

Sauberer, sparsamer, sicherer

Das Beinsteiner Busunternehmen OVR und die Vorzüge des öffentlichen Nahverkehrs

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
ANDREAS KÖLBL

Waiblingen-Beinstein.

Geringerer Spritverbrauch pro Insasse, die Hälfte des Kohlendioxid-Ausstoßes eines Pkw, drastisch erhöhte Unfallsicherheit: Was sich nach Wunder-Auto der Zukunft anhört, schafft der Bus längst. Umweltschonender Nahverkehr ist ohne nicht denkbar. OVR-Chef Horst Windeisen sieht daher noch viel Wachstumspotenzial.

„Spielt uns denn nicht alles in die Hände?“, fragt der Geschäftsführer der Omnibusverkehr Ruoff GmbH mit Sitz in Beinstein. Eine rein rhetorische Frage, denn die Vorzüge des öffentlichen Personennahverkehrs drängen sich beim Blick in die verkehrsverstopfte Waiblinger Innenstadt zur Rushhour auf. Wer mit dem eigenen Auto unterwegs ist, kann keine Busspur nutzen, muss einen Parkplatz suchen, und hat er einen gefunden, meist noch dafür zahlen. Warum also steigen nicht noch mehr Menschen um vom motorisierten Individualverkehr auf den Bus? Der Kult ums Auto, vermutet Horst Windeisen, hat wohl was mit den riesigen Werbeetats der Automobilbranche zu tun. „Solche Summen haben wir im öffentlichen Personennahverkehr natürlich nicht zur Verfügung.“

Mit der Barrierefreiheit der Haltestellen hapert es noch

Klar, der Bus bietet nicht die gleiche Flexibilität wie der eigene Wagen. Schon gar nicht zu jeder Uhrzeit, nicht im Raum Waiblingen. In Großstädten wie Berlin sei das Auto schon eher verzichtbar. Wer dort zu einer Bushaltestelle gehe, könne sich darauf verlassen, dass innerhalb von zehn Minuten einer fährt. So beobachtet Horst Windeisen, dass bei jungen Leuten das Auto längst nicht mehr die Rolle spielt wie früher, als kurz nach dem 18. Geburtstag die eigene Karre ein Muss war. Zumal die meisten Fahrten im Umkreis von fünf Kilometern und damit in Reichweite des Nahverkehrs stattfinden.

„Der Fahrgast muss immer im Mittelpunkt stehen“, heißt ein Glaubenssatz, den der Geschäftsführer auch den Mitarbeitern vermittelt, „denn die Leute stimmen mit den Füßen ab“. Wenn Fahrgäste also nach schnelleren Takten, stärkerem Busverkehr am späten Abend und am Wochenende sowie nach weiterem Ausbau des Netzes verlangen, hat er durchaus Verständnis. Aber



Reflexionen eines Busverkehr-Geschäftsführers: Horst Windeisen von Omnibusverkehr Ruoff.

Bild: Habermann

Ausbau um jeden Preis könnten Busbetriebe nicht leisten: „Wir sind ein privatwirtschaftliches Unternehmen, wir müssen rechnen.“ Grundsätzlich ist der öffentliche Nahverkehr bis auf wenige, stark frequentierte Linien ein defizitäres Unterfangen. Wenn das Angebot also erweitert werden soll, dann sei OVR auf die Hilfe der öffentlichen Hand angewiesen. Beispiel Nachtbus: Die Mehrzahl der jugendlichen Nutzer besitzt ein bereits bezahltes Schoolticket, Mehreinnahmen gibt es nicht.

Die öffentliche Hand sitzt über ein hochkomplexes Zuschussystem immer im Boot. In der ganzen Struktur des Verkehrsverbundes Stuttgart (VVS) gibt es so viele unterschiedliche Töpfe, Teller und Verbindungen, dass die Beteiligten von „Spaghettifinanzierung“ sprechen. Unter anderem mit dem Viererticket und dem Citybus trage Waiblingen zur zusätzlichen Förderung des ÖPNV bei – und zwar mehr als andere Städte und Gemeinden.

Bis zum Jahr 2022 müssen die Öffentlichen barrierefrei sein, verlangt der Gesetzgeber. Omnibusverkehr Ruoff fühlt sich gut gewappnet, denn schon jetzt sind mit 118 Bussen an sechs Standorten 114 Niederflerbusse. Defizite sieht Windeisen an den Haltestellen. Ideal sind die mit dem erhöhten

und gerundeten „Kasseler Bord“ ausgeführten Halte bei der Stihl-Galerie, wo die Busse unmittelbar an den Bordstein fahren können. Barrierefreiheit bedeutet laut Windeisen aber noch mehr als Nutzbarkeit für Rollstuhlfahrer. Deshalb stattet OVR seine Fahrzeuge mit modernen TFT-Monitor-Anzeigen und verbesserten Haltestellen-Ansagen aus. Busdurchsagen gibt es außerdem an der Haltestelle Landratsamt/Postplatz.

Neue Abgasstandards und Fahrräder im Huckepack

Der schönste öffentliche Nahverkehr wäre nichts, säßen die Fahrgäste in veralteten Dreckschleudern. 2013 kaufte OVR daher 15 Busse der Marke MAN mit umweltfreundlichem EEV-Abgasstandard im Gesamtwert von 3,5 Millionen Euro. Dieses Jahr wird nochmals nachgelegt mit sechs Fahrzeugen, die schon dem neuesten Abgasstandard der nächsten Generation entsprechen. Unternehmerisches Denken spielt dabei eine nicht ganz unerhebliche Rolle: Nach zehn oder zwölf Jahren werden die Busse üblicherweise nach Griechenland oder Osteuropa verkauft. Abnehmer finden

sich aber auch dort nur, wenn die Busse bis dahin nicht total veraltet sind und die gültigen Grenzwerte überschreiten. Wasserstoff-Hybridbusse, wie sie in Fellbach in Diensten der SSB verkehren, planen die Beinsteiner allerdings nicht. Von den mehrfach höheren Kosten abgesehen, seien solche neuartigen Fahrzeuge beim Zeitpunkt eines irgendwann angestrebten Weiterkaufs veraltet.

Vor wenigen Wochen startete Omnibusverkehr Ruoff gemeinsam mit dem Landkreis das Klimaschutzprojekt „Fahrrad to go“. Auf der Buslinie Winnenden-Büch nimmt der Bus bis zu zehn Fahrräder mit – fünf im Bus und fünf huckepack am Heck. Ein Ziel soll sein, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bus und Fahrrad zu verknüpfen. Und das andere Ziel: „Vielleicht gewinnen wir damit den Innovationspreis“, hofft Windeisen.

Nächste Folge

Die Serie behandelt unterschiedliche Wege umweltschonender Mobilität. Im nächsten Teil geht es um eine passionierte **Fußgängerin**.

Der Citybus in Zahlen

Der Citybus erfreut sich von Anfang an großer Beliebtheit, was die Fahrgastzahlen belegen. Ausgangslage der Zählungen war 2011 die bereits vorhandene Linie 208 mit einer gegenüber heute anderen, weit aus unübersichtlicheren Linienführung. Hier hatte der VVS – ohne den Schülerverkehr zum Berufsschulzentrum – 371 Fahrgäste pro Tag erhoben.

Kurz nach der Einführung des Citybuses im April 2012 wurden an einem Tag 480 Personen auf beiden Linien befördert. Im Oktober 2012 waren durchschnittlich 551 Fahrgäste auf beiden Linien unterwegs.

Die Zuwächse lagen, so OVR-Prokurist Jochen Biesinger, weitestgehend bei der Linie 218, welche pro Fahrt nun knapp über zehn 10 Fahrgäste beförderte. Gegen-

über der alten Linie 208 – bereinigt um die Haltestelle Berufsschulzentrum – brachte der Citybus eine Steigerung der Fahrgastnachfrage um fast die Hälfte.

Auf der Linie 208 werden 350 Fahrgäste pro Tag befördert, auf der Linie 218 sind es 200. „Für uns ist insbesondere der Erschließungseffekt in den Quartieren beim Friedhof und in der Wasserstube beeindruckend“, analysiert Biesinger die Zahlen, „ferner hat die Linie 208 trotz der Anpassung des Linienwegs so gut wie keine Fahrgäste verloren.“

Eine für 2013 geplante Zählung fiel wegen einer längerfristigen Umleitung aus, die nächste Erhebung ist für Oktober dieses Jahres geplant.

Zum Einkaufen mit dem Citybus

Steigende Fahrgastzahlen zeigen den Erfolg des neuen Konzepts mit wendigeren Fahrzeugen

Waiblingen. Er ist mittelgroß, wendig und schafft's ungestreift um die Häuserreihen der Altstadt: Der Citybus ist aus Waiblingen nicht mehr wegzudenken. Kaum zu glauben, dass er erst seit zwei Jahren unterwegs ist.

Zum Einkaufen, zur Post und zum Friedhof mit dem Bus: Der Citybus rückt die Stadt näher zusammen. Besonders die Wasserstubeinsiedlung sowie die Wohngebiete um die Christofstraße und die Schwabstraße sind seither enger mit der Altstadt verbunden. Auf zwei Linien fahren die Citybusse zwischen Waiblinger Bahnhof, Altstadt und den innenstadtnahen Quartieren.

Wohnquartiere angebunden

Die Citybus-Linie eins kannten die Waiblinger Fahrgäste schon vorher als Buslinie 208 (Bahnhof-Galgenberg). Die Busse der Linie 208 fahren zwischen Altstadt und Bahnhof jedoch nicht mehr über die Westtangente, sondern über die Ludwigsburger- und Fronackerstraße. Neu eingeführt wurde die Linie 218 (Bahnhof-Wasserstube) als Citybus-Linie zwei. Sie verbindet die Wasserstube mit der Altstadt, dem Friedhof und dem Waiblinger Bahnhof. Erst durch das Citybus-Konzept wurden wichtige Einrichtungen wie Finanzamt, Friedhof und das Arbeitsamt gut per Bus erreichbar.

Möglich wurden die verbesserten Verbindungen durch enge Altstadtgassen und die steile Alte Winnender Steige hinauf erst richtig durch die neuen Midibusse, die 3,10 Meter kürzer und 15 Zentimeter schmaler sind als die Vorgänger auf der Linie 208.

Probleme gab's früher ausgerechnet an Markttagen, wenn's in der Altstadt besonders eng zuzuging.

Für Senioren, Rollstuhlfahrer oder Eltern mit Kinderwagen haben die Citybusse noch mehr Vorzüge: An den Haltestellen kann sich der Bus zur Einstiegsseite hin absenken. Durch diese „Kneeling“-Technik (englisch für knien) verringert sich die Stufe vom Gehweg ins Fahrzeug. An Haltestellen, die wie bei der Stihl-Galerie mit Hochbordsteinen ausgestattet sind, kann wirklich barrierefrei eingestiegen werden.

Senioren werden mobiler

Ziel bei seiner Einführung war ausdrücklich, die Stadt „feingliedriger“ zu erschließen, um eine attraktive Alternative zum Auto zu bieten und den innerstädtischen Verkehr zu verringern. Damit trägt der Citybus zur Verschiebung des von Verkehrsplanern sogenannten „Modal Split“, Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel, in Richtung ÖPNV bei. Wobei der städtische Verkehrsplaner Frank Röpke neben dem Umweltaspekt die soziale Bedeutung hervorhebt: Mit dem Citybus würden insbesondere ältere Menschen ohne Auto wieder mobiler, könnten ihre Kontakte pflegen. Ein Faktor, der angesichts des demografischen Wandels nicht zu unterschätzen ist.

„Mobilität ist eine wichtige Grundlage, um die Bindungen im Familien- und Freundeskreis zu erhalten, sowie für gesellschaftliche Teilhabe und Selbstständigkeit“, heißt es dazu beim Verkehrsclub Deutschland (VCD). Ob mit Bus oder Bahn, mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Auto: Ältere Menschen sind im Vergleich zu früheren Generationen aktiver und wollen eigenständig mobil bleiben.



Haltestelle Rathausplatz: Der Citybus gehört zum Stadtbild.

Bild: Schneider