

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 8 (1995)
Heft: 11

Artikel: Per Bus vor die Haustüre : Beispiele in der Innerschweiz und in Graubünden ergänzen Bus und Zug
Autor: Stöckling, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120251>

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: 29.03.2025

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

Per Bus vor die Haustüre

Ruftaxi, Telebus, Sammeltaxi: Beispiele in der Innerschweiz und im Kanton Graubünden zeigen einen neuen Weg der Verkehrsplanung. Nicht Fahrplan und Strecke, sondern Bedürfnisse der Benutzerinnen sind der Kern des Netzes.

«Bustaxi mit Spezialtarif»: So lautet eine kleingedruckte Fussnote im Postauto-Kursbuch, Chur–Trimmis, Fahrplanfeld 900.70. Hinter der ungewohnten Formulierung steht eine der «besonderen Betriebsformen», wie sie das Bündner Verkehrsgesetz ermöglicht. Wichtig ist der Wille, dem Abbau in unseren Zeiten des Sparens eine Alternative entgegenzustellen. Der Teufelskreis «schlechte Bedienung – wenig Fahrgäste, gestrichene Kurse, noch schlechtere Bedienung – muss durchbrochen werden», sagt Werner Glünkin, Leiter der Fachstelle öffentlicher Verkehr des Kantons Graubünden. Er ist einer der Initianten des Buses Chur–Trimmis.

Individueller Bus

Die Idee des Bustaxis: Er will den kollektiven Verkehr individualisieren, indem er den Bedürfnissen des Fahrgastes so weit als möglich entgegenkommt. Er fährt nicht nur nach Fahrplan, sondern nach Bedarf. Er hält nicht dort, wo eine Tafel steht, sondern vor der Haustür des Kunden. Und er nimmt dessen Velo mit, wenn das Wetter unerwartet umgeschlagen hat. Oder er steht mit einem Nullpromille-Chauffeur bereit, wenn der Abend etwas feuchter ausgefallen ist. Mit dem «Hauslieferdienst» bietet er zudem jene Sicherheit, die gerade in späten Stunden für viele und nicht nur für die Kundinnen zum entscheidenden Argument geworden ist, ins eigene Auto zu sitzen oder zu Hause zu bleiben. Und wer von zu Hause weg will, telefoniert dem Telebus, damit er ihn abhole.

Vorerst in Randstunden

Was in Chur «Bustaxi» heisst, fährt in der Region Luzern als «Telebus». Von Anfang an dabei war Conrad Wagner, Gründer und Mitinhaber der Balance Services in Stans, die bereits mehrere Telebus-Projekte aufgebaut hat und betreut. Der Telebus funktioniert vorwiegend in den abendlichen Randstunden, wenn Bus und Bahn aus Kostengründen nur noch schwer zu vertreten sind. Und um der Lust und Not aufs eigene Auto etwas zu entgegenen, ist es nötig, nicht im Einzelsprung, sondern im System zu denken. «Die Mobilitätskette schliessen» heisst Wagners Stichwort: «Wenn diese Kette an einem Ort unterbrochen ist, kommt das individuelle Fahrzeug zum Zug. Und dann wird dieses für die ganze Strecke benützt.» Die Frage heisst also: Was muss der öffentliche oder viel eher der gemeinschaftliche Verkehr bieten, um die Lücken zu schliessen?

Lokaler Bus

Antworten geben die Telebus-Erfahrungen in der Innerschweiz. Conrad Wagner unterscheidet drei Modelle: 1. Lokal funktioniert der Telebus seit Januar 1994 in der Gemeinde Kriens.

Eine lokale Gruppierung wehrte sich gegen die Schliessung unrentabler und schlecht benutzter Buslinien am Abend. Aber nicht nur defensiv, sondern mit einem alternativen Angebot – dem Telebus Kriens. Dieser versorgt seither in den Abendstunden das ganze Gemeindegebiet. Trotz höherer Fahrpreise (4 statt 2.50 Franken) haben sich die Frequenzen verdoppelt.

Regionaler Bus

2. Regional startete im November 1994 der Telebus Nidwalden. Er sorgt am Donnerstag, Freitag und Samstag jeweils von 23 bis 02.15 Uhr für die Verbindung von Luzern in die Nidwaldner und seit Mai 1995 auch in die Obwaldner Gemeinden. Vorgegeben sind die Abfahrtszeiten und -orte in Luzern, Stans und Sarnen. Wer anderswo einsteigen will, meldet sich telefonisch, und auch die Route richtet sich nach den Bedürfnissen der Benutzer. Der Kanton Nidwalden und Sponsoren beteiligen sich finanziell am Versuchsbetrieb. Die Benützerzahlen nach einem knappen Jahr sehen gut aus. Wenn auch die Fahrtrichtung Zentrum–Peripherie im Vordergrund steht, gibt es immer auch Querfahrten innerhalb des Netzes.

Seit dem 5. Oktober verkehrt ein Wochenend-Telebus von Luzern nach Sempach und Sursee, während der lokale Telebus auf der Achse Sempach–Station–Sempach–Eich täglich verkehrt. Geplant ist der Telebus Uri. In die Kategorie «regional» gehören auch die Bustaxis im Kanton Graubünden: Von Chur nach Trimmis und von Thusis ins Domleschg und auf den Heinzenberg. Die Frage nach dem Erfolg bringt Werner Glünkin nicht in Verlegenheit: «Nach kurzer Zeit sind unsere Kleinbusse überlastet – und das Bustaxi-Netz wird demnächst ausgeweitet.»

PubliCar nennt die PTT ihr Modell. Es versorgt die Umgebungen von Frauenfeld und Yverdon flächendeckend ohne starren Fahr- und Liniplan. Die starken Pendlerströme werden von Linienbussen abgedeckt. PubliCar fährt mit PTT-eigenen Fahrzeugen. Der Kanton Graubünden dagegen arbeitet mit privaten Taxihaltern zusammen, während der Telebus von Fall zu Fall mit den Fahrzeugen der ATG (Autoteilet-Genossenschaft) fährt oder mit Taxihaltern zusammenarbeitet. Ebenfalls mit Taxis verkehren der Aarbach Buxi und der Zuger Nachtexpress im Kanton Zug.

Einkaufen mit Bus

3. Den Shopping-Telebus als drittes Modell gibt es bisher nur beim Coop-Pilatusmarkt in Luzern/Kriens. Hier geht es darum, den Kunden den gros-



sen Einkauf ohne eigenes Auto zu ermöglichen. Für das Gewerbe in Dorfzentren bestünde hier eine Chance, dem Argument «keine Parkplätze» mit einem Service zu begegnen. Conrad Wagners Fazit zu allen drei Modellen: «Verkehrssysteme wie der Telebus bringen einen Gewinn an Mobilität. Indem sie gleichzeitig individuelle Fahrten bündeln, zusammenfassen und die Fahrzeuge möglichst gut ausnützen, reduzieren sie Verkehr und sparen damit Energie.»

Nicht teurer

Neben der ökologischen muss auch die ökonomische Seite stimmen. Die Balance-Planer nehmen bei ihren Projekten die Bestimmungen des neuen Eisenbahngesetzes voraus, nach denen für jede Linie eine Vollkostenrechnung gemacht wird. Hochgestecktes, ja ehrgeiziges Ziel ist das «bessere und attraktivere Angebot zu maximal gleichem Preis». Zur ökonomischen Grundlage gehören auch Kommunikation und Marketing. «Märkte müssen erschlossen werden.» Wagner hat diese Erkenntnis aus seiner Tätigkeit in der Marktforschung mitgebracht: «Wir machen bei jedem Projekt auch ein Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit.» Auch der Bündner Werner Glünkin hat erfahren, dass gute Information die halbe Miete ist: «Ein Angebot existiert für die Leute erst dann, wenn sie wissen, wie sie es benützen können.»

Nische füllen

Conrad Wagner weiss, dass seine Firma mit ihren Konzepten noch eine Nische füllt. Er ist jedoch überzeugt, dass nicht alles erfunden ist. Wenn die Grenze zwischen Personen- und Warenverkehr aufgehoben wird, ist ein Telebus ein zukunftsträchtiges Mobil. Auch denkt er an die Zeit, wo ein Netzwerk alle verfügbaren Fahrzeugkapazitäten optimieren wird. Das Auftauchen neuer Anbieter mit unkonventionellen Ideen hat die alt-eingesessenen Büros natürlich verunsichert. Man findet Bewegung gut, weiss aber nicht so recht, ob man zuwarten oder mitmachen soll. Hannes Müller, Verkehrsplaner bei der Metron in Brugg, glaubt, dass es sich «um einen interessanten Zukunftsmarkt handelt». Die entscheidende Frage heisst: Ist das neue Angebot wirklich besser? Zudem ist auch die Übersichtlichkeit eine Bedingung für den öffentlichen Verkehr. Wildwuchs im Angebot verbessert nicht, sondern verwirrt. Was die Kosten betrifft, glaubt Verkehrsplaner Müller «nur dann an substantielle Einsparungen, wenn nicht ausgeführte Fahrten auch keine Kosten – namentlich keine Personalkosten – verursachen».

Illustration: Sambal Oelek



Initianten und Förderer

Im Zusammenhang mit den Innerschweizer Telebus-Projekten taucht regelmässig die Firma «Balance Services» aus Stans auf. Dahinter stehen Conrad Wagner und Thomas Frey. Wagner hat Psychologie und Pädagogik studiert und anschliessend in der Marktforschung gearbeitet. Zur Verkehrspolitik ist er als Mitgründer der Auto-teilet-Genossenschaft ATG gekommen. Er will den Verkehr als Ganzes, als «Mobilitätskette» begreifen und zielgruppengerechte Angebote entwickeln. Frey, Balance-Mitinhhaber, hat als Historiker eine Dissertation über die räumliche Erreichbarkeit in der Frühzeit der Bahnen geschrieben. Für beide «kommt zuerst der Weg und dann das Verkehrsmittel».

Förderer neuer Verkehrsmittel sind neben einzelnen Gemeinden vorwiegend kantonale Beauftragte für den öffentlichen Verkehr. Als Pionier hat sich hier Werner Glünkin in Graubünden hervorgetan. Die Bündner Projekte sind vom Planungsbüro Hartmann + Sauter entwickelt worden.

Mit dem PubliCar hat sich auch der Postautodienst der PTT eingeschaltet. In der Generaldirektion der PTT treiben Mik Häfliger und Christof Tanner das Projekt engagiert voran, im regionalen Postauto-Zentrum Thurgau-Schaffhausen in Frauenfeld heisst der Förderer Hans-Kaspar Schwarzenbach.

Martin Bütikofer, Beauftragter für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zug, freut sich darüber, dass Bewegung ins System des öffentlichen Verkehrs kommt: «Je mehr positive und gut funktionierende Beispiele in der Schweiz verwirklicht werden, desto besser.»

Peter Stückling