

4 DIE NACHFRAGE

4.1 VORGEHEN

Da das heutige lokale Busangebot weitgehend für die Schüler optimiert ist, kann es wenige Anhaltspunkte für den Erfolg des neuen Stadtbuskonzeptes liefern, das (ohne die Schüler zu verlieren) auf ein wesentlich breiteres Zielpublikum ausgerichtet ist.

Es wurde deshalb der Versuch unternommen, aufgrund von Analogien zu Buslinien in anderen Kleinstädten, eine Grössenordnung für das Nachfragepotential zu finden.

4.2 NACHFRAGEABSCHÄTZUNG

Die Vergleichsstädte mit weniger als 40'000 erschlossenen Einwohnern kommen auf ein Potential von 50 bis 100 Fahrten pro Einwohner im Jahr. Das hat uns veranlasst, für Donaueschingen mit einer Zielgrösse von 32 Fahrten pro Einwohner im erschlossenen Gebiet zu rechnen. Im ersten Jahr dürfte ein Niveau von 20 Fahrten pro Einwohner bzw. 880 Fahrten pro Werktag erreicht werden. Das bedeutet, dass an einem durchschnittlichen Werktag etwa 3.6 % der erschlossenen Einwohner von Donaueschingen den Stadtbus für zwei Wege nutzen (bzw. einer von 28). Im eingespielten Zustand (im vierten Jahr) rechnen wir mit ca. 5.7 % der erschlossenen Einwohner.

Jahr	Zuwachs	Fahrten / Jahr	Schüler	Andere	Fahrten / EW	Fahrten / Werktag
0		100'000	70'000	30'000	8	350
1	150%	250'000	80'000	170'000	20	880
2	30%	325'000	80'000	245'000	26	1'140
3	15%	375'000	80'000	295'000	30	1'340
4	6%	400'000	80'000	320'000	32	1'400

Tabelle 3: Geschätzte Fahrtenzahlen der ersten 4 Jahre

Diese im Vergleich unterdurchschnittlichen Werte berücksichtigen die zurzeit nicht sehr stark ausgeprägten Verdichtungen der Zentrumsfunktionen im Ortszentrum von Donaueschingen. Der Stadtbus wird künftig zu einer Stärkung der Erreichbarkeit des Ortszentrums führen.