

Per App buchen, einsteigen, ankommen

Kolibri ist ein Tür-zu-Tür-Shuttle. Mit einer App kann der Kunde Abfahrts- und Zielort bestimmen. Danach wird er zu einem günstigen Preis bis vor die Haustüre gefahren. Falls weitere Fahrgäste dabei sind, kostet es noch weniger. In Eglisau läuft aktuell ein Demobetrieb.

Stefan Salzmann

EGLISAU. Schon früh erkannte die Arbeitsgruppe «EgliMobil» Handlungsbedarf bezüglich dem Mobilitätsangebot in Eglisau. Im Jahr 2017 präsentierte sie dem Gemeinderat ein entsprechendes Projekt. Dieses sieht einen privat betriebenen Fahrdienst vor, der Fahrten im Gemeindegebiet bis und mit Bahnhof Hüntwangen-Wil auf Abruf anbieten soll.

Im vergangenen Jahr ergab eine Umfrage, dass sich die Mehrheit der Befragten ein Ruftaxi wünscht – insbesondere für Einkaufsfahrten ins Bauelenzelg und ins Städtli. Kolibri, der erste Tür-zu-Tür-Shuttle der Schweiz, soll nun Abhilfe schaffen. Seit dem 19. September, jeweils von Donnerstag bis Samstag, ist Kolibri als Demobetrieb in Eglisau unterwegs. Für die Finanzierung des Projekts kommt die Gemeinde auf – und zu einem ganz kleinen Teil der Fahrgast selbst. Am Samstag endet der Demobetrieb.

Mehr Fahrgäste drücken den Preis

Mirco Mäder ist Projektleiter von Kolibri, einem Projekt von Postauto AG und weiteren Partnern. An einem regnerischen Nachmittag begleitet er den Demobetrieb in Eglisau hautnah. Mit seinem Smartphone bucht er über die Kolibri-App eine Fahrt vom Bahnhof Eglisau zur Post im Städtli und gibt an, wann er dort sein möchte. Entscheiden kann er zwischen sofortiger Buchung oder Vorbestellung. Ist er der einzige Fahrgast im Tür-zu-Tür-Shuttle, bezahlt er vier Franken. Je nach Anzahl der Fahrgäste, die zur selben Zeit auf der gleichen oder einer ähnlichen Route unterwegs sind, reduziert sich der Fahrpreis.

Dies strebt Mirco Mäder mit Kolibri an. «Wenn immer möglich, wollen wir mehrere Fahrgäste gleichzeitig im Auto haben», sagt der Projektleiter. Es gehe dabei um Kollektivität, und auch der ökologische Gedanke stehe dahinter. Aber ohne Smartphone ist der Kolibri-Fahrdienst nicht nutzbar. Mäder ist dies bewusst. «Wir wollten bewusst sehr schlank starten. Wir nehmen nun in der Testphase aber Rückmeldungen unserer Fahrgäste entgegen und können in Zukunft darauf reagieren.»

Nach einer Weile kommt das für sieben Personen konzipierte Kolibri-Fahrzeug



Mirco Mäder bietet den Fahrdienst Kolibri in Eglisau an. Chauffeur Pascal Baumann erklärt einem Fahrgast die App. BILD SSA

am Bahnhof an. Die eine Türe klemmt, Chauffeur Pascal Baumann öffnet die gegenüberliegende Türe und hilft zwei älteren Fahrgästen beim Aussteigen. Bei Unklarheiten mit dem Kolibri-App steht er mit Rat und Tat zur Seite. «Das gehört zu meiner Aufgabe, und das mache ich gerne», sagt er. Kurz darauf treffen in kurzer Abfolge mehrere Buchungen ein. Alle haben denselben Zielort, die Schiffsanlegestelle. Die Kolibri-App berechnet die entsprechende Route und entscheidet, welcher Fahrgast, in welcher Reihenfolge abgeholt wird.

Es ist kurz vor 14 Uhr. Das Schiff soll um 14 Uhr ablegen. Die Bestellungen sind sehr kurzfristig. Zu kurzfristig? «Wenn es nicht

«Die Taxifahrer hatten festgelegte Zeiten, in denen sie bei einer fixen Entschädigung für uns gefahren sind.»

Mirco Mäder
Projektleiter Kolibri

viele Buchungen hat, ist es möglich den Zeitplan einzuhalten. Wenn alle aufs mal kommen und nur ein Fahrzeug vorhanden ist, ist es nötig, dass der Kunde etwas Zeitreserve einbaut. Das können leider nicht immer alle Fahrgäste verstehen. Für viele soll das Angebot möglichst pünktlich und erst noch günstig sein. Da sind die Erwartungen manchmal etwas übertrieben hoch», sagt Mäder.

Trotzdem: Chauffeur Pascal Baumann behält trotz hektik kühlen Kopf. Das Schiff legt nicht ohne die Kolibri-Fahrgäste ab.

Eglisau ist nach dem Bezirk Brugg (AG) die zweite Gegend, in der Kolibri getestet wird. In Brugg läuft das Pilotprojekt noch zwei Wochen. Mitte Oktober 2018 hat es

dort gestartet. Bereits jetzt ist klar, dass das Projekt nicht weiterverfolgt wird. «Das ist okay für uns», sagt Mäder. «Wir haben uns mit dem Kanton, den Gemeinden und ortsansässigen Taxiunternehmen zusammengesetzt und sind zum Schluss gekommen, dass in dieser Region der öffentliche Verkehr doch genügend gut ausgebaut ist.»

Als «Versuch» bezeichnete Mäder das Projekt in Brugg. «Es hat uns gezeigt, dass wir uns mehr auf ländliche Gebiete fokussieren sollten, wo der öffentliche Verkehr schlechter ausgebaut ist als in den Städten.» Aber auch auf dem Land gibt es Taxiunternehmen. Nimmt man diesen die Kunden weg? «Gewisse wohl schon. Aber grundsätzlich sind unsere Kunden solche, die mit Bus und Zug unterwegs sind und halt auch mal am Bahnhof eine halbe Stunde auf den nächsten Bus warten, als dass sie ein Taxi rufen würden.»

In Brugg war es so, dass die zwei grössten Taxiunternehmen am Pilotprojekt teilnahmen. «Die Taxifahrer hatten festgelegte Zeiten, in denen sie bei einer fixen Entschädigung für uns gefahren sind», sagt der Projektleiter. Es sei also mehr ein Miteinander als ein Gegeneinander gewesen.

Kolibri in den ÖV integrieren

Nach sechs von neun Testtagen lässt sich sagen, dass der Demobetrieb in Eglisau zufriedenstellend läuft. «Im Durchschnitt haben wir eine Buchung pro Stunde», sagt Mäder. Ob sich Kolibri in Eglisau durchsetzen wird, werde sich zeigen müssen. Genaue Zielvorgaben, beispielsweise eine bestimmte Anzahl Fahrten, habe man nicht. «Wir werden nach Abschluss des Demobetriebs mit Gemeindevertretern und der Arbeitsgruppe «EgliMobil» zusammensetzen und entscheiden», erklärt Mäder.

Als Vision sieht Mirco Mäder Kolibri vollständig in den öffentlichen Verkehr integriert. «Damit grosse Anrufbusse zu gewissen Zeiten in ländlichen Gegenden und Postautos, die manchmal praktisch leer sind, nicht mehr fahren müssen, könnten die Kolibri-Software sowie kleinere Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Kolibri-Software stellt sicher, dass gleiche und auch ähnliche Fahrten gebündelt und somit Leerfahrten reduziert werden können.» So stellt sich Mirco Mäder die Zukunft von Kolibri vor.

Spannender Schlagabtausch zwischen SP und SVP

In Feuerthalen stellten sich am Montagabend Nationalrätin Mattea Meyer und die Nationalratskandidaten Andreas Jenni von der SP sowie Konrad Langhart und Paul Mayer von der SVP dem politischen Kreuzfeuer.

Roland Müller

FEUERTHALEN. Wie angekündigt, war es ein angenehmes politisches Kreuzfeuer, welches das Publikum in der Aula Stumpfenboden erleben durfte. Die Nationalratskandidaten stellten sich den Fragen der beiden Moderatoren Michael Trachsel (SVP) und Markus Späth (SP), welche beide zum Gemeinderat von Feuerthalen gehören.

Beim ersten Schwerpunktthema, einem möglichen geologischen Tiefenlager für die Lagerung radioaktiver Abfälle im Zürcher Weinland, gab es noch keine grossen Differenzen zwischen den vier Nationalratskandidaten. Alle waren sich einig, dass die Sicherheit absolute Priorität haben muss. Nur in den Details zeigten sich Unterschiede. «Man darf keine Schwarzpeterpolitik machen. Es geht beim Tiefenlager um eine andere Sache», sagte Andreas Jenni.

Auch die immer wiederkehrende Lösung einer Entsorgung im Ausland stiess auf Kritik. «Es ist nicht ehrlich, den Müll einfach ins Ausland zu brin-

gen. Die betroffene Region in der Schweiz soll sich wehren, um gute Lösungen zu erreichen», sagte die amtierende Nationalrätin Mattea Meyer.

Unterschiedlicher waren die Meinungen betreffend Umweltpolitik. «Als Bauer bin ich täglich mit dem Wetter und dem Klima konfrontiert. Gegenseitiges Schulzuweisen ist fehl am Platz», sagte Konrad Langhart und forderte eine Versachlichung der Diskussion. Bezüglich der protestierenden Klimajugend sagte Mattea Meyer: «Die Beweggründe der Jugendlichen sind sehr konkret. Sie weisen uns darauf hin, dass es nicht 5 vor, sondern 5 nach 12 ist. Deshalb stellen sie auch das System infrage.»

Bei den Massnahmen zu einem möglichen Verbot von Heizungen mit fossi-

len Energieträgern sprach sich Mattea Meyer für ein sofortiges Verbot von Öl- und Gasheizungen bei Neubauten aus. Paul Mayer hingegen erteilte staatlichen und subventionierten Massnahmen und Vorgaben eine klare Absage wie beispielsweise einer möglichen CO₂-Abgabe, weil diese zu einer Umverteilung führen und den Mittelstand nur benachteiligen würde. «Der Markt muss auch in diesen Fragen spielen. Dabei werden sich die besten und die höchsten subventionierten Produkte durchsetzen», sagte Paul Mayer.

Sehr konträr wurde über die Migrations- und Aussenpolitik diskutiert. Mattea Meyer machte deutlich, dass sich die globalen Herausforderungen nicht auf nationaler Stufe lösen lassen und plä-

dierte deshalb für ein Ja zum Rahmenvertrag, sofern der Lohnschutz garantiert werden könne. Andreas Jenni erinnerte daran, dass auch dank der EU seit 1945 kaum mehr kriegerische Ereignisse stattgefunden haben. «Die internationale Zusammenarbeit auf allen Ebenen sind Garant für Frieden und Wohlstand», so Jenny.

Den Vorwurf, dass die Schweiz ein Rosinenpicker sei, wies Langhart zurück. «Die Schweiz ist wohl das europäischste Land überhaupt und wir leisten für die EU sehr viel. Wir müssen auf Augenhöhe mit der EU zusammenarbeiten», sagte Langhart. Paul Mayer doppelte nach und warnte mit Blick auf den Rahmenvertrag vor einer Unterwerfung der Schweiz.



Paul Mayer und Konrad Langhart (v.l.) sowie Andreas Jenni und Mattea Meyer (v.r.) diskutierten, Michael Trachsel und Markus Späth in der Mitte leiteten die Podiumsdiskussion in der Aula Stumpfenboden in Feuerthalen. BILD ROLAND MÜLLER

Journal

Hinkelstein bei Marthalen braucht eine Bewilligung

MARTHALEN. Seit einem Jahr wird darüber gestritten, ob der Hinkelstein bei Marthalen eine Baubewilligung braucht oder nicht. Der Stein gilt als Mahnmahl gegen ein mögliches Atomendlager im Zürcher Weinland und wurde von Landwirt Jürg Rasi aufgestellt. Nachdem schon der Gemeinderat Marthalen, die kantonale Baudirektion und das Zürcher Baurekursgericht der Meinung waren, dass der Stein ein Baugesuch braucht, kommt nun auch das Verwaltungsgericht zu diesem Schluss, schreibt der «Landbote». Ob Jürg Rasi das Urteil ans Bundesgericht weiterzieht, weiss er aus finanziellen Überlegungen noch nicht.

Wasser- und Stromzähler selber ablesen

BENKEN. Das jährliche Ablesen der Wasseruhren und Elektrozähler verursacht jeweils grossen Aufwand. Vor allem, weil Einwohner nicht immer zu Hause sind. Entsprechende Rücksendekarten wurde jeweils deponiert. Da sich diese Methode etabliert hat, hat sich der Gemeinderat entschieden ganz auf eine Selbstablesung umzusteigen. Die Ableserkarten werden von der Gemeinde ab Mitte November verschickt.