

Ein „Unechtes Vierer-Kleeblatt“? Was ist das? Was soll das?

Manchmal erweist sich eine Notlösung als Glücksgriff

„Im Hägle fährt der Bürgerbus jede Stroß ab, und bei uns kommt er gar net! Ja send mir denn Pfullinger zweiter Klass?“ erregte sich eine Dame aus der Burgweg-Siedlung bei der Vorstellung des Fahrplans auf dem Pfullinger Marktplatz vor zehn Jahren. Nein, zweitklassig ist sie keineswegs, übersehen hat sie und ihr Anliegen auch niemand; trotzdem kann der Bürgerbus ihr Anliegen heute wie damals nicht befriedigen. Von Anfang an war klar, dass Pfullingen zu groß ist, um mit einem einzigen Fahrzeug alle Wohngebiete abzufahren.

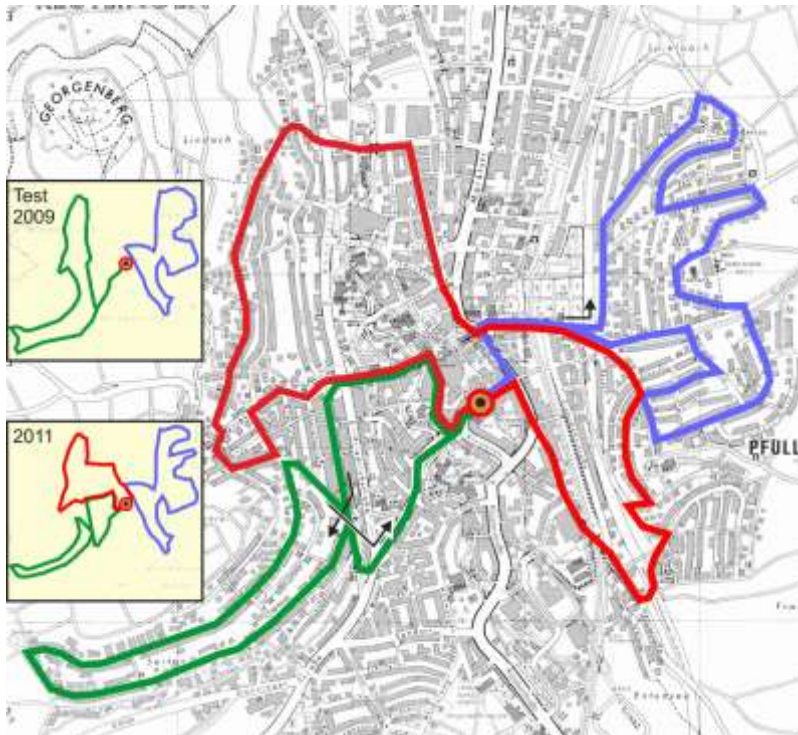
Das war auch gar nicht die Aufgabenstellung. Eine Studie, die die Stadt im Jahr 2008 hatte erstellen lassen, zeigte die wesentlichen Lücken: Während alle Stadt- und Regionalbusse entlang der Talachse verkehren und damit alle Stadtteile im Talgrund erschließen, liegen die Ost- und Weststadt weitab und zudem in steilen Hanglagen über dem Tal. Der vorrangige Handlungsbedarf war also, diese Gebiete mit dem Zentrum zu verbinden. Der Fragebogen, den die Stadt daraufhin an alle Haushalte verschickte, bestätigte dieses Bild: Aus diesen Wohngebieten kamen die meisten Rückläufer, hier wurde deutlich mehr Interesse bekundet als aus anderen Wohngebieten. Außerdem sollte der Bürgerbus eine Ergänzung zu den Stadtbuslinien sein und keine Konkurrenz. Also konzentrierte sich die Fahrplanentwicklung darauf, die ausgemachten Zielgebiete so gut wie möglich zu bedienen, wohl wissend, wie schmerzlich es für die Bewohner kleinerer, ebenfalls im Verkehrsschatten liegender Wohngebiete sein würde, keine Verbesserung geboten zu bekommen. Damals wie im späteren Verlauf wurden Wünsche immer registriert, gesammelt und darauf geprüft, ob sie sich in das Grundkonzept integrieren lassen.

Der Fahrplanentwicklung lag von Anfang die Überzeugung zugrunde, dass die Gesamtroute im Stundentakt zu bewältigen sein muss. Vorteile für die Fahrgäste: Gleichbleibende, deshalb einprägsame Abfahrtszeiten, viermal pro Vor- oder Nachmittag in die Innenstadt und wieder zurück nach Hause. Beim Testlauf im Jahr 2009 wurden die Sammelstraßen der Ost- und Weststadt in Form einer Achterschleife abgefahren. Nachteil: lange Schleifen, das heißt Umwege und lange Fahrzeiten zwischen Wohnort und Zentrum. Für das Vierer-Kleeblatt, das die 2008er Studie skizziert hatte, reicht aber eine Stunde nicht aus. Also entschied sich das Organisationsteam um Elvira und Werner Fessler für ein Dreier-Kleeblatt: Auf der Ostseite eine Schleife mit vielen Windungen, weil die kompakten Wohngebiete Hägle und Brühl eine flächendeckend Erschließung verlangen; auf der Westseite, die sich über mehr als zwei Kilometer vom Georgenberg bis zum Talacker erstreckt, eine Schleife südlich und eine nördlich der Griesstraße.

Die Betriebsjahre bis 2015 zeigten, dass diese Aufteilung eine Unwucht hatte: Auf der Oststadtroute (B-Schleife), der längsten mit den meisten Haltestellen, ballte sich das Fahrgastaufkommen, während die kurze C-Schleife (Nordwest) schwach besetzt war. Wie kann man Ausgleich schaffen, wenn die Zeit für zwei volle Schleifen auf der Ostseite nicht reicht, weil die mehrmalige Querung der Ampeln zwischen Schul- und Badstraße zu viel Zeit frisst?

Ein „unechtes Vierer-Kleeblatt“ war die rettende Idee: Der Kühnenbach (Südost) wird an die Rückfahrt der Nordwest-Schleife angehängt; die Route hat zwar weiterhin nur drei Schleifen, sieht aber wie ein schief geratenes Viererkleeblatt aus. Der Bus wechselt viermal pro Stunde die Talseite, ohne an den Ampeln mehr Zeit zu verlieren als vorher.

Aber würden die „Kühnenbach-Fahrgäste akzeptieren, dass sie ab jetzt am Laiblinplatz auf die C-Schleife Nordwest, also in die „falsche Richtung“, einsteigen müssen? Die Reaktion auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 war überwältigend: Die Kühnenbacher erkannten sofort, dass sie den Bus nun viel flexibler nutzen können: Der Lindenplatz bietet jetzt eine zusätzlich und besonders schnelle Rückfahrt nach Hause. Für alle Fahrgäste gibt es eine bessere Verbindung von einer Talseite auf die andere; wer im Kreuzungsbereich der Routen wohnt, hat die Wahl zwischen



zwei verschiedenen Verbindungen pro Stunde, und der Friedhof ist aus allen Richtungen direkt erreichbar – für Fahrgäste, die ihre Gräber pflegen, eine willkommene Erleichterung. Und so schossen die Fahrgastzahlen nach diesem Wechsel in die Höhe. Ein schöner Erfolg und Erleichterung für das Bürgerbus-Team nach monatelangem Kopfzerbrechen.

*Das unechte Viererkleeblatt (aktuelle Route) mit den drei Schleifen Südwest (grün), Ost (blau) und Northwest-Südost (rot)
Daneben zum Vergleich: Die Achterschleife des Testlaufs 2009 und das Dreierkleeblatt von 2011*