

On-Demand Kanton Bern

Zwischenbericht Phase 1

RVK1, RVK2, RK3, RK4, RVK5

7. Februar 2024



Bearbeitung

Matthias Oswald

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI/SIA

Paula Vogg

MSc Bauingenieurwissenschaften ETH

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Roman Steffen

MSc ETH Bau-Ing. / CAS Change & Innovation Management HSG / SVI

Tina Keller

MSc Masterstudiengang Business Administration an der Hochschule Luzern

Trafiko AG

Kastanienbaumstr. 301

6047 Kastanienbaum

+41 41 252 07 07

willkommen@trafiko.ch

trafiko.ch

Begleitung

Emanuel Buchs

RVK Oberland-West

Carmen Metzler

RK Emmental

Thomas Berz

RVK Biel-Seeland-Berner Jura

Fanny Farron

RVK Biel-Seeland-Berner Jura

Timo Krebs

RK Bern-Mittelland

Markus Zahnd

RVK Oberaargau

Laurent Reusser

AöV Kanton Bern

Titelbild: Trafiko AG

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Vorgehen	5
2	Grundverständnis On-Demand	6
2.1	Was ist Ridepooling (On-Demand)?	6
2.2	Wer sind mögliche Anbieter?	7
2.3	Best Practice -Beispiele	7
2.4	Erfolgsfaktoren	9
2.5	Fazit	9
3	Rechtliche Rahmenbedingungen	10
3.1	Kantonale Strategie und Anforderungen	10
3.2	Finanzierungsmöglichkeiten	10
3.3	Leitfaden On-Demand vom BAV	11
4	Vorschlag Strategie On-Demand Bern	12
4.1	Strategie	12
4.2	Konfiguration On-Demand	13
4.3	Fazit	14
5	Herleitung Anwendungsgebiete	15
5.1	Vorschläge Regionen und weitere Ideen	15
5.2	Konkretisierung und Festlegung	17
5.3	Überblick On-Demand-Projekte Bern bis 2030	21
6	Weiteres Vorgehen	22
	Beilagen	23
	Beilage 1: Inputreferat On-Demand (14.9.23)	23
	Beilage 2: Anforderungen an On-Demand-Angebote, Schreiben vom AöV Kt. Be, 17.01.2024	23
	Beilage 4: Vorschläge aus den Regionen	23
	Beilage 5: Faktenblätter Anwendungsgebiete	23
	Beilage 6: Projektskizzen für Phase 2	23

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Grenzen des klassischen ÖV

In dünnbesiedelten Räumen stösst der öffentliche Verkehr als «konventioneller» Linienbetrieb an Grenzen, insbesondere hinsichtlich des Verhältnisses von Aufwand und Ertrag bzw. Anzahl Fahrgästen. Der ÖV kann in solchen Räumen häufig höchstens die Grundversorgung sicherstellen, womit aber nicht von einem attraktiven Angebot ausgegangen werden kann. So ist auch die Situation im Kanton Bern: Trotz stetigem Angebotsausbau im abgeltungsberechtigten Orts- und Regionalverkehr, können zurzeit 15 % der Einwohner*innen nicht («keine Erschliessungsgüteklasse», 2018) und 15% nur mässig («Güteklasse E+F», 2018) von den Vorzügen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) profitieren. Es überrascht daher nicht, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split im ländlichen Raum sehr hoch ist. Die zentrale Frage lautet, wie der ländliche Raum besser mit dem ÖV erschlossen werden kann.

Flexiblere Angebotsformen als Lösungsansatz?

Vor diesem Hintergrund wurde durch die Regionalkonferenzen bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen Bern-Mittelland, Biel-Seeland – Berner Jura Oberaargau und Thun Oberland-West eine Studie zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum (2022) erarbeitet. Mit der Studie wurde eine übergeordnete Grundlage geschaffen, welche für unterschiedliche Raumtypen Optionen für eine bedürfnisgerechte ÖV-Erschliessung und mögliche Synergien aufzeigt. Ein möglicher Ansatz, um die Erschliessung im ländlichen Raum zu verbessern, sind flexiblere Angebotsformen – namentlich Ridepooling.

Ziel der Studie

Mit einer Folgestudie sollen nun die bisherigen Erkenntnisse konkretisiert, Anwendungsgebiete identifiziert und erste Angebotskonzepte (Ridepooling) in Richtung konkreter Umsetzung entwickelt werden. Im Kanton Bern gibt es vereinzelte flexible Angebotsformen. Allerdings bestehen ungeklärte Fragen zu grundsätzlichen Rahmenbedingungen (u.a. Finanzierung, Konzessionen, Einbettung Tarif). Auch hier soll die Folgestudie Klarheit im Hinblick auf die kommenden Angebotskonzepte schaffen.

In den letzten Jahren wurden im Zusammenhang mit flexibleren ÖV-Angebotsformen in der Schweiz und im nahen Ausland zahlreiche Versuche gestartet, Projekte umgesetzt und Erfahrungen gemacht. Mit der Studie sollen Erkenntnisse genutzt - und nicht nochmals bestätigt - werden. Anders als bei klassischen ÖV-Angebotsplanungen sind nicht mittels Variantenstudium Bestvarianten zu entwickeln, sondern es ist Klarheit zu schaffen, wo und unter welchen Voraussetzungen für Ridepooling-Ansätze Umsetzungschancen bestehen. Aufgrund unserer Erfahrungen in anderen Räumen ist ein praxisorientierter Ansatz und der frühzeitige enge Einbezug aller Player zwingen, um die zentralen Fragestellungen (u.a. Finanzierung, Rollen, Einbettung in Gesamt-öV) konkret diskutieren zu können. Um zur Umsetzung zu gelangen, sind die wenigen Anbieter von On-Demand-Angeboten mit deren Software-Systemen früh anzuhören und zu berücksichtigen (z.B. PubliCar von PostAuto, Bus Alpin oder Mybuxi).

1.2 Vorgehen

Das Gesamtprojekt wird in zwei Phasen unterteilt. Dieser Bericht enthält die Dokumentation der ersten Phase:

- Phase 1: Triage Anwendungen
- Phase 2: Vorbereitung konkreter Betrieb

In der **Phase 1** wird eine Triage der Ridepooling Anwendungen vorgenommen und Klarheit zu Grundsatzfragen geschaffen. Basis dazu bilden eine Auslegeordnung zu potenziellen Anwendungsfällen (sog. Longlist, die durch die Regionen erstellt wird), Erwartungen der Beteiligten (Interviews mit den Regionen, kantonalen Fachstellen und Transportunternehmungen/On-Demand-Anbieter [TU]) und Erfahrungen von bestehenden Ridepooling-Angeboten. Auf Basis von vorgängig definierten Kriterien wird die Triage vorgenommen und die vorgeschlagenen Anwendungsfälle mit einer konkreten Projektskizze hinterlegt. Im Rahmen eines Workshops werden die Triage und die Projektskizzen diskutiert und das weitere Vorgehen festgelegt. Die vorliegende Dokumentation beinhaltet die Phase 1.

In der **Phase 2** sollen die identifizierten Anwendungsfälle für den konkreten Betrieb vorbereitet werden. Die Projektskizzen der Phase 1 werden konkretisiert. In dieser Phase wird der Einbezug der lokalen TU, von Standortgemeinden evtl. weiteren wichtigen Playern (z.B. Tourismusorganisation) als zwingend. Für die Anwendungen der zweiten Phase braucht es daher eine spezifische Projektorganisationen.

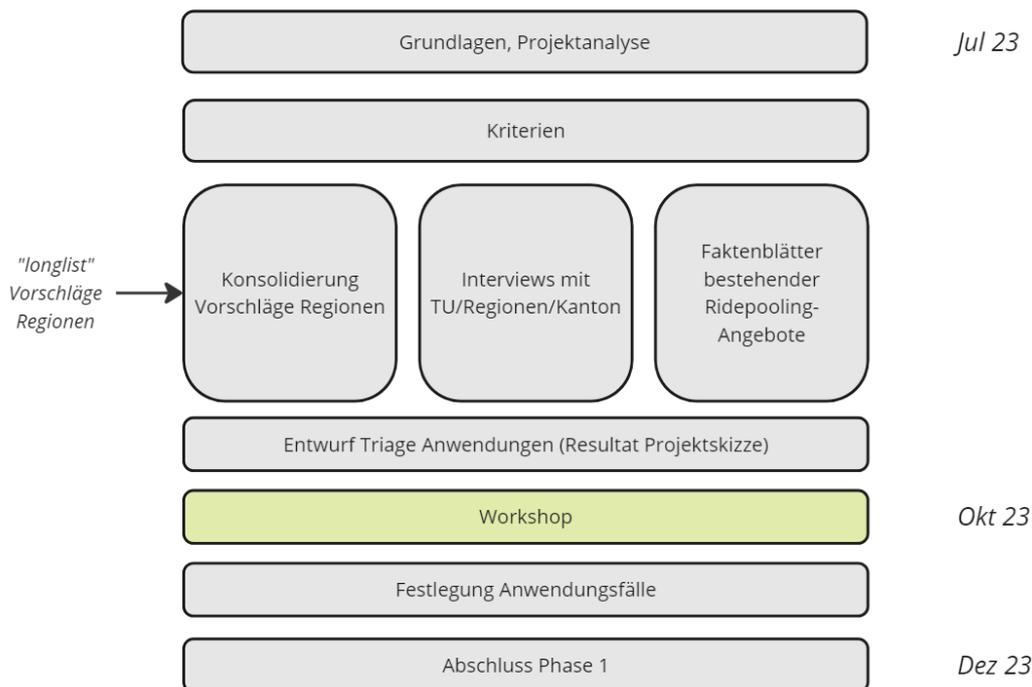


Abbildung 1: Übersicht Vorgehen Phase 1

2 Grundverständnis On-Demand

2.1 Was ist Ridepooling (On-Demand)?

Ridepooling bedeutet, dass mehrere Fahrten gebündelt und mit einem einzigen Fahrzeug abgewickelt werden. Mittels einer Applikation können Fahrtwünsche durch die Fahrgäste eingegeben werden. Fahrtwünsche in eine ähnliche Fahrtrichtung werden gebündelt (Pooling). Dies entspricht einem öV-Angebot auf Bestellung des Fahrgastes. Alternativ zur Applikation kann auch ein System per Telefon angeboten werden. Es werden Kleinbusse oder Minivans eingesetzt, je nach Nachfrage und Grösse des Bedienebiets.

Es können Fahrten von A nach B gebucht werden, was einem Tür-zu-Tür-Service entspricht. Dies ist somit ein sehr flexibles Angebot, das eine flächige Erschliessung unabhängig von Haltestellen ermöglicht. Ebenfalls möglich ist die Definition von Haltestellen, ab welchen der On-Demand-Bus verkehrt. Dies entspricht einem reduzierten öV-Angebot auf Abruf.

Für die Kunden bietet On-Demand eine flexible und fahrplanunabhängige Nutzung eines öffentlichen Verkehrsangebots. Es werden dank der Fahrtbündelung weniger Fahrzeuge genutzt und der Wagenbesetzungsgrad gegenüber dem MIV erhöht. Für den Besteller kann On-Demand einen effizienteren und wirtschaftlicheren Betrieb darstellen.

On-Demand kann als Ergänzung der öV-Hauptlinien dienen. Dies ist beispielsweise in nachfrageschwachen Randstunden sinnvoll (z.B. Erweiterung des regulären ÖVs nach 20 Uhr in Gebieten, wo kein Angebot mehr besteht). Den öV ersetzen kann On-Demand nur auf Nebenlinien, die schlecht ausgelastet sind.

Untenstehende Grafik zeigt die Ansicht eines Nutzers in der On-Demand-Applikation am Beispiel PubliCar. Im ersten Schritt gibt die Nutzer:in ihre gewünschte Zieladresse ein. Die Fahrt wird ab dem aktuellen Standort gerechnet und kann in einem zweiten Schritt gebucht werden. Die Bezahlung erfolgt über ein hinterlegtes Zahlungsmittel (Schritt 3). Im Schritt 4 wird die Fahrt angezeigt mit allfälligen Zwischenhalten, um weitere Fahrgäste mitzunehmen.



Abbildung 2: Beispiel Nutzeransicht PubliCar-App

2.2 Wer sind mögliche Anbieter?

Aufgrund ihres Vorwissens und der Betriebserfahrung stehen aktuell in der Schweiz zwei On-Demand Anbieter im Vordergrund:

PubliCar

Das Produkt PubliCar der PostAuto AG ist seit Jahren ein etablierter Anbieter. Das öV-Produkt dieses Grossunternehmens garantiert eine gewisse Stabilität und es können Wechselwirkungen mit der Bestellung des sonstigen öV-Angebots genutzt werden. PostAuto kann beispielsweise die eigenen Linien optimieren und allenfalls im Rahmen bestehender eigener Konzessionen On-Demand anbieten. Schwache Postautolinien können ausgedünnt oder aufgelöst oder hinsichtlich Linienführung optimiert werden, wenn stattdessen ein On-Demand-Angebot lanciert wird. Oder On-Demand kann Lücken schliessen, wo bislang kein öV verkehrt ist. Damit ist On-Demand nicht ein separates Zusatzangebot, sondern aktiv in die öV-Planung eingebunden. PubliCar arbeitet zudem mit dritten Transportunternehmen zusammen, leiht seine Software (beispielsweise für Bus Alpin).

MyBuxi

Im Gegensatz zu PubliCar ist Mybuxi ein privater Anbieter eines On-Demand-Systems. Dieser wird in der Regel zusätzlich zum öV angeboten und sieht sich eher als Alternative zum MIV. Ziel gemäss dem Unternehmen ist es, dass Haushalte im Bediengebiet auf ein Zweitauto verzichten. MyBuxi ist eine noch eher kleine Firma und basiert auf einem anderen Geschäftsmodell als PubliCar. Es orientiert sich bei Tarifen, dem Bestellprozess und der Abgeltungsfinanzierung nicht primär an öV-Standards. Damit ein angemessener Tarif für die Kunden angeboten werden kann, wird beispielsweise auf Sponsoren und Institutionen gesetzt, welche oft als Träger Bottom-up fungieren. Viele Bediengebiete bauen auf einer Initiative vor Ort, welche einen On-Demand-Service befürwortet, lanciert und begleitet.

Auch für weitere Transportunternehmen ist ein On-Demand-Angebot denkbar, allerdings kurzfristig (aufgrund des Softwarebedarfs und der notwendigen Betriebserfahrung) sinnvollerweise nur in Zusammenarbeit mit einem der beiden oben genannten Anbieter.

2.3 Best Practice -Beispiele

In der Schweiz gibt es bereits diverse On-Demand-Services in unterschiedlichen Regionen. In den letzten Jahren wurden Erfahrungen mit unterschiedlichen Anbietern, Softwares und Geschäftsmodellen gesammelt. Die Hürden und Herausforderungen aus dem On-Demand-Geschäft sind bekannt und die Anwendungen sind praxiserprobt. Von diesem Wissen kann profitiert werden, sodass ein Projekt ohne Pilotierung lanciert werden kann. Nachfolgend werden verschiedene Best-Practice-Beispiele vorgestellt. Die Details zu den einzelnen Projekten sind als Beilage 1 «Inputreferat On-Demand» vom 14.9.23 beigelegt.

Appenzell

In der Region um Appenzell betreibt PostAuto mit PubliCar ein On-Demand-Angebot. Aufgrund der Siedlungsstruktur (Streusiedlungen) ist die Nachfrage auch auf den nachfragestärksten Fahrstrecken zu gering, um einen eigenen Linienverkehr anbieten zu können. Daher besteht ein konzessionierter, bestellter On-Demand Flächenverkehr (Tür-zu-Tür). Dies ermöglicht eine Abgeltung wie bei herkömmlichen öV-Linien.

Andermatt

MyBuxi betreibt ein flächiges On-Demand Angebot in der Gotthardregion um den lokalen Hotspot Andermatt und die Verkehrsdrehscheibe Göschenen. Für die Mobilität vor Ort gibt es in der Wintersaison in Andermatt einen Sportbus und im Sommer vereinzelte Postautolinien, welche über die Pässe verkehren. Die Matterhorn Gotthard Bahn und die SOB dient als Zubringer. Somit ist MyBuxi eine Ergänzung Tür-zu-Tür zum eher schwach vorhandenen lokalen Bussystem. Nach Anlaufen des MyBuxi-Angebots wurde eine vorhandene öV-Linie abgebaut, womit das On-Demand als Ersatz betrachtet werden kann.

Flims-Laax-Falera

Die Region wird durch PostAuto an das Bahnnetz in Chur/Thusis angebunden. Vor Ort fahren in der Saison zahlreiche Ortsbusse. Ergänzend zum Tagangebot gab es bisher einen Nachtbus. Dieser wurde durch ein On-Demand-Angebot («Nightliner») ersetzt und verkehrt in der Hauptsaison. Ziel ist es, dieses Angebot auf die Nebensaison auszuweiten und am Tag anzubieten, wenn die Ortsbusse nicht fahren. Der öV ist in der Nebensaison gegenüber der Hauptsaison nämlich stark ausgedünnt, womit On-Demand einer bedürfnisgerechten Ausweitung des Angebots zu diesen Zeiten entspricht.

Thusis

Die Region Thusis wird durch zahlreiche Linien von PostAuto bedient. Abends werden gewisse Linien auf ein On-Demand-Angebot umgestellt. Dieses fährt nach vorgegebenem Fahrplan, jedoch nur bei Reservationen. Gefahren wird das Angebot durch Taxichauffeure, welche die Buschauffeure aus dem Linienbetrieb tagsüber kostengünstiger ersetzen. Ebenfalls verkehren lediglich Kleinbusse und nicht die normalen Postautos. Der Betrieb wird durch PostAuto als Ganzes verantwortet.

Angebote von Bus Alpin

Bus Alpin ist ein nationaler Anbieter von On-Demand-Fahrten in touristischen Regionen. In der Regel ist kein oder nur beschränkt öV vorhanden. Es handelt sich um beliebte Ausgangspunkte von Skitouren, Wanderungen oder Orte in Naturparks. Der Betrieb ist saisonal klar definiert und je nach Region anders. Teilweise sind öV-Tickets gültig, oft sind aber Spezialtarife zu entrichten. Die Linien verkehren meist nach einem Fahrplan. Je nach Region ist die Reservation obligatorisch (z.B. Pany/St. Antönien). Dort werden die Fahrten nur bei genügend Nachfrage durchgeführt. Andere Linien mit genügend Grundnachfrage verkehren auch ohne Reservation (z.B. Naturpark Thal).

Pikmi

Pikmi war ein On-Demand-Angebot der Stadt Zürich, welches ein definiertes Stadtgebiet von Zürich bedient hat. Das Projekt war mehrheitlich während der Pandemie über ein Jahr in Betrieb und verkehrte täglich von 20 Uhr abends bis 1 Uhr morgens. Das Bediengebiet und das Angebot wurde im Lauf des Projekts verändert. Die VBZ war Betreiberin des Angebots und hat das Fahrpersonal gestellt sowie die Fahrzeugwartung koordiniert. Tagsüber waren die Pikmi-Fahrzeuge für Mobility im Einsatz und konnten dort von Privatkunden gebucht werden. Pikmi wurde aufgrund unzureichender Wirtschaftlichkeit nicht weiterverfolgt. Pikmi wurde abends eingesetzt und damit zu einer Zeit mit einem ausgedünnten öV-Angebot. Es ermöglicht zudem Direktverbindungen im Bedienegebiet, die mit dem herkömmlichen öV mit Umsteigevorgängen verbunden sind.

2.4 Erfolgsfaktoren

Die oben genannten Beispiele erlauben es, Erfolgsfaktoren für ein funktionierendes On-Demand Angebot zusammenzustellen. Es sind dies folgende Punkte, welche für eine Etablierung eines On-Demand-Angebots in Bern berücksichtigt werden sollen:

- Sinnvolles Gebiet definieren, beispielsweise ein Ort, der (zeitweise) nicht mit öV erschlossen ist. Alternativ kann die Funktion als Zubringer zu einer Hauptlinie (z.B. Bahn) definiert werden.
- Qualitativ gutes Angebot (Fahrzeuge, Personal, Applikation, Support) mit kurzen Wartezeiten (max. 15 Min.) anbieten.
- Die Fahrtdauer soll innerhalb von 15 Minuten liegen.
- Kompetente Partner (Transportunternehmen) wie PubliCar, MyBuxi oder Bus Alpin früh einbeziehen und deren Knowhow nutzen.
- Geschäftsmodell mit klarer Kosten- und Erlösstruktur, dabei sind Fahrzeuge und Fahrerkosten die wichtigsten Kostentreiber, welche je nach Ausgestaltung (Busfahrer:innen, Taxifahrer:innen oder Freelancer, manchmal gar im Ehrenamt) anders ausfallen.
- Lokales Engagement von Seiten der Gemeinden, Gewerbe und Bevölkerung (Ansatz Bottom-up vs. Top-down)
- Einpassung in bestehendes öV-Angebot, damit der kollektive Verkehr ein koordiniertes Angebot bereitstellt.
- Anpassung des öV-Angebots an On-Demand (Optimierung bestehender Linien)
- Gesicherte Finanzierung, auch für den Fall einer Kostenunterdeckung

2.5 Fazit

Das junge öV-Angebot «On-Demand» wird in zahlreichen Regionen angeboten und hat sich dabei etabliert. Der Anbieter PubliCar von PostAuto agiert dabei in seiner Funktion als öV-Anbieter und optimiert meist das Gesamtsystem. Das private Unternehmen Mybuxi sieht sich eher als eigenes System, welches den MIV ersetzen will. Beide Unternehmen können nicht kostendeckend in ländlichen Regionen fahren und sind auf Beiträge Dritter angewiesen. Diese müssen meist lokal mitgetragen werden, was vor Ort eine Initiative benötigt, um Tür-zu-Tür-Services erfolgreich zu implementieren.

3 Rechtliche Rahmenbedingungen

3.1 Kantonale Strategie und Anforderungen

Eine spezifische Strategie für On-Demand Angebote besteht im Kanton Bern nicht. In der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern (2022) werden On-Demand-Angebote als Stossrichtung explizit genannt. Das klassische ÖV-Angebot soll abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausgebaut und gezielt mit On-Demand-Angeboten ergänzt werden. Gerade in schwachbesiedelten Räumen ist auch ein (teilweiser) Ersatz von klassische ÖV-Angebote denkbar. Voraussetzung hierfür sind zweckmässige On-Demand Anwendungen. Ein flächendeckendes On-Demand-Angebot wird nicht angestrebt.

Für die Bestellung mit Beteiligung des Kantons Bern müssen sich On-Demand-Projekte in die gesetzlichen Rahmenbedingungen (GÖV, AGV) einordnen. Die Anforderungen an On-Demand-Angebote wurden mit dem Schreiben vom 17. Januar 2024 festgehalten (Beilage 2). Zu nennen hierbei ist die Erschliessungsberechtigung (Art. 3, AGV), die Minimalanforderung an Auslastung und Kostendeckungsgrad für die Angebotsstufe 1 (Art. 11, AGV).

3.2 Finanzierungsmöglichkeiten

Gemäss Angebotsverordnung (AGV, Art. 14) beteiligt sich der Kanton an der Finanzierung unkonventioneller Betriebsarten, wenn diese die Grundversorgung abdecken und zu besseren Betriebsergebnissen führen als ein konventioneller Linienbetrieb. Es bestehen zwei Finanzierungsmöglichkeiten für On-Demand-Angebote:

Mitfinanzierung als Bürgerbus

- Erfüllung der Erschliessungsberechtigung (Art. 3 AGV)
- Autonomie von Gemeinden bezüglich Fahrplan, Tarifgestaltung und Organisation
- Bei Fahrzeugen mit max. 9 Plätzen (inkl. Fahrer:in) ist keine Konzession oder Personentransportbewilligung erforderlich
- Aktuelle Praxis des Kantonsbeitrags ist abhängig von (zusätzlicher) Erschliessungswirkung und der Anzahl eingesetzter Fahrzeuge
- Anträge für eine Beteiligung des Kantons an die beteiligten Gemeinden erfolgen über die regionalen Angebotskonzepte

Bestellung als ordentliches Grundangebot bzw. als Versuchsbetrieb

- Erfüllung der Anforderungen AGV und gesetzliche Grundlagen des Bundes (siehe auch Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, BAV, 2023)
- Anerkennung Fahrausweise Libero-Tarifverbund und des direkten Verkehrs
- Neue Angebote in der Regel über einen dreijährigen Versuchsbetrieb (Art. 15 AGV)
- Mindestanforderungen:
 - Nachfrage 1 Pers. pro h Betriebszeit
 - Kostendeckungsgrad für Kleinbusse min. 15%

Die On-Demand Projektskizzen sollen in den regionalen Angebotskonzepten (nächste Fahrplanperiode 2027-2030) eingegeben werden, um eine Mitfinanzierung durch den Kanton erhalten zu können. Auch eine Mitfinanzierung der bestehenden On-Demand-Anwendungen können über die RAK beantragt werden. Wie bei klassischen ÖV-Angeboten richtet sich die Möglichkeiten der kantonalen Unterstützung auch bei On-Demand-Angeboten am finanziellen Rahmen.

3.3 Leitfaden On-Demand vom BAV

Während der Erarbeitung des Projektes, konkret im November 2023, veröffentlichte das Bundesamt für Verkehr (BAV) einen Leitfaden zum Thema On-Demand. Der Leitfaden dient der rechtlichen Einordnung, bringt aber keine neue Erkenntnisse für die Umsetzung. So werden keine Aussagen zum Umgang mit Pilotprojekten gemacht. Einzelfälle müssen oftmals mit dem BAV separat betrachtet werden. Ein Einbezug des BAV in das Projekt wird zum jetzigen Zeitpunkt als nicht sinnvoll erachtet.

4 Vorschlag Strategie On-Demand Bern

4.1 Strategie

Bei On-Demand ist die «Pilotphase» bereits erfolgt. Sie war geprägt durch schweizweit zahlreiche Projekte von verschiedenen Akteuren mit verschiedenen Angeboten und Softwarelösungen. Die anstehende Phase «Implementierung» soll funktionierende Ansätze im Rahmen der kollektiven Mobilität implementieren. Nachfolgende Abbildung zeigt eine Strategie auf, welche für ein On-Demand-Angebot in Bern in den nächsten 6 Jahren gelten könnte.



Abbildung 3: Vorschlag Strategie On-Demand-Angebot Kanton Bern in der Phase «Implementierung»

Kontext

Es gibt bereits On-Demand-Angebote, welche im Kanton Bern etabliert sind. Weitere Regionen versprechen Potenzial dafür. Zudem sind mehrere Anbieter wie PubliCar, Mybuxi und Bus Alpin aktiv. Die kollektive Mobilität ist breit akzeptiert und ein wichtiges Rückgrat in Richtung Verkehrswende.

Vision

On-Demand-Angebote sind ein akzeptierter Teil des öffentlichen Verkehrs und werden wo sinnvoll für den Angebotsbeschluss 2027–2030 realisiert.

Strategische Stossrichtungen

Drei Stossrichtungen dienen als Richtungsweiser auf dem Weg zur Erreichung der Vision.

1. In Anlehnung an die Erfahrungen aus anderen On-Demand-Angeboten sollen in einer ersten Phase nur wenige Transportunternehmen derartige Angebote betreiben um Softwareschnittstellen gering zu halten.
2. Die Regionen initiieren im Austausch mit den Gemeinden die Implementierung von On Demand-Angeboten und koordinieren ähnlich den öV-Angeboten.
3. Lokale, bestehende Initiativen bleiben erhalten und treiben die Lancierung weiterer On-Demand voran.

Ziele

- Mitfinanzierung über Angebotsbeschluss ab 2027 (RAK-Beschluss vom Herbst 2024)
- Mind. 32 Fahrgäste pro Tag und Fahrzeug
- Kostendeckungsgrad: Mind. 15%

Organisation

Für die On-Demand-Angebote ist eine separate (lokale) Projektgruppe zu organisieren. Sie treiben die Initiative voran und orientieren sich dabei am On-Demand-Bestellprozess.

Kultur

Die Bediengebiete mit ihren Eigenheiten sind ein zu beachtender Erfolgsfaktor. Dabei ist auf die Kundenbedürfnisse und die lokalen Ansprüche Rücksicht zu nehmen.

4.2 Konfiguration On-Demand

Die Beispiele haben gezeigt, dass On-Demand-Angebote unterschiedlich strukturiert sein können. Es gibt – wie die Abbildung zeigt - acht Faktoren, mit welchen das Angebot beschrieben werden kann:

- Art:
Je nach Ausgangslage und Rahmenbedingungen ist eine andere Art von On-Demand-Betrieb zielführend. Entscheidend ist, ob und in welchem Umfang zusätzlich ein öV-Angebot vorhanden ist und welche Finanzierung im Vordergrund steht.
- Lead:
Das Angebot kann von Seiten der Behörden vorangetrieben werden. Aber auch private Initiativen vor Ort sind erfolgreich und wichtig für den Aufbau eines On-Demand-Angebots.
- Fahreranstellung:
Es ist möglich, den Fahrdienst als solchen bei einem Transportunternehmen einzukaufen. Möglich sind auch Subunternehmer oder Taxifahrer:innen. Diese bleiben in der Regel bei ihrem Arbeitgeber angestellt, und der On-Demand-Betreiber schliesst einen Vertrag über den Einkauf der Dienstleistung ab. Auch Freelancer können den Fahrdienst übernehmen.
- Software:
Ioki (PubliCar) und Shotl (Mybuxi) sind die beiden etablierten Software-Lösungen, welche im Kanton Bern in Betrieb sind. Es gibt aber bei beiden auch gewisse Nachteile (z.B. Anbindung an öV-Kundeninformation oder öV-Tarifsysteme). Bei der Software handelt es sich um ein Kernelement, das nur mühsam später zu wechseln ist, wenn es nicht passt.
- Fahrzeug:
Bei der Fahrzeugwahl ist die Beschaffung, die Verfügbarkeit und die erwartete Nachfrage entscheidend. Sind On-Demand-Einsätze nur auf wenige Stunden beschränkt, soll das Fahrzeug auch anderweitig genutzt werden. Bei E-Fahrzeugen sind die Ladestation und der Ladebetrieb mitzudenken.
- Tarif:
Der Spezialtarif bringt meist höhere Kundeneinnahmen als der vergleichsweise tiefe öV-Tarif mit seinen zahlreichen Abos. Im Spezialtarif sind auch speziell designte Abos denkbar. Es gibt auch Fälle, wo der normale öV-Tarif mit dessen Bezugsquellen gilt, in der On-Demand-App ein Zuschlag gelöst wird.
- Finanzierung:
Der bezahlte Tarif ist ein wichtiger Teil der Finanzierung. Will man ohne öV-

Abgeltungen der öffentlichen Hand auskommen, sind Sponsorenbeiträge oder Beiträge Dritter wichtig, um die Angebote zu finanzieren.

– Ergänzende Fahrten:

Die On-Demand-Fahrzeuge werden in der Regel nur zu bestimmten Tageszeiten genutzt oder haben Betriebszeiten ohne Fahraufträge. Dies bietet Optionen für ergänzende Nutzungen wie beispielsweise für Fahrdienste betagter Personen oder Schulkinder. Dies erhöht den Kostendeckungsgrad aller kombinierten Angebote.

Art	Bürgerbus	öV-Versuchsbetrieb (neu)	Optimierung öV-Linie	
Lead	Kanton	Gemeinde	Verein	Private
Fahreranstellung	TU	Subunternehmer	Taxifahrer:innen	Freelancer
Software	loki (Publicar, Busalpin)	Shotl (mybuxi)		Neue Software
Fahrzeug	Kursfahrzeug	E-Fahrzeug	Mietfahrzeug	Sharing-Fz Privatfahrzeug
Tarif	öV-Tarif	Eigener Tarif mit ½-Tax		Taxitarif
Finanzierung	Fahrgäste	Kanton	Gemeinde	Sponsoren
Ergänzende Fahrten	Keine weiteren Fahrten	Weitere Fahrten für Spitex	Weitere Fahrten für Altersheim	Kombination mit Schulbus

Abbildung 4: Konfiguration On-Demand-Angebot

4.3 Fazit

Die Pilotphase für On-Demand ist erfolgt. Sie war geprägt durch zahlreiche Projekte von verschiedenen Akteuren mit verschiedenen Angeboten und Softwarelösungen. Die anstehende Phase «Implementierung» soll funktionierende Ansätze im Rahmen der kollektiven Mobilität implementieren. Dazu wird eine Strategie vorgeschlagen, welche verschiedene Aspekte der Konfiguration von On-Demand-Angeboten berücksichtigt. Ein einfacher On-Demand-Bestellprozess berücksichtigt die Ressourcen der jungen «On-Demand»-Branche, versucht jedoch, sich an bewährten öV-Bestellprozessen anzulehnen. Zentral ist eine gemeinsam vor Ort erarbeitete Projektskizze, wo Kosten und Finanzierung skizziert sind, bevor Projekte vertieft geplant werden.

5 Herleitung Anwendungsgebiete

5.1 Vorschläge Regionen und weitere Ideen

Zum Start des Projektes wurden durch die Regionen die Interessenslage der Gemeinde bezüglich konkreten On-Demand-Angeboten gesammelt. Insgesamt wurden von den Gemeinden rund 50 Eingaben gemacht. Im Kanton Bern bestehen bereits einzelne On-Demand-Angebote. Zudem bestehen auch Ideen der Mobilitätsanbieter für neue Gebiete. Abbildung 5 zeigt eine Übersicht über die Wünsche der Gemeinden, bestehende TU und Ideen der Mobilitätsanbieter. Dieses Bild widerspiegelt die aktuelle Diskussion um die On-Demand Thematik im Kanton Bern. Es ist an verschiedenen Orten ein Interesse vorhanden vereinzelt koordiniert, oftmals aber isoliert. Von den Gemeinden besteht der Wunsch nach On-Demand oftmals in Räumen oder zu Zeiten, bei welchen der klassische ÖV an Grenzen stösst und bereits seit längerer Zeit Erschliessungsdefizite bestehen. Aus Sicht der Transportunternehmen bestehen verschiedene interessante Räume. Angebote für isolierte Probleme mit Einsatz von einzelnen Fahrzeugen stehen weniger im Vordergrund. Interessant sind für die Mobilitätsanbieter Perimeter von gewissem Umfang (ab 2 bis 3 Fahrzeuge), um einen möglichst grossen Nutzen für Fahrgäste zu schaffen und um Synergien im Fahrzeugeinsatz erzielen zu können.

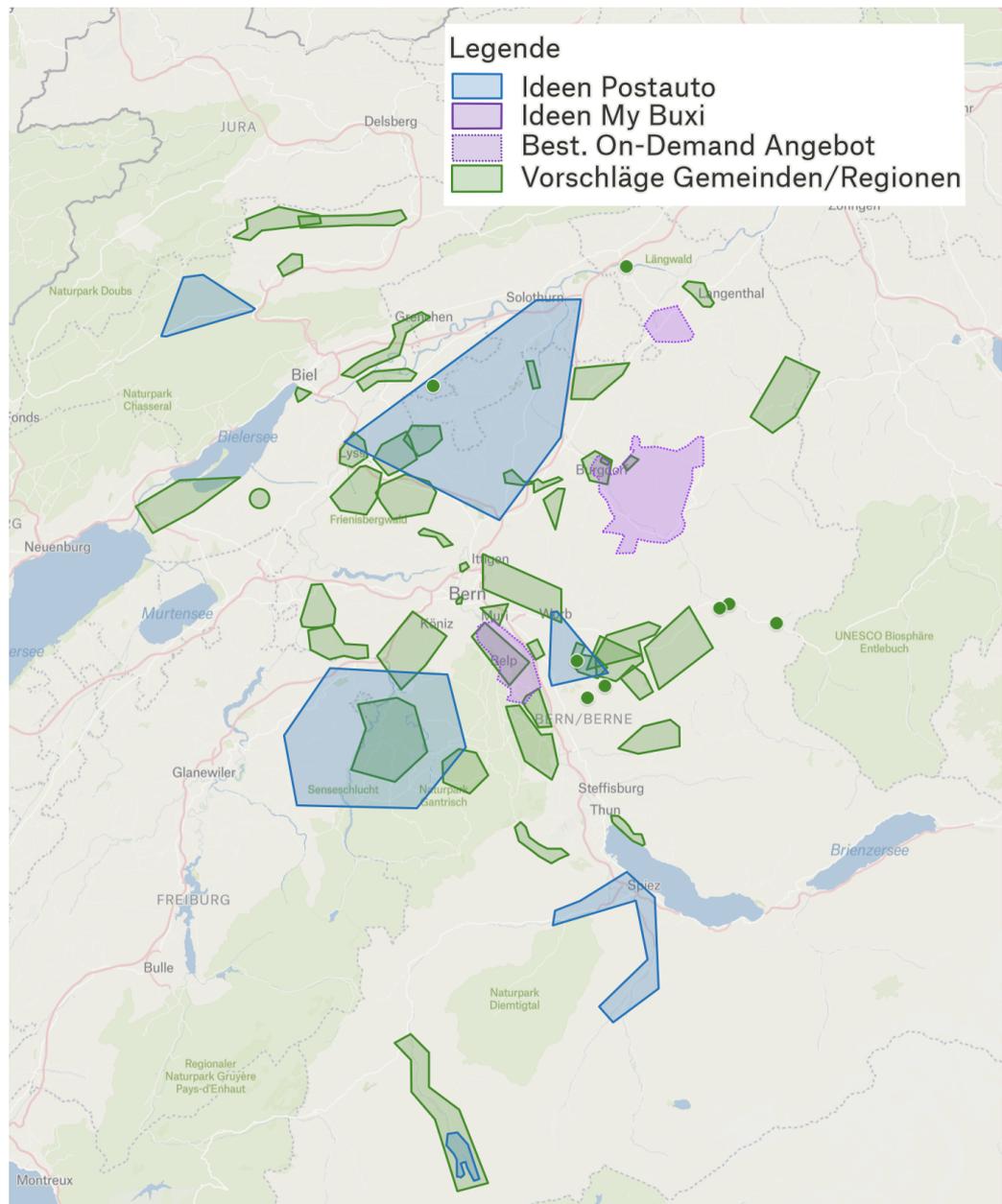


Abbildung 5 Anwendungsgebiete aus Longlist

Aufgrund der Vielzahl an Vorschlägen wurde eine Vorselektion vorgenommen. Dazu wurden aus den Erfolgsfaktoren (Kapitel 2.4) folgende Kriterien angewendet:

- Potenzial zu gering
(isolierte Anwendung, zu stark in Konkurrenz zu best. Angebot, keine Anbindung an Verknüpfungspunkt möglich)
- Andere ÖV-Angebotsmassnahmen bereits angedacht
- Punktuelle Perimetererweiterung zu best. On-Demand-Angebot
- Siedlungsstruktur ungeeignet
- Andere Fragestellungen (z.B. reine Finanzierungsfragen)

Eine Übersicht mit der Vorselektion der Eingaben ist als Beilage 4 zusammengestellt. Am Workshop vom 14.10.2023 wurden mit den Regionen die Vorselektion besprochen, funktional sinnvolle Räume zusammengelegt und definiert, welche Gebiete weiter vertieft werden.

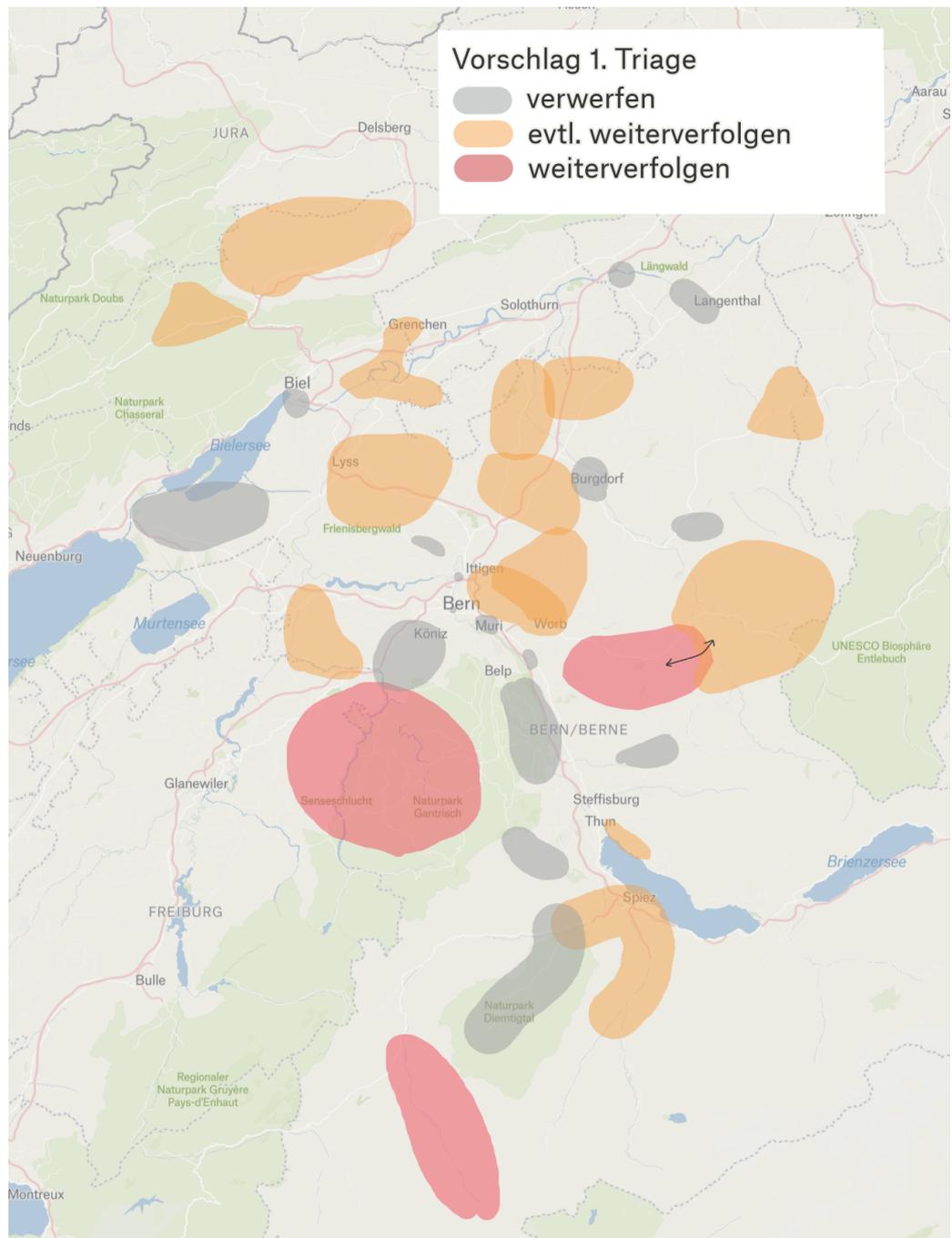


Abbildung 6 1. Triage der Anwendungsgebiete

5.2 Konkretisierung und Festlegung

Für diese 16 Anwendungsgebiete wird je ein Faktenblatt (Beilage 5) erstellt, welches Informationen zum bestehenden ÖV-Angebot, der Raumstruktur, den betroffenen Akteuren und dem Handlungsbedarf zusammenfasst. Die Faktenblätter bilden die Diskussionsgrundlage für die Diskussion möglicher Ansätze und die Festlegung der weiterzuerfolgenden Anwendungsgebiete.

In den nachfolgenden Tabellen werden die Resultate aus der Detailbetrachtung der 16 Anwendungsgebiete zusammengefasst. Die «rot»-hinterlegten Zeilen entsprechen den Gebieten zur Weiterführung in Phase 2 (siehe Abbildung 7).

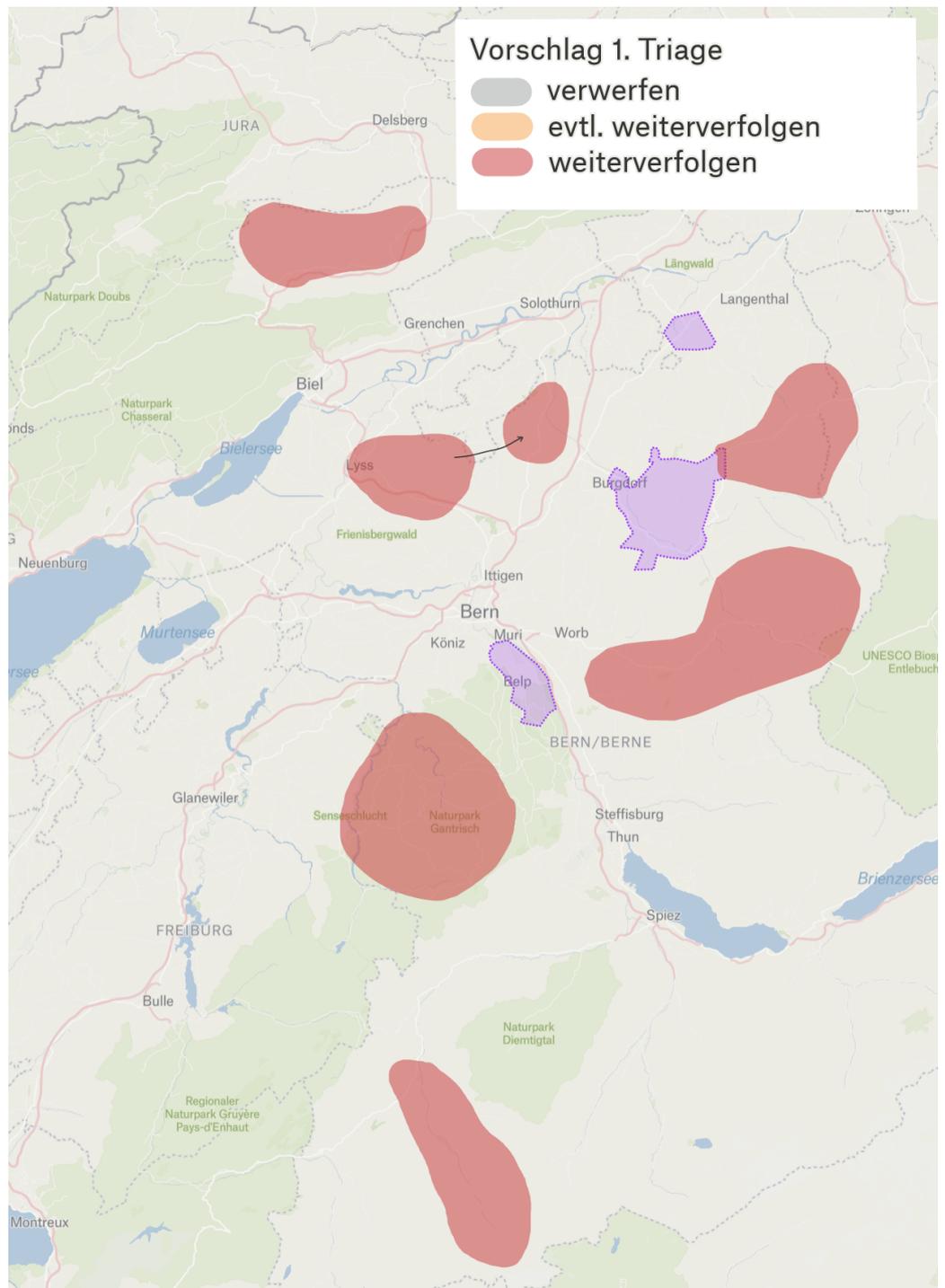


Abbildung 7 2. Triage Anwendungsgebiete für die Vertiefung in Phase 2

RK Emmental

Oberes Emmental (Langnau i. E. – Trubschachen - Trub)	<ul style="list-style-type: none"> – Potenzial insbesondere aufgrund der Synergien mit Freizeit-/Schulverkehr vorhanden, – Interesse von Seiten Gemeinden / Region / TU vorhanden, – keine Integration Ortsbus Langnau (neues Ortsbuskonzept ist aufgelegt) → Weiterverfolgen in Phase 2 als grösserer Perimeter mit Erweiterung Grosshöchstetten – Niederhünigen - Bowil
Bätterkinden – Fraubrunnen	<ul style="list-style-type: none"> – Potenzial bei kleinräumiger Betrachtung beschränkt – In Konkurrenz mit geplantem Buskonzept Untere Emme – Im Raum Bätterkinden / Limpachtal wird von RBS/PubliCar ein On-Demand-Ansatz geprüft
Koppigen (- Bätterkinden)	<ul style="list-style-type: none"> → Kein eigenes Projekt lancieren, evtl. könnten einzelne Anliegen / Gemeinden in laufendes Projekt RBS/Postauto mitgenommen werden
Jegenstorf – Hindelbank	

Tabelle 1: Festlegung Anwendungsgebiete RK Emmental

RK Bern-Mittelland

Grosshöchstetten – Niederhünigen – Bowil	<ul style="list-style-type: none"> – Potenzial aufgrund von ausgewiesenen Erschliessungslücken und Freizeitverkehr vorhanden, – Interesse von Seiten Gemeinden, Region und TU vorhanden → Weiterverfolgen in Phase 2 als grösserer Perimeter zusammen mit oberem Emmental (Raum Langnau)
Schwarzenburg – Gantrisch	<ul style="list-style-type: none"> – Potenzial aufgrund von Synergien zwischen verschiedenen Grunderschliessung, Freizeitverkehr und Schulbedürfnissen vorhanden – Interesse von Seiten Gemeinden, Region und TU vorhanden – Substitution von einzelnen Linien bzw. Neuorganisation des klassischen Linienangebots denkbar → Weiterverfolgen in Phase 2
Neuenegg – Mühleberg	<ul style="list-style-type: none"> – Gewisses Mass an Potenzial vorhanden (ÖV-Erschliessungslücke, Synergien mit Schulbedürfnisse, Abendangebot) – Interesse von Seiten Gemeinden, Region vorhanden, TU unklar – Rein ergänzendes Angebot, Finanzierung unklar → Nicht im Rahmen dieser Studie weiterverfolgen, Priorität liegt in anderen Räumen, kann bei Bedarf eigenständig weiterverfolgt werden
Worbental – Krauchthal	

Tabelle 2: Festlegung Anwendungsgebiete RK Bern-Mittelland

RVK Oberaargau

Huttwil – Affoltern	<ul style="list-style-type: none"> – Potenzial aufgrund Synergien Schülertransporte, Grunderschliessung und Freizeitverkehr vorhanden – Handlungsdruck vorhanden, da bestehender Bürgerbus neu organisiert werden muss, grosses Interesse von Seiten Gemeinden, Region, Interesse TU unklar – Substitution mind. von Bürger- und Wanderbus → Weiterverfolgen in Phase 2 als Erweiterung des bestehenden On-Demand-Angebots im Raum Burgdorf/Emmental
---------------------	--

Tabelle 3: Festlegung Anwendungsgebiete RVK Oberaargau

RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Lyss – Seedorf – Schüpfen – Wengi - Grossaffoltern	<ul style="list-style-type: none"> – Potenzial in der Grunderschliessung von Aussendörfern/Weilern, Substitution Ortsbus Lyss, Synergien Schulbedürfnisse und allgemeine Verbesserung der ÖV-Vernetzung und Verknüpfung mit Bahnhaltstellen – Interesse von Seiten Gemeinden / Region vorhanden, TU unklar – Substitution einzelner Linien denkbar (u.a. Ortsbus Lyss) → Weiterverfolgen in Phase 2 als Perimetererweiterung des gestarteten Projekts von RBS / PubliCar mit Bätterkinden / Limpachtal
Petit Val – Reconviiler - Moutier	<ul style="list-style-type: none"> – Potenzial in der Grunderschliessung (u.a. Loveresse) und der Aufrechterhaltung der Verbindung Moutier – Petit-Val, Synergien mit Freizeitverkehr – Handlungsdruck aufgrund der geplanten Aufhebung der Linie 231, daher grosses Interesse von Seiten Gemeinden / Region vorhanden, TU unklar – Alternative zur Linie 231 → Weiterverfolgen in Phase 2
Meienried - Grenchen - Büren a. A.	<ul style="list-style-type: none"> – Potenzial beschränkt (Schliessung von Netzlücken, Verbesserung Grunderschliessung) – Interesse einzelner Gemeinden vorhanden – Ergänzendes Angebot, ohne Substitution, Finanzierung fraglich → Nicht im Rahmen dieser Studie weiterverfolgen, Priorität liegt in anderen Räumen, kann bei Bedarf eigenständig weiterverfolgt werden
Courtelay – Sonceboz-Sombeval – Tramelan	<ul style="list-style-type: none"> – Angebotsansatz On-Demand bleibt unklar, Potenzial isoliert betrachtet beschränkt, wäre in einem grösseren Perimeter mit Kt. Jura wohl grösser – Interesse von Seiten TU vorhanden, Interesse Gemeinden nicht bekannt → Nicht im Rahmen dieser Studie weiterverfolgen, Priorität liegt in anderen Räumen, kann bei Bedarf eigenständig weiterverfolgt werden

Tabelle 4: Festlegung Anwendungsgebiete
RVK Biel – Seeland – Berner Jura

RVK Oberland West

Zweisimmen – Lenk	<ul style="list-style-type: none"> – Potenzial aufgrund von Synergien zwischen Freizeit-/Tourismusverkehr, Grundangebot und Abendangebot – Interesse von Seiten Gemeinden, Region und TU vorhanden – Substitution von einzelnen Linien mind. zeitlich denkbar (Skibus Lengenbrand, Langlaufbus Sparenmoos, Ortsbus Lenk) → Weiterverfolgen in Phase 2
Hünibach- Oberhofen - Thun	<ul style="list-style-type: none"> – Potenzial vorhanden (Grunderschliessung, Schulbedürfnisse, Ersatz bestehende Linienschliessung) – Interesse einzelner Gemeinden/Stadt, Region vorhanden, TU unklar – Wäre eine Substitution der bestehenden Hangbuslinie L22 – Vorantreiben On-Demand in Konflikt mit geplanter Korridorstudie rechtes Seeufer → Nicht im Rahmen dieser Studie weiterverfolgen, in der Korridorstudie einer Korridorstudie wird als eine Variante auch ein On-Demand-Ansatz geprüft, kann allenfalls im Nachgang als eigenes Projekt weiterverfolgt werden
Frutigen – Erlenbach - Oey	<ul style="list-style-type: none"> – Im Raum Erlenbach/Frutigen und Oey besteht Potenzial (Grunderschliessung, Freizeit-/Tourismusverkehr), allerdings räumlich/topographisch isoliert – Interesse TU vorhanden, kein Wunsch der Gemeinden – Derzeit werden andere Ansätze in diesem Raum geprüft, On-Demand-Ansatz steht dazu in Konkurrenz → Nicht im Rahmen dieser Studie weiterverfolgen, Handlungsbedarf wird mit anderen Ansätzen vertieft, On-Demand allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt

Tabelle 5: Festlegung Anwendungsgebiete
RVK Oberland West

5.3 Überblick On-Demand-Projekte Bern bis 2030

Passend zur Strategie und zur Triage werden Projekte mit Zuteilung zu den Anbietern gemäss unterstehender Abbildung vorgeschlagen. Folgende Überlegungen dazu:

- Die Zuteilung der Projekte zu Transportunternehmen ermöglicht, die Projektskizze lokal mit dem künftigen Anbieter zu vertiefen und voranzutreiben.
- Es macht wenig Sinn, dass verschiedene Anbieter in verschiedenen Regionen gegenseitig aktiv werden. Doppelspurigkeiten sind gross, Kunden erhalten je nach Lösung Schnittstellen zwischen den Systemen, öV-Linienoptimierungen werden nicht gleichzeitig mit On-Demand-Einführung angepackt, Grossregionen mit gleichen Systemen entstehen nicht usw.
- Mybuxi als bereits mit 3 Projekten etablierter Unternehmung sieht in einer Grossregion Synergien beim Fahrzeugeinsatz, aber auch mit künftigen Angeboten über die einzelnen Perimeter hinweg.
- Die Region Solothurn-Lyss-Schönbühl mit Start in Fraubrunnen ist mit Initiator RBS/PostAuto weit fortgeschritten und soll in diesem Rahmen ungehindert ermöglicht werden
- In der Region Lenk-Zweisimmen ist mit AFA Bus ein Transportunternehmen beauftragt, welches als Subunternehmer sicher On-Demand-Leistungen fahren kann. Ob diese von Mybuxi oder PubliCar angeboten werden, ist noch zu bestimmen.

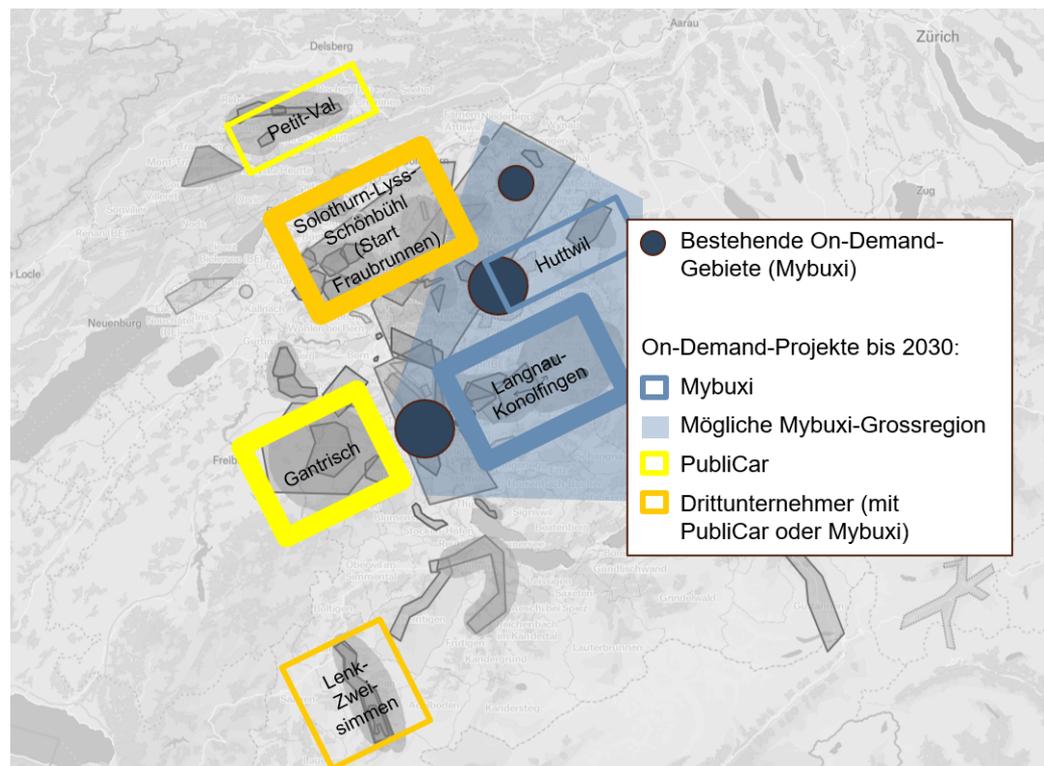


Abbildung 8: 5.4 Überblick On-Demand-Projekte Bern bis 2030

Für diese sechs Anwendungsgebieten wurde Projektskizzen erstellt, welche das Angebot grob beschreiben (Beilage 6). Diese Projektskizzen dienen als Grundlage für die einzelnen Projekt in Phase 2 und sind dabei weiter zu vertiefen.

6 Weiteres Vorgehen

Für die zweite Phase ist die Vertiefung und Umsetzung der festgelegten On-Demand-Anwendungsgebiete vorgesehen. Für jedes Anwendungsgebiet wird im Lead der Region ein eigenes Projekt gestartet. Teilweise sind die Anwendungsgebiete regionsübergreifend. In einem ersten Schritt ist mit den beteiligten Gemeinden, den betroffenen TU und weiteren Stakeholdern vor Ort im Rahmen einer Kick-off-Sitzung ein Richtungsentscheid zu treffen, ob ein On-Demand-Ansatz weiterverfolgt werden soll. Danach ist möglichst zeitnah durch die interessierte TU / potenzielle Mobilitätsanbieter ein Angebot auszuarbeiten oder gleich eine Richtofferte zu erstellen, welche das On-Demand-Angebot konkretisiert.

Die Koordination zwischen den einzelnen Projekten soll über die bestehenden Austausch-Sitzungen zwischen den RK/RVK erfolgen. Eine allfällige Eingabe im RAK soll möglichst abgestimmt erfolgen, damit auch eine Vergleichbarkeit gewährleistet wird. Als Orientierungspunkt dafür dient das Eingaberaster (Beilage 3)

Beilagen

Beilage 1: Inputreferat On-Demand (14.9.23)

**Beilage 2: Anforderungen an On-Demand-Angebote, Schreiben vom AÖV
Kt. Be, 17.01.2024**

Beilage 3: Eingaberaster für On-Demand-Angebote im RAK

Beilage 4: Vorschläge aus den Regionen

Beilage 5: Faktenblätter Anwendungsgebiete

Beilage 6: Projektskizzen für Phase 2

On-Demand Kanton Bern, öV-Versuchsbetriebe

Herzlich
willkommen

Workshop vom 14. Sept. 2023
Inputreferat

TRAFIKO

Big Picture

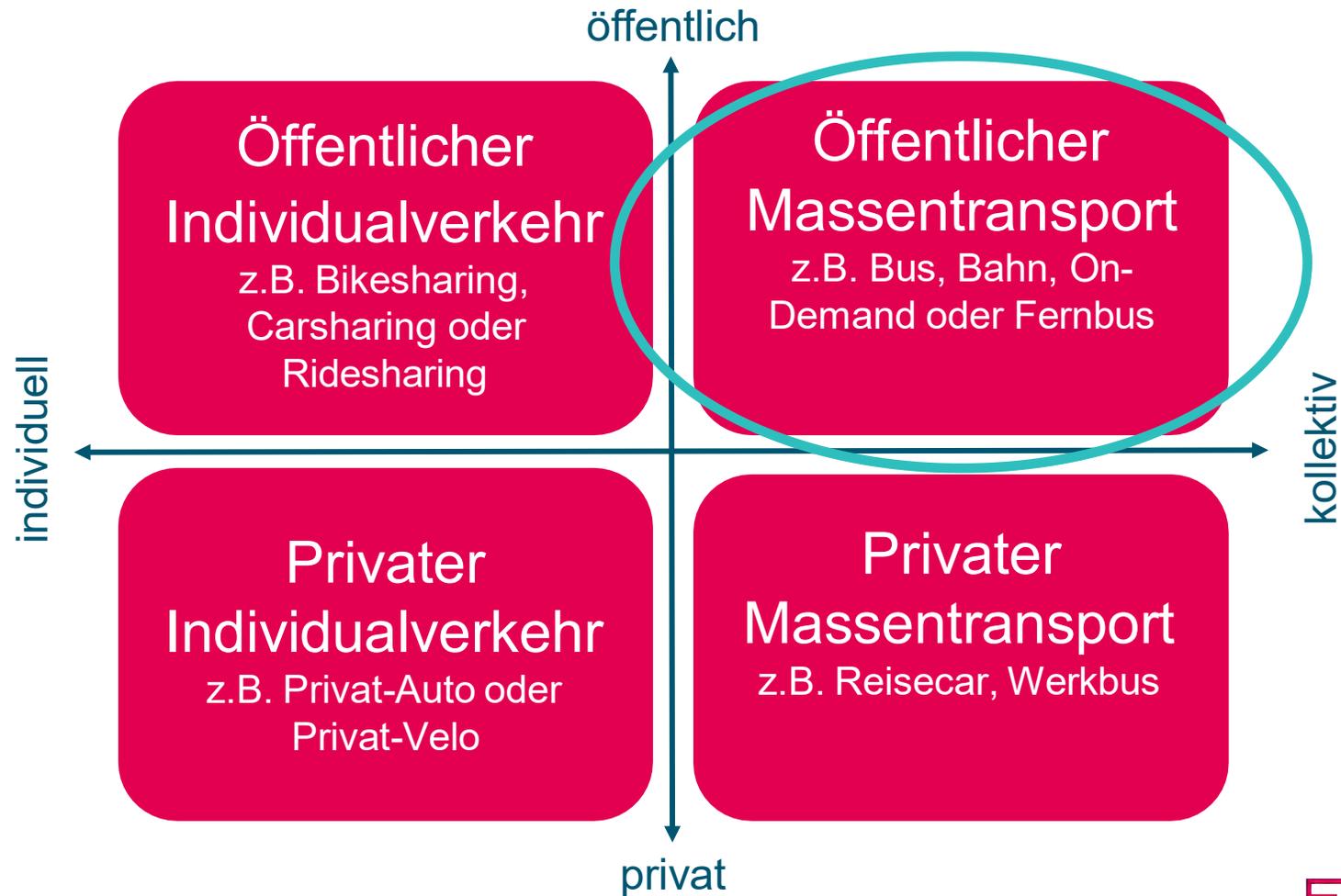


Trafikguide ist ein digitaler Überblick über neue und bestehende Mobilitätsangebote.

Fussverkehr 	Carsharing 	öV mit Konzession 	Reisebusverkehr
Scootersharing 	Auto im Abo 	öV mit int. Bewilligung 	Lastwagensharing
Bikesharing 	Parking 	Ridepooling (Flotte) 	Cargoplattform
Bike im Abo 	Laden / Tanken 	öV-Ticket 	Cargodienst
Cargobikesharing 	Ridehailing (Taxi) 	Integrierte Mobilität 	Schiffsharing
Rollersharing 	Ridesharing (Privatauto) 	Mobility as a Service 	Flugzeugsharing

Einordnung Thema (1/2)

Ridepooling (mit Fahrer oder autonom) ist grundsätzlich öV



Einordnung Thema (2/2)

Ridepooling: Mit Fahrer vs. autonom

Mit Fahrern

Autonom

Flächendeckendes
Angebot und Netzwerk

Vollautonomer öV

Skalierung in
Stadt und Land

Pilotversuche ohne Begleitperson
im komplexen Umfeld

Regionale
Pilotversuche

Pilotversuche ohne
Begleitperson

Pilotversuche mit
Begleitperson

Höheres Tempo
bei Entwicklung >>>



Erklärung On-Demand

On-Demand-Mobilität bedeutet ...

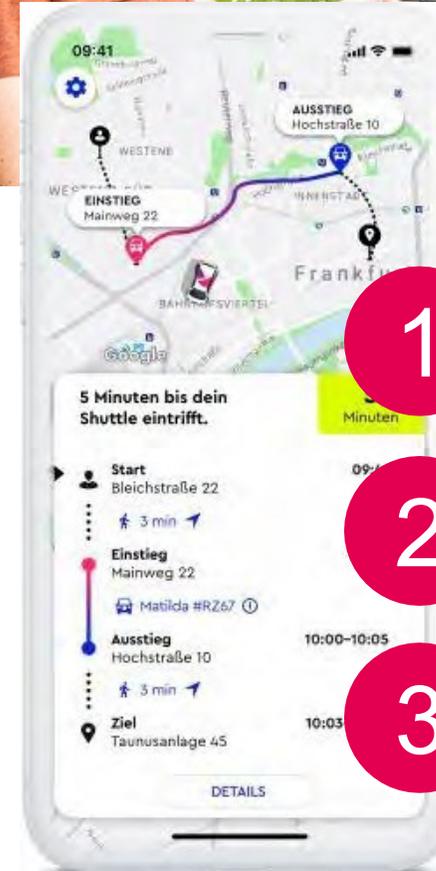
- Passagiere mit ähnlichen Fahrtrichtungen werden gebündelt transportiert (Pooling)
- mehr direkte Fahrten dank feinmaschigem Netz mit virtuellen Haltepunkten oder bis hin zu Tür-zu-Tür-Service
- Flexiblere oder flächige Erschliessung eines Gebiets
- ÖV auf Bestellung (am Smartphone oder optional per Telefon)

Nutzen für ...

- Kunden (Komfortsteigerung, bessere Erschliessung)
- Gemeinschaft (Erhöhung Wagenbesetzungsgrad)
- Besteller (effizienter und wirtschaftlicher Betrieb)

On-Demand-Mobilität bedeutet nicht ...

- ausschliesslich Fahrten mit kleinen, PW-ähnlichen Fahrzeugen
- zusätzliche Verkehre zum bestehenden Mobilitätsangebot
- Ersatz von öV-Hauptlinien



1

App
herunterladen

2

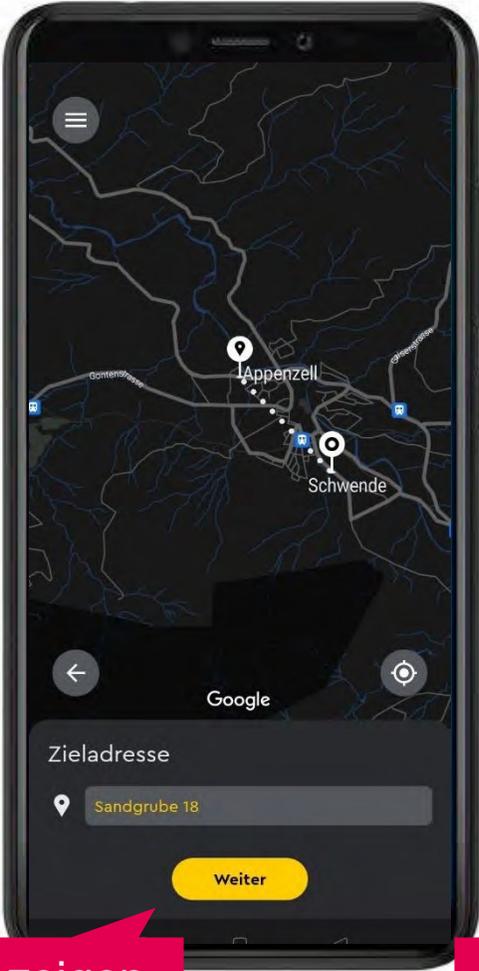
Fahrtenwunsch
eingeben

3

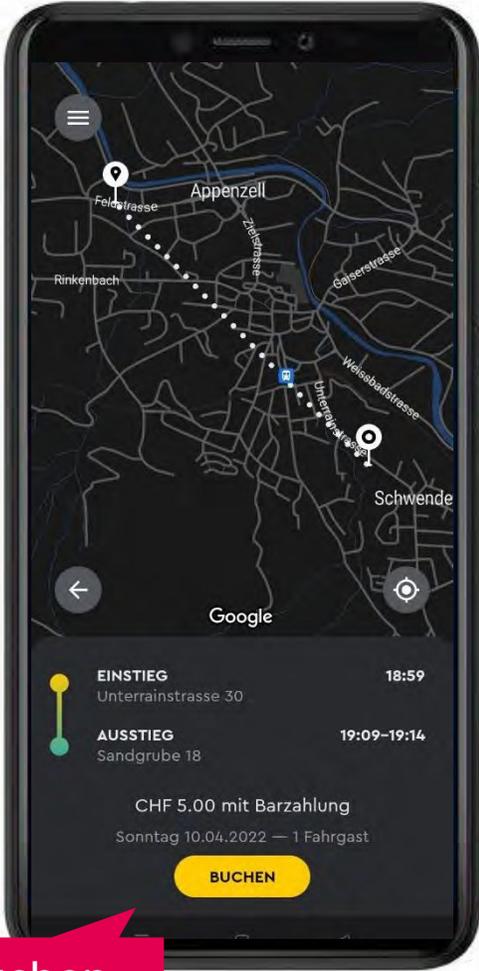
Einsteigen und
Losfahren

 TRAFIKO

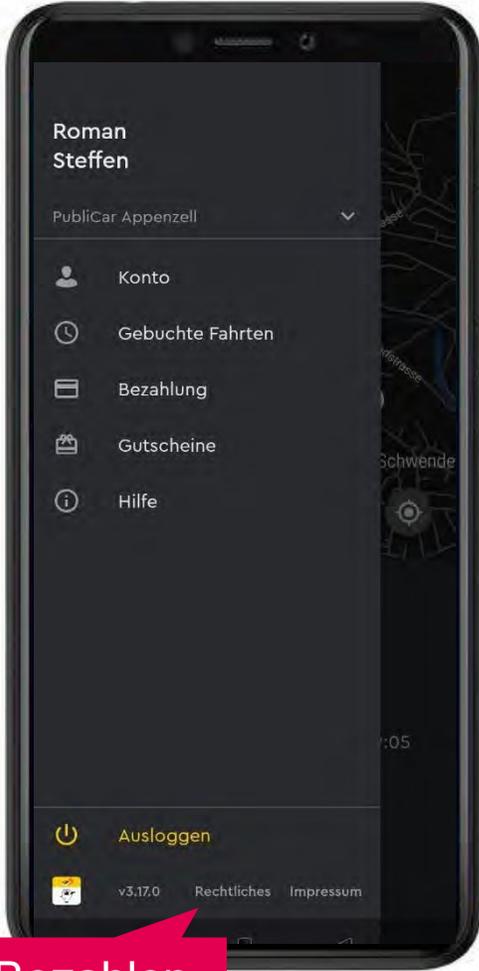
On-Demand praktisch am Beispiel Publicar Appenzell



Anzeigen



Buchen



Bezahlen



Nutzen

Eigentlich ziemlich ähnlich wie beim öV



Anzeigen



Buchen



Bezahlen



Nutzen

Best Practice: Publicar, Appenzell

Kurzvorstellung

PubliCar Appenzell bedient das eingefärbte Gebiet in Appenzell Innerrhoden im «Tür-zu-Tür-Service». Zusätzlich fährt PubliCar den direktesten Weg aus dem bedienten Gebiet nach Teufen AR zum Bahnhof und nach Stein AR sowie nach Gais via Bahnhof bis zur Klinik Gais.



Details

Ansatz	– Flächige Grunderschliessung ergänzend zur Bahn
Eckwerte	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet: Ganzer Kanton – Anzahl Fahrzeuge: 3 – Betriebszeiten Mo-Do 6-19 Uhr, Fr-Sa 6-23.30 Uhr, So 7-19 Uhr – Tarif: PubliCar = öV Ticket + 5.- Zuschlag, Kindermitfahrkarte anerkannt – Software: ioki
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> – Anzahl Passagiere: 28000 (2022) – mittlere Fahrtenlänge: 6-7 km – Bündelungsgrad: ca. 2 Personen
Finanzierung	– Konzession mit öV-Abgeltung (analog öV)
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> – Zuerst Linienverkehr, nun flächige Erschliessung mit Ridepooling – Touristenticket mit öV-Inkludierung – Anreiseticket bei Hotelübernachtung inklusive
Links	<ul style="list-style-type: none"> – Publicar – Gratis An- und Rückreise

Best Practice: MyBuxi, Andermatt

Herzogen-
buchsee:
50%
Fahrgast-
einnahmen

Massnahmen

Mobilitätskonzept (in Umsetzung)

- On-Demand-Verkehr MyBuxi als öV-Grunderschliessung
- öV (SOB, MGB, Postauto im Sommer)
- Carsharing (geplant)
- Ridesharing (geplant)
- Bikesharing (geplant)

Details



Ansatz	– Flächige Grunderschliessung ergänzend zur Bahn
Eckwerte	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet: Urserntal – Anzahl Fahrzeuge: bis 3 Fahrzeuge – Betriebszeiten: 06-00 Uhr – Tarif: Einzelfahrt CHF 7 (Kernzone), CHF 17 (3 Zonen) – Software: Shotl
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> – Bis zu 70 Passagieren pro Tag mit On-Demand – On-Demand mit Kosten von jährlich ca. 700'000.- – Abschätzung: $70 \times 365 = 25550$, $700000 / 25550 = 27.-$
Finanzierung	– Verein stemmt Finanzierung mit Beiträgen von Privaten und der öffentlichen Hand
Sonstiges	– Verein Alpine Mobility betreut Angebot
Links	<ul style="list-style-type: none"> – Werbeplakat mybuxi.pdf (ander matt.swiss) – https://www.ander matt-swissalps.ch/de/news/innovatives-mobilitaetskonzept-fuer-die-ferienregion-ander matt-mybuxi-als-Ergaenzung-zum-Ortsbus-in-Andermatt-mybuxi

Best Practice: Nightliner, Flims Laax Falera

Massnahmen

On-Demand Nachtbusangebot (Hauptsaison und ausgedünnt in Nebensaison) mit 1-2 Bussen in der Tourismusdestination Flims Laax Falera. Der Betrieb ist abends von 18:30 bis in die Morgenstunden. Die Buchung und Bezahlung erfolgt über die PubliCar-App.



Details

Ansatz	– Flächige Grunderschliessung ergänzend zum Ortsbus zu Randzeiten
Eckwerte	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiet: Flims, Laax und Falera – Anzahl Fahrzeuge: 1-2 – Betriebszeiten So-Do 18:30-02:00 Uhr, Fr-Sa 18:30-04:00 Uhr – Tarif: CHF 5.- bis 21 Uhr, danach CHF 7.- (keine Vergünstigung durch öV-Abos) – Software: ioki (Publicar-App)
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> – Anzahl Passagiere: 2200 (Testbetrieb 2022/2023) – Bündelungsgrad: mittel
Finanzierung	– Bestellter Ortsverkehr der Gemeinden
Sonstiges	– Linienverkehr in Ortsbussen ist gratis
Links	– https://www.postauto.ch/de/fahrplan-und-netz/publicar/nightliner-flims-laax-falera

Best Practice: Publicar, Thusis

Massnahmen

On-Demand Bustaxi mit Kleinbussen auf vorgegebenen Routen. Ab Thusis werden die Seitentäler zu den Randzeiten bedient. Eine Reservation ist bis 1h vor Abfahrt möglich und obligatorisch. Es sind normale öV-Tickets zu lösen.

Details



Ansatz – Flächige Grunderschliessung ergänzend zum Postauto während Randzeiten

Eckwerte – Gebiet: Region Thusis
 – Anzahl Fahrzeuge: 3-4
 – Betriebszeiten täglich 19:30-00:30 Uhr (eingeschränkt je nach Region)
 – Tarif: öV-Tarif (Abos gültig)
 – Software: ioki

Nutzung – Anzahl Passagiere: 10'000 (2022)
 – Bündelungsgrad: ca. 2 Personen

Finanzierung – Konzession mit öV-Abgeltung (analog öV)

Sonstiges – PostAuto ist Konzessionär und Betreiber, Fahrt wird durch Taxibetrieb durchgeführt (tiefere Personalkosten)
 – Kein Ticketverkauf im Fahrzeug

Links – <https://www.postauto.ch/de/fahrplan-und-netz/publicar/thusis>

Best Practice: Busalpin am Beispiel Greina

Massnahmen

Meist reservationspflichtige, vordefinierte Fahrten für die Zielgruppe Bergsportler, welche an abgelegene Ausgangspunkte von Bergtouren führen. Die Routen im Sommer und Winter sind verschieden (Skitouren vs. Wander-/Hochtouren).



Details

Ansatz	– Flächige Grunderschliessung ergänzend zum Postauto/Bahn
Eckwerte	– Gebiet: Div. Berggebiete, u.a. Val Lumnezia (Greina) – Anzahl Fahrzeuge: i.d.R. 1 pro Region (19 Regionen) – Betriebszeiten nach Fahrplan (einzelne, wenige Kurse pro Tag) – Tarif: öV-Tarif + 5.- – Software: ioki
Nutzung	– Anzahl Passagiere alle 19 Regionen: 132'000 (2022) – Bündelungsgrad: gemäss Anmeldungen
Finanzierung	– Öffentliche Hand, Beiträge Naturpark, Postauto, SAC, SAB, VCS, Schweizer Wanderwege und Sponsoren Migros und Transa
Sonstiges	– Buchung über App oder Telefon
Links	– https://www.sac-cas.ch/de/umwelt/bus-alpin-neu-mit-app-buchbar-36960/ – Bus alpin - ÖV-Erschliessung im Schweizer Berggebiet

Best Practice: Pikmi, Zürich

Massnahmen

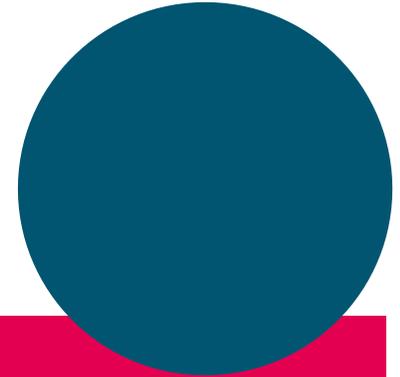
On-Demand Busse in der Stadt Zürich zur Ergänzung des öV abends von 20 Uhr bis morgens um 01 Uhr (Initiant: VBZ, Stadt Zürich). Projekt wurde eingestellt, analoges Projekt mit grösserem Perimeter läuft aktuell (Initiant: Mobility mit i&any).

Details



Ansatz	– Erschliessung Agglomeration zu Randzeiten
Eckwerte	– Gebiet: Stadt Zürich – Anzahl Fahrzeuge: 7 – Betriebszeiten täglich von 20 Uhr bis 01 Uhr – Tarif: öV-Tarif
Nutzung	– Anzahl Passagiere: 38'000 (2022) – 1.7 Fahrgäste pro Fahrzeug – Fahrten max. 6 km und 15 Minuten (Bediengebiet) – Bündelungsgrad: 23%
Finanzierung	– Versuchsbetrieb der Stadt Zürich
Sonstiges	– 6.6 Minuten Wartezeit im Schnitt – 50% Leerfahrtanteil – Pilotprojekt wurde nach 18 Monaten eingestellt (zu kleiner Perimeter) – Ähnliches Projekt i&any von Mobility läuft zurzeit (grösserer Perimeter)
Links	– https://www.stadt-zuerich.ch/site/pikmi/de/index.html

Salwidelibus: Best Practice Kostenrechnung

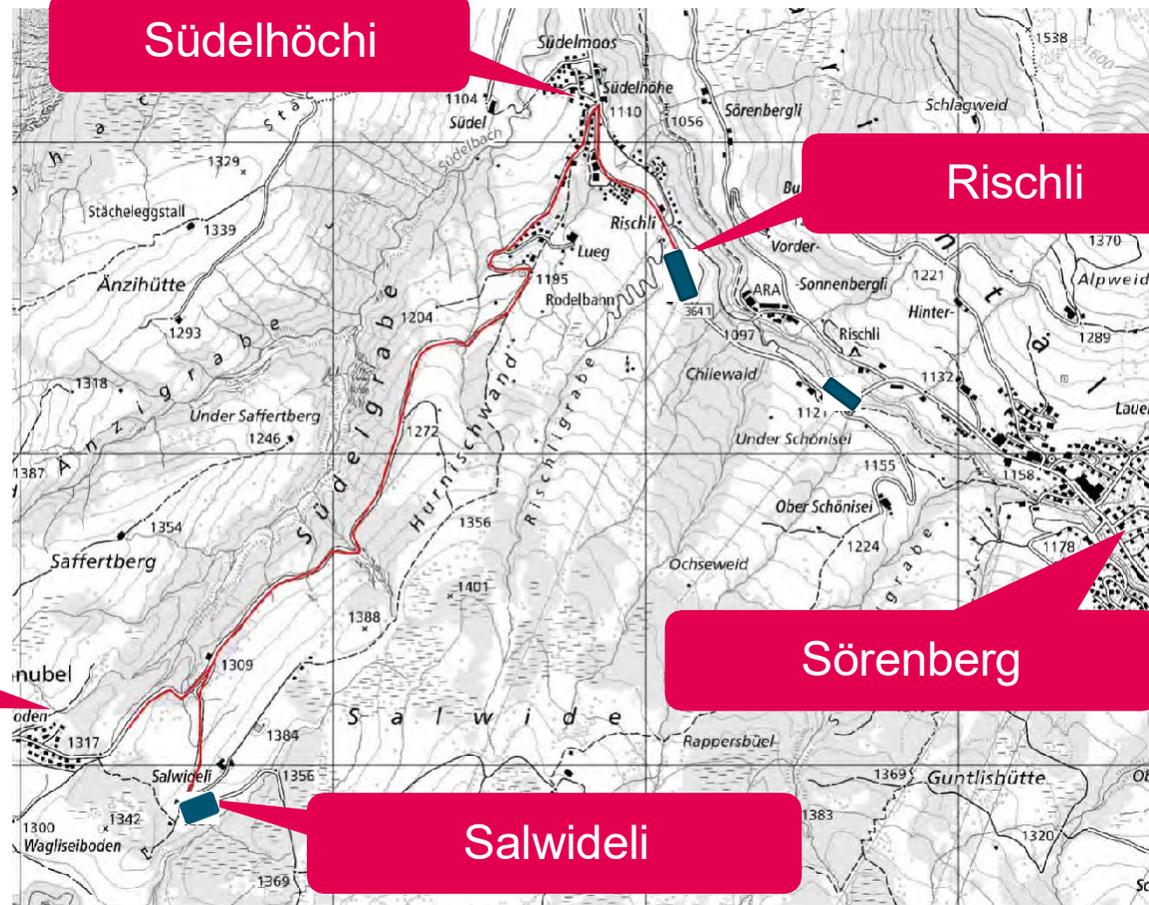


Ausgangslage: Busbetrieb aktuell

Fahrzeuge 1 Bus (15 Plätze, Inverkehrsetzung 2006), im Aug. 22 verkauft	Angebot 8 Fahrten pro Tag, fixer Fahrplan, Wintersaison (ca. 80 Tage), Start morgens oben (Salwidli)	Nachfrage 2021/22 durchschnittlich 18 Personen pro Tag (Vorjahr 14 Personen), ca. 1500 Pers. pro Saison	Route Rischli – Südelhöchi – Salwideli – Wagliseiboden
Gebührenmodell Erwachsene CHF 8 Kinder/Hund CHF 6 Familien CHF 16	Personal Landwirt und Stellvertreter (Führerausweis inkl. CZV)	Administration Landwirt Bezahlung bar (Twint)	Fahrzeughalter Bis Aug. 2022 Landwirt

Salwidelibus: Heutige Busroute und Haltestellen

Indikator	Kennwert
Weg	Rischli-Südelhöchi-Salwideli-Wagliseiboden
Dauer pro Fahrt	8x20 min (reine Fahrzeit 2h 40')
Distanz pro Fahrt	5 km
Erster Kurs	09:05 Uhr
Letzte Ankunft	16:25 Uhr



Wagliseiboden

Vorhandene
Parkplätze

Salwidelibus: Entscheidungsraster für Optimierungen

Aktuelles System

Lead	DMO		Bergbahnen		Salwideli	
Anstellungsbedingung	DMO	Bergbahnen	Freelancer		Salwideli	
Betriebssystem	Digital (On-Demand)		Telefonbuchung		Publizierter Fahrplan	
Fahrzeug	DMO	Bergbahn	Miete	Privatkauf		Salwideli
Tarif	Tarif günstiger wie heute		Tarife halten		Tariferhöhung	
Finanzierung	alles transparent über eine Kostenstelle			jeder zahlt in seiner Zuständigkeit		
Ergänzende Fahrten	Keine weiteren Fahrten		Weitere Fahrten für Spitex	Weitere Fahrten für Altersheim		Schulbus

Aktuelles System



Mybuxi: Kostenrechnung

Generelle Kosten / Finanzierung als Input von mybuxi

Kosten

- Elektrischer Bus, 18 h Betriebszeit pro Tag, 365 Tagen Einsatz («aktives Fahrzeug»)
- Kosten im Bürgerbusmodell rund CHF 230'000 pro Jahr (inklusive Abschreibungen Fahrzeuge, Ladeinfrastrukturen, Betrieb und Weiterentwicklung IT-Systeme).

Finanzierung

- 50% der Kosten durch Fahreinnahmen (115'000.- / 50%)
- 12.5% - 25% durch Kanton (50'000.- / 21%)
- 25 – 37.5% durch Gemeinde (65'000.- / 28%)

Fragestellungen (1/2)

Erfolgsfaktoren Planung On-Demand

- **Sinnvolles Gebiet** beispielsweise Ort, wo viele Leute nicht mit öV erschlossen sind.
Zubringer zur Bahn
- **Gute Qualität/Anzahl Fahrzeuge** Gute Qualität mit Fahrt innerhalb 15 Minuten anpeilen
- **Willige Transportunternehmer** Aktiv sind Publicar, mybuxi und busalpin
- **Kosten im Griff** Betriebszeiten, Anzahl Fahrzeuge und Fahrerkosten (Fuhrhalter mit Taxi-Ansätzen, Ehrenamt, ...)
- **Lokales Engagement** Gemeinden, Gewerbe, Bevölkerung
- **Anpassung am öV-Angebot** Anpassung bestehendes öV-Angebot an On-Demand
- **Gesicherte Finanzierung** Gemeinsame Finanzierung der Kostenunterdeckung

Fragestellungen (2/2)

Wort Pilot
streichen
(hat bereits
negative
Wirkung)

Planung On-Demand in einer Grossregion

Ausgangslage: Kleine Gebiete sind für die Zielgruppe «Zweitautobesitzer» zu klein, um eine Verhaltensänderung zu bewirken. Zudem können bestehende Gebiete zusammengeschlossen werden

- Welches Preissystem macht in grossen, zusammenhängenden Regionen Sinn?
- Wie lange Strecken sollen gefahren werden und wie kann das System konfiguriert werden, dass diese so gefahren werden?
- Wo gibt es allenfalls Kannibalisierungseffekte?
- Wie kann das öV-System optimiert werden, insbesondere bei den Regionalbuslinien und durch den Austausch von Betriebsdaten zwischen öV und On-Demand?
- Optimierungen durch Verschiebung von Fahrzeugen gemäss dem realen Bedarf innerhalb der «Grossregion», gesteuert nach verschiedenen Einflussfaktoren auf die Nachfrage

Setting

On Demand der RVK

Lead	Kanton	Gemeinde	Verein	Private	
Fahreranstellung	PostAuto	Subunternehmer	Taxifahrer:innen	Freelancer	
Software	Ioki (Publicar, Busalpin)	Shotl (mybuxi)		Neue Software	
Fahrzeug	Kursfahrzeug	E-Fahrzeug	Mietfahrzeug	Sharing-Fz	Privatfahrzeug
Tarif	öV-Tarif	Eigener Tarif mit ½-Tax		Taxitarif	
Finanzierung	Fahrgäste	Kanton	Gemeinde	Sponsoren	
Ergänzende Fahrten	Keine weiteren Fahrten	Weitere Fahrten für Spitex	Weitere Fahrten für Altersheim	Kombination mit Schulbus	

Vorschlag

Fazit

Bekannte Elemente kombinieren, statt neue Anwendungen erfinden.

Sich auf ein Setting einigen und dieses konkret umsetzen.

Von TU favorisiertes Gebiet mit Willen zur Organisation und Finanzierung wählen.

Keine unrealistischen on-top-Projekte, sondern öV mit on-Demand substituieren.

Kein Pilotprojekt, sondern eine Anwendung im Idealfall mit neuem Erkenntnisgewinn.

Ziel ist grundsätzlich mit gleichem Finanzmitteleinsatz mehr Flexibilität zu erhalten.

Rasch konkrete Planungskoordination mit den Transportunternehmen aufnehmen.

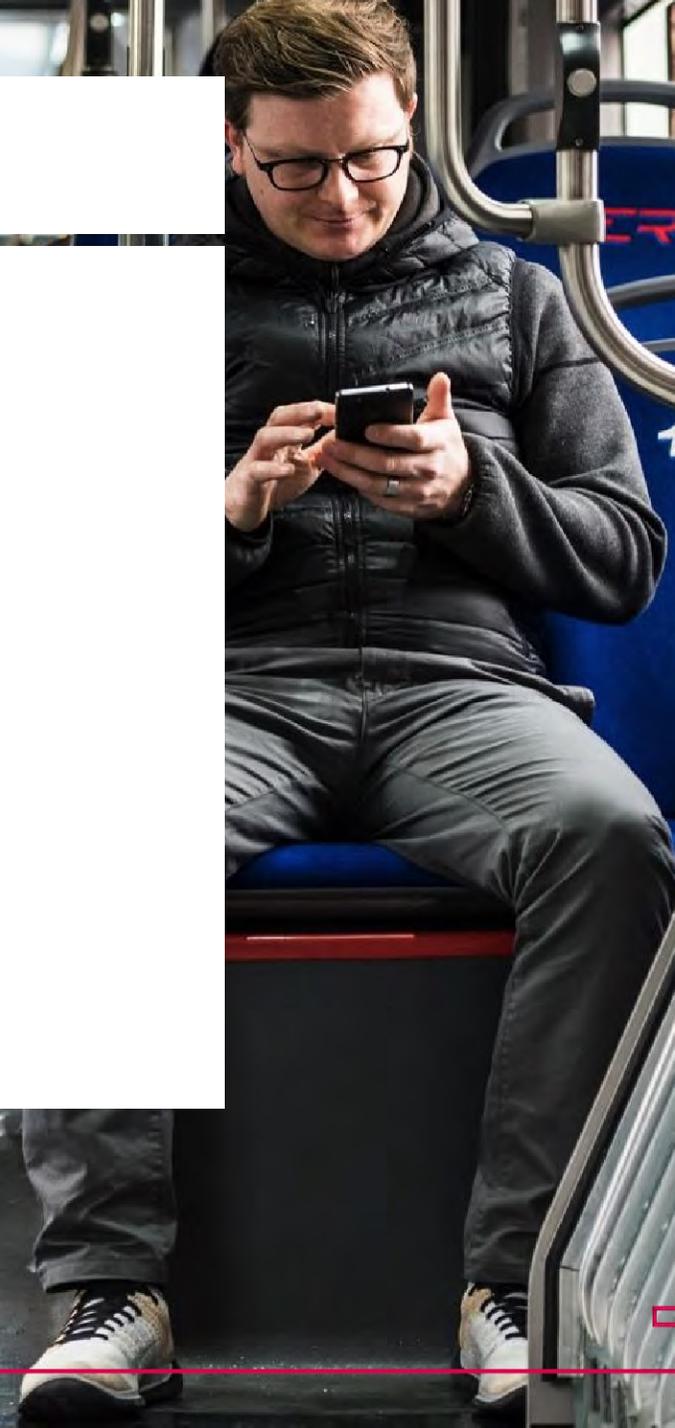
Kontakt

Roman Steffen
roman.steffen@trafiko.ch

Tina Keller
tina.keller@trafiko.ch

Trafiko AG
Kastanienbaumstrasse 301
6047 Kastanienbaum
+41 41 252 07 07

www.trafiko.ch



Ziele aktuelle Planung

RVK-Planung «Versuchsbetrieb Mobility-On-Demand»

- On-Demand etablieren und festigen
- On-Demand im RAK 31-34 als öV-Lösung anerkannt und im Einsatz
- Eigene Anwendungsfälle und damit Erkenntnisse erlangen. Dazu sind Anträge von Gemeinden fachlich zu reduzieren
- Kollektive Mobilität im ländlichen Raum forcieren
- Neue On-Demand-Perimeter sind bevorzugter als Erweiterung bestehender Projekte oder generelle Prozessklärung «On-Demand wie öV abhandeln»
- Wording: Gesucht sind Versuchsbetriebe gemäss kantonaler Angebotsverordnung, um On-Demand als öV einzusetzen. Dabei gelten kantonale Mindeststandards bezüglich Erschliessung.



Bau- und Verkehrsdirektion
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Reiterstrasse 11
3013 Bern
+41 31 633 37 11
info.aev@be.ch
www.be.ch/aeov

Laurent Reusser
+41 31 636 53 12
laurent.reusser@be.ch

AÖV, Reiterstrasse 11, 3013 Bern

Per E-Mail
An die Geschäftsführenden, Bereichs- oder Projektleitenden der Regionalkonferenzen Bern-Mittelland und Emmental sowie der regionalen Verkehrskonferenzen 1, 2 und 5

Unsere Referenz: 2023.BVD.3507 / Dok: 3279950

17. Januar 2024

Anforderungen an On-Demand-Angebote

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Anlässlich des Workshops zu On-Demand-Angeboten vom 5. Dezember 2023 haben die Vertretungen der Regionen gewünscht, dass die Anforderungen seitens AÖV für Eingaben in den regionalen Angebotskonzepten präzisiert werden. Gerne kommen wir diesem Wunsch nach.

Für Bestellungen mit Beteiligung des Kantons Bern gelten insbesondere die Bestimmungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GÖV, BSG 762.4) sowie der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV, BSG 762.412).

Gemäss Art. 3 AGV sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 (im Hügel- und Berggebiet 200) ständigen Einwohnenden, Arbeits- oder Ausbildungsplätzen (EWAP) erschliessungsberechtigt. Diese Werte können unterschritten werden, wenn ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden kann, wenn mehrere Siedlungsgebiete zusammen mit einem vertretbaren Aufwand erschlossen werden können oder wenn die zu erwartende Nachfrage die Erschliessung rechtfertigt.

Art. 14 AGV zufolge beteiligt sich der Kanton an der Finanzierung unkonventioneller Betriebsarten wie Bedarfs- oder Bürgerbussen und dergleichen, wenn diese die Grundversorgung abdecken und zu besseren Betriebsergebnissen führen als ein konventioneller Linienbetrieb. Auch solche Lösungen – zu denen On-Demand-Angebote gehören – müssen zumindest die Minimalanforderungen an die Auslastung wie an den Kostendeckungsgrad für die Angebotsstufe 1 gemäss Art. 11 AGV erfüllen.

Im Grundsatz bestehen seitens Kanton zwei Finanzierungsmöglichkeiten:

1. *Bestellung als ordentliches Grundangebot bzw. als Versuchsbetrieb*

Für eine Bestellung eines Angebots durch den Kanton müssen nebst den Anforderungen gem. AGV die gesetzlichen Grundlagen des Bundes erfüllt sein. Detaillierte Angaben dazu finden sich im Leitfaden zu On-Demand-Angeboten des BAV vom Oktober 2023 ([On-Demand-Angebote - BAV](#)). Grundsätzlich sind die Fahrausweise des Libero-Tarifverbands und des direkten Verkehrs anzuerkennen.

Für neue Angebote ist ein in der Regel dreijähriger Versuchsbetrieb gem. Art. 15 AGV durchzuführen. Der Kanton kann sich mit einem Drittel an die Kosten beteiligen. Werden während des Versuchs

die Mindestanforderungen gem. Art. 11 der AGV erreicht, kann die Übernahme in das Grundangebot auf Antrag in den regionalen Angebotskonzepten durch den Kanton geprüft werden.

Bezüglich Mindestanforderungen müssen pro Kurs – für On-Demand-Angebote sinngemäss pro zwei Stunden Betriebszeit – mindestens zwei Personen befördert werden. Des Weiteren muss der minimale Kostendeckungsgrad 15 Prozent für Kleinbusse erreicht werden.

Demzufolge sollen die Anträge für On-Demand-Angebote in den regionalen Angebotskonzepten folgende Punkte enthalten:

- Erwartete Nachfrage: unter der Annahme, dass ein On-Demand-Angebot einem Grundangebot von 8 Kurspaaren entspricht (Zweistundentakt von 6 bis 20 Uhr), ergibt sich eine minimale Nachfrage von 32 Personen pro Tag und eingesetztem Fahrzeug.
- Abschätzung Kostendeckungsgrad: Nebst den Betriebskosten ist eine Abschätzung der zu erwartenden Erträge vorzunehmen.
- Finanzierungsabsicht der beteiligten Gemeinden für einen Versuchsbetrieb.

2. Mitfinanzierung als Bürgerbus

Für eine finanzielle Beteiligung des Kantons gem. Art. 14 AGV muss grundsätzlich die Erschliessungsberechtigung (Art. 3 AGV) erfüllt sein. Dieser Wert kann unterschritten werden, wenn ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden kann, wenn mehrere Siedlungsgebiete zusammen mit einem vertretbaren Aufwand erschlossen werden können oder wenn die zu erwartende Nachfrage die Erschliessung rechtfertigt. Demzufolge müssen sich die 300 EWAP nicht zwingend in einem zusammenhängenden Siedlungsgebiet, aber zumindest in einem durch das On-Demand-Angebot begrenzten Perimeter befinden, das nicht bereits anderweitig mit dem ÖV erschlossen ist.

Grundsätzlich ist die Erschliessung ganzjährig sicherzustellen und das Angebot in geeigneter Form publiziert werden.

Bezüglich des Fahrplans (Anzahl Kurse, Gebietsabdeckung, Linienführung etc.) und der Tarifgestaltung (von gratis über Sondertarif bis Anerkennung Libero oder direkter Verkehr) und der Organisation (Betrieb durch Gemeinde oder Dritten) haben die Gemeinden als Besteller des Angebots die grösstmögliche Autonomie.

Wird das Angebot mit Fahrzeugen mit maximal 9 Plätzen inkl. Fahrer oder Fahrerin betrieben, ist keine Konzession oder Personentransportbewilligung erforderlich.

Der Kantonsbeitrag hängt von der Anzahl der zusätzlich erschlossenen EWAP ab. Gemäss aktueller Praxis besteht er aus einem jährlichen Grundbeitrag von 40'000 CHF pro eingesetztem Fahrzeug und einem zusätzlichen Betrag, der von der Anzahl EWAP abhängt. Beispielsweise beläuft sich der Kantonsbeitrag bei 500 EWAP auf jährlich rund 55'000 CHF.

Die Anträge der Regionen für eine finanzielle Beteiligung des Kantons an die beteiligten Gemeinden erfolgen über die regionalen Angebotskonzepte.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben zu dienen und stehen Ihnen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Amt für öffentlichen Verkehr
und Verkehrskoordination



Jurgen Mesman
Abteilungsleiter Angebot und Infrastruktur

Raster für Antrag um kantonale Mitfinanzierung On-Demand-Angebot

Für Bestellungen mit Beteiligung des Kantons Bern gelten insbesondere die Bestimmungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GÖV, BSG 762.4) sowie der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV, BSG 762.412). In diesem Sinn wird anhand folgendem Raster ein Antrag im regionalen Angebotskonzept erstellt.

On-Demand Perimeter (Aufzählung Gemeinden, Abbildung Perimeter)	
Kurzvorstellung On-Demand	
Zeitpunkt Inbetriebnahme	
Erschliessung Siedlungsgebiet	<input type="checkbox"/> Zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit mind. 300 Einwohner*innen und/oder Arbeitsplätze (200 im Hügel- und Berggebiet) oder als solches mit On Demand erschlossen <input type="checkbox"/> Mehrere Gebiete werden mit vertretbarem Aufwand und Nachfrage erschlossen
Erschliessungszweck	<input type="checkbox"/> Grundversorgung <input type="checkbox"/> Substitution konventioneller Linienbetrieb <input type="checkbox"/> Ergänzend zu Linienbetrieb (z.B. Randzeiten)
Finanzierungsart	<input type="checkbox"/> Bestellung als ordentliches Grundangebot (A) <input type="checkbox"/> Versuchsbetrieb als Vorläufer zum ordentlichen Grundangebot (B) <input type="checkbox"/> Bürgerbus (C)
Anforderungen an On-Demand Grundangebot (A und B)	<input type="checkbox"/> Anforderungen gemäss AGV eingehalten <input type="checkbox"/> Gesetzliche Grundlagen des Bundes eingehalten <input type="checkbox"/> Anerkennung Fahrausweise des Libero-Tarifverbunds und des direkten Verkehrs <input type="checkbox"/> Pro 2h Betriebszeit Beförderung von mind. 2 Personen <input type="checkbox"/> Minimaler Kostendeckungsgrad von 15%
Anforderungen an Bürgerbus (C)	<input type="checkbox"/> Gebiet, welches nicht bereits durch öV erschlossen ist <input type="checkbox"/> Ganzjährige Erschliessung <input type="checkbox"/> Publikationspflicht des Angebots <input type="checkbox"/> Konzession/Bewilligung für den Fall von Fahrzeugeinsatz mit mehr als 9 Plätzen
Tarif	
Fahreranstellung	
Eingesetzte On-Demand-Software	
Eingesetzte Anzahl Fahrzeuge	
Fahrzeugantrieb	
Fahrzeuggrösse	
Betriebszeiten	
Erwartete Nachfrage	
Betriebskosten	
Erträge Ticket	
Erträge Dritte	
Kostendeckungsgrad	
Finanzierung Kantonsanteil	
Finanzierung Gemeindeanteil	
Mitfinanzierung Gemeindeanteil durch welche Gemeinden	
Sinnvolle öV-Optimierungen im Gebiet fahrenden Linien	

Als Anhang können weitere Planungsunterlagen eingereicht werden.

Eingaben mögliche Piloträume für On-Demand-Angebote in der RVK 1

Stand: 03.08.23

Sektor/	Gemeinde	Gebiete	Ausführungen	Einschätzung Metron
Jura bernois	Petit-Val	Bellelay-Petit-Val-Moutier	<p>Dans le cadre du SOR, la Commune demande le maintien de ses lignes actuelles (sur Bellelay et Moutier) et une liaison touristique le week-end entre Moutier et Bellelay.</p> <p>Au vu de la faible fréquentation et de l'irrégularité de l'offre sur Moutier et en lien avec l'étude Bellelay menée par la CRT1 pour améliorer l'accessibilité du site et le connecter aux pôles alentours, la liaison (Bellelay-)Petit-Val-Moutier serait coupée au prochain SOR (selon estimations du mandataire, (r)ajouter des liaisons Moutier-Petit-Val-Bellelay ne serait pas concluant dans le cadre du concept). La Commune a exprimé son désaccord et souhaite même une liaison encore plus structurante que ce qu'annoncé pour le SOR.</p> <p>Pour combler les besoins exprimés et du fait que la Commune a un habitat très dispersé (plusieurs villages/hameaux) + une faible desserte, un projet-pilote d'offre à la demande pourrait compléter l'offre de TP actuelle, notamment en favorisant les liens sur Moutier et Bellelay.</p>	<p>Für Siedlungsstruktur (Tal, klarer Korridor) und Länge des Gebiets bietet On-Demand kaum Vorteile gegenüber klassischem Linienangebot, evtl. in Kombination mit Loveresse denkbar</p>
Jura bernois	Loveresse	Reconvilier-Loveresse(-Valbirse-Champroz-Court)	<p>Aucune desserte, 350 habitants et plusieurs "entreprises" (écoles, bureau, foyer, usine, administraiton publique, crèche, ...)</p> <p>Equiper la Commune d'un concept d'offre à la demande, éventuellement couplé à une ligne TP classique, entre Reconvilier et Loveresse pourrait combler les besoins de la Commune. Au vu des lacunes de desserte alentours (est Bévillard, Champroz (non desservi), ouest Court), le périmètre d'étude pourrait être étendu.</p> <p>=> une étude dans le cadre du SOR avec la mise en place d'une ligne TP classique serait plus judicieuse pour leurs besoins « classiques » (emplois + écoles notamment), surtout qu'actuellement sans desserte ; mais si cela ne s'avère pas possible à traiter dans le cadre du SOR, il faut quand même que la Commune puisse être desservie au plus tôt notamment avec le redéploiement d'activités de Moutier sur Loveresse</p>	<p>isoliert betrachtet zu geringes Potenzial, evtl. in Kombaintaion mit Petit-Val denkbar</p>
Ins/Erlach	Erlach, Gals, Gampelen, Lüscherz, Vinelz, Tschugg	Erlach, Gals, Gampelen, Lüscherz, Vinelz, Tschugg	<p>Eingabe als möglicher Pilotraum aufgrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Als Randregion des Kantons Bern mit einer stark wachsenden Tendenz von Arbeitenden Richtung der Kantone Neuenburg, Waadt und Freiburg steigt das Bedürfnis an einer guten und flexiblen Anbindung an den öffentlichen Verkehr. > Arbeitgeber in der Region wie Rehaklinik Tschugg, Altersheime Gampelen und Gals, Kitas Erlach und Gals, mit Schichtarbeiten sind auf Früh- und Spätkurse angewiesen, insbesondere für Lernende, welche auch die Zukunft dieser Institutionen bedeuten. > Unsere Jugendlichen besuchen 10. Schuljahre, Berufsschulen, Gymnasien etc. in Bern oder Biel, neuerdings auch in Neuenburg. Mit unterschiedlichen Zeiten Schulbeginn und -schluss sind auch sie an einer flexiblen Anbindung an die Bahnhöfe Ins, Lüscherz und Le Landeron angewiesen. > Der Individualverkehr in unserer Region hat stark zugenommen. Wenn wir mit Mobility-OnDemand ein Angebot präsentieren können, welches uns einen Teil vom Problem Individualverkehr löst, verbessert das die Wohnqualität entlang den Verkehrsachsen. > Mit einem breiteren und flexibleren Angebot an ÖV erhoffen sich die Tourismusgemeinden eine Entlastung vom Individualverkehr. Gerade an den Wochenenden, wo sich der Tourismus überdurchschnittlich auswirkt, ist das Angebot eingeschränkt. <p>Vorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> >Mit Mobility-On-Demand könnte die Verbindung innerhalb der gesuchstellenden Gemeinden verbessert werden. Im Winter könnten Schülerinnen und Schüler, welche entweder in Erlach oder Ins die Oberstufe besuchen, von diesem Angebot Gebrauch machen. >Weiter existiert der Wunsch nach einer besseren ÖV Anbindung insbesondere Richtung Neuenburg. Inwieweit dies in das Konzept Mobility-On-Demand einbezogen werden kann, müsste geprüft werden. 	<p>wird im Rahmen des Angebotskonzept Ins-Gampelen geprüft, keine Konkurrenz mit Pilot schaffen</p>
Ins/Erlach	Siselen	Offen	<p>Eingabe als Pilotraum aufgrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> > fehlende direkte ÖV-Anbindung nach Aarberg (unter einer Stunde mit ÖV nicht erreichbar) mit vielen Einkaufsmöglichkeiten, Ärzten, etc. Dies trifft somit auch auf die Erreichbarkeit des nächst grösseren Zentrums Lyss zu. > Ebenfalls fehlende direktere Verbindungen nach Müntschemier und Kerzers, die damit ebenfalls nicht unter einer Stunde erreichbar sind. 	<p>wird im Rahmen des Angebotskonzept Ins-Gampelen geprüft, keine Konkurrenz mit Pilot schaffen</p>

Lyss/Aarberg	Grossaffoltern	Grossaffoltern, evtl. Seedorf, Rapperswil, Schüpfen, Wengi	<p>Eingabe als möglicher Pilotraum aufgrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Schlechte Erschliessung in der Gemeinde durch ÖV (grosse Teile der Gemeinde sind gar nicht bzw. weisen nur Güteklasse 1 auf). Die wenig vorhandenen Haltestellen der Buslinie Messen–Lyss könnten so allenfalls auch «unterstützt» werden (damit die Leute überhaupt zur Haltestelle kommen). > Erhöhung Nutzung ÖV und Reduktion MIV (insbesondere im Dorfteil Ammerzwil) > Erarbeitung "Leitbild Mobilität & Verkehr" = Synergien nutzen, aktive Mitarbeit, politischer Wille <p>Vorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Ergänzung bestehender Schülertransport > Regionale Lösung mit umliegenden Gemeinden Seedorf, Rapperswil, Schüpfen, Wengi denkbar; 	isoliert zu wenig Potenzial, regionaler Ansatz prüfenswert, Substitution würde zusätzliches Potenzial ermöglichen, evtl. in Zusammenhang mit best. Überlegungen Postauto/RBS im Raum Limpachtal
Lyss/Aarberg	Schüpfen	Offen	<p>Eingabe als Pilotraum aufgrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> > fehlende ÖV-Anbindung zu Aussendörfern der Gemeinde; verschiedene Überlegungen erfolgt und Abklärungen wurden getroffen, jedoch konnte keine sinnvolle und finanziell tragbare Lösung gefunden werden. > Verbesserung der Erschliessung und Anbindung der Bevölkerung an die bestehenden ÖV-Angebote (S3, S31) > Thema Mobilität ist ein wichtiges Thema im Altersleitbild der Gemeinden Grossaffoltern, Rapperswil und Schüpfen. <p>Vorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Gemeindeübergreifendes Angebot; Inselflösung dürfte schwierig umsetzbar sein.> Keine 	isoliert zu wenig Potenzial, regionaler Ansatz prüfenswert, Substitution würde zusätzliches Potenzial ermöglichen, evtl. in Zusammenhang mit best. Überlegungen Postauto/RBS im Raum Limpachtal
Lyss/Aarberg	Seedorf	Offen	<p>Eingabe als Pilotraum aufgrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> > kurzfristige Lösung für heute unbefriedigende Situation zwischen Lyss und Seedorf am Abend > Lösung muss regional angedacht werden (analog mybus) 	isoliert zu wenig Potenzial, regionaler Ansatz prüfenswert, Substitution würde zusätzliches Potenzial ermöglichen, evtl. in Zusammenhang mit best. Überlegungen Postauto/RBS im Raum Limpachtal
Lyss/Aarberg	Wengi	Offen	<p>Seitens der Gemeinde Wengi besteht ein Interesse zusammen mit anderen Gemeinden aus der Region an einem Pilotversuch mitzumachen.</p>	isoliert zu wenig Potenzial, regionaler Ansatz prüfenswert, Substitution würde zusätzliches Potenzial ermöglichen, evtl. in Zusammenhang mit best. Überlegungen Postauto/RBS im Raum Limpachtal
Lyss/Aarberg	Lyss	Offen	<p>Handlungsbedarf / Vorschlag:</p> <p>Der Ortsbus von Lyss ist schlecht ausgelastet, gleichzeitig ist es aber auch nicht möglich, für den gleichen Erschliessungsumfang ein besseres Angebot anzubieten. Die Umsteigezeiten am Bahnhof Lyss sind dadurch nur zu bestimmten Zeiten in eine bestimmte Richtung attraktiv. Gleichzeitig verzeichnet das Zentrum von Lyss ein hohes MIV Aufkommen, was es für Zufussgehende und Velofahrende unattraktiv macht.</p> <p>Potenzial:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Übereinstimmung mit Mobilitätsstrategie Lyss 2050 > Erschliessung neuer Gebiete innerhalb und ausserhalb von Lyss > Erhöhung Deckungsgrad > Schliessung bestehender Netzlücken > Erreichen neuer Zielgruppen; Reduktion MIV > Die Gemeinde beabsichtigt, ein Sharingkonzept zu erarbeiten <p>Motivation:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Ortsbus von Lyss ist schlecht ausgelastet 2. Lyss verfügt mit der Mobilitätsstrategie 2050 über das politische Commitment zu einem On Demand Angebot 3. Als Regionalzentrum ist Lyss daran interessiert, auch für umliegende Gemeinden durch ein nachhaltiges 	isoliert zu wenig Potenzial, regionaler Ansatz prüfenswert, Substitution würde zusätzliches Potenzial ermöglichen, evtl. in Zusammenhang mit best. Überlegungen Postauto/RBS im Raum Limpachtal

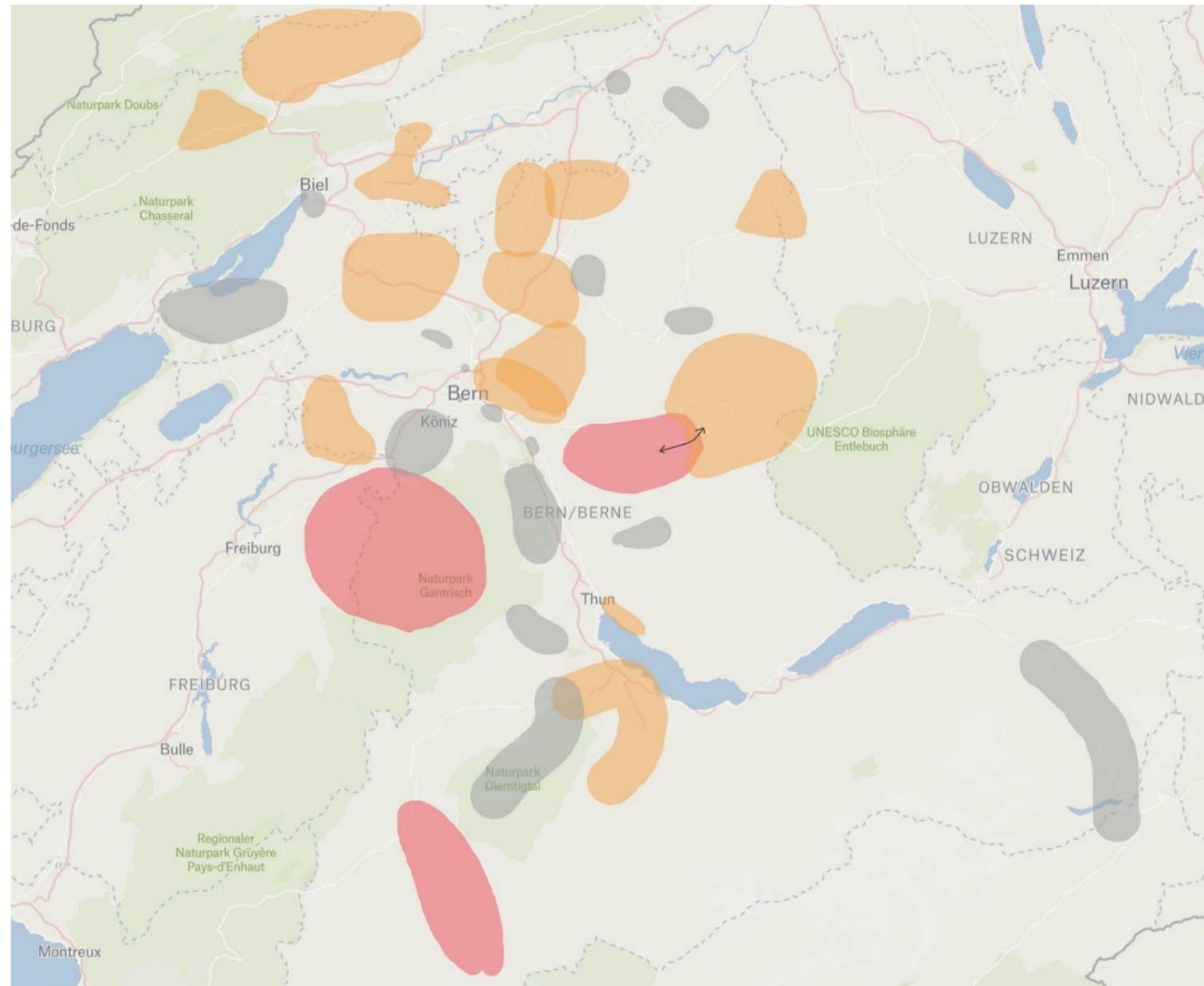
Unteres Seeland	Meienried	Meienried, Scheuren, Büren an der Aare	<p>Ausgangslage:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fehlender Anschluss an ÖV > Kein signifikantes Bevölkerungswachstum zu erwarten (liegt vollumfänglich in Landwirtschaftszone) > Schülerverkehr: Schulbesuch in den Nachbargemeinden erfolgt mittels Taxidienst der Eltern > Attraktivität als Ausflugsziel / Tagestourismus: Beliebte Ausflugsziele in der Umgebung (Naturschutzgebiete Meienriedloch, alte Aare, Baggersee), viele Wander- und Velorouten führen nach resp. durch Meienried = Bedarf ÖV-Anschluss seitens Ausflugrestaurants <p>Vorschlag:</p> <p>Verbindung auf der Kanalstrasse zwischen Büren – Meienried- und Scheuren, wodurch nicht nur Meienried erschlossen wird, sondern es würde eine kürzere und schnellere Verbindung der Einzugsgebiete Büren und Umgebung sowie Scheuren / Orpund und Umgebung entstehen. Dies würde somit auch den Pendelverkehr der umliegenden Gemeinden positiv beeinflussen.</p>	Potenzial isoliert zu gering, als regionaler Ansatz prüfenswert
Unteres Seeland	Oberwil bei Büren	Offen	<p>Eingabe als Pilotraum aufgrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> > ÖV-Verbindungen im Vergleich zu MIV wenig attraktiv (umständliche oftmals nur stündliche Verbindungen); Oberwiler verzichten nicht auf Auto > ÖV-Linie zu Spitzenzeiten überlastet und zu anderen Zeiten nicht rentabel; Potential Geld einzusparen durch flexibles Angebot <p>Vorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> > On-Demand-Angebot als Ersatz des heutigen ÖV-Angebots (in Richtung Biel, Bern, Solothurn) 	best. ÖV-Angebot zweckmässig, Potenzial isoliert zu gering, als regionaler Ansatz prüfenswert
Agglomeration Biel	Safnern	Orpund-Safnern-Meinisberg-Grenchen	<p>Interesse an einem Pilotversuch für ein On-Demand-Angebot für die Verbindung Richtung Grenchen via Orpund, Safnern und Meinisberg. Bedarf einer Verbindung Richtung Grenchen aufgrund Wachstum der betroffenen Gemeinden. Ebenfalls ist die Zeitersparnis für Verbindungen ab Safnern Richtung Zürich via Grenchen erheblich.</p>	Potenzial isoliert zu gering, als regionaler Ansatz prüfenswert
Agglomeration Biel	Nidau	Nidau, Port	<p>Ausgangslage:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fehlende/lückenhafte Erschliessung Aalmattenquartier/Portmoos (letzter "weisser Fleck" von Nidau) > Das 50 Hektar grosse Gebiet ist zentral gelegen, hat jedoch keine direkte ÖV-Anbindung. > Grossteil des MIV ist Ziel- und Quellverkehr aus der Kernagglomeration <p>Vorschlag:</p> <p>On-Demand-System aus den Quartieren Aalmatten und Portmoos mit direkter Anbindung an den Bahnhof Nidau</p> <p>Potenzial:</p> <ul style="list-style-type: none"> > gemeindeübergreifendes und urbanes Vorgartenquartier mit einer besonders attraktiven Lage zwischen Zihl und Aare > Da die Halbinsel über keine Autobrücke erschlossen ist, fährt der gesamte motorisierte Verkehr in und aus dem Quartier über die drei Nidauer Quartierstrassen Aalmatten-, Marti und Gerberweg. Insbesondere der Aalmattenweg, an dem sich auch ein Kindergarten befindet, ist dadurch mit täglich 2'200 MIV-Fahrten mittelstark belastet. > Mit dem Bau neuer Mehrfamilienhäuser im Portmoos wächst die Quartierbevölkerung und erwartungsgemäss der motorisierte Verkehr weiter. > Viele Einwohnende aus dem Aalmattenquartier zeigen sich im direkten Kontakt als aktiv, sicherheits- und ökologiebewusst und stehen einer nachhaltigen Mobilität offen und interessiert gegenüber. > Erfahrungen aus Pilotprojekt "sowiduu" im Perimeter Brügg, Port, Ipsach und Bellmund (ohne Nidau): Das Projekt schloss während dieser Testphasen eine Versorgungslücke des öffentlichen Verkehrs, indem es räumlich getrennte Arbeits-, Einkaufs- und Wohngebiete mittels flexiblen Tangentialverbindungen und damit ohne Umweg via Zentrum Biel verband. 	ÖV-Angebot ist angedacht, als Pilotgebiet On-Demand nicht zweckmässig, Gefahr Konkurrenzierung

On Demand Kanton Bern

Faktenblätter Handlungsräume

Kanton Bern

05.02.2024



Bearbeitung

Paula Vogg
MSc Bauingenieurwissenschaften ETH

Metron Bern AG
Postfach
3001 Bern
T 031 380 76 80
bern@metron.ch
www.metron.ch

Matthias Oswald
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI/SIA

Metron Verkehrsplanung AG

Begleitung

Emanuel Buchs
RVK Oberland-West
Carmen Metzler
RK Emmental
Thomas Berz
RVK Biel-Seeland-Berner Jura
Fanny Farron
RVK Biel-Seeland-Berner Jura
Timo Krebs
RK Bern-Mittelland
Markus Zahnd
RVK Oberaargau

Titelbild: Skizze der in Frage kommenden Perimeter für ein On Demand-Angebot, Tool Felt, Erstellung Metron

1 Region Emmental

1.1 Oberes Emmental Langnau – Trubschachen – Trub

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt	AUSL	KDG
RE Bern – Langnau – Luzern	60-Min.-Takt	■	■
S2 Laupen – Bern – Langnau i. E.	30-Min.-Takt	■	■
S4 Thun – Bern – Burgdorf – Langnau i. E.	60-Min.-Takt	■	■
S6 Langnau i. E. – Wolhusen – Luzern	60-Min.-Takt	■	■

Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
281 Ortsbus	30-Min.-Takt Mo-Fr 6-21h, Sa 6-18h	●	●
271 Langnau i. E. – Signau – Röthenbach i. E.	60-Min.-Takt +verdichtet morgens, mittags, abends, 6-22h	▲	▲
284 Langnau – Trub – Mettlenalp	60 Min.-Takt + Verdichtung Mo-So,	■	▲
286 Oberfrittenbach	7x Tag 7-18h, Mo-Fr	▲	●
285 Gohl – Lüderenalp	9x Tag 7-18h, Mo-Fr, im Sommer auch 4x Tag Sa/So	■	▲
Wanderbus Chuderhüsi 2x Tag, Lüderenalp 4 x Tag, Mettlenalp 2x Tag			

Raumstruktur

Haupttal mit Langnau und Trubschachen: Langnau i. E ist regionales Zentrum 3. Stufe
 Streusiedlungsgebiet, Seitentäler nordwärts Oberfrittenbachgrabe, Gohlgrabe, Frankhüsgrabe (Napf)
 Hauptverkehrsachsen MIV im Tal Richtungen Grosshöchstetten, Burgdorf und Entlebuch

Akteure

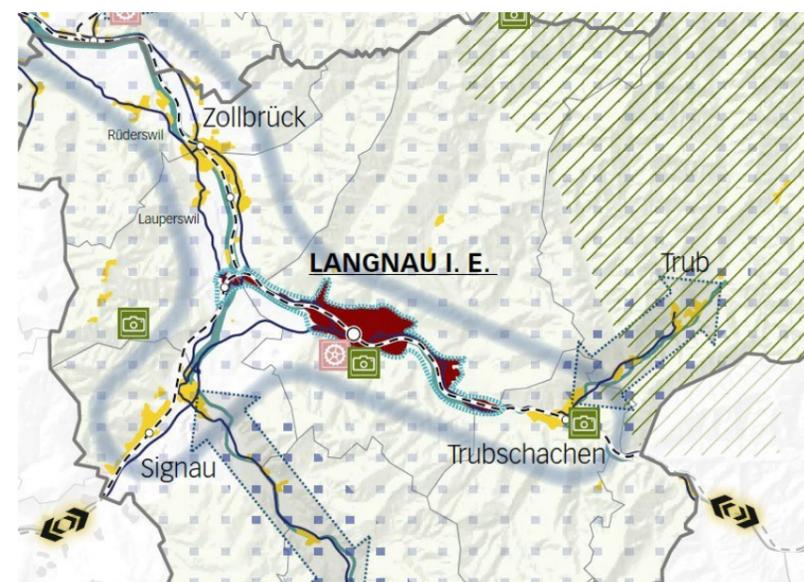
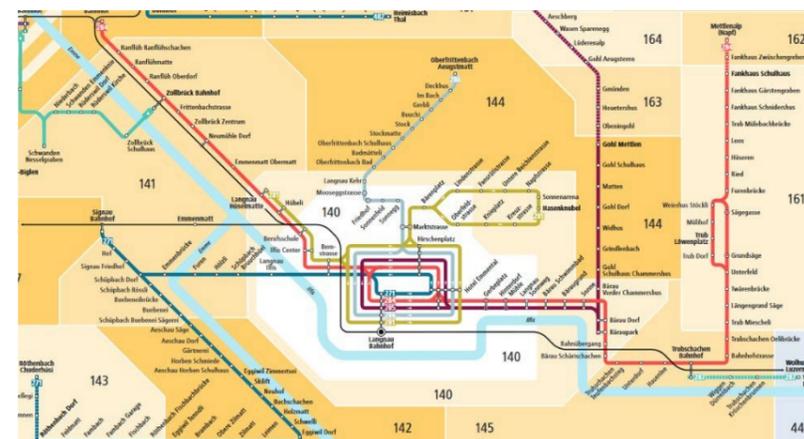
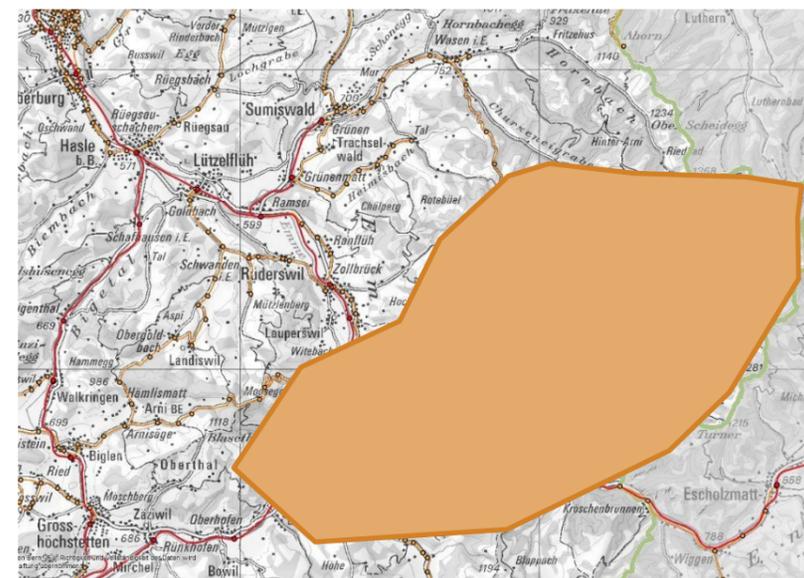
- Gemeinde(n): Langnau i. E., Trubschachen, Trub, Signau
 Region(en): Emmental
 Tourismus: Langnau Tourismus → Wandern, Erlebnis-Trails, Velo & E-bike, Kambly-Fabrik
 Transportunternehmen: SBB, BLS/Busland
 Potenzielle Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:
- > 5 Altersheime/Alterssiedlungen
 - Schulen (Langnau und Trubschachen haben heute bereits ein Reglement für Schülertransporte)
 - Camping Mettlen

Handlungsbedarf

- Auslöser aus Sicht Gemeinde: ergänzende Angebotsform zu Ortsbus für Streusiedlungen
- Möglicher Ansatz: Optimierung KDG für Ortsbus (Linie 281) und weitere, Abendangebot Langnau, Kombination mit Freizeitverkehr (Wandergebiete)
- Synergie mit angrenzendem Perimeter in RKBM (Signau/Bowil)

Datengrundlagen:

- Fahrpläne Bahn für 2023 über Fahrplanfelder (<https://www.öv-info.ch>)
- Fahrpläne Bus für 2023 von der BLS, Stand Nov 2022
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023
- Kantonaler Richtplan BE, 2023



Besprechungsergebnisse

- Neues Buskonzept Linie 281, bleibt aber grundsätzlich gleich wie angegeben
- Es gab einmal einen Bürgerbus zwischen Trubschachen und Kröschbrunnen
- Wenn On demand für Schulkinder verwendet werden soll, Kontrolle dass Schulkinder auf dem Bus sind
- Signau diesem Perimeter hinzugefügt, da Pendlerströme eher Richtung Langnau orientiert sind

1.2 Bätterkinden – Fraubrunnen

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt	AUSL	KDG
RE Bern – Bätterkinden – Solothurn	15-Min.-Takt	■	■
S8 Bern – Bätterkinden – Worblaufen	30-Min.-Takt	■	■
S44 / RE Solothurn – Utzenstorf – Thun	30-Min.-Takt	▲	▲

Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
884 Bätterkinden – Utzenstorf – Koppigen	30-Min.-Takt morgens, mittags, abends Mo-Sa	■	●
465 Fraubrunnen – Burgdorf – Hasle-Rüegsau	60-Min.-Takt, 6-19h werktags, 6-17h samstags	■	■
363 Bätterkinden – Waltwil – Lyss	60-Min.-Takt morgens, abends, Mo-Fr	■	▲
882 Bätterkinden – Balm – Schnottwil	4-5x je morgens, mittags, abends Mo-Fr	■	●

Raumstruktur

Bätterkinden-Utzenstorf ist regionales Zentrum 4. Stufe, zentrumsnahes ländliches Gebiet, gemäss RP Strecken für prioritären ÖV bei Fraubrunnen und Bätterkinden

Akteure

Gemeinde(n): Bätterkinden, Fraubrunnen, Utzenstorf, Wiler bei Utzenstorf

Region(en): Emmental, Bern-Mittelland (und Kanton Solothurn)

Tourismus:

Transportunternehmen: SBB, RBS

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

- Schulen Primar und Oberstufe
- Alters- / Pflegeheime
- Moonliner Bern – Langenthal über Utzenstorf und Koppigen
- On-Demand bis nach Koppigen ergänzen

Handlungsbedarf

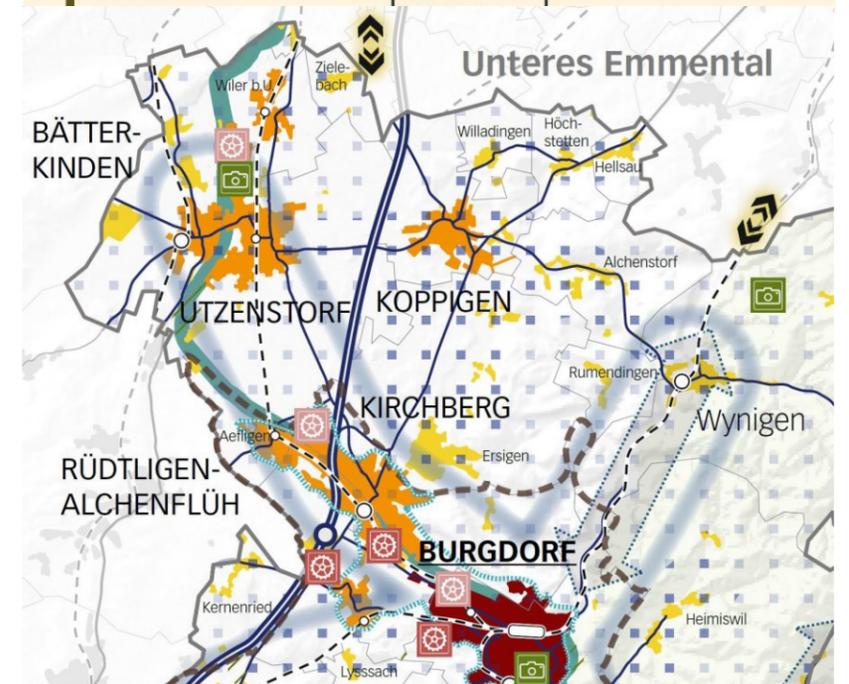
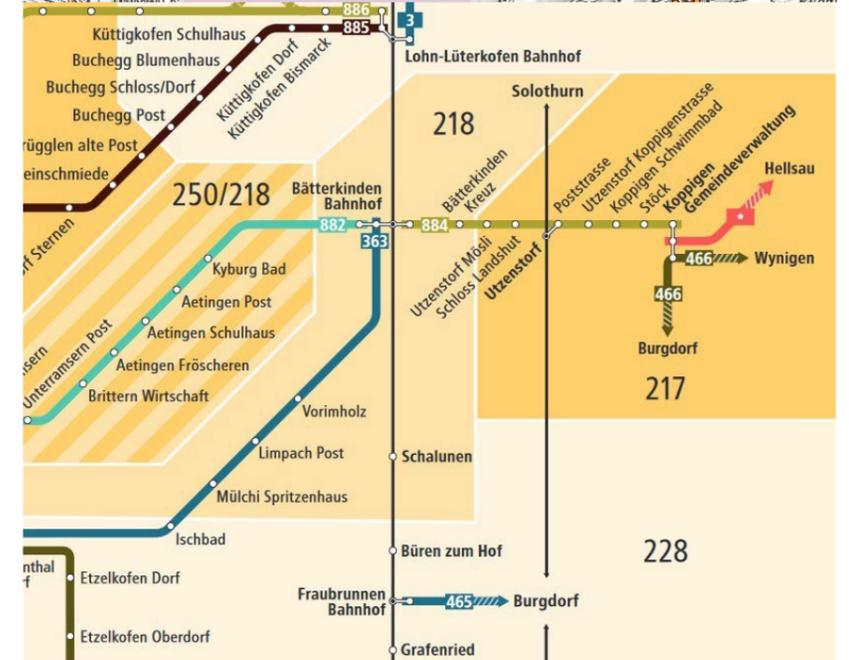
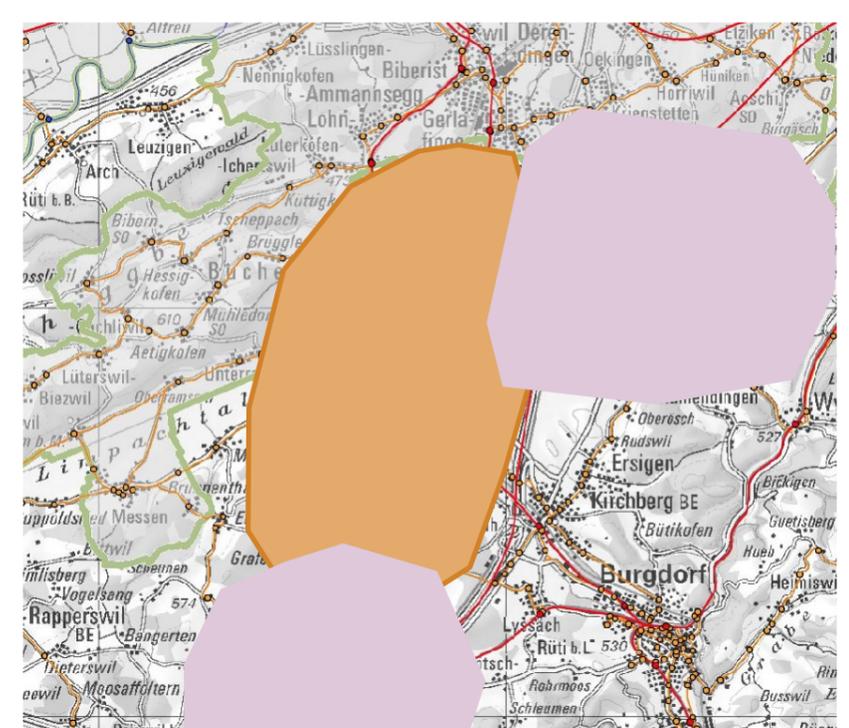
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Wiederanschluss Ortsteil Kräiligen
- Möglicher Ansatz: Substitution Busangebot und somit Verbesserung zeitlicher Verfügbarkeit und flächige Erschliessungswirkung
- Synergie mit Gebiet Koppigen
- **Abstimmung mit laufenden Planungen von RBS/PubliCar**

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023
- Kantonalen Richtplan BE (2023)

Besprechungsergebnisse

- Neues Buskonzept für Bätterkinden (Zielebach und auch Koppigen) ist in Erarbeitung. Höchstetten und Hellsau werden ebenfalls betrachtet
- Region Emmental ist nicht in Planung von PubliCar involviert



1.3 Koppigen (optional zu Bätterkinden)

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt	AUSL	KDG
S44 / RE Solothurn – Utzenstorf – Thun	30-Min.-Takt	▲	▲

Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
884 Bätterkinden – Utzenstorf – Koppigen	30-Min.-Takt morgens, mittags, abends Mo-Sa	■	●
466 Wynigen – Koppigen – Burgdorf	60-Min.-Takt	■	▲
469 Koppigen – Hellsau (Bürgerbus)	Mo-Fr 2x morgens, 1x mittags, 2x abends		
Moonliner M12 Bern – Langenthal	2x pro Nacht, Fr/Sa		

Raumstruktur

Bätterkinden-Utzenstorf und Koppigen sind regionale Zentren 4. Stufe, zentrumsnahes ländliches Gebiet
Autobahn und Bahntrassée durchschneiden den Raum in der Nord-Süd-Achse

Akteure

Gemeinde(n): Utzenstorf, Wiler bei Utzenstorf, Koppigen, Ersigen, Alchenstorf, Höchstetten, Hellsau, Willadingen, Drei Höfe (Kt SO), Rechterswil (Kt SO), Obergerlafingen (Kt SO), Zielebach

Region(en): Emmental (und Kanton Solothurn)

Tourismus:

Transportunternehmen: SBB, RBS

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

- Gemeinde Koppigen übernimmt bis zu 175 CHF am GA bei Jugendlichen <25 in Erstausbildung
- Schulen Primar und Oberstufe
- Alters- / Pflegeheime

Handlungsbedarf

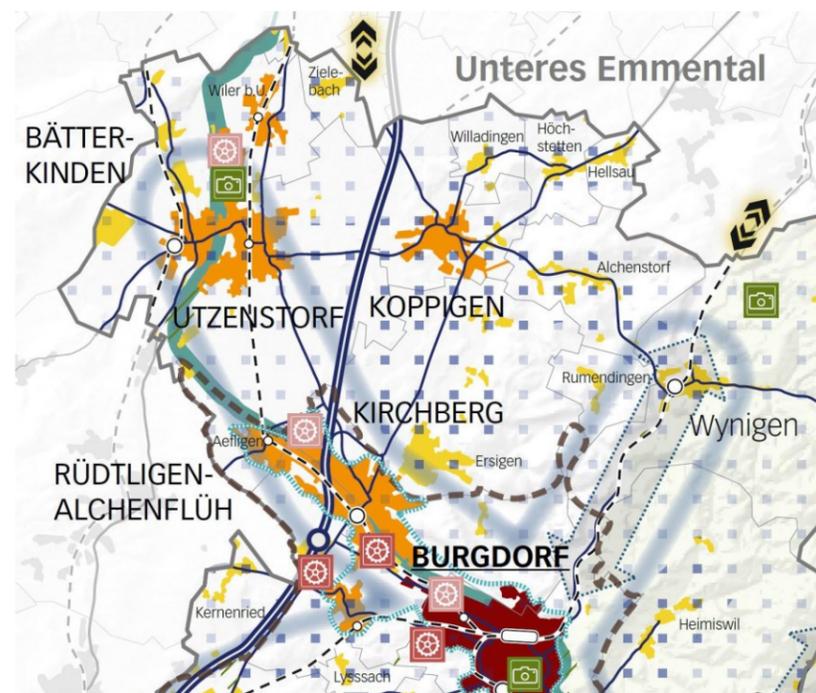
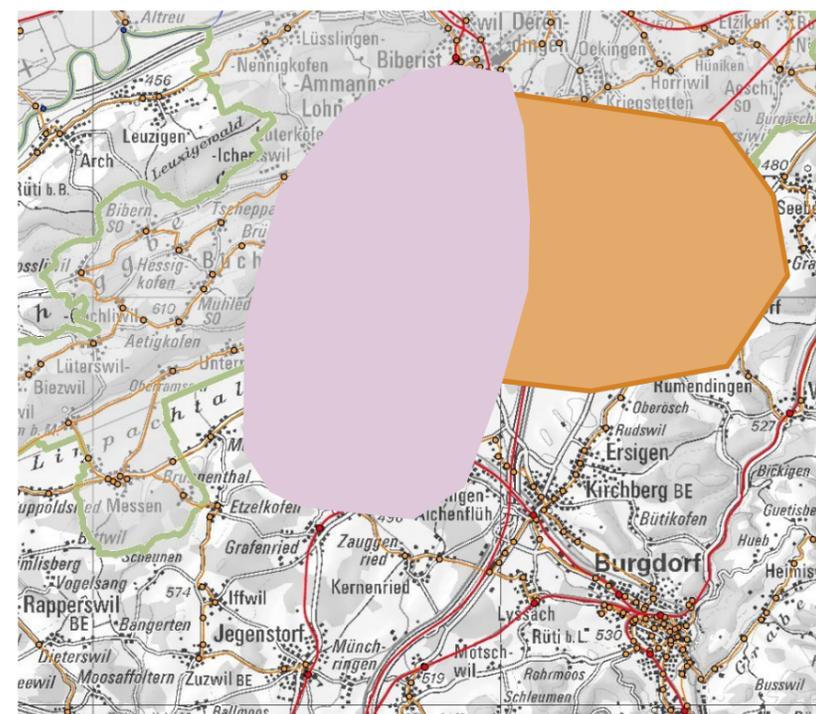
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: unzureichende öV-Angebot
- Möglicher Ansatz: Ergänzung zum Perimeter Bätterkinden, Substitution Bürgerbus zu On Demand, Taktlücken füllen in Richtung Bätterkinden

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023
- Kantonalen Richtplan BE (2023)

Besprechungsergebnisse

- Dieser Raum ist auch in neuem Buskonzept von Bätterkinden und würde als On Demand nur zusammen mit Bätterkinden Sinn machen.



1.4 Urtenen – Hindelbank – Jegenstorf

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt	AUSL	KDG
RE Bern – Jegenstorf – Solothurn	15-Min.-Takt	■	■
S8 Bern – Jegenstorf (– Bätterkinden)	15-Min.-Takt	■	■
S4 / 44 Burgdorf – Hindelbank – Bern	ca. 30-Min.-Takt	▲	▲

Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
871 Jegenstorf – Waltwil	60-Min.-Takt + verdichtet morgens und abends, Mo-Fr	▲	▲
451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	60-Min.-Takt	■	▲
Moonliner M11 Solothurn – Bern	3x pro Nacht, Fr/Sa		
Moonliner M14 Bern – Burgdorf – Sumiswald	2x pro Nacht, Fr/Sa		
Moonliner M21 Bern- Grafenried	4x pro Nacht, Fr/Sa		

Raumstruktur

Zentrumsnahes ländliches Gebiet und Teil des Agglomerationsgürtels, keine regionalen Zentren

Akteure

Gemeinde(n): Jegenstorf, Iffwil, Zuzwil, Urtenen-Schönbühl, Hindelbank, Krauchthal

Region(en): Emmental und Bern-Mittelland

Tourismus:

Transportunternehmen: SBB, RBS, Postauto

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

- Schulen Primar und Tagesschulen in Iffwil, Zuzwil, Jegenstorf und Hindelbank
- Alters- / Pflegeheime in Iffwil, Jegenstorf und Hindelbank

Handlungsbedarf

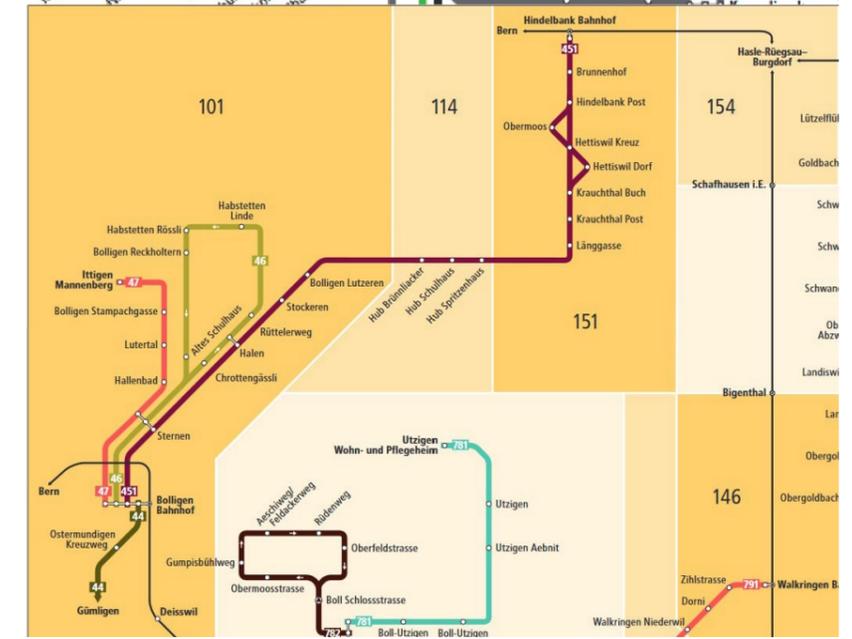
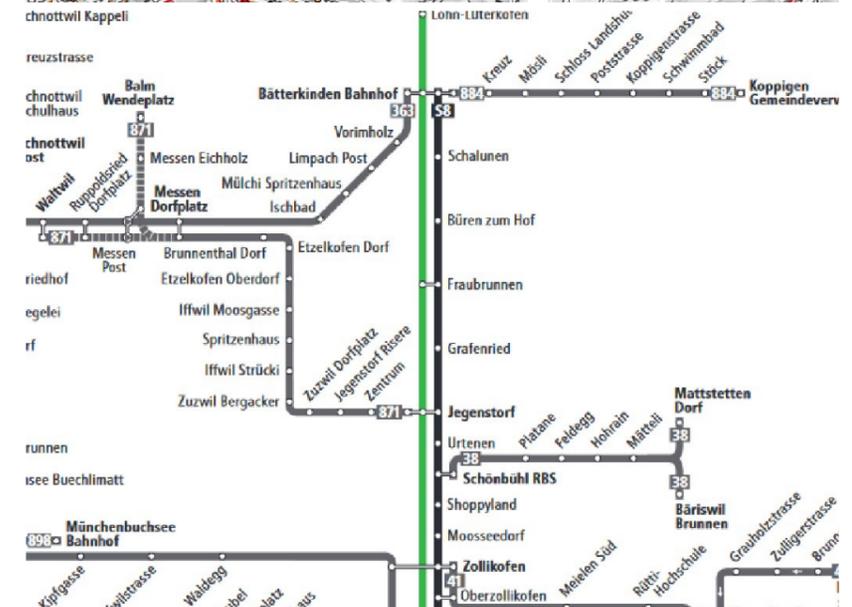
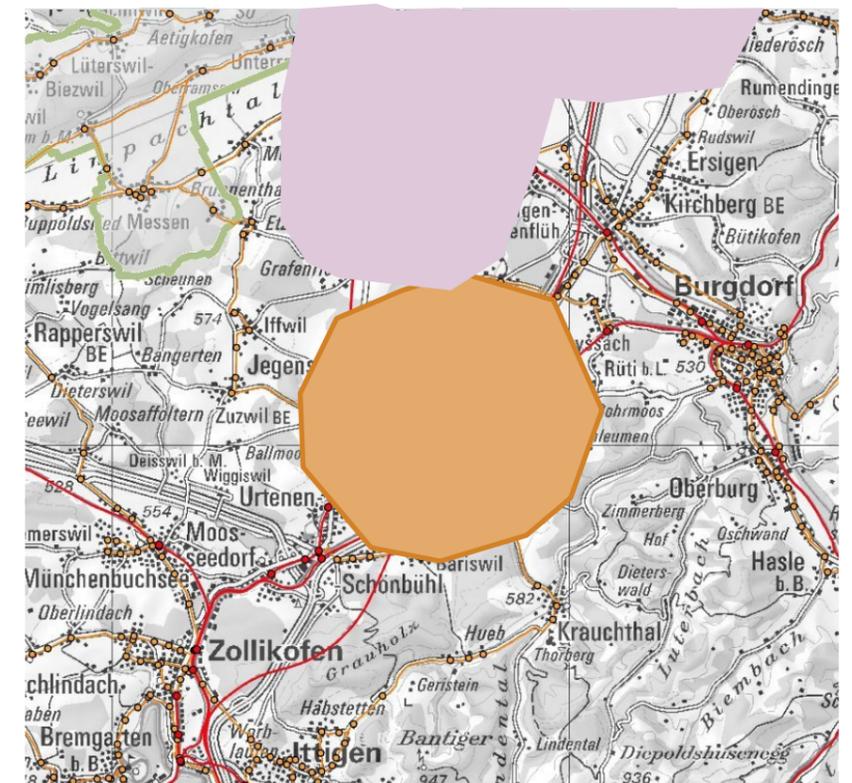
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Verbindung Mötschwil und Jegenstorf mit Hindelbank, Schluen/Hängelen
- Möglicher Ansatz: Verbindung zwischen Jegenstorf und Hindelbank, flächige Grunderschliessung zwischen Hindelbank und Krauchthal
- Synergie mit Perimeter Bätterkinden
- **Abstimmung mit laufenden Planungen von RBS/PubliCar**

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023

Besprechungsergebnisse

- Dieser Raum würde als On Demand nur zusammen mit Bätterkinden Sinn machen.
- evtl. in Kombination mit Planung von Postauto Limpachtal



2 Region Bern-Mittelland

2.1 Grosshöchstetten – Niederhünigen – Bowil

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt	AUSL	KDG
S2 Bern – Langnau i.E.	30-Min.-Takt	■	■
RE Bern – Konolfingen – Luzern	60-Min.-Takt	■	■
RE Burgdorf – Konolfingen – Thun	60-Min.-Takt	▲	▲
RE Konolfingen – Hasle-Rüegsau	60-Min.-Takt	▲	▲

Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
160 Belp – Münsingen – Konolfingen	60-Min.-Takt + Teilstrecken 6-22h	●	▲
793 Worb – Grosshöchstetten	60-120-Min.-Takt	■	▲
Moonliner M20 Bern – Konolfingen – Langnau	1x pro Nacht, Fr/Sa		

Raumstruktur

Zentrumsnahe ländliche Gebiete und Streusiedlungsgebiet, Konolfingen ist regionales Zentrum 4.Stufe

Akteure

Gemeinde(n): Konolfingen, Grosshöchstetten, Oberthal, Signau, Zäziwil, Mirchel, Bowil, Oberhünigen, Niederhünigen, Freimettigen

Region(en): Bern-Mittelland und Emmental

Transportunternehmen: SBB, BLS

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

- Oberstufenzentrum in Konolfingen
- Alters- / Pflegeheime in Oberdiessbach, Grosshöchstetten

Handlungsbedarf

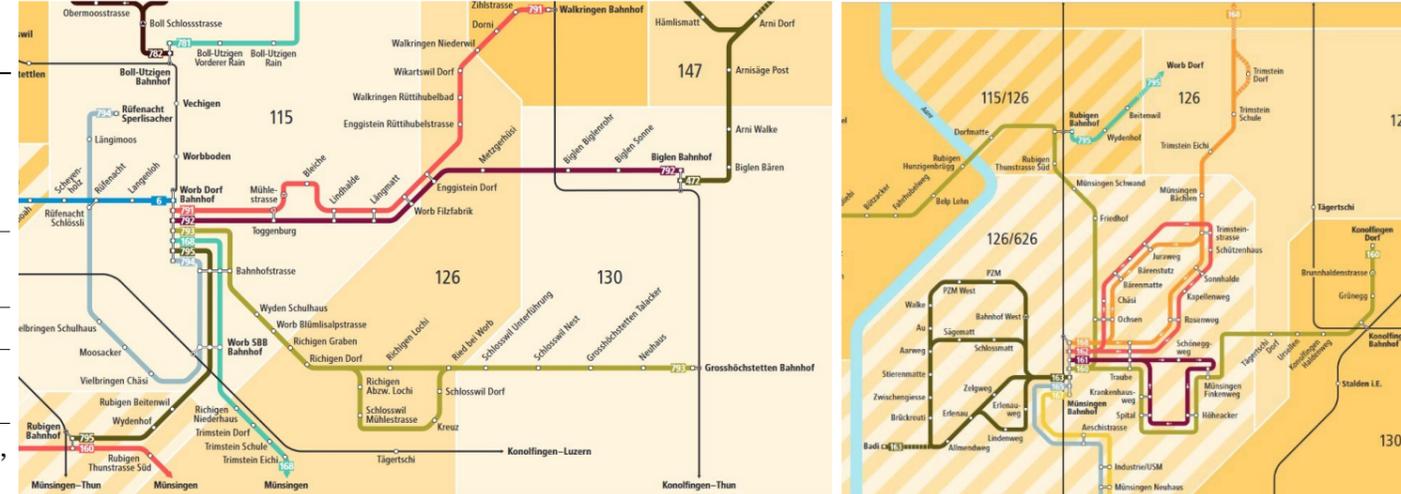
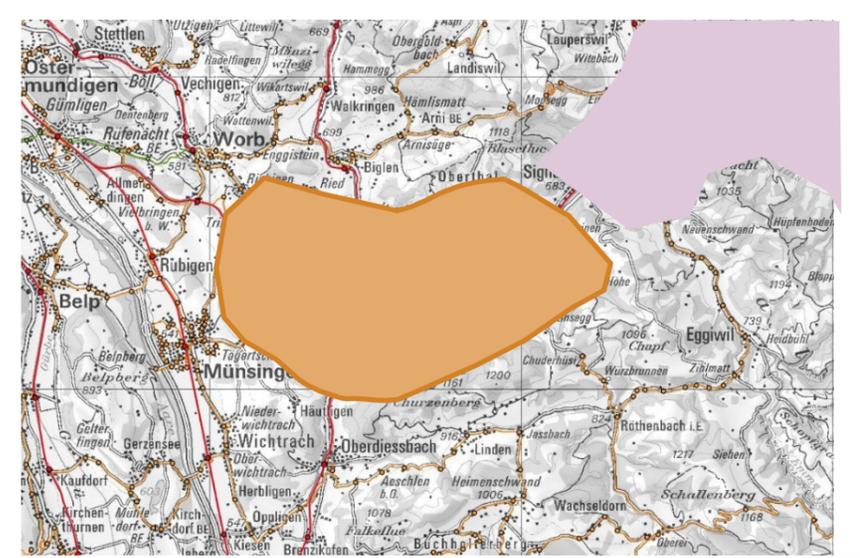
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: grosses Interesse bei Gemeinden vorhanden
- Möglicher Ansatz: Grunderschliessung für Ober-, Niederhünigen und Mirchel und weitere Weiler

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023

Besprechungsergebnisse

- Verkehrsdrehscheibe Konolfingen soll als Umsteigeort von bestehendem ÖV zu On Demand fungieren
- Bus 160 kriegt ein neues Angebotskonzept
- klassische Angebotsplanung für Mirchel und Niederhünigen in Vorbereitung
- Potenzial für On Demand vorhanden, da auch Potenzial für klassischen ÖV höchstwahrscheinlich vorhanden
- Verknüpfung in Richtung Emmental denkbar



2.2 Schwarzenburg

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt		
S6 Bern – Schwarzenburg	30-Min.-Takt		
Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
Schwarzenburg –			
Bus 181 Fribourg	7 Kurse/Tag, 3 Kurse/Sa&So	■	▲
Bus 323 Schwarzenburg – Thurnen (Gurnigel-Linie)	2 Kurse/Tag + Teilstrecken	■	■
Bus 611 Riggisberg	60-Min.-Takt 7-22h, + Verdichtung	▲	▲
Bus 612 Guggisberg – Schwarzenburg	10 Kurse/Tag	■	■
Bus 614 Schwendi – Riedacker	3 Kurse/Tag, Mo-Fr	■	▲
Bus 615 Rüscheegg Schwarzenbühl (Schneebus)	4 Kurse/Sa&So		
Bus 616 Gurnigel (Natur- und Sportbus)	2 Kurse/Sa&So		
Riggisberg –			
631 Rüeggisberg – Niedermuhlern – Oberbalm	60-Min.-Takt	■	▲
322 Rüeggisberg – Hinterfultigen Sonnhalde	8 Kurse/Tag 7-19h Mo-Sa	■	▲
321 Riggisberg – Toffen	60-Min.-Takt, 120-Min.-Takt Sa/So	■	▲
320 Abegg Stiftung – Thurnen	1.5 Kurse/Tag	■	■
56 Wattenwil	7 Kurse/Tag 6-18h Mo-Fr		
Moonliner M16 Riggisberg – Schwarzenburg – Bern	1 Kurs/Nacht Fr/Sa		

Raumstruktur

Schwarzenburg ist ein regionales Zentrum 3. Stufe, Streusiedlungsgebiet, ausgeprägtes Höhenprofil

Akteure

Gemeinde(n): Schwarzenburg, Oberbalm, Niedermuhlern, Rüeggisberg, Riggisberg, Wattenwil, Rüscheegg, Guggisberg, Tafers (FR), Heitenried (FR), Ueberstorf (FR)

Region(en): Bern-Mittelland, Kanton Fribourg

Tourismus: Naturpark Gantrisch, Monumentale Sehenswürdigkeiten, Schneesport

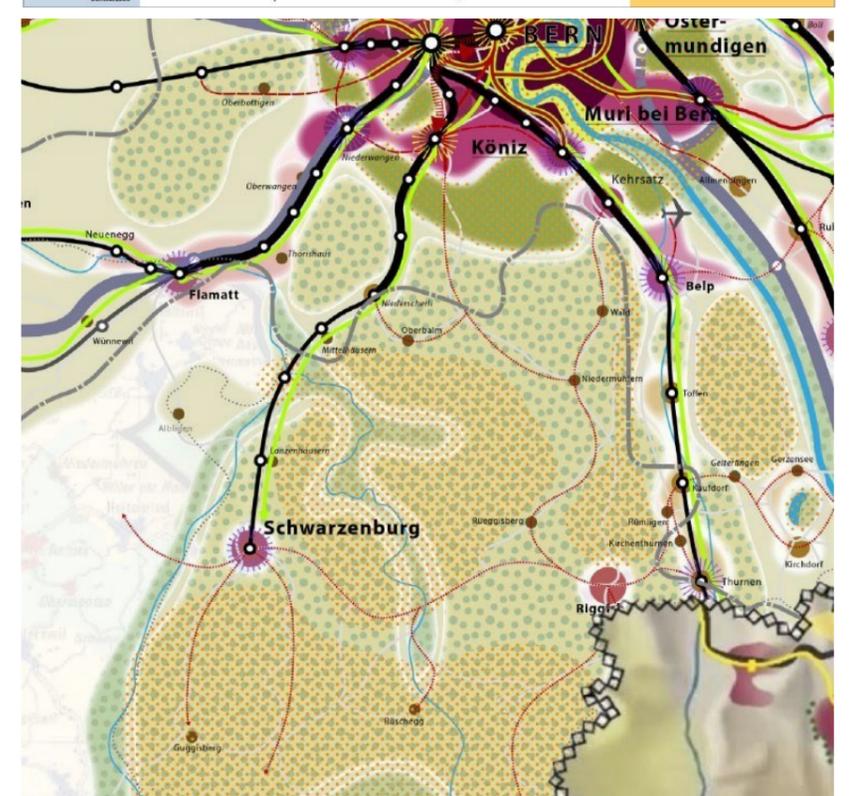
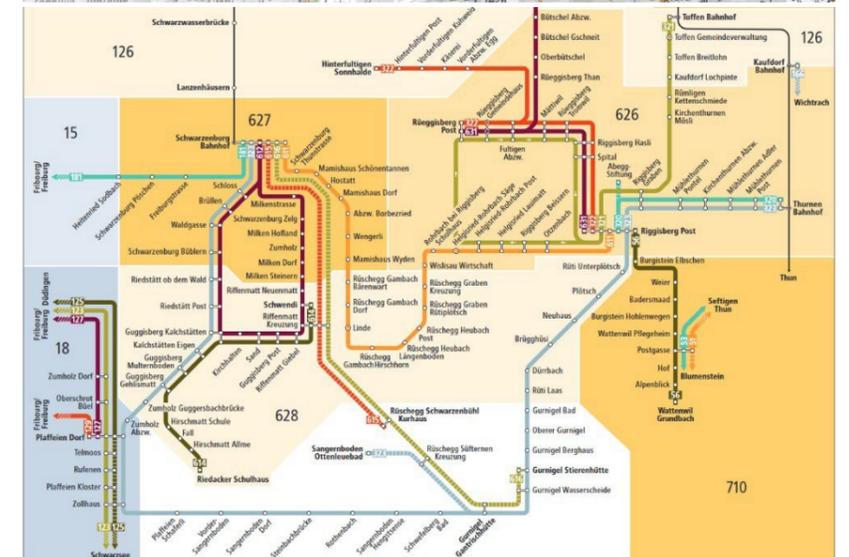
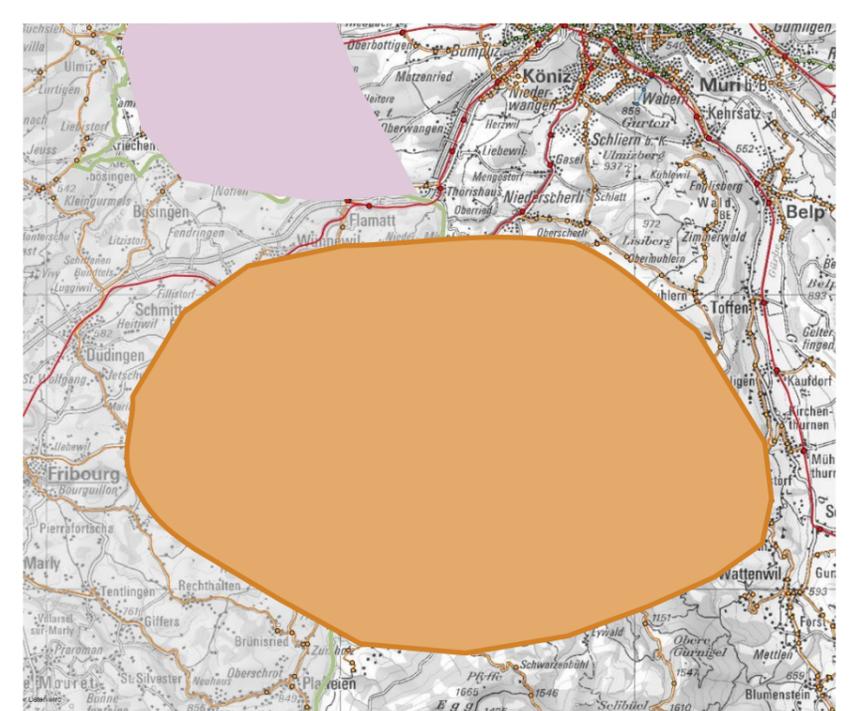
Transportunternehmen: SBB, BLS, Postauto

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

- Oberstufenzentrum in Schwarzenburg, weitere Schulhäuser in Ueberstorf, Mittelhäusern, Oberscherli, Rüeggisberg, Riggisberg, Guggisberg, Heitenried und weitere
- Alters- / Pflegeheime in Riggisberg, Rüscheegg, Rifematt, Schwarzenburg, Heitenried
- Spital Riggisberg
- Kloster Rüeggisberg
- Abegg Stiftung

Handlungsbedarf

- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Abendangebot mit On-Demand für rund 10'000 Personen in «Hügelgemeinden»



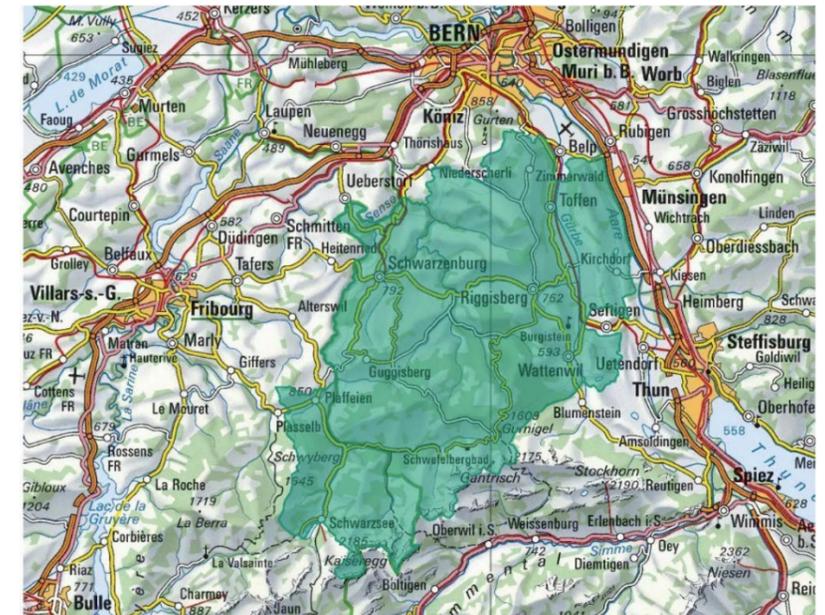
- Möglicher Ansatz: Ersatz der Grunderschliessungs- und Freizeitlinien (alle bis auf 611 und 321), Erschliessung der Streusiedlungen, Übernahme der Schulbedürfnisse

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023

Besprechungsergebnisse

- Naturpark Gantrisch ist wichtiger Ansprechpartner, gemeinsamer Nenner für die Gemeinden in diesem Perimeter auch inkl. Fribourg und Oberland West
- On Demand Perimeter am Naturpark Gantrisch orientieren.
- Potenzial für Optimierung oder Ersatz des klassischen ÖVs vorhanden, Anpassungen jedoch zu diesem Zeitpunkt mit Risiken verbunden



2.3 Neueneegg – Mühleberg

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt	AUSL	KDG
S2 Laupen – Bern – Langnau	30-Min.-Takt	■	■
S5/S52 Neuchâtel – Bern	30-Min.-Takt	■	■
Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
130 Törishaus – Neueneegg (– Laupen)	30-Min.-Takt, 6-21h Mo-Fr, Sa 14 Kurse, So 1 Kurs	■	■
550 Laupen – Gümменen	60-Min-Takt 6-20h Mo-Fr	■	▲
551 Gümменen – Gurbrü	60-Min-Takt	●	●
560 Rosshäusern – Mühleberg	11 Kurse/Tag Mo-Fr	●	●
570 Mühleberg – Bern Brünnen	60-Min.-Takt, + Verdichtung Mo-Fr	▲	▲
Moonliner M83 Laupen – Neueneegg – Bern	3 Kurse/Nacht Fr/Sa		
Moonliner M18 Laupen – Gümменen – Bern	3 Kurse/Nacht Fr/Sa		

Raumstruktur

Streusiedlung, Neueneegg und Laupen sind Zentren 4. Stufe gemäss Richtplan

Akteure

Gemeinde(n): Neueneegg, Laupen, Ferenbalm, Mühleberg, Kriechenwil

Region(en): Region Bern-Mittelland

Tourismus:

Transportunternehmen: Postauto

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

- Schulen Primar in Sekundar I in Laupen, weitere Schulhäuser in Neueneegg, Mühleberg, Rosshäusern
- Alters- / Pflegeheime in Neueneegg und Laupen

Handlungsbedarf

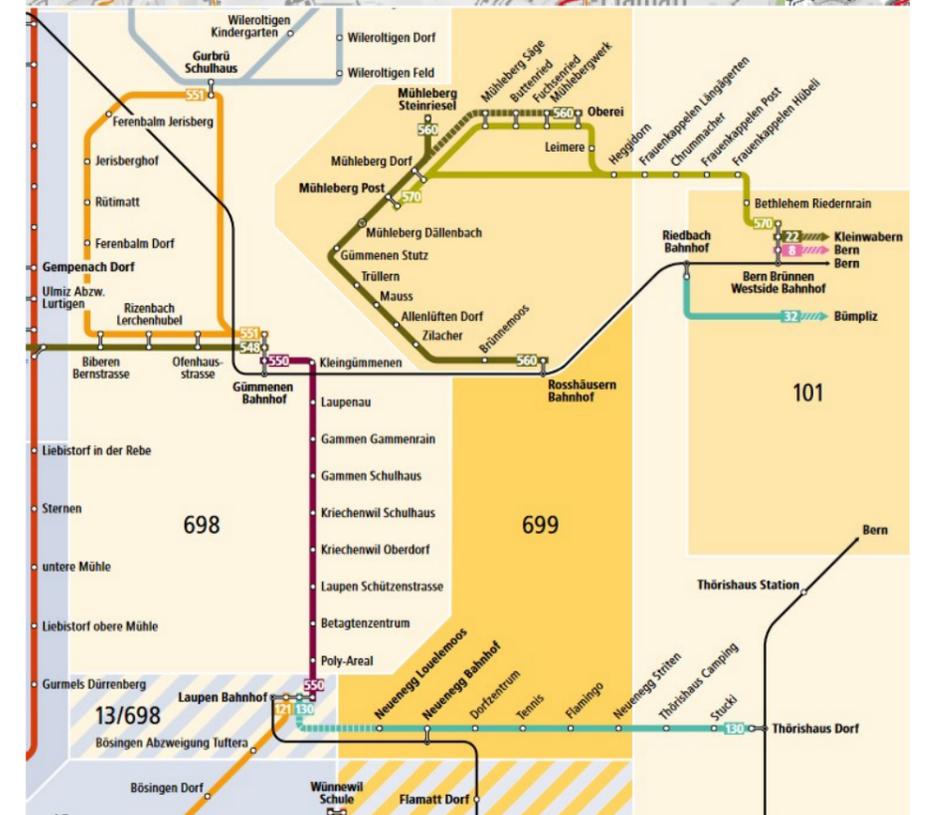
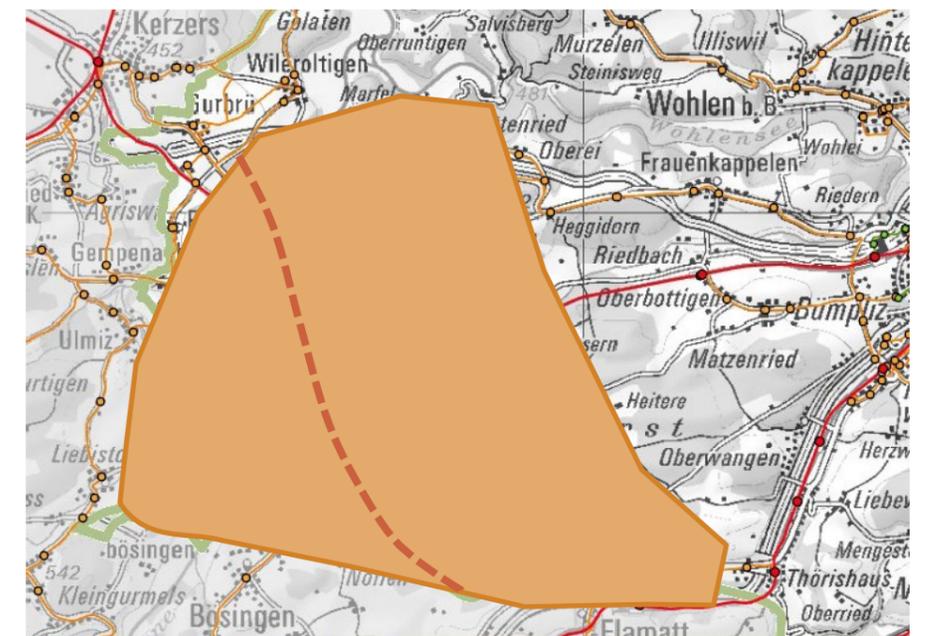
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Interesse bei Gemeinden vorhanden, Erschliessung Spengelried (ÖV-Loch)
- Möglicher Ansatz: Grunderschliessung, Abendangebot

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023

Besprechungsergebnisse

- Neues Buskonzept betrifft Linien 541, 560 (nicht mehr nach Rosshäusern), 550 (neu Gümменen – Mühleberg)
- Seitens Laupen und Kriechenwil kein Interesse gemeldet, zusätzlich Konkurrenz zu bestehendem ÖV, Vorteile unklar → Fokus auf Mühleberg/Neueneegg
- Perimeter eher klein, Interesse Postauto



Worbental – Krauchthal

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt		
S7 Bern – Bolligen – Worb Dorf	15-Min-Takt Mo-So, + Verdichtung zu HVZ		
Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
781 Boll-Utzigen – Utzigen	30-Min.-Takt Mo-Sa 6-22h + Verdichtung zu HVZ, 60-Min.-Takt So 7-22h	●	▲
782 Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld	30-Min.-Takt Mo-Sa 6-21h	●	▲
451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	60-Min.-Takt Mo-Fr	▲	▲

Raumstruktur

Vechigen, Stettlen und Bolligen gehören zu den Hauptkerngemeinden der Agglomeration Bern und Krauchthal befindet sich im Agglomerationsgürtel.

Akteure

Gemeinde(n): Vechigen, Bolligen, Stettlen, Krauchthal

Region(en): Bern-Mittelland, Emmental

Tourismus: Bantiger

Transportunternehmen: Postauto, RBS

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

- Schulen in Krauchthal, Lindental, Stettlen, Bolligen (Schüler*innen aus Vechigen gehen nach Bolligen)
- Alters- / Pflegeheime in Utzigen und Stettlen

Handlungsbedarf

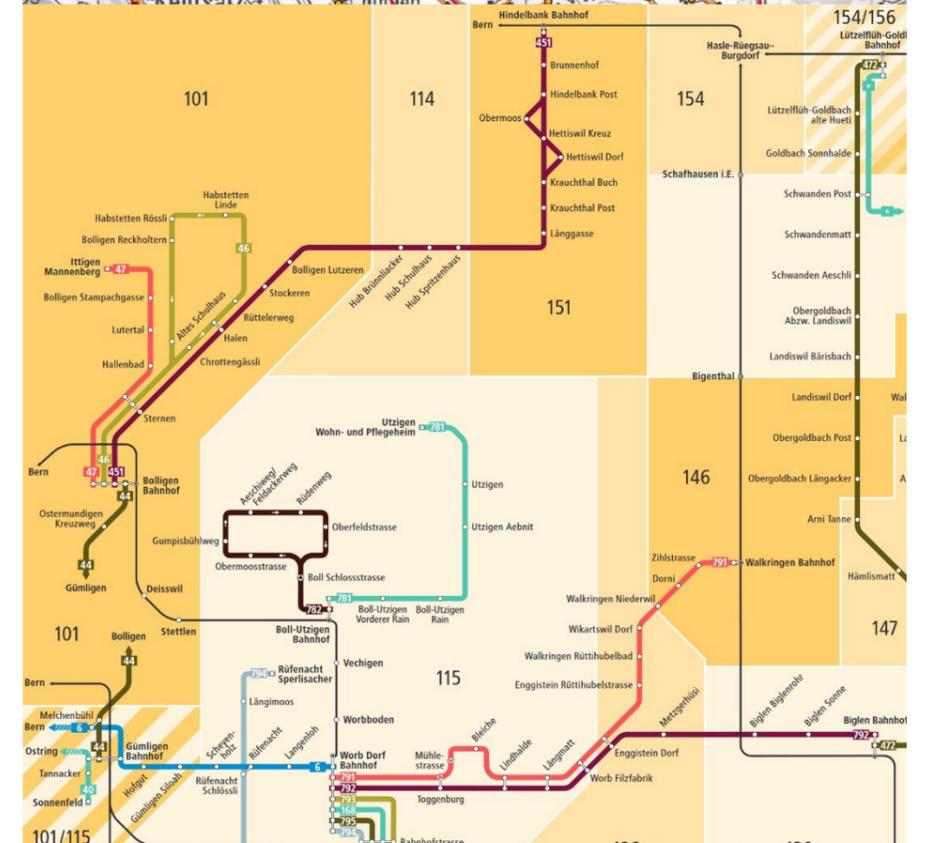
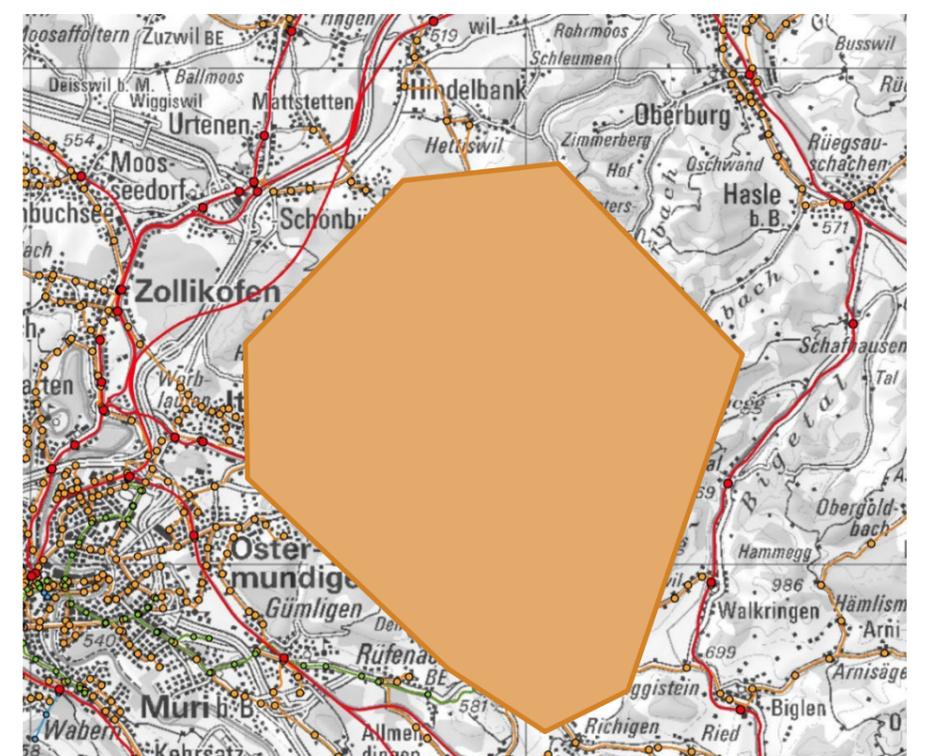
- Möglicher Handlungsansatz: Substitution Busverkehr, Grunderschliessung

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023

Fazit

- Perimeter eher klein und wenig Potenzial aufgrund bestehenden ÖV-Angebots und der geringen zusätzlichen Erschliessungswirkung



3 Region Oberraargau

3.1 Huttwil

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt	AUSL	KDG
S6/7 Langenthal – Wolhusen – Luzern	30-Min.-Takt	▲	▲

Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
483 Sumiswald-Grünen – Huttwil	60-Min.-Takt	●	▲
491 Huttwil – Eriswil	19Kurse/Tag, 6-21h, Wochenende 2h-Takt bis 21h	●	●
492 Ufhusen – Gondiswil – Huttwil (Bürgerbus)	60-Min.-Takt, 7-19h		
493 Wyssachen – Huttwil	13Kurse/Tag, 6-22h, 6(7) Kurse/Tag samstags(sonntags) 7-19h	▲	●
494 Huttwil Bhf – Eriswil Ahorn (Wander- und Trottbibus)	Anmeldung bis Tag vorher 2Kurse/Sa&So		

Raumstruktur

Streusiedlungsbiet mit den städtischen Dörfern Huttwil und Gondiswil gemäss Richtplan BE

Akteure

Gemeinde(n): Huttwil, Gondiswil, Auswil, Ufhusen (LU)

Region(en): Oberraargau, Kanton Luzern

Tourismus: Wandern, Biken, Trottfahren

Transportunternehmen: BLS, Busland, Pro Regio Huttwil

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

- Schulen Primar in Huttwil, Gondiswil und Ufhusen (auch in Rohrbach)
- Alters- / Pflegeheime in Huttwil

Handlungsbedarf

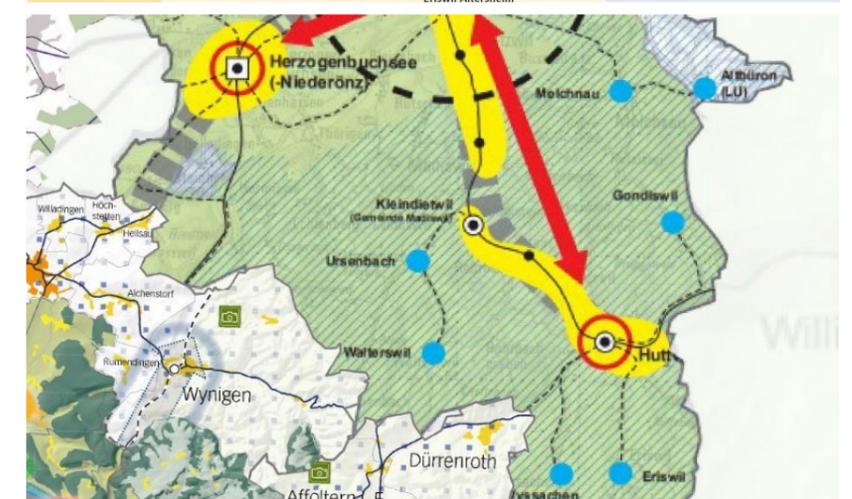
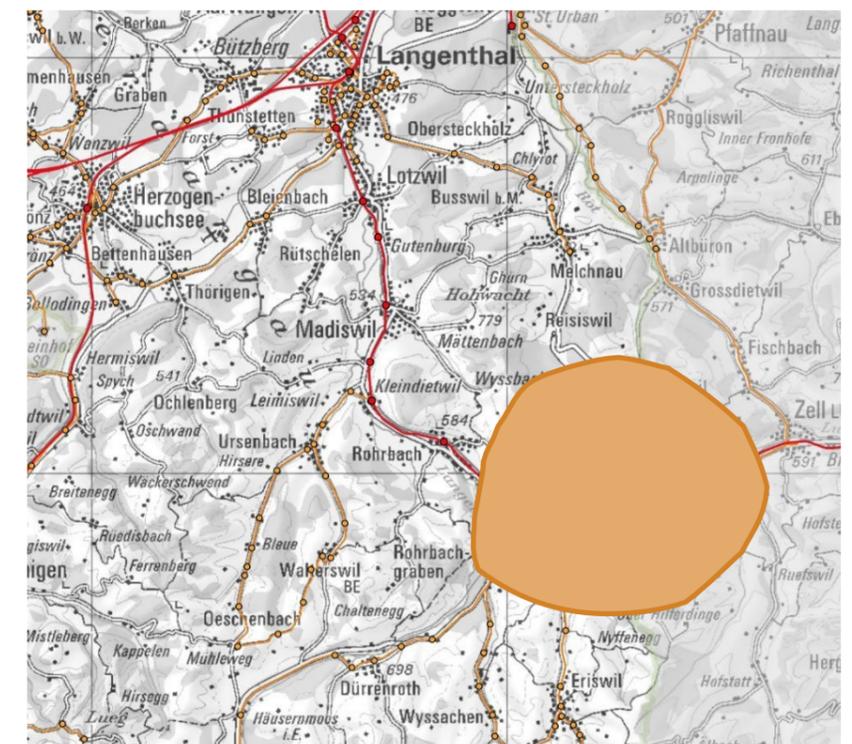
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: zum Ersatz des Bürgerbusses (Aufhebung 2024), Schülertransporte
- Möglicher Ansatz: Bürgerbus, Freizeitbus und die Linien 491 sowie 493 ersetzen, Abendangebot

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023

Besprechungsergebnisse

- Wanderbus hat heute eigentlich keinen guten Fahrplan (mitten am Tag), da Kompromiss zwischen morgens und mittags → Prüfung im RAK → On Demand Sitzung im Dez abwarten
- Bürgerbus: Fahrer wird altersbedingt aufhören, kein Ersatz
- On Demand mit 1 Fz und Schülertransport wenig sinnvoll da Verlust an Flexibilität
- Linie 483 nach Affoltern fährt im Tal, Hochweiler sind nicht erschlossen
- Huttwil Inseleffekt beheben mit Verbindung nach Affoltern (bestehender myBuxi Perimeter)
- Projektskizze auf erweitertem Perimeter, mit TU vorbesprechen



4 Conférence régionale des transports Bienne – Seeland – Jura bernois

4.1 Lyss – Seedorf – Schüpfen – Wengi – Grossaffoltern

Bestehendes ÖV-Angebot			
Bestehendes Bahnangebot	Takt		
S36 Lyss – Büren an der Aare	60-Min.-Takt + Verdichtung		
S35 Kerzers – Lyss	60-Min.-Takt		
IR65 Biel – Lyss – Bern	60-Min.-Takt		
S3 Biel – Lyss – Bern – Belp	30-Min.-Takt		
Bestehendes Busangebot			
Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
362 Lyss – Schnottwil	60-Min.-Takt	■	▲
367 Lyss Ortsbus- Schlaufe Dreihubel	30-Min.-Takt Mo-Fr 6-22h, Sa 7-18h	●	●
368 Lyss Ortsbus- Schlaufe Kornweg	30-Min.-Takt Mo-Fr 6-22h, Sa 7-18h	●	●
363 Lyss – Vorimholz	60-Min.-Takt, Sa bis 21h, So bis 20h	■	●
363 Verlängerung bis Messen-Bätterkinden	6 Kurse/Tag, Mo-Fr	■	●
105 Bern – Meikirch – Seedorf – Lyss	60-Min.-Takt, Sa/So nur bis 20h	■	■
361 Lyss – Aarberg	60-Min.-Takt	■	■
898 Münchenbuchsee – Büren an der Aare	60-Min.-Takt Mo-So, Mo-Fr +Verdichtung	■	■
Moonliner M10 Bern – Lyss – Biel	4Kurse/Nacht Fr/Sa		

Raumstruktur

Lyss ist ein regionales Zentrum 3. Stufe, Streusiedlung, Hügellandschaft

Akteure

Gemeinde(n): Lyss, Grossaffoltern, Wengi, Rapperswil, Schüpfen, Seedorf (BE)

Region(en): Biel – Seeland – Jura bernois

Tourismus: Naherholungsgebiet Frienisberg (Tourismus Frienisberg)

Transportunternehmen: BLS, RBS, Postauto

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

- Oberstufenzentrum in Rapperswil, Real und Sekundarschule in Aarberg, weiter Schulhäuser in Lyss, Grossaffoltern, Seedorf, Suberg
- Alters- / Pflegeheime in Lyss, Grossaffoltern, Schüpfen und Frienisberg

Handlungsbedarf

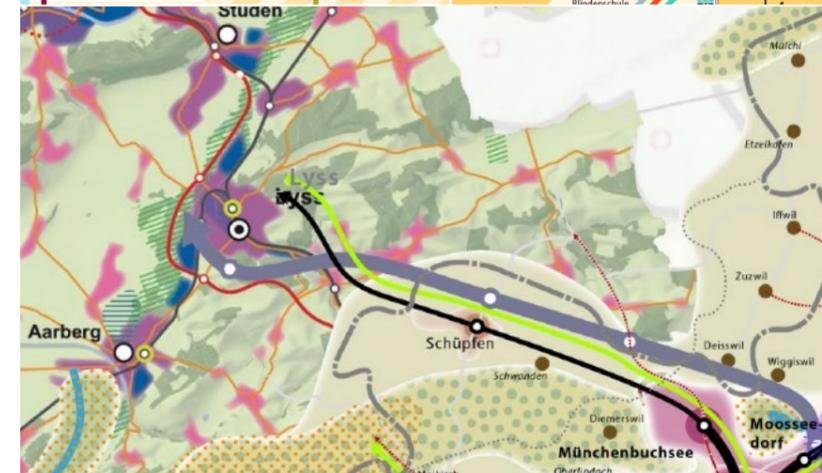
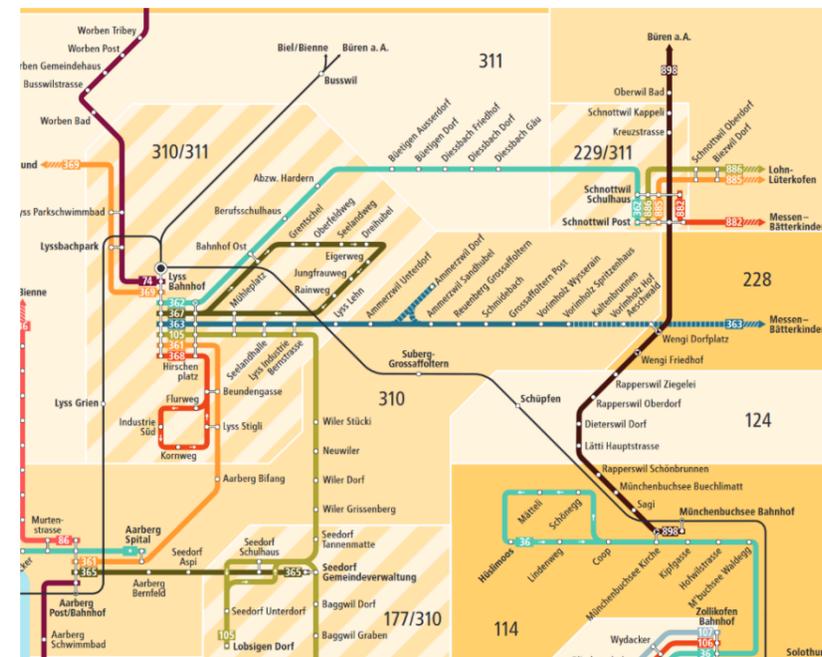
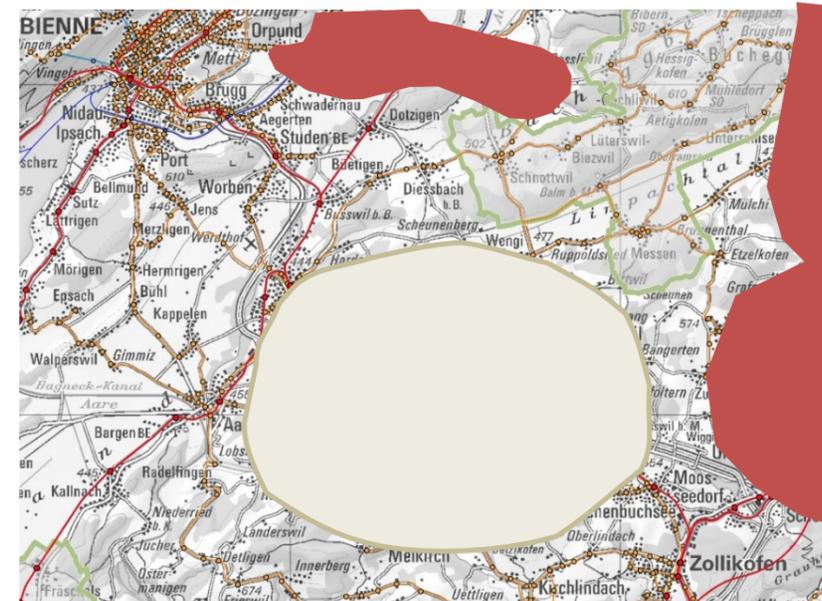
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Schülertransport, bessere Erschliessung von Gemeinden/Dörfern mit keiner oder schlechter ÖV-Anbindung, Ersatz Ortsbus Lyss (schlecht ausgelastet)
- Abstimmung mit Sharingkonzept der Gemeinde Lyss
- Möglicher Ansatz: Schülertransport, Substitution Ortsbus Lyss, Verbindung zu Perimeter Bätterkinden und Jegenstorf, Grunderschliessung für Aussendörfer

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023

Besprechungsergebnisse

- Potenzial für On Demand vorhanden: Anbindung heute nicht erschlossener Siedlungsgebiete (insb. Aussendörfer von Rapperswil, Schüpfen, Wengi) zusätzliches Abendangebot, Ersatz Ortsbus Lyss, Ergänzung/Optimierung/Ersatz Linie 363
- Synergie mit RBS-Postauto Limpachtal kann geprüft werden



4.2. Meienried – Grenchen – Büren an der Aare

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt	AUSL	KDG
S36 Lyss – Büren an der Aare	60-Min.-Takt+Verdichtung		
Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
898 Münchenbuchsee – Büren an der Aare	60-Min.-Takt Mo-So, Mo-Fr +Verdichtung	■	▲
8 Büren a. A. – Solothurn	60-Min.-Takt Mo-So, Mo-Fr +Verdichtung	■	▲
72 Biel – Meienberg	30-Min.-Takt	■	■
21 Lingeriz – Grenchen Süd – Gummenweg	15-Min.-Takt Mo-Fr 6-20h, 30-Min.Takt, Sa/So 6-20h		
22-26 Ortsbusse Grenchen	30-Min.-Takt Mo-Sa 6-20h, 60-Min.-Takt 7-20h So		
29&30 Abendrundkurse	30-Min.-Takt 20-00h		
33 Grenchen – Arch – Büren a. A.	60-Min.-Takt Mo-Fr 6-21h, Sa/So 7-20h	■	▲
34 Grenchen – Lengnau	30-Min.-Takt 6-20h Mo-Sa	●	▲
27 Grenchen – Staad Käserei	9 Kurse/Tag Mo-Fr, Reservierungspflicht		
38 Grenchenberg	4-5 Kurse/Tag Sa/So + Ferien		
<i>Grenchen – Lengnau – Bettlach neues Buskonzept für 2026</i>			
Moonliner M34 Biel – Orpund – Meienberg – Büren an der Aare – Arch	2Kurse/Nacht, Fr/Sa		

Raumstruktur

schlecht erschlossener disperser Raum, Büren an der Aare, Orpund und Lengnau sind Zentren 4. Stufe

Akteure

Gemeinde(n): Grenchen (SO), Bettlach (SO), Lengnau, Meienberg, Safnern, Orpund, Scheuren, Meienried, Dotzigen, Büren an der Aare, Oberwil bei Büren

Region(en): Biel – Seeland – Jura bernois

Tourismus: -

Transportunternehmen: Busbetrieb Grenchen und Umgebung (BGU), RBS

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

- Schulen in Lengnau, Dotzigen, Oberstufenzentrum in Arch
- Alters- / Pflegeheime in Lengnau, Orpund, Büren an der Aare
- Arbeitsgebiete/Industrie Region Grenchen

Handlungsbedarf

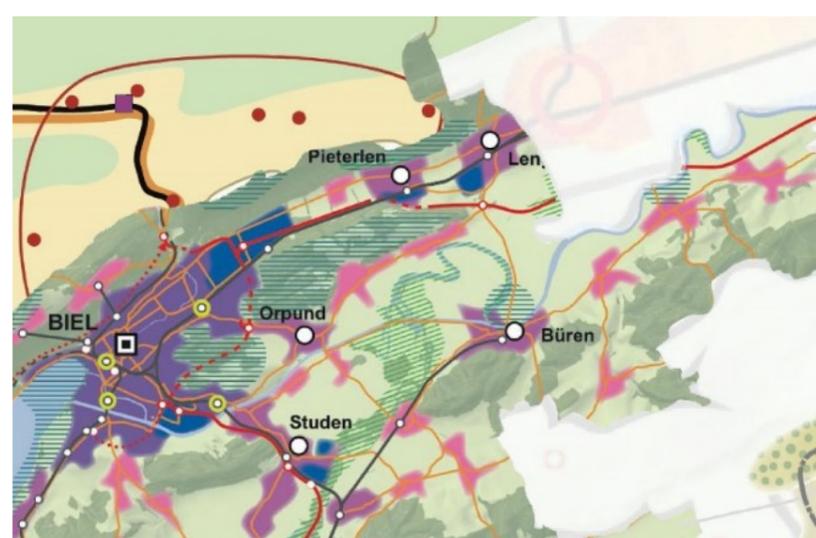
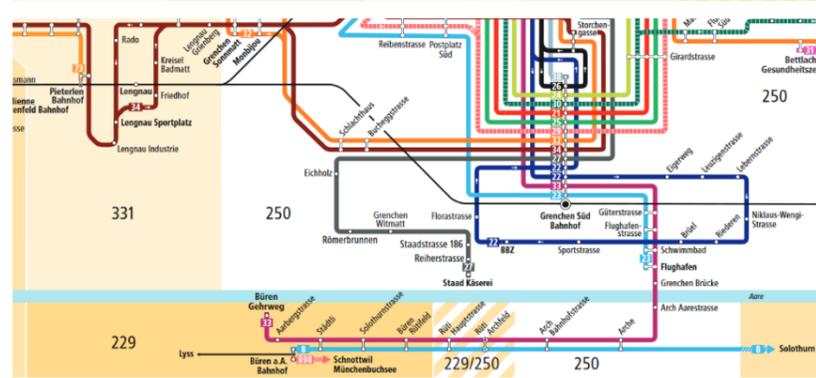
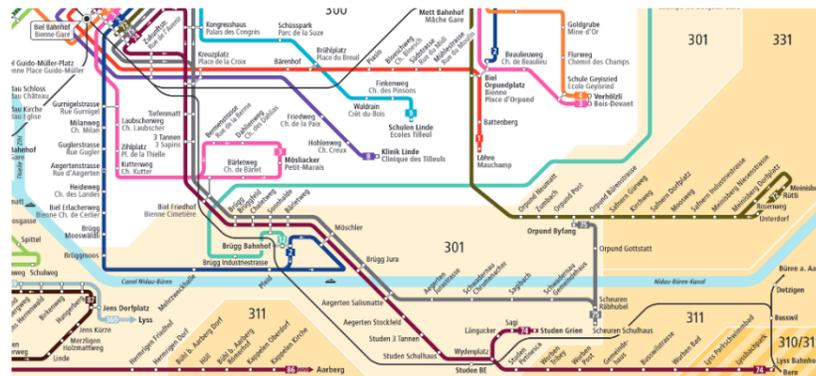
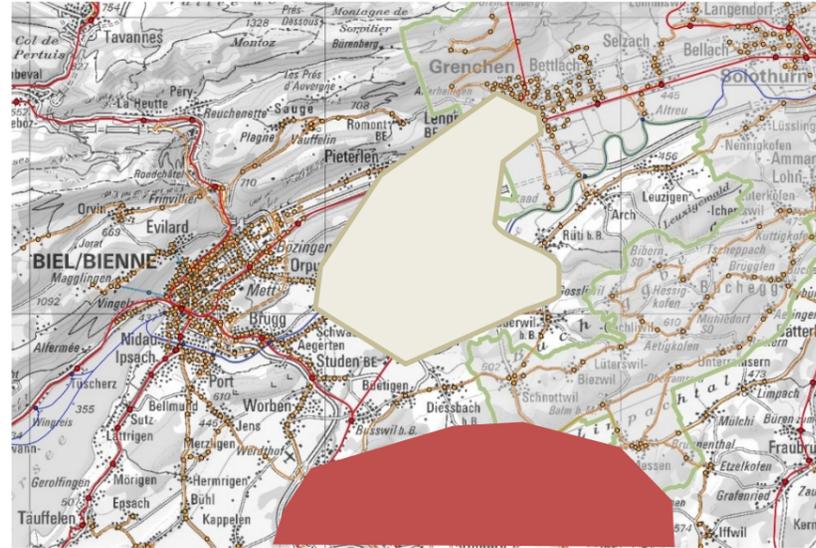
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Anbindung der Gemeinden an ÖV
- Möglicher Ansatz: ergänzende Grunderschliessung einzelner Weiler, Verbindung Büren a. A., Abendangebot in Grenchen, Ersatz Linie 27 &38 (Staad, Grenchenberg)

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023

Besprechungsergebnisse

- Nachfragepotenzial wird eher tief eingeschätzt
- Versuchsbetrieb Orpund-Lengnau 2020 mangels Nachfrage eingestellt
- Primär fehlende Verbindung Pieterlen/Lengnau – Büren



4.3 Petit Val – Moutier – Reconvilier

Offre de TP existante

Offre ferroviaire existante	Cadence
R Moutier – Tavannes – Sonceboz – Bienne	Cadence de 60 min + densification
IC51/RE Bienne – Moutier – Delémont (– Bâle)	Cadence de 30 min
S21 Moutier – Soleure	Cadence de 60 min

Offre de bus existante	Cadence	UTIL	TCC
141 Bellelay – Reconvilier – Tavannes	env. 11 courses/jour lu-ve 7 courses/sa et di	▲	▲
231 Moutier – Bellelay	5 PC sans interruption lu-ve + trajets partiels, sa – Perrefite cadence de 60 min 8-17h di – Souboz 3PC	■	▲
133 Bellelay – Glovelier	4 courses/sa, 3 courses/di	■	●
TUM Bus local Moutier	23 PC/jour lu-ve 6-19h, 8PC sa 9-17h	●	●
Moonliner M31 Delémont – Moutier – Tavannes – Biel	1/nuit ve/sa		

Structure territoriale

Le Petit-Val est une vallée en zone à habitat dispersé, Moutier est un centre régional de niveau 3, Malleray est un centre de niveau 4

Acteurs

Commune(s): Petit-Val, Perrefitte, Moutier, Champoz, Valbirse, Loveresse, Saules (BE), Reconvilier, Saicourt

Région(s): Bienne – Seeland – Jura bernois

Tourisme: Randonnées, bikepark, sports d'hiver (raquettes, ski de fond), points touristiques (Gorges, Jura). Entreprises de transports: CFF, CarPostal

Synergies / autres groupes d'utilisatrices/utilisateurs:

- Centres d'écoles secondaires à Valbirse et à Moutier, Valbirse, Reconvilier
- Foyer pour personnes âgées / EMS à Reconvilier, Lajoux (JU), Court

Nécessité d'agir

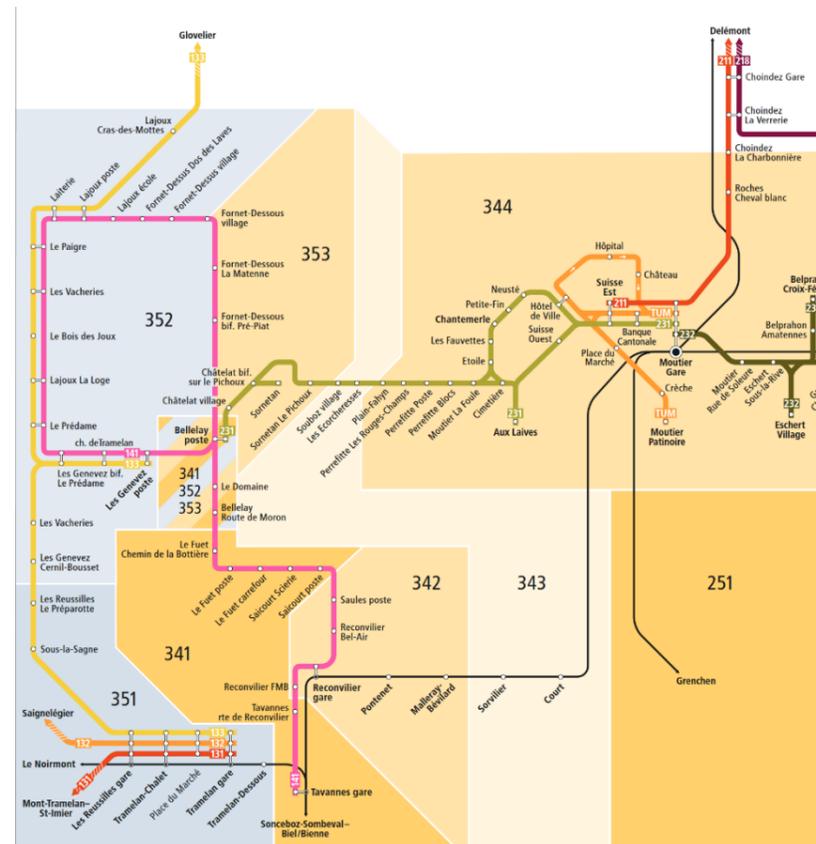
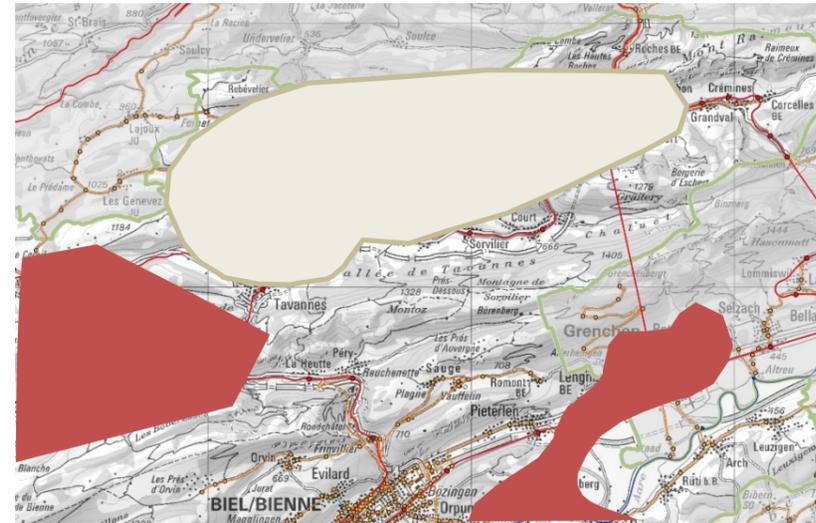
- Facteur déclenchant du point de vue de la commune: pour remplacer la ligne Petit-Val – Moutier (ligne 21) puisqu'elle sera sans doute supprimée avec le prochain SOR. Loveresse n'est absolument pas desservie aujourd'hui (écoles, commerces et ménages avec env. 350 personnes)
→ Offre de TP meilleure vers Moutier et Bellelay
- Solution possible: remplacement des lignes de bus, offre à heures flexibles

Données de base:

- Horaire de bus 2024, tableau-horaire (www.tp-info.ch)
- Schéma d'offre régionale – Contrôle des résultats 2024, novembre 2023

Résultats de l'entretien

- Étude pour la cadence horaire entre Bellelay et Reconvilier (ligne 141)
- Étude pour la ligne 21 Bellelay – Moutier: selon toute probabilité, l'offre sera maintenue, bien que le tronçon Petit-Val – Moutier soit très peu utilisé. Un intérêt existe pour une offre complémentaire On-Demand
- En raison du changement d'appartenance de Moutier au canton du Jura, l'étude du bus local de Moutier n'a pas encore été déclenchée
-



4.4 Courtelary – Sonceboz-Sombeval – Tramelan

Offre de TP existante

Offre ferroviaire existante	Cadence
RE La Chaux-de-Fonds – Sonceboz-Sombeval – Bienne	Cadence de 30 min 5-19h, puis cadence de 60 min
R Le Noirmont – Tavannes	Cadence de 60 min + densification

Offre de bus existante	Cadence	UTIL	TCC
131 Tramelan – St.Imier	11 courses/jour lu-ve 6-18h, 6 courses/jour sa/di 8-18h	■	▲
132 Tramelan – Saignelégier	5 courses/jour lu-sa 6-19h, 3 courses/di	■	●
133 Tramelan – Les Genevez	11 courses/jour lu-ve 6-19h	■	●
Mobinight La Chaux-de-Fonds – Sonceboz-Sombeval	1/nuit ve/sa		
Noctambus N21 Saignelégier – Tramelan – Tavannes	3/nuit lu-sa		

Structure territoriale

Tramelan et Sonceboz-Sombeval sont des centres de niveau 4, territoire avec habitat dispersé

Acteurs

Commune(s): Tramelan, Tavannes, Sonceboz-Sombeval, Corgémont, Cortébert, Courtelary, Mont-Tramelan

Région(s): Bienne – Seeland – Jura bernois

Tourisme: Promenades, vélo, sports d'hiver (raquettes, ski de fond)

Entreprises de transports: CarPostal, CFF, Chemin de fer du Jura

Synergies / autres groupes d'utilisatrices et utilisateurs:

- Centres d'écoles secondaires à Tramelan, Tavannes, autres écoles à Tramelan Tavannes, Sombeval, Corgémont, Courtelary
- Foyers pour personnes âgées/ EMS à Courtelary, Cortébert, Corgémont, Sombeval, Tramelan

Nécessité d'agir

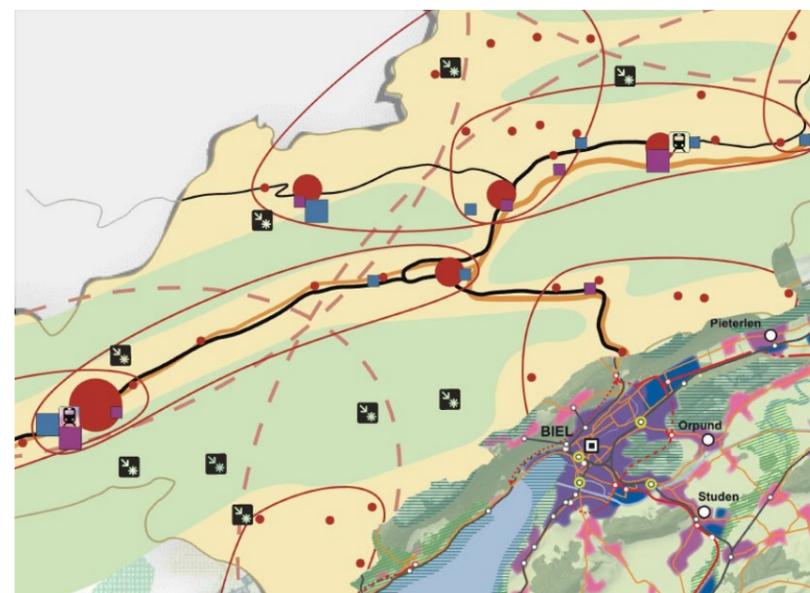
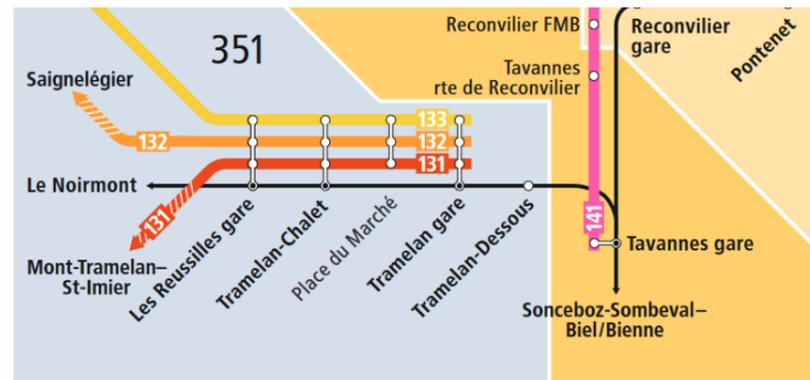
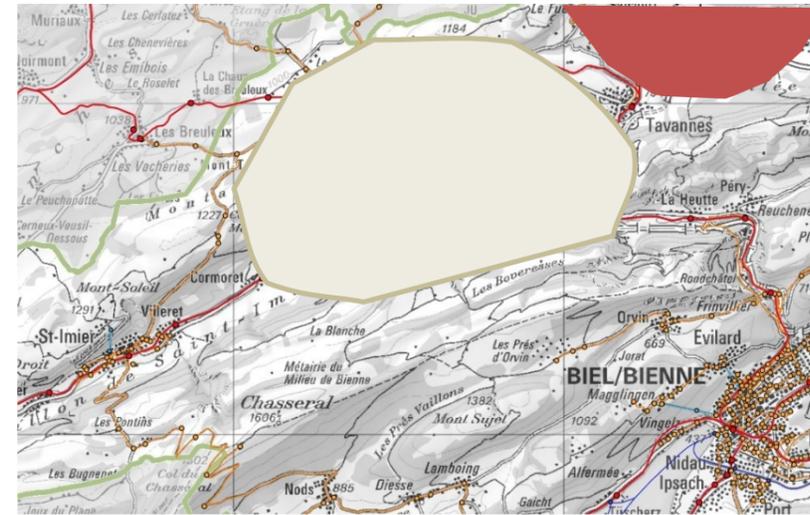
- Facteur déclenchant du point de vue de la commune: -
- Solution possible: remplacement des bus des lignes 132 et 133, offre du soir et offre des week-ends

Données de base:

- Horaire de bus 2024, tableau-horaire (www.tp-info.ch)
- Schéma d'offre régionale – Contrôle des résultats 2024, novembre 2023

Résultats de l'entretien

- Périmètre de CarPostal, demande renouvelée jusqu'à l'atelier n°2
- Sinon, le périmètre n'est guère judicieux pour une offre On-Demand puisqu'il est bien connecté au RER



5 Oberland West

5.1 Hünibach

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt
IC Bern – Thun – Spiez – Interlaken	30-Min.-Takt
IC Bern – Thun – Spiez – Visp – Brig	60-Min.-Takt + Eurocity u.a.

Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
21 Thun – Hilterfingen (– Interlaken)	15-Min.-Takt + Verdichtung zu HVZ Mo-Fr, 15-Min.-Takt Sa/So und 10-Min.-Takt 10-17h Sa	▲	■
22 Hangbus	8 Kurse/Tag Mo-Fr, 5 Kurse/Sa	■	●
24 Oberhofen – Sigriswil	90-Min.-Takt 6-20h	▲	▲
25 Thun – Sigriswil	30-Min.-Takt 6-20h, dann 60-Min.-Takt	■	■
Moonliner M25 Thun – Hünibach – Merligen	2/Nacht Fr/Sa		

Raumstruktur

Hilterfingen und Oberhofen sind Agglomerationskerngemeinden, steile Hanglage (selbst kleiner Bus hat Schwierigkeiten dort zu fahren)

Akteure

- Gemeinde(n): Hilterfingen, Oberhofen a.T.
 Region(en): Oberland West
 Tourismus: See, Naherholungsgebiet
 Transportunternehmen: STI Bus AG
 Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:
- Primarschule in Hilterfingen und Hünibach, Oberstufenschule in Hünibach
 - Alters- / Pflegeheime in Hünibach, Hilterfingen und Oberhofen

Handlungsbedarf

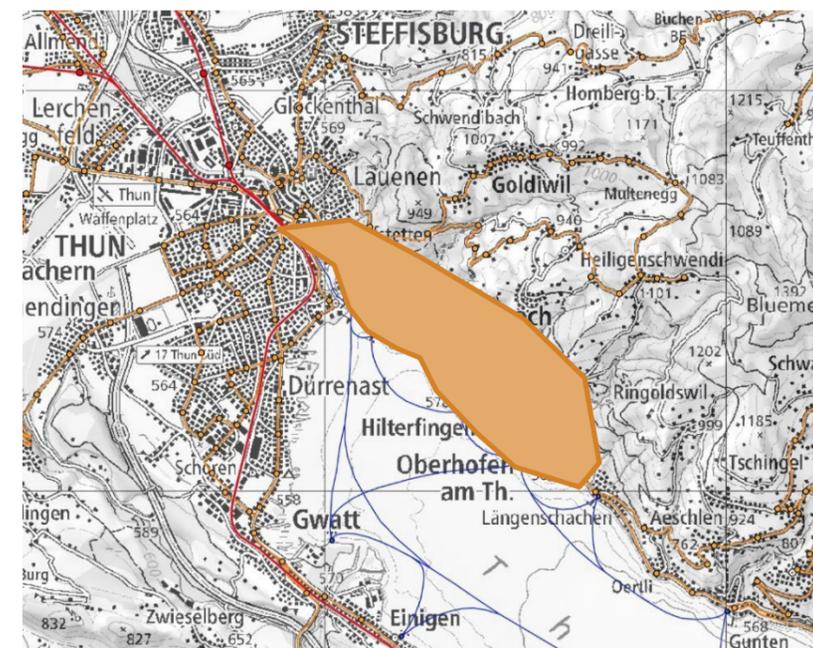
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: grosse Interesse von Gemeinden, Substitution bestehendes Angebot Hangbus, Berücksichtigung Verkehrsstudie Thun Innenstadt-rechte Seeseite
- Möglicher Ansatz: Substitution Linie 22

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023

Besprechungsergebnisse

- Hangbus sog. «Huseggerenne», keine direkte Anbindung an Bahnhof Thun
- Separate Korridorstudie zum Busangebot rechte Seeseite u.a. Prüfung Buslinie Oberhofen – Bahnhof Thun
- Konzentration Unter-/Mittelstufe (3.-6. Klasse) im neu ausgebauten Schulhaus Friedbühl Oberhofen (z.T. lange Schulwege)
- On Demand im Zusammenhang mit laufender Korridorstudie klären



5.2 Oey – Spiez – Frutigen

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt
IC Bern – Thun – Spiez – Interlaken	30-Min.-Takt
IC Bern – Thun – Spiez – Visp – Brig	60-Min.-Takt + Eurocity u.a.
RE Spiez – Zweisimmen	60-Min.-Takt + 9 Kurse (nach Montreux)
RE Spiez – Lötschberg – Brig	60-Min.-Takt + Verdichtung zu HVZ

Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
60 Spiez – Interlaken	60-Min.-Takt + Verdichtung zu HVZ	■	■
61 Spiez – Krattigen – Aeschi	60-Min.-Takt	■	▲
62 Ortsbus Spiez – Aeschiried	60-Min.-Takt + Verdichtung zu HVZ	■	■
63 Ortsbus Spiez – Aeschi	60-Min.-Takt 6-20h	■	▲
66 Spiez – Aeschi b. Spiez	8 Kurse/Tag Mo-Fr, 2 Kurse /Tag Sa/So	■	▲
55 Thun – Wimmis	60-Min.-Takt Mo-Fr, 6-20h Sa/So	■	▲
210 Spiez – Reichenbach – Frutigen	14 Kurse/Tag Mo-Fr, 13 Kurse /Tag Sa/So	▲	●

Raumstruktur

Spiez liegt am Thunersee und bildet den Anknüpfungspunkt an das Simmental sowie das Kandertal. Frutigen ist ein regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung gemäss Richtplan Kt. Bern

Akteure

Gemeinde(n): Diemtigen, Erlenbach im Simmental, Reutigen, Wimmis, Spiez, Frutigen, Aeschi bei Spiez, Reichenbach

Region(en): Oberland West

Tourismus: See, Naherholungsgebiet, Wandern, Skitouren, Schneesport

Transportunternehmen: Postauto, BLS

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

- Oberstufen in Aeschi-Krattigen, Frutigen und Spiez, Primarschulen in Oey, Diemtigen, Wimmis, Spiez, Aeschi, Aeschiried, Reichenbach, Frutigen
- Alters- / Pflegeheime in Latterbach, Wimmis, Spiez, Reichenbach und Frutigen

Handlungsbedarf

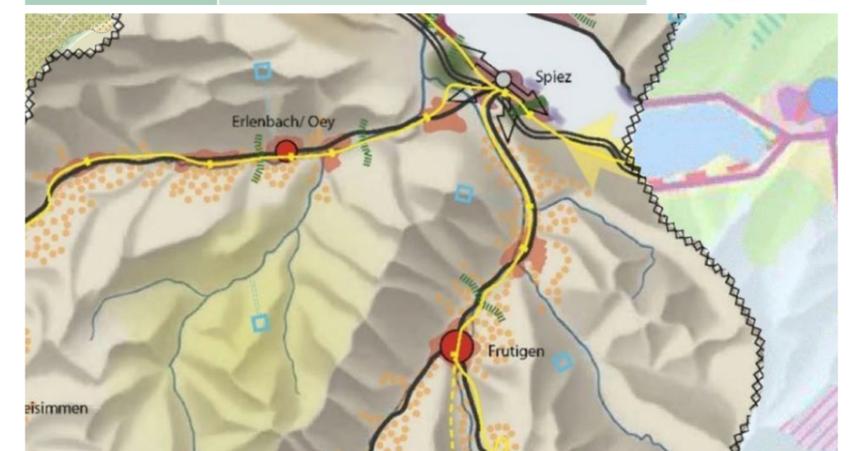
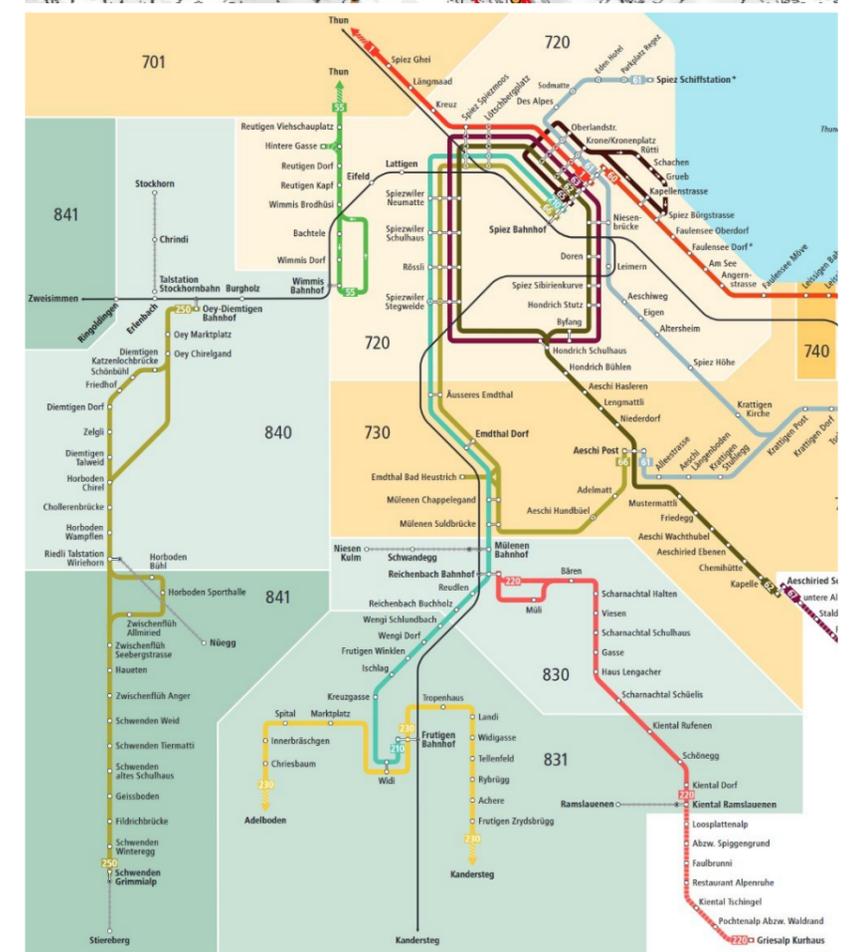
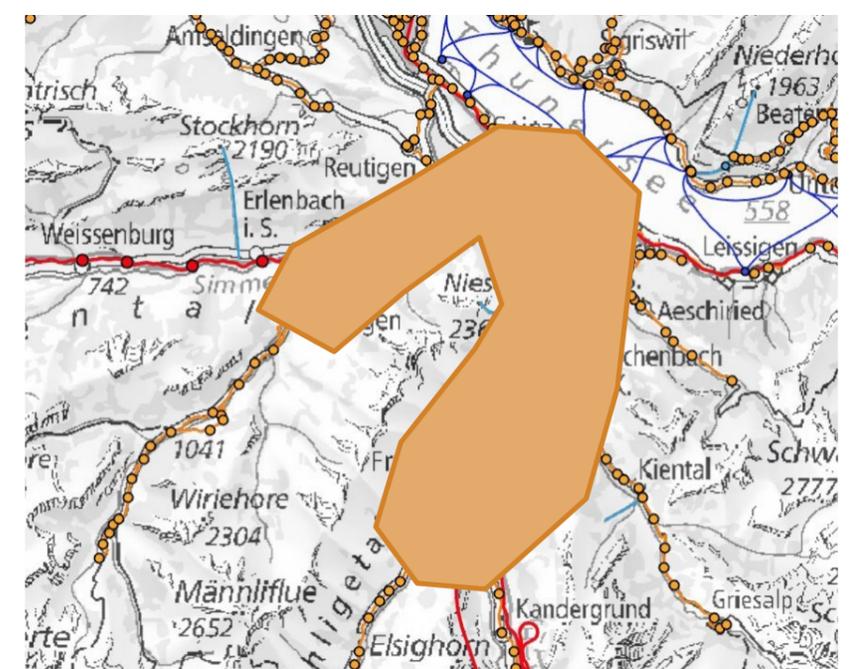
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: -
- Möglicher Ansatz: Postauto sieht v.a. Reichenbach-Frutigen, Ersatz Linie 210

Datengrundlagen:

- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023

Besprechungsergebnisse

- «Kandertalstudie»: um Standzeiten der Linie 210 zu optimieren, Optionen mit Adelboden
- Studie im Raum Erlenbach um Stockhornbahn besser anzubinden
- Erschliessung Latterbach (für Kanton relevant), evtl. durch Linie ins Diemtigtal o. On Demand
- Zwei kleinere Probleme, geografisch nicht direkt nebeneinander → daher eher schwierig + bisher kein Bedürfnis aus Gemeinden



5.3 Zweisimmen – Lenk

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt		
RE Spiez – Zweisimmen	60-Min.-Takt + 9 Kurse (nach Montreux)		
Golden Pass Zweisimmen- Montreux			
RE Zweisimmen – Lenk	60-Min.-Takt + Verdichtung zu HVZ Mo-Fr		
Bestehendes Busangebot	Takt	AUSL	KDG
271 Zweisimmen – Sparenmoos (Verein Sparenmoos Aktiv)	60- Min.-Takt 9-16h		
275 Skibus Lengenbrand	10 Kurse/Tag		
280 Lenk – Aegerten	ca. 7 Kurse /Tag (unregelmässiger Fahrplan übers Jahr)		
281 Lenk – Bühlberg	ca. 60-Min.-Takt 7-17h	▲	▲
282 Lenk – Iffligenalp	ca. 60-Min.-Takt 6-18h		
283 Lenk – Simmenfälle	ca. 60-Min.-Takt 7-18h	■	▲
284 Lenk Talstation Betelberg – Metschbahnen	30-Min.-Takt 8-17h (Winter)		
289 Lenk – Laubbärgli	9 Kurse/Tag (Sommer)		

Raumstruktur

Berggebiet, Lenk ist ein regionales Tourismuszentrum 4. Stufe und Zweisimmen ist ein Zentrum 4. Stufe gemäss Richtplan Kt Bern

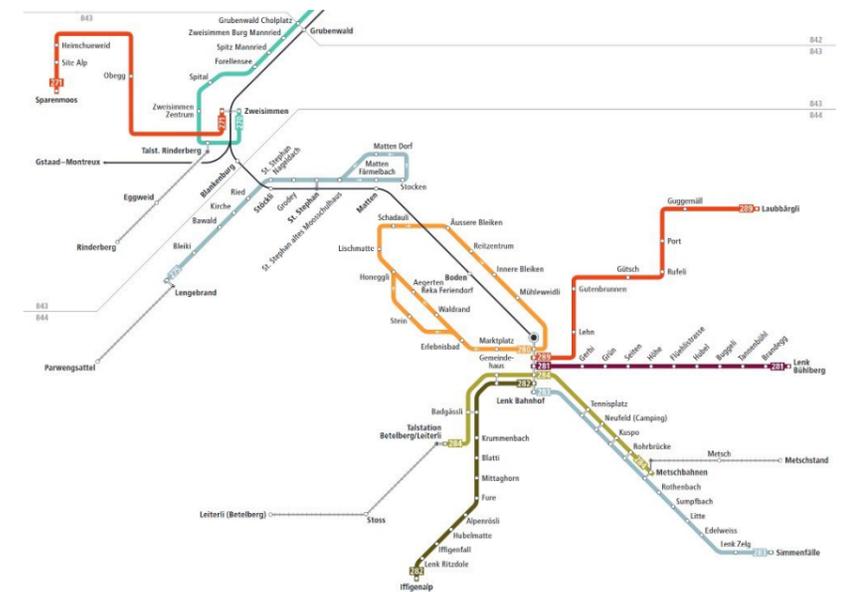
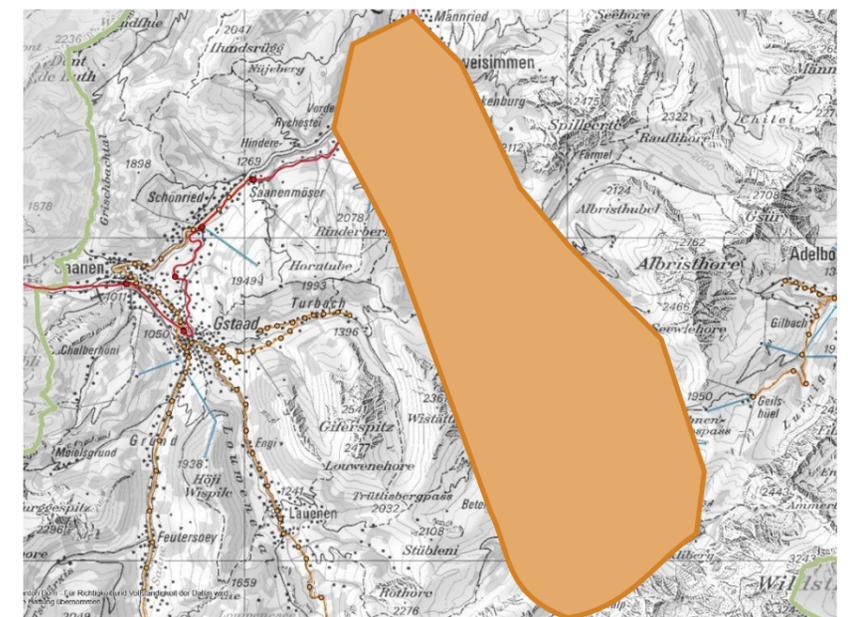
Akteure

Gemeinde(n): Zweisimmen, St. Stephan, Lenk
 Region(en): Oberland West
 Tourismus: Wandern, Ski, Langlauf (Sparenmoos), Wintersport
 Transportunternehmen: BLS, MOB, AFA (Busbetrieb), Verein Sparenmoos Aktiv
 Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:
 – Oberstufenschulhaus in Zweisimmen, Schulen in Lenk, Matten und Zweisimmen
 – Alters- / Pflegeheime in Lenk, Matten und Zweisimmen

Handlungsbedarf

- Auslöser aus Sicht Gemeinde: reges Interesse Gemeinde an Ersatz Skibus bzw. Integration desselben ins Grundangebot → als konventionelle Linie und isoliert nicht möglich, deshalb Prüfung On Demand in grösserem Raum
- Möglicher Ansatz: Abendangebot Lenk, bedarfsgerechter Ersatz Linienbetrieb (zB. Taktbetrieb zu Hochbetriebszeiten im Winter lassen), Ersatz Skibus Lengenbrand, Einbindung Verein Sparenmoos Aktiv
- Rückkopplungseffekt auf Bahnangebot Zweisimmen – Lenk mit vielen Halt auf Verlangen

Datengrundlagen:
 – Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www.öv-info.ch)
 – Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023



Besprechungsergebnisse

- Abgesehen von 281 und 283, werden Busse von Gemeinden finanziert. Angestrebte Aufnahme ins Grundangebot der Linien 280 und Teilstück von 282
- Grösstes Bedürfnis für On Demand zwischen St. Stephan und Lenk
- Interessanter Perimeter mit wahrscheinlich grösstem Potenzial, wenn auch finanziell schwierig

_ etro n

Neuengasse 43
Postfach

3001 Bern
Schweiz

bern@metron.ch
+4131380 76 80

On-Demand Kanton Bern

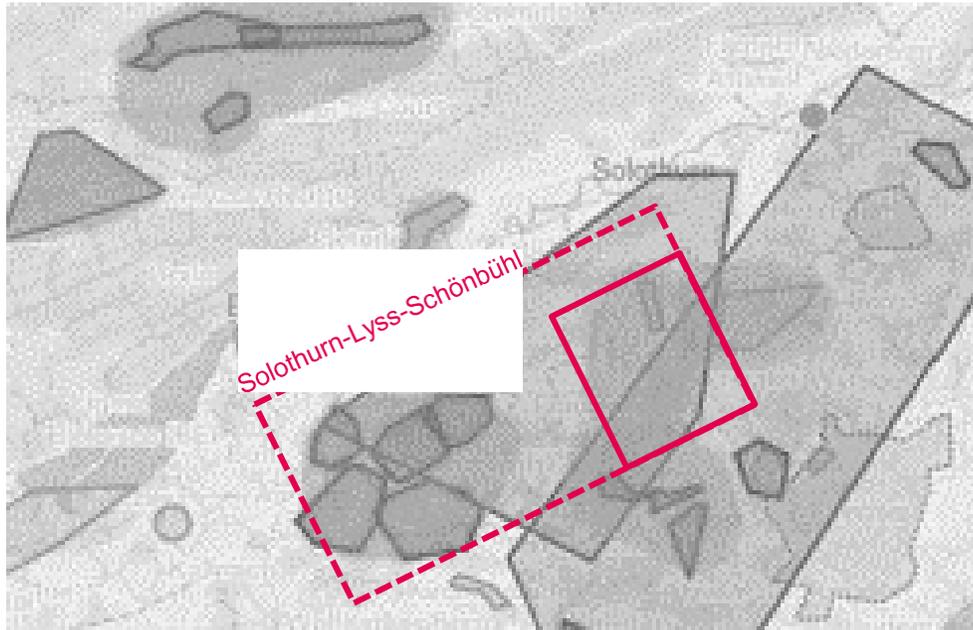
Entwurf

Faktenblätter Anwendungsgebiete
31. Januar 2024

Projektskizze Raum Fraubrunnen (Startprojekt Grossregion)

Kurzvorstellung

- Es fehlt ein Angebot für die erste/letzte Meile
- RBS und PostAuto betreiben On-Demand gemeinsam (Lead RBS)
- On-Demand-Fahrten schliessen häufig an eine längere öV-Fahrt an (mittlere kombinierte Weglänge von 40 km)
- E-Fahrzeuge mit max. 9 Sitzplätzen
- Annahme: 3 Gemeinden (Fraubrunnen und 2 weitere)
- Ertragsschätzung: 12%
- Aufwandschätzung (100%): 12% Verwaltungskosten, 67% Fahrdienstpersonal, 19% Fahrzeugleistung, 2% Sonstiges
- Ev. Linie 363 passend auf On-Demand-System optimieren
- Erweiterbar auf Grossregion Solothurn-Lyss-Schönbühl mit 15 Fahrzeugen



Setting	Art	Bürgerbus	öV-Versuchsbetrieb (neu)	Optimierung öV-Linie
	Lead	Kanton	(Gemeinde)/Region	Verein Private
	Fahreranstellung	PostAuto	Subunternehmer	Taxifahrer:innen Freelancer
	Software	loki (Publicar, Busalpin)	Shotl (mybuxi)	Neue Software
	Fahrzeug	Kursfahrzeug	E-Fahrzeug	Mietfahrzeug Sharing-Fz Privat-Fz
	Tarif	öV-Tarif	Eigener Tarif	Taxitarif
	Finanzierung	Fahrgäste	Kanton	Gemeinde Sponsoren
	Ergänzende Fahrten	Keine weiteren Fahrten	Fahrten für Spitex	Fahrten für Altersheim Kombination mit Schulbus

Eckwerte	<ul style="list-style-type: none"> - Anzahl On-Demand Fahrzeuge: 3 - Betriebszeiten: Abgestimmt auf die ersten und letzten Züge, d.h. ca. 05:00 bis 01:00 Uhr - Tarif: PubliCar = öV-Ticket ohne Zuschlag - Software: loki (PubliCar)
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> - Schätzung Passagiere: 110'000 - Schätzung Ticketeinnahmen: 170'000 CHF (1.5 CHF pro Fahrgast) - Dritteinnahmen: 30'000 CHF - Totalkosten 1'300'000 CHF - Finanzierung: Kanton 1/3 (367'000), Gemeinde 2/3 (733'000) - Kostendeckungsgrad: 15%
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeit für öV-Optimierungen vorhanden (ev. Linie 363) - Kostendeckungsgrad allenfalls optimieren mit Ticketzuschlag von 3.- - Ziel: Integration in kantonales Grundangebot - Inbetriebnahme: Sobald Finanzierung steht

Projektskizze Gantrisch



Kurzvorstellung

- Ansatz bessere Erschliessung Naherholungsgebiet Gantrisch
- Perimeter allenfalls bis Freiburg
- Unter Mitbeteiligung Naturpark
- Postauto-Subunternehmer (Engeloch)
- Engeloch und PostAuto fährt Schulbusleistungen (Fahrzeuge für Wochenende)
- Linien bleiben (320, 321, 322, 323, ...), Anpassungen Betriebszeiten, Wochenendangebot
- Eventuell Linien reduzieren (614, 612, ...)
- Wanderbus integrieren (615, 616) Konzession von Naturpark zu PAG



Setting	Art	Bürgerbus	öV-Versuchsbetrieb (neu)	Optimierung öV-Linie
	Lead	Kanton	(Gemeinde)/Region	Verein Private
	Fahreranstellung	PostAuto	Subunternehmer	Taxifahrer:innen Freelancer
	Software	loki (Publicar, Busalpin)	Shotl (mybuxi)	Neue Software
	Fahrzeug	Kursfahrzeug	E-Fahrzeug	Mietfahrzeug Sharing-Fz Privat-Fz
	Tarif	öV-Tarif	Eigener Tarif	Taxitarif
	Finanzierung	Fahrgäste	Kanton	Gemeinde Sponsoren
	Ergänzende Fahrten	Keine weiteren Fahrten	Fahrten für Spitex	Fahrten für Altersheim Kombination mit Schulbus

- Eckwerte
- Anzahl On-Demand Fahrzeuge: 3-5
 - Betriebszeiten: Pünktlich zu Nachfrage passend/Betriebszeiten S6 (Ferien und Wochenende stärker)
 - Tarif: PubliCar = öV-Ticket (ev. 5.- Zuschlag)
 - Anbieter/Software: PubliCar/loki

- Nutzung
- Schätzung Passagiere: 100'000
 - Schätzung Ticketeinnahmen: 200'000-300'000 CHF (ohne Zuschlag)
 - Totalkosten 1-2 Mio. Fr. (ohne Schulbus-Effizienz, Taxifahrer)
 - Finanzierung: Kanton (400'000 CHF), Gemeinde (400'000 CHF)
 - Kostendeckungsgrad: 20% (mind. 15%)

- Sonstiges
- Auswirkungen auf öV: Integration Linien, Reduktion Linie, Anpassung von Hauptlinien zu NVZ
 - Inbetriebnahme: ab Dez. 2026

Projektskizze Petit-Val



Kurzvorstellung

- Linie 21.021 wird aufgehoben. Ersatz könnte On-Demand-Angebot sein
- Loveresse aktuell ohne öV-Erschliessung, könnte gleich miterschlossen werden
- On-Demand ermöglicht spannende Wanderungen in der Region
- Perimeter allenfalls bis Moutier
- Optimierungen zusammen mit Schulbusleistungen?



Setting	Art	Bürgerbus	öV-Versuchsbetrieb (neu)	Optimierung öV-Linie		
	Lead	Kanton	(Gemeinde)/Region	Verein	Private	
	Fahreranstellung	PostAuto	Subunternehmer	Taxifahrer:innen	Freelancer	
	Software	loki (Publicar, Busalpin)	Shotl (mybuxi)	Neue Software		
	Fahrzeug	Kursfahrzeug	E-Fahrzeug	Mietfahrzeug	Sharing-Fz	Privat-Fz
	Tarif	öV-Tarif	Eigener Tarif		Taxitarif	
	Finanzierung	Fahrgäste	Kanton	Gemeinde	Sponsoren	
	Ergänzende Fahrten	Keine weiteren Fahrten	Fahrten für Spitex	Fahrten für Altersheim	Kombination mit Schulbus	

Eckwerte

- Anzahl On-Demand Fahrzeuge: 1
- Betriebszeiten: 6-20 Uhr
- Tarif: PubliCar = öV-Ticket (ev. 5.- Zuschlag)
- Anbieter/Software: PubliCar/loki

Nutzung

- Schätzung Passagiere: 10'000
- Schätzung Ticketeinnahmen: 20'000 - 30'000 CHF (ohne Zuschlag)
- Totalkosten 350'000 CHF (ohne Schulbus-Effizienz, Subunternehmer)
- Finanzierung: Kanton (160'000 CHF), Gemeinde (160'000 CHF)
- Kostendeckungsgrad: 9%

Sonstiges

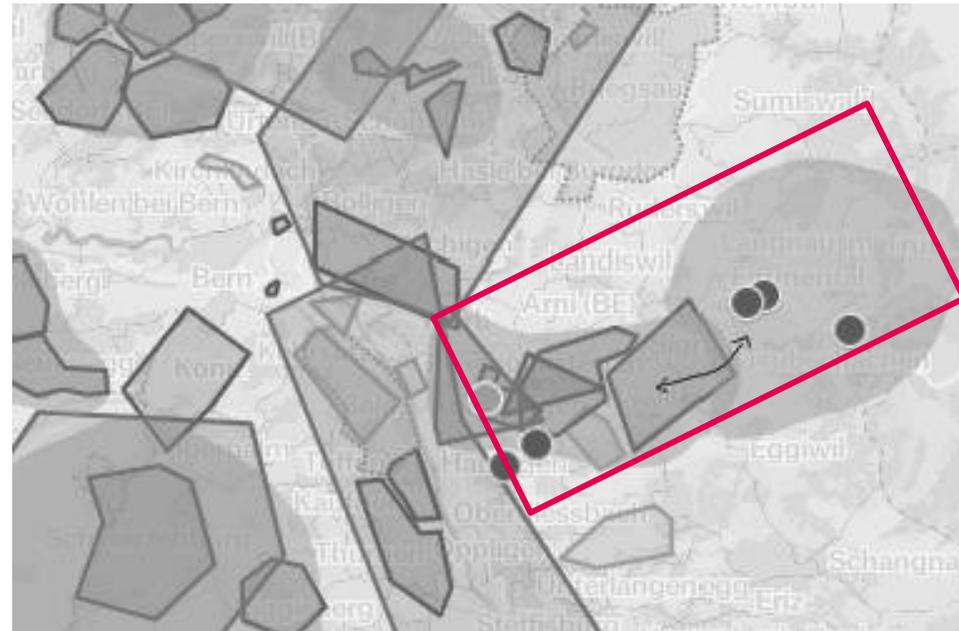
- Inbetriebnahme: ab Dez. 2028
- Auswirkungen auf öV: Integration Linien, Reduktion Linie, Anpassung von Hauptlinien zu NVZ

Projektskizze Langnau-Konolfingen



Kurzvorstellung

- Ansatz neuer Bürgerbus
- Region Langnau-Konolfingen
- Mittelzentren: Langnau, Konolfingen
- Erweiterbar auf Münsingen, Worb
- Allenfalls Erweiterung Gebiet Belp und Herzogenbuchsee



Setting	Art	Bürgerbus	öV-Versuchsbetrieb (neu)	Optimierung öV-Linie		
	Lead	Kanton	Gemeinde	Verein	Private	
	Fahreranstellung	PostAuto	Subunternehmer	Taxifahrer:innen	Freelancer	
	Software	loki (Publicar, Busalpin)	Shotl (mybuxi)	Neue Software		
	Fahrzeug	Kursfahrzeug	E-Fahrzeug	Mietfahrzeug	Sharing-Fz	Privat-Fz
	Tarif	öV-Tarif	Eigener Tarif	Taxitarif		
	Finanzierung	Fahrgäste	Kanton	Gemeinde	Sponsoren	
	Ergänzende Fahrten	Keine weiteren Fahrten	Fahrten für Spitex	Fahrten für Altersheim	Kombination mit Schulbus	

Eckwerte	<ul style="list-style-type: none"> – Anzahl Fahrzeuge: 3 – Betriebszeiten 06-00 Uhr – Tarif: Zonentarif – Anbieter/Software: Mybuxi/Shotl
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> – Schätzung Passagiere: 50'000 – Schätzung Ticketeinnahmen: 200'000 CHF – Totalkosten 600000 CHF – Finanzierung: Kanton (200'000 CHF), Gemeinde (200'000 CHF) – Kostendeckungsgrad: 33%
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> – Inbetriebnahme: ab Dez. 2025 – Auswirkungen auf öV: Mit Einführung eventuell Reduktion Linien mit tiefer Kostendeckung, um Finanzierung zu ermöglichen

Projektskizze Huttwil



Kurzvorstellung

- Ansatz neuer Bürgerbus
- Eventuell als Erweiterung Mybuxi Emmental auf die Gemeinden Summiswald, Dürrenrot, Lyssachen, Erwiswil, Walterswil, Öschenbach, Ursenbach, Huttwil und Rohrbach (Total ca. 15'000 Einwohner)



Setting	Art	Bürgerbus	öV-Versuchsbetrieb (neu)	Optimierung öV-Linie		
	Lead	Kanton	Gemeinde	Verein	Private	
	Fahreranstellung	PostAuto	Subunternehmer	Taxifahrer:innen	Freelancer	
	Software	Ioki (Publicar, Busalpin)		Shotl (mybuxi)	Neue Software	
	Fahrzeug	Kursfahrzeug	E-Fahrzeug	Mietfahrzeug	Sharing-Fz	Privat-Fz
	Tarif	öV-Tarif		Eigener Tarif	Taxitarif	
	Finanzierung	Fahrgäste	Kanton	Gemeinde	Sponsoren	
	Ergänzende Fahrten	Keine weiteren Fahrten	Fahrten für Spitex	Fahrten für Altersheim	Kombination mit Schulbus	

Eckwerte	<ul style="list-style-type: none"> – Anzahl Fahrzeuge: 2-3 (ergänzende zu den 2 bisherigen) – Betriebszeiten 365 Tage mit 18h – Tarif: Zonentarif – Anbieter/Software: Mybuxi/Shotl
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> – Schätzung Passagiere: zusätzlich 30'000 (heute im Emmental 15'000, zudem hohe Zahl von abgelehnten Fahraufträgen) – Schätzung Ticketeinnahmen: 140'000 CHF – Totalkosten: 360'000 CHF (Kostendach 24.- pro Jahr und Einwohner) – Finanzierung: Kanton (110'000 CHF), Gemeinde (110'000 CHF) – Kostendeckungsgrad: 38%
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> – Inbetriebnahme: ab Dez. 2025 – Keine Auswirkungen auf bestehenden öV

Projektskizze Lenk



Kurzvorstellung

- Gebiet zwischen Lenk und Zweisimmen
- Zahlreiche touristische Linien mit teilweise hohen Belegungen pro Kurs (Morgen zum Wandern, abends retour)
- Herausforderung Saisonalität (Allenfalls Linien zur Hauptsaison, On-Demand in Zwischen- und Nebensaison)
- Hauptnachfrage mit Linien, Rest On-Demand
- öV ist inkludiert in SIMMENTAL CARD
- Mögliche Fuhrhalter mit AFA Bus in Lenk und PostAuto in Zweisimmen



Setting	Art	Bürgerbus	öV-Versuchsbetrieb (neu)	Optimierung öV-Linie
	Lead	Kanton	(Gemeinde)/Region	Verein Private
	Fahreranstellung	PostAuto	Subunternehmer	Taxifahrer:innen Freelancer
	Software	loki (Publicar, Busalpin)	Shotl (mybuxi)	Neue Software
	Fahrzeug	Kursfahrzeug	E-Fahrzeug	Mietfahrzeug Sharing-Fz Privat-Fz
	Tarif	öV-Tarif	Eigener Tarif	Taxitarif
	Finanzierung	Fahrgäste	Kanton	Gemeinde Sponsoren
	Ergänzende Fahrten	Keine weiteren Fahrten	Fahrten für Spitex	Fahrten für Altersheim Kombination mit Schulbus

Eckwerte

- Anzahl On-Demand Fahrzeuge: 2
- Betriebszeiten: 6-23 Uhr
- Tarif: PubliCar = öV-Ticket (ev. 5.- Zuschlag)
- Software: loki (PubliCar) oder Shotl (Mybuxi)

Nutzung

- Schätzung Passagiere: 30'000
- Schätzung Ticketeinnahmen: 90'000 CHF (ohne Zuschlag)
- Totalkosten 650'000 CHF (ohne Schulbus-Effizienz, Subunternehmer)
- Finanzierung: Kanton (280'000 CHF), Gemeinde (280'000 CHF)
- Kostendeckungsgrad: 14%

Sonstiges

- Inbetriebnahme: ab Dez. 2028
- Auswirkungen auf öV: Integration Linien, Reduktion Linie, Anpassung von Hauptlinien in Zwischen- und Nebensaisons
- On-Demand-TU noch zu klären: PubliCar oder Mybuxi

Kontakt

Roman Steffen
roman.steffen@trafiko.ch

Trafiko AG
Kastanienbaumstrasse 301
6047 Kastanienbaum
+41 41 252 07 07

www.trafiko.ch

