



Nah an der Kapazitätsgrenze

Steigen die Nutzerzahlen des Rheinfelder Stadtbusses weiter, müssen wohl grössere Fahrzeuge angeschafft werden



14 Sitz- und 20 Stehplätze bieten die Sprinter – auf gewissen Kursen könnte das bald zu wenig sein.

VON NADINE BÖNI

Als der Stadtbus Rheinfelden im Frühjahr sein Zehn-Jahre-Jubiläum feierte, da waren alle Beteiligten begeistert: Der Bus sei ein Erfolgsmodell, sagte etwa der Rheinfelder Stadtrat Walter Jucker. Oberbürgermeister Klaus Eberhardt sprach von einem «enormen Gewinn für beide Städte». Die Nutzerzahlen bestätigen das: In seinem Startjahr verzeichnete der Bus schon insgesamt 217 000 Fahrgäste, mittlerweile sind es sogar deutlich mehr: Knapp 326 000 Fahrgäste nutzten im vergangenen Jahr den Stadtbus.

Bewährt hat sich dabei auch die Linien-Splittung auf Schweizer Seite. Seit dem Fahrplanwechsel 2015 verkehrt der Stadtbus halbstündig gesplittet auf zwei verschiedenen Routen. So konnten auch die Quartiere Engerfeld und Kapuzinerberg erschlossen werden. Ein negativer Einfluss auf die Nutzerzahlen blieb aus, im Gegenteil. Der Anteil an Schweizer Nutzern ist nach der Splittung deutlich gestiegen. 2017 nutzten fast 164 000 Schweizer den Bus. Der Stadtbus hat somit inzwischen sogar leicht mehr Schweizer als deutsche Fahrgäste. «Wir sind mit dem



definitiven Betrieb der gesplitteten Routen sehr zufrieden. Die Kunden haben sich die Abfahrtszeiten für ihren Kurs gemerkt», sagt Jucker. «Beide Linien erfreuen sich einer Stammkundschaft.» Aufgrund des Erfolgs wurde die Splittung im vergangenen Jahr bereits definitiv übernommen - rund ein Jahr vor Ablauf der ursprünglich angesetzten Probezeit.

Grossandrang zu Pendlerzeiten

Die Nutzer kämen inzwischen aus allen Bereichen, sagt Uwe Mühl Leiter der Südbadenbus-Aussenstelle Schopfheim. «Es sind Schüler und Berufspendler genauso wie Leute, die einkaufen gehen oder zu Freizeitaktivitäten fahren.» Die beiden Bahnhöfe gehören zu den meistfrequentierten Haltestellen, was die hohe Nutzung durch Berufspendler zeigt. Besonders die Linien zu den Pendlerzeiten morgens und abends sind denn auch gut genutzt. So gut, dass die 14 Sitz- und 20 Stehplätze in den Sprinter-Bussen teilweise knapp werden.

Mühl erwartet ausserdem weiterhin eine «leichte Steigerung» der Fahrgastzahlen. Unmittelbar wird dies noch nicht zum Problem, aber: «Sollten die Fahrgastzahlen weiter zunehmen, wird es auf verschiedenen Kursen zu Kapazitätsproblemen kommen», sagt Mühl. «Wir rechnen damit, dass bei Erreichen der 350 000er-

Marke einzelne Kurse nicht mehr alle Fahrgäste aufnehmen können.»

Grössere Busse ein Thema

Geht die Entwicklung der Fahrgastzahlen in einem ähnlichen Rahmen weiter wie bisher, dürfte diese Marke in drei bis vier Jahren erreicht sein. Als Optionen für diesen Fall erwähnt Mühl einen Fahrzeugwechsel oder eine Taktverdichtung.

2014 wurde der Fuhrpark schon einmal umgerüstet, damals ebenfalls aufgrund erhöhter Fahrgastfrequenzen. Die derzeit eingesetzten Sprinter haben den Vorteil, dass sie ohne Probleme in der Altstadt und durch das Stadttor gefahren werden können. Das müsste bei neuen Fahrzeugen ebenfalls beachtet werden. Sollten grössere Fahrzeuge tatsächlich zum The-

ma werden, hätten auch die beiden Städte mitzuentcheiden. Sie unterstützen den Stadtbus mit einem jährlichen Beitrag. 100 000 Franken sind es für Rheinfelden, 150 000 Euro für die deutsche Nachbarstadt. «Wenn es soweit ist, werden wir dieses Thema diskutieren», sagt Walter Jucker. «Der Erfolg ist da und ich bin sicher, dass wir einen Weg finden werden.»



«Wir sind mit dem definitiven Betrieb der gesplitteten Routen zufrieden.»

WALTER JUCKER
STADTRAT RHEINFELDEN

12

Haltestellen fährt der Rheinfelder Stadtbus auf Schweizer Seite an. Mit Einführung der Splittung seien «die Wohngebiete fast flächendeckend» erschlossen, sagt Jucker. «Die Bewohner haben innerhalb einer Gehdistanz von 300 Metern mindestens eine Haltestelle mit Taktfrequenz 60 Minuten.»