

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1996)

Heft: 3

Artikel: Das Konzept der Postautobusbetriebe

Autor: Schaad, Ernst

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957480>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.01.2026

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

Das Konzept der Postautobusbetriebe

11

► Ernst Schaad

Die Mobilitätsbedürfnisse werden künftig auch im ländlichen Raum noch stark zunehmen. Dabei übernimmt der regionale, öffentliche Verkehr eine beachtliche Schlüsselrolle. Der Spardruck angesichts der knappen öffentlichen Finanzen bewirkt, dass vor allem dort gespart wird, wo aufgrund der relativ tiefen Nachfrage eine schlechte Kostendeckung erwirtschaftet wird. Der Postautodienst ist in vielen Regionen als Feinverteiler in Randgebieten tätig und deshalb bei einem möglichen Leistungsabbau besonders gefährdet. Eine Leistungsreduktion hat aber immer auch einen Rückgang der Nachfrage zur Folge. Ab einer bestimmten Ausdünnung des Angebots stellt der öV wirklich keine Alternative zum Individualverkehr mehr dar. Um in den Randregionen die Erschliessung zu gewährleisten ohne dass die Attraktivität darunter leidet, muss die Kostendeckung generell erhöht werden. Nachdem das Rationalisierungspotential bereits zu grossen Teilen ausgeschöpft ist, sind Ertrags-Massnahmen ins Auge zu fassen.

Mit der Einführung des Rufbusses *PubliCar* im ländlichen Raum testen die Postautobetriebe eine neue Marktchance aus.

Preispolitik

Die Preise im öffentlichen Verkehr werden von unseren Fahrgästen heute tendenziell als zu hoch empfunden. Dies, obwohl im öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren eine Tiefpreispolitik verfolgt wurde. Diese Tiefpreispolitik im öffentlichen Verkehr gleicht einem Teufelskreis: Je mehr Kostenvergünstigungen der öV bietet, desto stärker wird die Erwartungshaltung in Richtung "möglichst kostenloser öV" gefördert.

Hier ist imagemässig darauf hinzuwirken, dass die heute noch in weiten Teilen der Bevölkerung herrschende Vorstellung, der öV dürfe für den Fahrgast möglichst nichts kosten, entgegenge wirkt wird. Um diese Korrektur zu erreichen, bedarf es aber eines gesunden Selbstvertrauens.

Die Transportunternehmen stellen täglich ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis. Für die angebotenen Leistungen soll demnach auch ein angemessener Preis verlangt werden dürfen.

Im gleichen Zuge muss auch Aufklärungsarbeit im Zusammenhang mit dem Kostenvergleich "öffentlicher Verkehr - Individualverkehr" geleistet werden.

Es ist zwar durchwegs bekannt, dass bei einem Auto neben dem Benzin noch andere Kosten anfallen. Tatsache aber ist, dass Kostenvergleiche häufig sehr oberflächlich angestellt werden. So werden für eine bestimmte Strecke oft einfach die Benzinkosten dem Billettpreis gegenübergestellt. Vergessen wird zudem fast immer, dass der Fahrgast im öffentlichen Verkehr chauffiert wird, währenddem er im Individualverkehrsmittel in den meisten Fällen selber fahren muss.

Marktanstrengungen

Information und Kommunikation allein haben jedoch noch keine Mehreinnahmen zur Folge. Der Schlüssel zur Verbesserung der Ertragsseite liegt in vermehrten Marktanstrengungen. Wir schätzen, dass viele Transportunternehmen - unter ihnen auch der Postautodienst - in diesem Bereich noch über ein grosses Entwicklungspotential verfügen. Marketing bedeutet bekanntlich, seine Leistungen auf die Bedürfnisse der Kunden auszurichten, um damit die Unternehmungsziele zu erreichen und um den veränderten Voraussetzungen nachzukommen.

Anreize bei der Innovation

Unter den Bestimmungen des revidierten Eisenbahngesetzes können auch Parallelnetze zwischen Agglomerations- und Regionalverkehr optimiert oder gewisse Linien auch zusammengelegt werden. Aus diesen Optimierungen muss nicht unbedingt ein Sparpotential erwirtschaftet werden. Die eingesparten Mittel können gerade so gut in Angebotsverbesserungen investiert werden: Besserer *service public* zu gleichen Kosten ist in einem solchen Szenario die Folge.



► Ernst Schaad, Regionaldirektor Postauto Bern-Freiburg-Solothurn

Le concept des entreprises de cars postaux

La mobilité va s'accroître, particulièrement dans les zones rurales. En cela, les transports publics régionaux auront à jouer un rôle clé. Les mesures d'économies résultant de la diminution des ressources publiques font que l'on économise d'abord là où une faible demande génère une mauvaise couverture des coûts.

Dans de nombreuses régions périphériques, le service des cars postaux remplit une fonction de transport "capillaire", de sorte qu'une réduction de ses services le fragiliserait certainement. Mais une réduction de l'offre entraîne toujours une réduction de la demande. A partir d'un seuil de nivellement de l'offre, les transports publics ne constitueront plus une alternative au transport individuel. Afin d'assurer la desserte dans les régions périphériques sans diminuer l'attractivité de l'offre, la couverture des coûts doit être améliorée. Le potentiel de rationalisation étant largement épuisé, il s'agit de se concentrer sur de nouvelles possibilités de ressources.

Avec "PubliCar", un service de bus sur appel introduit dans les régions rurales, les entreprises des cars postaux testent une nouvelle possibilité.

Konkurrenz schafft nicht nur Druck auf der Kostenseite, sondern schafft auch Anreize bei der Innovation. Wir sind überzeugt, dass die Leistungsausgestaltung weiter optimiert werden kann. Gerade in verkehrsschwachen Märkten, wo der Spardruck und die Gefahr einer Ausdünnung am grössten sind, sind innovative Lösungen gefragt. Wenn staatliche Gelder involviert sind, dürfen die verkehrsschwachen Märkte nicht vernachlässigt werden. Denn gerade ein funktionierendes öV-System hat eminente Auswirkungen auf die Lebensfähigkeit einer schwach besiedelten Region.

Ein Anruf macht Sie mobil!

Mit der Einführung des PubliCars, dem erstmaligen Betrieb eines Rufbussystems im öffentlichen Strassenverkehr in der Schweiz, übernimmt „Postauto Schweiz“ eine Vorreiterrolle bei solchen Alternativsystemen. Unsere Rufbus-Pilotbetriebe (PubliCar) in Yverdon und Frauenfeld haben bis jetzt sehr positive Reaktionen bei der Bevölkerung aber auch seitens der Behörden ausgelöst. Ganz offensichtlich decken wir mit dem PubliCar wichtige Bedürfnisse und neue Kundenkreise ab. "Fahren Sie, wohin Sie wollen, wann immer Sie wollen!" So lautet das Motto für die Bevölkerung der eher dünn besiedelten Regionen Frauenfeld-West und La Haute-Broye. Mit achtplätzigen VW-Bussen sind die dortigen Anwohnerinnen und Anwohner optimal ins Netz des öV eingebunden. Eine Testphase von zwei Jahren soll Aufschluss über die Chancen dieser alternativen Betriebsform in Ergänzung oder als Ersatz für traditionell geführte Postautokurse geben. Diese neuartige, flexible Betriebsform ermöglicht, auf die individuellen Wünsche der Fahrgäste in bezug auf Ein- und Aussteigeort sowie Abfahrtszeit einzugehen. Konkret heisst dies in den Testregionen: Wer zwischen dem frühen Morgen und dem späten Abend ein Verkehrsmittel benötigt, bestellt sich über die Grätelefonnummer "seinen" PubliCar vor die Haustüre und kann nach wenigen Minuten seine gewünschte Reise ins Nachbardorf oder in die nahe Zentrumsmetropole antreten.

Ermutigende erste Erfahrungen

Die Erfahrungen mit dem Pilotbetrieb in der Region Frauenfeld sind durchwegs positiv. Mit dem Ergebnis der ersten Monate hat man eigentlich erst nach einem Jahr gerechnet. Auch die Bevölkerung äussert sich sehr befriedigt über das neue Angebot. Dies geht aus den Fragebogen hervor, den in der Thurgauer Testregion 69% der Rufbusbenützer zurückgeschickt haben. 98% der bisherigen Fahrgäste werden gemäss dieser Umfrage den PubliCar auch in Zukunft benützen. Präzise Fahrgasterhebungen haben ergeben, dass je ein Drittel der Fahrten zum Einkauf und an den Bahnhof führen, knapp ein fünftel zur Arbeit und in die Schule, und jeder Zehnte fährt mit dem PubliCar zum Arzt oder zum Freizeitvergnügen. Und was besonders erfreut, ist der recht grosse Anteil der Umsteiger. Rund die Hälfte unserer Fahrgäste benützt nicht mehr das eigene Auto, sondern den PubliCar.

Etwas verhaltener erfolgte der Start in der Romandie, in der Region La Haute-Broye mit dem Städtchen Oron im Zentrum. In Betracht zu ziehen ist dabei, dass die beiden Testgebiete von den Voraussetzungen her sehr unterschiedlich sind.

Möglichkeiten für Sponsoring

Die Fahrpreise belaufen sich auf 3 bis 8 Franken, je nach Distanz und Fahrausweis. Im Testgebiet Frauenfeld unterstützt "COOP" die Idee des ersten Schweizer Rufbussystems und möchte damit zur Förderung und Erhaltung des öffentlichen Verkehrs beitragen. Der Grossverteiler offeriert deshalb seinen Kundinnen und Kunden für jeden Einkauf ab Fr. 50.-- einen PubliCar-Gutschein von Fr. 3.--.

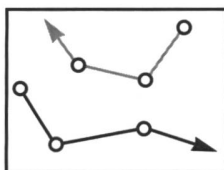
Schlussbemerkungen

Der PubliCar ergänzt somit auf günstige und bequeme Weise das Postauto während verkehrsarmen Zeiten. Die in der Schweiz erstmals gemachten Erfahrungen mit PubliCar ermutigen uns, in den nächsten Monaten noch ein weiteres Alternativsystem zu testen. Mit diesem ganz neuen System wollen wir die bestehenden Grenzen zwischen dem öV und dem mIV abbauen, indem wir die beiden Bereiche sinnvoll vernetzen. Dazu beitragen soll die Nutzung von Synergien innerhalb der Post aber auch mit anderen, bereits vorhandenen Strukturen in ländlichen Gebieten.

Durch die generelle Erhöhung der Kostendeckung im öffentlichen Verkehr sowie durch angepasste Betriebsformen wird es unserer Ansicht nach auch in Zukunft möglich sein, die ländlichen Regionen mit einem öV-Angebot zu bedienen, das eine echte Alternative zum Individualverkehr bietet. ■

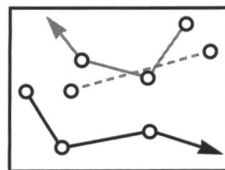
Bildliche Darstellung des Betriebs der PubliCar

Ausgangslage



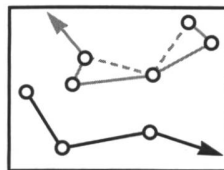
Der Fahrplan der Busse «Grau» und «Schwarz» sind den aktuellen Bestellungen angepasst.

Neue Bestellung



Eine neue Bestellung trifft telefonisch bei der Disposition ein. Der Disponent bestätigt dem Kunden die Abfahrtszeit...

Neue Disposition



... und disponiert das Fahrzeug «Grau»