

PubliCar: Der Tür-zu-Tür-Service von Postauto Schweiz ist immer beliebter

Das Postauto auf Bestellung: Das einfache Konzept von Postauto Schweiz wird den Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste offenbar gerecht. Immer mehr Menschen, die in dünn besiedelten Regionen wohnen, und mobilitätsbehinderte Personen können sich den Weg zur Haltestelle sparen und für einen geringen Zuschlag einen Tür-zu-Tür-Service in Anspruch nehmen.

Das Rufbus-System wurde im Thurgau als Pilotversuch 1995 erstmals getestet und breitete sich danach rasant aus: Seit Juni 2001 gibt es bereits 24 Regionen, in denen PubliCars bereit stehen. Die attraktive Dienstleistung soll weiter ausgebaut werden; mittlerweile existieren auch im Ausland (Frankreich, Holland, Deutschland) erste „Rufbus“-Angebote, wie die Zeitschrift „Via“ in ihrem Artikel (8/2001) festhält.

Dezember 2001



Tür-zu-Tür-Service liegt im Trend

PubliCar-Konzept von Postauto Schweiz auf dem Vormarsch

Das Postauto auf Bestellung ist ein Beweis dafür, dass der öffentliche Verkehr den sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste gerecht werden kann. Das Konzept erfreut sich wachsender Beliebtheit, und Postauto Schweiz hat sich mit dem vielseitigen PubliCar-System zum Marktführer entwickelt.

Das Konzept ist einfach und vermutlich genau deshalb so erfolgreich: Wer mit dem PubliCar transportiert werden will, wählt die Gratis-Telefonnummer 0800 55 30 60 und teilt der Mitarbeiterin des Call-Centers seinen Fahrtwunsch mit. Diese berechnet mit Hilfe einer ausgeklügelten Dispositions-Software die optimale Fahrtroute – eventuell in Kombination mit Fahrtwünschen anderer Kunden – und bestätigt die Abhol- und Ankunftszeit. Das Dispositionssystem übermittelt die Reservation daraufhin dem Chauffeur mittels Natel-SMS (Short Message System). Der Kunde wird zu Hause abgeholt und an den Zielort gebracht und hat dafür lediglich einen Zuschlag von wenigen Franken zum normalen Postauto-Tarif zu entrichten. Einzige Vorgaben sind die definierte Betriebszeit und ein geografisch eingegrenztes Gebiet.

Angeboten wird der flexible «Tür-zu-Tür-Service» des Postautos in dünn besiedelten Regionen, die zuvor vielerorts auf den Anschluss an den öffentlichen Verkehr verzichten mussten. Auch in Randzeiten ist der Linienerverkehr häufig nicht die optimale Betriebsform. Das PubliCar-Konzept erfüllt so die Anforderungen des Bundes und der Kantone, den öffentlichen Verkehr auf möglichst kostengünstige Art abzuwickeln und wird den sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen im Sinne des Service Public gerecht. Die Postauto-Kleinbusse mit 8 bis 15 Sitzplätzen ersparen den Marsch zur Haltestelle und können auch auf schmalen Strassen und Feldwegen eingesetzt werden.

Die Vorteile dieses Systems liegen auf der Hand: Das Preis-Leistungs-Verhältnis für den Besteller wird verbessert, und die Fahrgäste profitieren von der Sicher-

heit des Tür-zu-Tür-Services und vom Fahrkomfort. Darüber hinaus garantiert ein sogenannter «Bedarfsbus» eine bessere Umweltverträglichkeit (wenige Leerfahrten, geringerer Energieverbrauch), und mobilitätsbehinderten Personen wird der Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtert.

Premiere in Delémont: PubliCar im Stadtgebiet

Delémont ist die erste Schweizer Stadt, die komplett auf das PubliCar-System umgestellt hat. Seit dem 29. Mai 2000 gibt es dort nur noch auf drei Linien von Montag bis Freitag fixe Kurse für Berufspendler. Ansonsten verkehrt an Werktagen von 8.30 bis 11.30 und von 13.30 bis 16.30 Uhr, am Samstag von 6.30 bis 16.30 und am Sonntag von 10.30 bis 16.30 Uhr nur der PubliCar – und das für einen Zuschlag von nur einem Franken zusätzlich zum normalen Fahrpreis. Auf jeder Strecke schalten die Chauffeure zwei fixe Halte ein – einen in der Altstadt und einen am Bahnhof.

«Wir haben sehr gute Erfahrungen mit diesem System gemacht», sagt Eric Siegenthaler vom Postauto-Regionalzentrum Jura-Jura bernois-Neuchâtel. Die Reaktionen darauf seien positiv. «Wir befördern immer mehr Fahrgäste – jetzt sind es schon über 1500 pro Monat.» Die Erfahrungen der Pilotstadt für den PubliCar urbain sind so positiv, dass im Juni 2001 auch Moutier auf dieses System umstellte und dass in Delémont seit dem Fahrplanwechsel ein zweiter PubliCar unterwegs ist.

Grosse Akzeptanz des Rufbus-Systems

Eingeführt wurde das «flexible Postauto» nach ersten Pilotversuchen im Mai 1995 in den Regionen Oron (VD) und Frauenfeld (TG). Seither hat die Idee der Ruf- und Bedarfsbusse in der Schweiz in kurzer Zeit eine starke Ausbreitung erfahren. Seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2001 gibt es bereits 24 Regionen, in denen PubliCars eingesetzt werden. Die Anzahl der Bedarfs- und Rufangebote auf Buslinien, Seilbahnen und Schiffen hat sich seit 1993 von 30 auf 214 versiebenfacht.

Den Beweis dafür, wie sehr dieser neue Service dem Bedürfnis der Fahrgäste entspricht, liefern zwei repräsentative Umfragen. Ein Grossteil der Bevölkerung macht vom Angebot des Linienverkehrs wegen der «ungenügenden Verfügbarkeit» keinen Gebrauch. Die Frage, wie sie das PubliCar-Angebot beurteilen, beantworteten aber 55 Prozent der Fahrgäste als «sehr gut» und weitere 38 Prozent als «gut» – ein deutliches Votum. Eine «hohe Anpassungsfähigkeit an die regionalen Bedürfnisse» attestierte der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und der Schweizerische Eisenbahnerverband (SEV) dem Bedarfsbus-System von Postauto und verlieh ihm anlässlich des Innovationswettbewerbs im November 1999 ein Diplom – unter anderem auch für «die rasche Ausdehnung» des Konzepts.

PubliCar als Nachtbus für Spätheimkehrer

Auch in grösseren Städten oder ländlichen Gebieten eignet sich das vielseitige PubliCar-Konzept für bestimmte Dienstleistungen. Es ist etwa ein idealer Basisbetrieb für die abendliche Feinerschliessung in den ländlichen Regionen. Nach den Hauptverkehrszeiten

des Bus-Linienverkehrs fährt der PubliCar im Kanton Thurgau seit Juni 2001 flächendeckend als «Nachtbus» mit fahrplanmässiger Abfahrt ab den Hauptverkehrsknoten und bringt die Fahrgäste nach Hause. In Sursee fährt der PubliCar Night bereits seit längerer Zeit bis spät in die Nacht – eine Dienstleistung, die von Fahrgästen speziell auch wegen der Sicherheit geschätzt wird.

Unter dem Namen VivaCar gibts in der Region Thun für behinderte Personen und ihre Begleiter eine Adaption des PubliCar als Bedarfsbus-System. Speziell eingerichtete Fahrzeuge mit Rollstuhl-Lift sind mit einem nach IV- und AHV-Richtlinien ausgearbeiteten Tarifsystem unterwegs und können über die VivaCar-Dispositionszentrale (Gratisnummer 0800 84 10 10) bestellt werden. Der Tür-zu-Tür-Fahrdienst wird täglich zwischen 6 und 24 Uhr angeboten. Jährlich werden auf diese Weise über 15 000 Fahrten disponiert und in Zusammenarbeit mit privaten Kleinbus- und Taxi-Betrieben durchgeführt.

Grosses Interesse aus dem Ausland

Auch im Ausland erfreut sich das System der Ruf- und Bedarfsbusse steigender Beliebtheit. In den Niederlanden existieren beispielsweise sogenannte «Buurt-» oder «Belbusse» – «bellen» bedeutet auf deutsch klingeln, anrufen. Wenn auf dem Fahrplan anstelle der Abfahrtszeit ein Telefonsymbol aufgeführt ist, müssen sich Reisende telefonisch anmelden. Auch in französischen Fahrplänen findet sich immer häufiger der Vermerk «Transport à la demande». So werden beispielsweise seit dem 28. Mai 2000 in der Region Auvergne rund 75 Gemeinden mit Rufbussen bedient. Die Bestellung muss dabei bis spätestens am Vorabend um 18 Uhr erfolgen. Zum normalen Fahrpreis haben die Fahrgäste einen Zuschlag von 15 französischen Francs (knapp vier Franken) zu entrichten.

«Rufbusse gibts in ganz Europa», erklärt Rudi Hoz, Mitarbeiter der Abteilung Business Development von Postauto Schweiz. «Sie sind jedoch ganz unterschiedlich ausgeprägt.» In Deutschland etwa existiere das System der Anruf-Sammeltaxis (AST), bei denen ein Zuschlag von bis zu 10 DM zum Grundpreis verlangt werde. «Ein so ausgereiftes Konzept wie jenes des PubliCar mit einer vergleichbaren Informatik-Unterstützung und Hausabholung gibt es aber bislang nirgends.» Ein Plus des Postauto-Konzepts im Vergleich zu anderen Systemen sei vor allem auch das Zeitfenster: «Man kann bis 30 Minuten vor der gewünschten Abholzeit anrufen und fragen, ob ein Wagen frei ist.»

Dass in der Schweiz mit dem PubliCar tatsächlich wertvolle Pionierarbeit geleistet wurde, beweist das grosse Interesse an diesem Konzept. «Es gibt Fachleute aus aller Welt, die sich bei uns erkundigen und den PubliCar-Betrieb in der Praxis unter die Lupe nehmen wollen», schildert Hoz. «Und diese Nachfrage besteht nicht nur in unseren Nachbarstaaten, sondern selbst in Asien und anderen Kontinenten.»

*Text: Thorsten Kaletsch
Bild: Postauto Schweiz*

RUFBUS UND BEDARFSBUS

tkl. In der Bevölkerung wird meist von einem «Rufbus» gesprochen, wenn im öffentlichen Verkehr ein Angebot telefonisch bestellt werden muss. Fachlich wird gemäss der Definition des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr (Litra) jedoch zwischen Ruf- und Bedarfsbus unterschieden: Der Rufbus fährt zwar nur auf Bestellung – Linienführung, Haltestellen und Fahrplan sind jedoch gegeben. Der Bedarfsbus dagegen hat weder eine feste Linienführung, noch fixe Haltestellen oder Fahrzeiten.