

## **Untersuchung über die Einführung von Discobus-Linien im Raum Odenwald**

### **Kurzfassung der Diplomarbeit von Justus Hoffmann**

Die Personengruppe der Jugendlichen und Heranwachsenden ist überproportional oft an Unfällen im Straßenverkehr verwickelt. Aufgrund der altersspezifischen Freizeitaktivitäten in Form von Discothekenbesuchen ereignen sich diese Unfälle gehäuft an den Wochenenden. Eine zeitliche Konzentration der Unfälle ergibt sich für den Zeitraum von freitags 22.00 Uhr bis samstags 4:59 Uhr sowie samstags 22:00 Uhr bis sonntags 4:59 Uhr. Der auffallende Zusammenhang dieser Nachtunfälle und dem Besuch der Discotheken wird in der Öffentlichkeit als "Disco-Unfälle" bezeichnet. Insbesondere ereignen sich die Unfälle auf außerörtlich gelegenden Straßen in ländlichen Regionen, da dort zu den maßgeblichen Zeiten der Freizeitaktivität kein Fahrtenangebot des ÖPNV sowie geeignete Alternativen zum eigenen Kfz zur Verfügung stehen.

Aus diesem Grund wurden spezielle nächtliche Beförderungsangebote, insbesondere Discobusse, eingeführt, die individuell auf das Freizeitverhalten der Jugendlichen und Heranwachsenden abgestimmt sind. Außerdem ist das Ziel der Einrichtung, weibliche Jugendliche und Frauen in den Nachtstunden vor sexuellen Belästigungen und Übergriffen zu schützen. Weiterhin soll ein Verzicht auf Mitfahrten bei alkoholisierten Fahrern oder die eigene Fahrt unter Alkoholeinfluss ermöglicht werden.

Die Studie "Sicherheit durch spezielle nächtliche Beförderungsangebote (Disco-Busse)" der Bundesanstalt für Straßenwesen kommt zu dem Ergebnis, dass der Discobus sowohl von Nutzern als auch von Nicht-Nutzern als positiv bewertet wird. Dies führt allerdings zu keiner stärkeren Nutzung des Angebotes. Vielfach nehmen nur die Jugendlichen das Angebot in Anspruch, die aufgrund ihres Alters keinen Führerschein besitzen. Die Folgerung der Studie ist, dass die Disco-Busse in erster Linie der Mobilität der jungen, nichtmotorisierten Leute dienen. Erst in zweiter Linie werden sie als geeignete Mobilitätsalternative gesehen, um - die oben schon erwähnten - Mitfahrten oder eigenen Fahrten unter Alkoholeinfluss zu vermeiden. Aus diesem Grund können Disco-Busse nur einen eingeschränkten Beitrag zur Verminderung von Verkehrsunfällen leisten. Gleichwohl scheint der Discobus einen Beitrag zum Schutz weiblicher Jugendliche vor Belästigungen und sexuellen Übergriffen zu leisten.

Mittels Werbematerial und Literatur von Verkehrsbetrieben sowie Fachliteratur wurden Erfahrungen über Discobus-Linien zusammengefasst.

Darauf aufbauend wurden notwendige Anforderungen an ein Discobus-Liniennetz erarbeitet sowie Empfehlungen ausgesprochen, die eine Erhöhung der Attraktivität eines solchen Buskonzeptes bewirken, um die angestrebte umfangreiche Nutzung und Akzeptanz zu erreichen.

Besondere Beachtung der Anforderungen an eine Discobus-Linie muss der Öffentlichkeitsarbeit zuteil werden. Diese muss in einem umfangreichen Rahmen vor und noch während des laufenden Betriebes tätig werden. Dabei ist ein hauptsächliches Augenmerk auf eine Imagekorrektur des Discobusses zu legen. Die Ettiketierung des Discobusses als "spezielles" nächtliches Freizeitverkehrsangebot ist in ein "normales" nächtliches Beförderungsangebot umzuwandeln. Die Besonderheit mit dem Discobus zu fahren muss bei der Zielgruppe der Pkw-mobilen Jugendlichen und Heranwachsenden herausgestellt werden.

Anschließend wurden drei Bedienungskonzepte für Discobus-Linien im Raum Odenwald erarbeitet. Aufgrund fehlender Daten über das Freizeitverhalten der Jugendlichen und Heranwachsenden wurden Annahmen über die Hauptziele der Freizeitaktivität und der Größe des Planungsgebietes getroffen.

Das Planungsgebiet gehört zu der Planungsregion Südhessen und hat zu einem großen Teil ländlichen Charakter. Es lässt sich grob in zwei Bereiche gliedern. Der nördliche Teil des Planungsgebietes (Landkreis Darmstadt-Dieburg) ist dem sogenannten "übrigen Ordnungsraum" zu zuordnen während die südlichen Kommunen (Odenwaldkreis) zu dem sogenannten "ländlichen Bereich" gehören.

Bei der Erarbeitung der drei Konzepte waren die Siedlungsstruktur und die topographischen Gegebenheiten des Planungsgebietes zu beachten. Aus den von Süd nach Norden verlaufenden Tälern der Gersprenz und der Mümling ergeben sich zwei Hauptbeziehungsachsen zu dem Oberzentrum Darmstadt mit einem umfangreichen Angebot an Discotheken und Ober-Roden mit einer Großraumdiscothek.

Zum Abschluss wurden die drei Bedienungskonzepte mit Hilfe der vereinfachten Nutzwertanalyse nach Kriterien bewertet, die anhand des erstellten Anforderungen definiert wurden. Es ergab sich kein eindeutiges Ergebnis zugunsten eines Konzeptes. Vielmehr muss das erzielte Ergebnis kritisch betrachtet werden, da keine ausführliche Betrachtung der betriebs- und volkswirtschaftlichen Aspekte durchgeführt wurde. Aufgrund dieser Tatsache muss eine gesonderte Prüfung bei der weiterführenden Beurteilung der Bedienungskonzepte in Form einer Kosten-Nutzen-Analyse erfolgen.

Dem Trend vom reinen Discobus zum Nachtbus ist bei der Konzeption eines nächtlichen Beförderungangebotes im Planungsgebiet mit den guten Voraussetzungen der strukturräumlichen Bedingungen - dem ländlichen Raum mit dem Oberzentrum Darmstadt - Folge zu leisten. Eine Beschränkung eines Verkehrsangebotes auf eine bestimmte Zielgruppe (hier: Jugendliche und Heranwachsende) ist nicht wünschenswert.