

STADTBUS
SINGEN

50 Jahre Stadtbus

Gut aufgestellt
für die Zukunft!





Geburtstagsbuss der Stadtwerke Singen

Aus Anlass des 40 jährigen Jubiläums im Jahr 2002 und der Ausschreibung des neuen Stadtbusses 2005 und 2006 erschienen bereits ausführliche Beschreibungen der bisherigen Geschichte des Stadtbusses in den Jahrbüchern 2002 und 2007. Es reicht hier daher aus, einen kurzen Überblick über die Entwicklung zu geben, verbunden mit Aussagen zur künftigen Entwicklung.

Erste Überlegungen zur Einführung eines öffentlichen Personennahverkehrs in Singen gab es bereits Anfang der 1920er Jahre: Der erste Flächennutzungsplan der Stadt sah eine städtische Ringstraße für Straßenbahnen vor, die die neuen Baugebiete der Nordstadt mit der Innenstadt und dem Bahnhof verbinden sollte (seither hat auch das einzig noch verbliebene Reststück den Namen „Ringstraße“).

Es dauerte aber noch bis 1948, bevor der Gemeinderat das Thema ernsthaft in Erwägung zog (Gemeinderatssitzung vom 04.12.1948).

Es bestand Einigkeit darüber, dass „die Einrichtung eines Ortslinienverkehrs in das Aufgabengebiet einer Gemeinde gehören“, dass „selbst ein Defizit die Einführung eigener Omnibuslinien nicht verhindern werde“, eben so klar war aber auch, dass die Stadt Singen weder die Organisation noch die Finanzierung eines Busbetriebes würde eigenständig durchführen können.

Folgerichtig entschied sich die Stadt 1951, beim Landratsamt Konstanz einen Antrag auf Erteilung einer Konzession zu stellen. Es sollten allerdings noch jahrelange Verhandlungen mit den beiden Regionalbusbetreibern Post und Bahn und der Genehmigungsbehörde erforderlich werden ehe schließlich das Regierungspräsidium Freiburg der Stadt erstmals am 17.10.1953 die Genehmigung zur Führung eines Stadtlinienverkehrs erteilte.

Damit verfügte die Stadt neben Post und Bahn über eine dritte Konzession für einen Linienbetrieb im Stadtgebiet Singen.

Aber erst 1956 einigten sich die drei Konzessionsinhaber auf ein gemeinsames Stadtliniennetz, ein einheitliches Tarifgefüge und die Aufteilung der Einnahmen. Bis dahin war es der Stadt trotz mehrfacher Aufforderung durch die Genehmigungsbehörde nicht möglich gewesen, ein schlüssiges Nahverkehrskonzept vorzulegen.

Die Konzession wurde 1958 um weitere 10 Jahre bis zum 31.10.1968 verlängert. Aber auch jetzt gelang es der Stadt erst wieder 1962, zusammen mit den Regionalbusunternehmen Post und Bahn ein gemeinsames Konzept vorzulegen:

Die Stadt verzichtete auf einen eigenen Busbetrieb, die Bahn übernahm den „Nordring“ und die Post bediente die Südstadt über den „Südring“.

OB Diez bei der Inbetriebnahme des Stadtbusses



Am 1. Dezember 1962 um 12:05 Uhr nahm die Stadtlinie, zunächst probenhalber, den Betrieb auf.



Das Busangebot stieß auf eine begeisterte Nachfrage, bereits 1965 wurde 1 Million Fahrgäste befördert!

Noch während der Probezeit entbrannte zwischen Bahn, Post und einem privaten Betreiber ein harter Konkurrenzkampf aus dem schließlich die Bahn als Siegerin hervorging: Sie wurde 1965 mit der alleinigen Durchführung des Stadtlinienverkehrs beauftragt und betrieb den Stadtlinienverkehr bis Ende 1975.

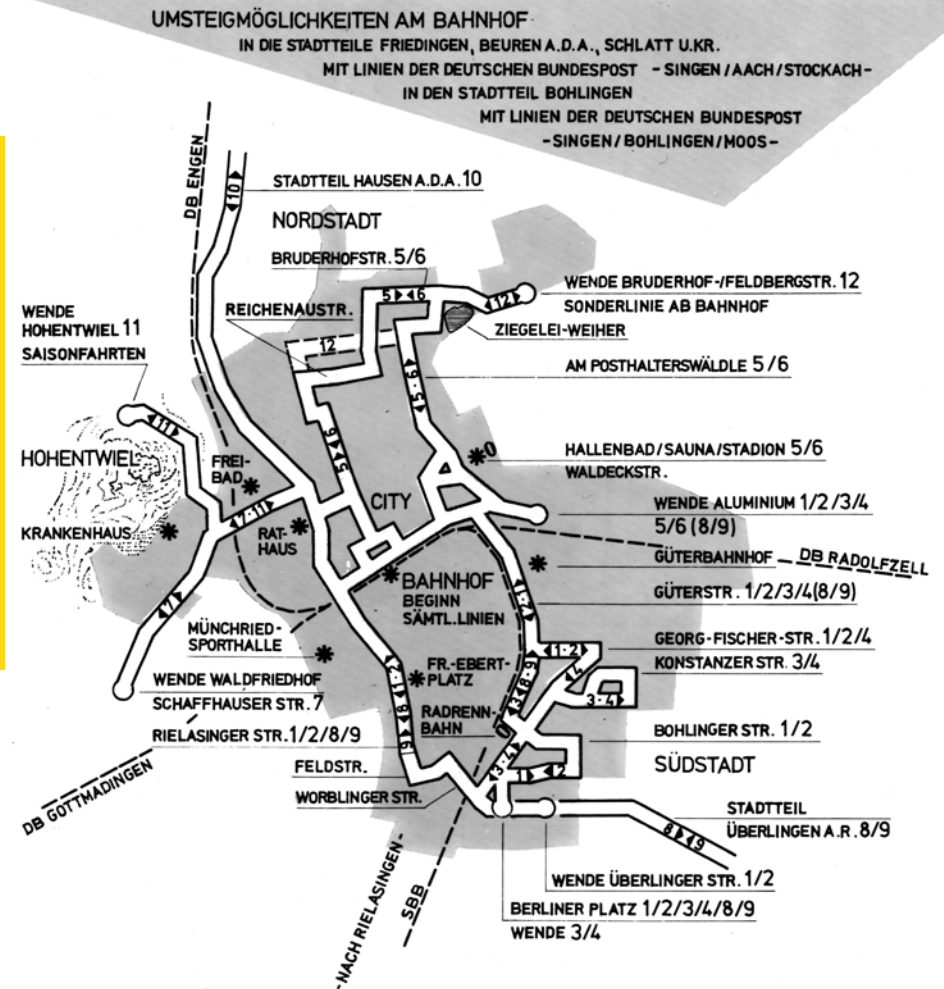
Ab dem 01.01.1976 übernahm eine private Betreiberin, die Firma Hohentwiel Reisen Mayer mit 7 neuen Bussen in den Stadt- farben Gelb und Blau den Stadtlinienverkehr für zunächst 10 Jahre. „Für Fahrplan, Fahrpreis, Fahrgeldabrechnung und die gesamte Gestaltung des Stadtlinienverkehrs „waren aber die Stadtwerke zuständig“ („Singen im Takt“ - Dokumentation von Hans Veit und Til Ziese, 1966).

die ersten Stadtbusse der Betreiberfirma Mayer in den Stadtfarben



Die Regionalbuslinien von Post und Bahn wurden gegen Kostenbeteiligung der Stadt Singen in das Stadtliniennetz integriert, so dass ab dem 01.01.1979 im Rahmen eines Gemeinschaftsverkehres im gesamten Stadtgebiet ein einheitlicher Bustarif galt. In allen Regionalbussen gelten innerhalb des Stadtgebietes die Fahrscheine und Tarife des Stadtbusse. Regional- und Stadtbuslinien ergänzten sich so, dass Doppelbedienungen einzelner Strecken vermieden wurden. Nach der Einstellung des Postbusverkehrs im Jahr 1982 übernahm die Bahn mit ihrer Tochtergesellschaft Südbadenbus GmbH (SBG) den gesamten Regionalbusverkehr. Die Regionalbusverkehre sind in allen Buslinienplänen in schwarzer Farbe dargestellt.

LINIENPLAN DES STADTVERKEHRS DER STADT SINGEN (HOHENTWIEL)



WIR FAHREN FÜR SIE!

NUTZEN SIE DIESE GELEGENHEIT

In den 1980er Jahren versuchte man mit einer Vielzahl von Maßnahmen die ständig steigenden Kosten in den Griff zu bekommen. Aber erst die völlige Neustrukturierung des Stadtliniennverkehrs mit neuen Linienführungen, die Einführung des Taktverkehrs und eines neuen Tarifangebotes ab 01.09.1991, verbunden mit einer Neuausschreibung des gesamten Stadtliniennverkehrs Mitte der 1990er Jahre, führte zu erheblichen Kostensenkungen und Fahrgaststeigerungen. Bei der Ausschreibung konnte sich die Firma Mayer erneut knapp gegen die SBG durchsetzen.

Einen weiteren starken Impuls erhielt das ÖPNV-Angebot in Singen durch die Integration des Stadtliniennverkehrs in den neuen, 1994 und 1996 in 2 Stufen eingeführten landkreisweiten Verkehrsverbund Hegau-Bodensee (VHB). Durch die mit der Einführung des Verbundes mögliche Bezuschussung durch das Land und den Landkreis konnten die Fahrpreise deutlich gesenkt werden.

Ab 2000 erfolgten zahlreiche Änderungen in den Linienführungen und im Fahrplanangebot. Das Haltestellenangebot wurde ständig ausgeweitet und erstmals die Fahrgäste über den Fahrgastbeirat in die Planungen einbezogen. Ein neu entwickeltes Beschwerdemanagement erlaubt seither einen ständigen Dialog mit den Fahrgästen. Der Stadtbustarif wurde weiter stark vereinfacht und übersichtlich gestaltet. Es gibt heute nur noch eine Tarifzone, die das gesamte Stadtgebiet umfasst. Die Stadtteilbewohner können so schnell und zu attraktiven Preisen das Stadtzentrum erreichen.

Im Zusammenhang mit der europaweiten Ausschreibung des Stadtbusverkehrs im Jahr 2005 erfolgte ein weiterer Schritt hin zur ÖPNV-gerechten Stadt. Nach rund 30 Jahren erfolgreicher Zusammenarbeit mit der Firma Mayer setzte sich diesmal die SBG durch und übernahm den Stadtbusbetrieb mit einem äußerst attraktiven finanziellen, technischen und personellen Angebot. Der Ausschreibung mit einem Volumen von über 12 Millionen € waren umfangreiche planerische Vorarbeiten und Gemeinderatsbeschlüsse vorausgegangen.

Am 01.07.2006 nahmen 10 neue, hochmoderne Busse mit einem großen „Stadtbusfest“ in der Innenstadt den Betrieb auf (siehe Jahrbuchbeitrag 2007). Die dreitürigen klimatisierten Busse zählen zu den weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Fahrzeugen. Sie erfüllen höchste Ansprüche hinsichtlich Design, Fahrgastkomfort, Umweltschutz und Sicherheit.



Die Entscheidung für den dreitürigen Bus hat sich in der Praxis als überaus sinnvoll erwiesen.

Der Ein- und Ausstieg insbesondere für Behinderte mit Rollstühlen, Mütter und Väter mit Kinderwagen, Schüler und ältere Fahrgäste mit Rollatoren wird ganz erheblich erleichtert und hat somit zum Fahrgastzuwachs beigetragen.

*behindertengerechter
Ein- und Ausstieg*

In den nach 2008 eingesetzten neuen Bussen wurde zusätzlich auf eine Sitzreihe verzichtet, so dass aufgetretene Platzkonflikte zwischen den Beteiligten künftig vermieden werden. Großer Wert wurde auf eine tarifgerechte Bezahlung und qualifizierte Fahrerinnen und Fahrer gelegt.

Trotzdem stieß das neue Stadtbusangebot zunächst auf Widerstand im Bruderhofgebiet und in Teilen der Nordstadt. Der bisherige Viertelstundentakt war wegen der Ausweitung des Angebotes und der Ausrichtung aller Linien auf den Seehas bei gleichbleibenden Gesamtkosten (Vorgabe des Gemeinderates) auf einen Halbstundentakt reduziert worden.

Neue Wohnbaugebiete wurden in den ÖPNV angebunden und dafür das Angebot in bereits erschlossenen Gebieten ausgedünnt. Vor dem Hintergrund der daraufhin erfolgten Bürgerproteste beschloss der Gemeinderat am 06.05.2008 die erneute Verdichtung des Busangebotes, verbunden mit einer zeitlich befristeten Erhöhung des ÖPNV-Zuschusses an die Stadtwerke. Bereits im August 2008 konnte so durch den Einsatz zweier zusätzlicher der Viertelstundentakt wieder aufgenommen werden:

Das Stadtbusangebot wurde um 62.000 Buskilometer jährlich ausgeweitet. Insgesamt stieg die Anzahl der Leistungskilometer von 473.106 km im Jahr 2000 auf 646.116 km in 2010 (+ 37%).



Anruf-Sammel-Taxi

Mit dem Fahrplanwechsel am 03.08.2008 erfolgte auch eine umfangreiche Ausweitung des Businfrastrukturangebotes insgesamt: Neben der Wiedereinführung des Viertelstundentaktes in den nachfragestärksten Bereichen im Bruderhofgebiet und entlang der Überlinger Straße wurden auch die Betriebszeiten erweitert, das AST (Anruf-Sammel-Taxi) – Angebot ausgebaut, die Erschließung der Stadtteile Bohlingen und Überlingen verbessert und erneut neue Haltestellen ausgewiesen.

Die Bürgerproteste hatten den Gemeinderat deutlich für die Belange des ÖPNV sensibilisiert (Protokoll Betriebsausschuss vom 11.03.2008): Neben dem Grundsatzbeschluss des Gemeinderates vom 28.03.2006, dass künftig bei allen städtebaulichen Maßnahmen die Belange des ÖPNV Vorrang haben sollten, wurde auch der Beschluss gefasst, jährlich 40.000 € für den behindertengerechten Umbau von Haltestellen zur Verfügung zu stellen.

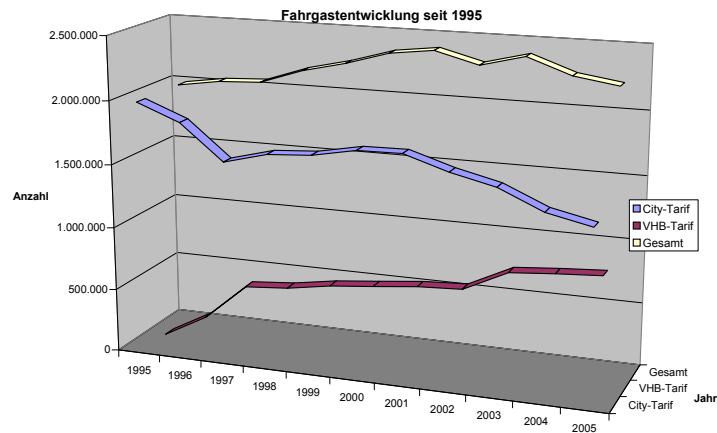
Die Haltestellenbordsteine werden dabei erhöht und umgestaltet (Kasseler Bordsteine), so dass der Einstieg für Fahrgäste mit Rollatoren, Kinderwagen und Rollstühlen erheblich erleichtert wird.

Eine zusätzlich durchgeführte Fahrgastbefragung zeigte, dass eine weit größere Anzahl von Fahrgästen als ursprünglich vermutet, möglichst schnell und ohne zeitraubende Umwege innerstädtische Ziele erreichen will. In der Stadt besteht also neben den Angeboten für Schüler und Berufspendler auch ein großes Bedürfnis nach besseren innerstädtischen Verbindungen.



Die Umsetzung dieser Erkenntnisse in den neuen Fahrplänen führte prompt zu starken Fahrgaststeigerungen.

Erstmals seit Einführung des VHB stieg die Anzahl der Nutzer des innerstädtischen Stadtbustarifs!



Wenig attraktiv waren bisher insbesondere die „Busschleifen“ der Regionalbuslinie 6374 über die Stadtteile Hausen und Schlatt und die vielen Umwegfahrten in der östlichen Südstadt. Nach Zustimmung des Gemeinderates vom 06.05.2008 und Anhörung der betroffenen Stadtteile wurden deshalb durch 3 bauliche Maßnahmen

- die Bustrasse Aacher Weg im Stadtteil Beuren
- die Wendeplatte im Stadtteil Schlatt und
- die Bustrasse zwischen der Überlinger- und der Masurenstraße in der Singener Südstadt

die Voraussetzungen für eine umfangreiche Neugestaltung des Stadtbusangebotes in den nördlichen Stadtteilen und in der Singener Südstadt geschaffen.



Übergabe der neuen Stadtbusse 2008



neue Bustrasse Acher Weg

Die Regionalbuslinie 6374 führt jetzt von Singen über die Stadtteile Friedingen und Beuren nach Volkertshausen und zurück. Die Stadtteile Schlatt und Hausen werden stattdessen durch eine neue Linie 9 über die Hohenkrähenstraße an die Innenstadt und den Bahnhof angebunden.

Die beiden Stadtteile und das bisher fast ausschließlich über das Anruf-Sammel-Taxi (AST) erschlossene Wohngebiet an der Hohenkrähenstraße sind nun direkt an die Innenstadt und den Bahnhof angebunden und so als Wohnstandorte deutlich aufgewertet.

Die einmalige Investition in die Bustrasse Acher Weg und die Wendepalette in Schlatt hatte zudem den angenehmen Vorteil, dass die Stadt Singen auf diese Weise jährlich rund 150.000 € Fahrkosten einspart.

In der Südstadt ging mit der neuen Verbindungstrasse zwischen der Überlinger und der Masurenstraße zum Fahrplanwechsel 2011/2012 ein langgehegter Wunsch in Erfüllung: Das große Wohngebiet an der östlichen Überlinger Straße und die Wohngebiete zwischen der Freiburger- und Konstanzer Straße mit insgesamt 3.000 Einwohnern sind jetzt erstmalig bzw. deutlich verbessert an das Stadtbusnetz und damit an die Innenstadt, den Bahnhof und die Nahversorgungsangebote (Einkaufszentren etc.) angebunden. Die Erschließung eines neuen Wohngebietes an der östlichen Masurenstraße hatte die Baumaßnahme ermöglicht.



2011 eröffnete neue Bustrasse Masurenstraße – Erschließung Baugebiet Zur Sonne

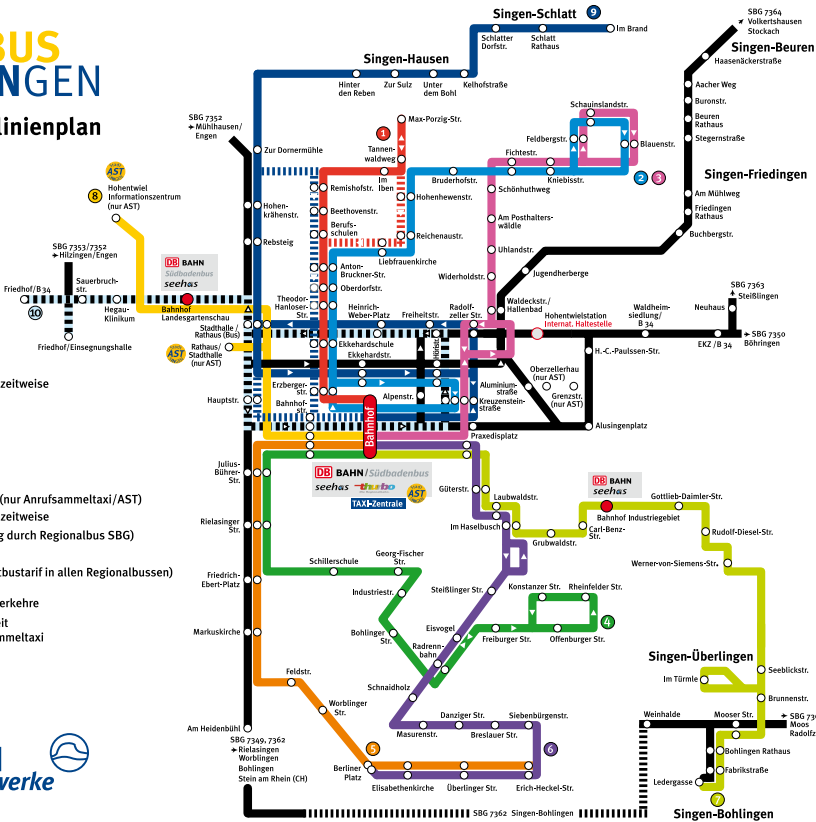


Die Neuführung der Buslinien in der Singener Südstadt und die damit gewonnene Verkürzung der Fahrzeiten erlaubten die weitere Einrichtung einer Vielzahl neuer Haltestellen. Von den jetzt über 220 Haltestellen wurden seit 2000 über 54 Haltestellen neu ausgewiesen, renoviert und umbenannt und insbesondere in der Innenstadt und in den Wohngebieten mit den höchsten Fahrgastzahlen 19 Haltestellen behindertengerecht umgebaut. 33 neue Wartehallen wurden zusätzlich erstellt, so dass inzwischen über 80 Wartehallen den Fahrgästen einen sicheren und wettergeschützte Aufenthaltsmöglichkeit bieten. Die Stadtwerke investieren jährlich rund 50.000 € in die Sicherung und Unterhaltung des Haltestellennetzes.

STADTBUS SINGEN

Buslinienplan

- Linie 1 ||||| nur zeitweise
 - Linie 2 —————
 - Linie 3 —————
 - Linie 4 —————
 - Linie 5 —————
 - Linie 6 —————
 - Linie 7 —————
 - Linie 8 Hohentwiel (nur Anrufsammeltaxi/AST)
 - Linie 9 ————— nur zeitweise
 - Linie 10 ||||| (Bedienung durch Regionalbus SBG)
 - SBG-Linien —————
- (Anerkennung Stadtbustarif in allen Regionalbussen)
- Haltestelle für internationale Busverkehre
 - Umsteigemöglichkeit Bahn/Bus/Anrufsammeltaxi



SINGEN Stadtwerke

Das jetzt vorhandene dichte Linien- und Haltestellennetz ermöglicht es fast allen Einwohnern der Stadt innerhalb weniger Minuten eine Haltestelle zu erreichen. Kaum eine Wohnung ist weiter als 300 Meter von einer Haltestelle entfernt. Damit ist die gesamte Stadt sowohl zeitlich (Halb- und Viertelstundentakt) als auch räumlich (300-Meter-Radius) optimal für den ÖNV erschlossen. Allen Bürgerinnen und Bürgern der Stadt einschließlich der Stadtteile stehen jetzt kurze und schnelle Verbindungen mit der Innenstadt, dem Bahnhof, den Nahversorgern und den Arbeitsplätzen im Industrie- und Gewerbegebiet zur Verfügung.

Mit der umfangreichen Neustrukturierung des Liniennetzes wurde die Übersichtlichkeit des Liniennetzes erheblich verbessert. Alle Linien wurden konsequent auf den Bahnhof ausgerichtet und erstmals Fahrpläne für jede einzelne Linie gedruckt.

Die im Singener Jahrbuch 2007 genannten Ziele für den weiteren Ausbau des Stadtbusangebotes konnten mit einer einzigen Ausnahme, dem ÖPNV-gerechten Umbau des Bahnhofplatzes, bis 2011 umgesetzt werden! Mit jährlich 1,26 Millionen Fahrgästen ist der Platz vor dem Bahnhof der zentrale Knotenpunkt des gesamten Stadtbussystems. Übersichtlichkeit für die Fahrgäste, kurze Wege zwischen den Bushaltestellen und dem Schienenverkehr bei gleichzeitiger attraktiver Gestaltung des Platzes sind zentrale Vorgaben für alle weiteren Planungen. Die Planungen für diesen Platz laufen schon seit Jahrzehnten mit den unterschiedlichsten Zielvorgaben. Es ist zu hoffen, dass bei der dringend anstehenden Überplanung des Platzes die Belange des ÖPNV vorrangig berücksichtigt werden (siehe Singener Jahrbuch 2007, Seite 83: Neugestaltung des Bahnhofplatzes). Durch den Einsatz moderner Signaltechnik und Fahrplantechnologie könnten auch auf einer räumlich eng begrenzte Fläche kurze, benutzerfreundliche Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden. Damit wäre eine für die gesamte Innenstadt optimale städtebauliche Aufwertung des Platzes möglich.

Selbst für die bisher benachteiligte Oststadt im Bereich Oberzellerhau bestehen berechtigte Aussichten auf eine Verbesserung:



Die neue Buslinie 10, die Verlängerung der Regionalbuslinie Stein a. Rh. (CH) – Singen Bahnhof, wird zum Fahrplanwechsel 2012/2013 auch dieses Wohngebiet mit dem Bahnhof, der Innenstadt und dem Waldfriedhof verbinden.

Mit den neuen Haltestellen Waldheimsiedlung und EKZ wird seit 2011 auch der östliche Bereich des Industriegebietes Alusingen und das schnell wachsende Gewerbegebiet um das EKZ besser in den ÖPNV eingebunden (Regionalbuslinie 7350).

Durch die Verlegung der Linie 7 (Singen Bahnhof – Industrie- und Gewerbegebiet – Bahnhof Industriegebiet – Überlingen – Bohlingen) aus der Pfaffenhäule in die Grubwaldstraße und der Ausweisung von 4 neuen Haltestellen wurde der dortigen Ausweitung des Arbeitsplatzangebotes Rechnung getragen. In diesem Teil des Singener Industriegebietes arbeiten über

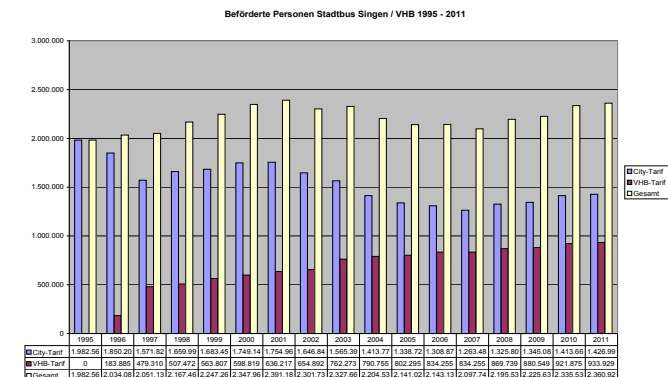


15.000 Menschen, viele in Teilzeit, die unbedingt auf die verbesserte ÖPNV-Anbindung angewiesen sind.

Der Stadtteil Bohlingen erhielt 3 neue Haltestellen (Mooser Straße, Fabrikstraße, Weinhalde) und ist jetzt optimal erschlossen. Die Bewohner des Stadtteils können die Innenstadt sowohl über das Singener Industrie- und Gewerbegebiet mit dem Bahnhof Industriegebiet (Stadtbus-Linie 7) als auch über die Regionalbuslinie 7362, über die Gemeinde Rielasingen-Worblingen und die Singener Südstadt erreichen.

2011 konnte endlich, nach zeitraubenden Planungen der Straßenbauabteilung, auch das Busbeschleunigungsprogramm der Stadtwerke zum Abschluss gebracht werden. Die jetzt mögliche Ampelsteuerung durch die Stadtbusse hat die Fahrplansicherheit (Pünktlichkeit) dauerhaft verbessert. Die einmalige Investition erlaubt eine höhere Verdichtung des Fahrplanes und spart so langfristig Kosten im Betrieb ein.

Die Ergänzung des Stadtbusangebotes durch das 1992 eingeführte Anruf-Sammel-Taxi-Angebot (AST) ermöglicht einen über 20-stündiges ÖPNV-Gesamtangebot im Stadtgebiet im Halb- und Viertelstundentakt. Dieses Angebot und die niedrigen Tarife haben mit zu dem deutlichen Fahrgastanstieg beigetragen. So ist der Anteil der Zeit- und Mehrfahrtenkarten zwischen 2004 und 2010 um 4,4 % bzw. 31 % gestiegen. Insgesamt stieg die Zahl der Fahrgäste seit 2006 um rund 10 % auf 921.875 und im Citytarif (innerstädtischer Betrieb) um 8,12 % auf 1.415.366 Fahrgäste. Die umfangreichen Verbesserungen im Jahr 2008 haben gezeigt, dass sich die Investitionen in den ÖPNV lohnen. Mittel- und langfristig sind aufgrund der demografischen Entwicklung und der steigenden Kraftfahrzeugkosten weitere starke Fahrgastzunahmen zu erwarten. So konnten die Stadtwerke im Jahr 2010 mit 2.337.241 Fahrgästen die höchste Fahrgastzahl seit Einführung des VHB im Jahr 1996 verzeichnen (bei gleich gebliebener Einwohnerzahl).



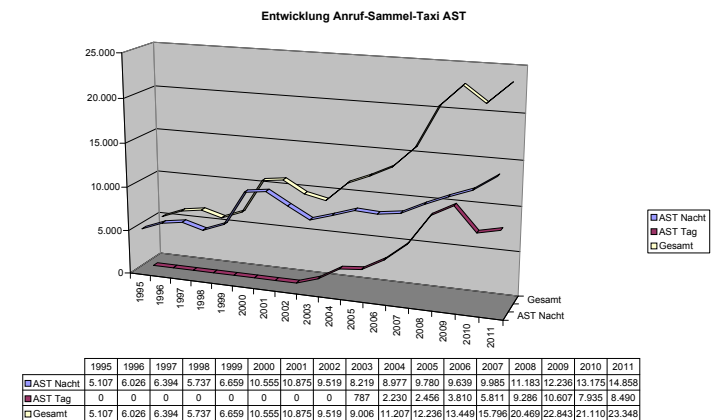
Die Singener Stadtbustarife sind vergleichsweise sehr günstig, das Angebot wurde in den vergangenen Jahren stark vereinfacht und übersichtlich, fahrgastfreundlich gestaltet. Insbesondere die günstige Verbindung mit dem Anruf-Sammel-Taxi hat zu einer starken Zunahme der Zeitkartennachfrage geführt.

Alle Zeitfahrkarteninhaber können das AST tagsüber kostenlos und nachts gegen einen geringen Komfortzuschlag benutzen. Da dies auch für Schülermonatskarten gilt, ist das AST bei Jugendlichen besonders beliebt. Mehr als 75 % aller AST-Benutzer sind Inhaber von Zeitkarten.

Der Verkauf von „Ermäßigten - Monatskarten“ (Schülertarif für Sozialpassinhaber/innen Stadt Singen) stieg seit 2005 um 374 %. Mit der ermäßigten Monatskarte wird auch den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt mit einem geringen Einkommen die Teilhabe am öffentlichen Leben erleichtert: Mobilität als wichtiger Beitrag zur Lebensqualität.

Eine weitere erhebliche Verbesserung brachte die Einführung der Magnetstreifenkarte und der Mehrfahrtenkarten. Dies verkürzt die Einstiegszeit in die Busse und ermöglicht insbesondere älteren Fahrgästen einen stressfreien Einstieg (keine Kleingeldsuche mehr).

Auch das 2003 eingeführte Hohentwieltaxi, das in den Seehastakt eingebunden, den Bahnhof mit dem Infozentrum Hohentwiel verbindet, erlebt eine ständig wachsende Nachfrage. Eine frühere Busverbindung zum Hohentwiel war wegen mangelnder Nachfrage 1980 eingestellt worden.



Verantwortlich für den Stadtbusbetrieb mit einem Geschäftsvolumen von rd. 2,8 Millionen € sind neben den beiden Geschäftsführern und dem Geschäftsbereichsleiter Verkehr lediglich 2 weitere Mitarbeiter/innen (Halbtagsstellen). Alle wesentlichen Aufgaben wurden über eine Vielzahl von Verträgen auf Geschäftspartner, Subunternehmer und städtische Dienststellen übertragen.

Die Stadtwerke haben bewusst auf Fremdwerbung auf ihren Bussen verzichtet und großen Wert auf eine hochwertige Ausstattung gelegt.



Die Fahrgäste sollen sich in „ihren“ Bussen wohlfühlen.

Die Ansprüche der Fahrgäste an das Aussehen der Busse steigen ständig. Das Erscheinungsbild der Busse trägt immer stärker zum Erfolg des gesamten Unternehmens bei, die Busse sind rollende Aushängeschilder und durch keine andere Werbemaßnahme zu übertreffen. Diese Qualität ist langfristig weitaus wirkungsvoller als alle sonstigen Werbemaßnahmen und -einnahmen.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass das Stadtgebiet Singen mit seinem umfangreichen Linien- und Haltestellennetz optimal an den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen ist. Es werden künftig nur noch geringfügige Erweiterungen und Änderungen erforderlich sein. Damit bietet der Stadtbuss Singen eine kostengünstige und umweltfreundliche Alternative zum eigenen Auto. Die Stadt ist bestens aufgestellt für die künftige Entwicklung.

Impressum

Text:
Thomas Wittenmeier, FB 1, S

Bilder:
Südkurier / Stadtwerke Singen

Gestaltung / Layout:
Stefanie Lemke, FB 1, HD

Druck:
Hausdruckerei Stadt Singen

STADTBUS SINGEN

Stadtwerke Singen
Grubwaldstr. 1
78224 Singen

Tel.: 077 31/85-405
Fax: 077 31/85-882-403
Mail: oePNV.stadt@singen.de