

Orts- und Stadtbusse haben Erfolg

In den 80er Jahren wurde der öffentliche Nahverkehr in mittelgrossen und kleineren Gemeinden erst entdeckt. Von Frauenfeld über Will, Sion und Davos bis hin zu Münsingen: Zahlreiche Gemeinden haben seither Orts- und Stadtbusse eingeführt, die sich heute immer mehr bewähren und Erfolg haben. Der „Via“-Bericht (7/2001) zeigt auf, dass das Erfolgsrezept auf einer guten Anbindung an das bestehende öffentliche Verkehrsnetz sowie einer hohen Fahrtendichte und Taktfahrplänen beruht. Wichtig ist auch die Bevorzugung der Busse durch Busspuren, die Integration in einem Verkehrsverbund (*ein* Abo für den gesamten öffentlichen Verkehr) und die Abstützung des Busbetriebs in der Bevölkerung. Ein Manko besteht noch in den Lücken des Fahrplans in Randzeiten, vor allem am Abend.

Dezember 2001



Der Bahnhofplatz ist die Drehscheibe der Ortsbusse von Frauenfeld.

Die Ortsbusse kommen

Immer mehr Gemeinden bieten öffentliche Verkehrsmittel an

Zahlreiche mittelgrosse Städte und Gemeinden haben in den letzten Jahren Orts- und Stadtbusse eingeführt. Der Erfolg gibt ihnen Recht.

Bis 1978 gab es in Frauenfeld keinen öffentlichen Nahverkehr. Einzig das Postauto bediente auf seiner Fahrt ins Umland einige zusätzliche Haltestellen in der Thurgauer Hauptstadt. Doch dann kamen die Dinge in Fahrt. Die Gemeinde richtete einen Bus-Versuchsbetrieb ein. Dieser kam so gut an, dass sich 1980 an der Urne eine grosse Mehrheit für eine definitive Lösung aussprach. 1981 startete der Stadtbus nach einem neuartigen Konzept: Mit Niederflurbussen, die drei sogenannte Durchmesserlinien befahren. Der Bahnhofplatz wurde zum zentralen Knoten und Umsteigeort. Heute treffen sich die Busse hier in den Spitzenzeiten im Viertelstundentakt und schwärmen anschliessend in sechs Richtungen wieder in die Quartiere aus. «Die Busse

sind gut frequentiert und wir haben nur wenige weisse Flecken, die nicht erschlossen sind», bilanziert Sachbearbeiter Roland Büchi nach 20 Jahren.

Wachsende Dörfer und Städte

Das Frauenfelder Modell hat rasch Schule gemacht. Verschiedene Gemeinden auch in Deutschland und Österreich haben sich davon inspirieren lassen: Die Zeit war reif für lokale Busse in Orten mit weniger als 40 000 Einwohnern. In der Schweiz besaßen bis nach dem Zweiten Weltkrieg nur die grossen und einige mittlere Städte eigene Verkehrsbetriebe, die in die Quartiere und Nachbargemeinden fuhren. Während der Hochkonjunktur in den Sechziger- und Siebzigerjahren wuchsen dann zahlreiche grosse Dörfer und kleine Städte zu Zentren heran, die sich auch flächenmässig stark ausbreiteten. Immer mehr Wohnquartiere, Spitäler und Sportplätze standen in einer beträchtlichen Distanz zum Bahnhof und waren mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erreichbar. Ent-

sprechend stark nahm der «hausgemachte» Privatverkehr zu. «Ende der Siebzigerjahre hatte Frauenfeld eine Grösse erreicht, die neue Lösungen notwendig machte», sagt Roland Büchi. Die Ostschweizer Stadt, die heute 21 000 Einwohner zählt, war kein Einzelfall.

Zum Problemdruck kamen die gesetzlichen Auflagen. Seit 1979 verlangt das Raumplanungsgesetz des Bundes, dass Wohn- und Arbeitsgebiete «durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend erschlossen» sind. Die Gemeinden packten die neue Aufgabe mit unterschiedlichem Elan und unterschiedlichen Konzepten an. Für die Ortsbusse gab und gibt es denn auch weder eine genaue Definition noch ein einheitliches Modell oder gesamtschweizerisch gültige Regeln. Die am besten geeignete Ausprägung hängt jeweils stark von der Grösse, der Topographie und der Struktur der Gemeinde ab. Statistisch sind die Ortsbusse eine unbekannte Grösse. Zu ihrer Erfassung fehlen noch die Regeln. Deshalb ist heute unbekannt, wie viele Orts-

busse in der Schweiz verkehren, wie gross ihre Passagierzahl und wie lang das Streckennetz ist. Die Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen. Die Gemeinden wachsen weiter und damit der Bedarf nach internen öffentlichen Verkehrsmitteln. So bereitet zurzeit die Gemeinde Lyss im Berner Seeland einen Versuchsbetrieb vor, der Ende 2002 anlaufen könnte.

Für Orte mit einer Einwohnerzahl ab 10 000 sei ein Orts- oder Stadtbuss mittlereweile Standard, schätzt Rolf Meyer, Informationsbeauftragter des Verbandes öffentlicher Verkehr VöV. Immer mehr mittelgrosse Gemeinden haben mit Erfolg einen Ortsbus eingeführt, darunter Meilen am Zürichsee und Münsingen (siehe Beispiele). Meist waren die Anfänge bescheiden. Häufig handelte es sich zunächst um einen Test, mit dem eine gewisse Skepsis abgebaut werden musste. Nicht selten hatten die Ortsbusse dann Erfolg, so dass sie sich etablieren konnten. Sie übernehmen unterschiedliche Transportaufgaben, bringen die Pendlerinnen zum Bahnhof, Besucher ins Spital, Kinder zur Schule, Kunden in die Läden. In Touristenorten befördern sie

auch die Gäste zum Skilift oder zu anderen Freizeitanlagen.

Die Erfolgsfaktoren

Verschiedene Faktoren sind für den Erfolg ausschlaggebend. Von zentraler Bedeutung ist eine gute Anbindung an das bestehende öffentliche Verkehrsnetz, also meistens an die Bahn. Das scheint fast überall gewährleistet. Laut einer von der deutschen Kommunikationsagentur «banana communications» durchgeführten Studie sind 82 Prozent der untersuchten 18 Schweizer Orts- und Stadtbusse «optimal» auf den Bahnverkehr abgestimmt. Häufig bildet der Bahnhof das Zentrum der Linien. Ebenso wichtig ist ein ausreichend dichtes Angebot. «Die Fahrtenzahl pro erschlossenen Einwohner ist umso grösser, je besser die Bedienungshäufigkeit ist», lautet eine Schlussfolgerung der Studie. Schweizer Fachleute bestätigen diesen Zusammenhang. «Ein besseres Angebot führt eindeutig zu einer erhöhten Nachfrage», ist Otmar Ledergerber, Betriebsleiter der Stadtbusse Wil, überzeugt. Der Viertelstunden- oder 20-Minutentakt ist bei grösseren Orts-

bussen heute in Spitzenzeiten schon fast die Regel.

Doch auch separate Busspuren, der Preis, das Marketing und die Bewirtschaftung der Parkplätze spielen eine Rolle. Eine gute Verankerung vor Ort ist ebenfalls hilfreich. Denn bevor der Bus fährt, braucht es einen Entscheid der Gemeindeversammlung oder eine Volksabstimmung. «Wir haben die Bevölkerung umfassend informiert und das Gewerbe von Anfang an mit einbezogen», erklärt der Münsinger Bauverwalter Andreas Oestreich. Bei manchen Ortsbussen haben die Einwohnerinnen und Einwohner selber die Initiative ergriffen. Die vier Linien des Ortsbusses von Meilen am Zürichsee sind 1988 nach einer erfolgreichen Unterschriftensammlung eingerichtet worden. Noch heute kümmert sich ein mitgliederstarker Verein um den Gang der Dinge.

Lücken am Abend

Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten bestehen noch Lücken. Weil die Nachfrage für einen einigermaßen lohnenden Betrieb nicht ausreicht, ruhen viele Ortsbusse am Abend



DER STADTBUS VON WIL

Streckennetz: 7 Linien, 32 Kilometer
Einführung: 1960
Fahrgastzahl: 420 000/Jahr
Einwohnerzahl: 16 500

GUTER RUF BEI DER BEVÖLKERUNG

Der Stadtbuss von Wil im Kanton St. Gallen fährt seit 1960; zuerst bestand während 5 Jahren ein Versuchsbetrieb. Seit 1995 ist er definitiv eingeführt. Vorausgegangen ist eine Volksabstimmung, die den guten Ruf dokumentierte, die der Bus in der Bevölkerung geniesst. Das Netz besteht aus sieben radialen Linien, die vom Bahnhof aus teils in die Aussenquartiere, teils über die Gemeindegrenze hinaus fahren. Deshalb, und weil er das Regionalspital erschliesst, erhält der Stadtbuss nebst den städtischen auch kantonale Gelder. Bis Ende 2000 war der Stadtbuss ein Verwaltungszweig der Gemeinde, seit Anfang 2001 ist er in eine selbständige Aktiengesellschaft, die Automobilgesellschaft Kirchberg AG, ausgelagert. Bei ihr bestellen die Stadt Wil und die Kantone St. Gallen und Thurgau das Angebot. Dieses variiert je nach Tageszeit und Linie zwischen einem 20-Minuten- und einem Stundentakt. Die bisher radialen Linien sollen laut Betriebsleiter Otmar Ledergerber in absehbarer Zeit in Durchmesserlinien umgewandelt und das Angebot soll nochmals verdichtet werden.



DER STADTBUS VON SITTEN

Streckennetz: 6 Linien, 85 Kilometer
Einführung: 1956
Fahrgastzahl: 1,1 Mio./Jahr
Einwohnerzahl: 26 700

ES BEGANN MIT EINEM KLEINBUS

Ein einziger 9-plätziger Kleinbus eröffnete 1956 in der Walliser Hauptstadt das Zeitalter der städtischen Verkehrsbetriebe. Heute besteht das Netz aus 6 Linien, welche alle städtischen Quartiere, das Spital, den Flugplatz und die Dörfer erschliessen, die zur Gemeinde Sitten gehören, darunter Bramois und Uvrier. Alle Linien gehen vom Bahnhof aus und durchqueren zunächst das Zentrum, wo es so einen regen Busverkehr hat. Seit 1998 betreibt das Postauto den Bus, es hat damals in einer Ausschreibung den Zuschlag bekommen. Auf Wunsch der Stadtbehörden sind die Busse nach wie vor in den Stadtfarben Rot und Weiss unterwegs. Die Passagierzahl von gut einer Million pro Jahr ist laut dem Marketingleiter der zuständigen Postauto-Region, Olivier Debons, in den letzten Jahren stabil geblieben. Die Busse verkehren je nach Linie und Tageszeit ungefähr ein- bis zweimal pro Stunde, am Sonntag verkehren nur wenige Busse. An das Betriebsdefizit entrichten die Nachbargemeinden und der Kanton je 15 Prozent, den Rest übernimmt die Stadt Sitten.

und an Feiertagen. Doch gibt es auch für solche Fälle günstige Lösungen. In Delémont und Moutier fährt die Post erstmals im städtischen Bereich mit PubliCar-Rufbussen nach Bedarf. Auch in Gland ersetzt der PubliCar am Samstag und während den Schulferien den Linienbus. In Frauenfeld steht für die Spätheimkehrenden am Bahnhof ein Sammeltaxi bereit: Für einen kleinen Aufschlag auf dem üblichen Preis.

Und noch ein Trend ist festzustellen: Mit zunehmender Betriebsdauer werden die Ortsbusse «erwachsen» und entsprechend zu einem festen Bestandteil des öffentlichen Verkehrsnetzes. Für die regelmässigen Benutzer von Bahn und Bus hat das den schönen Nebeneffekt, dass ihre Abonnements aufgewertet werden. Immer mehr Ortsbusse anerkennen das Generalabonnement oder die Familienkarte der SBB, einzelne gewähren auch für Halbtax-Inhaber Rabatt. Einige machen zudem im Tarifverbund ihrer Region mit. So ist das Angebot der Verkehrsbetriebe von Delémont im neuen «vagabond»-Abonnement des Kantons Jura dabei. Mit dem Ostwind-Abo, das der Kanton St. Gallen 2002



Das Postauto betreibt zahlreiche Ortsbusse.

eingeführt, wird man auch den Stadtbus von Wil und wahrscheinlich jenen von Frauenfeld benützen können.

Keine Bundesgelder

Politisch gesehen sind die Ortsbusse Sache der Gemeinden und allenfalls der Kantone; Bundesgelder fliessen in diesem Bereich keine. Die Gemeinden tragen meist den Hauptteil der Investitionen und des Betriebsdefizits. Wie im Regionalverkehr setzt sich in den letzten Jahren auch bei den Ortsbussen das sogenannte Bestellprinzip durch: Die Gemeinden oder der Kanton ordern das Angebot bei einem externen Anbieter zu einem im voraus vereinbarten Preis. Sie holen dazu meist mehrere Offerten ein. Als Betreiber

kommen private Busunternehmen ebenso in Frage wie Betriebe des öffentlichen Verkehrs. National gesehen ist das Postauto der grösste Anbieter. Es ist gemäss einer internen Liste an 27 Ortsbussen beteiligt: Von Gland am Genfersee bis zur Bündner Berggemeinde Samnaun, wo es darum geht, die weit verstreuten Ortsteile zu verbinden.

Text: Peter Krebs
Bilder: Gian Vaitl



DER ORTSBUS VON DAVOS

Streckennetz: 11 Linien, 83 Kilometer
Einführung: 1991
Fahrgastzahl: zirka 6 Mio./Jahr
Einwohnerzahl: 12 300

MEHR LEBENSQUALITÄT IM KURORT

1991 hat die Gemeinde Davos den Promenadenbus des Kurvereins übernommen, den Fahrplan verdichtet und das Netz stark ausgebaut. Der Verkehrsbetrieb der Landschaft Davos bedient heute nebst dem Ortszentrum und den Wohnquartieren auch die Seitentäler. Die Gäste fahren im Ortsbus zu den Bergbahnstationen. Das Davoser Bussystem hat in den ersten zehn Jahren einen beträchtlichen Umsteigeeffekt erzielt. Die Fahrgastzahl hat sich vervierfacht: von 1,5 auf 6 Millionen. Laut Betriebsleiter Fred D'Alberti hat der Bus «den Verkehr beruhigt und damit die Lebensqualität für Einheimische und Gäste verbessert.» Auf dem Gebiet der Landschaft Davos besteht ein Tarifverbund mit der Rhätischen Bahn (die hier zwei Stationen betreibt). Die Fahrgäste können Einzelfahrten, Mehrfahrtenkarten und Abonnemente von unterschiedlicher Dauer lösen. Die Gäste bezahlen den Ortsbus mit einem Zuschlag von 45 Rappen pro Logiernacht auf der Kurtaxe. Die Gästekarte gilt als Fahrausweis für den Ortsbus.



DER ORTSBUS VON MÜNSINGEN

Streckennetz: 4 Schlaufen, 13,5 Kilometer
Einführung: 1997
Fahrgastzahl: 140 000/Jahr
Einwohnerzahl: 10 700

ALLE ZÜGE ABFANGEN

Der Ortsbus von Münsingen, einem regionalen Zentrum zwischen Bern und Thun, startete vor vier Jahren mit einem Fahrzeug. Er bedient in vier Schlaufen alle Quartiere: das Regionalspital, die psychiatrische Klinik und im Sommer auch die Badeanstalt. Ausgangspunkt ist jeweils der Bahnhof. Der vom Kanton Bern unterstützte Versuchsbetrieb fand grossen Anklang, die Passagierzahlen und die Einnahmen lagen über den Erwartungen, der Münsinger Bus gilt heute als Referenz. Seit dem letzten Juni gehört der «Bus Plus» definitiv zum Angebotskonzept des Kantons Bern. Generalabonnemente und das Bäre Abi (Tarifverbund der Region Bern) sind jetzt gültig. Der Erfolg erlaubte vor kurzem einen wichtigen Ausbau: Seit dem 15. Oktober sind zwei Fahrzeuge unterwegs, was den Übergang vom Stunden- zum Halbstundentakt ermöglicht hat. «So können wir praktisch alle Züge abfangen», sagt Bauverwalter Andreas Oestreicher. Dadurch dürfte die Zahl der Kundinnen und Kunden noch einmal zunehmen. Zahlreiche Läden im Dorf verkaufen die Abonnemente für den Bus.