



Historie

Stadtbusgeschichte in Tett nang

Die Diskussionen um den Tett nanger Stadtbus vor dessen Einführung am 7. Mai 2001 wurden kontrovers und über Jahre geführt. Deren Hauptinhalte war die Forderung nach einem ökologischen Verkehrsmittel in der Stadt als attraktive Alternative zum PKW einerseits und die wirtschaftliche Durchführbarkeit andererseits. ÖPNV und Wirtschaftlichkeit. Überall derselbe Konflikt.

Bis ins Jahr 1993 muss man in Tett nang zurückblättern, um auf erste Überlegungen und Anregungen in Richtung Stadtverkehr zu stoßen. Nicht weiter verwunderlich, dass die Forderung nach einem umweltverträglichen Verkehrsmittel in Tett nang letztlich aus dem linken Parteienspektrum erhoben wurde. Die Mitte-Rechts-Fraktionen beschäftigten sich in der Folgezeit denn auch eher mit Kostengesichtspunkten. Positiv im Rückblick, der Gemeinderat als Gesamtgremium arbeitete über Parteigrenzen hinaus dynamisch an der Entwicklung mit. Beschlüsse zum Thema basierten auf großen Mehrheiten.

Der erste Grundsatzbeschluss des Stadtrates datierte vom 13. Dezember 1993 und lautete:

„Die Verwaltung soll die Möglichkeiten zur Realisierung eines Stadtbuslinienverkehrs in Tett nang prüfen. Der Gemeinderat beauftragt den ÖPNV-Ausschuss, die notwendigen Arbeiten durchzuführen und ein Konzept vorzulegen.“

Am 29. Mai 1995 veröffentlichte dieser Ausschuss sein Konzept.

Projekt Stadtbus Tett nang

Das Konzept formulierte allgemeine Standards:

- Anbindung möglichst aller Stadtteile und wichtiger öffentlicher Einrichtungen;
- Durchmesserlinien anstelle von Ringlinien; Durchgängiger Halbstundentakt;
- Zeitliche Präsenz (Mo-Fr von 06:00 - 19:00 Uhr, Sa von 07:00 - 14:00 Uhr);
- Erreichbarkeit und Ausstattung der Haltestellen (Entfernung zur HS maximal 300 m);
- Einrichtung eines zentralen Umsteigepunktes (ZUP) im Stadtzentrum;
- Busqualität (Midi-Niederflurbusse, elektronische Fahrscheinautomaten);
- Flexibles und kundenorientiertes Tarifpaket;
- Flankierende Maßnahmen;
- Öffentlichkeitsarbeit.

Aufgrund der damaligen Konzessionssituation im öffentlichen Linienverkehr (ein Unternehmen betrieb nahezu 90 % des gesamten Linienverkehrs in der Stadt – Linien aus der Region in die Stadt mit überwiegender Schülerbeförderung zu den Schulzentren) kam für den Stadtbus nur ein Auftragsverhältnis in Frage. Das Busunternehmen als Betriebsführer, die Stadt als Auftraggeber. Erschwerend für die Kommune, sie konnte mangels eigener Stadtwerke den steuerlichen Querverbund nicht nutzen. Eine Ausschreibung war nicht möglich und so kam es wie es kommen musste, das Projekt scheiterte zunächst an den Kosten. Dies, obwohl auch der einstimmig beschlossene Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tettngang aus dem Jahre 1994 u.a. die Einrichtung eines Stadtliniensverkehrs vorschlug.

Der Sommer 1995 bedeutete zunächst das Aus

Danach wurde es um den Stadtbus ruhig, andere Verkehrsthemen wie Parkhausbau, Stadtumgehung und Stilllegung der Bahnlinie rückten in den Vordergrund. Unbeeindruckt davon entwickelte sich, wie überall, der Individualverkehr unermüdlich weiter. Über Tettngangs „gute Stube“, den Bärenplatz, wälzten sich tagein tagaus immer mehr Autos und die Frage wurde immer drängender: Wie viel Verkehr verträgt der historische Stadtkern eigentlich noch (18.000 Kfz täglich waren/sind es – Tendenz steigend)? Nichts desto trotz eröffnete erst ein Wechsel in der Unternehmensführung der ortsansässigen Busfirma den Neueinstieg in das Thema. Und dann ging alles erstaunlich schnell.

Geänderte Kostenkalkulation führte letztlich zum Durchbruch

Im April 1999 erste Gespräche mit dem Unternehmensnachfolger, im September bereits eine konkrete Kostenkalkulation, danach Überarbeitung des Konzeptes durch den ÖPNV-Ausschuss.

In der entscheidenden Gemeinderatssitzung am 31. Mai 2000 wurde dann folgender einstimmiger Beschluss gefasst:

„In Tettngang wird ein Stadtbussystem auf der Grundlage des Angebots der Firma Strauss vom 17. Januar 2000 sowie des in der Anlage dargestellten Liniennetzes (Anmerkung: Entspricht der heutigen Fahrlage) zum Frühjahr 2001 eingeführt. Als Vertragsgrundlage wird von einem Sechsjahresvertrag ausgegangen, mit einer Ausstiegsklausel nach fünf, vier und drei Jahren.“

Stadtverwaltung, ÖPNV-Ausschuss und Busunternehmer blieben elf Monate zur Umsetzung des Projekts. Am 7. Mai 2001 sollte der Startschuss fallen. Die Hochdruckphase begann.

Es galt, Verträge auszuarbeiten, Partnerfirmen zu finden (Werbeagentur Mach, Bad Waldsee für das Marketing; Firma Prolix, Lindau für die LSA-Steuerung und das elektronische Fahrausweissystem) und das Tarifsysteem auszuklügeln. Es mussten Linienführungen abgestimmt, Haltestellen festgelegt und bestückt, behördliche Genehmigungen eingeholt und Zuschussanträge gestellt werden. Und das Wichtigste, es mussten Busse bestellt werden. Die Firmen Neoplan und MAN erhielten den Zuschlag. Auf den Laufbändern der Firmen wurde für Tettngang produziert.

Am 5. Mai 2001 war es dann endlich soweit. Mit einem großen Stadtbusfest wurden der Bevölkerung drei nagelneue Niederflurbusse präsentiert, mit eigenem CI-Konzept und in den Farben gelb, grün und blau (gleichzeitig die Linienfarben). Zwei Tage später, am 7. Mai 2001 nahm der Stadtbus seinen Betrieb auf und beförderte die ersten Fahrgäste...

Anfangsschwierigkeiten

Zunächst sollte der Stadtbus ausschließlich den Erwachsenen und Berufstätigen vorbehalten sein. Etliche Gespräche fanden deswegen lange vor Betriebsbeginn mit den Tettninger Firmen statt. Ermäßigte „Jobtickets“ und „Sonderfahrten für Schichtarbeiter“ waren vorgesehen, was sich aber mangels Nachfrage nicht umsetzen ließ. Trotz moderner Busse, günstigen Fahrpreisen, kurzen Taktzeiten und dichtem Haltestellennetz wird der Weg von und zur Arbeit in Tettang – bis heute – größtenteils lieber mit dem eigenen Pkw zurückgelegt. Denn noch näher als die nächste Haltestelle ist zweifellos der firmeneigene Parkplatz.

Kritikpunkt Schülerausschluss

Nachdem Tettang über ein vorbildliches und nahezu lückenloses Schülerbeförderungssystem verfügt und der Stadtbus in erster Linie Erwachsenen als Alternative zum Individualverkehr zur Verfügung stehen sollte, waren Vollzeit-Schüler ursprünglich von der Beförderung im Stadtbus ausgeschlossen.

Durch die schwache Stadtbus-Nutzung seitens der ursprünglichen Hauptzielgruppe – die Berufstätigen - und die Tatsache, dass es doch das eine oder andere Wohngebiet gab, das vom Schülerverkehr nicht optimal bedient wird, wurden erste Stimmen laut, die forderten, die Schüler doch auch im Stadtbus zuzulassen. Damit begann eine nahezu endlose Debatte um die Stadtbus-Schülerregelung.

Der Stadtbus-Tarif sah keine Schülerermäßigung vor und konnte eine solche auf Grund komplizierter Vertragsgeflechte des Busunternehmers mit dem Landratsamt auch nicht einrichten. Dennoch haben sich Eltern, Schulleiter, Elternbeiräte, Stadträte und der Tettninger Bürgermeister dafür eingesetzt, dass eine verträgliche Lösung gefunden wird.

Zum Jahreswechsel 2002/2003 konnte den Eltern und Schülern dann endlich grünes Licht gegeben werden. Mit Zustimmung des Landratsamtes konnten jetzt die Schülermonatskarten aus dem Regionalverkehr des Busunternehmers auch im Stadtbus anerkannt werden. Das Lösen von Einzel- oder ermäßigten Mehrfahrentickets konnte Schülern aber weiterhin nicht ermöglicht werden. Trotzdem hatten die Schüler ab dem 1. Januar 2003 den doppelten Vorteil, mit nur einem Ticket den Regionalverkehr und den Stadtbus nutzen zu dürfen.

Diese neue Regelung schlug sich sofort in den Beförderungszahlen nieder. Die Zahlen stiegen deutlich an. Nur leider kann bis heute nur ein minimaler Teil der Einnahmen aus der Schülerbeförderung dem Stadtbus zugerechnet werden.

Optimierungs- und Modifikationskonzepte des Systems

Mitte des Jahres 2003 wurde seitens der Bevölkerung und einzelnen Fraktionen eine Modifikation des Systems gefordert. „Der Stadtbus ist immer leer“ lautete der

Konsens. Völlig übersehen wurde dabei, dass bei Einführung des Systems 2001 eine jährliche Beförderungszahl von 100 000 prognostiziert wurde, die im Jahr 2002 aber bereits bei weit über 130 000 lag. Von „immer leer“ konnte also keine Rede sein. Dennoch sollte mit Anbindung der umliegenden Ortschaften und Ausweitung der Taktzeiten weitere Fahrgäste gewonnen werden.

Nach detaillierter Ausarbeitung der verschiedensten Konzepte, die unter anderem auch einen Anschluss an die Schiene im Nachbarort vorsahen, wurde aber vom Gemeinderat auf Grund der deutlichen Mehrkosten – dies durch höhere Kilometerleistung und längere Fahrzeiten - entschieden, das ursprüngliche System beizubehalten.

„Stadtbus außer Takt“

Anlässlich der Stadtfeste und verkaufsoffenen Sonntage fährt der Stadtbus auch außerhalb der üblichen Betriebszeiten. Dies sogar kostenlos, was im Bus regelmäßig für drängende Enge sorgt. An diesen Tagen sind Parkplätze in der Innenstadt knapp und der ÖPNV boomt. Man trifft zu solchen Anlässen im Bus sogar Leute, die unter der Woche ihren Zweitwagen direkt vor den Geschäften parken.

„Außer Takt“, das heißt am Samstagnachmittag, Sonntags und am Abend nach Betriebsschluss, kann der Stadtbus auch gemietet werden. Nahezu zum Selbstkostenpreis kann dabei Bus und Fahrer für Hol- und Bringdienste rund um Tettngang gebucht werden. Gerne angenommen wird dieses Angebot von Vereinen, aber für private Veranstaltungen wie Hochzeiten und Geburtstage wird der Stadtbus gerne genutzt.

bodo kommt

Lange bevor die Sache spruchreif wurde, wurde – zumindest intern - über den Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben diskutiert. Der Verbund sollte ab 1. Januar 2004 mit einem einheitlichen Tarifsysteem die Landkreise Bodenseekreis und Oberschwaben miteinander verbinden. Tettngang versprach sich unter anderem davon die endgültige Lösung der Schülerproblematik. Nachdem jedoch die ersten bodo-Tarife veröffentlicht wurden, war schnell klar, dass sich Tettngang zu diesem Zeitpunkt nicht in den Verbund integrieren kann. Eine Integration hätte für den Stadtbus eine Tarifierhöhung von bis zu 40 % bedeutet.

Zur Debatte stand damals also, die Schülerbeförderung ohne nennenswerte Einnahmen im Stadtbus weiterhin zu dulden, oder aber durch eine Integration in den Verkehrsverbund mit künftig höheren Fahrpreisen einen Verlust von Fahrgästen zu riskieren. Der Gemeinderat entschied sich für eine „Teilintegration“. Seitdem werden im Stadtbus alle bodo-Tickets anerkannt und sind dort auch erhältlich. Im Stadtgebiet selbst gelten aber weiterhin die niedrigen Stadtbus-Tarife. Leider blieb die Schülerproblematik damit weiterhin ungelöst.

Nicht alles was modern ist, ist auch gut.

Nach vielen technischen Problemen mit den Fahrscheinautomaten wurden dieselben zeitgleich mit der Einführung des Verkehrsverbundes wieder abgeschafft. Fortwährend defekte Automaten sorgten in der Vergangenheit für mehr Ärger als Entlastung.

Inzwischen begrüßt das Fahrpersonal die Fahrgäste wieder persönlich, verkauft Tickets und gibt nebenbei interessante Tipps. Ein Rückschritt in Sachen Service war diese Entscheidung sicher nicht.

Überprüfung des Stadtbussystems im Jahr 2009 mit einem überraschenden Ergebnis

Der ursprünglich bis zum 30. April 2008 laufende Vertrag mit der Fa. Strauß wurde bis zum Ende des Jahres 2009 verlängert. Gleichzeitig wurde vom Gemeinderat ein Planungsbüro beauftragt, das eine umfassende Untersuchung des Stadtbussystems vornehmen sollte. Verschiedene Büros stellten sich dem Gemeinderat vor, wonach das Büro PGN Planungsgruppe Nord, Kassel den Zuschlag erhielt.

In einem ersten Schritt wurden Kritikpunkte gesammelt sowie sämtliche wichtigen Unterlagen dem Büro zur Verfügung gestellt. Als großer Vorteil stellte sich dabei die gute Dokumentation des Stadtbussystems durch die Verwaltung heraus.

Die wichtigsten Punkte, die es dabei zu untersuchen galt, waren sicherlich die Möglichkeiten einer Reduzierung des Systems auf zwei Busse sowie eine dadurch eventuell mögliche Anbindung des ländlichen Raumes. An der Stelle muss erwähnt werden, dass Tett nang die flächengrößte Gemeinde im Bodenseekreis darstellt und über etwa 90 Weiler und sonstige Ortsteile verfügt. Weitere zu untersuchende Punkte waren die Erweiterung des Bedienungsangebotes bis 19:30 Uhr an den Wochentagen sowie eine Ausdünnung der Fahrzeiten an Samstagen.

In den ca. 1 ½ Jahren, in denen der Stadtbus wieder einmal im Fokus stand, wurden unzählige Varianten und Vorschläge diskutiert. Größe der Busse, Anrufsammeltaxi, Marketingmaßnahmen, Fahrpläne, Taktzeiten um nur noch einige Schlagwörter zu nennen.

Letztlich hatte der Gemeinderat in seiner Sitzung am 9. Dezember 2009 das letzte Wort und entschied sich fast einstimmig für die Beibehaltung des Stadtbussystems im bisherigen Umfang. Der Vertrag wurde um weitere 8 Jahre verlängert. Die Geschäftsstelle wurde wieder in die Stadtverwaltung eingegliedert.

Tett nang hat was – ein ausgeklügeltes Stadtbus-System und jede Menge Parkplätze

Weitere Fahrgäste zu gewinnen ist in Tett nang nach wie vor ein schwieriges Unterfangen, da noch immer der Individualverkehr deutlichen Vorrang hat.

Die ursprüngliche Schaffung von idealen Rahmenbedingungen zur Verringerung des Individualverkehrs wurde aus den verschiedensten Gründen noch nicht ansatzweise verwirklicht. So kann noch immer entlang der Hauptgeschäftsstraßen beidseitig geparkt werden und die Tett nanger Parkgebühren gehören zu den günstigsten im gesamten Umkreis. Es gibt keine Fußgängerzone und die Cafés bieten im Sommer beengte Sitzplätze zwischen parkenden Autos.

Geschichte und Zukunft

Mit der Stadtbus-Historie muss daher gleichzeitig ein notwendiger Blick in die Zukunft geworfen werden. Umweltschutz und mehr Lebensqualität lässt sich nicht ausschließlich durch moderne Busse, günstige Tarife, kurze Taktzeiten und ein dichtes Haltestellennetz verwirklichen.

Flankierende Maßnahmen, die den Wechsel vom gewohnten und vermeintlich bequemen Individualverkehr zum ÖPNV attraktiv machen, sind unumgänglich für jedes öffentliche Verkehrssystem. Sie sind damit „nicht nur Rahmenbedingung“, sondern sogar ein wesentlicher Bestandteil zur Gesunderhaltung der Umwelt und Schaffung einer lebenswerten Umgebung.