       | Auslastung<br>in % |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|--------|----------------|--------------------|
| A - B                           | 7,6         | 2.225               | 16.910        | 47        | 47                  | 5.829  | 44.300         | 38%                |
| B - C                           | 3,1         | 2.153               | 6.674         | 47        | 46                  | 5.829  | 18.070         | 37%                |
| C - D                           | 3,5         | 990                 | 3.465         | 34        | 29                  | 3.812  | 13.342         | 26%                |
| D - E                           | 3,2         | 951                 | 3.043         | 34        | 28                  | 3.812  | 12.198         | 25%                |
| E - F                           | 6,3         | 859                 | 5.412         | 34        | 25                  | 3.812  | 24.016         | 23%                |
| F - G                           | 4,6         | 785                 | 3.611         | 34        | 23                  | 3.812  | 17.535         | 21%                |
| G - H                           | 3,3         | 796                 | 2.627         | 34        | 23                  | 3.812  | 12.580         | 21%                |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>1.321</b>        | <b>41.742</b> | <b>38</b> | <b>35</b>           |        | <b>142.041</b> | <b>29%</b>         |

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Samstag, 1. Halbjahr 1996  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug | Plätze | Platz-km      | Auslastung<br>in % |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|--------|---------------|--------------------|
| A - B                           | 7,6         | 844                 | 6.414         | 20        | 42                  | 2.388  | 18.149        | 35%                |
| B - C                           | 3,1         | 831                 | 2.576         | 20        | 42                  | 2.388  | 7.403         | 35%                |
| C - D                           | 3,5         | 630                 | 2.205         | 20        | 32                  | 2.388  | 8.358         | 26%                |
| D - E                           | 3,2         | 619                 | 1.981         | 20        | 31                  | 2.388  | 7.642         | 26%                |
| E - F                           | 6,3         | 588                 | 3.704         | 20        | 29                  | 2.388  | 15.044        | 25%                |
| F - G                           | 4,6         | 573                 | 2.636         | 20        | 29                  | 2.388  | 10.985        | 24%                |
| G - H                           | 3,3         | 594                 | 1.960         | 20        | 30                  | 2.388  | 7.880         | 25%                |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>680</b>          | <b>21.477</b> | <b>20</b> | <b>34</b>           |        | <b>75.461</b> | <b>28%</b>         |

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX X - Y</b> |
|-------------------------|------------------|

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
 Zählergebnisse Sonntag, 1. Halbjahr 1996  
 Strecke: X - Y (KBS XXX)

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug | Plätze       | Platz-km       | Auslastung<br>in % |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|--------------|----------------|--------------------|
| A - B                           | 7,6         | 982                 | 7.463         | 28        | 35                  | 3.334        | 25.338         | 29%                |
| B - C                           | 3,1         | 973                 | 3.016         | 28        | 35                  | 3.334        | 10.335         | 29%                |
| C - D                           | 3,5         | 751                 | 2.629         | 28        | 27                  | 3.334        | 11.669         | 23%                |
| D - E                           | 3,2         | 728                 | 2.330         | 28        | 26                  | 3.334        | 10.669         | 22%                |
| E - F                           | 6,3         | 705                 | 4.442         | 28        | 25                  | 3.334        | 21.004         | 21%                |
| F - G                           | 4,6         | 686                 | 3.156         | 28        | 25                  | 3.334        | 15.336         | 21%                |
| G - H                           | 3,3         | 701                 | 2.313         | 28        | 25                  | 3.334        | 11.002         | 21%                |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>802</b>          | <b>25.348</b> | <b>28</b> | <b>29</b>           | <b>3.334</b> | <b>105.354</b> | <b>24%</b>         |

|                         |            |              |
|-------------------------|------------|--------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX</b> | <b>X - Y</b> |
|-------------------------|------------|--------------|

**ANLAGE 5: Detailauswertung 1997: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug,**

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Montag-Freitag, 1. Halbjahr 1997  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 2.070               | 15.732        | 45        | 46                  |
| B - C                           | 3,1         | 2.051               | 6.358         | 45        | 46                  |
| C - D                           | 3,5         | 965                 | 3.378         | 33        | 29                  |
| D - E                           | 3,2         | 951                 | 3.043         | 33        | 29                  |
| E - F                           | 6,3         | 853                 | 5.374         | 33        | 26                  |
| F - G                           | 4,6         | 791                 | 3.639         | 33        | 24                  |
| G - H                           | 3,3         | 804                 | 2.653         | 33        | 24                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>1.271</b>        | <b>40.177</b> | <b>36</b> | <b>35</b>           |

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Samstag, 1. Halbjahr 1997  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 953                 | 7.243         | 24        | 40                  |
| B - C                           | 3,1         | 943                 | 2.923         | 24        | 39                  |
| C - D                           | 3,5         | 652                 | 2.282         | 24        | 27                  |
| D - E                           | 3,2         | 644                 | 2.061         | 24        | 27                  |
| E - F                           | 6,3         | 600                 | 3.780         | 24        | 25                  |
| F - G                           | 4,6         | 601                 | 2.765         | 24        | 25                  |
| G - H                           | 3,3         | 641                 | 2.115         | 24        | 27                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>733</b>          | <b>23.169</b> | <b>24</b> | <b>31</b>           |

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX X - Y</b> |
|-------------------------|------------------|

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
 Zählergebnisse Sonntag, 1. Halbjahr 1997  
 Strecke: X - Y (KBS XXX)

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 1.255               | 9.538         | 29   | 43                  |
| B - C                           | 3,1         | 1.214               | 3.763         | 29   | 42                  |
| C - D                           | 3,5         | 1.015               | 3.553         | 29   | 35                  |
| D - E                           | 3,2         | 998                 | 3.194         | 29   | 34                  |
| E - F                           | 6,3         | 968                 | 6.098         | 29   | 33                  |
| F - G                           | 4,6         | 947                 | 4.356         | 29   | 33                  |
| G - H                           | 3,3         | 953                 | 3.145         | 29   | 33                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>1.065</b>        | <b>33.647</b> |      | <b>37</b>           |

|                         |            |              |
|-------------------------|------------|--------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX</b> | <b>X - Y</b> |
|-------------------------|------------|--------------|

**ANLAGE 6: Detailauswertung 1998: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug,**

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Montag-Freitag, 1. Halbjahr 1998  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 2.027               | 15.405        | 52        | 39                  |
| B - C                           | 3,1         | 2.009               | 6.228         | 52        | 39                  |
| C - D                           | 3,5         | 960                 | 3.360         | 35        | 27                  |
| D - E                           | 3,2         | 939                 | 3.005         | 35        | 27                  |
| E - F                           | 6,3         | 860                 | 5.418         | 35        | 26                  |
| F - G                           | 4,6         | 805                 | 3.703         | 35        | 23                  |
| G - H                           | 3,3         | 816                 | 2.693         | 35        | 23                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>1.260</b>        | <b>39.812</b> | <b>40</b> | <b>32</b>           |

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Samstag, 1. Halbjahr 1998  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 1.072               | 8.147         | 27   | 40                  |
| B - C                           | 3,1         | 1.026               | 3.181         | 27   | 38                  |
| C - D                           | 3,5         | 715                 | 2.503         | 27   | 26                  |
| D - E                           | 3,2         | 703                 | 2.250         | 27   | 26                  |
| E - F                           | 6,3         | 639                 | 4.026         | 27   | 24                  |
| F - G                           | 4,6         | 624                 | 2.870         | 27   | 23                  |
| G - H                           | 3,3         | 611                 | 2.016         | 27   | 23                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>791</b>          | <b>24.992</b> |      | <b>29</b>           |

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX X - Y</b> |
|-------------------------|------------------|

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
 Zählergebnisse Sonntag, 1. Halbjahr 1998  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 1.066               | 8.102         | 31   | 34                  |
| B - C                           | 3,1         | 1.039               | 3.221         | 31   | 34                  |
| C - D                           | 3,5         | 941                 | 3.294         | 31   | 30                  |
| D - E                           | 3,2         | 940                 | 3.008         | 31   | 30                  |
| E - F                           | 6,3         | 891                 | 5.613         | 31   | 29                  |
| F - G                           | 4,6         | 857                 | 3.942         | 31   | 28                  |
| G - H                           | 3,3         | 870                 | 2.871         | 31   | 28                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>951</b>          | <b>30.051</b> |      | <b>31</b>           |

|                         |            |              |
|-------------------------|------------|--------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX</b> | <b>X - Y</b> |
|-------------------------|------------|--------------|

**ANLAGE 7: Detailauswertung 1999: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug,**

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Werktags außer Samstag, 1. Halbjahr 1999  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 2.157               | 16.390        | 57        | 38                  |
| B - C                           | 3,1         | 2.187               | 6.779         | 57        | 38                  |
| C - D                           | 3,5         | 1.012               | 3.543         | 37        | 27                  |
| D - E                           | 3,2         | 966                 | 3.091         | 37        | 26                  |
| E - F                           | 6,3         | 868                 | 5.468         | 37        | 23                  |
| F - G                           | 4,6         | 825                 | 3.797         | 37        | 22                  |
| G - H                           | 3,3         | 865                 | 2.855         | 37        | 23                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>1.327</b>        | <b>41.923</b> | <b>43</b> | <b>31</b>           |

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Samstag, 1. Halbjahr 1999  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 978                 | 7.433         | 27        | 36                  |
| B - C                           | 3,1         | 980                 | 3.038         | 27        | 36                  |
| C - D                           | 3,5         | 663                 | 2.321         | 27        | 25                  |
| D - E                           | 3,2         | 637                 | 2.038         | 27        | 24                  |
| E - F                           | 6,3         | 616                 | 3.881         | 27        | 23                  |
| F - G                           | 4,6         | 615                 | 2.829         | 27        | 23                  |
| G - H                           | 3,3         | 650                 | 2.145         | 27        | 24                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>750</b>          | <b>23.685</b> | <b>27</b> | <b>28</b>           |

|                         |            |              |
|-------------------------|------------|--------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX</b> | <b>X - Y</b> |
|-------------------------|------------|--------------|

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
 Zählergebnisse Sonn- und Feiertag, 1. Halbjahr 1999  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | krm         | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 845                 | 6.422         | 24   | 35                  |
| B - C                           | 3,1         | 840                 | 2.604         | 24   | 35                  |
| C - D                           | 3,5         | 682                 | 2.387         | 24   | 28                  |
| D - E                           | 3,2         | 671                 | 2.147         | 24   | 28                  |
| E - F                           | 6,3         | 646                 | 4.070         | 24   | 27                  |
| F - G                           | 4,6         | 631                 | 2.903         | 24   | 26                  |
| G - H                           | 3,3         | 642                 | 2.119         | 24   | 27                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>717</b>          | <b>22.651</b> |      | <b>30</b>           |

|                         |            |              |
|-------------------------|------------|--------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX</b> | <b>X - Y</b> |
|-------------------------|------------|--------------|

**ANLAGE 8: Detailauswertung 2000: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug,**

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Werktags außer Samstag, 1. Halbjahr 2000  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 2.646               | 20.110        | 61        | 43                  |
| B - C                           | 3,1         | 2.591               | 8.032         | 61        | 42                  |
| C - D                           | 3,5         | 1.156               | 4.046         | 44        | 26                  |
| D - E                           | 3,2         | 1.090               | 3.488         | 44        | 25                  |
| E - F                           | 6,3         | 950                 | 5.985         | 40        | 24                  |
| F - G                           | 4,6         | 890                 | 4.094         | 40        | 22                  |
| G - H                           | 3,3         | 901                 | 2.973         | 40        | 23                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>1.484</b>        | <b>46.899</b> | <b>47</b> | <b>31</b>           |

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Samstag, 1. Halbjahr 2000  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 1.011               | 7.684         | 36        | 28                  |
| B - C                           | 3,1         | 1.003               | 3.109         | 36        | 28                  |
| C - D                           | 3,5         | 674                 | 2.359         | 31        | 22                  |
| D - E                           | 3,2         | 660                 | 2.112         | 31        | 21                  |
| E - F                           | 6,3         | 601                 | 3.786         | 31        | 19                  |
| F - G                           | 4,6         | 588                 | 2.705         | 31        | 19                  |
| G - H                           | 3,3         | 599                 | 1.977         | 31        | 19                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>751</b>          | <b>23.732</b> | <b>32</b> | <b>23</b>           |

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX X - Y</b> |
|-------------------------|------------------|

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
 Zählergebnisse Sonn- und Feiertag, 1. Halbjahr 2000  
 Strecke: X - Y (KBS XXX)

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 1.357               | 10.313        | 36        | 38                  |
| B - C                           | 3,1         | 1.318               | 4.086         | 36        | 37                  |
| C - D                           | 3,5         | 1.064               | 3.724         | 33        | 32                  |
| D - E                           | 3,2         | 1.033               | 3.306         | 33        | 31                  |
| E - F                           | 6,3         | 987                 | 6.218         | 33        | 30                  |
| F - G                           | 4,6         | 975                 | 4.485         | 33        | 30                  |
| G - H                           | 3,3         | 997                 | 3.290         | 33        | 30                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>1.121</b>        | <b>35.422</b> | <b>34</b> | <b>33</b>           |

|                         |            |              |
|-------------------------|------------|--------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX</b> | <b>X - Y</b> |
|-------------------------|------------|--------------|

**ANLAGE 9: Detailauswertung 2001: Zählergebnisse, Pkm/Tag, Anzahl Züge, Reisende/Zug,**

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Werktags außer Samstag, 1. Halbjahr 2001  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 2.680               | 20.368        | 67        | 40                  |
| B - C                           | 3,1         | 2.590               | 8.029         | 67        | 39                  |
| C - D                           | 3,5         | 1.070               | 3.745         | 43        | 25                  |
| D - E                           | 3,2         | 1.040               | 3.328         | 43        | 24                  |
| E - F                           | 6,3         | 908                 | 5.720         | 41        | 22                  |
| F - G                           | 4,6         | 808                 | 3.717         | 41        | 20                  |
| G - H                           | 3,3         | 893                 | 2.947         | 41        | 22                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>1.514</b>        | <b>47.854</b> | <b>49</b> | <b>31</b>           |

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
Zählergebnisse Samstag, 1. Halbjahr 2001  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 1.086               | 8.254         | 36        | 30                  |
| B - C                           | 3,1         | 1.063               | 3.295         | 36        | 30                  |
| C - D                           | 3,5         | 699                 | 2.447         | 31        | 23                  |
| D - E                           | 3,2         | 689                 | 2.205         | 31        | 22                  |
| E - F                           | 6,3         | 631                 | 3.975         | 31        | 20                  |
| F - G                           | 4,6         | 603                 | 2.774         | 31        | 19                  |
| G - H                           | 3,3         | 649                 | 2.142         | 31        | 21                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>794</b>          | <b>25.091</b> | <b>32</b> | <b>24</b>           |

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX X - Y</b> |
|-------------------------|------------------|

Quelle: RES-Zahlen der DB AG  
 Zählergebnisse Sonn- und Feiertag, 1. Halbjahr 2001  
**Strecke: X - Y (KBS XXX)**

| Abschnitt von-bis               | km          | Reisende<br>pro Tag | Pkm/Tag       | Züge      | Reisende<br>pro Zug |
|---------------------------------|-------------|---------------------|---------------|-----------|---------------------|
| A - B                           | 7,6         | 1.123               | 8.535         | 36        | 31                  |
| B - C                           | 3,1         | 1.106               | 3.429         | 36        | 31                  |
| C - D                           | 3,5         | 813                 | 2.846         | 33        | 25                  |
| D - E                           | 3,2         | 810                 | 2.592         | 33        | 25                  |
| E - F                           | 6,3         | 778                 | 4.901         | 33        | 24                  |
| F - G                           | 4,6         | 759                 | 3.491         | 33        | 23                  |
| G - H                           | 3,3         | 803                 | 2.650         | 33        | 24                  |
| <b>Summe bzw. Durchschnitt:</b> | <b>31,6</b> | <b>900</b>          | <b>28.444</b> | <b>34</b> | <b>27</b>           |

|                         |            |              |
|-------------------------|------------|--------------|
| <b>Kursbuchstrecke:</b> | <b>XXX</b> | <b>X - Y</b> |
|-------------------------|------------|--------------|

**9. Linienerfolgsrechnung**

**ANLAGE 10: Linienerfolgsrechnung**

**ANLAGE 11: Betriebskosten und Einnahmen**

**ANLAGE 12: Infrastrukturkosten**

**ANLAGE 13: Fahrzeug-KM**

**ANLAGE 14: Zug-KM**

**ANLAGE 15: Betriebskostenzuschuss**

**ANLAGE 16: Detailauswertung Ein- und Aussteigerzahlen per 1.000 Einwohner**

**Linienerefolgsrechnung für KBS XXX (X - Y, Fahrplan 2000/2001)**

Zur Erläuterung werden die Anlagen Infrastruktur, Betriebskosten und Fahrzeug-KM 2001 beigefügt.

| Position   | DM/Jahr               | DM/Zug-Km         | Bemerkungen   |
|--|-----------------------|-------------------|---|
| Verkehrserlöse PKM à DM 0,10   | 1.511.844 DM          | 2,91 DM           | Erlössatz geschätzt   |
| Leistungsabhängige Kosten<br>443.731 ltr. à DM 1,25  | 554.664 DM            | 1,07 DM           | Der Verbrauch entspricht Werten beim Einsatz von vergleichbaren Dieselfahrzeugen  |
| <b>Deckungsbeitragsstufe I</b>   | <b>957.180 DM</b>     | <b>1,85 DM</b>    |   |
| Fahrzeugkosten 3,5 Fahrzeuge à 562.657,-- DM   | 1.969.299 DM          | 3,80 DM           | Kostensatz enthält Kapaldienst, Wartung, Reinigung und Reparaturen, angesetzt mit Werten vergleichbarer Fahrzeuge; Einsatz von 3,5 Fahrzeugen für Betriebsprogramm anteilig ermittelt |
| Personalkosten (10 Fahrer zzgl. anteilig Bahnschutz und Fahrkartenkontrolle)   | 969.603 DM            | 1,87 DM           | Personalkosten wurden angesetzt gem. Einsatz der Fahrzeuge nach dem Kursbuch der DB   |
| <b>Deckungsbeitragsstufe II</b>  | <b>- 1.981.722 DM</b> | <b>- 3,82 DM</b>  |   |
| Vertrieb, 20 % der Verkehrserlöse  | 302.369 DM            | 0,58 DM           |   |
| Sonstige Kosten<br>Verwaltung: DM 0,70/Zug-km<br>Versicherung: DM 0,25/Zug-km<br>Wagnis/Gewinn: DM 0,50/Zug-km<br><b>Summe: DM 1,45/Zug-km</b> | 752.139 DM            | 1,45 DM           | Pauschalwerte (Erfahrungswerte aus Ausschreibungen)   |
| <b>Deckungsbeitragsstufe III</b>   | <b>- 3.036.230 DM</b> | <b>- 5,85 DM</b>  | <b>Betriebskostendefizit ohne Infrastruktur</b>   |
| Fahrweg, Stationen   | 3.611.195 DM          | 6,96 DM           | Durchlaufposten, keine Beeinflussung möglich  |
| <b>Deckungsbeitragsstufe IV</b>  | <b>- 6.647.426 DM</b> | <b>- 12,82 DM</b> | <b>Rechnerischer Zuschussbedarf</b>   |



**6.) Summe Kosten**

| Kostenart      | DM p.a.             | DM/Zug-KM       |
|----------------|---------------------|-----------------|
| Infrastruktur  | 3.611.195 DM        | 6,96 DM         |
| Personal       | 969.603 DM          | 1,87 DM         |
| Energie        | 554.664 DM          | 1,07 DM         |
| Fahrzeugkosten | 1.969.299 DM        | 3,80 DM         |
| sonst. Kosten  | 752.139 DM          | 1,45 DM         |
| <b>Summe</b>   | <b>8.866.900 DM</b> | <b>15,15 DM</b> |
| Vertrieb       | 302.369 DM          | 0,58 DM         |
| <b>Summe</b>   | <b>9.169.269 DM</b> | <b>15,73 DM</b> |

**7.) Einnahmen**

Berechnung erfolgt auf Basis der PKM 1. Hj. 2001

| Verkehrserlöse    | PKM      | Erlös je PKM | Zug-KM    | Gesamt       | DM/Zug-KM      |
|-------------------|----------|--------------|-----------|--------------|----------------|
| Fahrgeldeinnahmen | 15118435 | 0,10 DM      | 518716,82 | 1.511.844 DM | <b>2,91 DM</b> |

**8.) Zuschussbedarf (Gegenüberstellung rechnerisch bzw. tatsächlich)****1. Zuschuss rechnerisch**

| Positon      | DM p.a.             | DM/Zug-KM       |
|--------------|---------------------|-----------------|
| Gesamtkosten | 8.159.269 DM        | 15,73 DM        |
| Einnahmen    | 1.511.844 DM        | 2,91 DM         |
| Zuschuss     | <b>6.647.426 DM</b> | <b>12,82 DM</b> |

**2. Zuschuss tatsächlich (DM 15,85 für Status-quo-Verkehr, DM 13,95 für Mehrleistungen, DM XXX für VT XXX)**

| Position     | Zug-KM        | DM/Zug-km       | DM pa.              |
|--------------|---------------|-----------------|---------------------|
| Status-quo   | 363705        | 15,85 DM        | 5.764.730 DM        |
| Mehrverkehr  | 82947         | 13,95 DM        | 1.157.113 DM        |
| VT 611       | 72064         | 12,45 DM        | 897.200 DM          |
| <b>Summe</b> | <b>518717</b> | <b>15,07 DM</b> | <b>7.819.043 DM</b> |

**Infrastruktur für KBS XXX (X - Y)****Stand: 2001 - Quelle: DB Station & Service AG und DB Netz AG****1.) Stationspreise**

| Bahnhof gem. Kursbuchstrecke | Anzahl Zughalte =<br>Anzahl Abfahrten p.a. | Stationspreis in<br>DM je Halt | Stationspreis<br>Gesamt p.a. |
|------------------------------|--|--------------------------------|------------------------------|
| A                            | 10.492                                     | 14,21 DM                       | 149.084 DM                   |
| B                            | 20.983                                     | 0,48 DM                        | 10.072 DM                    |
| C                            | 17.727                                     | 3,50 DM                        | 62.045 DM                    |
| D                            | 14.471                                     | 1,26 DM                        | 18.233 DM                    |
| E                            | 14.218                                     | 1,37 DM                        | 19.479 DM                    |
| F                            | 13.965                                     | 1,46 DM                        | 20.389 DM                    |
| G                            | 13.965                                     | 0,77 DM                        | 10.753 DM                    |
| H                            | 6.983                                      | 15,98 DM                       | 111.580 DM                   |
| <b>Summe</b>                 |  |                                | <b>401.635 DM</b>            |

**Zug-KM 518.717****DM/Zug-KM für Stationspreise 0,77 DM****2.) Trassenpreise****F6**

| Abschnitt | km    | Grundpreis /<br>Produktfaktor | Trassenpreis | DM gesamt    |
|-----------|-------|-------------------------------|--------------|--------------|
| X - Y     | 31,56 | DM 3,75 x 1,65                | 6,19 DM      | 3.209.560 DM |

**DM/Zug-Km für Trassenpreis 6,19 DM****3.) Infrastrukturkosten gesamt**

| Position                    | DM p.a.             | DM p. Zug/KM   |
|-----------------------------|---------------------|----------------|
| Stationspreis               | 401.635 DM          | 0,77 DM        |
| Trassenpreis                | 3.209.560 DM        | 6,19 DM        |
| <b>Gesamt Infrastruktur</b> | <b>3.611.195 DM</b> | <b>6,96 DM</b> |

**Fahrzeug-KM X - Y / KBS XXX / 2001****Fahrplan 2000/20001**

Quelle: Zugbildungsplan C der DB Regio AG, Stand 27.09.2000 - gültig ab 05.11.2000 (eigene Auswertung)

| Abschnitt    | km    | Fahrzeuge<br>WaSa | Fahrzeuge<br>Sa | Fahrzeuge<br>So + F | Fahrzeuge<br>p.a | Fahrzeug-KM<br>p.a |
|--------------|-------|-------------------|-----------------|---------------------|------------------|--------------------|
| X - Y        | 31,56 | 44                | 36              | 35                  | 15.104           | <b>476.682</b>     |
| X - A        | 10,63 | 24                | 5               | 3                   | 6.512            | <b>69.223</b>      |
| X - B        | 17,31 | 2                 | 0               | 0                   | 506              | <b>8.759</b>       |
| <b>Summe</b> |       |                   |                 |                     | <b>22.122</b>    | <b>554.664</b>     |

|                |              |
|----------------|--------------|
| Zuschuß 2000   | 7.819.043 DM |
| Fahrzeug-KM    | 554.664      |
| Zuschuß je FKM | 14,10 DM     |

Anlage 13

Fassung vom 03.01.2002

Seite 33 von 38

Aufstellung Fahrzeug-Km 2001 (Fahrplan 2000) getrennt nach Triebwagenbaureihen**VT XXX**

| Abschnitt    | km    | Fahrzeuge<br>WaSa | Fahrzeuge<br>Sa | Fahrzeuge<br>So + F | Fahrzeuge<br>p.a | Fahrzeug-KM<br>p.a |
|--------------|-------|-------------------|-----------------|---------------------|------------------|--------------------|
| X - Y        | 31,56 | 38                | 34              | 33                  | 13362            | 421705             |
| X - A        | 10,63 | 12                | 4               | 2                   | 3364             | 35759              |
| X - B        | 17,31 | 0                 | 0               | 0                   | 0                | 0                  |
| <b>Summe</b> |       |                   |                 |                     | 16726            | 457.464            |

**VT XXX**

| Abschnitt    | km    | Fahrzeuge<br>WaSa | Fahrzeuge<br>Sa | Fahrzeuge<br>So + F | Fahrzeuge<br>p.a | Fahrzeug-KM<br>p.a |
|--------------|-------|-------------------|-----------------|---------------------|------------------|--------------------|
| X - Y        | 31,56 | 6                 | 2               | 0                   | 1622             | 51190              |
| X - A        | 10,63 | 10                | 1               | 1                   | 2642             | 28084              |
| X - B        | 17,31 | 2                 | 0               | 0                   | 506              | 8759               |
| <b>Summe</b> |       |                   |                 |                     | 4770             | 88.034             |

**VT XXX**

| Abschnitt    | km    | Fahrzeuge<br>WaSa | Fahrzeuge<br>Sa | Fahrzeuge<br>So + F | Fahrzeuge<br>p.a | Fahrzeug-KM<br>p.a |
|--------------|-------|-------------------|-----------------|---------------------|------------------|--------------------|
| X - Y        | 31,56 | 0                 | 0               | 2                   | 120              | 3787               |
| X - A        | 10,63 | 2                 | 0               | 0                   | 506              | 5379               |
| X - B        | 17,31 | 0                 | 0               | 0                   | 0                | 0                  |
| <b>Summe</b> |       |                   |                 |                     | 626              | 9.166              |

554.664

Zug-Km X - Y / KBS XXX

**Fahrplan 93/94**

Quelle: DB-Kursbuch (eigene Auswertung)

| Abschnitt    | km    | Züge WaSa | Züge Sa | Züge So + F | Züge p.a | Zug-km p.a     |
|--------------|-------|-----------|---------|-------------|----------|----------------|
| X - Y        | 31,56 | 32        | 20      | 17          | 10.276   | 324.311        |
| X - A        | 10,63 | 14        | 0       | 1           | 3.706    | 39.395         |
| <b>Summe</b> |       |           |         |             |          | <b>363.705</b> |

**Fahrplan 94/95**

Quelle: DB Kursbuch (eigene Auswertung)

| Abschnitt    | km    | Züge WaSa | Züge Sa | Züge So + F | Züge p.a | Zug-km p.a     |
|--------------|-------|-----------|---------|-------------|----------|----------------|
| X - Y        | 31,56 | 36        | 21      | 20          | 11.528   | 363.824        |
| X - A        | 10,63 | 12        | 0,5     | 0           | 3.158    | 33.570         |
| <b>Summe</b> |       |           |         |             |          | <b>397.393</b> |

|                     | Zug-Km        | Zunahme   |
|---------------------|---------------|-----------|
| Status-quo          | 363.705       |           |
| 94/95               | 397.393       |           |
| <b>Mehrleistung</b> | <b>33.688</b> | <b>9%</b> |

**Fahrplan 2000/2001**

Quelle: DB Kursbuch (eigene Auswertung)

| Abschnitt    | km    | Züge WaSa | Züge Sa | Züge So + F | Züge p.a      | Zug-km p.a     |
|--------------|-------|-----------|---------|-------------|---------------|----------------|
| X - Y        | 31,56 | 41        | 31      | 33          | 13.965        | 440.735        |
| X - A        | 10,63 | 24        | 5       | 3           | 6.512         | 69.223         |
| X - B        | 17,31 | 2         | 0       | 0           | 506           | 8.759          |
| <b>Summe</b> |       |           |         |             | <b>20.983</b> | <b>518.717</b> |

Lt. LIMA

518.717

|  | Zug-Km       | Zunahme |
|--|--------------|---------|
| Status-quo                               | 363705       |         |
| 2000/2001                                | 518717       |         |
| Mehrverkehr                              | 155011       | 43%     |
| <b>Leistung VT XXX (Zuschuss DM XXX)</b> | <b>72064</b> |         |
| <b>Mehrleistung (Zuschuss DM 13,95)</b>  | <b>82947</b> |         |

Anlage 14

Fassung vom 03.01.2002

Seite 35 von 38

Aufstellung Zug-Km 2001 (Fahrplan 2000) getrennt nach Triebwagenbaureihen

| VT XXX       |       |           |         |             |          |            |  |  |  |
|--------------|-------|-----------|---------|-------------|----------|------------|--|--|--|
| Abschnitt    | km    | Züge WaSa | Züge Sa | Züge So + F | Züge p.a | Zug-km p.a |  |  |  |
| X - Y        | 31,56 | 37        | 29      | 31          | 12729    | 401727     |  |  |  |
| X - A        | 10,63 | 12        | 4       | 2           | 3364     | 35759      |  |  |  |
| X - B        | 17,31 | 0         | 0       | 0           | 0        | 0          |  |  |  |
| <b>Summe</b> |       |           |         |             | 16093    | 437.487    |  |  |  |

| VT XXX       |       |           |         |             |          |            |  |  |  |
|--------------|-------|-----------|---------|-------------|----------|------------|--|--|--|
| Abschnitt    | km    | Züge WaSa | Züge Sa | Züge So + F | Züge p.a | Zug-km p.a |  |  |  |
| X - Y        | 31,56 | 4         | 2       | 0           | 1116     | 35221      |  |  |  |
| X - A        | 10,63 | 10        | 1       | 1           | 2642     | 28084      |  |  |  |
| X - B        | 17,31 | 2         | 0       | 0           | 506      | 3759       |  |  |  |
| <b>Summe</b> |       |           |         |             | 4264     | 67.064     |  |  |  |

| VT XXX       |       |           |         |             |          |            |  |  |  |
|--------------|-------|-----------|---------|-------------|----------|------------|--|--|--|
| Abschnitt    | km    | Züge WaSa | Züge Sa | Züge So + F | Züge p.a | Zug-km p.a |  |  |  |
| X - Y        | 31,56 | 0         | 0       | 2           | 120      | 3787       |  |  |  |
| X - A        | 10,63 | 2         | 0       | 0           | 506      | 5379       |  |  |  |
| X - B        | 17,31 | 0         | 0       | 0           | 0        | 0          |  |  |  |
| <b>Summe</b> |       |           |         |             | 626      | 9.166      |  |  |  |

518.717

**Betriebskostenzuschuss (konsumtiv) X - Y / KBS XXX**

| Art konsumtiver Mitteleinsatz 1995<br>Fahrplan 94/95 | Zug-Km  | Betriebskostenzuschuss<br>DM/Zug-km | Zuschuss gesamt<br>DM/Jahr absolut |
|--|---------|-------------------------------------|------------------------------------|
| Status-quo-km  | 363.705 | 15,85 DM                            | 5.764.730 DM                       |
| Mehrverkehr zu 1993/94                               | 33.688  | 13,95 DM                            | 469.946 DM                         |
| Summe/Durchschnitt:                                  | 397.393 | <b>15,69 DM</b>                     | <b>6.234.676 DM</b>                |

| Art konsumtiver Mitteleinsatz 2001<br>Fahrplan 2000/2001 | Zug-Km  | Betriebskostenzuschuss<br>DM/Zug-km | Zuschuss gesamt<br>DM/Jahr absolut |
|--|---------|-------------------------------------|------------------------------------|
| Status-quo-km  | 363.705 | 15,85 DM                            | 5.764.730 DM                       |
| VT XXX - Zug-KM  | 72.064  | 12,45 DM                            | 897.200 DM                         |
| Mehrverkehr zu 1993/94                                   | 82.947  | 13,95 DM                            | 1.157.113 DM                       |
| Summe/Durchschnitt:                                      | 518.717 | <b>15,07 DM</b>                     | <b>7.819.043 DM</b>                |

| Strecke                 | KBS XXX      | Veränderung |
|-------------------------|--------------|-------------|
| Abschnitt               | X - Y        |             |
| Mitteleinsatz 1994/95   | 6.234.676 DM |             |
| PKM 1995                | 13.877.297   |             |
| DM/PKM                  | 0,45 DM      |             |
| Mitteleinsatz 2000/2001 | 7.819.043 DM | 25,4%       |
| PKM 2001                | 15.118.435   | 1.241.138   |
| DM/PKM                  | 0,52 DM      |             |
| Veränderung             | 15,1%        | 8,9%        |

**Ein- und Aussteigerzahlen, bezogen auf Einwohner im Einzugsbereich der Bahnhöfe und Haltepunkte  
Strecke X - Y (KBS XXX)**

**Werte 1. Hj. - Montag bis Freitag  
Einwohnerzahlen Stand 1999**

| Bahnhof/<br>Haltepunkt | 1995                         |                                |                                   | 2001                         |                                |                                   |             |
|------------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|-------------|
|                        | Summe Ein-<br>und Aussteiger | Einwohner im<br>Einzugsbereich | Bahnbenutzer je<br>1000 Einwohner | Summe Ein-<br>und Aussteiger | Einwohner im<br>Einzugsbereich | Bahnbenutzer je<br>1000 Einwohner | Veränderung |
| A                      |                              |                                |                                   | 2.680                        | 45063                          | 59                                |             |
| B                      |                              |                                |                                   | 270                          | 1800                           | 150                               |             |
| C                      |                              |                                |                                   | 2.175                        | 18600                          | 117                               |             |
| D                      |                              |                                |                                   | 76                           | 570                            | 133                               |             |
| E                      |                              |                                |                                   | 164                          | 730                            | 225                               |             |
| F                      |                              |                                |                                   | 133                          | 1500                           | 89                                |             |
| G                      |                              |                                |                                   | 248                          | 1114                           | 223                               |             |
| H                      |                              |                                |                                   | 893                          | 8637                           | 103                               |             |
| Summe                  | 0                            | 0                              |                                   | 6.639                        | 78014                          | 85                                |             |
| Summe ohne *1, *2      | 0                            | 0                              |                                   | 3.066                        | 24314                          | 126                               |             |

Die Werte "Bahnbenutzer je 1.000 Einwohner" verdeutlichen, dass auf der Strecke bereits eine relativ hohe Nutzung bezogen auf die Einwohnerzahl, auch im Abschnitt A - Y, erreicht ist. Die Folgerung hieraus ist, dass versucht werden sollte, die Strecke auch für den Durchgangsverkehr attraktiver zu gestalten. Im Rahmen der Ausschreibung "X" besteht vermutlich die Möglichkeit, durch Schaffung eines 1 Std.- Takts nach A und B, die Fahrgastzahlen zu erhöhen und die Attraktivität für den Durchgangsverkehr, v.a. auch Mo - Fr, weiter zu erhöhen. Weitere Fahrgäste könnten durch einen zusätzlichen Halte in Z gewonnen werden. Es bleibt hierbei jedoch zu berücksichtigen, dass der bestehende Busverkehr vermutlich nicht auf die Schiene verlagert werden kann.