



Ein Tag mit einem Trolleybuschauffeur

Als Buschauffeur ist Anton Schafer jeden Tag für die Sicherheit seiner Kunden verantwortlich. Für ihre Recherche durfte die Klasse 2A2 OS Wünnwil ihn auf seiner Fahrt begleiten und einen Blick hinter die Kulissen des Hauptsitzes der TPF in Givisiez werfen.

Klasse 2A2 OS Wünnwil

FREIBURG/GIVISIEZ Donnerstags, 11.30 Uhr. Der Bus der Linie 3 mit Anton Schafer am Steuer ist in Anfahrts. An der Bushaltestelle wimmelt es von Leuten – Mittagsgedränge. Wir stellen uns in sicherem Abstand zur Strasse hinter die weisse Sicherheitslinie. Der Bus ist bis auf eine Handvoll Leute fast leer.

Grosse Verantwortung

Herr Schafer fährt los in Richtung Pérolles. Der Bus fährt auf der Strecke 3 mit Elektroantrieb – ein Reserve-motor mit Diesel dient bei Stromunterbrüchen als Ersatz. Herr Schafer manövriert den Bus – einen 18 Meter langen Gelenkbus – routiniert und souverän durch den Stadtverkehr. Totale Konzentration ist gefordert, und Ablenkungen sind nicht erlaubt.

Viele Autos, Velos, Trotts und Fussgänger sind neben und auf den Strassen Freiburgs unterwegs. Da kann es schnell zu brenzlichen Situationen kommen.

Aber auch im Bus kann Unvorhergesehenes passieren, was schnelles und überlegtes Handeln erfordert. «Einmal ist während einer Fahrt eine Frau zusammengebrochen», so Herr Schafer. Er musste Erste Hilfe leisten und die Ambulanz benachrichtigen. Trotz dieser grossen Verantwortung mag Herr Schafer seinen Beruf und den Kundenkontakt sehr.

Unregelmässige Schichten

Seine Schicht dauert normalerweise zweimal dreieinhalb bis vier Stunden. Seinen definitiven Dienstplan für den nächsten Monat erhält er immer zehn Tage im Voraus. Die unregelmässigen Arbeitszeiten belasten ihn nicht – ganz im Gegenteil.

«Als Buschauffeur muss man extrem flexibel sein, da man immer unterschiedliche Arbeitszeiten hat.»

Anton Schafer
Busfahrer

Ob Früh-, Mittel- oder Spätdienst – jede Tageszeit habe ihren Reiz.

Sauberkeit ist das A und O

Neben dem Fahrdienst ist jeder Fahrer und jede Fahrerin auch für die Sauberkeit des Busses zuständig. Nach beendetem Dienst tankt der Chauffeur den Bus persönlich auf und fährt ihn durch die speziell für Busse konstruierte Waschanlage. Die Reinigung des Innenbereichs übernimmt ein Putzpersonal.

Die gereinigten Fahrzeuge werden dann in einer der unterirdischen Garagen parkiert. Hier ist Platz für 79 Bus-



Der Hauptsitz der TPF in Givisiez dient als Logistikzentrum und Wartungsstelle.

Bild zvg



Busfahrer Anton Schafer fährt am Recherchetag einen Bus der Linie 3.

Symbolbild Julia Grimm

se. Erscheint ein Chauffeur zum Dienst, loggt er sich zuerst an einem Computer ein und sieht auf einem Monitor, mit welchem Fahrzeug er auf welcher Linie unterwegs sein wird und wo sein Bus parkiert ist.

Immer mit der Ruhe

Pünktlichkeit, Qualität und Sicherheit – diese Aspekte seien den TPF sehr wichtig. Mo-

derne Displays an vielen Haltestellen zeigen dem Fahrgast, wann der gewünschte Bus kommt und mit wie viel Verspätung zu rechnen ist. Denn dass nicht immer genau nach Fahrplan gefahren werden kann, versteht sich in einer Stadt wie Freiburg, wo es wenig Platz für die Strassenführung hat und die Verkehrsdichte sehr hoch ist, von selbst.

Vor allem die Strecke vom Kantonsspital in Richtung Stadtzentrum ist häufig von Verspätungen betroffen. Oft erschweren Baustellen ein flüssiges Durchkommen. Dann ist Geduld gefragt. Geduld und Gelassenheit.

Darüber scheint Herr Schafer in einem hohen Masse zu verfügen. Nichts scheint ihn so leicht aus der Ruhe zu

Fakten und Zahlen

Unterwegs auf den Strassen Freiburgs

Die TPF bringen ihre Kunden an 365 Tagen pro Jahr von A nach B. Ungefähr 700 000 Passagiere transportieren die TPF wöchentlich, dabei wird eine Strecke von durchschnittlich 240 577 Kilometern zurückgelegt. Neun-Meter- sowie Zwölf-Meter-Busse und 18-Meter-Gelenkbus-

se verkehren auf dem gesamten Netz der TPF. Man setzt vermehrt auf Nachhaltigkeit – Dieselfahrzeuge werden zunehmend durch Elektroantrieb ersetzt. Der «Au»-Bus fährt bereits ausschliesslich mit Strom.

Klasse 2A2 OS Wünnwil

bringen. Weder Stau noch gestresste Verkehrsteilnehmende oder Kunden. «Seit Corona wirken die Menschen gestress-ter als vor der Pandemie», findet Schafer.

Im Hauptquartier der TPF

In Givisiez können wir unter der fachkundigen Leitung von Michel Birbaum, dem Stabschef Strasse bei den TPF, einen Blick hinter die Kulissen werfen. Das Gebäude verfügt über eine Fläche von 70 000 Quadratmetern, was der Grösse von 13 Fussballfeldern entspricht. Der Bau dauerte drei Jahre und wurde 2019 in Betrieb genommen. Etwa 1300 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sind hier beschäftigt.

Das TPF-Hauptquartier ist nicht nur Anfangs- und Endpunkt für die Busse und ihre Chauffeure, sondern auch Wartungs-, Ausbildungs- und Logistikstätte. Hier werden sowohl Busse des Stadt- und Regionalverkehrs als auch Züge der BLS gewartet und repariert. Vom Austausch der Radgestelle bis hin zu Karosserie- und Malerarbeiten an Bussen wird hier alles erledigt.

Logistik, Wartung, Ausbildung

Damit die nötige Infrastruktur und das nötige Material vorhanden sind, braucht es eine bis ins letzte Detail ausgeklügelte Logistik. Im Logistikzentrum von Givisiez werden bis zu 10 000 Objekte gelagert und verwaltet. Hier kommen sämtliche Bestellungen der TPF an, werden in das Informationssystem SAP eingespeist und an die Kunden intern weitergeleitet oder gelagert.

Wenn ein Busfahrer einen Schaden bemerkt, muss er sich bei der Betriebszentrale melden. Mit der Werkstatt wird geschaut, ob das Stück auf Lager ist oder ob man es bestellen muss. Der Bus fährt dann in die Werkstatt und der Schaden wird schnellstmöglich behoben. In der Werkstatt werden alle Busmodelle (Elektro- oder Dieselantrieb) repariert.

Der Stauraum ist immens – neun fixe Angestellte und ein Lehrling sind für die Lagerung und Verteilung der Waren zuständig. Von der kleinsten Schraube bis zum grössten Radlager ist alles dabei.

Generaldirektor im Gespräch

Zum Schluss beantwortet der Generaldirektor der TPF, Serge Collaud, unsere Fragen. Er ist dafür extra per Teams zu-

geschaltet. Als wichtigste Ziele der TPF nennt er für die nächsten Jahre die Entkarbonisierung und die Ausstattung aller Busse meistens mit Elektroantrieb. «So kann der CO₂-Ausstoss in der Agglomeration Freiburg vom Jahr 2027 an um etwa 2000 Tonnen reduziert werden», erklärt Collaud.

Auch das Schienennetz solle erweitert werden. Mobilität habe ihren Preis: Zwei Drittel der Kosten würden von Subventionen gedeckt, ein Drittel über den Verkauf von Fahrausweisen. «Die TPF arbeitet eng mit den verantwortlichen Politikern zusammen.» Gemeinsam versuche man, für alle akzeptable Lösungen zu finden. ÖV und Verkehrspolitik würden deshalb immer im Austausch miteinander stehen. «Eine Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Hinblick auf eine bessere Nachhaltigkeit ist im Interesse aller Beteiligten», erklärt Collaud.

Das letzte Wort hat wieder Herr Schafer, der Chauffeur. Auf die Frage, was er sich am meisten für seinen Berufsalltag wünsche, antwortet er lächelnd: «Dass die Kunden pünktlich sind und im Besitz eines gültigen Fahrausweises.»



Sie lesen heute eine Sonderseite mit Zeitungsbeiträgen von Freiburger Orientierungsschülerinnen und Orientierungsschülern. Im Rahmen des Projekts Zeitung in der Schule stehen rund 495 Jugendliche und junge Erwachsene aus sieben Freiburger Orientierungsschulen als Reporter für die FN im Einsatz. Das medienpädagogische Projekt ist eine Zusammenarbeit zwischen den FN, vier Wirtschaftspartnern und dem Bildungsinstitut Izop aus Aachen.

Heute:

Thema: Die Klasse 2A2 der OS Wünnwil begleitete Busfahrer Anton Schafer auf einer Fahrt durch die Strassen Freiburgs. Zudem erhielt sie eine Führung durch den Hauptsitz der TPF in Givisiez. /j

Sponsoren

Mit grosszügiger Unterstützung von:

