

Annexes

Annexe 1: exposé introductif On-Demand (14.9.23)

Annexe 2: exigences posées aux offres On-**Demand**, **lettre de l'OTP du canton** de Berne, 17.01.2024

Annexe 3: Grille à remplir pour les offres On-Demand dans le SOR

Annexe 4: propositions issues des régions

Annexe 5: fiches techniques - **zones d'application**

Annexe 6: esquisses de projet pour la phase 2

On-Demand Kanton Bern, öV-Versuchsbetriebe

Herzlich
willkommen

Workshop vom 14. Sept. 2023
Inputreferat

TRAFIKO

Big Picture

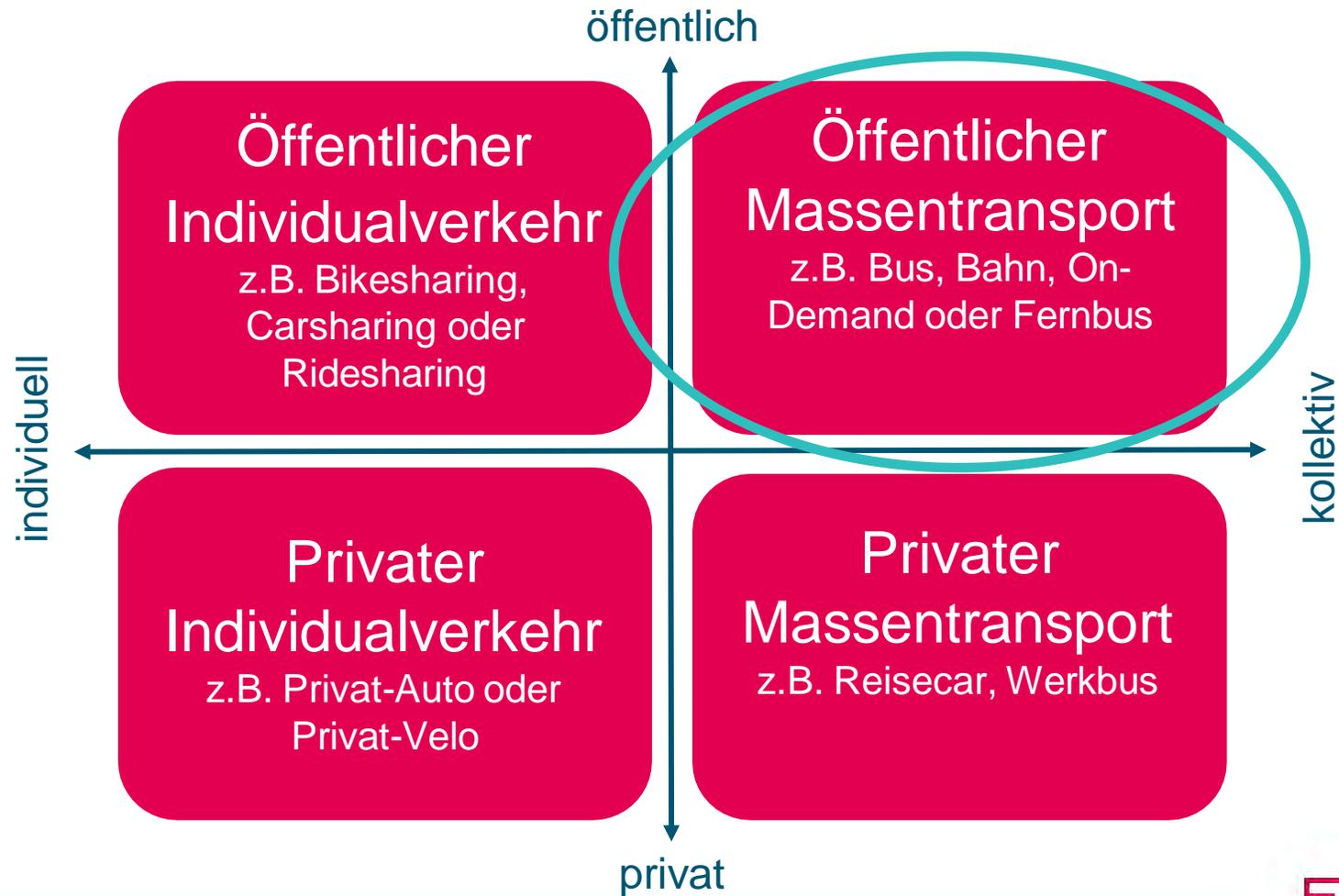


Trafikguide ist ein digitaler Überblick über neue und bestehende Mobilitätsangebote.

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

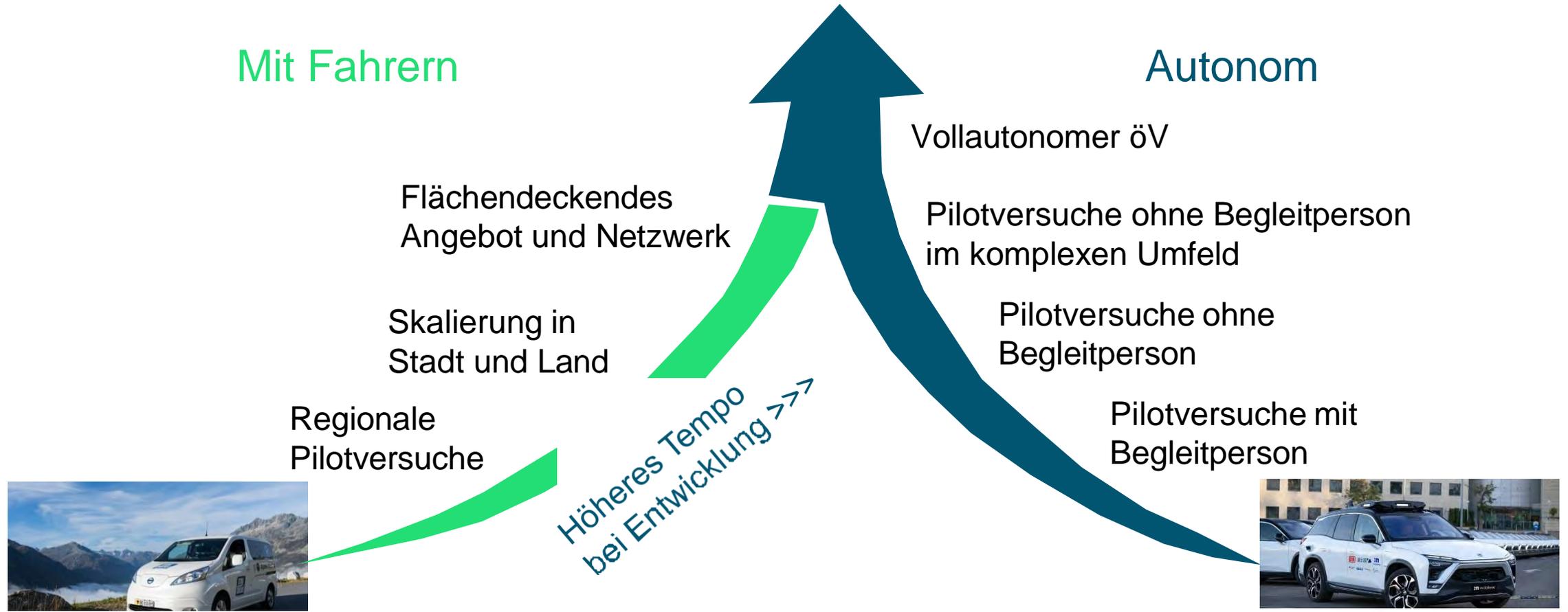
Einordnung Thema (1/2)

Ridepooling (mit Fahrer oder autonom) ist grundsätzlich öV



Einordnung Thema (2/2)

Ridepooling: Mit Fahrer vs. autonom



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

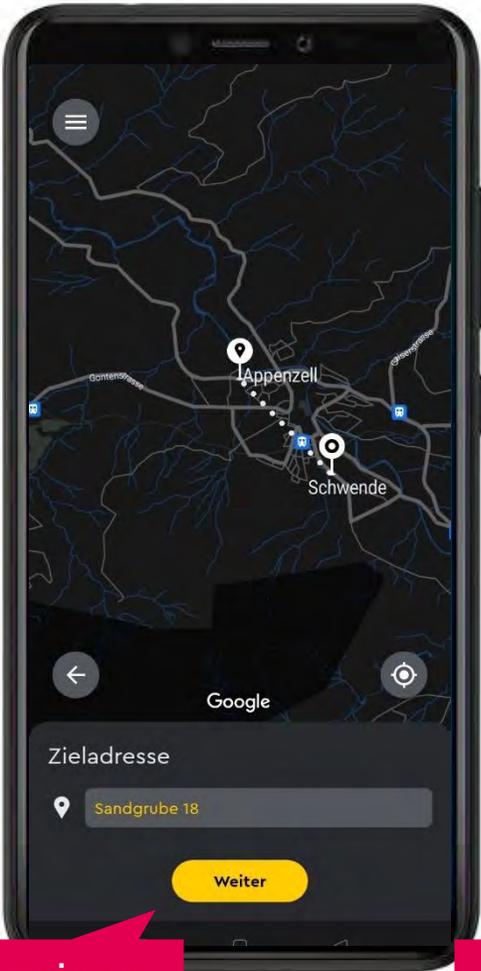
Fahrtenwunsch
eingeben

3

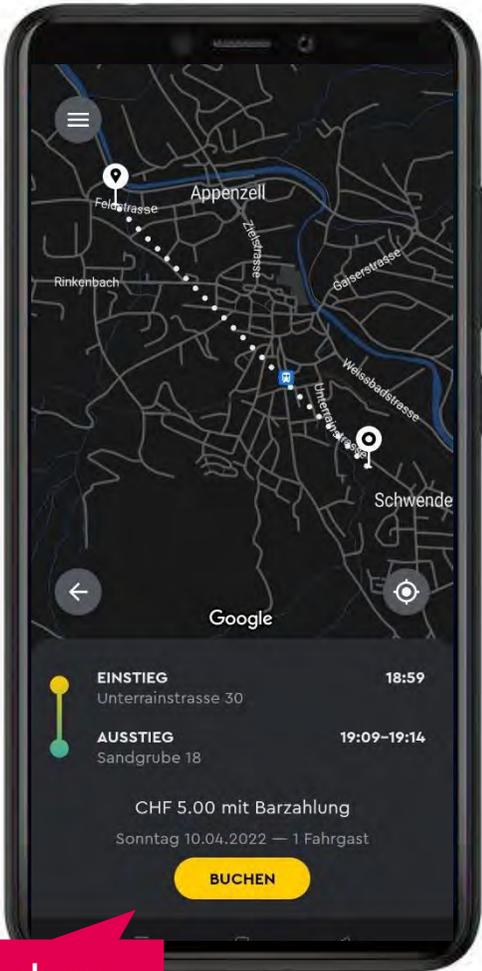
Einsteigen und
Losfahren

TRAFIKO

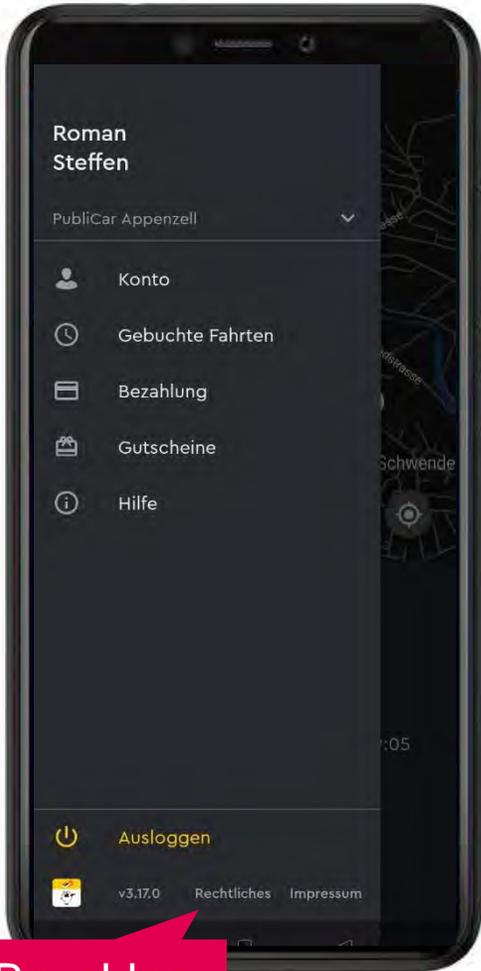
On-Demand praktisch am Beispiel Publicar Appenzell



Anzeigen



Buchen

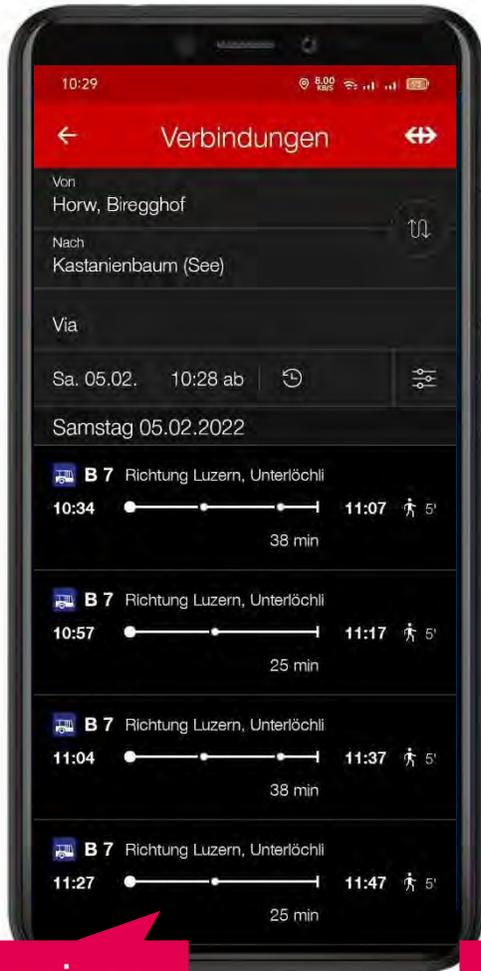


Bezahlen



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	– 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	– 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	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – Anzahl Passagiere: 10'000 (2022) – Bündelungsgrad: ca. 2 Personen
Finanzierung	– Konzession mit öV-Abgeltung (analog öV)
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – 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

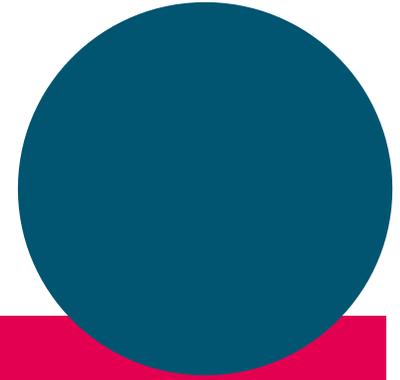
On-Demand Busse in der Stadt Zürich zur Ergänzung des öV abends von 20 Uhr bis morgens um 01 Uhr (Initiant: VBZ, Stadt Zürich). Projekt wurde eingestellt, analoges Projekt mit grösserem Perimeter läuft aktuell (Initiant: Mobility mit i&any).

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

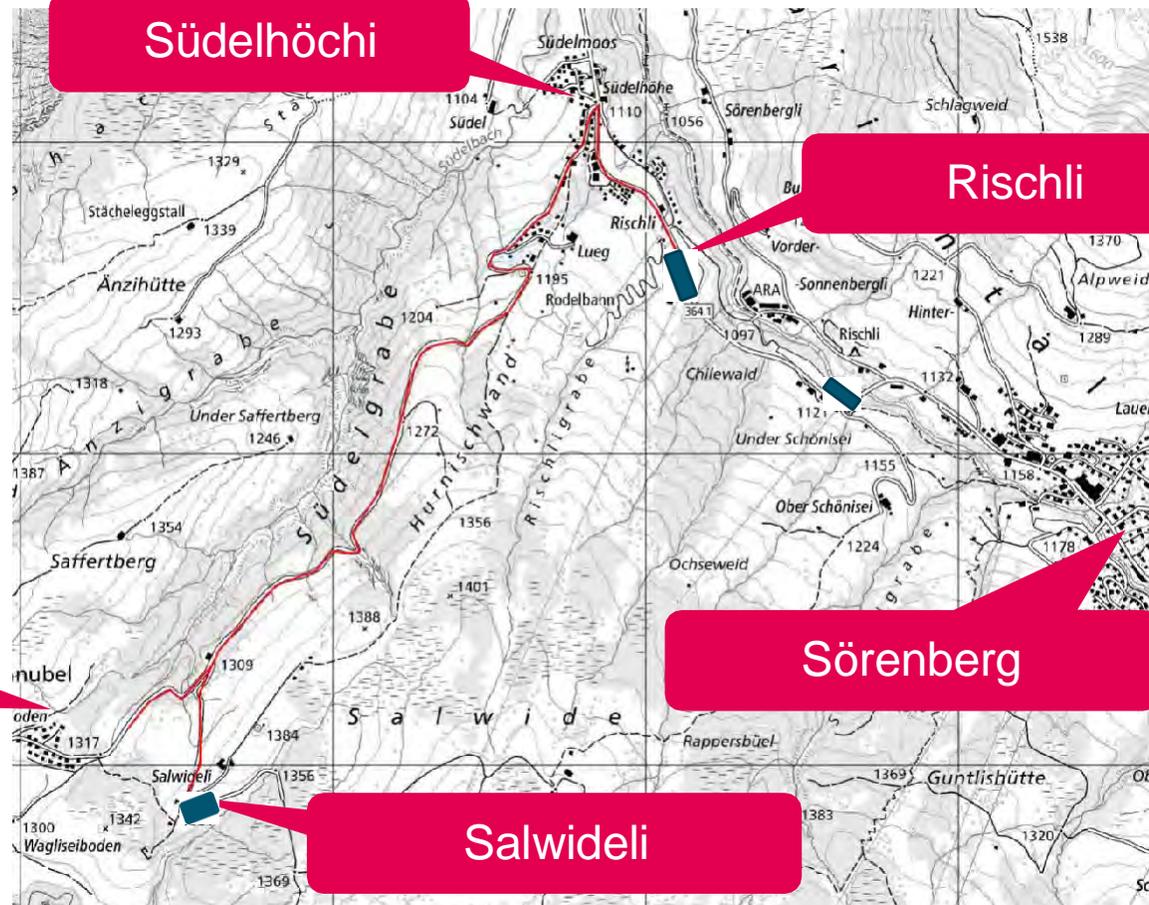


Ausgangslage: Busbetrieb aktuell

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/aev

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, administratoin 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; Insellösung 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 mybusx) 	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 Erschliessungsperimeter 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

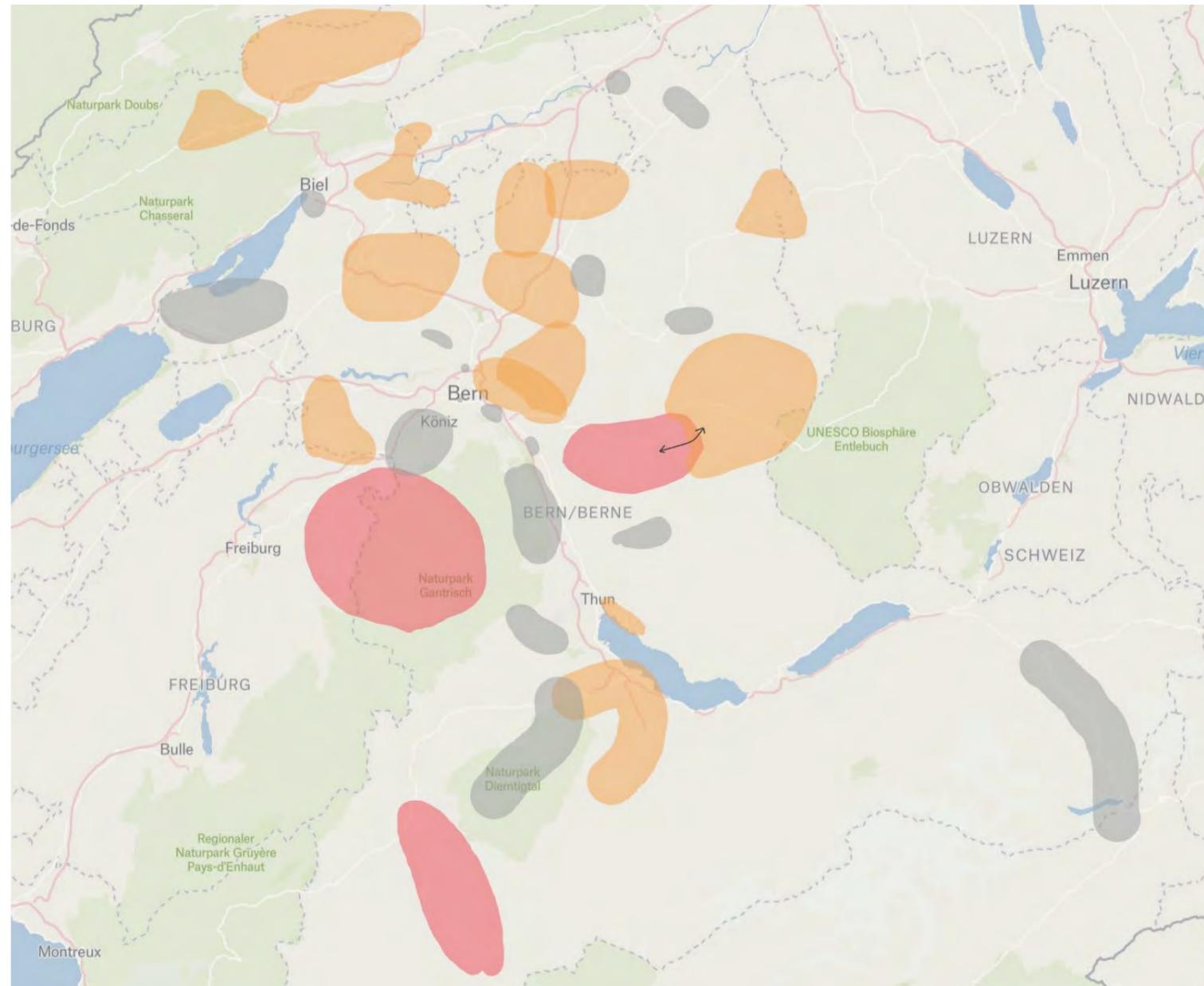
Unteres Seeland	Meienried	Meienried, Scheuren, Büren an der Aare	<p>Ausgangslage:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fehlender Anschluss an ÖV > Kein signifikantes Bevölkerungswachstum zu erwarten (liegt vollumfänglich in Landwirtschaftszone) > Schülerverkehr: Schulbesuch in den Nachbargemeinden 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, Frankhusgrabe (Napf)
 Hauptverkehrsachsen MIV im Tal Richtungen Grosshöchstetten, Burgdorf und Entlebuch

Akteure

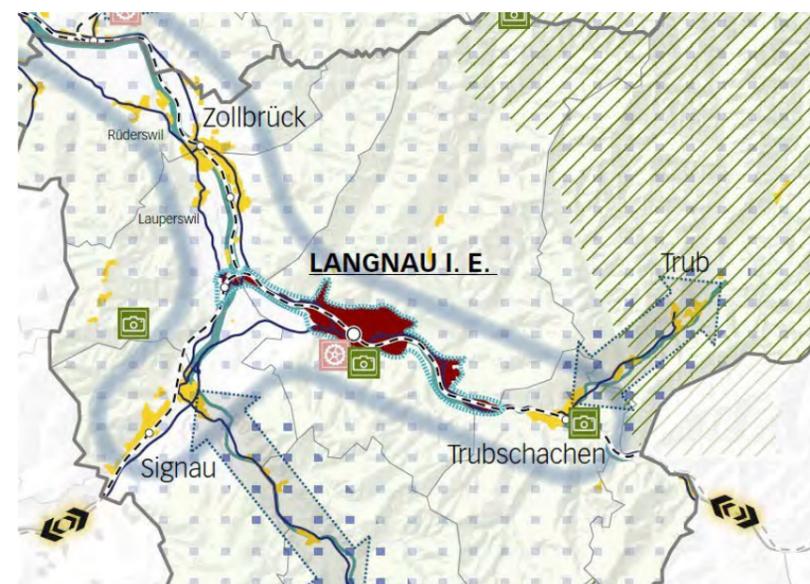
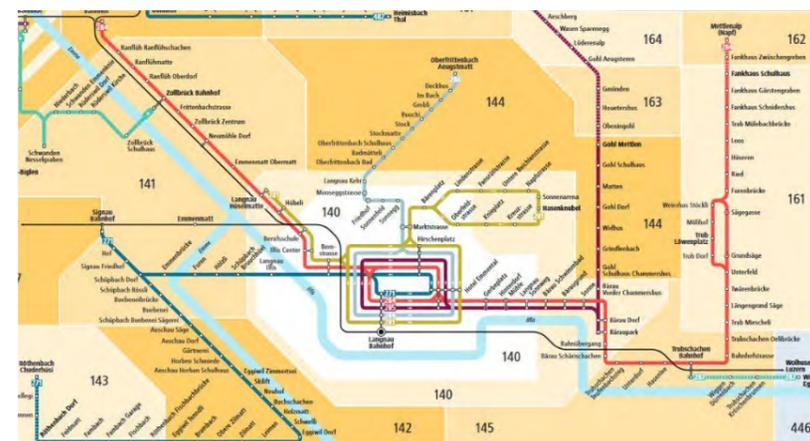
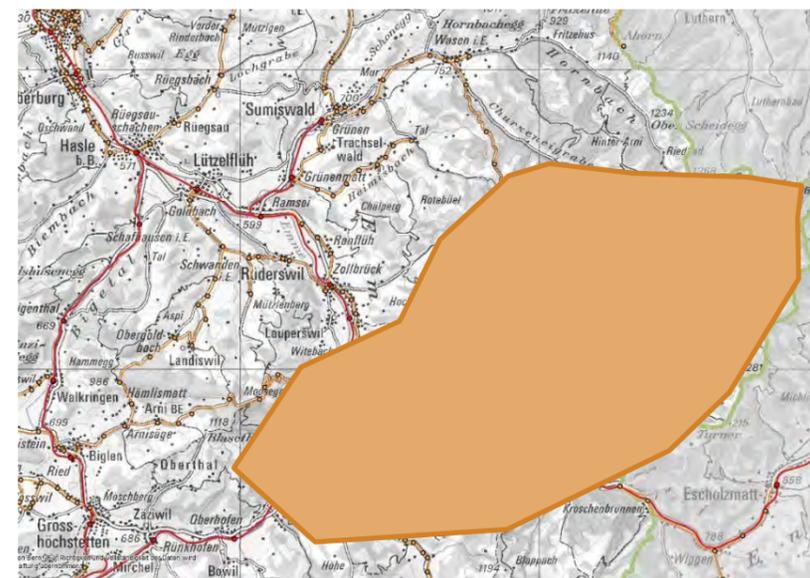
- Gemeinde(n): Langnau i. E., Trubschachen, Trub, Signau
- Region(en): Emmental
- Tourismus: Langnau Tourismus → Wandern, Erlebnis-Trails, Velo & E-bike, Kambly-Fabrik
- Transportunternehmen: SBB, BLS/Busland
- Potenzielle Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:
 - > 5 Altersheime/Alterssiedlungen
 - 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.gv-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 Kröschenbrunnen
- 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 – Worblauen	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

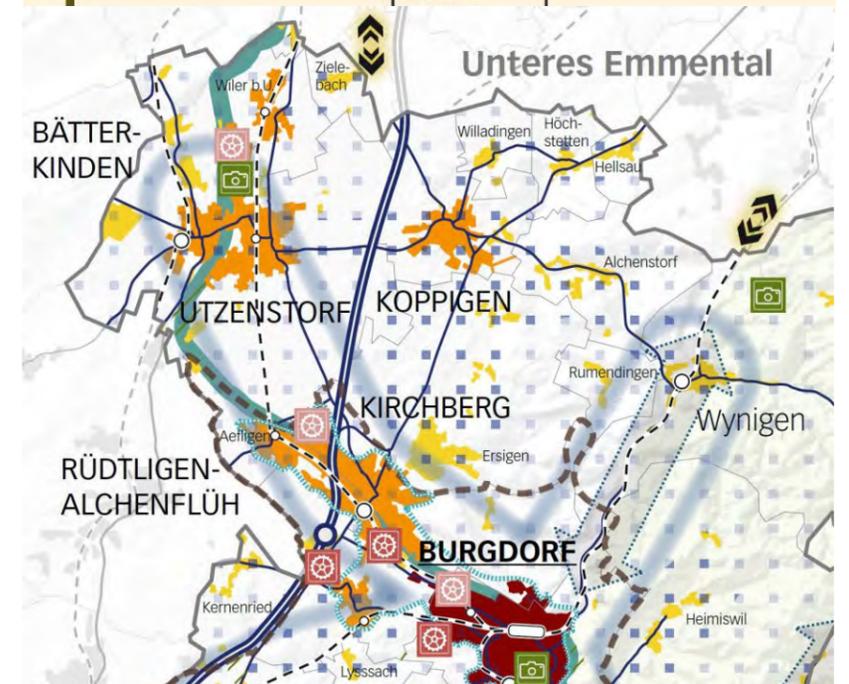
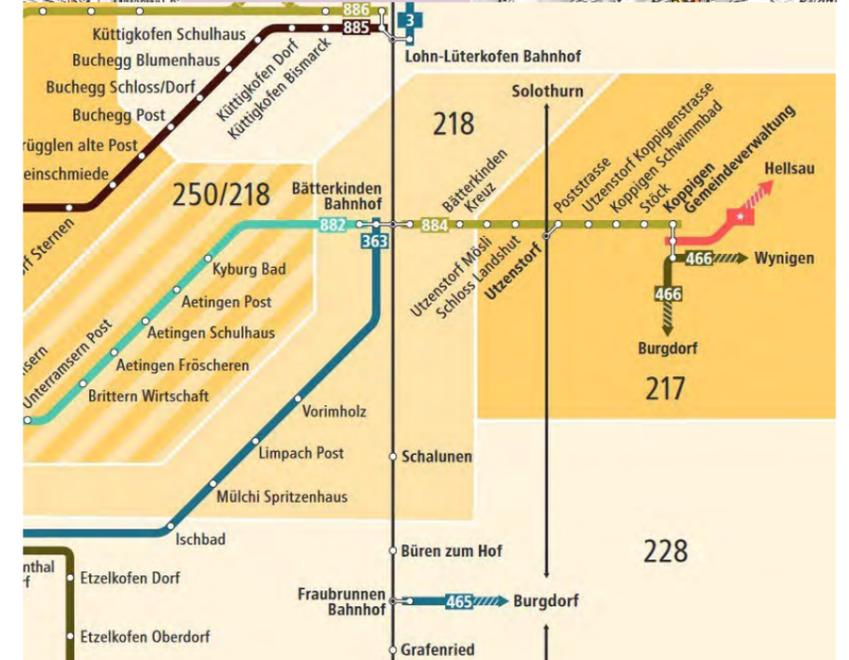
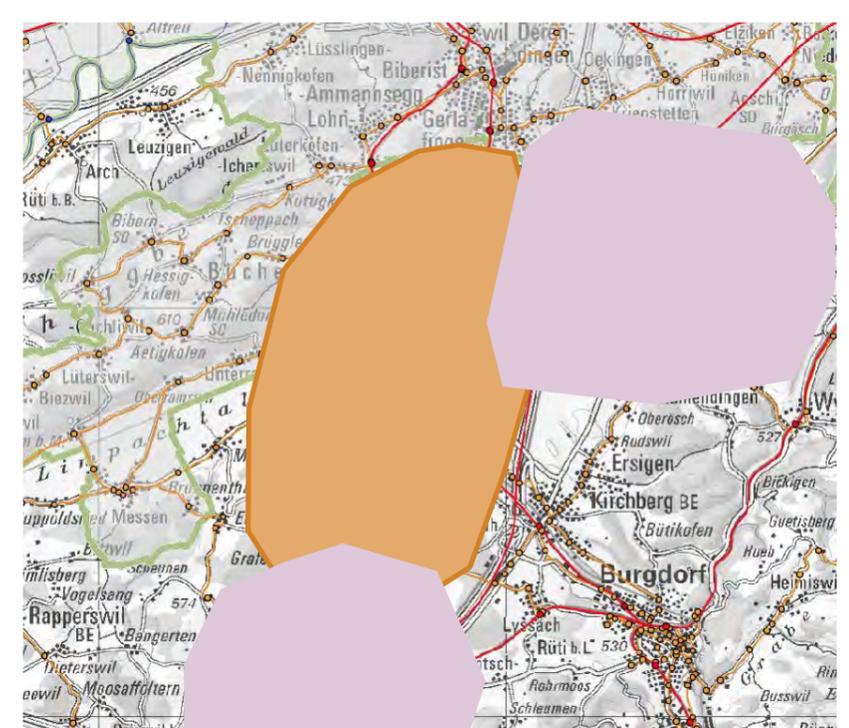
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Wiederanschluss Ortsteil Kräilligen
- Möglicher Ansatz: Substitution Busangebot und somit Verbesserung zeitlicher Verfügbarkeit und flächige Erschliessungswirkung
- Synergie mit Gebiet Koppigen
- **Abstimmung mit laufenden Planungen von RBS/PubliCar**

Datengrundlagen:

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

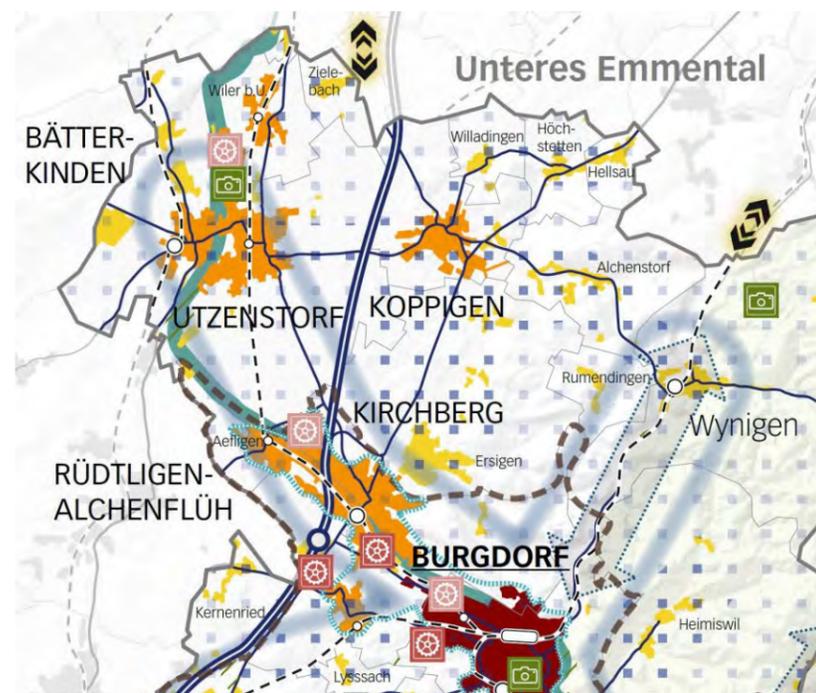
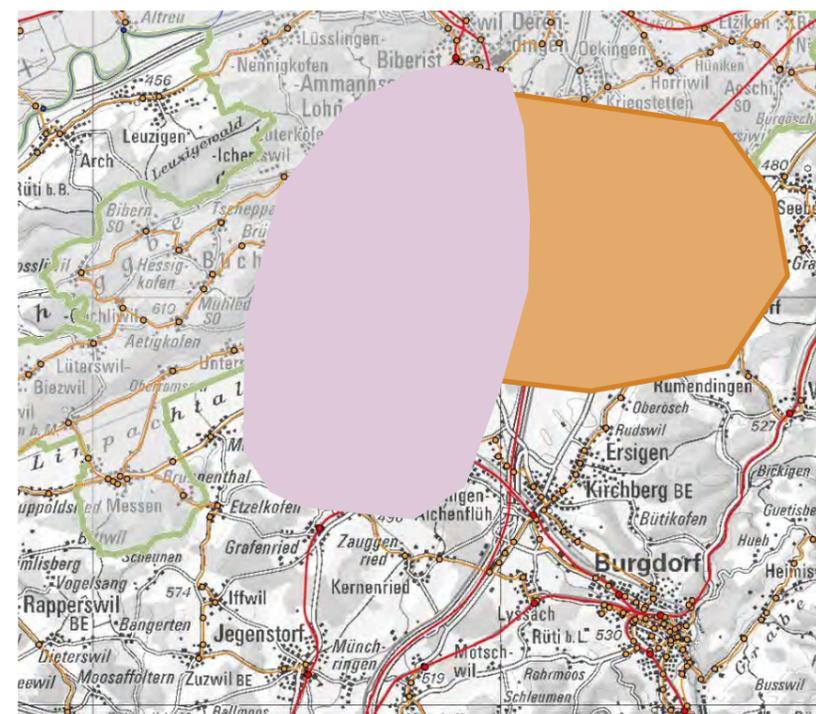
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: unzureichende öV-Angebot
- Möglicher Ansatz: Ergänzung zum Perimeter Bätterkinden, Substitution Bürgerbus zu On Demand, Taktlücken füllen in Richtung Bätterkinden

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

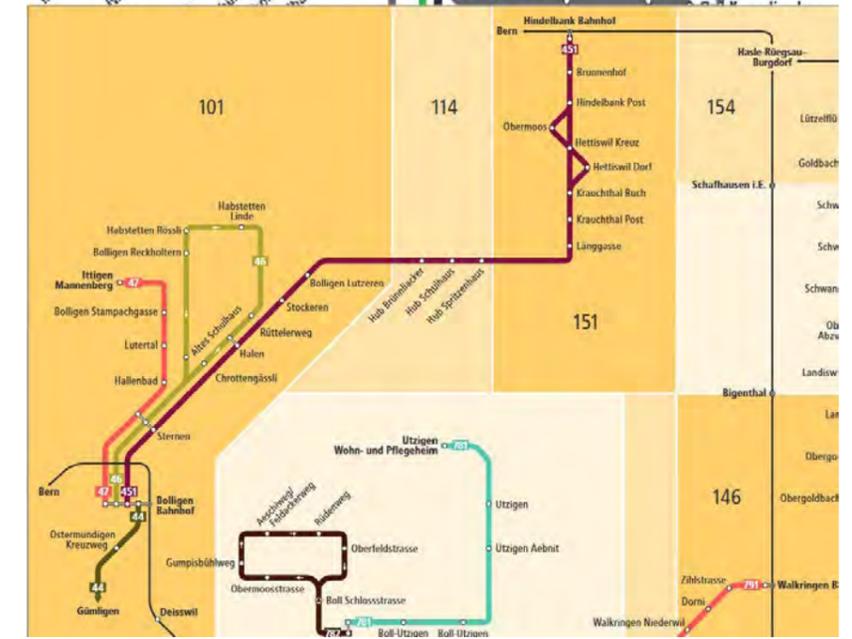
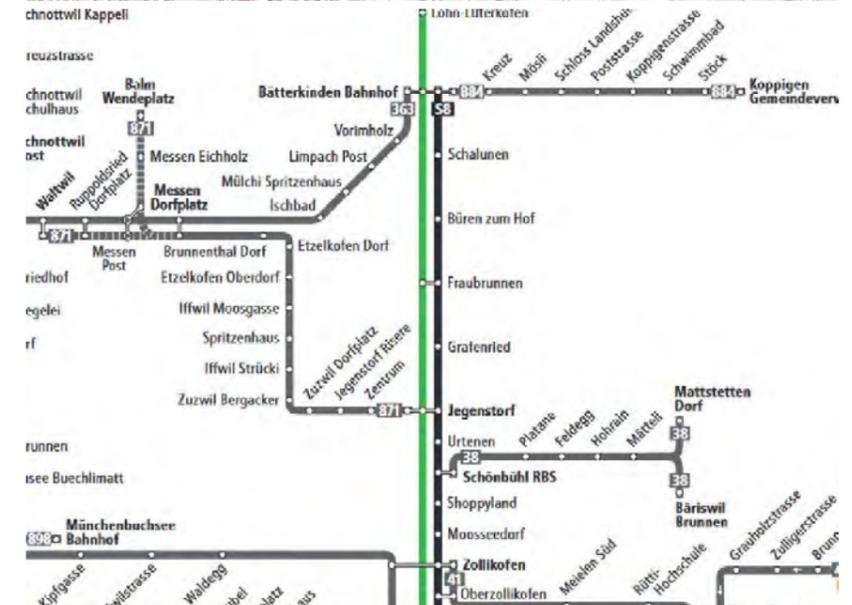
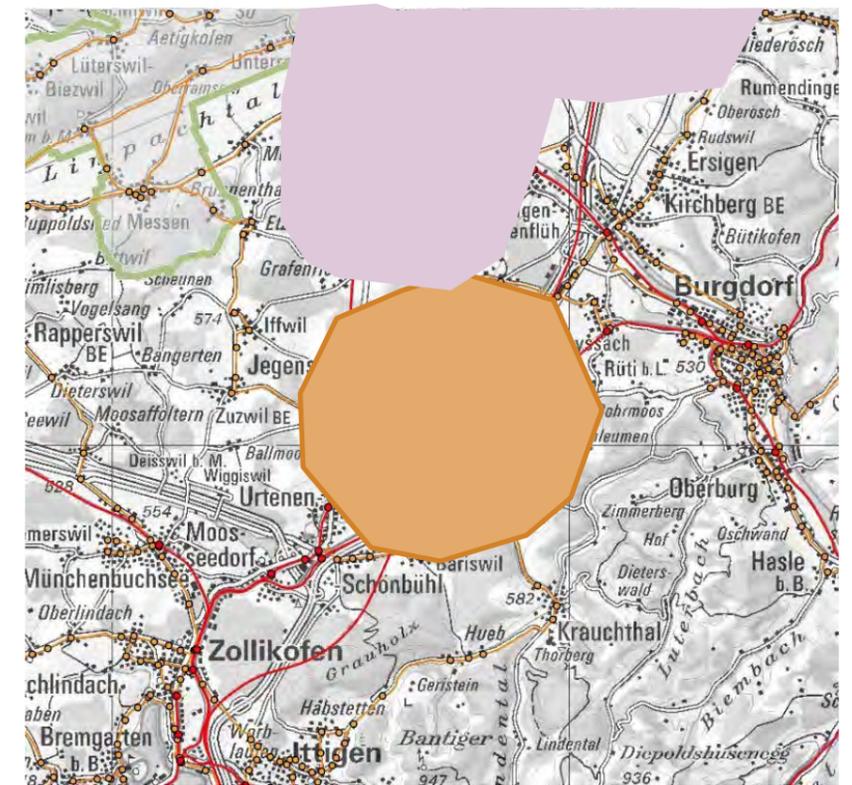
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Verbindung Mötschwil und Jegenstorf mit Hindelbank, Schluenen/Hängelen
- Möglicher Ansatz: Verbindung zwischen Jegenstorf und Hindelbank, flächige Grunderschliessung zwischen Hindelbank und Krauchthal
- Synergie mit Perimeter Bätterkinden
- **Abstimmung mit laufenden Planungen 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 – Niederhunigen – 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, Zaziwil, Mirchel, Bowil, Oberhunigen, Niederhunigen, Freimettigen

Region(en): Bern-Mittelland und Emmental

Transportunternehmen: SBB, BLS

Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:

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

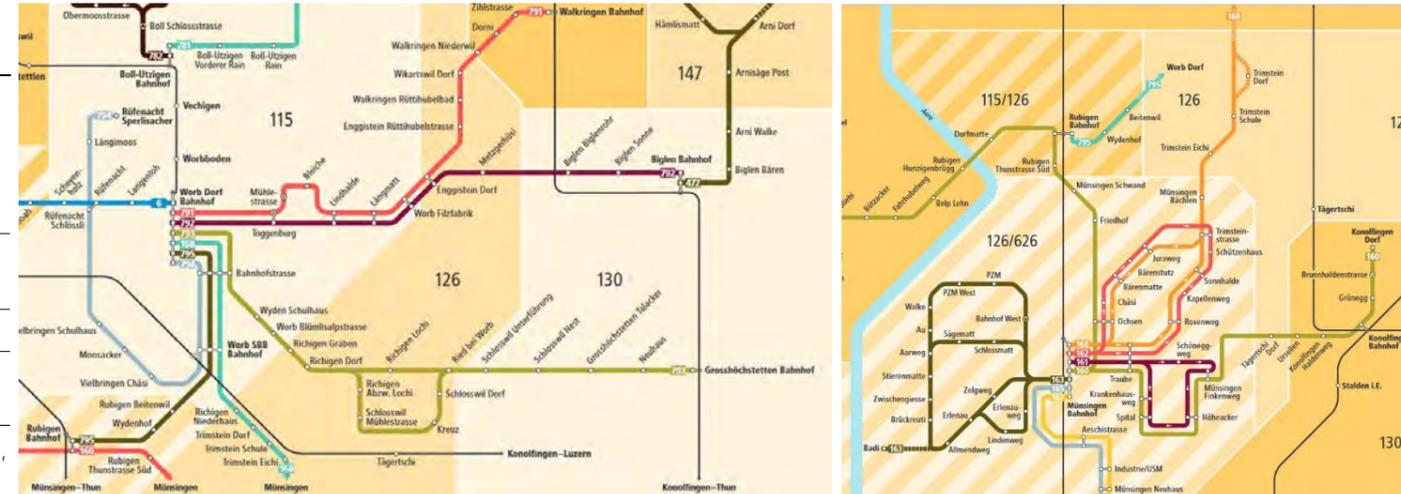
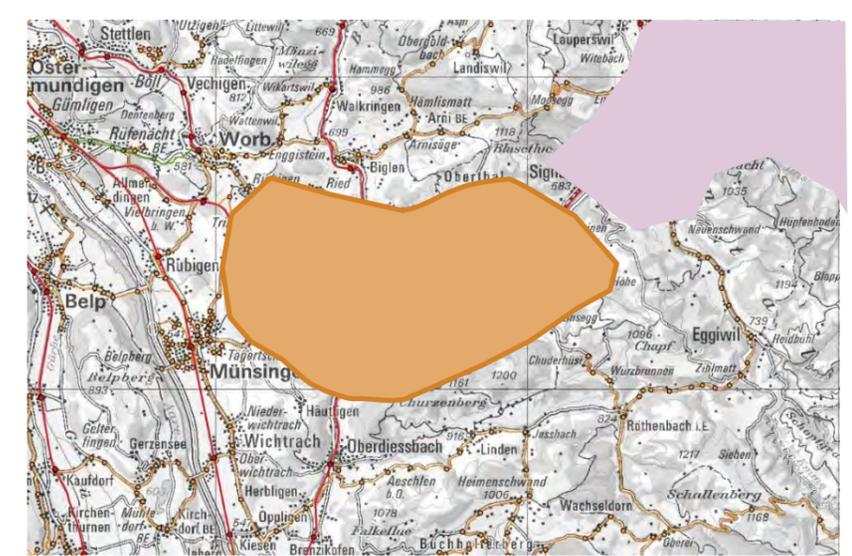
Handlungsbedarf

- Auslöser aus Sicht Gemeinde: grosses Interesse bei Gemeinden vorhanden
- Möglicher Ansatz: Grunderschliessung für Ober-, Niederhunigen 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 Niederhunigen 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

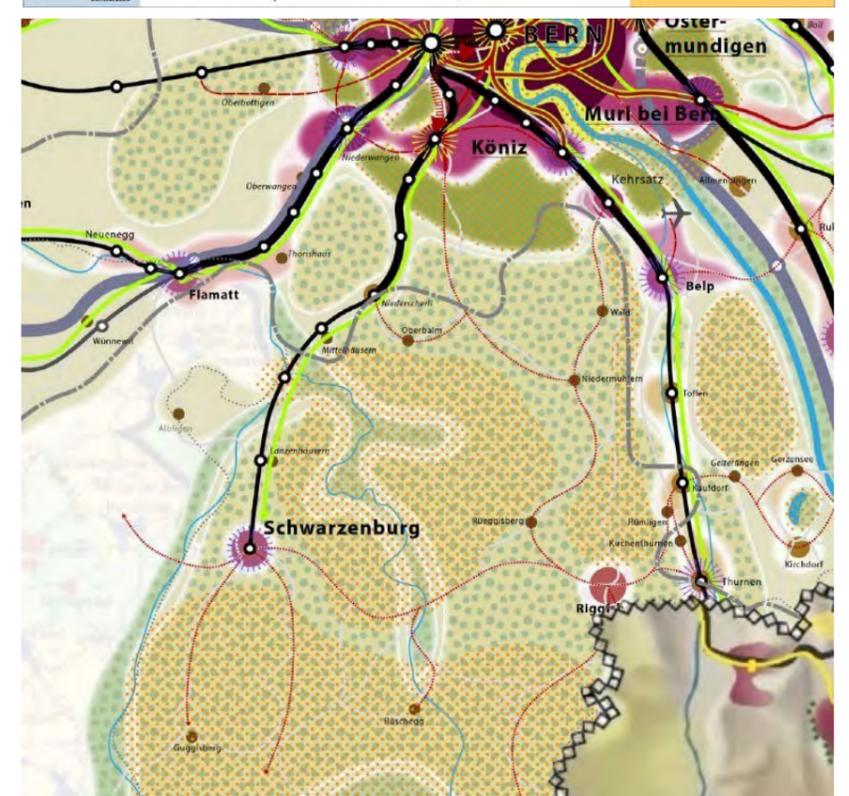
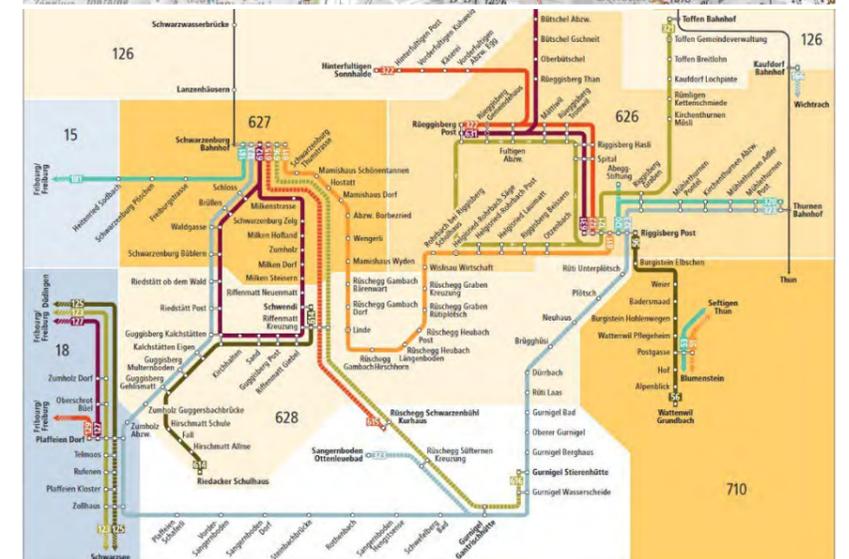
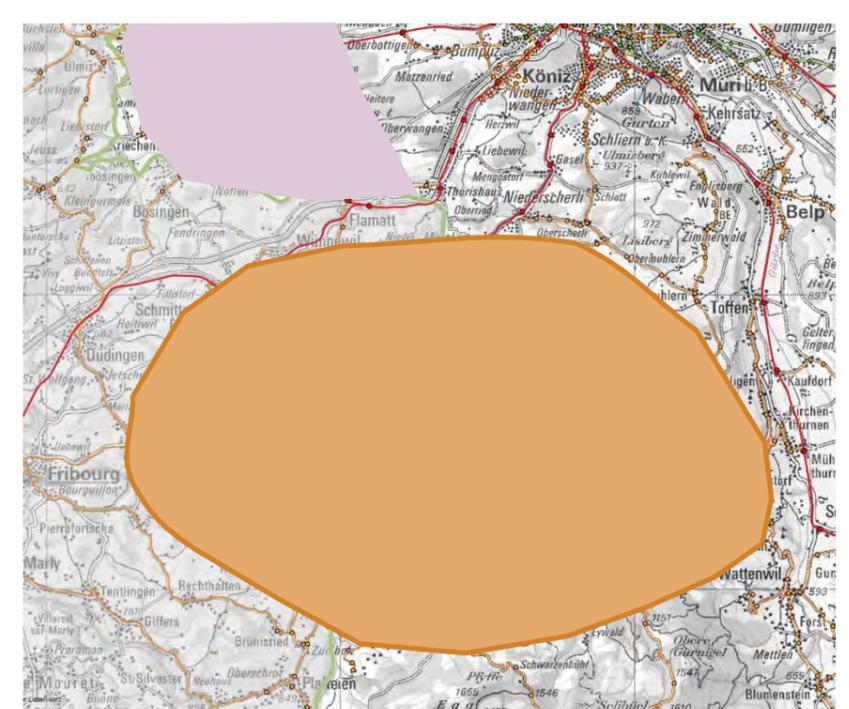
Transportunternehmen: SBB, BLS, Postauto

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»



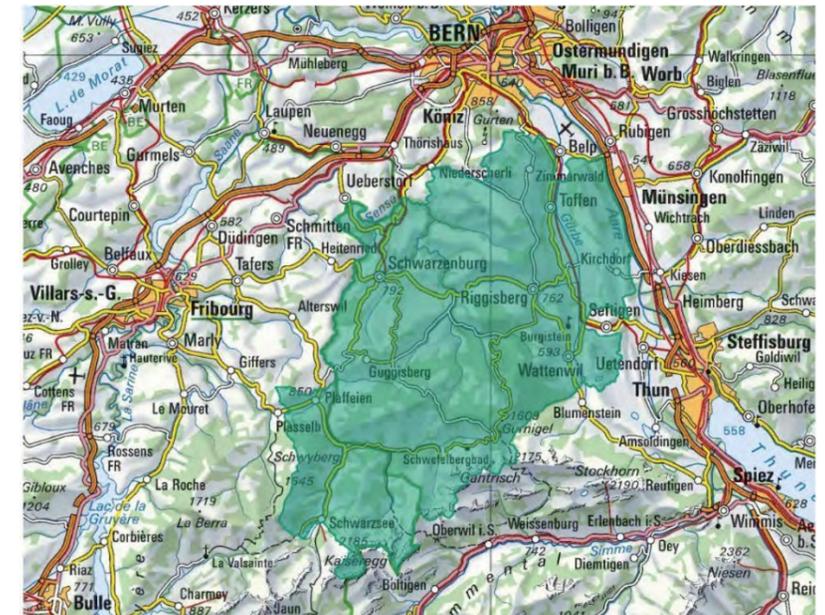
- Möglicher Ansatz: Ersatz der Grunderschliessungs- und Freizeitlinien (alle bis auf 611 und 321), Erschliessung der Streusiedlungen, Übernahme der Schulbedürfnisse

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 Neuenegg – 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 – Neuenegg (– Laupen)		30-Min.-Takt, 6-21h Mo-Fr, Sa 14 Kurse, So 1 Kurs	■	■
550 Laupen – Gümmenen		60-Min-Takt 6-20h Mo-Fr	■	▲
551 Gümmenen – Gurbrü		60-Min-Takt	Neues Angebot	
560 Rosshäusern – Mühleberg		11 Kurse/Tag Mo-Fr	●	●
570 Mühleberg – Bern Brünnen		60-Min.-Takt, + Verdichtung Mo-Fr	▲	▲
Moonliner M83 Laupen – Neuenegg – Bern		3 Kurse/Nacht Fr/Sa		
Moonliner M18 Laupen – Gümmenen – Bern		3 Kurse/Nacht Fr/Sa		

Raumstruktur

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

Akteure

Gemeinde(n): Neuenegg, 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 Neuenegg, Mühleberg, Rosshäusern
- Alters- / Pflegeheime in Neuenegg und Laupen

Handlungsbedarf

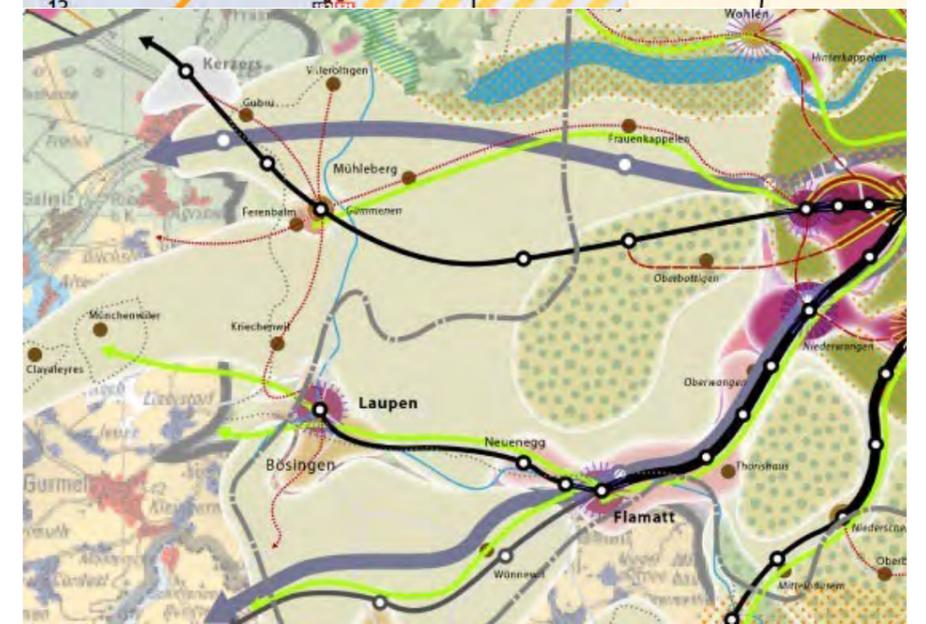
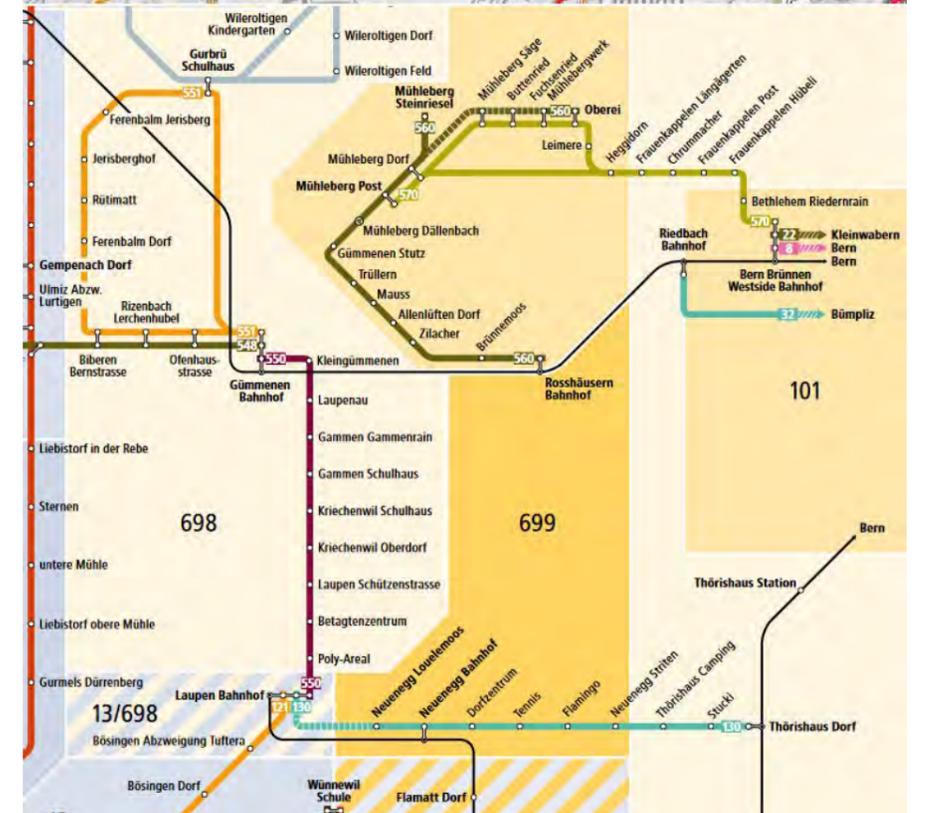
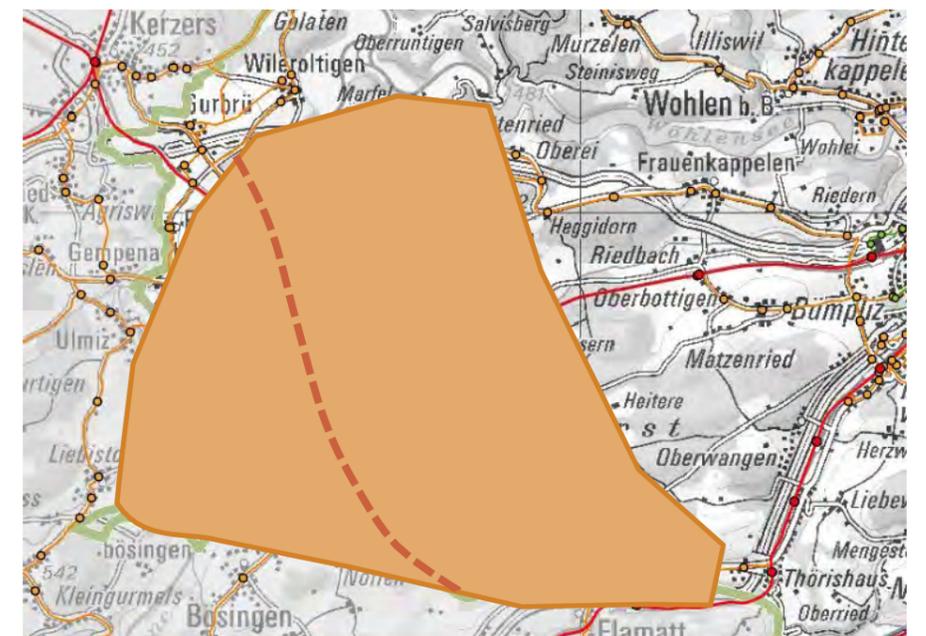
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Interesse bei Gemeinden vorhanden, Erschliessung Spengelried (ÖV-Loch)
- Möglicher Ansatz: Grunderschliessung, Abendangebot

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 Gümmenen – Mühleberg)
- Seitens Laupen und Kriechenwil kein Interesse gemeldet, zusätzlich Konkurrenz zu bestehendem ÖV, Vorteile unklar → Fokus auf Mühleberg/Neuenegg
- Perimeter eher klein, Interesse Postauto



Worbental – Krauchthal

Bestehendes ÖV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt	AUSL	KDG
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

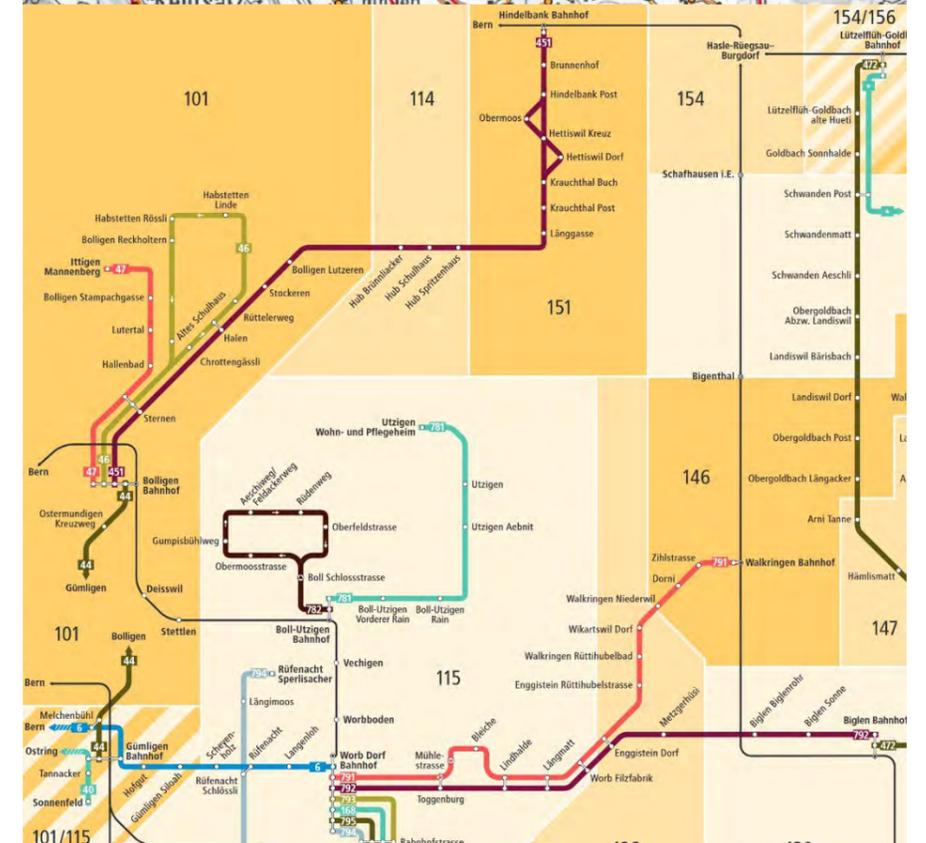
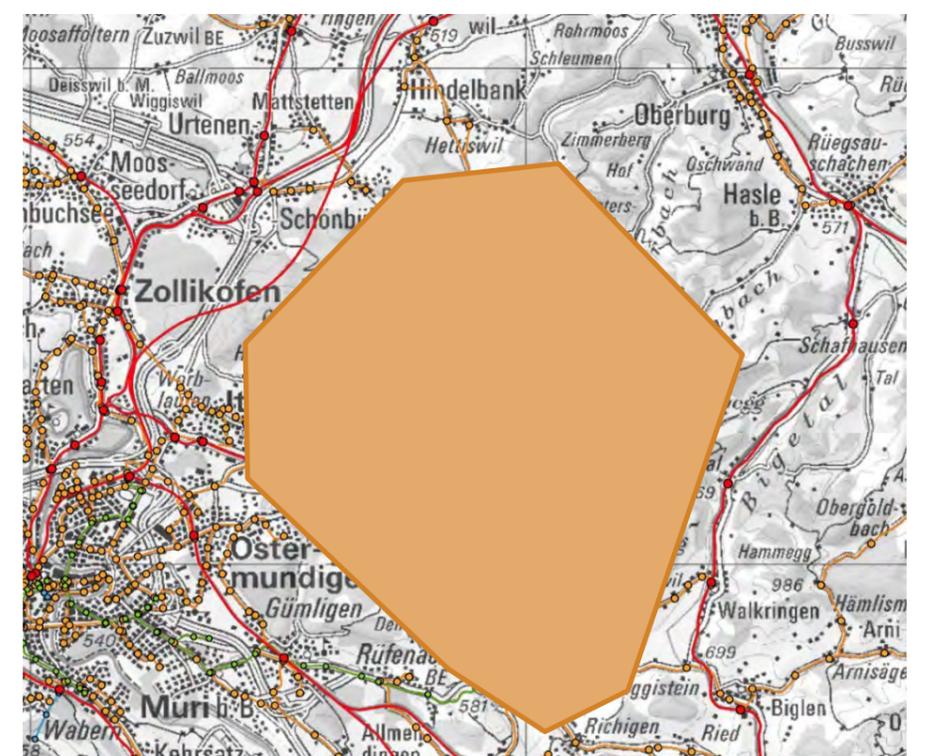
- Möglicher Handlungsansatz: Substitution Busverkehr, Grunderschliessung

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 Oberaargau

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 Trottilbus)	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): Oberaargau, Kanton Luzern
- Tourismus: Wandern, Biken, Trottifahren
- 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

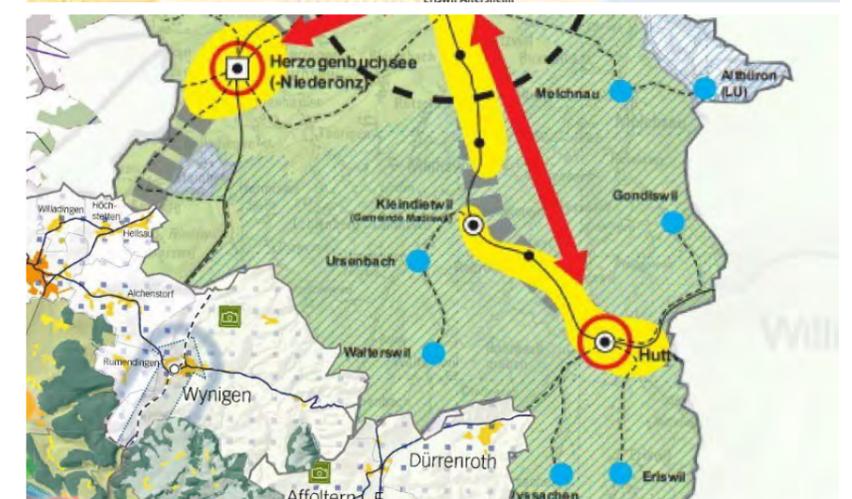
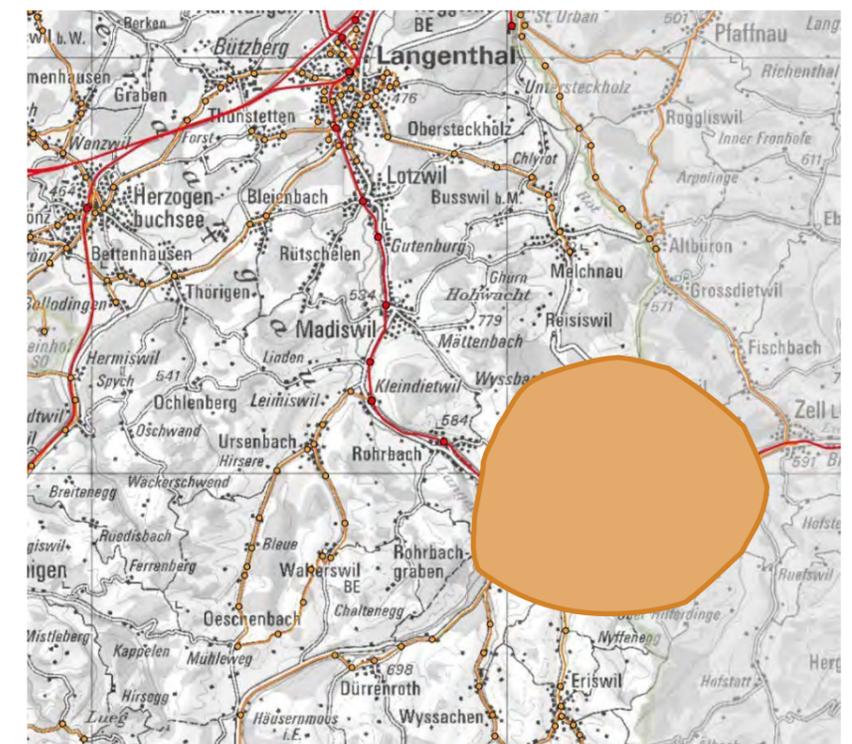
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: zum Ersatz des Bürgerbusses (Aufhebung 2024), Schülertransporte
- Möglicher Ansatz: Bürgerbus, Freizeitbus und die Linien 491 sowie 493 ersetzen, Abendangebot

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 vorbeprechen



4 Conférence régionale des transports Bienne – Seeland – Jura bernois

4.1 Lyss – Seedorf – Schüpfen – Wengi – Grossaffoltern

Bestehendes OV-Angebot

Bestehendes Bahnangebot	Takt	AUSL	KDG
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	Takt	AUSL	KDG
362 Lyss – Schnottwil	60-Min.-Takt	■	▲
367 Lyss Ortsbus- Schlaufe Dreihübel	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, weitere Schulhäuser in Lyss, Grossaffoltern, Seedorf, Suberg
- Alters- / Pflegeheime in Lyss, Grossaffoltern, Schüpfen und Frienisberg

Handlungsbedarf

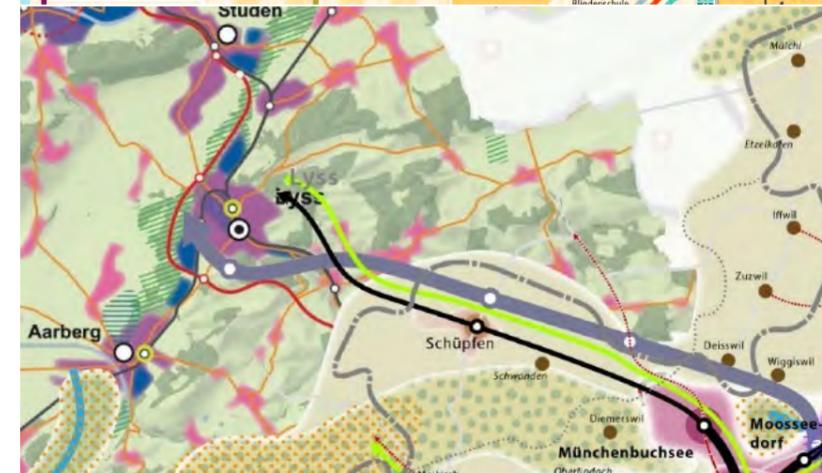
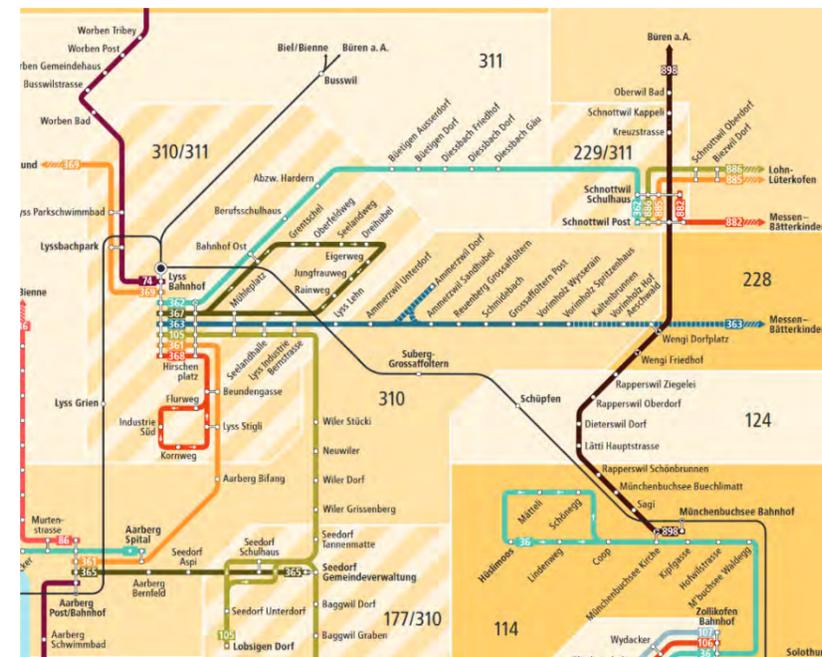
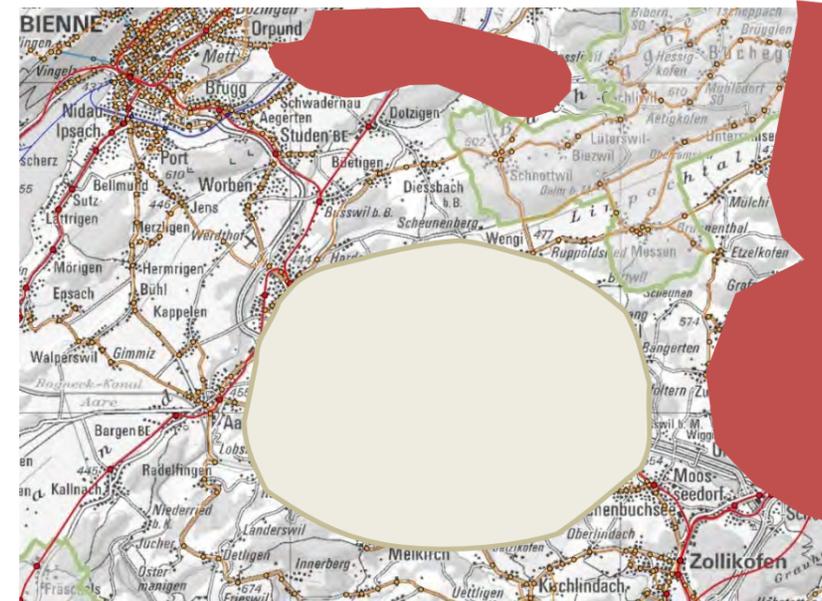
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Schülertransport, bessere Erschliessung von Gemeinden/Dörfern mit keiner oder schlechter ÖV-Anbindung, Ersatz Ortsbus Lyss (schlecht ausgelastet)
- Abstimmung mit Sharingkonzept der Gemeinde Lyss
- Möglicher Ansatz: Schülertransport, Substitution Ortsbus Lyss, Verbindung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

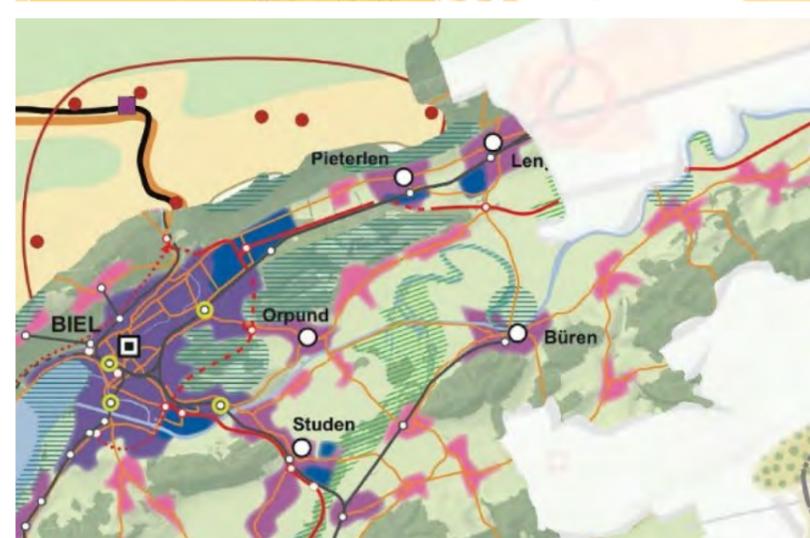
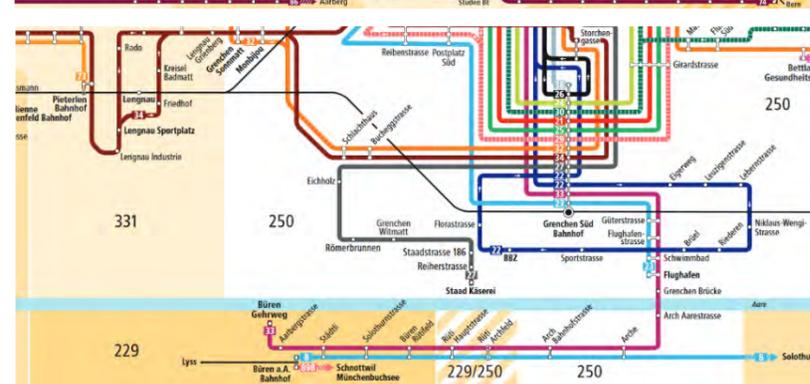
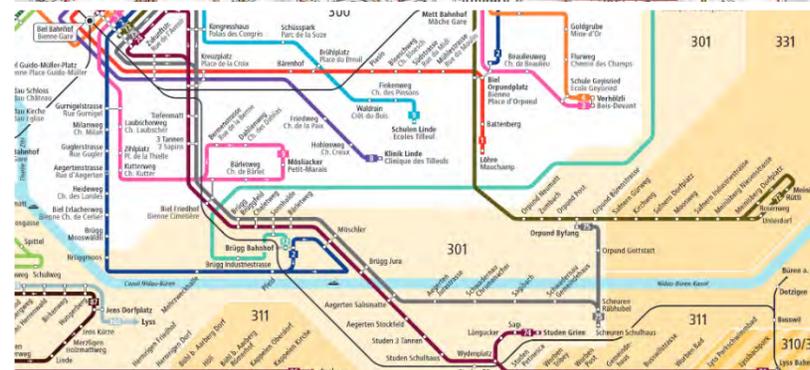
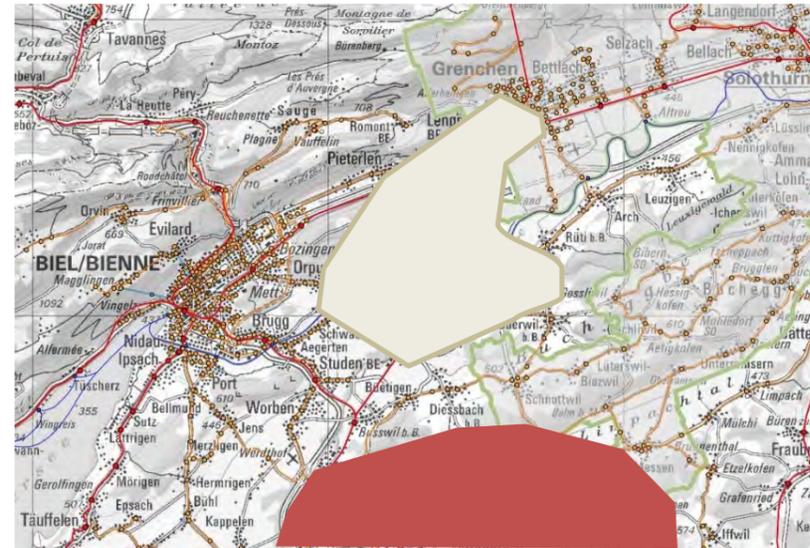
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Anbindung der Gemeinden an ÖV
- Möglicher Ansatz: ergänzende Grunderschliessung einzelner Weiler, Verbindung Büren a. A., Abendangebot in Grenchen, Ersatz Linie 27 &38 (Staad, Grenchenberg)

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

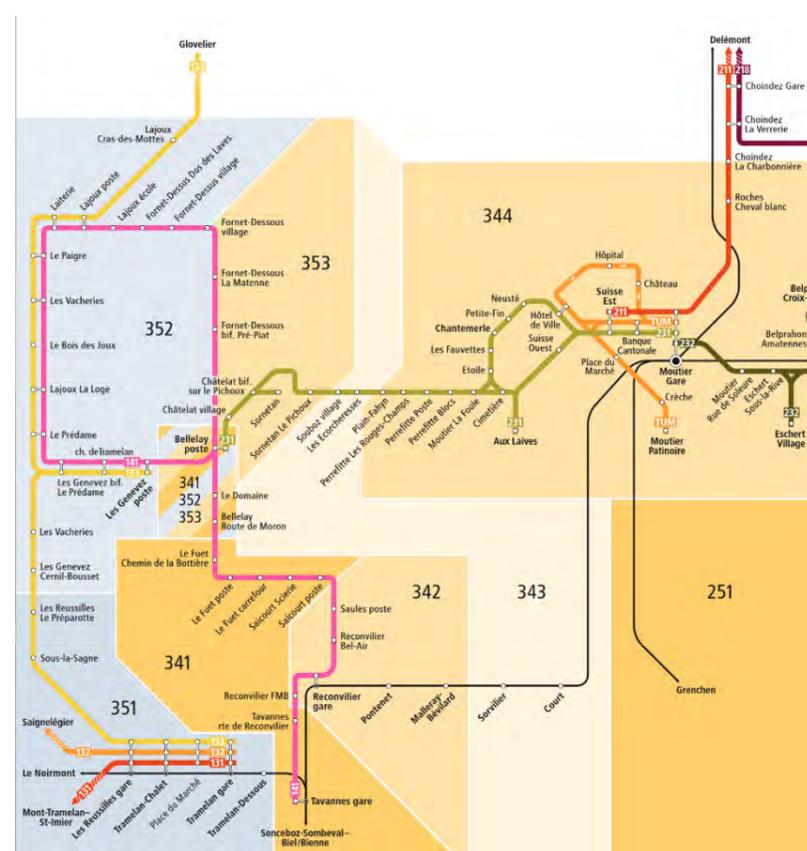
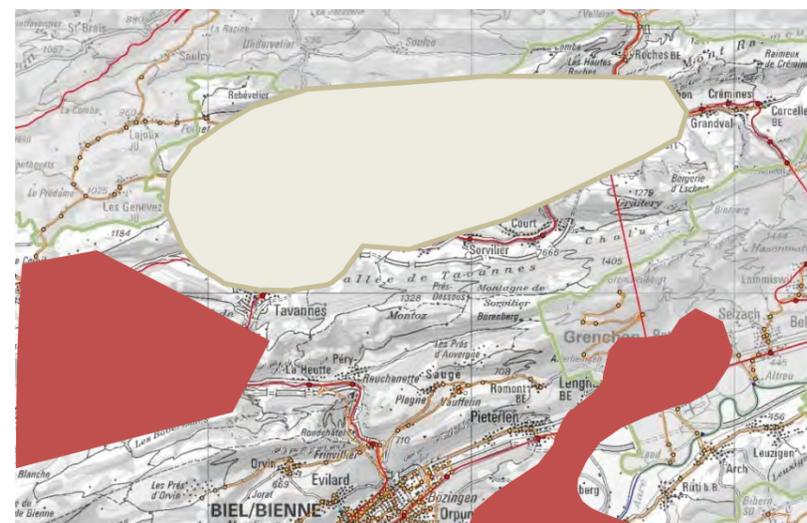
- Facteur déclenchant du point de vue de la commune: pour remplacer la ligne Petit-Val – Moutier (ligne 21) puisqu'elle sera sans doute supprimée avec le prochain SOR. Loveresse n'est absolument pas desservie aujourd'hui (écoles, commerces et ménages avec env. 350 personnes)
→ Offre de TP meilleure vers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

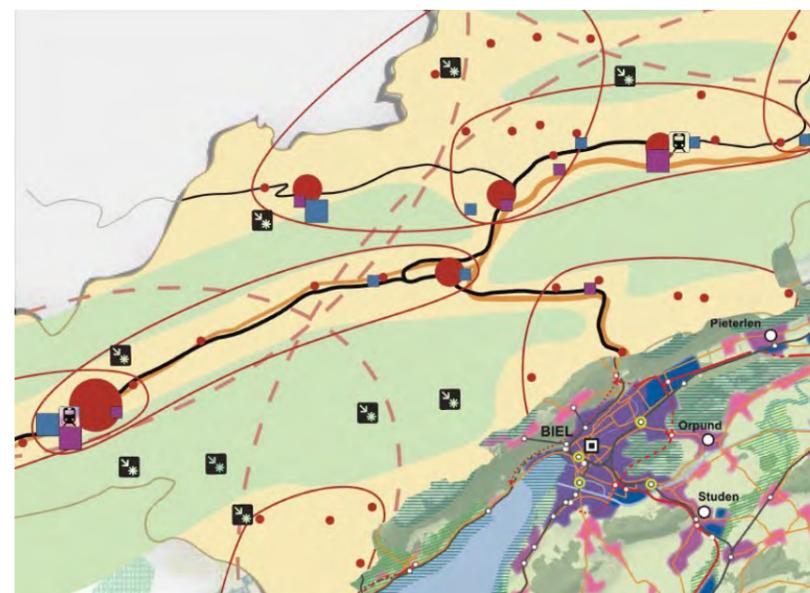
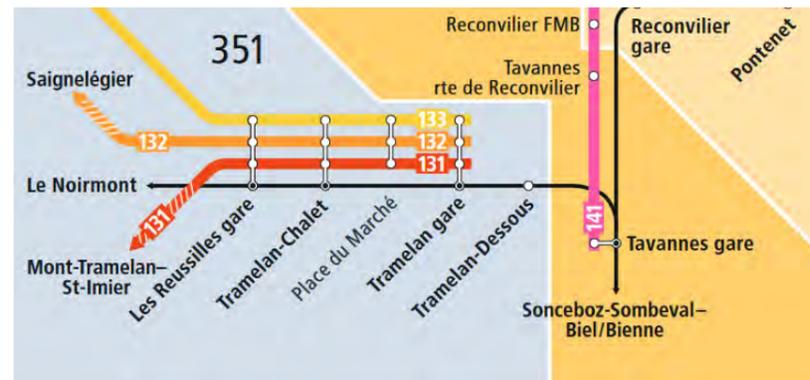
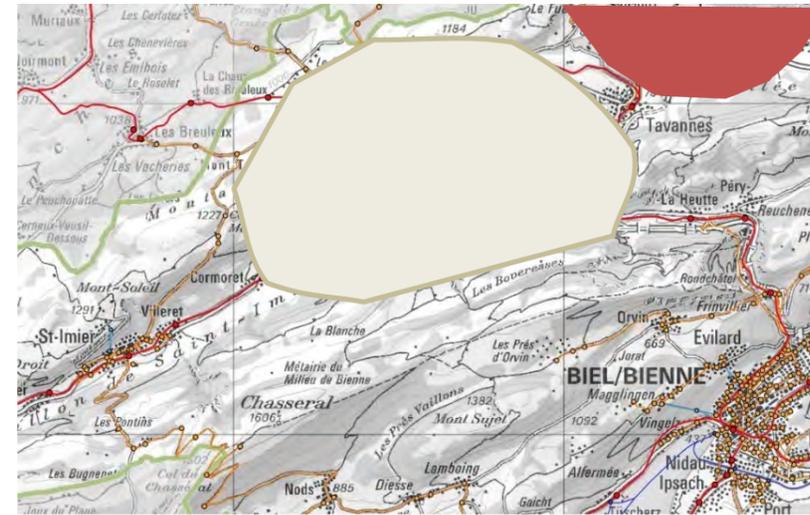
- Facteur déclenchant du point de vue de la commune: -
- Solution possible: remplacement des bus des lignes 132 et 133, offre du soir et offre des week-ends

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

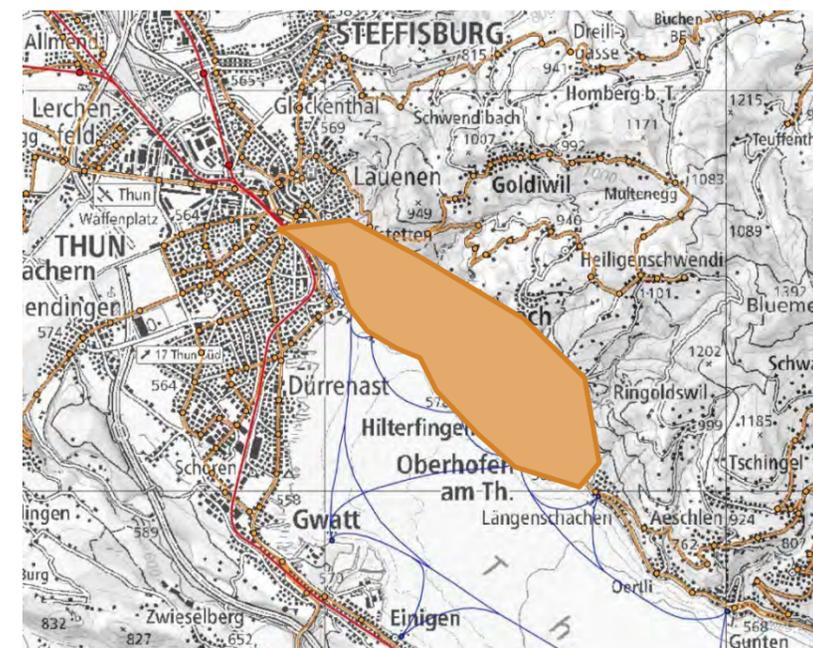
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: grosse Interesse von Gemeinden, Substitution bestehendes Angebot Hangbus, Berücksichtigung Verkehrsstudie Thun Innenstadt-rechte Seeseite
- Möglicher Ansatz: Substitution Linie 22

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

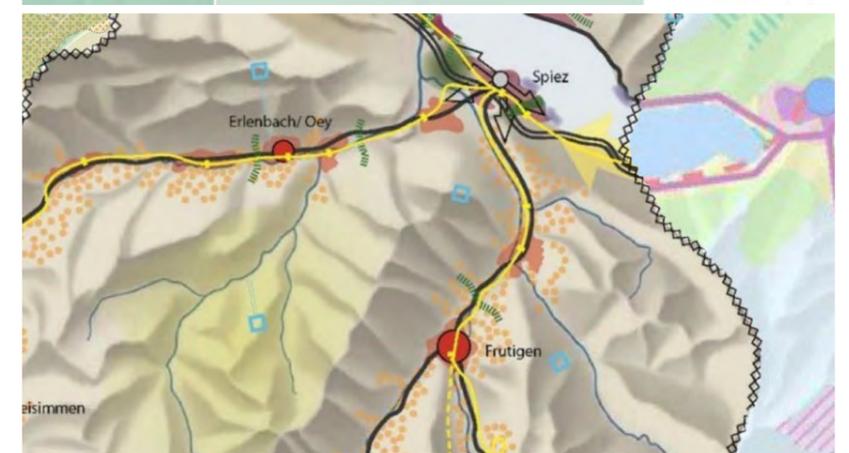
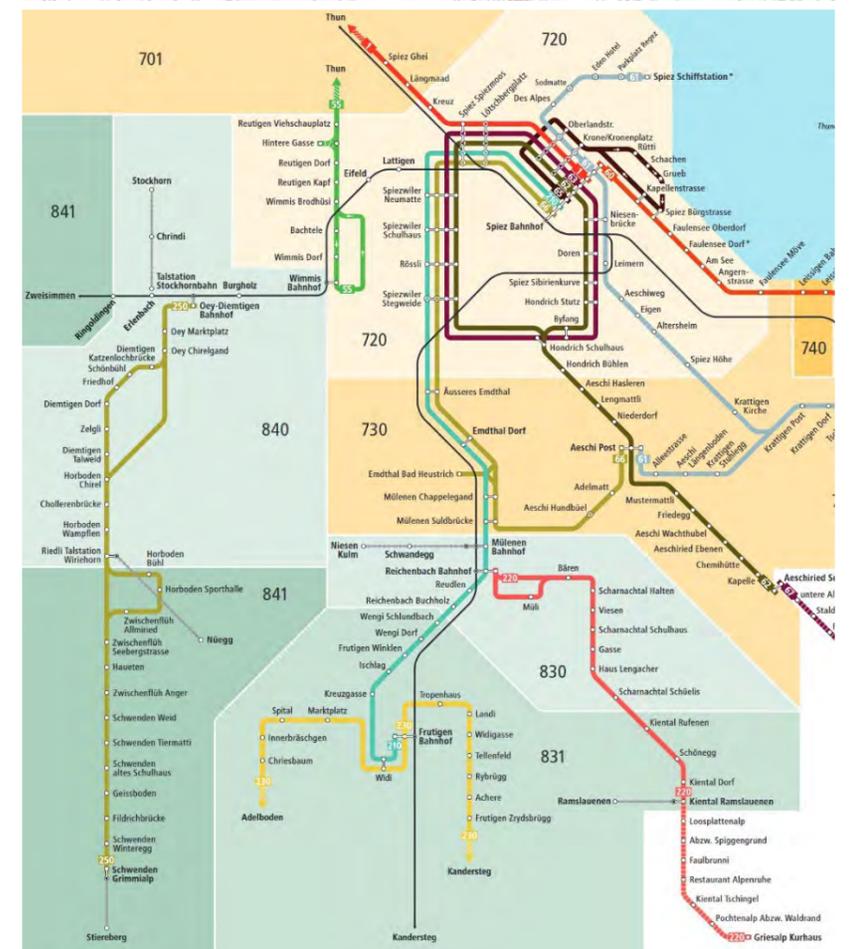
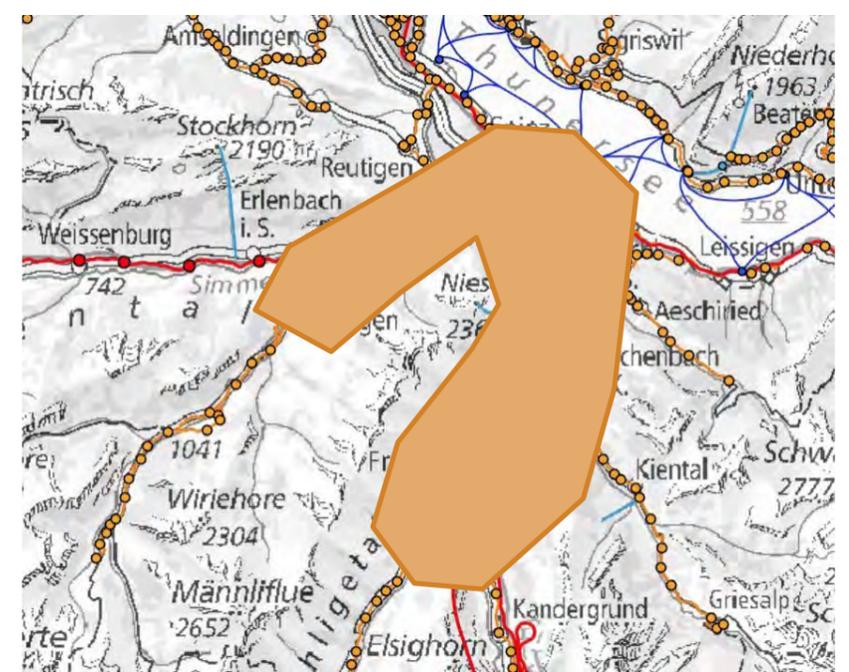
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: -
- Möglicher Ansatz: Postauto sieht v.a. Reichenbach-Frutigen, Ersatz Linie 210

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

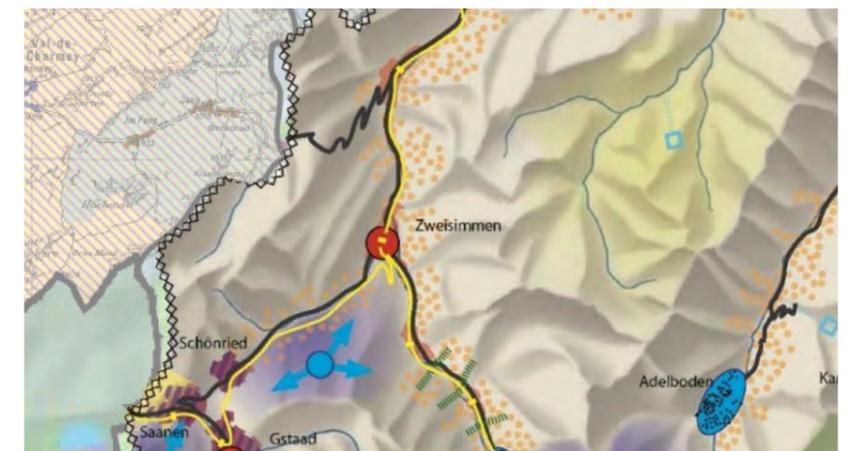
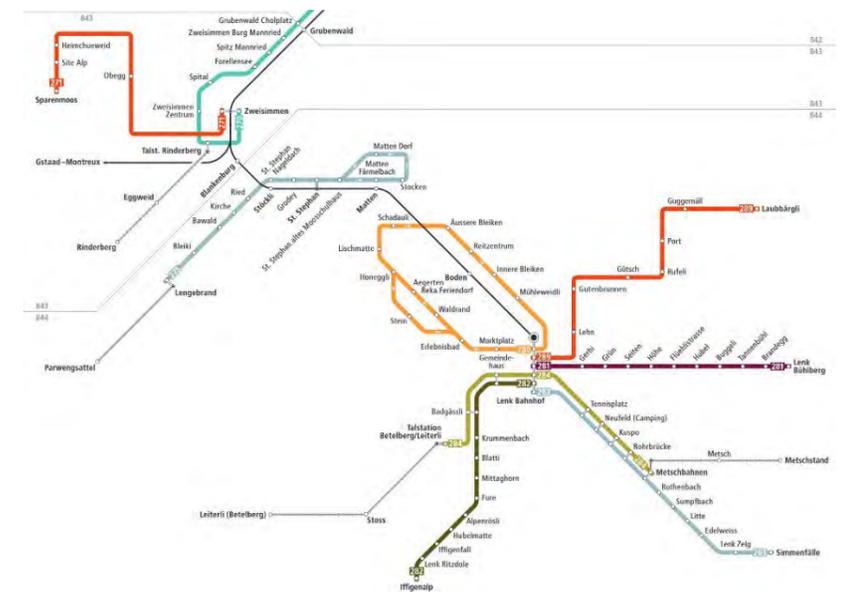
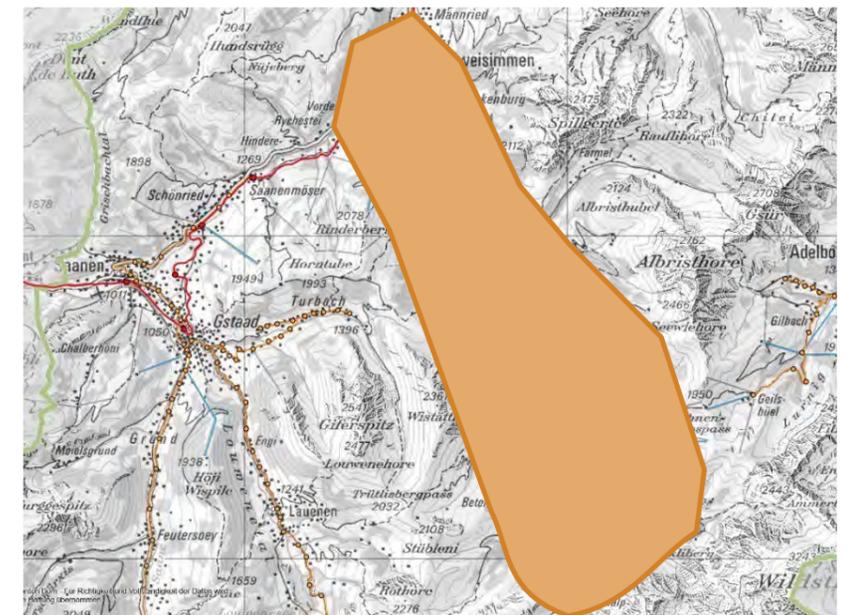
Gemeinde(n): Zweisimmen, St. Stephan, Lenk
 Region(en): Oberland West
 Tourismus: Wandern, Ski, Langlauf (Sparenmoos), Wintersport
 Transportunternehmen: BLS, MOB, AFA (Busbetrieb), Verein Sparenmoos Aktiv
 Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:
 – Oberstufenschulhaus in Zweisimmen, Schulen in Lenk,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

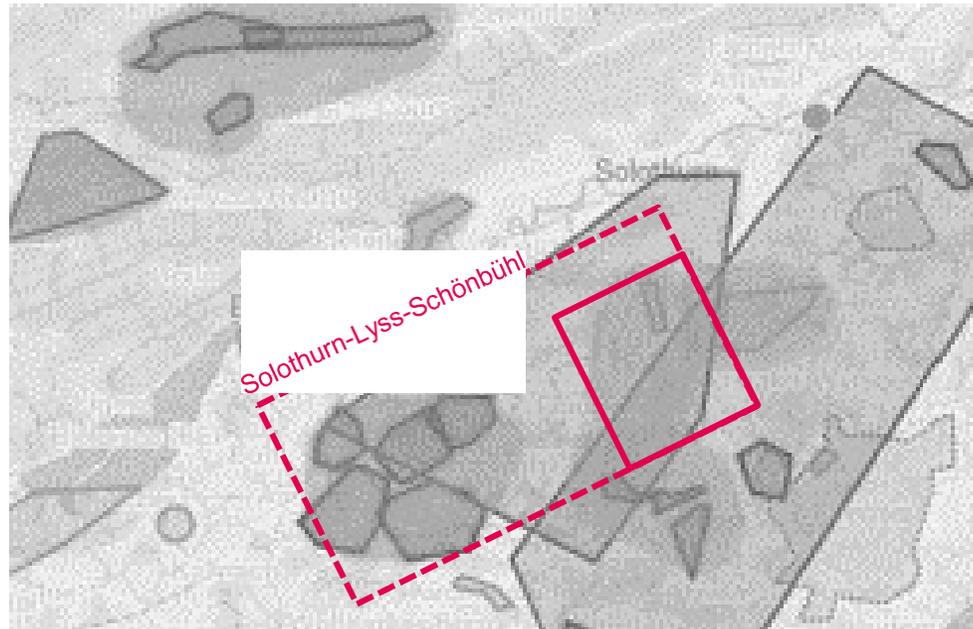
Entwurf

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 (myboxi) 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
 - 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
- 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
- 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	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – 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

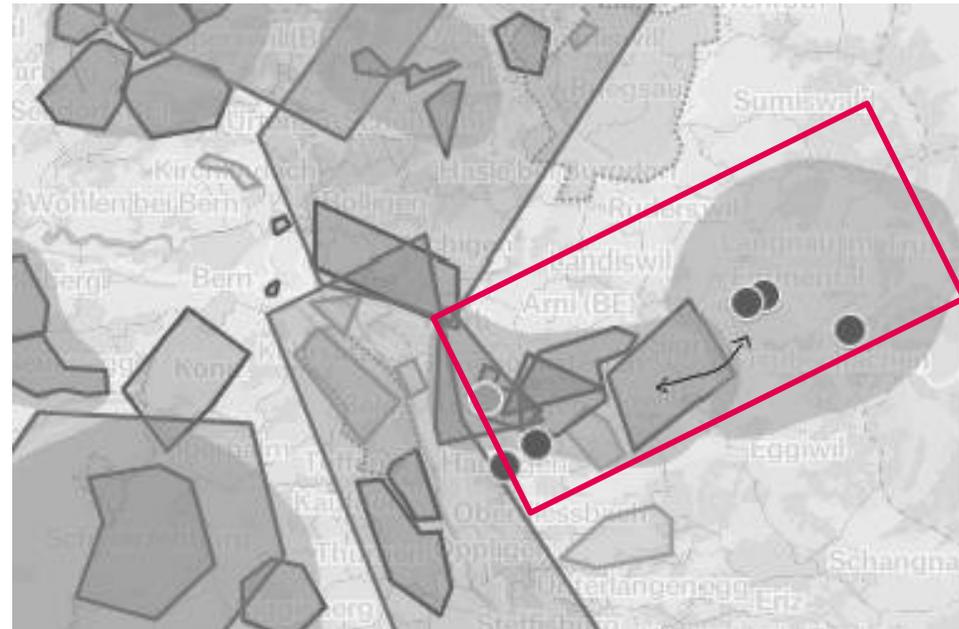
- Inbetriebnahme: ab Dez. 2028
- Auswirkungen auf öV: Integration Linien, Reduktion Linie, Anpassung von Hauptlinien zu NVZ

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

- Anzahl Fahrzeuge: 3
- Betriebszeiten 06-00 Uhr
- Tarif: Zonentarif
- Anbieter/Software: Mybuxi/Shotl

Nutzung

- Schätzung Passagiere: 50'000
- Schätzung Ticketeinnahmen: 200'000 CHF
- Totalkosten 600000 CHF
- Finanzierung: Kanton (200'000 CHF), Gemeinde (200'000 CHF)
- Kostendeckungsgrad: 33%

Sonstiges

- 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	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: 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

