

Stadtbus Frauenfeld : Niedereinstieg : Gespräch mit Peter Wieland, Chef des Planungsamtes der Stadt Frauenfeld

Autor(en): **Pfäffli, Kathrin**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Puls : Drucksache aus der Behindertenbewegung**

Band (Jahr): **32 (1990)**

Heft 2: **Mobile**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-157973>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Stadtbus Frauenfeld: Niedereinstieg

Seit 1982 fährt in Frauenfeld der Stadtbus. Die Stadt hat mit der Firma Auwerter (Neoplan) zusammen das erste öffentliche Verkehrsmittel der Schweiz mit Niedereinstieg entwickelt. Kathrin Pfäffli hat sich für uns erkundigt, wie es zu dieser behindertenfreundlichen Busvariante kam.



Können Sie sich kurz vorstellen?

Peter Wieland: Ich bin Peter Wieland, Chef des Planungsamtes der Stadt Frauenfeld. Wir haben in den 70er Jahren die Konzeptentwicklung eines öffentlichen Verkehrsmittels für Frauenfeld übernommen. Aufgrund einer SP-Initiative, die den Wunsch der Bevölkerung nach einem Stadtbus klar zeigte, indem ein zu teures Projekt nur 2:1 abgelehnt wurde, ist der Stadtrat selber aktiv geworden



Sie mussten also aus dem Nichts heraus ein öffentliches Verkehrsmittel schaffen?

Peter Wieland: Es war eine grosse Verantwortung und Chance zugleich. Ein öffentlicher Verkehrsbetrieb hat

nur dann Erfolg, wenn er überdurchschnittlich kundInnenfreundlich ist! Wir haben die Konzeptentwicklung generalstabsmässig aufgebaut und in der ganzen Schweiz ähnliche Betriebe gründlich studiert mittels Fragebogen und Besichtigung – so gründlich, dass uns in einem welschen Betrieb sogar gesagt wurde: «Sie sind ja über meinen Betrieb besser im Bild als ich selber».

Wir wollen möglichst alle potentiellen Benutzergruppen erreichen! Es ist ja nicht wie bei einem Arzt, der nur die Kranken behandelt und die Gesunden nicht. Ein öffentlicher Verkehrsbetrieb ist eine Dienstleistung, die für alle Leute attraktiv sein muss, nicht nur für alte Menschen oder SportlerInnen...

Wir haben dann ein Anforderungsprofil an den Bus entwickelt, ohne zu schauen, was es auf dem Markt gibt. Es wurde klar: Der niedrige Einstieg ist mal ganz primär! Nicht nur wegen der wenigen RollstuhlfahrerInnen, die es in Frauenfeld gibt. Wenn jetzt dann die Winterzeit vorbei ist, kommen die Sportgeschädigten mit den Gipsbeinen und Krücken. Dann haben wir Mütter mit Kindern, ältere Leute mit Stock oder noch nicht, und wir wollen

auch für die Gesunden möglichst attraktiv sein.

Das beginnt mit dem Aussehen und endet mit vielen Details, z.B. gepolsterte Sitzflächen und Rückenlehnen. Je höher die Qualität, desto grösser die Hemmschwelle zur Zerstörung. Bis jetzt ist noch kein Polster willentlich beschädigt worden.



Wie haben Sie dann den richtigen Bus gefunden?

Peter Wieland: Wir haben weltweit einen Partner gesucht, der unsere Ideen des Fahrzeugkonzeptes umsetzen konnte. Alle sagten, das gäbe es nicht; Ende der 70er Jahre hatten alle Busse, Trams und Bahnwagen noch mehrere Stufen. Ein Kollege der St. Galler Verkehrsbetriebe hat mich dann auf den Behindertenbus in Westberlin hingewiesen: 7.40 m lang, sieht aus wie eine Flunder auf 4 Rädern mit Frontantrieb, Einstieg 32 cm ab Fahrbahn, 22 cm ab Trottoir. Mit der Firma Auwerter, Fahrzeugname Neoplan, haben wir diesen Bus dann für unsere Bedürfnisse umkonzipiert.


Dabei haben wir auch an den Chauffeur gedacht. In kleinen und mittleren Städten ist die Monotonie nämlich ein grosses Problem: Alle 15 Minuten

fährt man zweimal an der gleichen Ecke vorbei, ein Mal hinaus, ein Mal zurück. Bei unserem Bus steigen jetzt die KundInnen vorne ein, damit wird die Monotonie wenigstens etwas aufgelockert. Ein weiterer Grundgedanke in bezug auf den Chauffeur: Er ist zum Fahren da, wir wollen ein grösstmögliches Kursangebot. «Der Kunde soll Bus fahren und nicht Bus stehen», sage ich immer. Sie kennen die Postautos, wo der Chauffeur für die Billettausgabe von Hand die Kurbel dreht, die stehen ja den grössten Teil ihrer Zeit in der Landschaft herum. Der Chauffeur soll fahren, Türen öffnen und schliessen und für Sicherheit und Wohlbefinden der Fahrgäste schauen.

Ein Schlüsselerlebnis zum Billettkauf: Mit 16 Frauenfeldern zusammen hatte ich an einem Empfang von Sigmund Widmer in Zürich teilgenommen. Bis nachher an der Tramhaltestelle der letzte von uns den richtigen Schlitz für die richtige Münze gefunden hatte, waren 3 Trams an uns vorbeigefahren, und wir hatten den Zug verpasst. Der Kunde soll das Lokal betreten und die Leistung in Anspruch nehmen, irgendwann kommt er schon noch dazu, ein Billett zu lösen oder die Streifenkarte zu entwerten. Statt an über 90 Einzelhaltestellen haben wir des-



halb einen leicht bedienbaren Billetautomaten in jedem unserer Busse installiert.

 *Mit Neoplan konnten Sie also einen technisch einmaligen Bustyp entwickeln, der behinderten- und damit allgemein kundenfreundlicher ist als die bis anhin existierenden?*


Peter Wieland: Ja. Der Produzent stöhnte zwar, wir hätten ihn Millionen gekostet. Als er das 2 Jahre lang erzählt hatte, bot ich ihm an, er solle der Stadt Frauenfeld für die Konzeptentwicklung eine Rechnung schicken, wir würden uns dafür mit einer Lizenz

von jedem verkauften Bus 10000 Fr. sichern, schliesslich waren es ja unsere Ideen. Da hörte das Stöhnen auf, denn inzwischen hat Neoplan auf der ganzen Welt über 5000 Fahrzeuge in allen Grössen verkauft.

Die Niederflurtechnik wird sich weltweit durchsetzen. Die Münchner Invalidenverbände z.B. haben Morgenluft gewittert, sie haben die gesamtdeutsche Dachorganisation der Behinderten mobilisiert und sind bei der Münchner Stadtverwaltung vorstellig geworden. Sie wollen voll integriert werden, aus ihrem Ghetto-Dasein in Invalidenfahrzeugen, Invalidentrans-

port heraus. Sie wollen mit den Mitmenschen zusammen die gleichen Fahrzeuge benützen.

Wir haben unseren Stadtbus mit einer Rollstuhlfahrerin zusammen getestet. Mit wenig Kraft beanspruchender Mithilfe eines anderen Fahrgastes kann sie die 22 cm Einstieghöhe ab Trottoir überwinden, es geht ohne Kraftakt und braucht weniger Zeit als ein System mit Hebebühne. So beginnt die soziale Integration. Man darf nicht mehr Leute ausscheiden: Du bist vollinvalid, du halbinvalid, du noch gesund. Der Sinn der menschlichen Gemeinschaft ist ja, dass alle integriert sind. Die Grenze beginnt bei den Finanzen. Nicht bei den absoluten finanziellen Möglichkeiten, die sind in der Schweiz ja vorhanden, sondern beim politischen Entscheid der StimmbürgerInnen: Wieviel ist mir das wert?

 *Können Sie uns aus Ihren Erfahrungen heraus noch eine allgemeine Einschätzung des öffentlichen Verkehrs geben?*

Peter Wieland: Wir sind bei unserer Konzeptentwicklung nicht davon ausgegangen, was bietet die Technik, sondern: Was wollen wir aus der Sicht der KundInnen? Mir haben schon

Leute gesagt: Das einzige Verkehrsmittel, das wir noch benützen können, ist Euer Bus. Die PTT hat zu viele Stufen, die SBB ebenfalls. Unsere Bahnen haben die Chance des Jahrhunderts verpasst. Wir haben ja total veraltetes Rollmaterial. Anstatt die Waggonfabrik Schlieren kaputt gehen zu lassen, hätten wir uns besser für den ebenerdigen Einstieg auf dem SBB-Netz entschieden. Dann hätten wir eigenes optimales Wagenmaterial entwickeln können, Linie für Linie anpassen und dort die neuen Wagen einsetzen müssen.

So hätten wir Wichtiges gleichzeitig erreichen können: Attraktive Einstiegsmöglichkeiten, Verkürzung der Umschlagszeiten und damit des Aufenthaltes auf den Stationen, und ein gutes Konzept für die Rollmaterialbeschaffung. So dass man jetzt nicht jeden Tag in der Zeitung über die Engpässe in der Fahrzeugmittelbeschaffung für die Zürcher S-Bahn lesen müsste.

Der öffentliche Verkehr muss nicht nur 100 Prozent, sondern 200 Prozent attraktiver werden, sonst hat er keine Überlebenschancen. Im nächsten Jahrhundert wird auch der letzte böse Dieselmotor umweltfreundlicher fahren... ■

Transkription: Franziska Wyder