

Busnetz Römische Weinstraße

Nachfrageentwicklung 2020 - 2021

Übersicht

- ▶ Datenbasis
- ▶ Entwicklung Ticketverkäufe
- ▶ Linienspezifische Daten
- ▶ Sekundärdaten
- ▶ Fazit

Daten Römische Weinstraße

Zur Evaluation der Nachfrageentwicklung der Busnetze eignen sich insbesondere zwei Quellen:

- ▶ Fahrgastzählungen
- ▶ monatliche Verkaufs- und Erlösdatenmeldungen

Daten Römische Weinstraße

1. Die beste Quelle zur Erfassung der Nachfrageentwicklung sind langfristig die in den Linienbündeln regelmäßig vorgesehenen Fahrgastzählungen

▶ kommen für eine Evaluation des LB RW aktuell noch nicht in Frage;
die erste Zählperiode war während des November-Lockdowns 2020; während der zweiten Zählperiode wurde im Regionalbusverkehr gestreikt, sodass nur ein geringer Teil der Fahrten durchgeführt wurde.

Daten Römische Weinstraße

2. Die zweite wichtige Quelle sind die **Daten zu Verkäufen** im Busnetz Römische Weinstraße. Hierbei gelten allerdings einige Einschränkungen:

- ▶ Es werden keine Umsteiger erfasst, die bereits in anderen Verkehrsmitteln (hier: insbesondere Stadtbusverkehr und Bahn) ein Ticket gelöst haben;
- ▶ Weitere: „Unsichtbare“ Fahrgäste: Fahrgäste mit digitalen Tickets, Fahrgäste mit verbundweiten Tickets (RLP-Ticket, etc.), Fahrgäste mit Schwerbehinderten-Ausweisen, Zeitkarten anderer Unternehmen, Semestertickets..
- ▶ Kein Rückschluss über die reelle Nutzungshäufigkeit von Zeitkarten-Inhabern



Im Busnetz generierte Erlöse sind nicht gleichzusetzen mit den Einnahmen des Busnetzes, da diese im Wesentlichen auf dessen Anteil am Erlöspool des VRT basieren.

Daten Römische Weinstraße

3. Sekundärdaten:

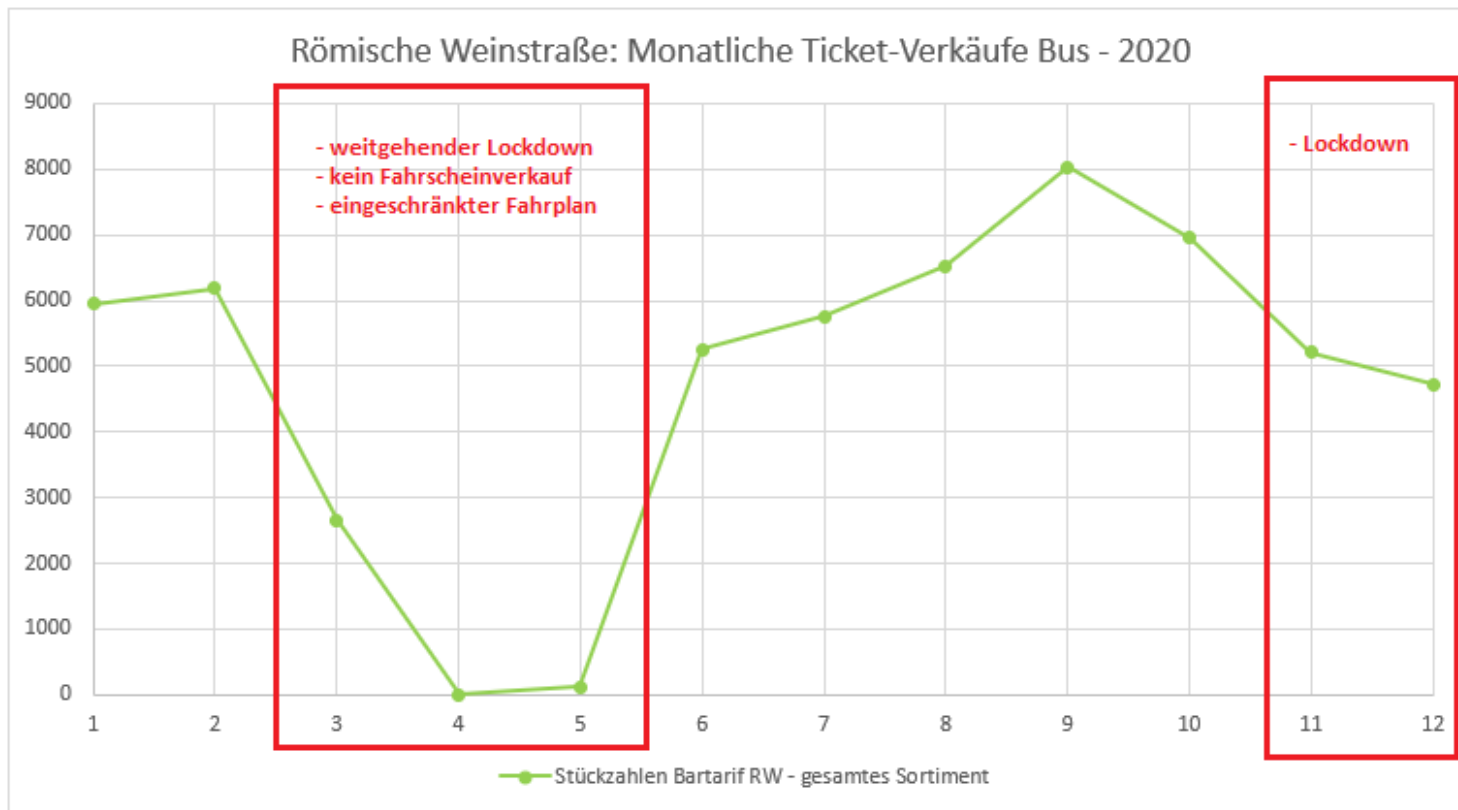
- SparKarten-Inhaber im Gebiet der Römischen Weinstraße
- JobTicket-Firmen im Gebiet der Römischen Weinstraße

Verkaufsdaten Römische Weinstraße

Im Regionalbusverkehr spielen Zeitkarten außerhalb des Schülersegmentes eine eher untergeordnete Rolle. Dies in Zeiten der Corona-Pandemie mit reduziertem Mobilitätsbedürfnis nochmal verstärkt. Daher ist insbesondere eine Betrachtung des Gelegenheitsverkehrs (sog. „Bartarif“) in einem ersten Schritt zielführend, um Erkenntnisse zur Nachfrageentwicklung im Busnetz zu gewinnen.

Ticket	Preisstufe	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Netz
EinzelTicket		2,20	3,10	4,20	5,20	6,40	7,90	9,20	10,60	12,40	13,30	
EinzelTicket ermäßigt/Gruppe/Fahrrad		1,40	1,90	2,70	3,50	4,20	5,10	6,00	6,90	8,00	8,60	
EinzelTicket SparKarte*/BahnCard		1,70	2,40	3,20	3,90	4,80	6,00	6,90	8,00	9,30	10,00	
4-FahrtenTicket (Stadt Trier)		6,60	9,30									
TagesTicket Single		6,10	8,00	9,50	11,00	12,40	14,60	17,10	19,30	21,60	22,90	22,90
TagesTicket Gruppe		11,60	13,30	15,90	18,30	20,70	22,60	23,30	24,40	25,60	26,60	26,60

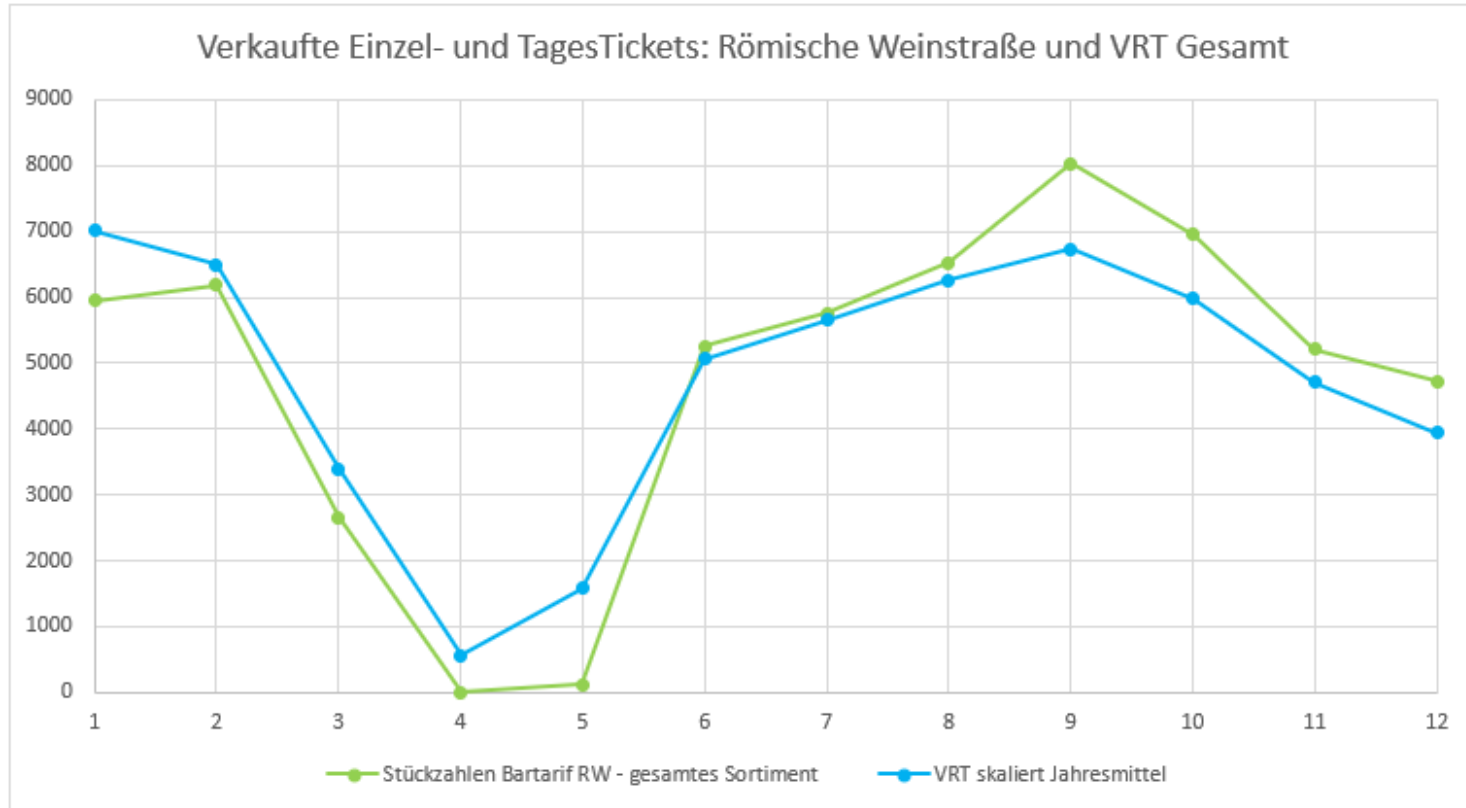
Monatliche Stückzahlen 2020



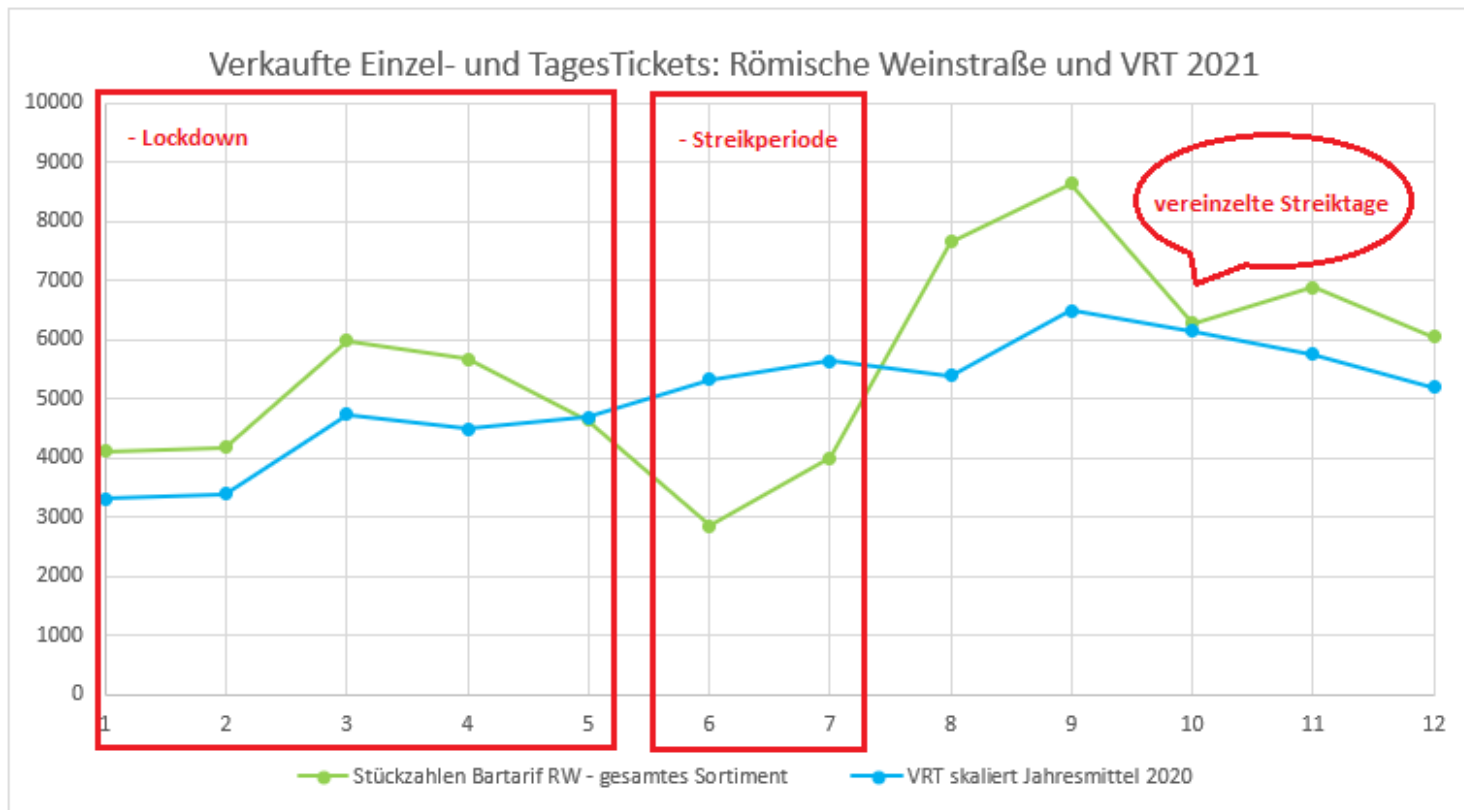
Monatliche Stückzahlen 2020 – Vergleich VRT

- Die Jahre 2020 und 2021 bieten grundsätzlich keine valide Datenbasis, die eine stichhaltige Evaluation der Akzeptanz des Angebotes erlauben: potentielle Fahrgastzuwächse als Resultat der Angebotsausweitung verwischen im insgesamt rückläufigen und phasenhaften Mobilitätsbedürfnis während der Pandemie
- Generell variiert ÖPNV-Nachfrage im Jahresverlauf
- Am ehesten lässt sich daher noch die Akzeptanzentwicklung des neuen Busnetzes erkennen, wenn man diese mit der globalen Entwicklung im VRT in Relation setzt
- Rund 3% aller im VRT verkauften Einzel- und TagesTickets wurden in Bussen der Römischen Weinstraße verkauft

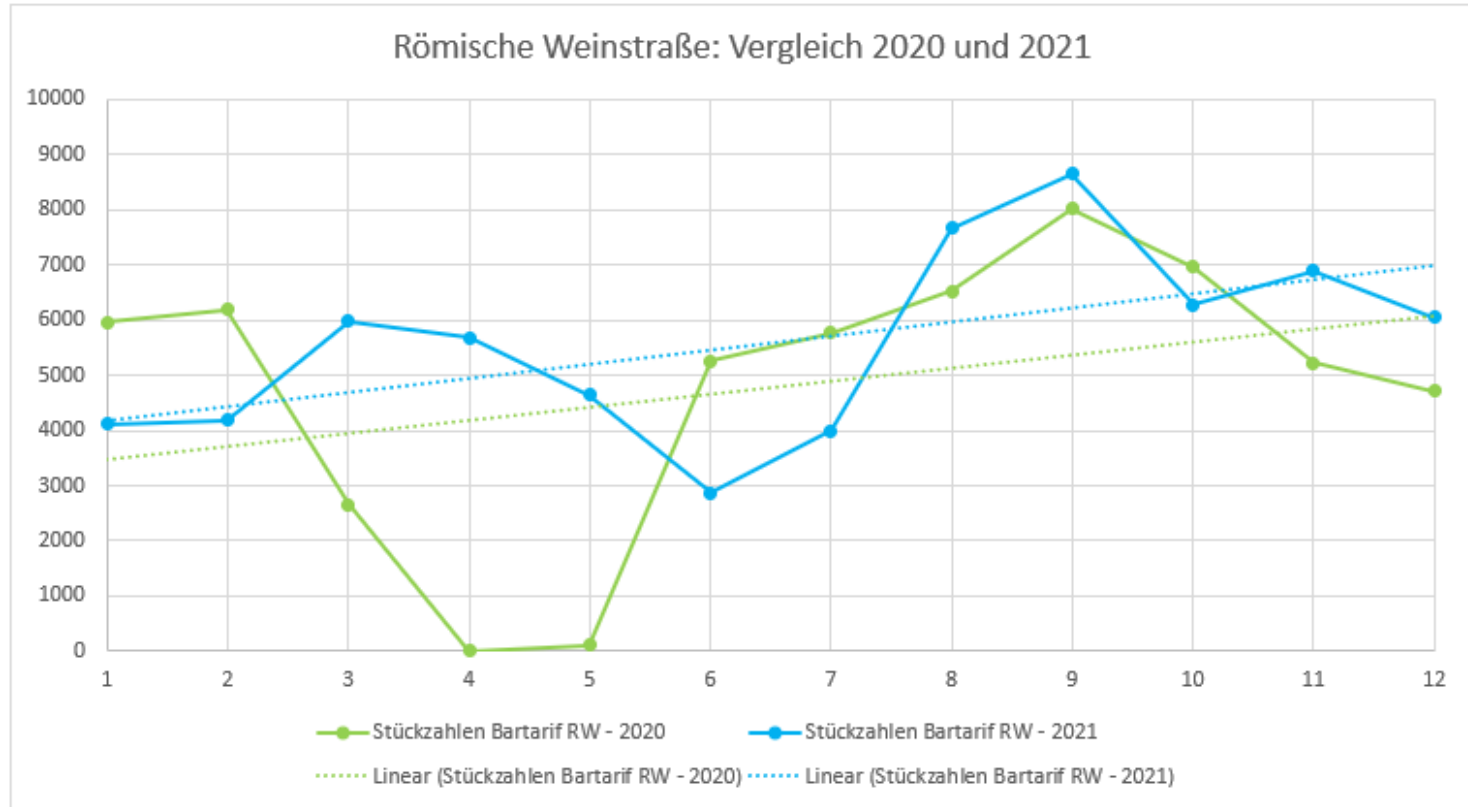
Monatliche Stückzahlen 2020 – Vergleich VRT



Monatliche Stückzahlen 2021- Vergleich VRT

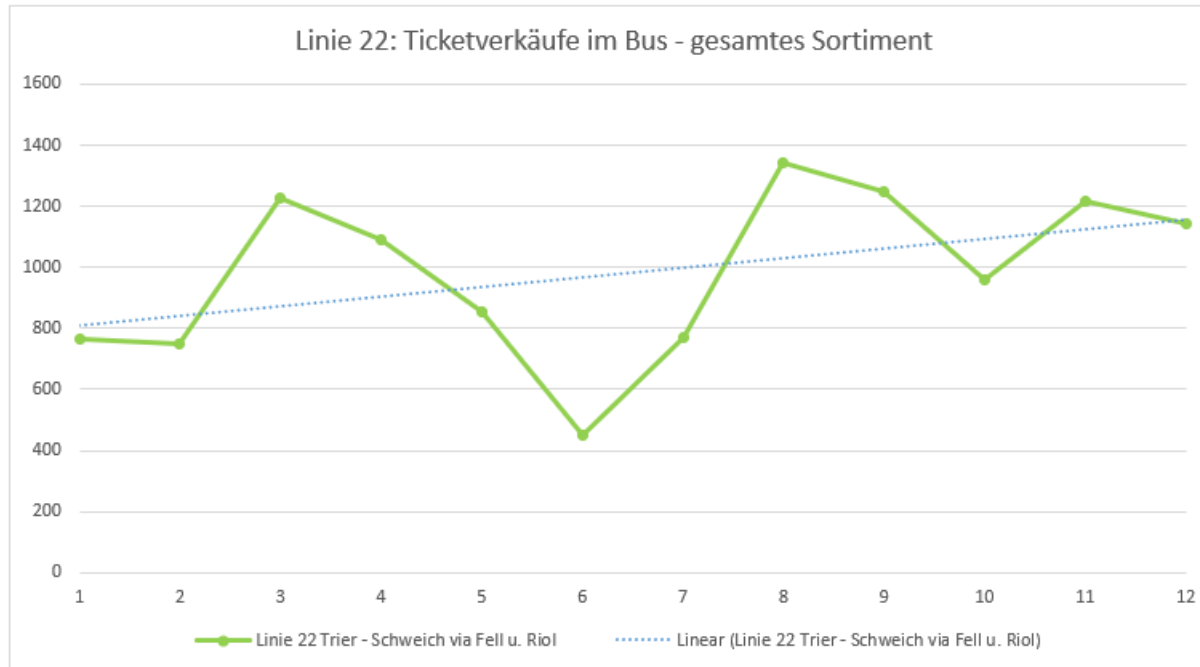


Stückzahlenentwicklung Römische Weinstraße



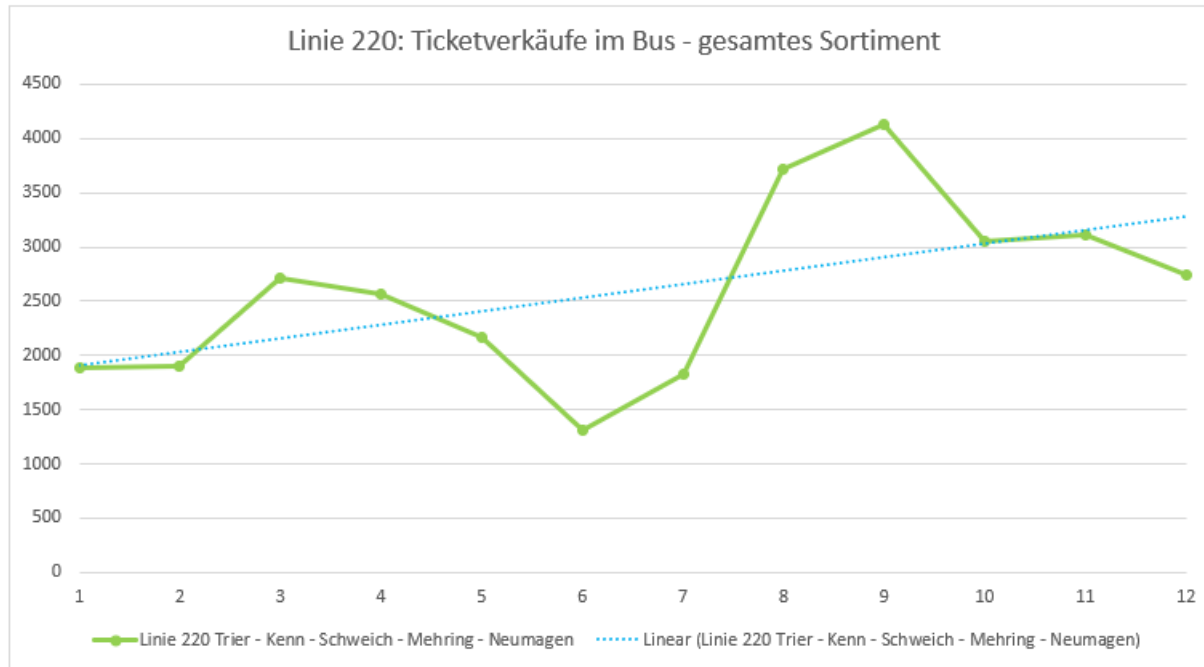
Nachfrageentwicklung in 2021: Linie 22

Trier - Ruwer - Mertesdorf - Fell - Fastrau - Riol - Longuich - Schweich



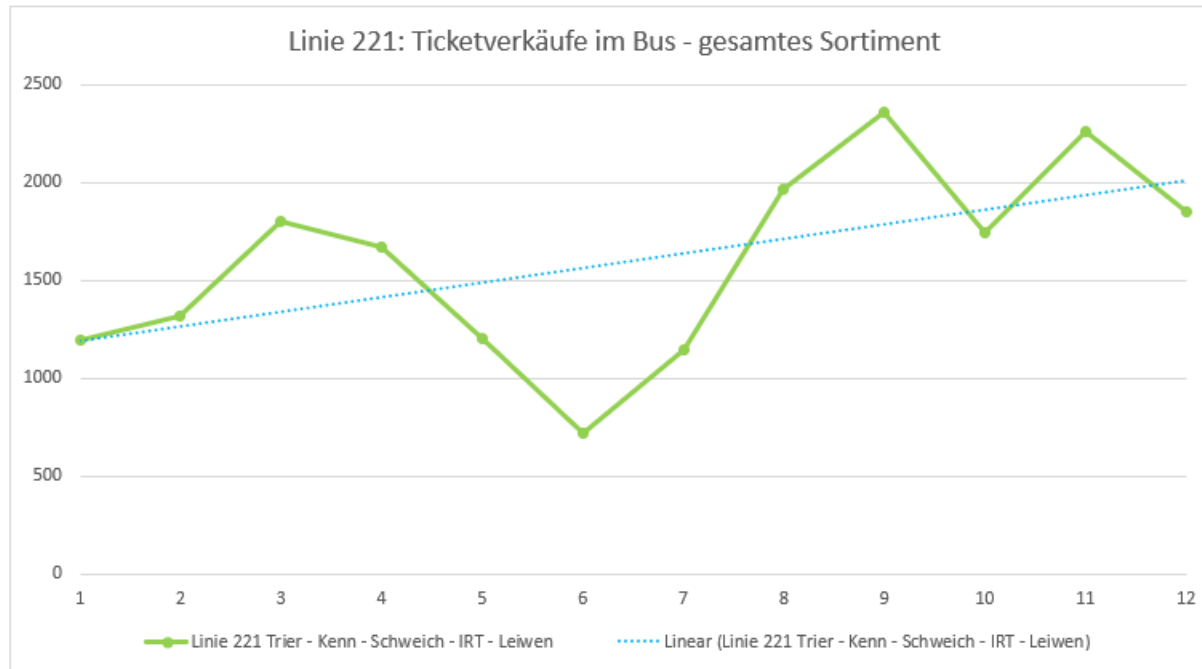
Nachfrageentwicklung in 2021: Linie 220

Trier - Ruwer - Kenn - Schweich - Longuich - Longen - Mehring - Pölich - Enschede - Thörnich - Leiwien - Trittenheim - Neumagen-Dhron



Nachfrageentwicklung in 2021: Linie 221

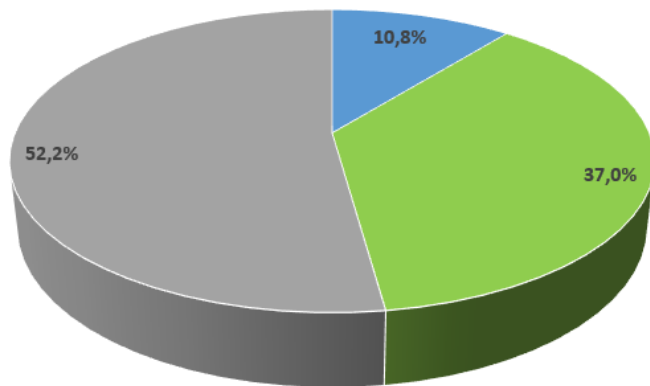
Trier - Ruwer - Kenn - Schweich - IRT Föhren - Klüsserath - Thörnich - Köwerich - Leiwen



Sparkarten-Inhaber

Die VRT- Sparkarte ist das Ticketangebot für „regelmäßige Gelegenheitsfahrer“ im VRT – deren Anteil ist im Gebiet des Busnetzes Römische Weinstraße, wie auch im übrigen Kreisgebiet, überproportional hoch:

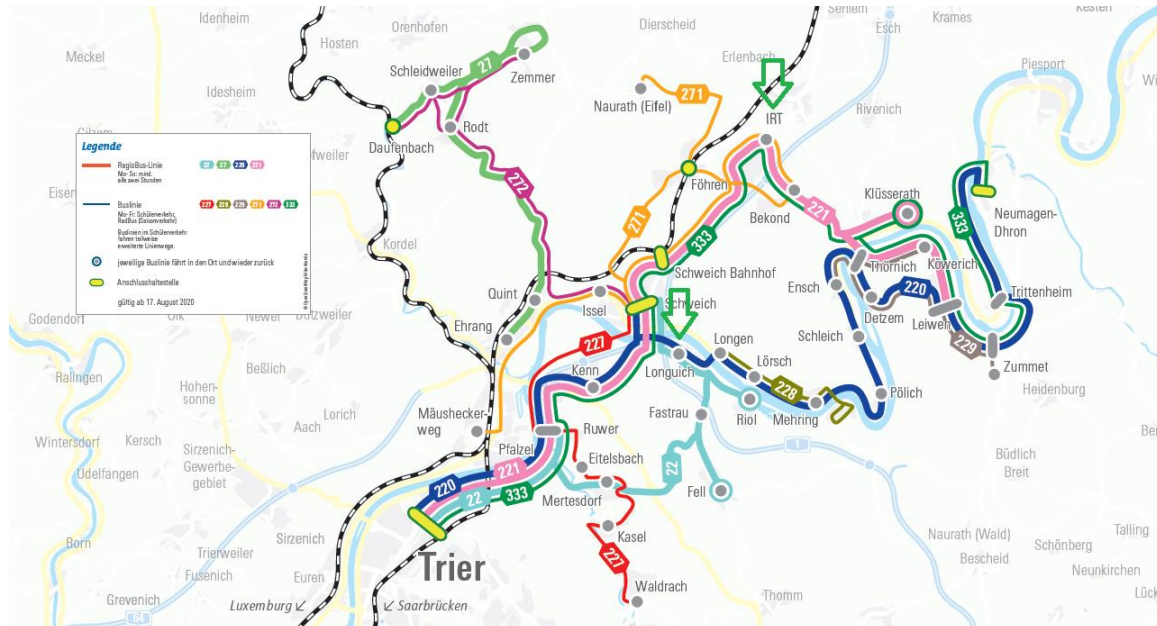
Januar 2022 - räumliche Verteilung der Sparkarten-Inhaber im VRT
(1430 insgesamt)




■ Anteil Römische Weinstraße ■ übriger Anteil Trier-Saarburg ■ Anteil restlicher VRT

JobTicket-Nutzung

Seit Umsetzung des neuen JobTicket-Modells findet dieses zunehmend auch außerhalb der Stadt Trier Verbreitung. Im August und September 2021 wurden die ersten Rahmenvereinbarungen mit Arbeitgebern im Gebiet der Römischen Weinstraße gezeichnet.



Fazit

- ▶ Aufgrund des kurzen Betrachtungszeitraums können diverse Einmaleffekte (Sommerferien-Aktionen, Streiks, Lockdowns) eine stark verzerrende Rolle in den Daten spielen.
 - ▶ Aufgrund der Corona-Pandemie gab und gibt es Nachfrage-Rückgänge von bundesweit 30-80% und mit einer Rückkehr auf das Vorkrisenniveau wird frühestens 2022 gerechnet
 - ▶ Generell dauert es erfahrungsgemäß 3-5 Jahre bis ein neues Angebot verstärkt nachgefragt wird
 - ▶ Aus den Daten ergeben sich einige Tendenzen, die Indikator für eine steigende Akzeptanz des neuen Busnetzes sein können
-  Eine erneute, detaillierte Betrachtung der Nachfrageentwicklung in 1-2 Jahren ist sinnvoll.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

