

Steigerung der Fahrgastzahlen durch Stadtbahnen, die Buslinien ersetzen

Stadt	Linie/Strecke	Steigerung der Fahrgastzahlen gegenüber dem Bus	Quelle
Bielefeld	Linie 4 zur Endhaltestelle Universität	Steigerung gegenüber dem Bus um 157 % in 15 Jahren (Ausgangsbasis der Berechnung: 13.000 Fahrgäste pro Tag bei Bedienung der Strecke mit Bus) „An Werktagen während der Vorlesungszeiten galt es, gut 12.000 bis 13.000 Fahrgäste zu befördern. Die Uni-Linie war dann auch von Anfang an erfolgreich. Heute fahren an Werktagen mit Vorlesungsbetrieb mehr als doppelt so viele Menschen mit der Linie 4: 33.500.“	http://www.mobiel.de/aktuelles/neueste-nachrichten/fahrgastzahlen-mehr-als-verdoppelt-15-jahre-stadtbahn-linie-4/ https://www.nw.de/lokal/bielefeld/mitte/20421506_Fahrgastzahlen-mehr-als-verdoppelt.html
Kassel	Kassel-Baunatal, Linie 5	„Ein Blick auf die Kasseler Verkehrsdaten zeigt, dass Wirtschaftlichkeit sich nicht auf Infrastrukturinvestitionen reduzieren lässt. Und so gibt die Verteilung der Fahrgastzahlen unter den Verkehrsträgern Tram und Bus ein anderes Bild. In Kassel werden 2/3 der Verkehrsleistung mit dem Bus erbracht, es fahren aber nur 1/3 der in Kassel gezählten Fahrgäste mit dem Bus. Die Tram fährt nur 1/3 des Verkehrsangebotes, befördert aber 2/3 des gesamten Fahrgastaufkommens in Kassel. In nüchternen Zahlen gesehen ist die Tram also wesentlich erfolgreicher als der Bus. Zum Beleg das Beispiel Baunatal: Mit der Tram fahren heute etwa 400 % mehr [ohne Angabe des Zeitraums] Menschen, als das mit dem Bus vorher der Fall war“.	http://www.neueherkulesbahn.de/vp01.html Kapitel „Die Straßenbahn ist beliebter und erfolgreicher als der Bus“
Freiburg	Stadtbahn Freiburg-Haslach Linie 5	„Eine Vorher-Nachher-Erhebung der Nachfrage im Korridor der Stadtbahn Haslach ergab zwischen 1999 und 2005/06 einen Fahrgastzuwachs in Höhe von 30 % durch die neue Stadtbahn. Wird nur die vorher auf gleicher Strecke wie die spätere Stadtbahn verkehrende Buslinie betrachtet, liegt die Steigerung der Fahrgastzahlen sogar bei 130 % .“	http://www.zrf.de/cms/Regioverbund/de11/PopUps/1,300488,17642.html https://web.archive.org/web/20160310135510/http://www.zrf.de/cms/Regioverbund/de11/PopUps/1,300488,17642.html
München	Linie 17	Zuwachs in 10 Jahren um 500 % . „Mit diesem Projekt wurde die am 29.05.1983 stillgelegte Linie 17 Silberhornstraße - Baldeplatz - Goetheplatz - Paul-Heysel-Unterführung - Arnulfstraße - Romanplatz im Nordabschnitt wieder aufgebaut. Zugleich erfolgte die am 06.03.1967 eingestellte und später abgebaute Anbindung über den Starnberger Bahnhof zum Hauptbahnhof neu.“	http://www.claudia-haemmerling.de/2007/vortrag_naumann.pdf , S. 11 https://web.archive.org/web/20160304045806/http://www.claudia-haemmerling.de/2007/vortrag_naumann.pdf

Böblingen - Dettenhausen	Schönbuchbahn	<p>Innerhalb von 14 Tagen Steigerung von über 100 %, innerhalb von 17 Jahren Steigerung um 400 %.</p> <p>„Nachdem die Strecke 30 Jahre lang nicht befahren worden war, wirkten Prognosen, die von 2.500 Fahrgästen pro Tag ausgingen, äußerst wagemutig. Die tägliche Busverbindung, die seit den 60er Jahren die Schönbuchbahn ersetzt hatte, kam zwar nur auf 2.000 tägliche Nutzer, doch die Gründer hatten eben große Hoffnungen. Die Wirklichkeit stellte ihre Kühnheit jedoch in den Schatten. Bereits am ersten Betriebstag, dem 2. Dezember 1996, bestiegen 3.740 Fahrgäste das „Bähnle“, 14 Tage später waren es schon 4.090 Personen, eine Steigerung von über 100 %.</p> <p>Damit hatten sich die Fahrgastzahlen nur durch die Umstellung des Angebots von Bus auf Schiene aus dem Stand verdoppelt. Aber auch in den folgenden 17 Jahren hat der Reiz der Schönbuchbahn nicht nachgelassen: Im Jahr 2013 fuhren bis zu 8.000 Fahrgäste pro Tag (entspricht einer Steigerung von 400 % gegenüber dem Bus) zwischen Dettenhausen und Böblingen.</p> <p>Zusätzliche Fahrzeuge mussten beschafft werden und die Wagenhalle wurde seitdem zweimal erweitert.“</p>	<p>https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/09/stadt-land-schiene-4-auflage-2014.pdf, S. 8</p>
Straßburg		<p>„So ist die Nachfrage auf der ersten Linie des seit 1991 neu aufgebauten Straßburger Straßenbahnnetzes zwischen 1991 (Bus) und 2006 um 753% gestiegen, der aus 5 Linien bestehende Betrieb weist eine Betriebskostendeckung von der Straßenbahn von 122%, des Gesamtbetriebs mit Bus von nur 59% auf. Solche Effekte sind nicht nur, aber anteilig auf den Schienenbonus zurückzuführen.“</p>	<p>http://www.darumnicht.ohnestrassenbahn.de/</p>

Siehe auch die Beispiele in der Publikationsreihe „Stadt, Land, Schiene“ von Allianz pro Schiene (z. B. <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/09/stadt-land-schiene-4-auflage-2014.pdf>).