

PostAuto
verbindet die
ganze Schweiz



PostAuto

Die gelbe Klasse.

PostAuto ist das führende Busunternehmen im öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Wir bieten einen **hochwertigen regionalen Personenverkehr**, innovative Mobilitätslösungen sowie Systemdienstleistungen, abgestimmt auf die sich verändernden Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden.



12 719 km

beträgt die **Netzlänge** in der Summe.



901

Linien umfasst das Angebot von PostAuto.



14 600

Haltestellen bedient PostAuto im öffentlichen Verkehr.



2412

Fahrzeuge sind für PostAuto unterwegs.



155,5 Mio.

Fahrgäste brachte PostAuto im Jahr 2018 ans Ziel.



4430

Mitarbeitende waren im Juni 2019 bei PostAuto beschäftigt.



Alle Kennzahlen auf einen Blick:
postauto.ch/kennzahlen

Liebe Leserinnen und Leser

Gerne erinnere ich mich an meine letzten Winterferien: Mit Engelsgeduld wartete der PostAuto-Fahrer an der Haltestelle vor der Talstation, bis auch der letzte Schüler seine Ski im Anhänger verstaut und im Postauto Platz genommen hatte. Ein paar Stationen später verabschiedete er die fröhliche Gruppe wieder, nicht ohne ihr einen freundlichen Gruss mit auf den Heimweg zu geben.

Ich bin überzeugt, auch Sie verbinden mit PostAuto solch persönliche, hoffentlich vor allem positive und zum Teil sogar unvergessliche Erlebnisse. Damit sind Sie in guter Gesellschaft: Über 430 000 Pendlerinnen und Pendler, Schüler, Freizeitreisende und Touristen vertrauen täglich auf die Sicherheit, Qualität und Freundlichkeit des grössten Busunternehmens der Schweiz. Als Bindeglied im öffentlichen Verkehr übernimmt das Postauto die tragende Rolle des Zubringers zu den anderen Verkehrsmitteln und erschliesst als Feinverteiler weite Teile des Landes. Jede zweite ÖV-Haltestelle der Schweiz wird von PostAuto bedient, und die über 2400 Fahrzeuge legen jährlich rund 120 Millionen Kilometer zurück. Das ist täglich mehr als acht Mal um die ganze Erde!

PostAuto ist eine über hundertjährige Schweizer Erfolgsgeschichte. Doch PostAuto ist nicht nur Geschichte, PostAuto ist auch Gegenwart und Zukunft. PostAuto verbindet Menschen und die Schweiz. Mit innovativen und nachhaltigen Mobilitätslösungen und Systemdienstleistungen bleiben wir wettbewerbsfähig und behaupten uns am Markt – immer im Dienst unserer Fahrgäste und der Schweizer Bevölkerung.

Diese Broschüre bietet Ihnen einen Überblick über das Unternehmen PostAuto. Ich lade Sie herzlich ein, auf den kommenden Seiten PostAuto noch besser kennenzulernen, und wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Beste Grüsse



Christian Plüss
Leiter PostAuto



Christian Plüss
Seit 1. Januar 2019 Leiter
von PostAuto

Editorial von Christian Plüss	1
Ziele und Strategie	2
Kerngeschäft	6
Zusatzleistungen / Spezialverkehr	10
Fahrzeugflotte	14
Leistungserbringung	18
Geschichte von der Postkutsche zum SmartShuttle	20
Mobilitätslösungen	26
Digital	30
Systemdienstleistungen	34
Personal	38
Netz- und Gebietskarte	42
Organisation	44

Eine neue Strategie für PostAuto

Bei PostAuto hat die Zukunft begonnen. Das Unternehmen befindet sich in einem umfassenden Strategieprozess, um die zukünftige Positionierung und die Geschäftsfelder zu definieren. Bis Ende 2019 soll die definitive Strategie verabschiedet sein.



Basis für die Strategieüberarbeitung sind die Richtungsentscheide des Verwaltungsrats der Post zur strategischen Neuausrichtung sowie die strategischen Ziele des Bundesrats. Dieser erwartet von der Post «qualitativ hochstehende, marktfähige und innovative Produkte, Dienstleistungen und Lösungen in physischer und elektronischer Form». PostAuto soll im Personenverkehr «in der Schweiz die Stellung als Marktführer festigen», «Systemführungsaufgaben im öffentlichen Busverkehr übernehmen» und «Systemdienstleistungen und gesamtheitliche Mobilitätsangebote weiterentwickeln».



PostAuto will die Weiterentwicklung des ÖV auf der Strasse aktiv mitgestalten.

Die strategische Ausrichtung von PostAuto orientiert sich an diesen übergeordneten Zielen. Das Unternehmen hat dabei zahlreiche Herausforderungen zu meistern:

- Die Grenzen zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr werden durchlässiger: Die Kundinnen und Kunden sind vermehrt multimodal und individueller unterwegs.
- Auswirkungen der «Megatrends» Urbanisierung und Digitalisierung auf die Mobilität.
- Klimawandel und damit verbunden die Forderung, die CO₂-Emissionen deutlich zu senken.
- Neue, globale Player betreten den Markt.
- Aus der Reform des Regionalen Personenverkehrs (RPV) schliesslich ergeben sich die künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Haupttätigkeit von PostAuto.

In diesem kompetitiven Umfeld will PostAuto als grösster nationaler Busanbieter die Weiterentwicklung des ÖV auf der Strasse aktiv mitgestalten. Im Zentrum der Aktivitäten von PostAuto stehen weiterhin der regionale Personenverkehr sowie der Ortsverkehr. Mit der Erbringung dieser ÖV-Kernaufgaben trägt PostAuto zum sozialen, volkswirtschaftlichen und ökologischen Nutzen des öffentlichen Verkehrs und damit zur hohen Lebensqualität in der Schweiz bei.

Um den erwähnten Herausforderungen erfolgreich zu begegnen, bleiben Innovationen und nachhaltige Mobilitätslösungen auch in Zukunft wichtig für PostAuto. Die Finanzierung dieser Innovationsprojekte ist klar und transparent geregelt. PostAuto will auf allen Ebenen vermehrt mit Partnern zusammenarbeiten und hat dabei folgende Ziele: die Bündelung der Kräfte und Ressourcen sowie die Nutzung von Synergien. Dadurch werden Doppelspurigkeiten abgebaut und Chancen genutzt, die sich durch die ergänzenden Eigenschaften der Partner ergeben. PostAuto erbringt weiterhin Leistungen im Auftrag von Drittkunden (Branche, Verbunde, andere Transportunternehmen), sofern diese einen nachweisbaren Nutzen für das Gesamtsystem ÖV schaffen. Dazu gehören Marketingleistungen, Entwicklung bzw. Betrieb von IT-Systemen, Ticketkontrolle und Inkasso oder die Führung der Schwarzfahrerdatenbank.

PostAuto ist überzeugt, mit diesen strategischen Stossrichtungen für die Zukunft gewappnet zu sein. Die definitive Strategie wird voraussichtlich bis Ende 2019 dem Verwaltungsrat und der Konzernleitung der Post zur Genehmigung vorgelegt.



Der Bundesrat erwartet qualitativ hochstehende, marktfähige und innovative Produkte, Dienstleistungen und Lösungen.



— ” —

Die Stimmung im
Schulbus empfinde
ich sowohl morgens
als auch abends
als entspannt.

Alberto Ren
Fahrer



Alberto Ren
Fahrer, seit August 2017
bei PostAuto



Schulbus
Sementina–Giubiasco

Im Auftrag des Kantons Tessin fährt PostAuto seit August 2017 einen Schulbus in der Gemeinde Bellinzona. Jugendliche aus dem Ortsteil Sementina, die die Sekundarschule in Giubiasco besuchen, können ihren Schulweg mit dem Postauto zurücklegen. Das Angebot wird von rund 60 Schülerinnen und Schülern genutzt.



Beulas Spica (Zweiachser)

Motorleistung: 309 kW / 420 PS
Fahrzeuglänge: 12,2 m
Sitzplätze: 79 | Stehplätze: 0



155,5 Mio.

Anzahl Fahrgäste 2018
(2017: 154,6 Mio.)



920,6 Mio.

Personenkilometer 2018
(2017: 911,2 Mio. km)



80

Punkte hat PostAuto 2018
in der Kundenumfrage von
100 möglichen Punkten erhalten
(2017: 78 Punkte).



Regionaler Personenverkehr

Der ÖV in den Regionen wächst stetig

Das Kerngeschäft von PostAuto ist der regionale Personenverkehr (RPV) in der Schweiz. In den letzten zehn Jahren ist der RPV um gut ein Drittel gewachsen. Bund und Kantone bestellen das Angebot gemeinsam.

Die Regionen der Schweiz werden mit Bahnen und Bussen, per Schiff oder Seilbahn erschlossen. Die Nachfrage im gesamten Regionalverkehr hat in den letzten zehn Jahren um gut ein Drittel zugenommen – auch bei PostAuto. Transportierte PostAuto im Jahr 2008 noch 115 Millionen Fahrgäste, waren es 2018 über 155 Millionen. Doch wie viel ÖV ist in den Regionen nötig, sinnvoll und machbar? Dies bestimmen der Bund und die Kantone. Zusam-

men bestellen sie das Angebot des regionalen Personenverkehrs (RPV). Sie bezahlen die ungedeckten Kosten der Transportunternehmen, die die Linien in ihrem Auftrag fahren. Damit sind alle Ortschaften mit mindestens 100 Einwohnerinnen und Einwohnern in das ÖV-System eingebunden. Nicht zum RPV gehören der Fernverkehr, Ortsverkehr und Ausflugsverkehr.



PostAuto-Station Chur

Ortsverkehr

PostAuto betreibt fast 40 Ortsnetze

Was ist Ortsverkehr? Der Bund hat dafür eine klare Definition: Es sind Linien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Die Haltestellen dieses städtischen Nahverkehrs sind in der Regel nicht mehr als 1,5 Kilometer von der nächsten Linie des regionalen Personenverkehrs oder des Fernverkehrs entfernt. PostAuto betreibt 38 solcher Ortsnetze in 14 Kantonen: 21 in der Deutschschweiz, 15 in der Romandie und 2 im Tessin. Das neueste Angebot ist der im Dezember 2018 eingeweihte Ortsbus von Payerne (VD). Dazu kommen die beiden selbstfahrenden PostAuto-SmartShuttles in Sitten, die seit Juni 2016 Fahrgäste auf zwei Rundkursen im Stadtzentrum befördern.

Die Hoheit über den Ortsverkehr hat in der Regel die jeweilige Gemeinde. Es gibt aber Kantone, die neben dem regionalen Personenverkehr (RPV) auch den Ortsverkehr bestellen. In vielen anderen Kantonen hingegen bestellen die Gemeinden den Stadt- oder Ortsbus selber. Trotz der Unterschiede gibt es eine Gemeinsamkeit: Im Gegensatz zum RPV zahlt der Bund keinen Beitrag an den innerstädtischen Verkehr.

— ” —
Der RPV ist in den letzten zehn Jahren um gut ein Drittel gewachsen.

Einweihung Ortsbus Wohlen AG

Die allermeisten der 901 Linien des regionalen Personenverkehrs sind nicht kostendeckend. Bund und Kantone subventionieren den RPV mit jährlich rund 2 Milliarden Franken. Sie vereinbaren mit den rund 120 im RPV tätigen Transportunternehmen jeweils für eine Fahrplanperiode von zwei Jahren das Angebot und den finanziellen Beitrag («Bestellverfahren»).

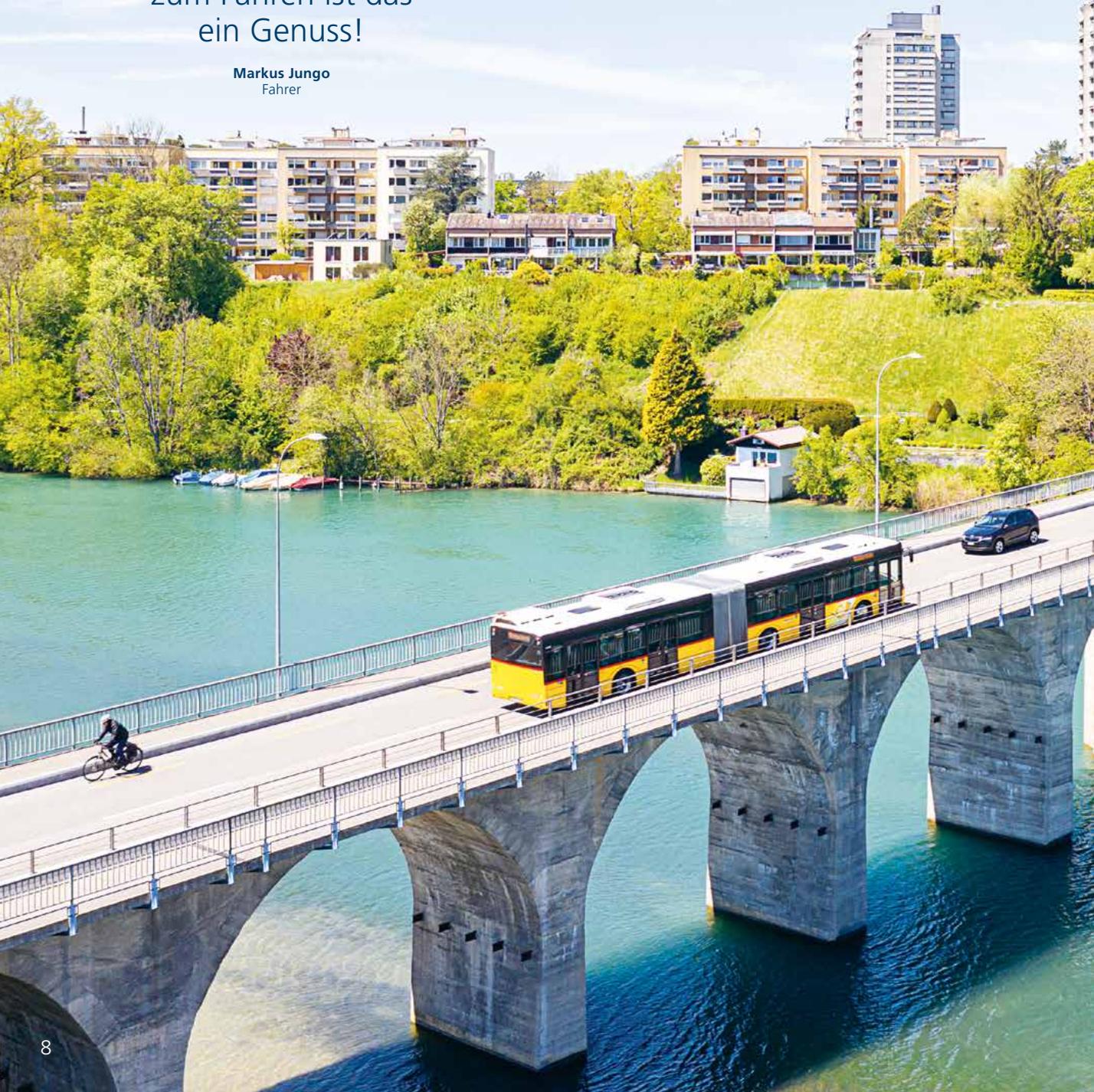
Die aktuelle Reform des regionalen Personenverkehrs soll das komplexe Bestellverfahren vereinfachen und die Finanzierung längerfristig sicherstellen. Die Reform wurde vom Bundesamt für Verkehr und den Kantonen unter Einbezug von Verbänden und Transportunternehmen ausgearbeitet.



— ” —

Mit dem Postauto
raus aus der Stadt,
ins Grüne und bis
ins Drei-Seen-Land:
zum Fahren ist das
ein Genuss!

Markus Jungo
Fahrer





Markus Jungo

Fahrer, seit August 2015
bei PostAuto



Linie 100
Bern–Detligen–Aarberg

Die erste PostAuto-Strecke überhaupt führte ab 1906 von Bern Richtung Seeland nach Detligen. Ehrenhalber trägt die mittlerweile nach Aarberg verlängerte Linie deshalb die Nummer 100. Sie verbindet Stadt, Agglomeration und das beliebte Naherholungsgebiet Frienisberg. Wendepunkt ist der SBB-Bahnhof Aarberg.



Solaris Urbino 18

Motorleistung: 271 kW / 369 PS
Fahrzeuglänge: 18,0 m
Sitzplätze: 43 | Stehplätze: 89

Bahnersatz

Wenn das Postauto den Zug ersetzt

Von März bis September 2019 führt die Rhätische Bahn im Unterengadin zehn Grossbauprojekte aus. Daher verkehren in diesem halben Jahr zwischen Susch und Scuol stündlich Postautos statt Züge. PostAuto plant solche Bahnersatz-Leistungen monatelang minutiös.



Der Bahnersatz im Unterengadin startete noch während der Skisaison.

Der Bahnersatz startete in der Skisaison. Da galt es, auch für Ski und Gepäck genügend Platz zu finden. Daher warten immer zwei bis vier Postautos auf die Fahrgäste. Zudem stehen zwei Anhänger und im Sommer auch Veloanhänger bereit.

Planbare Bahnersatzleistungen wie jener zwischen Susch und Scuol werden vom Besteller jeweils ausgeschrieben. PostAuto reichte eine Offerte ein und bekam den Zuschlag. Anders ist es bei nicht planbaren Einsätzen. Da PostAuto strategischer Partner der Rhätischen Bahn ist, springen die gelben Busse automatisch kurzfristig ein, wenn der Zug beispielsweise wegen verschütteter Bahngleise nicht fahren kann. In einzelnen Regionen hat PostAuto auch mit der SBB, BLS oder SOB einen Vertrag für solche Notfall-Einsätze.

Von März bis September 2019 transportieren Postautos 20 Mal pro Tag die Fahrgäste von Susch nach Scuol und zurück. Das sind rund 1000 Fahrgäste täglich – rund 200 000 insgesamt. Bei diesen Dimensionen ist klar: Der sechsmonatige Bahnersatz im Unterengadin musste sehr gut vorbereitet werden. Dafür rekrutierte der Projektleiter Gian Janett 13 Fahrerinnen und Fahrer. Die meisten von ihnen arbeiteten bereits bei PostAuto, und auch die fünf Fahrzeuge für den Ersatzdienst konnte er aus anderen PostAuto-Betrieben ausleihen.

— ” —
Als strategischer
Partner springen
wir auch
kurzfristig ein.

Marc-Andri Leuthold
Leiter CC Planung



Schülertransporte

Know-how für den Transport von Schulkindern

Das Segment Schülerverkehr ist bei PostAuto in den letzten Jahren gewachsen. Täglich legen Tausende von Schülerinnen und Schülern ihren Schulweg im Postauto zurück. Sei es auf gewöhnlichen Linien oder auf massgeschneiderten Kursen des Schülerverkehrs. Am stärksten etabliert haben sich die Spezialkurse in der Romandie: 75 Spezialfahrzeuge sind alleine in den Kantonen Jura, Waadt, Neuenburg und Freiburg für den PostAuto-Schülerverkehr auf Achse. Organisiert werden die Einsätze von Yverdon aus. Zudem besuchen Mediatoren die Schulklassen, um den Kindern das richtige Verhalten im öffentlichen Verkehr anschaulich zu vermitteln. PostAuto stellt Schulen auch Lehrmittel wie das Bilderbuch «Theo und Mia unterwegs» zur Verfügung. Dort erleben die Kinder in farnefrohen Bildern, einem Lied und einem Puzzle, wie es sich anfühlt, zum ersten Mal alleine mit dem Postauto zur Schule zu fahren.

Extrafahrten

Vom Polterabend-Trip bis zur Auslandsreise

Auch Privatpersonen können Postautos buchen. Wie vielfältig das Geschäft mit den Extrafahrten ist, zeigt das Beispiel Graubünden.

480 Mal wurde im Jahr 2018 eine Extrafahrt mit einem Bündner Postauto gebucht. Vereins- und Firmenausflüge machen den Hauptteil aus. Für die Extrafahrten von Graubünden aus stehen drei Fahrzeuge mit Car-Ausstattung zur Verfügung. Es gibt Gruppen, die den PostAuto-Car eine ganze Woche lang für Ferienreisen in Europa buchen. Am kürzesten sind die Transferfahrten, etwa für Hochzeiten oder Polterabende. Für diese werden auch Postautos eingesetzt, die auf den normalen Linien verkehren und eine Pause haben. In Graubünden gibt es bei den Extrafahrten ein weiteres Standbein. In Kooperation mit Eurobus fährt 46 Mal jährlich ein Postauto-Reisecar als «Rustexpress» zum Europapark.

Einer der drei Bündner PostAuto-Cars ist das 20-plätziqe PostAuto-Cabriolet. Dieses kurvt unter anderem für jährlich fünf 13-tägige Wanderreisen entlang der Grand Tour of Switzerland durch die Schweiz. Dabei chauffiert der Fahrer seine Reisegäste nicht nur, sondern er begleitet sie auch auf den Wanderungen.



2,5 Mio.

Kinder transportiert
PostAuto jährlich zur Schule
und zurück.

PostAuto-Cabriolet unterwegs in
Graubünden







Andrea Blessing
Fahrerin, seit März 2016
bei PostAuto



Linie 201
St. Gallen–Arbon

PostAuto verbindet Arbon am Bodensee und die nächstgrößere Stadt St. Gallen sowohl mit der Linie 200 als auch – seit Dezember 2014 – mit dem Expressbus auf Linie 201. Dieser fährt den grössten Teil der Strecke auf der Autobahn und verkürzt damit die Reisezeit von Zentrum zu Zentrum um satte 15 Minuten.



Mercedes-Benz Citaro G

Motorleistung: 265 kW / 360 PS
Fahrzeuglänge: 18,0 m
Sitzplätze: 51 | Stehplätze: 85



Ich fahre sehr gerne Menschen von der Stadt aufs Land und umgekehrt.

Andrea Blessing
Fahrerin



2412

Fahrzeuge sind für PostAuto unterwegs.

150–200

Fahrzeuge werden in einem Jahr gekauft.

7–14

Jahre bleiben die Fahrzeuge in Betrieb.

Flottenmanagement

Für jedes Angebot das richtige Fahrzeug

Rund 2400 Postautos sind momentan auf den Schweizer Strassen unterwegs. Dabei heisst die Devise von PostAuto «für jedes Angebot das richtige Fahrzeug». Wie allerdings funktionieren die Fahrzeugbeschaffung und das Flottenmanagement?

Die Flotte von PostAuto besteht aus Fahrzeugen verschiedenster Kategorien, die für den jeweiligen Einsatz auf den ihnen zugeordneten Linien bestens geeignet sind. Das Spektrum reicht von Minibussen über Gelenkbusse, Doppelstockbusse und Reisecars bis hin zu Spezialfahrzeugen, zum Beispiel für steile und enge Bergstrecken oder für Schülertransporte. Die Auswahl des passenden Fahrzeugtyps ist für eine optimale Transportleistung

unabdingbar. Über ein Dutzend verschiedene Fahrzeugmarken kommen dabei zum Einsatz.

Jedes Jahr schreibt PostAuto einen Auftrag mit je sechs sogenannten Losen für total 150 bis 200 Fahrzeuge aus. Jedes Los umfasst einen Fahrzeugtyp, zum Beispiel 12-Meter-Niederflur- oder Gelenkbus. Durchschnittlich investiert PostAuto jährlich rund 50 Millionen Franken in die Erneuerung seiner Flotte. In



den letzten fünf Jahren hat PostAuto rund 1000 Fahrzeuge gekauft.

Je nach Typ und Einsatz bleiben die Fahrzeuge in der Regel 7 bis 14 Jahre in Betrieb und leisten zwischen 10 000 bis 125 000 Kilometer pro Jahr. Diese grossen Unterschiede führen zu sehr unterschiedlichen Kilometerständen bei der Ausserbetriebnahme. Die meisten Fahrzeuge werden mit etwa 600 000 bis 900 000 Kilometern aus dem Betrieb genommen.

Die ausrangierten Fahrzeuge erhalten nach ihrem Einsatz für PostAuto ein zweites Leben. Zumeist werden sie an Zwischenhändler verkauft, die sie wiederum weiter-

verkaufen. Es sind aber auch immer wieder Privatpersonen oder ausländische Transportunternehmungen unter den Käufern. Im Ausland ist die Nachfrage nach den moderneren und gut gewarteten Schweizer Occasionsbussen sehr hoch. Die Postautos werden an einer zentralen Stelle in Bern verkauft: Es findet jeweils für drei bis fünf Fahrzeuge eine Art Auktion statt. Eine eigentliche Börse ist es aber nicht. Jeder, der interessiert ist, kann sich bei PostAuto melden, und dann wird er in die Liste der Eingeladenen aufgenommen.

— ” —
Ausrangierte
Fahrzeuge
erhalten ein
zweites Leben.

— ” —
Im Doppelstöcker
fährt es sich sehr
angenehm: Alles
kommt einem
langsamer vor.

Dägi Aebli
Fahrer





Dägi Aebli

Fahrer, seit September 2015
bei PostAuto



Linie 171

Chur–San Bernardino–Bellinzona

Mit der Linie 171 von Chur nach Bellinzona verbindet PostAuto die Südschweiz und das Tessin. Die Fahrzeit beträgt mit der schnellen Direktverbindung, die durch den San-Bernardino-Tunnel führt, rund zwei Stunden. Aufgrund des je nach Saison grossen Fahrgastaufkommens und damit sich die Fahrgäste rundum wohlfühlen, setzt PostAuto auf dieser Linie oft ein doppelstöckiges Fahrzeug mit behindertengerechtem WC ein.



Van Hool TDX25 Astromega

Motorleistung: 390 kW/530 PS

Fahrzeuglänge: 13,15 m

Sitzplätze: 66 | Stehplätze: 24



Marc-Andri Leuthold
Leiter CC Planung

— ” —
Verkehr ist
ein Angebots-
markt.

Interview

Die hohe Kunst der Angebotsplanung

Bei der Angebotsplanung müssen viele verschiedene Faktoren berücksichtigt werden. Marc-Andri Leuthold, Leiter CC Planung, weiss, wie man sie alle unter einen Hut bringt.

Marc-Andri Leuthold, was versteht man unter Angebotsplanung?

Marc-Andri Leuthold — Die Angebotsplanung definiert im weitesten Sinne, welcher öffentliche Verkehr angeboten wird. Wir stellen uns also Fragen zur Linienführung, zur Taktdichte, zu den Anschlüssen und den Fahrzeiten und planen dementsprechend das bestmögliche Angebot.

Welches sind die Hauptfaktoren, die bei der Angebotsplanung berücksichtigt werden müssen?

Im Zentrum steht immer das Bedürfnis der Kunden. Dabei unterscheiden wir aber zwischen den Fahrgästen und dem Besteller, also der öffentlichen Hand. Denn die Ansprüche dieser beiden Kunden sind nicht deckungsgleich: Der Fahrgast will sicher, schnell, pünktlich und bequem von A nach B reisen. Der Besteller hat zusätzlich auch politische Interessen und will zum Beispiel, dass ein neues Quartier so bald und so gut wie möglich erschlossen wird. Diese beiden Elemente gilt es zu berücksichtigen.

Was sich die Fahrgäste wünschen, erfahren wir indirekt zum Beispiel durch Umfragen, Kundenreaktionen und über Frequenzzahlen. Die Wünsche des Bestellers werden uns hingegen von diesem klar mitgeteilt.

Wie kann man den Fahrgästen auch in schlecht erschlossenen Gebieten ein attraktives Angebot bieten? Und wie gestaltet man in diesen Gebieten einen angenehmen Dienstplan für die Fahrerinnen und Fahrer?

Für Fahrgäste ist die Erreichbarkeit am wichtigsten: In entlegenen Gebieten ist es deshalb wichtig, ein gut abgestimmtes Angebot anzubieten – mit Fahrten zumindest zu den Hauptverkehrszeiten. Verkehr ist ein Angebotsmarkt – ein besseres Angebot löst mehr Nachfrage aus. Das ist beim öffentlichen Verkehr nicht anders als beim motorisierten Individualverkehr.

Bei den Fahrerinnen und Fahrern ist die Frage eine ganz andere: Wie gelingt es uns, aus einem für den Kunden attraktiven Angebot einen für das Fahrpersonal angenehmen Dienstplan zu kreieren? Wir versuchen zum Beispiel, durch Verknüpfungen von Kursen die unbezahlten Zeiten ohne Fahrt zu minimieren oder so kurz wie möglich zu halten.

Doch dies ist eine ständige Herausforderung, und wir können und wollen hier noch besser werden.



Inwiefern hat der technologische Fortschritt die Angebotsplanung in den letzten Jahren verändert?

Da hat sich einiges getan. Wir verfügen heute über Hilfsmittel, die es früher nicht gab. So können beispielsweise grosse Datenmengen visualisiert und so entsprechende Algorithmen entwickelt werden. Unsere Software kann die Planung teilweise übernehmen und sogar automatisieren. Und das Ende dieser Entwicklung ist noch lange nicht erreicht. Dies wird auch einen Einfluss auf unsere Arbeit als Planer haben und unser Berufsbild des Planers nochmals verändern: Wir werden künftig noch mehr datenbasiert planen.



Wir werden künftig noch mehr datenbasiert planen.

Welche weiteren Herausforderungen siehst du in den kommenden Jahren auf die Angebotsplanung zukommen?

Ich denke, dass der Trend hin zur Elektromobilität auch Auswirkungen auf die Angebotsplanung haben wird. Wann und wo lade ich die Batterie auf? Wie lange kann ich mit der aktuellen Ladung fahren? Diese Fragen werden die Betriebsplanung so verändern, dass wir diesem Faktor auch bei der Angebotsplanung immer stärker werden Rechnung tragen müssen.

Auch neue, smarte Mobilitätsformen werden herausfordernd sein. Es ist zum Beispiel vorstellbar, dass der ÖV von einem Fahrgast künftig per App bestellt werden kann und die Route dann per Algorithmus berechnet wird. Ein solches Angebot testen wir zum Beispiel mit Kollibri (siehe Seite 27). Dies würde den klassischen Fahrplan, wie wir ihn heute kennen, grundsätzlich infrage stellen. Solche Entwicklungen werden den ÖV in Zukunft stark bereichern und verändern.



12 719 km

beträgt die **Netzlänge** in der Summe.



901

Linien umfasst das Angebot von PostAuto.

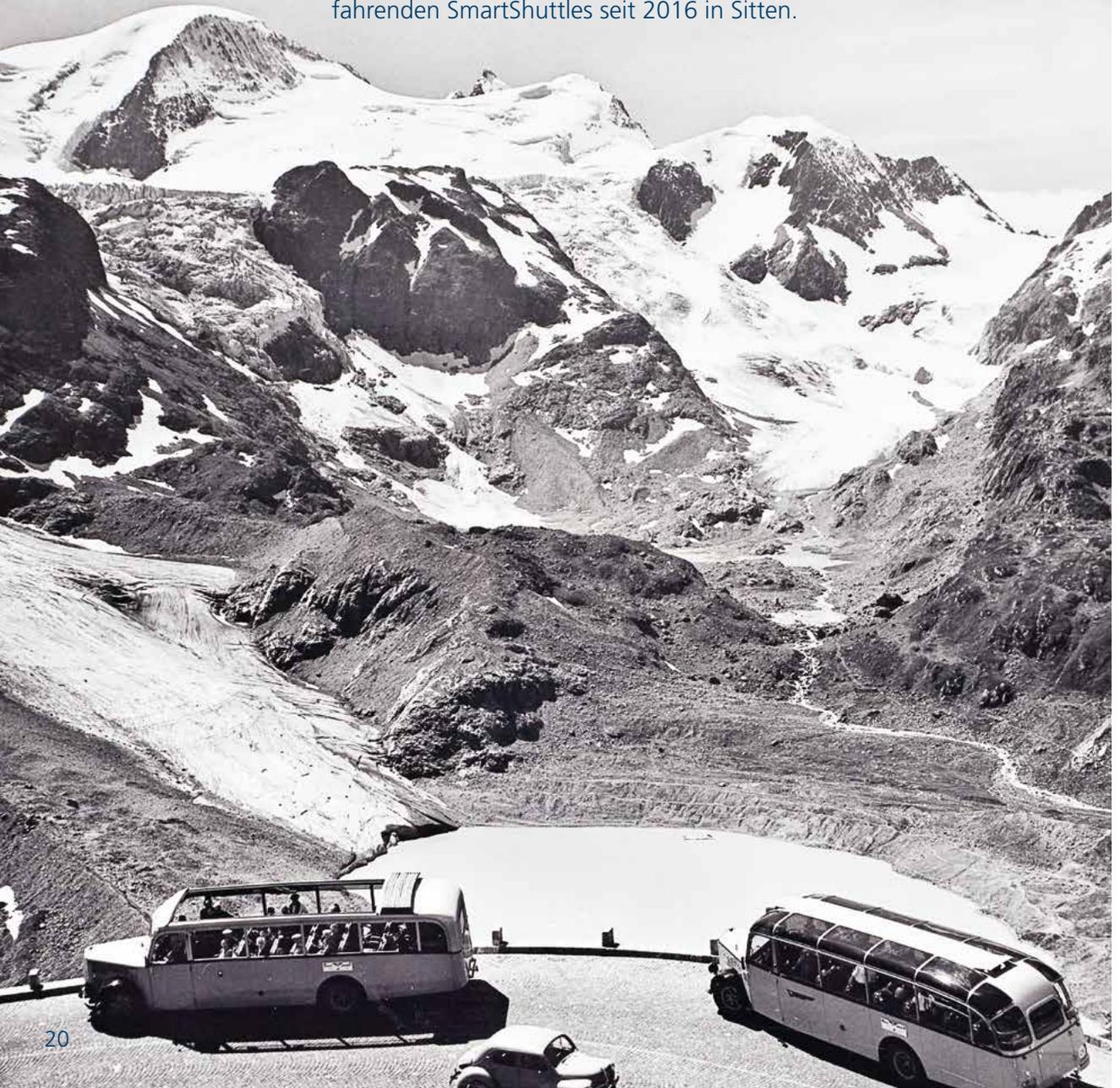


14 600

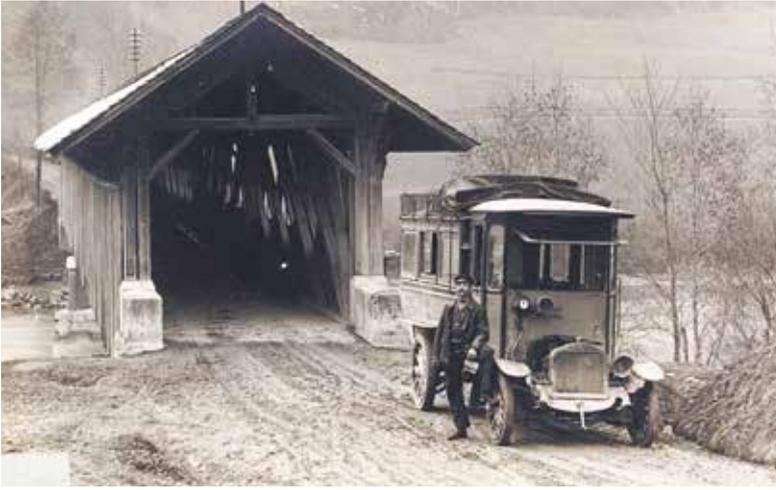
Haltestellen unterhält PostAuto im öffentlichen Verkehr.

Von der Postkutsche zum SmartShuttle

Die Geschichte von PostAuto beginnt 1849 mit Pferdekutschen. Erste motorisierte Fahrzeuge nehmen 1906 den Betrieb auf, anfangs noch von viel Skepsis begleitet. Den Durchbruch schaffen die Postautos nach dem Ersten Weltkrieg. Gelenk- und Doppelstockbusse markieren weitere technische Fortschritte – wie auch der Einsatz von autonom fahrenden SmartShuttles seit 2016 in Sitten.







Omnibus 2656 Saurer bei der alten Kappelenbrücke, Strecke Detligen–Bern, 1907



Postautos auf der Strasse zum Oberalppass, ca. 1925

1849

Übernahme der bestehenden Pferdepost-Verbindungen mit kantonalen Konzessionen durch die neu gegründete Eidgenössische Post.



1906

Erster fahrplanmässiger Automobilkurs der Post zwischen Bern und Detligen.



Omnibus Martini, Baujahr 1906 (Modell)

1919

Die erste mit Postautos bewältigte Bergstrecke führt zwischen Brig und Domodossola über den Simplon.



Postauto auf der Simplonstrasse, 1920

1921–1923

Das Postauto erobert weitere Passstrassen und damit die Alpen: Grimsel, Furka, Oberalp und San Bernardino (1921), Gotthard, Klausen, Maloja und Ofenpass (1922) sowie Grosse St. Bernhard, Pillon, Les Mosses und Julier (1923).



Grimselpass, um 1928

1923

Auf den Bergpoststrassen ertönt erstmals das Dreiklanghorn.



1931

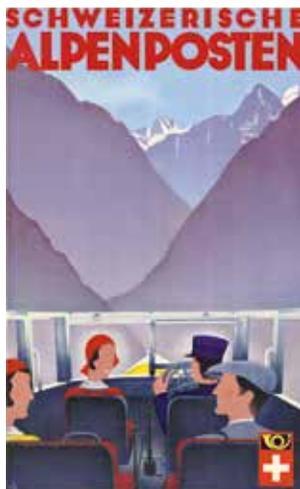
Erstmals werden in den Fahrzeugen neben Benzin- auch Dieselmotoren eingesetzt.

1931–1934

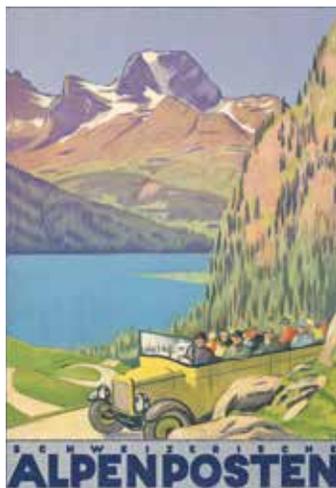
Die Mittellandlinien gewinnen gegenüber dem Alpenverkehr an Bedeutung. Gründe sind der zunehmende Regionalverkehr und die Rolle des Postautos als Zubringer zu den Eisenbahnlinien.

1934

Postautos befahren ein Liniennetz von 3455 km Länge, davon werden zwei Drittel (2295 km) von privaten Postauto-unternehmern (den heutigen PostAuto-Unternehmen) bestritten. Die Pferdepost ist auf 100 km Betriebslänge geschrumpft.



Plakat von Charles Kuhn, 1931



Plakat von Emil Cardinaux, 1929



Ausflugsbillette aus Karton, um 1940

1939–1945

Während des Zweiten Weltkriegs müssen die Fahrpläne wegen Treibstoff-, Pneu- und allgemeinem Materialmangel stark reduziert werden.

1946

Eröffnung der Sustenstrasse und Beginn der berühmten, bis heute beliebten Drei- und Vierpässefahrten.



1949

Postauto übernimmt die konzessionierten Linien im Fürstentum Liechtenstein. Das operative Geschäft führen (bis 2001) Postautohalterbetriebe.

1956

150 Postautos erhalten einen Billettausgabe-Apparat.

1957

Postauto richtet die ersten Schülerkurse ein.

1959

Die neuen Postautohalterfahrzeuge erhalten ein einheitliches Erscheinungsbild in ockergelb. Bisher trugen sie die Hausfarben der jeweiligen Unternehmer.



1961

Die letzte Pferdepost auf der Linie Avers-Juf wird eingestellt.

1967/68

Letztmals wird eine Serie rechtsgelenkter Postautos in Betrieb genommen.

1969

Der erste Postauto-Gelenkbus rollt auf der Strasse.

1970

Claire Buner ist die erste Frau hinter einem Postauto-Steuerrad.

1971

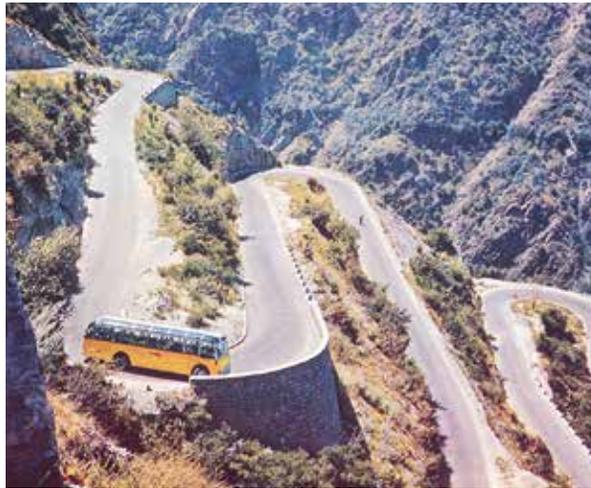
Die Fahrzeuge – neu auch jene der Postauto-Unternehmer – erhalten zur ihrem Postgelb einen roten Balken, ebenso die Haltestellen.

1980

Die Länge des Liniennetzes beträgt 7700 km, die Anzahl der Postautos 1348. Sie befördern in diesem Jahr 63 Millionen Reisende.

1982

Die Einführung des nationalen Taktfahrplans ab 1982 bringt dem gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz einen markanten Leistungs- und Qualitätszuwachs.



1986 im Wallis



Ein PostAuto auf der Gotthardstrecke zwischen Airolo und Hospiz, 1994

1985

Die bisherigen Postauto-Lieferanten Saurer und FBW stellen die Produktion ein. Künftig werden Fahrgestelle und Komplettbusse im Ausland eingekauft.

1992

Die gesetzlich verordnete barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vorhersehend, werden erste Niederflrbusse beschafft.

1994

Auf Ostschweizer Postautolinien werden die ersten Doppelstockbusse in Verkehr gesetzt.

1995

Der Postautobetrieb wird dezentralisiert, um für den bevorstehenden freien Wettbewerb im Regionalverkehr gerüstet zu sein. Es entstehen 16 regionale Postautozentren. Sie sind für Offerten, Verträge, Personal, Finanzen, Marketing und Betriebsplanung selber verantwortlich.

1995

Einführung des Rufbussystems PubliCar in den Regionen Frauenfeld und Oron.



1996

Das revidierte Eisenbahngesetz tritt in Kraft; die Kantone sind jetzt für den Regionalverkehr verantwortlich.

1998

Postauto macht erste Erfahrungen mit kantonalen Ausschreibungen und bestätigt seine Position als Marktleader im strassengebundenen Regionalverkehr der Schweiz.

1999

Postauto testet in Martigny den CityCar, ein Elektromobil mit zwei Sitzplätzen. Das Konzept wird nach der Testphase aufgrund zu hoher Kosten nicht weiterverfolgt.

2002

Im Zuge der Aufspaltung der Post wird PostAuto (neu mit einem grossen A geschrieben) eine von fünf Leistungsmarken unter der Dachmarke der schweizerischen Post.

2003

Erstmals befördert PostAuto über 100 Millionen Passagiere.



2004

PostAuto gewinnt in Dole (Departement Jura) erstmals eine regionale ÖV-Ausschreibung in Frankreich.

2005

Die regionalen Postautozentren werden organisatorisch in neun Regionen zusammengefasst.



Einweihung des grössten PostAuto-Doppelstöckers Europas, 2000



Autonomer Shuttlebus, Sitten, 2015

2006

Der Geschäftsbereich PostAuto wird per 1. Juli in die PostAuto Schweiz AG überführt.

2010

Im Raum Bern verkehrt das erste Hybridpostauto. Es spart 20 bis 30 Prozent Kraftstoff im Vergleich zu reinen Dieselmotoren.

2010

In der Stadt Sitten lanciert PostAuto sein erstes Bike-Sharing-Angebot mit 50 Fahrrädern an sechs Veloverleihstationen.

2011

Als erstes Schweizer ÖV-Unternehmen nimmt PostAuto im Rahmen eines Projekts in der Region Brugg fünf Brennstoffzellenbusse in Betrieb.

2011

PostAuto, SBB und Rent a Bike eröffnen in vier Schweizer Städten die ersten PubliBike-Stationen. PubliBike bietet Velos und E-Bikes zur Selbstausleihe an und ergänzt so die letzte Meile in der Reisekette.

2012

PostAuto beginnt mit der Ausrüstung seiner Flotte mit Gratis-WiFi. Im April 2013 ist der Rollout abgeschlossen.

2012

Lancierung der PostAuto-App mit praktischen Funktionen für unterwegs.

2012

Die ersten drei Postautos mit dem schadstoffärmeren Euro-6-Norm-Antrieb werden in der Agglomeration Bern in Betrieb genommen.

2013



PostAuto sammelt erste Erfahrungen mit einem Batteriebus: In der Region Yverdon ist zu Testzwecken zwei Wochen lang ein batteriebetriebenes Elektrofahrzeug unterwegs.

2016

Beginn des Testbetriebs mit zwei Smart-Shuttles in Sitten. Es sind die ersten Fahrzeuge in der Schweiz, die autonom mit Fahrgästen im öffentlichen Raum unterwegs sind.

2017

Das Bundesamt für Verkehr deckt auf, dass PostAuto über mehrere Jahre eine unrechtmässige Buchungspraxis verfolgt und dadurch Millionen Franken an Subventionen zu viel vom Bund bezogen hat. Die Öffentlichkeit wird im Februar 2018 informiert.

2018

Beginn des einjährigen Pilotprojekts «Kolibri» in der Region Brugg. Kleinbusse können via App bestellt werden. Sie funktionieren als Tür-zu-Tür-Shuttle ohne festen Fahrplan und Liniennetz.

2018

Die SBB wählt PostAuto als strategischen Partner für den Bahnersatz bei Störungen oder geplanten Bauarbeiten.

2018

PostAuto befördert 156 Mio. Passagiere.



Alternative Antriebe

Leise und sauber unterwegs

Die Kinder im Valposchivado fahren seit dem Frühjahr 2019 mit einem neuen PostAuto zur Schule. Neu ist dabei vor allem das Innenleben des kleinen Busses. Dieser ist nämlich elektrisch unterwegs und transportiert die Kinder leise und sauber. Damit das Fahrzeug während der Schulferien nicht stillsteht, gibt es zwei verschiedene Arten der Bestuhlung. So kann das Elektropostauto im Sommer beispielsweise auch Wandergruppen an ihr Ziel bringen.

In Saas-Fee, Interlaken, Sarnen und nun in Poschivado macht PostAuto erste Erfahrungen mit Elektroantrieben. Das Ziel ist klar: PostAuto will langfristig von fossilen Treibstoffen wegkommen. Das gelingt aber nicht von einem Tag auf den anderen. Wie gross ist die Reichweite? Wo und wann kann die Batterie geladen werden? Wie überwindet das Elektropostauto grosse Steigungen? Auf diese Fragen gilt es dank den ersten Projekten Antworten zu finden. Zudem braucht es das Bekenntnis der Besteller, sich an den höheren Kosten der Elektromobilität zu beteiligen.

Autonomer Verkehr

Die SmartShuttles rollen weiter

Die beiden autonomen Postautos «Valère» und «Tourbillon» haben – Stand Frühjahr 2019 – seit Inbetriebnahme im Sommer 2016 fast 48000 Fahrgäste befördert und mehr als 13000 Runden auf dem Sittener Parcours durch das öffentliche Strassennetz zurückgelegt. Dieser Erfolg hat die Stadt Sitten und PostAuto dazu bewogen, das SmartShuttle-Projekt mit Unterstützung des Kantons Wallis und des Energiedienstleisters énergies sion région (ESR) mindestens bis Ende 2019 weiterzuführen. Als sichtbares Zeichen für die Zusammenarbeit trägt der Shuttle «Valère» neu die Farben von ESR.

Seit Ende Februar 2019 befahren die beiden Shuttles ausserdem eine leicht abgeänderte Strecke. Dank der neuen Station Dent-Blanche auf der Route de Vergers gelangen Pendler und Touristen nun auf direkterem Weg in die Altstadt.



Mini-Shuttles in Melide

Die SmartShuttles sind zum Symbol der Mobilität der Zukunft geworden, und das Schweizer Projekt ist inzwischen weltweit bekannt. Naheliegender deshalb, dass mittlerweile auch zwei kleine SmartShuttle-Modelle in die Freiluftanlage «Swissminiatur» in Melide aufgenommen worden sind.



Das autonome Postauto legt in Sitten eine Rundstrecke von etwa 1,5 km zurück.



Tür-zu-Tür-Shuttle

Kolibri bringt ein neues Mobilitätserlebnis

Bis wir ein selbstfahrendes Fahrzeug bestellen, das uns unabhängig von einem Fahrplan an ein frei gewähltes Ziel bringt, ist es noch ein weiter Weg. PostAuto hat nun einen ersten Schritt gemacht und testet seit Oktober 2018 in der Region Brugg (AG) den Tür-zu-Tür-Shuttle Kolibri. Flink wie der kleine Vogel und nach Möglichkeit gemeinsam mit anderen Fahrgästen steuert ein Kleinbus die individuell gewählten Ziele an. Bestellung des Fahrzeugs und Bezahlung der Fahrt erfolgen via eine App, die zugleich die Fahrten organisiert.

Die bisher gemachten Erfahrungen sind ermutigend. Der Betrieb funktioniert einwandfrei, die Fahrgäste sind sehr zufrieden und die Nutzungszahlen steigen stetig. PostAuto führt das Pilotprojekt gemeinsam mit lokalen Taxianbietern, mit der AMAG sowie der SBB durch.

Veloverleih

Erste grosse PubliBike-Netze

Die PostAuto-Tochter PubliBike betreibt Bikesharing-Netze in Zürich, Bern, Lugano, Lausanne, Freiburg, Nyon, Sitten und Siders mit insgesamt 350 Stationen und 3500 Velos.

Die im Jahr 2018 eröffneten grossen Netze «Züri Velo» und «Velo Bern» etablierten sich bereits in den ersten Monaten als attraktive Ergänzung auf der letzten Meile. PubliBike verdichtet daher die bestehenden Netze, zum Teil bis in die Agglomerationen. Je mehr Stationen und Velos ein Netz hat, desto nützlicher ist es für die Kundinnen und Kunden.



350

PubliBike-Stationen
auf 8 Netzen



793 144

PubliBike-Fahrten
bis Ende 2018

79 012

Downloads der
PubliBike-App bis Ende 2018



Die PubliBike-Velos wurden speziell für den Gebrauch im Bikesharing entwickelt.

— ” —

Das flexible Angebot
von Kollibri macht meine
Arbeit abwechslungsreich
und spannend.

Rashid Rrahmani
Fahrer





Rashid Rrahmani

Fahrer, seit Oktober 2018
bei Taxi24 für PostAuto



**Tür-zu-Tür-Shuttle Kolibri
Region Brugg**

Beim Fahrservice Kolibri bestimmen die Kundinnen und Kunden die Reiseroute und die Abfahrtszeit. Gebucht wird die Reise per App. Unterwegs können andere Passagiere zu- oder aussteigen, ganz wie es deren individueller Fahrplan vorsieht. Für die Fahrten in der Region Brugg sind die beiden lokalen Taxi-Unternehmen «Brugger Taxi» und «Taxi24» sowie die AMAG verantwortlich.



VW T6 Caravelle Comfort RS

Motorleistung: 110 kW/150 PS
Fahrzeuglänge: 4,9 m
Sitzplätze: 7 | Stehplätze: 0



— ” —
Die PostAuto-
App ist der
multimodale
Reisebegleiter
für die ganze
Schweiz.

PostAuto-App

Multimodaler Reisebegleiter

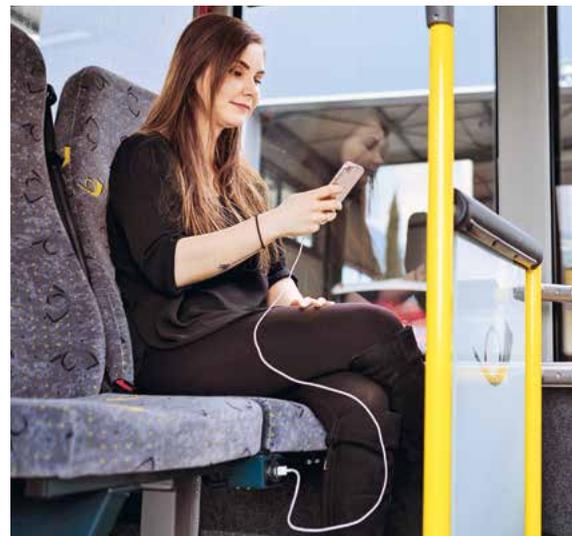
Ob für das tägliche Pendeln oder für Freizeitausflüge – mit der PostAuto-App lassen sich praktisch alle Verkehrsmittel beliebig kombinieren. Die App kombiniert den ÖV-Fahrplan mit weiteren Angeboten: zum Beispiel von PubliBike, Mobility, Catch a Car, Sharoo, ParkU, go! Taxi und Flinc. Zur Auswahl stehen jeweils die günstigste, die nächste oder die schnellste Verbindung. Weiter lassen sich das eigene Velo, das eigene Auto oder ein Fussweg in die Reiseplanung integrieren. Wer häufig die gleichen Routen fährt, kann diese als favorisierte Verbindung speichern. Darüber hinaus funktioniert die PostAuto-App auch als Ticketautomat: Kundinnen und Kunden können damit nicht nur elektronische Tickets für Tarifverbände, sondern für den ganzen öffentlichen Verkehr der Schweiz lösen. Damit ist die PostAuto-App der multimodale Reisebegleiter für die ganze Schweiz.

Stromanschluss

Postautos neu mit USB-Ladesteckdosen

Seit 2018 bestellt PostAuto alle neuen Fahrzeuge standardmässig mit eingebauten USB-Ladesteckdosen. So können Fahrgäste ihre elektronischen Geräte aufladen.

Jährlich ersetzt PostAuto 150 bis 200 Fahrzeuge. Gewöhnlich sind diese 12 bis 13 Jahre alt. Bis alle aktuell mehr als 2400 Postautos über USB-Ladesteckdosen verfügen, wird es also einige Jahre dauern. Denn PostAuto verzichtet darauf, bestehende Fahrzeuge nachzurüsten, da dies aus technischer und finanzieller Sicht sehr aufwendig ist. Bei den neuen Fahrzeugen hingegen können USB-Steckdosen als kostengünstige Option direkt beim Hersteller mitbestellt werden.



Im Postauto kann man nicht nur mit Gratis-WiFi surfen, sondern auch gleich das Handy aufladen.

Social Media

Rasch, direkt und zielgruppenorientiert

Die sozialen Medien haben die Kommunikation zwischen PostAuto und den Fahrgästen längst massgeblich verändert. Die Kommunikation ist nicht mehr nur einseitig – häufig entwickeln sich Dialoge. Kundenreaktionen sind schneller möglich. Früher hat man einen Brief, ein Mail geschrieben oder telefoniert. Heute postet man einen Beitrag auf Facebook oder Twitter. In Sekundenschnelle hat ein Fahrgast eine Kundenreaktion auf einer Plattform abgesetzt, und die ganze Welt liest mit. Lob und Kritik wechseln sich ab. Die Rückmeldungen und Diskussionen sind vielseitig, und der Austausch ist spannend.

PostAuto ist auf den wichtigsten Plattformen im Social Web prominent und mehrsprachig vertreten. Rasch, direkt und zielgruppenorientiert werden so Fahrgäste, Medien und Geschäftspartner angesprochen. Dabei wird Wert gelegt auf einen guten Mix zwischen Unternehmens- und Marketingkommunikation. Verlosungen und Wettbewerbe auf Facebook erfreuen sich stets grosser Beliebtheit. Mit kurzen, prägnanten Beiträgen informiert PostAuto über aktuelle Projekte und verbreitet News.



WiFi im Postauto

Anhaltendes Kundenbedürfnis

Seit vielen Jahren rüstet PostAuto die Mehrheit seiner Fahrzeuge mit einem kostenlosen Internetzugang für Fahrgäste aus. Einer grossen Auswahl an Flatrate-Handyabos zum Trotz entspricht dieses Angebot nach wie vor einem grossen Kundenbedürfnis. Insbesondere die junge Generation, die oftmals lediglich ein Prepaid-Abonnement besitzt, schätzt die Möglichkeit, während der Fahrt kostenlos im Internet zu surfen.

Die Nutzerzahlen zeigen, wie beliebt das Angebot bei den ÖV-Kunden ist. Über 36 000 Mal pro Tag, rund 13 Millionen Mal pro Jahr, greifen Fahrgäste in den 1940 ausgerüsteten Postautos auf das Internet zu. Monatlich werden über 22,7 Terabyte an Daten heruntergeladen. Die Benutzerinnen und Benutzer verbringen durchschnittlich 19 Minuten pro Session online. Das Angebot führt übrigens zu keiner Erhöhung der Billettpreise.



105 000

Fans hat PostAuto auf Facebook.



2400

Abonnenten und 6500 Posts mit #postauto auf Instagram



5000

Followers hat PostAuto auf Twitter.



239

Videos mit 3 231 000 Views auf YouTube



— ” —

Viele Passagiere,
insbesondere
Senioren, steigen
besorgt ein – und
gehen glücklich
wie ein Kind wieder
von dannen.

Jessica Barbosa
Groom



Jessica Barbosa
Seit August 2016
SmartShuttle-Groom bei PostAuto



**SmartShuttle
Rundkurs in Sitten**

Ab Juni 2016 wurden sie getestet, jetzt gehören sie zum Regelbetrieb von PostAuto: die SmartShuttles auf ihrem Rundkurs in der Innenstadt von Sitten. Die Elektrobusse bewegen sich autonom, ausgerüstet mit Kameras und Sensoren. Für zusätzliche Sicherheit sorgt eine Begleitperson: der «Groom».



Navya

Batteriekapazität: 261 Ah
Max. Geschwindigkeit: 20 km/h
Fahrzeuglänge: 4,80 m
Sitzplätze: 11 | Stehplätze: 1



Fahrgastzählung

Basis für die Einnahmensicherung

Die Zahl der Fahrgäste bestimmt massgeblich, wie hoch die Einnahmen der Transportunternehmen in einem Verbund sind. PostAuto unterstützt andere Unternehmen bei der Datenerfassung.

— ” —
Die hochgerechneten Fahrgastzahlen beeinflussen auch das Angebot.

Daniel Galliker
Spezialist Konsumkennzahlen

Wenn ein Fahrgast ins Postauto steigt, registriert dies ein Infrarot-Sensor oberhalb der Fahrzeurtür. Und wenn er wieder aussteigt, wird auch diese Bewegung registriert, gezählt und später ausgewertet. Jedenfalls in den Zählfahrzeugen, die mit solchen Sensoren ausgestattet sind. «In rund 40 Prozent unserer Fahrzeuge sind solche Türsensoren installiert», weiss Daniel Galliker, Spezialist Konsumkennzahlen bei PostAuto. «Diese Zählfahrzeuge kommen regelmässig auf dem ganzen Streckennetz von PostAuto zum Einsatz, sodass über eine Hochrechnung die Fahrgastfrequenzen sämtlicher Linien ausgewertet werden können.»

PostAuto setzt zur Zählung und Auswertung der Daten die Software FahrgastAnalyse im Nahverkehr (FAN) von GVS ein. Die gesammelten Daten dienen in erster Linie dazu, die Einnahmen von PostAuto aus den Verbänden zu sichern. Fahrgastzahlen beeinflussen aber auch das Angebot und somit den Abgeltungsbetrag von Bund, Kantonen und Gemeinden. «Darüber hinaus können Fahrgastzählidaten auch für Kostenoptimierungsmassnahmen sowie beispielsweise für die Preisgestaltung der Verkehrsmittelwerbung verwendet werden», sagt Galliker.



PostAuto-Know-how für Dritte

PostAuto stellt die Software FAN und die dazugehörigen Dienstleistungen auch anderen Transportunternehmen zur Verfügung, damit sich diese auf ihre Kernkompetenz und die notwendigen Analysen und Auswertungen konzentrieren können.

«Unsere Server und die Software FAN werden durch die IT Post gehostet und entsprechen den höchsten Sicherheitsstandards», erläutert Daniel Galliker. PostAuto unterstützt die Transportunternehmen auf Wunsch auch bei der Beschaffung und dem Einbau der benötigten Technik in den Zählfahrzeugen. Sowohl bei der Beratung als auch beim Anwendersupport profitieren unsere Partner zudem von der langjährigen Erfahrung unserer Spezialisten im Bereich von Konsumkennzahlen im ÖV-Markt Schweiz.

Kontrolle und Inkasso

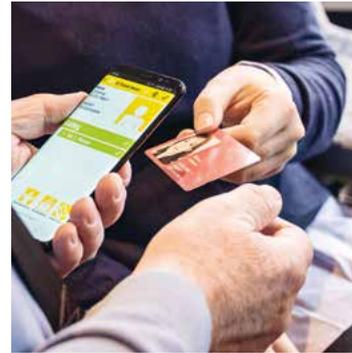
Die Schwarzfahrten eindämmen

Von den rund 2 Milliarden ÖV-Fahrten im Jahr werden etwa 3 Prozent ohne gültiges Ticket angetreten. PostAuto betreibt seit zehn Jahren für mehrere ÖV-Unternehmen das Kompetenzzentrum Kontrolle und Inkasso und jetzt auch das nationale Schwarzfahrerregister.

Dem Schweizer ÖV entgeht durch die jährlich schätzungsweise 800 000 Reisenden, die kein Billett kaufen, ein zweistelliger Millionenbetrag. Das schadet allen ehrlichen Kundinnen und Kunden. Die ÖV-Branche hat daher im Jahr 2018 den Aufbau eines zentralen Schwarzfahrerregisters in Angriff genommen. Zweck des Registers ist es, dass Wiederholungstäter fürs Schwarzfahren unternehmensübergreifend identifiziert und mit höheren Zuschlägen bestraft werden können.

Seit dem 1. April 2019 wird die Datenbank rollend in Betrieb genommen. Bis Ende 2019 werden alle 100 beteiligten Transportunternehmen an das System angeschlossen sein. Aufgebaut und betrieben wird die Datenbank im Auftrag der Branche von PostAuto.

PostAuto führt bereits seit Jahren für mehrere Schweizer Transportunternehmen das Kontroll- und Schwarzfahrer-Inkassocenter mit einer entsprechenden Datenbank. Dieses Center gibt es seit 2009. Es hat seinen Hauptstandort in Zürich und beschäftigt 80 Angestellte.



800 000

Reisende pro Jahr fahren schätzungsweise ohne Billett.

7000

Betreibungen mussten 2018 in die Wege geleitet werden.

5000

Kulanzfälle gab es 2018.



— ” —

Mit dem Postauto
durch die Gassen der
Stadt zu fahren, ist
schon sehr speziell.

Christine Brühlhart
Fährtin

Payerne



Christine Brühlhart
Fahrerin, seit Juli 2014
bei PostAuto



Linie 571
Ortsbus in Payerne

PostAuto beteiligt sich am Ausbau von innerstädtischer Verkehrsinfrastruktur: In Payerne verbindet seit Dezember 2018 ein Ortsbus das neue Quartier La Coulaz via Stadtzentrum und Bahnhof mit dem interkantonalen Spital. Das ergibt eine rund sieben Kilometer lange Strecke, die von Montag bis Freitag jede halbe Stunde und samstags im Stundentakt befahren wird.



Mercedes-Benz Citaro K

Motorleistung: 220 kW / 300 PS
Fahrzeuglänge: 10,663 m
Sitzplätze: 22 | Stehplätze: 59

Mitarbeitende

Die flexible Tessiner PostAuto-Unternehmerin

Maura Marchetti (44) ist von Haus aus PostAuto-Unternehmerin und Fahrerin in Airolo. Als PostAuto-Interimschef Thomas Baur sie für ein Projekt nach Bern holen wollte, fackelte sie nicht lange. Mit ihrem Mann und den drei Kindern zog sie für ein Jahr in die Deutschschweiz.

— ” —
Bern im Sommer 2019 wieder zu verlassen, fällt Maura schwer.

Seit 16 Jahren führt Maura Marchetti Sassel-la mit ihrer Schwester Fabia das kleine Post-Auto-Unternehmen Marchetti SA in Airolo. Sie haben den Betrieb, der vor allem die Li-nien nach Bellinzona und im Bedrettotol be-dient, von ihrem Vater Alberto übernommen. Maura ist selber Fahrerin, ihre Schwester er-ledigt das Administrative.

Um den rund 140 PostAuto-Unternehmern (PU) den Puls zu fühlen, organisierte der da-malige PostAuto-Leiter Tommy Baur im Mai 2018 im Aargau ein PU-Treffen. Maura nahm daran teil und bot an, PostAuto bei der Zu-sammenarbeit mit den PU zu unterstützen. Tommy Baur ergriff die Gelegenheit beim Schopf und fragte die Tessinerin, ob sie für ein Jahr am Hauptsitz an einem PU-Projekt mitarbeiten würde. Noch vom Zug aus rief Maura ihren Mann Marco (42) und die Kinder Giorgia (15), Oliver (13) und Alice (9) sowie ihre Schwester Fabia an. «Nach wenigen Mi-nuten hatte ich ihr OK und konnte zusagen», erinnert sie sich.

Wohnen auf dem Campingplatz

Mit diesem Entscheid legte die Familie eine eindruckliche Flexibilität an den Tag. Denn be-reits zwei Monate später erfolgte der Umzug von Airolo nach Bern. Für die Kinder organi-sierte Maura vorher einen Deutsch-Crashkurs bei einem österreichischen Ehepaar. «Sie sag-ten zuerst «Jänner» statt Januar – aber das hat sich inzwischen gelegt», lacht Maura, die selber sehr gut Deutsch spricht. Maura reser-vierte eine Mietwohnung im Berner Vorort It-tigen. Bis diese frei war, kam die Familie aber zuerst im Camper und dann in einem Airbnb unter.



Maura Marchetti mit ihrem Mann Marco und den Kindern Giorgia, Oliver und Alice in ihrer Wohnung bei Bern



Damit ihre Schwester Fabia auch mal Ferien machen konnte, übernahm Maura im Dezember für eine Woche den Betrieb in Airolo. «Ich liebe unseren PU-Betrieb, finde aber auch meine Arbeit am PostAuto-Hauptsitz sehr spannend», sagt Maura. Beim Projekt PU FUTURO bringt sie wichtige Erfahrung von der Front mit ein, und sie kennt jetzt auch die Perspektive ihres Auftraggebers PostAuto sehr gut.

Bern-Fans

Bern im Sommer 2019 wieder zu verlassen, fällt Maura schwer. Sie geniesst die vielen Freizeitangebote, trifft sich oft mit Leuten und erkundet mit dem PubliBike die Quartiere der Stadt. Auch die Kinder haben Freunde gefunden und sprechen inzwischen Berndeutsch. Selbst ihrem Mann Marco, der wegen seiner Immobiliengeschäfte viel ins Tessin reisen muss, fällt der Abschied von Bern schwer. «Aber in gut drei Zugstunden sind wir ja wieder hier, wenn wir eine Auszeit von Airolo brauchen», sagt Maura Marchetti.

PostAuto-Unternehmen

Partnerschaftlich in die gemeinsame Zukunft

Die schweizweite Zusammenarbeit von PostAuto und den PostAuto-Unternehmen (PU) hat eine lange Tradition: Sie geht zurück in die Zeit, als es noch keine Autos gab und sogenannte Postpferdehalter im Auftrag der Eidgenössischen Post Reisende transportierten. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts betätigten sich private Unternehmer auch als Postautohalter – die Vorläufer der heutigen rund 140 PU. Heute beschäftigen sie fast so viele Mitarbeitende wie PostAuto und erbringen mehr als 50 Prozent der Transportleistung im regionalen Personenverkehr. Damit sind sie seit jeher eine wichtige Stütze für die Leistungserbringung von PostAuto. Ihre Grösse reicht von Kleinstfirmen mit lediglich einem Fahrzeug bis zu mittleren Unternehmen mit 50 Fahrzeugen und über 100 Angestellten.

In den letzten Jahren gelangte verschiedentlich Sand in das Getriebe der Zusammenarbeit zwischen PostAuto und den PU. Letztere fordern unter anderem mehr unternehmerische Freiheiten. Seit Sommer 2018 wird deshalb in einem breit abgestützten Projekt mit Vertretern beider Seiten ein neuer Zusammenarbeitsvertrag ausgearbeitet.



2672

Mitarbeitende waren im Juni 2019 bei **PostAuto** in der Schweiz beschäftigt.

1758

Mitarbeitende waren im Juni 2019 für ein **PostAuto-Unternehmen** tätig.

— ” —

Der Elektrobus
fährt sehr ruhig
und ohne jedes
Ruckeln.

Ruedi Schrackmann
Fahrer





Ruedi Schrackmann
Fahrer, seit Juni 1983
bei PostAuto



Linie 342
Sarnen–Alpnach

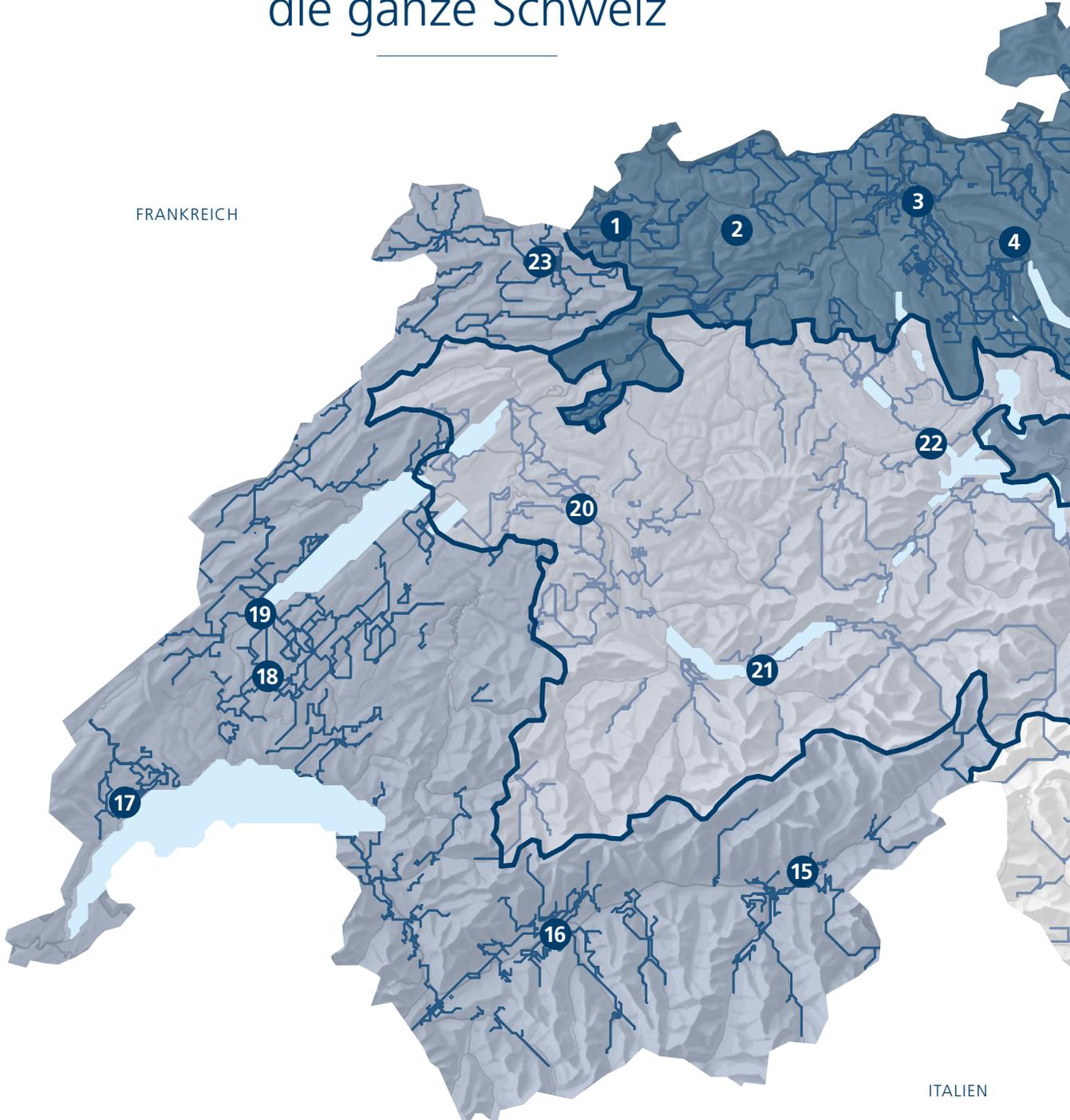
PostAuto sammelt Erfahrungen mit alternativen Antrieben und dem langfristigen Ziel, von fossilen Treibstoffen wegzukommen. Einer der ersten Elektrobusse fährt seit September 2018 im Kanton Obwalden. Das zwölf Meter lange Fahrzeug hat mit voll aufgeladener Batterie eine Reichweite von 80 bis 90 Kilometer. Strom tanken kann es beim Wendepunkt in Alpnach sowie im Depot Sarnen.



VDL Citea SLF-120 Electric

Batteriekapazität: 180 kWh
Reichweite pro Ladung: 80–90 km
Fahrzeuglänge: 12,0 m
Sitzplätze: 33 | Stehplätze: 43

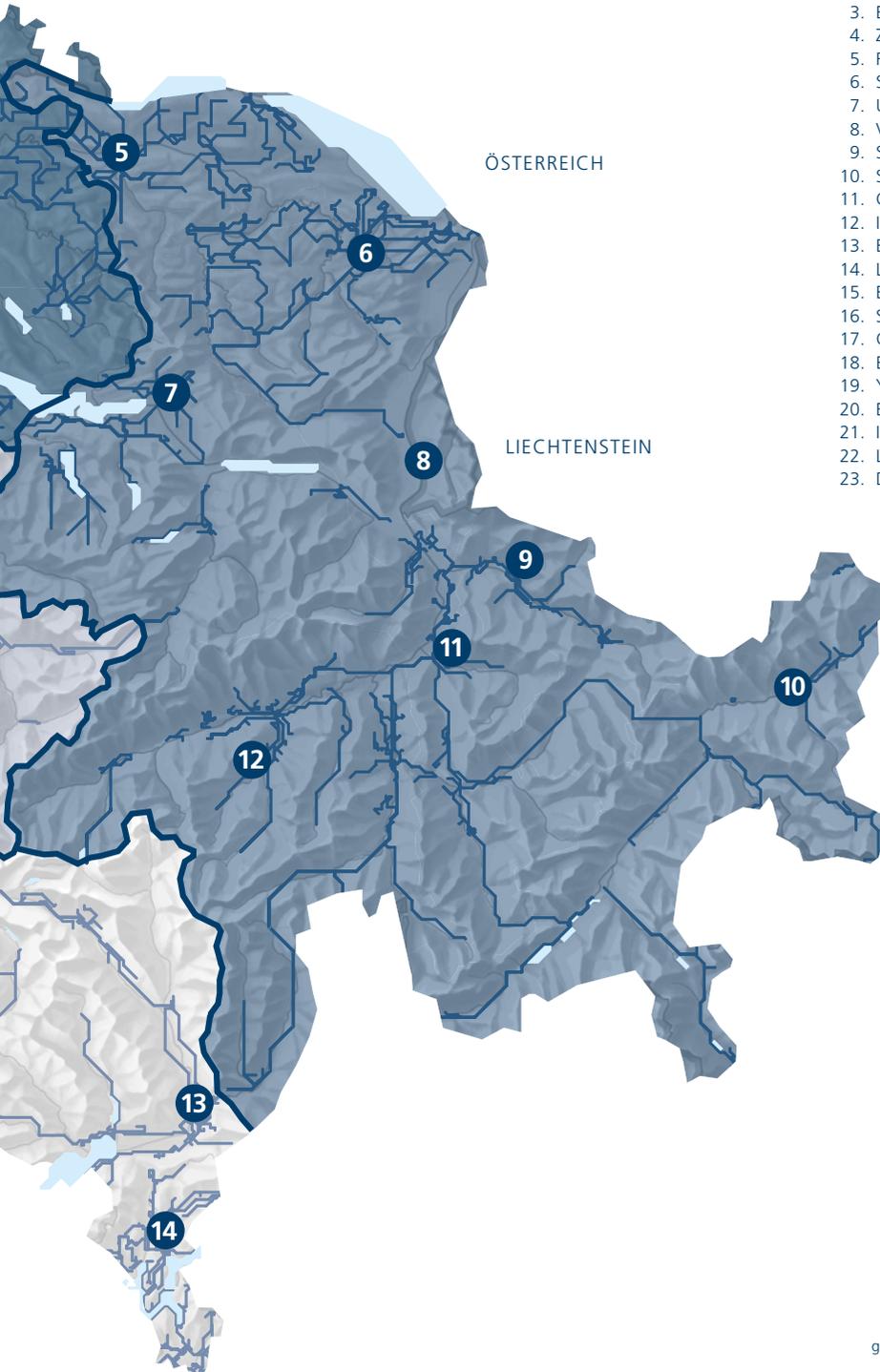
Wir verbinden die ganze Schweiz



DEUTSCHLAND

ÖSTERREICH

LIECHTENSTEIN



Betriebsstandorte

1. Laufen
2. Gelterkinden
3. Baden
4. Zürich
5. Frauenfeld
6. St. Gallen
7. Uznach
8. Vaduz
9. Schiers
10. Scuol
11. Chur
12. Ilanz-Thusis
13. Bellinzona
14. Lugano
15. Brig
16. Sitten
17. Gland
18. Echallens
19. Yverdon
20. Bern (Hauptsitz)
21. Interlaken
22. Luzern
23. Delémont

Die 5 Gebiete von PostAuto



Gebiet Nord

1128

Mitarbeitende



Gebiet Ost

1094

Mitarbeitende



Gebiet West

945

Mitarbeitende



Gebiet Mitte

910

Mitarbeitende
inkl. Hauptsitz



Gebiet Süd

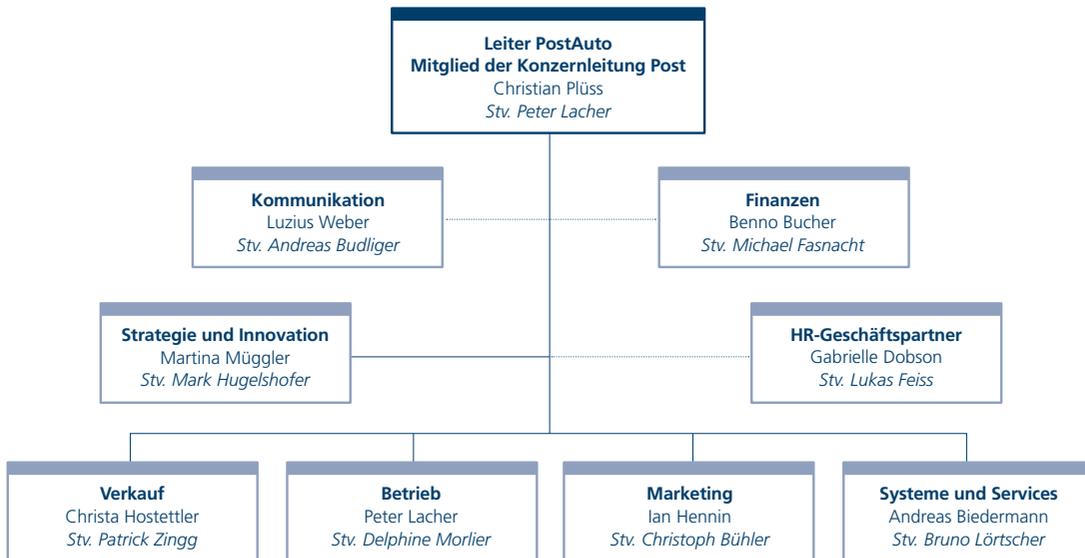
353

Mitarbeitende

Organisation



Reihe hinten von links nach rechts: Ian Hennin, Leiter Marketing; Martina Mügler, Leiterin Strategie und Innovation; Benno Bucher, Leiter Finanzen; Andreas Biedermann, Leiter Systeme und Services
 Reihe vorne von links nach rechts: Peter Lacher, Leiter Betrieb; Gabrielle Dobson, Leiterin HR-Geschäftspartner; Christian Plüss, Leiter PostAuto; Luzius Weber, Leiter Kommunikation; Christa Hostettler, Leiterin Verkauf



Impressum

Herausgeberin und Kontaktstelle

PostAuto
Kommunikation
Belpstrasse 37
Postfach
3030 Bern
Schweiz

Telefon +41 58 341 34 26
E-Mail infomedia@postauto.ch
www.postauto.ch

Gesamtkoordination

Simon Glauser, Kommunikation
PostAuto, Bern; Beat Büchler,
Klarkom AG, Wabern

Redaktionelle Mitarbeit

Katharina Merkle, Urs Bloch,
Ben Küchler

Konzeption und Projektmanagement

Martin Eckert,
phorbis Communications AG,
Basel

Fotos

Katharina Merkle; Mike Niederhauser; Mattias Nutt;
Kelly Müller; Stephan Appenzeller;
Simon Opladen; PostAuto;
PubliBike; Museum für Kommunikation, Bern; PTT-Archiv, Köniz;
Keystone

Gestaltung und Satz

Ilona Troxler Smith
phorbis Communications AG,
Basel

Korrektorat und Übersetzungen

Sprachdienst Post, Bern

Druckerei

Stämpfli AG, Bern



No. 01-19-553362 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership



PostAuto 

Die gelbe Klasse.