



## 20 Jahre Bewegung für die Insel

**WESTERLAND** Heute auf den Tag genau vor 20 Jahren übernahm **Sven Paulsen** (Foto) die Sylter Verkehrsgesellschaft (SVG). Für ihn war die Übernahme „ein Abenteuer“, aber auch eine reizvolle Herausforderung. In den vergangenen zwei Jahrzehnten hat Paulsen bei der SVG viel bewegt.

Mit welchen Gefühlen und Ängsten der aus der Schifffahrt kommende Unternehmer (Reederei Adler-Schiffe) den Start und die Entwicklung der SVG erlebt und empfunden hat, berichtet er im Interview. Auf einer Extraseite wird die Geschichte der SVG unter Sven Paulsen erzählt. **Seiten 7 u. 12–13**

SVG

# „Wir sind sehr gut aufgestellt“

Interview mit Sven Paulsen, der vor 20 Jahren die Sylter Verkehrsgesellschaft übernahm, über schlaflose Nächte, Fahrpreise und E-Busse

**Herr Paulsen, wie kam es überhaupt dazu, dass Sie die SVG übernahmen?**

Es war ja bekannt, dass die SVG, die damals Frau Prahll gehörte, verkauft werden sollte. Aber für uns war das auf den ersten Blick eine viel zu große Nummer, weil wir nicht wussten, wie Öffentlicher Personennahverkehr, also ÖPNV, geht und wir auch finanziell nicht so aufgestellt waren, dass wir die Kaufsumme ohne weiteres hätten finanzieren können. Das Interesse von Frau Prahll war aber, uns das Unternehmen zu verkaufen, weil sie wollte, dass es in ihrem Sinne weitergeführt wurde und nicht irgendein Konzern das Geschäft übernahm. Es ging ihr dabei auch um die Mitarbeiter, die ihre Jobs behalten sollten.

**Trotz Ihrer Bedenken haben Sie die SVG gekauft. Wie kam das?**

Ich war ja interessiert, aber finanziell nicht in der Lage. Ich kann mich noch genau erinnern, als der Tag der Entscheidung kam. Meine Frau und ich sind in das alte Büro von Frau Prahll gegangen. Sie saß dort an ihrem ganz kleinen Schreibtisch - damals war sie schon über 80 Jahre alt - und wartete nun auf meine Entscheidung. Meine Frau hatte mir gesagt, dass ich verrückt sei, wenn ich mich auf dieses Abenteuer einlassen würde. Frau Prahll habe ich dann gesagt, dass ich es zwar gerne kaufen würde, aber den Kaufpreis nicht aufbringen kann. Es ging damals um eine für mich unvorstellbare Summe von 10 Millionen D-Mark. Frau Prahll fand dann aber einen Weg für die Finanzierung, indem sie mir das notwendige Eigenkapital vorgeschossen hat.

**Als Sie die SVG übernahmen, war sie in einem ganz anderen Zustand als heute. Was fanden Sie vor?**

Das kann man gar nicht mit heute vergleichen. Die SVG besaß vorwiegend ältere Busse, die lange gefahren sind und es waren ausschließlich Solobusse. Es gab auch keinen getakteten Fahrplan, weil man der Meinung war, dass man den nicht brauchen würde. Die Gemeinden wollten allerdings immer gerne einen getakteten Fahrplan. Den haben wir dann ganz schnell umgesetzt. Das wurde zum großen Erfolg und die Fahrgastzahlen stiegen. Um die wiederum gut bewältigen zu können, wollte ich die Solobusse gegen Gelenkbusse austauschen, die deutlich größer sind, also mehr Gäste transportieren können. Aber die alten Hasen im Betrieb waren sehr skeptisch, da sie glaubten, dass man Gelenkbusse auf der Insel aufgrund der engen Straßenführung nicht fahren kann.

**Was haben Sie dann gesagt oder getan?**

Nun, ich wollte, dass wir es wenigstens mal ausprobieren. Also haben wir uns aus Kiel einen alten Gelenkbus geholt, eine Probefahrt gemacht und gesehen, dass es funktioniert, sich die Busse nicht verklemmten. Dann haben wir sieben weitere alte Gelenkbusse gekauft, die Zahl der Fahrgäste und damit auch die Umsätze weiter erhöht, die uns wiederum in die Lage versetzten, in neue Busse zu investieren.

**Wussten Sie, dass die SVG erfolgreich zu führen ist, wenn man den Investition- und Innovationstau auflösen würde? Sie kamen aus der Schifffahrt, hatten bis dahin nix mit Bussen zu tun.**

Richtig, die Abkürzung ÖPNV war für mich eine eher abschreckende Buchstabenreihe. Mich haben auch viele gewarnt, da der ÖPNV in den meisten Städten und Gemeinden defizitär läuft.



Bereit für große Herausforderungen: Sven Paulsen

SVG

Ganz ehrlich: Ich hab damals oft nachts nicht geschlafen und mich gefragt, wie ich das alle hinbekommen kann.

**Sie haben es beim ÖPNV ja auch mit Behörden zu tun, auf Sylt wird er durch den Landschaftszweckverband, den LZV, geregelt. Wie schwer oder leicht hat man Ihnen dort den Start gemacht?**

Der LZV wollten ja schon lange die Taktung des Busverkehrs. Als sie sahen, dass wir die schnell umgesetzt hatten, war die Unterstützung wirklich groß, die Zusammenarbeit von Anfang an gut. Wir haben eine Konsession für die Fahrgastbeförderung und müssen unseren Verkehr so umsetzen, wie der Aufgabenträger es wünscht.

**Wird der ÖPNV und auch die SVG öffentlich gefördert?**

Die überwiegende Zahl der Betriebe im ÖPNV sind gemeinwirtschaftlich, das heißt sie werden öffentlich gefördert, weil sie ihre Kosten nicht selbst erwirtschaften können. Die Kostendeckung liegt bei den meisten um 50 Prozent, der Rest wird zugeschossen. Wir sind in der glücklichen Lage, dass wir eigenwirtschaftlich sind, unsere Kosten selbst decken können und deshalb die Kommunen auf der Insel nicht in Anspruch nehmen müssen. Lediglich die Stadtbuslinie wird von der Gemeinde Sylt subventioniert.

**Hat sich das Streckennetz auf der Insel seit Ihrer Übernahme der SVG deutlich verändert?**

Was sich verändert hat, ist die Verdichtung. Wir fahren viel häufiger als vor 20 Jahren. Seit 2012 haben wir zusätzlich die Stadtbuslinie über Tinum etabliert.

**Wie zufrieden sind eigentlich Ihre Fahrgäste? Wissen Sie das?**

Ja, wir haben vor einigen Jahren eine Er-

hebung durchführen lassen und die Gäste befragt, wie unser Service ankommt. Da haben wir sehr gut abgeschnitten. Einige haben bemängelt, dass wir zu teuer sind.

**Gefühlt stimmt das doch auch. Oder?**

Nun, ich denke unser Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt. Wir setzen die modernsten Busse ein, haben die enge Taktung in den Fahrplänen, damit alle gut über die Insel kommen. Selbstverständlich sind wir etwas teurer als der hoch subventionierte ÖPNV in andern Städten und Gemeinden. Im Übrigen sind unsere Tarife auf Kilometer gerechnet allerdings nicht höher als auf dem Festland. Wir fahren weite Strecken, die man hier so nicht wahrnimmt. In Städten fährt man gefühlt mehr, weil es ständig um Kurven und durch verschiedene Stadtteile geht.

**Wie wirkt sich die Saison auf die Gestaltung der Fahrpläne aus?**

Das ist eine große Herausforderung, denn wir brauchen im Sommer doppelt so viele Busse wie im Winter und das heißt auch deutlich mehr Mitarbeiter.

**Spüren Sie auch den viel beschworenen Fachkräftemangel?**

Wir haben viel in Personalwohnungen investiert und das macht die Suche deutlich einfacher. Es gibt auch einige Fahrer aus anderen Bundesländern, die gerne mal eine Saison auf Sylt arbeiten. Wenn man denen eine Wohnung anbieten kann, dann kommen sie sehr gern. Das Wohnungsangebot ist meiner Meinung nach auch der Schlüssel, um Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten.

**Wenn Sie jetzt rückblickend auf die damals so schwere Entscheidung, ob Sie die SVG übernehmen sollten oder nicht, schauen, wie fällt dann das Urteil aus? War es richtig?**

Es war sicher zunächst ein Abenteuer, weil ich nichts vom ÖPNV wusste und verstand. Aber es hat mich gereizt, weil ich auch sah, dass es gut zu uns als Reederei Adler-Schiffe passte. Jetzt gibt es die Synergieeffekte und die Verbindungen zu den Inselenden sind deutlich verstärkt - und das kommt nicht nur uns zugute, sondern allen.

**Hand aufs Herz: Wie steht die SVG im Vergleich zu anderen Anbietern im ÖPNV dar, wenn wir Umweltverträglichkeit, Komfort, Service, Sauberkeit und so weiter betrachten?**

Ich bin überzeugt, dass wir da in der ganz oberen Liga mitspielen. Ich glaube, es gibt nur wenige Unternehmen, die einen so neuen Fuhrpark vorweisen können wie wir, der so modern und umweltfreundlich ausgestattet ist wie unser. Wenn man dann noch auf unsere Haltestellen schaut mit den Digitalanzeigen der Abfahrten, die Echtzeitauskunft der Fahrzeiten, die man online auf dem Handy abfragen kann, dann haben wir hier einen Top-Standard.

**Wie sieht die Zukunft des ÖPNV aus?**

Zunächst mal glaube ich, dass da einiges auf uns zukommen wird. Aber wir sind sehr gut aufgestellt. Ich denke, dass sich E-Busse durchsetzen werden, auch da haben wir bereits Erfahrungen sammeln können, weil wir probeweise bereits unterschiedliche E-Bus-Typen auf der Insel getestet haben. In diesem Monat wollen wir nochmals einen für zwei Wochen im Tagesgeschäft testen. Wir werden voraussichtlich bereits im kommenden Jahr einen E-Bus anschaffen. Unser Liniennetz mit den Distanzen ist dafür sehr gut geeignet. Die Zukunft wird dann noch umweltfreundlicher und leiser, denn E-Busse hört man kaum. Kurzum: Ich bin sehr optimistisch was die Zukunft des ÖPNV auf der Insel betrifft und wir werden uns beständig weiterentwickeln.

Interview: Michael Stitz

**Mehr zur Geschichte der SVG auf den Seiten 12/13**

## ERINNERUNG

### „Aus dem Dornröschen-Schlaf geweckt“

Öger Akgün, Geschäftspartner von Sven Paulsen und mit seiner Firma „Autopflege Sylt“ zuständig für die tägliche Reinigung der SVG-Fahrzeuge, ist quasi mit den Bussen groß geworden. „Wir sind als Schüler ja immer mit den Bussen gefahren, kannte die Fahrer und hatten auch unseren Spaß. Aber es waren doch ziemlich alte Fahrzeuge, die damals eingesetzt wurden“. Für den in Tinum aufgewachsenen Öger Akgün war der Besitzer-Wechsel bei der SVG mit einem „sichtbaren Wandel verbunden. Nach 1995 wurden die Busse immer moderner und durch die klare Taktung der Fahrzeiten, konnte man sich besser orientieren. Das war auch für uns Schüler sehr wichtig. Für mich hat Sven Paulsen mit seinen vielen guten Ideen die SVG vor 20 Jahren aus dem Dornröschen-Schlaf geweckt“.



Begeistert ist Öger Akgün von der Modernität der SVG. RÜSCHER



### Zahlen, Fakten, Daten

- Über eine halbe Million Liter Diesel verbrauchen die Busse der SVG.
- Von morgens um fünf Uhr bis zirka ein Uhr nachts sind die Busse unterwegs.
- 58 Menschen arbeiten derzeit für die SVG. Davon sind 50 Busfahrer.
- Die SVG hat einen Fuhrpark mit 20 Linienbussen, 13 Reisebussen und zwei Oldtimern.
- Rund 1,5 Millionen Kilometer legen die SVG-Busse im Jahr zurück.
- Im Jahr werden rund zwei Millionen Fahrgäste von der SVG befördert.
- 40.000 auswärtige Kinder werden jedes Jahr über die Insel gefahren.
- Dazu kommen im täglichen Betrieb der Transport von 350 einheimischen Schülern.



FOTOS: SVG



### Erinnerung an die Inselbahn

Im Jahr 2013 feierte die Sylter Verkehrsgesellschaft ihr 125-jähriges Jubiläum. Die Geschichte der SVG beginnt mit der Inselbahn. Mit ihr verbinden sich bis heute romantische Vorstellungen vom Inselverkehr. Doch bereits 1970 war klar, dass diese Bahn nicht mehr konkurrenzfähig war im Wettbewerb mit den Bussen. Die Inselbahn wurde eingestellt. „Vor 125 Jahren bedeutete der Bau dieser Bahn für die Insel nicht nur eine unerhörte Entwicklung, sondern war auch Motor für den touristischen Aufschwung“, schrieb Sven Paulsen im Vorwort zu dem Buch „Blumen pflücken während der Fahrt verboten“, das anlässlich des SVG-Jubiläums aktualisiert und neu aufgelegt wurde. Nahverkehrs-Nostalgiker brauchen aber nicht auf das Flair der alten Inselbahnzeiten zu verzichten. Mit zwei Oldtimer-Bussen bietet die SVG Charterfahrten an: Seit Juli 1999 mit einem gelben 30-Sitzer der Schweizer Marke „Franz Brozincevic Wetzikon FBW“ (Baujahr: 1958) und seit August 2011 auch mit einem himmelblauen „Borgward BO 4000“ (Baujahr: 1952), der an den legendären „NIVEA-Express“ der Inselbahn erinnert.

57

# Ein Mann und viele Busse halten die Insel in Bewegung

Wie die Entwicklung der Sylter Verkehrsgesellschaft (SVG) unter der Führung von Sven Paulsen den Aufbruch in die Moderne schaffte und damit bundesweit zu einem der erfolgreichsten Unternehmen im Öffentlichen Personennahverkehr wurde

Anfang der 1970er Jahre löste der Busverkehr die in die Jahre gekommene Inselbahn ab. Zwei der Männer aus dieser Zeit des Umbruchs des Sylter Verkehrs sind der ehemalige Betriebsleiter Manfred Milpetz und Fahrleiters Dieter Tölke der Sylter Verkehrsgesellschaft, die sich noch heute gut an diese Zeit erinnern. Manfred Milpetz, 1938 in Kaiserslautern geboren, kam 1964 zur SVG. Zu seinen zwei Meisterbriefen als Bau- und Kunstschlosser sowie als Kfz-Mechaniker-Meister legte er noch den Meister in Maschinenbau und den Fahrlehrerschein für alle Klassen ab. Milpetz: „Für den Linien- und den Gelegenheitsverkehr wurden in den siebziger und acht-

ziger Jahren gebrauchte Busse aus ganz Deutschland gekauft. Zum Beispiel von den Elektrizitätswerken Minden-Ravensberg (EMR) acht Busse von Kraus Maffei mit automatischem Getriebe der Firma Wilson, die in der SVG-Werkstatt aufgearbeitet worden sind. Zwei der Busse entstanden wir von einem Schrottplatz für 2400 Mark. Sie hatten keine Scheiben mehr und die Beplankung war durchgerostet. Mit der Bahn wurden sie nach Sylt gebracht und von uns wieder fahrtüchtig gemacht. Die Wilson-Getriebe mussten ausgetauscht und auf Schaltgetriebe umgerüstet werden. Denn diese Automatik-Getriebe waren sehr störanfällig und verursachten hohe Kosten. Zu der Zeit gab es auf der Insel noch viel weniger Straßen, keine Ampeln und ein Quadratmeter Grund und Boden kostete 10 Mark.“

„Organisieren konnte ich schon immer ganz gut. Es war eine schöne Zeit bei der SVG.“  
Dieter Tölke  
ehemaliger Fahrleitersleiter

Dieter Tölke, geboren 1946, selbst aus ei-

ner Sylter Busunternehmer-Familie stammend, stieg 1981 bei der SVG ein. „Die ersten zwölf Jahre bin ich Bus gefahren – Sonderfahrten, Rundfahrten und im Winter auch Linienverkehr. Dann, von 1993 an, habe ich als Fahrleitersleiter gearbeitet. Organisieren konnte ich schon immer ganz gut. Es war eine schöne Zeit bei der SVG.“ Zum großen Umschwung in der SVG kam es 1995, als Reeder Sven Paulsen das Busunternehmen von Vera Prahl übernahm. Dieter Tölke: „Bisher war es bei der SVG immer ganz einfach zugegangen – mit Bleistift und Papier. Nachdem Sven Paulsen das Unternehmen gekauft hatte, änderte sich schlagartig alles. Sofort wurde auf Computer umgestellt. Vorher war immer alles zu teuer. Automatikgetriebe oder Gelenkbusse wurden abgelehnt. Bei Paulsen ging das jetzt alles. Jedes Jahr wurde immer das Neueste angeschafft, was es auf dem Markt gab.“

Zunächst wurden 1996 acht Gelenkzüge der Firma Kässbohrer/Setra mit Unterflurmotor von der Auto-Kraft beziehungsweise dem Kässbohrer-Händler in Flensburg für 8000 bis 10000 Mark pro Bus gekauft. Milpetz: „Sie wurden drei bis fünf Jahre im Linienverkehr eingesetzt und dann für den gleichen Preis wieder bei Mercedes in Zahlung gegeben.“ Im gleichen Jahr wurden die ersten Doppeldecker-Busse von Neoplan mit 75 Sitzplätzen von der Firma Ulrich in Hamburg-Bergedorf gebraucht übernommen. Außerdem kaufte die SVG 15 Fahrradträger von der Firma Franz Harbeck, mit denen jeder Linienbus, auch die Gelenkbusse, fünf Fahrräder mitnehmen konnte. Mittlerweile sind alle Linienbusse mit diesen Fahrradanhängern ausgerüstet – das ist einmalig im öffentlichen Busverkehr. Manfred Milpetz: „Die Investition hat sich gelohnt, da in den ersten vier Jahren über 70.000 Fahrräder problemlos transportiert wurden.“ Das elektronische Kassensystem, die wieder aufladbare Chipkarte und die SVG-Sparcard wurden eingeführt. Vom Erlös jeder verkauften Sparcard werden 50 Cent an gemeinnützige Organisationen gespendet. Die Übernahme des Reisebusunternehmens „Tölke Reisen“ sowie die Einführung des 20-Minuten-Taktes für Linienbusse im Sommer (im Winter gilt ein 30-Minuten-Takt) waren weitere Schritte zur Modernisierung und Ausbau des Sylter Personenverkehrs. Für alle Busfahrer wurde 1997 eine einheitliche Dienstkleidung eingeführt, jeder Fahrer bekam eine kostenlose Grundausstattung. Weiterhin wurden der Betriebshof erweitert, die Abstellflächen für die Busse asphaltiert und die Waschanlage erneuert. Seit dem 1. Juni 1998 betreibt die SVG im Auftrag der Kommune mit zunächst vier speziell für den innerstädtischen Verkehr geeigneten klimatisierten Bussen einen Ringverkehr. Das bei den Fahrgästen beliebte und von den Politikern heiß diskutierte Projekt basierte auf der Idee, Einheimische und Urlauber durch günstige Fahrpreise (mit gültiger Kurkarte anfänglich eine Mark) vom Auto in den Bus zu locken.

Alle Busse wurden ab 1998 videüberwacht, mit Rückfahrkameras und Funk ausgerüstet. Im April 1999 wurde der DB AutoZug Sylt Shuttle als Partner gewonnen, der sich mit 300.000 Mark pro Jahr am Stadtbuss beteiligt und seinen Kunden dafür die kostenlose Benutzung anbietet. Der Stadtbuss war das erste Verkehrsangebot, das eine seit langem bestehende Wunschvorstellung vieler umweltbewusster Sylter verwirklicht: mit der Kurkarte kostenlos Bus fahren. Als im Frühjahr 2004 der DB AutoZug Sylt Shuttle den Zuschuss kündigte, stand das Schicksal des Westerländer Stadtbusses auf dem Messers Schneide. Mit Hilfe der Stadt wurde ein neues Konzept gefunden, und der Bus konnte weiterfahren. Das Netz der insgesamt fünf SVG-Linien

wies dabei Parallelen zum alten Inselbahnnetz auf. So befand sich der Dreh- und Angelpunkt der Buslinien, der 1997 neugestaltete ZOB mit der markanten SVG-Zentrale, dort, wo früher der Kleinbahn pavillon stand. Und an Stelle der alten Nordbahn fährt heute die Linie 1 nach List und auf der Südbahnstrecke gen Hörnum alle 20 Minuten die Linie 2. Im gleichen Jahr wurde der SVG-Pavillon vor dem Westerländer Bahnhof gebaut. Dort erhalten Touristen und Einheimische Infos und können Tickets kaufen. Auch in List und in Hörnum wurde jeweils ein Info-Pavillon errichtet. In Westerland,

List und Hörnum wurden elektronische Infotafeln aufgestellt. Darauf kann man nicht nur die Abfahrtszeiten der Linienbusse ablesen, sondern man erfährt auch, wann die Ausflugsfahrten der Schiffe und Busse starten. Die Sylter Busflotte, alles behindertengerechte Niederflerbusse, wurde 2006 wiederum um vier Einheiten erweitert: Zwei Citroen Niederflur Gelenkbusse kommen hinzu – einer als Rundfahrtbus, einer als Stadtbuss. Und im November wurde er-



SVG-Pavillon vor dem Westerländer Bahnhof. Dort gibt es Infos und können Tickets gekauft werden.

2009 wurde Sven Paulsen mit dem „Oscar“ der nordischen Verkehrsszene ausgezeichnet: Die SVG und die Reederei Adler-Schiffe erhielten den schleswig-holsteinischen „ÖPNV-Preis“.

der Sylter Verkehrsgesellschaft hat als Adresse keine andere Straße als den an alte Zeiten erinnernden „Bahnweg“. Als Flaggship für die Busflotte wurde der in Belgien gebaute Doppeldecker Astromega mit 90 Sitzplätzen angeschafft. Sven Paulsen: „Da fahren sich die Inselrundfahrten viel wirtschaftlicher, als mit zwei einzelnen Bussen.“ Weitere Premieren: Zwischen Hörnum und List wurde eine neue Schnellbuslinie eingerichtet, und die Linien 1 und 2 erhielten „Fahrgast-TV“, über das mittlerweile alle Linienbusse verfügen. Und ein weiterer Bus stieß zur Flotte: Der van Hool Altano mit 63 Sitzen war ein echter Luxusliner für Betriebsausflüge und Reisen von Sylter Vereinen, Gruppen und Verbänden. Im Dezember 2004 wurde die „größte Garage der Insel“ fertig gestellt – die neue 1800 Quadratmeter große Bushalle für 28 Solobusse auf dem SVG-Gelände für drei Millionen Euro. Umweltbewusst wurden 480 Quadratmeter Son-

neut in die Modernisierung der Busflotte investiert: Weitere drei neue Fahrzeuge wurden bestellt. Mit dem „Oscar“ der nordischen Verkehrsszene wurde Sven Paulsen 2009 ausgezeichnet: Die SVG und die Reederei Adler-Schiffe erhielten den schleswig-holsteinischen „ÖPNV-Preis“. Die Unternehmen wurden vom Fahrgastverband „PRO BAHN“ für ihr breites Angebot an Kombi-Tickets geehrt, mit denen verschiedene Verkehrsträger

2011 startete eine neue Umwelt-Initiative der SVG: Alle Busse wurden mit Anzeigen zum Dieseleverbrauchs-Management ausgerüstet.

gemeinsam ein für den Kunden bequemes Ausflugspaket schnürten. Ebenso für die vorbildlichen Angebote, mit denen den Gästen der umweltfreundliche Nahverkehr näher gebracht wird. Auch für die Saison 2010 orderte die SVG wieder vier neue Mercedes-Gelenkbusse, die alle das Siegel des blauen Umweltsiegels tragen. 2011 bekam der Westerländer Stadtbuss noch einen kleinen Bruder: Der „Kleine Tinnumer“ wurde geliefert. Als wichtiger Meilenstein in Richtung Klimaschutz wurde im April 2011 der erste Mercedes-Erdgasbus (362 PS, 18 Meter Länge, 160 Fahrgäste) in Fahrt gesetzt. Der Bus erzeugt 99 Prozent weniger Rußpartikel als ein vergleichbares Dieselfahrzeug. Im gleichen Jahr startete eine neue Umwelt-Initiative der SVG: Alle Busse wurden mit Anzeigen zum Dieseleverbrauchs-Management ausgerüstet. Die sagen dem Fahrer mit einem kurzen Signal, wenn er nicht umweltfreundlich fährt, also zuviel Diesel verbraucht. Damit sollen bis zu zehn Pro-

zent Treibstoff eingespart werden, was wiederum auch den Schadstoff-Ausstoß der Fahrzeuge reduziert. Sven Paulsen: „Wir haben dieses neue System zum Anlass genommen, die umweltfreundlichsten Fahrer am Ende des Jahres mit Prämien zu belohnen.“ Ab Dezember 2012 kann auch in den SVG-Bussen das cTicketingverfahren Touch & Travel der Deutschen Bahn von Smartphone-Besitzern genutzt werden. Vom Jahr 2013 an informieren an zwanzig stark frequentierten Haltestellen auf der Insel Anzeigtäfelchen darüber, wann der nächste Bus kommt. DFI – der dynamische Fahrgast-Informationsanzeiger macht es möglich. Für den Schülerverkehr auf der Insel ist die SVG ebenfalls verantwortlich: 40.000 auswärtige Kinder werden jedes Jahr über die Insel gefahren. Dazu kommt im täglichen Betrieb der Transport von 350 einheimischen Schülern. In den vergangenen zwanzig Jahren hat sich die Sylter Verkehrsgesellschaft zu einem modernen und flexiblen Verkehrsunternehmen gewandelt. Jährlich werden mehr als 2,3 Millionen Urlauber und Einheimische zwischen den Inselorten befördert. Doch obwohl die 33 Busse des SVG-Fuhrparks ein Durchschnittsalter von gerade einmal fünf Jahren aufweisen (Sven Paulsen: „Wir kaufen jedes Jahr zwei bis vier neue Busse.“), brauchen Nahverkehrs-Nostalgiker nicht auf das Flair der alten Inselbahnzeiten zu verzichten. Mit zwei Oldtimer-Bussen bietet die SVG Charterfahrten an: Seit Juli 1999 mit einem gelben 30-Sitzer der Schweizer Marke „Franz Brozincevic Wetzikon FBW“ (Baujahr: 1958) und seit August 2011 auch mit einem himmelblauen „Borgward BO 4000“ (Baujahr: 1952), der an den legendären „NIVEA-Express“ der Inselbahn erinnert.

Stefan Lipsky

*Immer sauber und schnell*  
Die Autopflege Sylt gratuliert Sven Paulsen zu 20 erfolgreichen Jahren als Chef und Visionär der SVG. Danke, Sven, dass du uns Sylter und unsere Gäste so gut über die Insel bewegst! Öger Akgün und die Autopflege Sylt