

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 11 (1998)

Heft: 6-7

Artikel: Der Bus von Tür zu Tür : Rufbusse sollen die Bussbetriebe entlasten und den Kunden Komfort bringen

Autor: Allenspach, Christoph

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120849>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Bus von Tür zu Tür

Sie heissen Rufbusse, PubliCars, Bürgerbusse und die Idee ist bestechend:

Kleine Busse bieten individuellen öffentlichen Verkehr. Rufbusse könnten ein Mittel dazu sein, die öffentlichen Busbetriebe bei ihrem schmerzhaften Spagat zwischen den Ansprüchen der Kundschaft und dem Spardruck der Kantone zu entlasten.

Anruf genügt. Nach 15 Minuten steht der öffentliche Kleinbus vor der Haustür der Rentnerin im Dorf A. Eine Viertelstunde später steigt sie beim Warenhaus der Stadt B aus. Unterwegs hat der Chauffeur noch einen jüngeren Herrn mit Aktentasche bei seiner Villa im Vorort C abgeholt und ihn zum Bahnhof gebracht. Die Zentrale sagt ihm über Funk, dass weitere Kundschaft in den Dörfern D, E und F wartet. Dies ist die ideale Vorstellung einer bestehenden Idee: In einem Gebiet von etwa zehn mal zehn Kilometern verkehrt ein Kleinbus täglich, um Kunden individuell zu ihren Zielen zu transportieren.

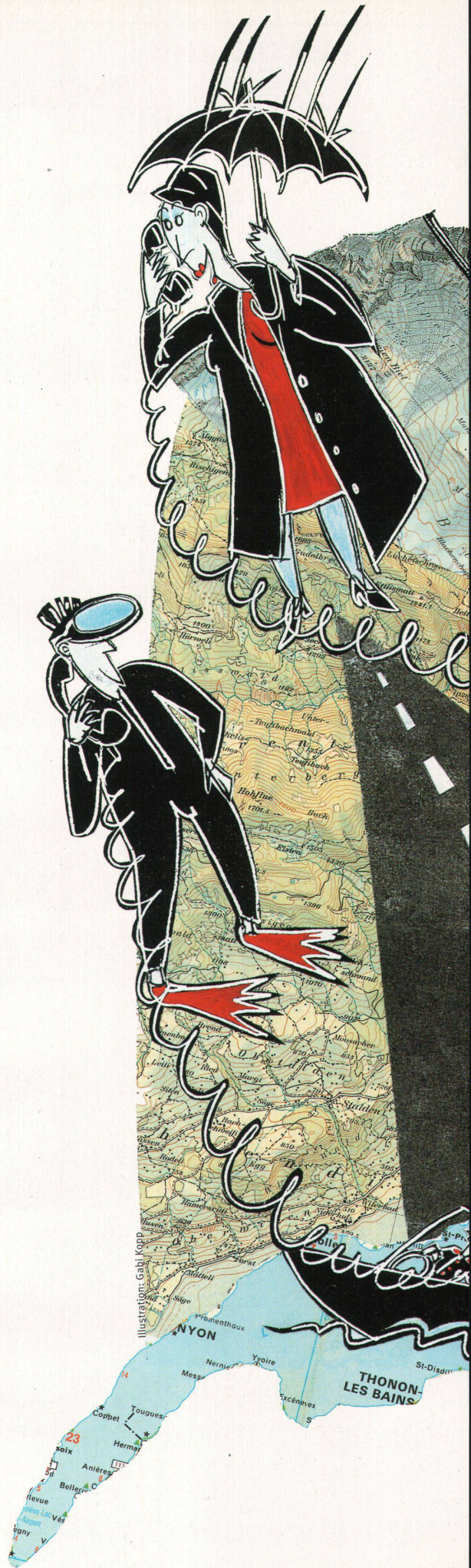
Die Idee hat in der Schweiz seit 1995 den Namen PubliCar. Seit damals fahren die Kleinbusse für die Postauto Schweiz versuchsweise kreuz und quer durch die Regionen Frauenfeld West im Thurgau und Orbe im Waadtland. Das Konzept hat das Unternehmen mit den gelben Bussen nicht selber erfunden, aber in der Schweiz erstmals systematisch erprobt. Die Ergebnisse sind befriedigend, wie der stellvertretende Direktor Daniel Landolf bestätigt. In Frauenfeld, wo ein Gebiet von sechs mal zehn Kilometern bedient wird, haben im August 1997 etwa 2500 Passagiere das Angebot benutzt, also 80 pro Tag. Bei jeder Fahrt sitzen zwischen vier und

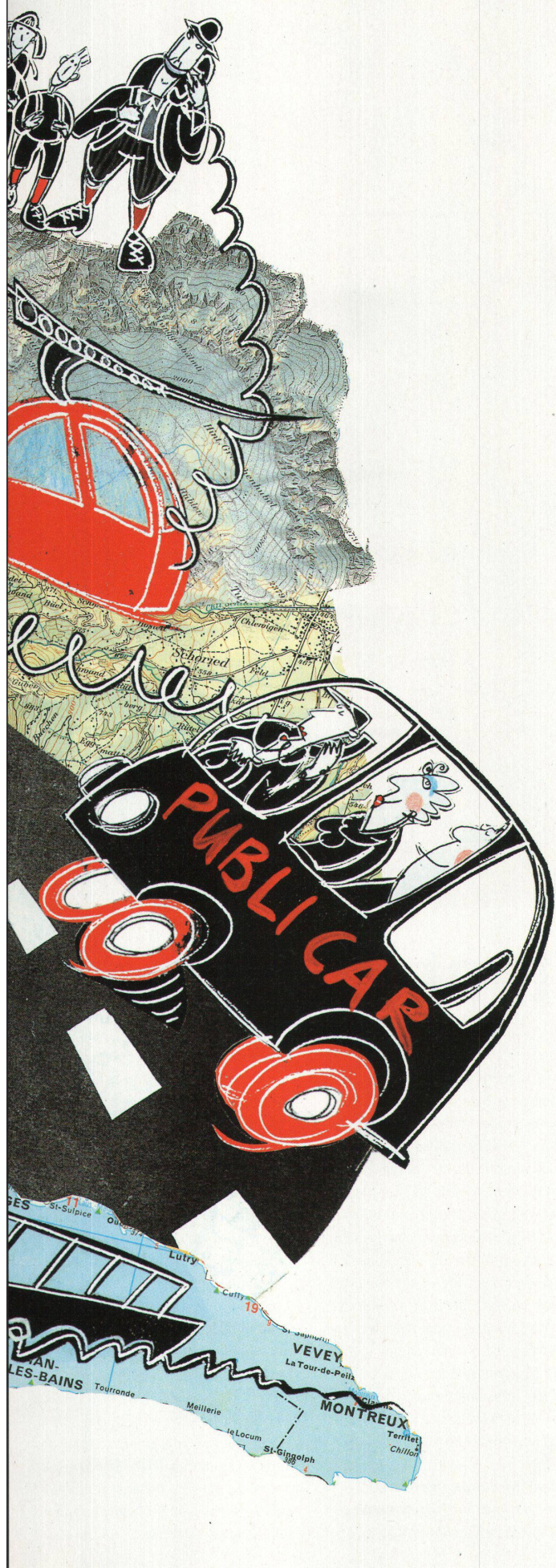
acht Personen im Bus – was wohl dann und wann dem Fahrer wegen der Routenwahl einigies Kopfzerbrechen bereiten wird.

Zufriedene Kundschaft

Das Echo sei bei den Fahrgästen durchwegs positiv, berichtet Thomas Lingg, der Verantwortliche der Region Frauenfeld. Eine Umfrage bei Kunden und (Noch-)Nichtkunden lässt auf ein grosses Interesse am neuen Angebot schliessen, was nicht verwundert. Erstmals ist der öffentliche Verkehr auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnitten. Während früher mühselig im Fahrplan nach einem der seltenen Linienbusse geforscht werden musste und danach, falls wirklich ein Bus fuhr, ein Fussmarsch bis zur nächsten Haltestelle bevorstand, genügt heute ein Anruf. Zur Kundschaft zählen besonders Hausfrauen, die tags zum Einkaufen fahren und nachts die sichere Fahrt von Haustür zu Haustür schätzen.

«Der PubliCar ist laut unseren Untersuchungen eindeutig beliebter als der Linienbus», stellt Daniel Landolf fest. Die Passagiere sind durchaus bereit, etwas mehr zu bezahlen, wenn sie dorthin gefahren werden, wo sie hinwollen, und nicht dort aussteigen müssen, wo das Postauto seit Urgrossvaters Zeiten stoppt. Für eine Fahrt von vier bis fünf





Kilometern ist beispielsweise der Grundtarif von drei Franken und eine Zusatzgebühr von vier Franken zu bezahlen. Damit liegt der Preis zwischen den Tarifen des Linienbusses und des Taxis.

Der PubliCar ersetzt nicht einfach Linienbusse, sondern schafft ein zusätzliches Angebot. Viele Orte wurden bisher nicht vom öffentlichen Verkehr erschlossen, und ausserdem verkehren neben den quer landein fahrenden Kleinbussen immer noch Linienbusse. Zumindest zu Pendlerzeiten, denn dort liegt ein Schwachpunkt des Konzeptes: Bei grosser Nachfrage bietet der kleine Bus nicht genügend Platz. Er gilt deshalb bei der Postauto Schweiz als Ergänzung und Erweiterung des Fahrplanes, nicht als Ersatz. Idealerweise wird er für relativ dünn besiedelte Gebiete in der Nähe eines städtischen Zentrums eingesetzt, dort wo kaum grössere Pendlerströme zu erwarten sind. Ungeeignet für den Rufbus sei ein abgelegenes, langes Tal, da er dort wegen zeitraubender Fahrten für wenige Fahrgäste grosse Defizite verursache.

Spardruck zwingt zur Innovation

Öffentlicher Verkehr individuell, mehr Kunden wegen einer besseren Streuung des Angebotes: Fast macht es den Anschein, als hätten die Postautobetriebe, die nicht immer den besten Ruf geniessen, die Kunden in den Rang des Königs und der Königin gehoben. Doch Ursprung der Idee war nicht der Wunsch, die Passagiere zu verwöhnen, sondern ganz banal der Spardruck. Der öffentliche Verkehr muss kostensparender fahren – bei verbesserter Leistung wohlverstanden. Falls dies nicht gelingt, drohen die Kantone, die seit der Revision des Eisenbahngesetzes die finanzielle Verantwortung für den öffentlichen Regionalverkehr tragen, unrentable Linien zu schliessen. Bereits wird zwischen Bund und Kantonen im Rahmen des neuen Finanzausgleiches auch über die zukünftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gerungen. Drei Varianten, die zur Diskussion stehen, sehen Einsparungen zwischen 150 und 450 Millionen Franken vor. Die Kantone und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs werden noch stärker zwischen dem politischen Auftrag des öffentlichen Verkehrsangebotes und dem finanzpolitischen Druck jonglieren. Die Rufbus-Lösung scheint sich dabei zu bewähren, die Rechnung ist schnell gemacht: Der Kauf eines grossen gelben Postautos kostet rund 450 000 Franken, der eines Kleinbusses dagegen nur 50 000 Franken. Ausserdem fahren die Kleinen wesentlich energiesparender, mit 13 Litern Diesel pro 100 km – die Grossen mit happigen 39 Litern. Und schliesslich gilt beim

Modell PubliCar: wenn niemand anruft, fährt auch niemand los. Leerfahrten lassen sich vermeiden.

Aussichtsreiche Perspektive

Wieviele Einsparungen mit dem PubliCar tatsächlich gemacht werden, kann Daniel Landolf nicht beziffern. Das variiere nach Region. «Die Defizite bringen wir dadurch bestimmt nicht weg», stellt er fest. Man fahre aber ganz klar günstiger und ziehe gleichzeitig neue Kunden an: «Der Kostendeckungsgrad ist höher als bei spärlich benutzten Linienbussen». Postauto Schweiz hat deshalb 1997 in den Regionen Ajoie JU und March-Linth SZ zwei neue Versuche gestartet. Der Kanton Thurgau, der bereits über die guten Erfahrungen von Frauenfeld verfügt, setzt auf dieses Konzept. Gestützt durch ein Verkehrskonzept, das den Bedarf aufzeigt, will der Regierungsrat demnächst vier weitere PubliCar-Netze finanziell unterstützen.

Seilbahn auf Abruf

Der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA hat nach einer Umfrage bei den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs über 100 Angebote von Rufbussen aufgelistet. Viele davon entpuppen sich bei genauer Nachfrage als gewöhnliche Linienbusse oder als touristische Angebote für Gruppenreisen. Die Umfrage zeigte aber zumindest, dass der Fantasie keine Grenzen gesetzt sind: Sogar vereinzelte Seilbahnen oder Fähren können gerufen werden. In einigen Regionen organisieren Privatpersonen den Betrieb, in anderen hat die Postauto Schweiz unter dem Namen «Mobile» gar Fahrer mit ihrem eigenen Fahrzeug auf Pikett engagiert. Die Freiburger Verkehrsbetriebe GFM führen seit 1990 mit Erfolg Sammelbusse mit den originellen Namen «Pyjambabus» oder «Bus des Etoiles» vom Hauptbahnhof Freiburg in die Regionen. Der Fahrer legt zu Beginn der Fahrt die Route fest.

Die Angebote nähern sich dem Dienst am Kunden wie in gemütlichen alten Zeiten an, als der Wirt des «Frohsinn» in Belp ein kleines rotes Lämpchen einschaltete, wenn ein Gast nachts noch nach Belpberg wollte. Der Chauffeur hupte draussen. Oder als der Oberamtmann des Greyerz die Abfahrt des Zuges um eine Viertelstunde verschieben liess, da er im Buffet noch sein Bier austrinken wollte. Nur ist 1998 der individuelle Dienst an die Kunden und Kundinnen nicht auf einen Dorfkönig beschränkt, sondern demokratisch und zunehmend professionell organisiert.

Christoph Allenspach