

10 Jahre Busdienst zum Altstadtfest in Tauberbischofsheim

ein beispielhafter Sonderverkehr im Freizeitbereich im ländlichen Raum

von Dietmar Maier und Markus Sandhöfner

Während der Freizeitverkehr immer mehr an Bedeutung gewinnt, ist es für den öffentlichen Verkehr häufig schwierig, dieses in seinen Strömen sehr disperse und wechselhafte Marktsegment mit adäquaten Angeboten zu bedienen. Es kann aber lohnend sein, ein speziell ausgerichtetes Angebot im ÖPNV zu schaffen. Dies gilt insbesondere bei sommerlichen Volksfesten, bei denen der notwendige Verzicht auf Alkohol und Parkplatzprobleme die Lust auf das Autofahren nehmen. Ein Beispiele für einen solchen erfolgreichen Festverkehr stellt der Busdienst zum Altstadtfest in Tauberbischofsheim dar, der nun schon im zehnten Jahr durchgeführt wurde. Bei diesem Busdienst, bei dem inzwischen mit 12 Bussen und einem Kostendeckungsgrad von über 80 % knapp 10.000 Fahrgäste befördert werden, wurden eine Reihe von Erfahrungen gemacht, die bei der Umsetzung solcher Festverkehre hilfreich sein können. Insbesondere eine im fünften Jahr des Busdienstes durchgeführte Fahrgastbefragung erbrachte interessante Ergebnisse.

Tauberbischofsheim ist die Kreisstadt des Main-Tauber-Kreises, des nördlichsten Landkreises von Baden-Württemberg, der mit 99 Einwohnern pro km² gleichzeitig auch der am dünnsten besiedelte Landkreis dieses Bundeslands ist. Der ÖPNV spielt daher im Alltag der Bewohner des Landkreises nur eine marginale Rolle.

Seit 25 Jahren wird in Tauberbischofsheim das Altstadtfest gefeiert, das inzwischen zum größten Fest im Kreis avanciert ist. Es findet jeweils am ersten Wochenende im Juli statt (Freitag Abend bis Sonntag Abend) und wird von 30 örtlichen Vereinen ausgetragen, die je nach Art und Größe des Vereins einen kulinarischen oder auch musikalischen Beitrag liefern. Das Angebot reicht somit von kleinen Buden bis zu großen Zelten, die sich über die liebevoll herausgeputzte Altstadt verteilen und so den Reiz des Festes ausmachen. Trotz der flächenhaften Ausdehnung über die gesamte Altstadt endet das Fest Freitag und Samstag Nacht erst um 2.00 Uhr, am Sonntag um 24.00 Uhr.

Nach Angaben der Veranstalter kommen bis zu 20.000 Besucher auf das Altstadtfest. Das Fest besitzt somit eine Anziehungskraft, die weit über Tauberbischofsheim selbst mit seinen 8.000 Einwohnern (ohne Eingemeindungen) hinaus geht. Vor Einführung des Busdienstes herrschte daher auch beim Altstadtfest in Tauberbischofsheim eine sehr angespannte Parksituation, sowie die hinlänglich bekannte Problematik alkoholisierter nächtlicher Raser.

Am Freitag und Samstag Abend besteht im Einzugsbereich des Festes nahezu kein reguläres ÖPNV-Angebot, so daß eine Nutzung des Busses vor Einführung des Busdienstes praktisch nicht möglich war. Eine nicht unerhebliche Zahl von Festbesuchern aus den umliegenden Gemeinden gelangten allerdings zu Fuß oder mit Fahrrad zum Fest.

Entwicklung

Im Jahr 1990 wurde auf Initiative der Autoren vom Festausschuß ein Budget von 2.000 DM für die erstmalige Durchführung eines Busdienstes bereitgestellt und gleichzeitig die Autoren mit der Organisation des Dienstes beauftragt.

Unter Beachtung des Budgets wurde ein Konzept ausgearbeitet, das auf 5 Linien am Freitag und Samstag Abend jeweils zwei Hin- und zwei Rückfahrten im Abstand von ca. 2 Stunden vorsah. Am Sonntag bestand jeweils am Nachmittag und am Abend eine Hin- und eine Rückfahrmöglichkeit. Am Freitag Abend und am Sonntag wurden auch einige vorhandene

reguläre Fahrplanfahrten in den Busdienst einbezogen. Als Anreiz zur Busbenutzung betrug der Fahrpreis nur eine Mark, auch in den regulären Bussen.

Mit auf Antrieb 1.400 Fahrgästen konnte bereits der erste Busdienst als voller Erfolg verbucht werden, Die Fahrgeldeinnahmen und zusätzliche Sponsorengelder von örtlicher Brauerei und Winzergenossenschaft deckten die Kosten von etwa 4.000 DM zu etwa 50 %, so daß das Budgets der Festveranstalter nicht überschritten wurde.

Mit diesem Rückenwind konnte der Busdienst im darauffolgenden Jahr bereits ausgebaut werden. Die Zahl der Linien wurde um eine ergänzt, zum Teil wurden am Samstag Abend drei Fahrtenpaare angeboten. Trotz einer Verdoppelung des Fahrpreises auf zwei DM (ausgenommen die nahegelegenen Stadtteile von Tauberbischofsheim) stiegen die Fahrgastzahlen um 1.000 auf 2.400.

In den Folgejahren konnte der Busdienst kontinuierlich ausgebaut werden. Ab dem dritten Jahr waren bereits die drei einzigen im mittleren Taubertal verfügbaren Gelenkbusse im Einsatz. Die Zahl der Linien wurde 1993 bereits auf 8 erhöht, inzwischen verkehrt der Busdienst auf 11 Linien. Das Fahrtenangebot auf den einzelnen Linien wurde verdichtet. Für einige Gemeinden werden inzwischen 6 Fahrtenpaare am Freitag und Samstag Abend angeboten, wobei die Hinfahrten zwischen 19.00 und 22.00 Uhr stattfinden und die Rückfahrten zwischen 0.00 Uhr und 3.00 Uhr. Es ergibt sich somit für viele Gemeinden über mehrere Stunden hinweg ein Halbstunden-Takt.

Die Nachfrage stieg kontinuierlich an und überschritt bereits 1993 die 4.000-Marke (Abbildung ***). Bis zum Busdienst 1999 lag die Nachfrage bei 9.600 Fahrgästen und hat sich damit gegenüber dem ersten Jahr fast versiebenfacht. Diese Steigerung beruht zum einen auf einer Ausweitung des Einzugsbereichs des Busdienstes von anfangs 21 Gemeinden (10.000 Einwohner) auf inzwischen 43 Gemeinden (40.000) Einwohner, allerdings zum Teil nur am Rande des Einzugsgebiets), andererseits wurden aber auch kontinuierliche Nachfragesteigerungen in den schon anfangs erschlossenen Gemeinden festgestellt.

Die Nachfragesteigerungen traten ausschließlich bei den Abendverkehren am Freitag und Samstag auf. Der Sonntagsverkehr blieb wegen der insgesamt geringen Attraktivität des Altstadtfestes für auswärtige Besucher am Sonntag, der sich daraus ergebenden enspannten Parkplatzsituation und des geringen Alkoholgenusses am Sonntag Nachmittag und wegen der häufig schwül-heißen Witterung an den Sonntagen der ersten Jahr schwach und wurde 1995 eingestellt.

Der Busdienst wurde von Anfang an als Teil des Linienverkehrs gemäß PBefG behandelt und die konzessionierten Busunternehmen Regionalbus Stuttgart RBS und Omnibusverkehr Seitz (Külsheim) mit der Durchführung beauftragt. Zwar konnte damit nicht durch Ausschreibung am freien Markt der günstigsten Busunternehmer ermittelt werden, dafür war aber von Anfang an die Einbeziehung von regulären Linienfahrten möglich. In der Zwischenzeit hat diese Entscheidung auch dahingehend als richtig erwiesen, da nur die großen, konzessionierten Busunternehmen in der Lage sind, den von anfangs drei auf inzwischen 12 eingesetzte Fahrzeuge angewachsenen Busdienst abzuwickeln.

Betriebliche Besonderheiten

Beim Altstadtfest treten die beiden betrieblich ungünstigsten Fälle von unpaarigen Verkehrsströmen (alle Fahrgäste wollen nur von/nach Tauberbischofsheim) und einem dominanten Richtungsüberhang, der faktisch einem Ein-Richtungs-Verkehr gleich kommt (vor 22 Uhr wollen alle Fahrgäste zum Fest, nach 0.00 Uhr wollen alle zurück). Es müssen daher verhältnismäßig große Buskapazitäten bereitgestellt werden, um die Fahrgäste

befördern zu können. Um unter diesen Umständen die Kosten des Busdienstes in Grenzen zu halten, wurden eine Reihe von – zum Teil auch ungewöhnlichen – Maßnahmen ergriffen:

- Die Busse bedienen jeweils nur die Hauptnachfragerichtung, in der Gegenrichtung verkehren sie als Leerfahrt. Dies verringert bei der örtlichen Verkehrsstruktur (nahezu alle Gemeinden besitzen Umgehungsstraßen oder werden ohnehin nur durch Schleifenfahrten erreicht) die Umlaufzeit um ca. 20 %.
- Die Fahrerpausen werden als Blockpausen in der Bedienungslücke zwischen den letzten Hinfahrten (gegen 22.00 Uhr) und den ersten Rückfahrten (gegen 0.00 Uhr) gewährt. Zu dieser Pause erhalten die Fahrer einen Gutschein für eine Mahlzeit und ein (alkoholfreies) Getränk.
- Der Fahrkartenverkauf wurde vereinfacht. Es zeigte sich, daß der klassische Fahrkartenverkauf trotz weniger Preisstufen und einfacher Beträge (halbe oder ganze DM-Beträge) mit den zunächst verwendeten mechanischen und später elektronischen Fahrscheindruckern sehr zeitraubend und damit unbrauchbar ist. Eigenen Messungen ergaben eine Verkaufszeit von ca. 12 Sekunden pro Fahrschein (allerdings mit deutlichen, fahrerabhängigen Schwankungen). Die Verkaufszeiten bei einem vollbesetzten Gelenkbus betragen somit bis zu 30 Minuten! Es wurden daher spezielle, numerierte Altstadtfest-Fahrscheine gedruckt, die vom Abreißblock herunter verkauft werden können (Abbildung ***). Die Fahrscheine werden auch als verbilligte Rückfahrkarten angeboten, so daß die Einstiegszeiten insbesondere bei den sehr zeitkritischen Rückfahrten nach Festende minimiert werden konnten.
- In den Gelenkbussen wurden auf den Hinfahrten ehrenamtliche Schaffner verpflichtet, die an einer zweiten Tür kassieren können. Dadurch wird die Einstiegszeit noch einmal halbiert.
- Auf den beiden am stärksten nachgefragten Linien Kulsheim und nach Lauda wird ein Expressbus eingesetzt. Dieser Bus fährt jeweils nur die genannten Gemeinden an und fährt dann ohne Halt und auf dem direkten Weg nach Tauberbischofsheim. In diesem Bus werden zwei Schaffner eingesetzt, so daß der Busfahrer vollständig vom Verkaufsgeschäft entlastet ist. Kassiert wird erst im fahrenden Fahrzeug. Damit wird erreicht, daß sich die Fahrzeit des Expressbusses gegenüber den übrigen Bussen der Linie etwa halbiert. Der Expressbus kann damit zwei Linien bedienen und zeitversetzt zum normalen Bus deren Fahrplan verdichten.
- Da die beiden Busbahnhöfe von Tauberbischofsheim durch den Busdienst an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, was in der Vergangenheit zusätzliche Betriebsstörungen verursachte, führen die Linien nur noch über jeweils einen Busbahnhof, so daß beide Haltestellen optimal genutzt werden können.

Durch die stark umlauforientierte Fahrplangestaltung ist es leider nicht möglich, einen exakten, leicht merkbaren Taktverkehr anzubieten. Insbesondere die nachfrageabhängig über den Abend schwankenden Umlaufzeiten stehen dem entgegen. Da sich die Umlaufzeiten aber im Bereich von 55 bis 70 Minuten bewegen, können nahezu Halbstunden- bzw. Stundentakte angeboten werden.

Während die Busse in den ersten Jahren linienübergreifend verkehrten, werden die Fahrzeuge jetzt nahezu linienrein eingesetzt. 12 Busse verkehren auf 11 Linien.

Nachfrage

Eine ständige genaue Erfassung der Nachfrage ist unabdingbar, um das Angebot jeweils im Folgejahr auf die Nachfrage anpassen zu können und insbesondere Überfüllungen von

Bussen zu vermeiden. Durch den Busfahrer wird daher die Besetzung jedes einzelnen Busses erfaßt. Durch eine detaillierte Erhebung im Jahr 1993 sowie durch eigene Beobachtungen der Organisatoren ist auch das Fahrgastaufkommen einzelner Gemeinden sehr genau bekannt.

Von den 9.600 Fahrgästen beim Busdienst 1999 wurden 4400 am Freitag und 5200 am Samstag befördert. Die Nachfrage am Samstag Abend lag damit wie auch in den Jahren zuvor ca. 20 % über derjenigen am Freitag. Auch zwischen Hin- und Rückfahrten zeigt sich ein Ungleichgewicht: Der Hauptgrund liegt darin, daß die Nachfrage bei den Rückfahrten jeweils um ca. 20 % über derjenigen bei den Hinfahrten liegt. Festbesucher aus den Umliegenden Orten wandern häufig in Gruppen zum Fest und fahren dann mit dem Bus zurück.

Abbildung *** zeigt die Verteilung der Nachfrage über den Abend bei den Hin- und den Rückfahrten. Es zeigt sich bei den Hinfahrten eine deutliche Konzentration der Nachfrage auf die Zeit zwischen 19.00 und 21.00 Uhr. Bei den Rückfahrten liegt der Schwerpunkt deutlich zwischen 2.00 Uhr und 3.00 Uhr, d.h. die meisten Festgäste bleiben bis Festende und möchten dann zeitgleich zurückbefördert werden. Beim Busdienst 1999 wurden am Samstag Abend zwischen 2.00 und 3.00 Uhr ca. 1.400 Festgäste nach Hause befördert. Die war nur dadurch zu leisten, daß auf einigen schwächer frequentierten Linien die letzte Rückfahrt so früh gelegt wurde, daß die dort frei gewordenen Busse als Verstärker auf den nachfragestarken Linien eingesetzt werden konnte. Dennoch konnten die gutgelaunten Festgästen in einigen Bussen nur mit Mühe untergebracht werden. Ein Bus, der seinen Umlauf als frühester beendete, stand als Reserve für Zusatzfahrten wegen eventuell überfüllter Busse bereit.

Auf Wunsch der Festveranstalter wurden im ersten Jahr im Sinne des Jugendschutzgesetzes Rückfahrten bereits vor 24 Uhr angeboten. Diese Fahrten wiesen allerdings eine so geringe Nachfrage auf, daß die früheste Rückfahrt nun um 0.00 Uhr (auf manchen Linien auch erst später) angeboten wird. Auch diese Fahrten weisen meist nur eine geringe Nachfrage auf, sollen aber dennoch beibehalten werden: Auch wenn die allermeisten Fahrgäste erst sehr spät zurück fahren, so wollen sich doch viele die Option offen halten, auch früher nach Hause fahren zu können und bei Mißgefallen des Fests nicht stundenlang auf die erste Rückfahrt warten zu müssen. Auch aufgrund der Witterung (zum Beispiel aufkommende Kälte oder Regen) können sich die Rückfahrtwünsche vieler Fahrgäste deutlich nach vorne verschieben.

Fahrgastbefragung 1994

Beim Busdienst des Jahres 1994 wurde eine Befragung der Fahrgäste durchgeführt, bei der knapp 20 % der Busnutzer befragt wurden. Obwohl die Befragung nicht als repräsentativ gelten kann, erbrachte sie einige interessante, auch auf andere Sonderverkehre übertragbare Ergebnisse. Der Fragebogen enthielt neben drei Fragen zu persönlichen Angaben acht Fragen zum Busdienst und zum allgemeinen Festverhalten.

Gefragt wurde nach

- der Motivation, den Busdienst zu nutzen
- dem alternativ/vorher genutzten Verkehrsmittel
- Informationsquellen für den Busdienst-Fahrplan
- die generelle Einschätzung des Fahrpreises
- Wünschen für zukünftige Busdienste

- dem Mehrpreis, den die Fahrgäste hierfür zu zahlen bereit sind
- die Veränderung der Aufenthaltsdauer auf dem Fest durch den Busdienst
- den Mehrkonsum von Alkohol auf dem Fest durch den Busdienst

Der einseitige Fragebogen war so gestaltet, daß er von den Festbesuchern im Bus durch einfaches Einreißen der am Blattrand befindlichen Antwortmöglichkeiten innerhalb weniger Minuten einfach „ausgefüllt“ werden konnte. Bei vielen Fragen waren Mehrfachnennungen möglich.

Mit einem Anteil von 56 % Männern und 44 % Frauen nutzten die Geschlechter nahezu gleichverteilt den Bus. Mit 41 % stellt die Altersklasse der 18 bis 25-jährigen die größte Fahrgastgruppe dar, gefolgt von den unter 18-jährigen mit 28 %. 2/3 der Fahrgäste sind damit jünger als 26. Die Klasse der 26 bis 35-jährigen stellt weitere 19 % der Fahrgäste lediglich 12 % der Fahrgäste sind über 35 Jahre alt. Beobachtungen über die Altersverteilung des Festpublikums allgemein legen den Schluß nahe, daß alle Altersgruppen gleichermaßen den Bus nutzen.

Ohne Busdienst würden 80 % der Befragten das Auto benutzen, davon ca. 1/3 als Fahrer und 2/3 als Beifahrer. Die Zahlen bestätigen die Beobachtungen der Autoren, daß der Pkw-Besetzungsgrad beim Altstadtfest sowie allgemein bei Festen sehr hoch (hier bei etwa 3 Personen pro Pkw) liegt. Trotz der hohen Pkw-Besetzungsgrade wird Tauberbischofsheim am Samstag Abend durch den Busdienst von ca. 800 parkenden Pkw entlastet!

Weitere Ergebnisse der Fahrgastbefragung werden in den folgenden Abschnitten vorgestellt.

Fahrpreise

Der Fahrpreis spielt eine untergeordnete Rolle bei der Verkehrsmittelwahl am Altstadtfest. Die Fahrgastzahlen stiegen trotz mehrerer deutlicher Fahrpreiserhöhungen in den ersten Jahren sprunghaft an. Nach dem Einführungspreis von einer Mark im ersten Jahr wurde bereits im zweiten Jahr der Fahrpreis verdoppelt, lediglich für die Tauberbischofsheimer Stadtteile blieb der Preis unverändert. In den beiden darauffolgenden Jahren 1992 und 1993 wurde der Fahrpreis jeweils um 50 Pfennig erhöht. Im Jahr 1993 wurden auch erstmals Rückfahrkarten angeboten, die gegenüber zwei Einzelfahrscheinen um eine Mark ermäßigt waren. Dieser Fahrpreis von 3,-- bzw. 2,-- DM für eine Einzelfahrt und 5,-- bzw. 3,-- DM für eine Rückfahrkarte blieb über mehrere Jahre konstant. Erst im Jahr 1999 wurden alle Preis um eine weitere Mark erhöht. Der Rabatt der Rückfahrkarte beträgt damit nun 2,-- DM. Die Rückfahrkarte wird inzwischen von 80 % der Fahrgäste genutzt. Gleichzeitig wurde mit der Linie 11 nach Bad Mergentheim-Igersheim für diese weiter entfernten Städte eine dritte Preisstufe eingeführt (Einzelfahrschein 5,--; Rückfahrkarte 8,-- DM)

Bei der Fahrgastbefragung 1994 hielten 56 % der Fahrgäste den Fahrpreis für angemessen, 15 % sogar für günstig. Nur 29 % schätzten den Fahrpreis als teuer ein. 41 % der Fahrgäste erklärten sich bereit, auch einen höheren Fahrpreis zu zahlen, wenn dadurch der Service des Busdienstes weiter verbessert würde.

Marketing

Das wichtigste Informationsmedium für die Festbesucher stellt die örtliche Tageszeitung dar. Hier besteht die Möglichkeit, den kompletten Busdienst-Fahrplan in der alljährlichen Sonderbeilage zum Fest zu veröffentlichen. Darüber hinaus werden im Vorfeld des Festes jeweils Artikel im redaktionellen Teil geschaltet, in denen der Busdienst angekündigt wird und in denen unter anderem auf Verbesserungen des Busdienstes hingewiesen wird. Im letzten Jahr wurde als Eye-Catcher auch der Liniennetzplan in der Zeitung veröffentlicht. Auch nach

Ende des Festes wurde jeweils auf den Erfolg des zurückliegenden Busdienstes hingewiesen.

In den ersten Jahren des Busdienstes wurden verstärkt auch die dörflichen Informationswege genutzt. In schriftlicher Form wurden alle Bürgermeister und Ortsvorsteher gebeten, den Fahrplan im Gemeindemitteilungsblatt zu veröffentlichen, was auch meist geschah. Zusätzlich wurden Fahrpläne in den örtlichen Lebensmittelläden und Gastwirtschaften ausgelegt.

Um Schwerpunkte für das zukünftige Marketing setzen zu können, wurden die Fahrgäste im Jahr 1994 auch befragt, woher sie vom Busdienst-Fahrplan wüßten. Hierbei wurde die überragende Rolle der örtlichen Tageszeitung deutlich. 43 % gaben an, sich darüber zu informieren (Mehrfachnennungen waren möglich). 37 % gaben an, von Mund zu Mund informiert worden zu sein. Aber auch die Aushänge an den Haltestellen spielen eine bedeutende Rolle, 26 % der Fahrgäste informierten sich darüber. Durch die Fahrplanauslagen in den örtlichen Geschäften wurden hingegen nur 14 % informiert. Mit 5 % bzw. 4 % spielen die Informationen über die Schule bzw. in Bussen eine untergeordnete Rolle.

Motivation der Busnutzung

Sehr aufschlußreich für die Planung des Busdienstes ist die Motivation, den Bus zu benutzen (Abbildung ***). Nahezu $\frac{3}{4}$ aller Fahrgäste (72 %) gaben die Möglichkeit, dann mehr Alkohol trinken zu können, als Motivation an. Diese Zahl ist höher, als die Zahl der potentiellen Selbst-Autofahrer bei einem Besetzungsgrad von durchschnittlich 3 Personen unter den Fahrgästen vermuten läßt. Anscheinend wird einer ganzen Fahrgemeinschaft das Trinken verleidet, wenn eine einzelne Person nahezu keinen Alkohol trinken darf.

Umweltgesichtspunkte spielen für die Hälfte (49 %) der Befragten ebenfalls eine Rolle bei der Motivation zur Busnutzung. 43 % geben die Parkplatznot als Motivationsgrund an. Die Fahrzeiten hin und zurück sowie der günstige Preis werden nur von jeweils $\frac{1}{4}$ der Fahrgäste als Motivationsgrund angegeben und spielen damit eine untergeordnete Rolle. Nur 13 % geben die Sicherheit als Motivationsgrund an.

Verbesserungswünsche

Neben der Motivation zur Busbenutzung waren auch die Wünsche für eine Verbesserung der Busdienstes gefragt. 51 % der Fahrgäste wünschten eine noch spätere Rückfahrmöglichkeit, obwohl die Schankzeit offiziell um 2.00 Uhr endet und auf fast allen Linien auch 1994 bereits deutlich nach 2.00 Uhr noch Fahrten angeboten wurden. Auf Wunsch der Veranstalter werden die letzten Rückfahrten nicht weiter nach hinten verschoben.

Mit den sonstigen Fahrzeiten sind offensichtlich die meisten Fahrgäste zufrieden, 15 % wünschten Hinfahrten auch nach 22 Uhr, nur 7 % Rückfahrten vor 24 Uhr. Eine häufigere Bedienung wünschten 35 % der Fahrgäste. Diesem Wunsch konnte in den Folgejahren weitgehend entsprochen werden.

Dem mangelnden Pünktlichkeitsgrad sowie dem großen Gedränge sollte nach Meinung 21 % bzw. 20 % der Fahrgäste Abhilfe geschaffen werden. Gerade in den ersten Jahren des Busdienstes (in denen auch die Umfrage durchgeführt wurde), gab es aufgrund der unerwartet großen Nachfrage teilweise erhebliche Verspätungen von bis zu 30 Minuten sowie stark überfüllte Busse. Zum Teil konnten Fahrgäste erst mit einer Nachfahrt befördert werden. Durch Anpassung der Fahrpläne an die inzwischen besser kalkulierbare Nachfrage konnte der Pünktlichkeitsgrad wesentlich verbessert werden, sehr volle Busse treten

aufgrund der beschränkten Zahl von Fahrzeugen und der ausgeprägten Nachfragespitzen allerdings nach wie vor auf.

Verhaltensänderung der Festbesucher

Nachdem bereits in den vorausgegangenen Fragen die Möglichkeit, mehr Alkohol zu trinken als Hauptmotivation für die Busnutzung gezeigt hat, war es interessant zu erfahren, welcher Nutzen durch den Busdienst für die veranstaltenden Vereine durch eine veränderte Aufenthaltsdauer auf dem Fest und durch verstärkten Alkoholkonsum entsteht. Insbesondere vor dem Hintergrund eines Ausgleichs der finanziellen Unterdeckung des Busdienstes durch die Vereine sollten hier Zahlen ermittelt werden.

Auf die Frage nach einer Änderung der Aufenthaltsdauer auf dem Fest gaben 42 % der Befragten an, gleich lang zu bleiben, während ebenfalls 42 % angaben, länger zu bleiben. Davon gaben 12 % an, eine Stunde länger zu bleiben, 7 % zwei Stunden länger, aber 22 % mehr als zwei Stunden länger. 16 % der Befragten gaben an, kürzer auf dem Fest zu bleiben, offensichtlich aufgrund der für manche Fahrgäste zu frühen Rückfahrzeiten.

In einer zweiten Frage wurde konkret nach der Veränderung des Alkoholkonsums der Befragten durch den Busdienst gefragt, gemessen in Halben Bier bzw. Viertel Wein.

Während 30 % der Befragten angaben, ihr Alkoholverhalten durch den Busdienst nicht zu ändern, gaben 65 % an, nun mehr zu trinken, alleine 43 % gaben an, mehr als 3 zusätzliche Halbe bzw. Viertel Wein zu trinken. Eigene Beobachtungen der Autoren über den Alkoholgrad der Busfahrgäste bei den Rückfahrten legen nahe, daß diese Selbsteinschätzung nicht übertrieben ist. Überraschenderweise gaben auch 5 % der Fahrgäste an, durch den Busdienst weniger zu trinken. Auch hier wird ein Zusammenhang mit dem Wunsch nach späterer Rückfahrmöglichkeiten vermutet.

Durch das geänderte Verhalten der Festbesucher erhöhen sich die Einnahmen der Vereine nicht unerheblich. Insgesamt ergibt sich 1999 durch die Busnutzer ein geschätzter Mehrkonsum von 50 Hektolitern Bier (Der Weinkonsum spielt beim Altstadtfest nur eine geringe Rolle). In der Tat wurde in den letzten Jahren trotz des allgemeinen Trends weg von alkoholischen Getränken bei stagnierenden Besucherzahlen nur ein leichter Rückgang des Bierkonsums festgestellt. Bei einem Deckungsbeitrag von pauschaliert 4 DM pro Liter Bier ergeben sich insgesamt Mehreinnahmen für die Vereine in Höhe von 20.000 DM! Die Deckung des Defizits des Busdienstes ist also für die Vereine ebenso rentabel wie das Sponsoring des Busdienstes durch die örtliche Brauerei.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, daß sich trotz des höheren Alkoholkonsums der Busfahrgästen kaum negative Begleiterscheinungen zeigen. In der Regel handelt es sich bei den Busfahrgästen um fröhliche, ausgelassene aber friedliche Personen, die geduldig auch verspätete oder überfüllte Busse ertragen. Aggressives Verhalten oder mutwillige Zerstörungen in den Bussen traten in den 10 vergangenen Jahren nicht auf und auch die Verschmutzungen der Busse halten sich in engen Grenzen. Durch die hohe Nachfrage, gerade auf den letzten Fahrten ist hier eine große soziale Kontrolle gegeben. Dazu kommt, daß man sich auf dem Land in der Regel gegenseitig kennt, und daher ein potentieller Übeltäter kaum unerkannt bleiben kann.

Unterscheidung von Nutzergruppen

Zur Unterscheidung von verschiedenen Nutzergruppen, wurde eine Cluster-Analyse anhand der Methode der kleinsten Quadrate durchgeführt. Dabei wurden die folgenden fünf Gruppen typischer Festbesucher ermittelt:

1. „Umweltbewußte“ 19 % der Befragten
2. „Festgenießer und Genießerinnen“ 15 % der Befragten
3. „Ältere Selbstfahrer“ 16 % der Befragten
4. „Alkoholgenießer“ 20 % der Befragten
5. „Kampftrinker“ 30 % der Befragten

Umweltbewußte:

Zu dieser Gruppe zählen überproportional Frauen (60 %), die meisten Mitglieder dieser Gruppe sind unter 18 Jahren alt (ebenfalls 60 %) und nennen Umweltgründe als Hauptmotivation zur Busbenutzung (68 %). Die Mitglieder dieser Gruppe bleibt durch den Busdienst nicht länger auf dem Fest als ohne und trinkt auch nicht mehr Alkohol. Gewünscht werden von dieser Gruppe vor allem kürzere Taktzeiten.

Festgenießer und Genießerinnen:

Auch in dieser Gruppe sind überproportional Frauen vertreten (57 %). Sie bleiben in der Regel länger auf dem Fest als ohne Busdienst (45 % länger als eine Stunde und weitere sogar 30 % als zwei Stunden), was sich allerdings kaum in erhöhtem Alkoholkonsum niederschlägt (64 % ändern ihren Alkoholkonsum nicht). Auch in dieser Gruppe ist der Anteil der unter 18-jährigen sehr hoch (57 %). Diese Gruppe wünscht spätere Rückfahrten sowie dichtere Takte.

Ältere Selbstfahrer:

Die Mitglieder dieser Gruppe kämen ohne Busdienst fast zu 50 % als Selbstfahrer mit dem Auto auf das Fest (bei den andere Gruppen liegt der Anteil bei 17 % bis 30 %). Die „Selbstfahrer“ sind meist 26 bis 35 Jahre alt (56 %), je 22 % sind zwischen 36 und 45 Jahre bzw. älter als 45 Jahre. Die Vertreter dieser Gruppe ändern in der Regel weder ihr Trinkverhalten (47 %) noch ihre Aufenthaltsdauer (53 %). Da nur 33 % der Fahrgäste eine spätere Rückfahrt wünschen und sich auch nur 2 % dieser Gruppe am Gedränge in den Bussen stören, liegt die Vermutung nahe, daß viele Vertreter dieser Gruppe relativ früh das Fest verläßt. Sie stellt damit die Hauptzielgruppe für die Gewinnung weitere Fahrgäste dar, da dadurch die außerhalb der Spitzenzeiten noch reichlich vorhandenen Kapazitäten der Busse besser ausgenutzt werden können. Da über 71 % der „älteren Selbstfahrer“ den Fahrplan aus der Zeitung kennen, kann diese Gruppe am besten über eine Ausweitung und Verbesserung der Pressearbeit angesprochen werden. In der Tat konnte in den letzten Jahren eine leichte Verschiebung des Durchschnittsalters der Busfahrgäste beobachtet werden, jedoch ohne Vergrößerung des Anteils der frühen Rückfahrten am Gesamtfahrgastaufkommen.

Alkoholgenießer:

Der typische Alkoholgenießer bleibt durch den Busdienst sehr viel länger auf dem Fest (80 % bleiben mehr als 2 Stunden länger), und trinken wesentlich mehr Alkohol (90 % trinken mehr als 3 Halbe zusätzlich). Jeder zweite Alkoholgenießer ist allerdings auch aus Umweltgründen motiviert, den Bus zu benutzen. Überproportional viele Angehörige dieser Gruppe wünscht sich spätere Abfahrtszeiten (61 %) sowie pünktlichere Busse (26 %). Auch geben 44 % dieser Gruppe an, der Busdienst sei zu teuer.

Kampftrinker:

Die sogenannten „Kampftrinker“, die mit 30 % die größte Gruppe der Busnutzer stellen, trinken wie die Alkoholgenießer wesentlich mehr Bier durch den Busdienst (80 % trinken mehr als 3 Halbe zusätzlich), bleiben aber überwiegend kürzer als ohne Busdienst (36 %

oder gleichlang (55.%). Entsprechend wünschen sich 61 % dieser Gruppe spätere Rückfahrzeiten. Offensichtlich bleibt diese Personengruppe gerne so lange wie möglich auf dem Fest, zumindest bis auch am letzten Stand kein Alkohol mehr ausgeschenkt wird (was trotz der Sperrstunde um 2.00 Uhr teilweise noch wesentlich später der Fall ist). Es überrascht daher auch nicht, daß für 78 % der „Kampfrinker“ die Möglichkeit Alkohol zu Trinken die Hauptmotivation für die Busnutzung ist. Kampfrinker sind zu 75 % männlich und gehören zu 64 % der Altersgruppe der 18 bis 25-jährigen an.

Fazit

Durch den Busdienst zum Altstadtfest in Tauberbischofsheim konnte für den ÖPNV ein völlig neues Marktsegment erschlossen werden. Während der ÖPNV im Main-Tauber-Kreis außerhalb des Schülerverkehrs nur auf wenigen Hauptachsen eine bescheidene Rolle spielt, konnten beim Busdienst zum Altstadtfest erstmals auch aus kleinen, entlegenen Orten Menschen zum Busfahren motiviert werden. Viele nutzten erstmals seit ihrer Schulzeit ein öffentliches Verkehrsmittel. Daß die Erfahrung mit dem Busdienst für die allermeisten Fahrgäste dabei eine positive war, zeigen die jährlich steigenden Fahrgastzahlen.

Nicht nur bei den Fahrgästen, sondern auch bei den Entscheidungsträgern auf verschiedener Ebene konnte mit dem Busdienst ein Umdenken erreicht werden: Wenige Jahre nach der erstmaligen Durchführung des Altstadtfest-Busdienstes wurde auch im Main-Tauber-Kreis ein Discobus-Verkehr auf den Weg gebracht, der bereits in der ersten Nacht – vor allem um Tauberbischofsheim – überraschend gut angenommen wurde. Auch auf vielen anderen Festen der Umgebung werden inzwischen Busdienste durchgeführt. Der Busdienst nach Tauberbischofsheim hat bewiesen, daß sich eine solche Maßnahme auch in den Kassen der Veranstalter positiv auswirkt.

Es zeigt sich aber inzwischen auch, daß ein solcher Busdienst kein Selbstläufer ist. Planung und Organisation müssen sehr sensibel durchgeführt werden, sowohl überfüllte als auch leere Busse können einen solchen Verkehr leicht scheitern lassen (z.B. den Sonntagsverkehr beim hier vorgestellten Busdienst). Ein solcher Organisationsaufwand für ein nur einmal im Jahr stattfindendes Ereignis ist in der Regel nicht alleine von Verkehrsunternehmen zu leisten und erfordert auch das ehrenamtliche Engagement, z.B. der Veranstalter.