



Der Mann hinter den Fahrplänen

Mario Grisanti ist Fahrplangestalter bei den Freiburgischen Verkehrsbetrieben TPF. Mit den ZiG-Reportern sprach er über die Schwierigkeiten und Herausforderungen seines Berufs und erklärte, wieso kritisches Denken für seine Aufgabe unerlässlich ist.

Jessica Boschung, Victoria Etter,
Nicole Marti und Viviane Schneuwly

FREIBURG Was Mario Grisanti tagtäglich tut, bekommen nur wenige Leute mit, die Ergebnisse seiner Arbeit sind aber für Tausende spürbar. Grisanti arbeitet bei den Freiburgischen Verkehrsbetrieben TPF und leitet dort ein Team, das für die Fahrpläne zuständig ist. Ohne den wachen Blick und das Planungstalent des 34-Jährigen würden die Busse und Züge in und um Freiburg kaum je pünktlich fahren.

Kritisches Denken ist gefragt

Ein wichtiger Aspekt von Grisantis Beruf ist kritisches Denken: «Wir müssen immer kritisch sein», sagt er. «Was der Computer anzeigt, ist nicht immer die Wahrheit.» Vor allem bei der Analyse der vielen Informationen sei dies sehr wichtig. Beispielsweise können Verspätungen angezeigt werden, die gar nicht vorhanden sind, oder das System an sich ist fehlerhaft. Nur dadurch, dass er eine skeptische Haltung gegenüber dem System hat, kann er solche Fehler herausfiltern.

Um den Beruf kompetent auszuführen, ist auch die Zusammenarbeit mit anderen Partnern von grosser Bedeutung, denn Grisanti und sein Team müssen viele verschiedene Faktoren bei der Ausarbeitung eines funktionierenden Fahrplanes berücksichtigen. So muss er beispielsweise immer darauf bedacht sein, gegen aussen ein neutrales Erscheinungsbild zu bewahren: «Wir müssen immer politisch



Ohne die Arbeit von Mario Grisanti und seinem Team würden die Busse und Züge im Kanton Freiburg kaum je pünktlich fahren. Bild Viviane Schneuwly

korrekt sein.» Natürlich darf er auch nur wahrheitsgetreue Informationen weitergeben. Nur so kann die Zuverlässigkeit des Fahrplanes gesichert werden.

Im zweisprachigen Kanton Freiburg wird vorausgesetzt, dass man sich in beiden Sprachen gut verständigen kann. Das ist jedoch nicht die einzige Schwierigkeit, auf die Grisanti immer wieder trifft. Ein Gebiet, in dem er oft mit Problemen zu kämpfen hat, sind die Finanzen. Durch die Bil-

letpreise werden nur gerade 40 Prozent der Gesamtkosten gedeckt. Den Ausgleich zahlen die anliegenden Gemeinden. «Wenn die Gemeinden und der Kanton nicht bezahlen würden, wären die Preise mehr als doppelt so hoch», betont Grisanti. Dafür haben der Kanton und die Gemeinden beim Neuentwurf eines Fahrplanes auch ein Wörtchen mitzureden. Durch sie erfährt die TPF zudem von geplanten Projekten, die möglicherweise eine neue

Linie erfordern, wie beispielsweise dem Bau einer neuen Sekundarschule.

Der Blick in die Zukunft

«Es ist wichtig für uns, an die Zukunft zu denken», sagt Grisanti. Wenn er und sein Team einen neuen Fahrplan erstellen, müssen sie darauf achten, dass er nicht in einem Jahr wieder unbrauchbar ist. Deshalb müssen sie immer die demografische Entwicklung der Schweiz im Auge behal-

ten. Dank der Ergebnisse von Statistiken können die Fahrplaner berechnen, wann und wo neue Fahrzeuge und Linien gebraucht werden. «Wir müssen jedoch immer mit Überraschungen rechnen», so Mario Grisanti.

Nachdem die Fahrplaner und die anderen Beteiligten entschieden haben, dass ein neuer Fahrplan ausgearbeitet werden muss, beginnt erst die eigentliche Arbeit des Teams. «Zuerst müssen wir den Fahr-

plan analysieren», sagt Grisanti. So können sie entscheiden, wie viele Busse und Fahrer zusätzlich gebraucht werden. Danach müssen sie eine Offerte an den Kanton stellen. Erst wenn dieser mit den Preisen einverstanden ist, kann es zur Verwirklichung der Pläne kommen. Als Nächstes werden die Fahrer geschult. Um sicher zu gehen, dass sie den Weg immer finden, müssen sie die Strecke mindestens einmal bei Nacht gefahren haben. Schlussendlich muss Grisanti mit seinem Team nur noch Werbung für die neuen Zeiten und Linien betreiben. Denn schliesslich sollen am Ende auch alle Reisenden etwas davon haben.

Zur Person

Freiburger Ingenieur ist Herr der Fahrpläne

Mario Grisanti ist Bauweseningenieur und hat 2007 seinen Abschluss an der Bauingenieurschule in Freiburg gemacht. Der 34-Jährige ist Leiter der Angebotsplanung der TPF und hat 20 Mitarbeitende, welche die neuen Fahrpläne von 2016 bis 2030 planen. Zudem erstellt Grisanti mit seinem Team diverse Statistiken über die Kundennutzung. Seine Familie stammt ursprünglich aus Italien. Er ist jedoch im Kanton Freiburg geboren, wo er aktuell auch lebt. Jessica Boschung, Victoria Etter, Nicole Marti und Viviane Schneuwly

Selbstfahrende Busse: ein Zukunftsmodell?

Die Freiburgischen Verkehrsbetriebe TPF betreiben ab diesem Sommer einen Bus, der ganz ohne Chauffeur fahren kann. Laut Mario Grisanti ist es durchaus möglich, dass in Zukunft in der ganzen Stadt Freiburg nur noch solche Busse verkehren.

Francisca Domingues dos Santos,
Raphael Röthlisberger, Lia Bollin
und Oriane Clerc

MARLY Vor kurzem stellten die Freiburgischen Verkehrsbetriebe den ersten TPF-Bus vor, der ohne Chauffeur auskommt (die FN berichteten). Das futuristische Gefährt wird ab diesem Sommer die Anfahrt zum Marly Innovation Center (MIC) gewährleisten. Mario Grisanti, Angebotsplaner der TPF, erklärt im Gespräch mit den ZiG-Reportern, wie ein solcher Bus funktioniert, wie das Projekt zustande gekommen ist und ob es in Zukunft mehr fahrerlose Busse geben wird.

Herr Grisanti, wieso fährt der fahrerlose Bus gerade zum Marly Innovation Center?

Beim MIC gibt es ein grosses Problem: Es ist nicht mit dem öffentlichen Verkehr zugänglich. Wir haben uns deshalb zusammen mit dem Kanton und der Agglomeration viele Gedanken dazu gemacht, wie dieses Gebiet erschlossen werden könnte. Dann kam uns die Idee

mit dem Bus ohne Chauffeur. Der grösste Vorteil von diesem Konzept sind die tiefen Kosten. Ein weiterer Vorteil des Projektes ist, dass dieser Bus nicht sehr gross ist, was bedeutet, dass er an vielen Orten durchfahren kann, an welchen ein normaler Gelenkbus nicht hindurch könnte. So können wir neue Linien erschliessen. Wir orientieren uns dabei stark an einem Pilotprojekt in Sion, wo schon seit längerer Zeit zwei selbstfahrende Busse in Betrieb sind.

Wie funktioniert die Technologie des Busses?

Auf dem ganzen Bus sind Sensoren verteilt, die alle Objekte in der Nähe erkennen können. Der Bus erkennt genau, wenn sich etwas vor ihm befindet. Falls die Bahn nicht frei ist, stoppt er, bis das Hindernis beseitigt ist. Diese Technologie funktioniert sehr gut, bisher gab es nur einen einzigen Unfall in Sion. Allerdings glauben wir, dass auch ein normaler, menschlicher Chauffeur in dieser Situation in einen Un-



Der neue fahrerlose Bus bei der neuen Haltestelle in Marly. Bild Charly Rappo/a

fall geraten wäre. In solchen Bussen ist ausserdem zur Sicherheit immer ein Fahrbegleiter präsent – so verlangt es das Wiener Abkommen zum Strassenverkehr.

Welche Probleme könnten mit dieser Technologie auftreten?

Ein Problem, das vielleicht auftreten könnte, ist die Kapazität. Anfangs werden vermutlich nur wenige Leute diese Möglichkeit nutzen, aber

wenn es ein Erfolg wird, haben wir nur einen Bus zur Verfügung und müssen vielleicht einen zweiten oder dritten Bus kaufen. Auch für die Fahrgäste wird es eine neue Erfahrung sein. Ich glaube allerdings, dass sie schnell Vertrauen in die Technologie haben werden.

Können Sie sich vorstellen, dass in Zukunft in der Stadt Freiburg nur noch solche Busse fahren?

Das kann gut sein. Marly ist ein Test und dort werden wir erst einmal beobachten, ob der Bus funktioniert, ob die Leute damit zufrieden sind und ob die Kosten stimmen. Falls sich das Modell bewährt, können wir es überall einsetzen. Beispielsweise wollen viele im Broye-Gebiet und im Seeland Busse im Stundentakt haben. Mit der Anzahl der Fahrgäste ist das aber unmöglich. Mit der neuen Technologie könnten wir vielleicht einen Halbstunden- oder sogar einen Viertelstundenkontakt anbieten. Damit kann man sogar ohne Fahrplan fahren. In einigen Versuchen konnten die Leute den Bus gar wie ein Taxi bestellen.

Gibt es auch andere Länder, in denen diese Busse schon fahren oder ist es eine neue Technologie?

Es ist eine neue Technologie, aber es gibt dazu viele Projekte in Frankreich, wo sie schon weiter entwickelt wurde. Auch in Australien und Abu Dhabi gibt es Projekte. Die Schweiz zieht nun nach.



Sie lesen eine Sonderseite mit Artikeln von Freiburger Gymnasiasten, die für die «Freiburger Nachrichten» (FN) als Reporter im Einsatz standen. Im Rahmen des Projekts Zeitung im Gymnasium schreiben rund 170 Lernende der Freiburger Kollegien Zeitungsartikel. Das Projekt ist eine Zusammenarbeit der FN mit vier Wirtschaftspartnern und dem deutschen Bildungsinstitut Izop.

Heute:

Fahrpläne und Busse: Die ZiG-Reporter aus dem Kollegium Gambach sind den Geheimnissen hinter der Entstehung der Fahrpläne nachgegangen. Dazu haben sie mit Mario Grisanti, dem Mann hinter den Fahrplänen, gesprochen. Grisanti ist als TPF-Planungsverantwortlicher auch zuständig für die Neueinführung eines fahrerlosen Busses. Auch dazu hat er den ZiG-Reportern Auskunft gegeben. *lr*

Sponsoren

Mit grosszügiger
Unterstützung von:

