

«On-Demand» dans le canton de Berne

Rapport intermédiaire Phase 1

CRT1, CRT2, CR3, CR4, CRT5

7 février 2024



Traitement

Matthias Oswald

Master of Science (MSc) EPFZ en développement territorial et systèmes d'infrastructure/SVI/SIA

Paula Vogg

Master of Science (MSc) EPFL en sciences du génie civil

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Case postale

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Roman Steffen

Master of Science (MSc), ingénieur civil EPFZ / CAS Change & Innovation Management HSG / SVI

Tina Keller

Master of Science (MSc), programme de Master en Business Administration à la Haute école de Lucerne

Trafiko AG

Kastanienbaumstr. 301

6047 Kastanienbaum

+41 41 252 07 07

willkommen@trafiko.ch

trafiko.ch

Accompagnement

Emanuel Buchs

CRT Oberland-Ouest

Carmen Metzler

CR Emmental

Thomas Berz

CRT Bienne-Seeland-Jura bernois

Fanny Farron

CRT Bienne-Seeland-Jura bernois

Timo Krebs

CR Berne-Mittelland

Markus Zahnd

CRT Haute Argovie

Laurent Reusser

OTP du canton de Berne

Titelbild: Trafiko AG

Table des matières

1	Introduction	4
1.1	Contexte	4
1.2	Procédure à suivre	5
2	Principes de base du concept «On-Demand»	6
2.1	Qu'est-ce que le ride-pooling (on demand)?	6
2.2	Qui sont les prestataires possibles?	7
2.3	Exemples de meilleures pratiques	7
2.4	Facteurs de succès	9
2.5	Conclusion	9
3	Cadre juridique	10
3.1	Stratégie cantonale et exigences	10
3.2	Possibilités de financement	10
3.3	Guide des offres de transport à la demande de l'OFT	11
4	Proposition de stratégie «On-Demand» Berne	12
4.1	Stratégie	12
4.2	Configuration On-Demand	13
4.3	Conclusion	14
5	Évaluation des zones d'application	15
5.1	Propositions des régions et autres idées	15
5.2	Concrétisation et fixation	17
5.3	Aperçu des projets «On-Demand»-à Berne jusqu'en 2030	21
6	Prochaines étapes	22
	Annexes	23
	Annexe 1: exposé introductif On-Demand (14.9.23)	23
	Annexe 2: exigences posées aux offres On-Demand, lettre de l'OTP du canton de Berne, 17.01.2024	23
	Annexe 4: propositions issues des régions	23
	Annexe 5: fiches techniques - zones d'application	23
	Annexe 6: esquisses de projet pour la phase 2	23

1 Introduction

1.1 Contexte

Limites des TP classiques

Dans les régions à faible population, les transports publics (TP) se heurtent à des limites en tant qu'exploitants de lignes «conventionnelles», surtout sous l'angle du rapport coûts-bénéfices et du nombre de passagers. Dans ces zones, l'entreprise de TP peut tout au plus garantir les services de base, de sorte que la population ne peut escompter bénéficier d'une offre attrayante. C'est également le cas dans le canton de Berne, malgré une extension continue de l'offre dans le trafic local et régional indemnisé: à l'heure actuelle, 15 % de la population bernoise ne peut pas profiter des avantages des TP («pas de desserte», 2018), et 15 % n'en profitent que modérément («qualité de desserte E+F», 2018). Il n'est dès lors pas surprenant que la part du trafic individuel motorisé (TIM) dans la répartition modale des transports soit très élevée dans l'espace rural. La question clé est de savoir comment les zones rurales peuvent être mieux desservies par les transports publics.

Des formes d'offre plus flexibles comme solution?

Dans ce contexte, une étude visant à améliorer la desserte TP dans les espaces ruraux (2022) a été élaborée par les Conférences régionales, resp. par les Conférences régionales des transports Berne-Mittelland, Bienne-Seeland, Jura bernois, Haute-Argovie et Thoue Oberland-Ouest. Cette étude a permis de créer un concept de base général qui présente, pour différents types d'espaces, plusieurs options qui permettent de créer une desserte TP conforme aux besoins ainsi que les synergies possibles. Pour améliorer la desserte dans l'espace rural, une approche possible consiste à proposer des offres plus flexibles, comme le ride-pooling.

Objectif de l'étude

Une étude de suivi devra permettre de concrétiser les leçons tirées à ce jour, identifier des zones d'application et élaborer de premiers concepts d'offre (ride-pooling) en vue d'une mise en œuvre concrète. Dans le canton, il existe çà et là différentes formes d'offres flexibles. Mais des questions non clarifiées subsistent sur les conditions cadres fondamentales (notamment sur le financement, les concessions, le tarif intégré). Ici également, l'étude de suivi vise à clarifier ce qui concerne les concepts d'offres à venir.

Ces dernières années, en Suisse comme dans les pays limitrophes, plusieurs essais pilotes ont été lancés, de nombreux projets ont été réalisés et beaucoup d'expériences ont été faites en relation avec la flexibilisation des offres TP. Cette étude a pour but de tirer parti de ces connaissances, qui ne sont pas encore validées. À la différence des planifications TP classiques, il ne s'agit pas d'élaborer les meilleures variantes au moyen d'une étude de variantes, mais il faut clarifier à quels endroits il existe des chances de réaliser des projets de ride-pooling, et définir les conditions préalables qui sont requises. Sur la base de nos expériences dans d'autres régions, il faut adopter une approche axée sur la pratique et impliquer tous les acteurs suffisamment tôt dans le projet afin de pouvoir discuter concrètement des problématiques décisives (notamment financement, rôles, intégration dans l'ensemble des TP). Pour réussir la mise en œuvre, il y a lieu d'auditionner suffisamment tôt le très petit nombre de prestataires d'offres On-Demand envisageables et de tenir compte de leurs systèmes de logiciels (p. ex. PubliCar de CarPostal, Bus Alpin ou Mybuxi).

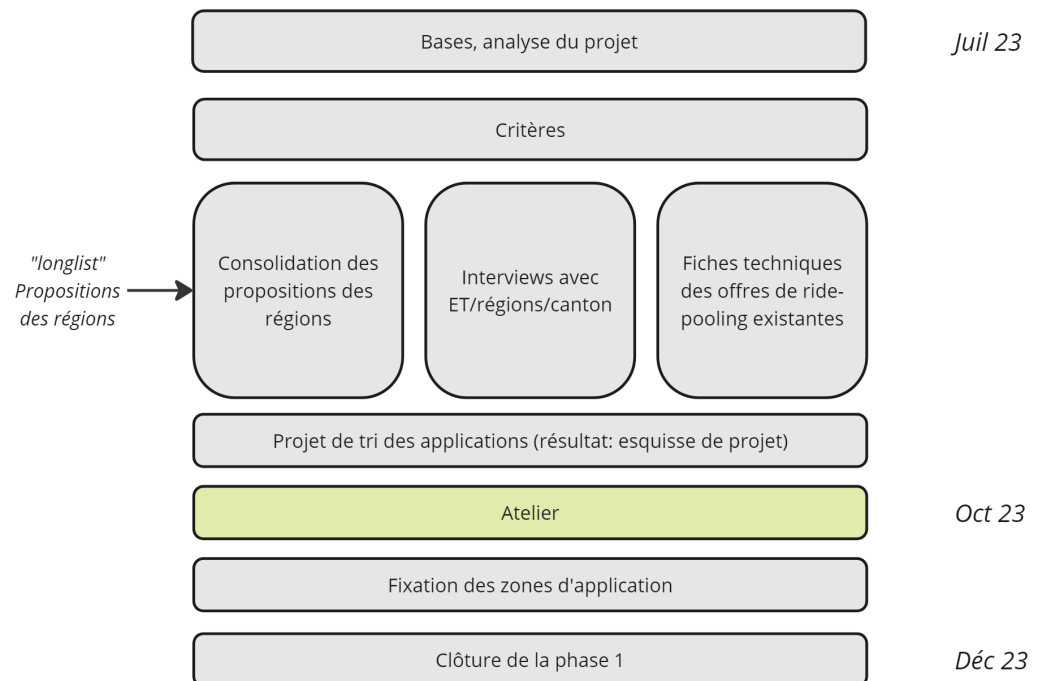
1.2 Procédure à suivre

Le projet global est subdivisé en deux phases. Le présent rapport contient la documentation de la 1^{re} phase:

- Phase 1: Tri des applications
- Phase 2: Préparation de l'exploitation concrète

Pendant la **phase 1**, il sera procédé à un tri des applications de ride-pooling, et des questions de principe seront clarifiées. On se basera sur un état des lieux sur les zones d'application potentielles (ce qu'on appelle la «longlist» qui sera établie par les régions) avec les attentes des acteurs impliqués (interviews avec les régions, les services cantonaux spécialisés, les entreprises de transport/les prestataires On-Demand [ET]) et les expériences faites avec les offres de ride-pooling existantes. Sur la base de critères définis au préalable, il sera procédé à un tri, et les zones potentielles proposées seront approfondies avec une esquisse de projet concrète. Le tri et les esquisses de projets seront discutés et les étapes suivantes seront fixées dans le cadre d'un atelier. La présente documentation contient la phase 1.

Pendant la **phase 2**, il faudra préparer les zones d'application identifiés pour l'exploitation concrète. Les esquisses de projets de la phase 1 seront concrétisées. Pendant cette phase, des entreprises de transport locales, les communes concernées et d'autres acteurs éventuels importants (p. ex. organisation de tourisme) seront impliqués. Dès lors, des organisations de projets spécifiques seront nécessaires pour les applications de la deuxième phase.



Graphique 1: Aperçu de la procédure à suivre de la phase 1

2 Principes de base du concept «On-Demand»

2.1 Qu'est-ce que le ride-pooling (on demand)?

Le ride-pooling permet de regrouper plusieurs trajets en utilisant un seul véhicule. Pour communiquer leurs demandes, les passagers peuvent utiliser une application. Les trajets qui vont dans une direction similaire sont ensuite regroupés (pooling). Cela correspond à une offre TP commandée par le passager concerné. Au lieu d'une application, on peut mande et de la taille du territoire desservi, on fera appel à des minibus ou à des minivans.

Des trajets allant d'un point A à un point B seront réservés, ce qui correspond à un service «porte-à-porte». Il s'agit donc d'une offre très souple qui rend possible une desserte sur une surface très étendue indépendamment de l'existence d'arrêts de TP. Il est aussi possible de définir les noms des arrêts à partir desquels le bus On-Demand circulera. Cela correspond à une offre TP réduite sur appel.

Pour les clients, un tel service à la demande permet d'utiliser les TP avec flexibilité, indépendamment de l'existence d'un horaire de bus. Grâce au regroupement des trajets, le nombre de véhicules utilisés diminue et le taux d'occupation du véhicule augmente par comparaison avec le TIM. Pour la personne qui a commandé le trajet, le service à la demande peut offrir une exploitation plus efficace et plus économique.

Le transport à la demande peut servir de complément aux lignes principales des TP. Cela s'avère judicieux p. ex. pendant les heures creuses où la demande est faible (p. ex. extension des TP réguliers après 20h dans les régions où il n'y a plus d'offre disponible). Le transport à la demande ne peut remplacer les TP que sur les lignes secondaires dont le potentiel est mal exploité.

Le graphique ci-dessous montre la vue d'un utilisateur dans l'application On-Demand sur la base de l'exemple de PubliCar. Lors d'une première étape, l'utilisateur introduit l'adresse de destination souhaitée dans l'application web. La distance pour le trajet est calculée à partir du lieu de départ actuel, et le trajet peut être réservé lors d'une 2e étape. Le paiement est effectué via un moyen de paiement mémorisé (3e étape). Lors de la 4e étape, le trajet s'affiche avec d'éventuels arrêts intermédiaires pour emmener des passagers supplémentaires.



Graphique 2: Exemple de vue utilisateur de l'application PubliCar

2.2 Qui sont les prestataires possibles?

Compte tenu de leur expertise préalable et de leur expérience d'exploitation, deux prestataires On-Demand occupent actuellement le devant de la scène en Suisse, à savoir:

PubliCar

Le produit PubliCar de l'entreprise CarPostal SA est un prestataire bien établi depuis des années. Le produit TP de cette grande entreprise garantit une certaine stabilité, et il est possible de tirer parti des interactions avec la commande de l'autre offre TP de cette entreprise. CarPostal peut par exemple optimiser ses propres lignes et, le cas échéant, peut offrir un service On-Demand dans le cadre de ses propres concessions existantes. Les lignes « faibles » de cars postaux peuvent être réduites ou supprimées, resp. le tracé de la ligne peut être optimisé si, en lieu et place de cette ligne, une offre On-Demand est lancée. Ou alors le service On-Demand peut combler des lacunes aux endroits où aucun véhicule de TP ne circulait auparavant. Ainsi, le service On-Demand ne constitue pas une offre supplémentaire distincte, mais il est activement intégré dans la planification TP. En outre, PubliCar collabore avec des entreprises de transport tierces et loue son logiciel (p. ex. pour Bus Alpin).

MyBuxi

À la différence de PubliCar, Mybuxi est un prestataire privé qui propose un système On-Demand. En règle générale, ce système On-Demand est proposé en sus de l'offre TP et se considère plutôt comme une alternative au TIM. Selon l'entreprise, son but consiste à faire en sorte que les ménages renoncent à une deuxième voiture dans la zone de desserte concernée. MyBuxi est encore une entreprise d'assez petite taille et se base sur un autre modèle d'affaires que celui de PubliCar. Pour ce qui est des tarifs, du processus de commande et du financement de l'indemnisation, elle ne s'oriente pas en priorité sur les standards TP. Pour pouvoir offrir un tarif approprié à ses clients, elle mise sur des sponsors et des institutions qui fonctionnent souvent selon une approche «bottom-up» en tant qu'organes responsables. De nombreuses zones de desserte se basent sur une initiative locale qui défend le «On-Demand», le lance et l'accompagne.

Pour d'autres entreprises de transport, une offre On-Demand est aussi envisageable, mais à court terme (en raison des besoins en logiciel et de l'expérience d'exploitation requise), et il est judicieux de le faire uniquement en collaboration avec l'un des deux prestataires précités.

2.3 Exemples de meilleures pratiques

En Suisse, il existe déjà divers services On-Demand dans différentes régions. Ces dernières années, des expériences avec différents prestataires, logiciels et modèles d'affaires ont été réunies. Les obstacles résultant des affaires On-Demand sont connus, et les applications ont fait leurs preuves dans la pratique. Nous pouvons profiter de ces connaissances de sorte qu'un projet peut être lancé sans pilotage. Différents exemples de meilleures pratiques sont présentés ci-dessous. Les détails des différents projets sont joints à l'Annexe 1 «Exposé introductif On-Demand» du 14.9.23.

Appenzell

Dans la région d'Appenzell, CarPostal exploite une offre On-Demand en collaboration avec PubliCar. En raison de la structure de l'habitat (habitat dispersé), la demande pour les trajets même les plus demandés est trop faible pour pouvoir proposer une propre ligne de transports. C'est pourquoi il existe un service de transports avec commande On-

Demand sur toute la surface (porte-à-porte). Cela permet une indemnisation similaire à celle des lignes TP traditionnelles.

Andermatt

MyBuxi exploite une offre On-Demand sur une surface très étendue dans la région du Gotthard autour du site touristique d'Andermatt et de Göschenen, plaque tournante pour le trafic. Pour la mobilité sur place, pendant la saison d'hiver à Andermatt, il existe un bus sportif, et pendant l'été, quelques lignes de cars postaux qui passent par les cols de montagne. La ligne ferroviaire Matterhorn-Gotthard-Bahn et celle de la Süd-Ost-Bahn desservent la région. Ainsi, MyBuxi est un complément «porte-à-porte» à un système de bus locaux plutôt faiblement disponible. Après la mise en place de l'offre MyBuxi, une ligne TP existante a été supprimée, de sorte qu'on peut considérer le service On-Demand comme un remplacement.

Flims-Laax-Falera

La région est rattachée par CarPostal au réseau ferroviaire à Coire/Thusis. De nombreux bus locaux circulent sur place en haute saison. Un bus de nuit existait jusqu'à présent en tant que complément à l'offre de jour. Ce dernier a été remplacé par une offre On-Demand («Nightliner») et circule en haute saison. Le but est d'étendre cette offre en basse saison et de l'offrir pendant la journée quand les bus locaux ne circulent pas. Comparé à la haute saison, les TP sont très peu présents pendant la basse saison; le service On-Demand constitue donc une extension de l'offre conforme aux besoins à cette période.

Thusis

La région de Thusis est desservie par de nombreuses lignes de CarPostal. Le soir, certaines lignes passent à un système d'offre On-Demand. Le service On-Demand circule selon un horaire prédéterminé, mais uniquement sur réservations. L'offre est mise en œuvre par des chauffeurs de taxi qui remplacent durant toute la journée, à des tarifs meilleur marché, les chauffeurs de bus de l'exploitant de la ligne. De même, seuls de petits bus circulent dans la région, non pas les cars postaux normaux. CarPostal dans son ensemble assume la responsabilité de l'exploitation.

Offres de Bus Alpin

Bus Alpin est un prestataire national de trajets On-Demand dans des régions touristiques. En règle générale, il n'y a pas de TP dans ces régions, ou seulement de manière limitée. Il s'agit de points de départ appréciés pour les randonnées à ski ou à pied ou des sites se trouvant dans des parcs naturels. L'exploitation est clairement définie selon les saisons, et elle diffère selon les régions. Les billets des TP sont parfois valables, mais il faut souvent s'acquitter de tarifs spéciaux. La plupart du temps, les lignes circulent selon un plan horaire. En fonction de la région concernée, la réservation est obligatoire (p. ex. Pany/St-Antönien). Dans ces régions, les courses ont seulement lieu si la demande est suffisante. D'autres lignes au bénéfice d'une demande de base suffisante circulent aussi sans réservation (p. ex. Parc naturel du Thal).

Pikmi

Pikmi était une offre On-Demand de la ville de Zurich qui desservait un territoire municipal bien défini. Le projet a surtout été exploité pendant une année durant la pandémie, et les véhicules circulaient chaque jour de 20h le soir à une heure du matin. La zone de desserte et l'offre ont été modifiées en cours de projet. Les TP zurichois (VBZ) étaient l'exploitant de l'offre. Ils avaient mis à disposition le personnel de conduite et avaient coordonné la maintenance des véhicules. Toute la journée, les véhicules Pikmi étaient utilisés pour le compte de Mobility et pouvaient être réservés à cet endroit par des clients privés. L'offre Pikmi a été abandonnée en raison d'une rentabilité insuffisante. Les

véhicules Pikmi étaient utilisés le soir, donc à un moment où l'offre des TP était peu disponible. Pikmi permettait en outre des liaisons directes dans la zone de desserte qui étaient rattachées aux TP traditionnels, avec des processus de passage d'un type de véhicule à un autre.

2.4 Facteurs de succès

Les exemples précités permettent de dresser une liste des facteurs de succès pour assurer le bon fonctionnement d'une offre On-Demand. Pour pouvoir mettre en place une offre On-Demand à Berne, les points suivants doivent être pris en compte:

- Définir le territoire pertinent, par exemple un endroit qui (à certains moments) n'est pas desservi par les TP. Autre possibilité: on peut définir la fonction de desserte jusqu'à une ligne principale (p. ex. ligne ferroviaire).
- Proposer une bonne offre qualitative (véhicules, personnel, application, support technique) avec de brefs temps d'attente (max. 15 min).
- La durée du trajet ne doit pas dépasser 15 minutes.
- Il faut impliquer suffisamment tôt des partenaires compétents (entreprises de transport) comme PubliCar, MyBuxi ou Bus Alpin et tirer parti de leur savoir-faire.
- Avoir un modèle d'affaires avec une structure claire des coûts et des revenus, en sachant que les véhicules et les frais du personnel de conduite sont les principaux facteurs de coûts, et qu'ils se présentent différemment en fonction de la situation (conductrices/conducteurs de bus, chauffeuses/chauffeurs de taxi ou freelances, parfois même bénévoles).
- Engagement local de la part des communes, des commerces et de la population (approche «bottom-up» versus «top-down»)
- Intégration dans l'offre TP existante afin que les transports collectifs mettent à disposition une offre coordonnée.
- Adaptation de l'offre TP aux prestations On-Demand (optimisation des lignes existantes)
- Financement garanti, même en cas de sous-couverture des coûts

2.5 Conclusion

L'offre récente de TP «On-Demand» est proposée dans de nombreuses régions et s'est ainsi bien établie. Le prestataire PubliCar, de CarPostal, agit en sa qualité de prestataire de TP et optimise la plupart du temps l'ensemble du système. L'entreprise privée Mybuxi se considère plutôt comme un système à part entière qui entend remplacer le TIM. Ces deux entreprises ne peuvent pas circuler dans les régions rurales en couvrant leurs coûts, et sont donc tributaires de contributions de tiers. Ces coûts doivent être la plupart du temps supportés localement, ce qui nécessite une initiative sur place afin de pouvoir mettre en œuvre avec succès des services «porte-à-porte».

3 Cadre juridique

3.1 Stratégie cantonale et exigences

Dans le canton de Berne, une stratégie spécifique pour les offres On-Demand n'existe pas. Dans la stratégie de mobilité globale du canton de Berne (2022), des offres On-Demand sont explicitement citées en tant qu'axe prioritaire stratégique. L'offre classique de TP doit être harmonisée avec la structure de l'habitat et doit être étendue et complétée de manière ciblée par des offres On-Demand. Précisément dans les régions faiblement urbanisées, un remplacement (partiel) des offres TP classiques est également envisageable. Pour cela, la condition à remplir est de disposer d'applications On-Demand appropriées. Nous ne visons pas une offre On-Demand qui couvrirait la totalité de la surface.

Pour la commande avec participation financière du canton de Berne, les projets On-Demand doivent respecter les conditions cadres légales (LTP et OOT). Les exigences posées aux offres On-Demand ont été stipulées par courrier du 17 janvier 2024 (annexe 2). Il faut citer à cet égard les principes de desserte (art. 3 OOT), les exigences minimales et le taux de couverture des coûts pour le niveau d'offre 1 (art. 11 OOT).

3.2 Possibilités de financement

Conformément à l'ordonnance sur l'offre de TP (art. 14 OOT), le canton participe au financement de modes d'exploitation non conventionnels s'ils couvrent l'approvisionnement de base et améliorent les résultats de l'exploitation par rapport aux méthodes d'exploitation en trafic de ligne traditionnelles. Il existe deux possibilités de financement pour les offres On-Demand:

Cofinancement en tant que bus exploité par des associations d'habitants (bus citoyen)

- Respecter les principes de desserte (art. 3 OOT)
- Autonomie des communes en ce qui concerne l'horaire, la structuration du tarif et l'organisation
- Pour les véhicules à 9 places au max. (y compris celle de la conductrice/du conducteur), aucune concession ou autorisation de transport des personnes n'est requise
- La pratique actuelle pour la contribution du canton dépend de l'effet de desserte (supplémentaire) et du nombre de véhicules utilisés
- Les demandes de participation financière du canton aux communes participantes doivent se faire par le biais du schéma d'offre régional

Commande en tant qu'offre de base ordinaire., resp. en tant qu'exploitation pilote

- Remplir les exigences de l'OOT et respecter les bases légales de la Confédération (voir aussi le Guide des offres de transport à la demande, OFT, 2023)
- Reconnaissance des titres de transport de la communauté tarifaire Libero et du Trafic direct
- En règle générale, nouvelles offres par le biais d'une exploitation pilote d'une durée de trois ans (art. 15 OOT)
- Exigences minimales:
 - Demande: 1 pers. par heure de durée d'exploitation
 - Taux de couverture des coûts pour minibus: min. 15%

Les esquisses de projets On-Demand doivent être introduites dans les concepts d'offres régionaux (prochaine période de planification horaire 2027-2030) afin de pouvoir recevoir un cofinancement par le biais du canton. Un cofinancement des applications On-Demand existantes peut aussi être demandé par le biais du schéma d'offre régional (SOR). Comme pour les offres de TP classiques, également pour les offres On-Demand, les possibilités de soutien financier cantonal sont régies par les limites du cadre financier.

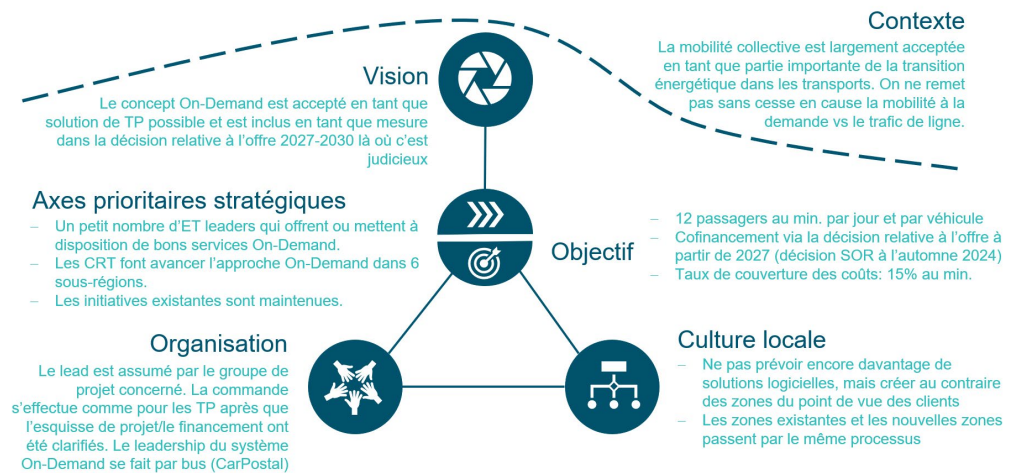
3.3 Guide des offres de transport à la demande de l'OFT

Pendant l'élaboration du projet, soit concrètement en novembre 2023, l'Office fédéral des transports (OFT) a publié un Guide sur le thème des offres de transport à la demande. Ce guide sert à la classification juridique, mais n'apporte pas de nouvelles connaissances pour la mise en œuvre. Ainsi, il ne formule aucun énoncé sur la gestion des projets pilotes. Il arrive souvent que des cas particuliers doivent être analysés de manière séparée en collaboration avec l'OFT. À l'heure actuelle, une implication de l'OFT dans le projet n'est pas considérée comme judicieuse.

4 Proposition de stratégie «On-Demand» Berne

4.1 Stratégie

Pour l'offre On-Demand, la «phase pilote» a déjà eu lieu. Elle a été marquée par de nombreux projets de différents acteurs à l'échelle de toute la Suisse, avec différentes offres et solutions logicielles. La phase imminente «Implémentation» a pour but de concrétiser des pistes de solutions qui fonctionnent bien dans le cadre de la mobilité collective. Le graphique ci-après présente une stratégie qui pourrait être en vigueur pendant les 6 prochaines années pour une offre On-Demand dans le canton de Berne.



Graphique 3: Proposition de stratégie pour une offre On-Demand-dans le canton de Berne pendant la phase «Implémentation»

Contexte

Des offres On-Demand qui sont bien établies dans le canton de Berne existent déjà. D'autres régions ont un potentiel prometteur. En outre, plusieurs prestataires travaillent activement sur le canton, comme PubliCar, Mybuxi et Bus Alpin. La mobilité collective est largement acceptée et constitue un solide pilier vers la transition énergétique dans les transports.

Vision

Les offres On-Demand sont une partie bien acceptée des prestations TP et seront mises en œuvre là où c'est judicieux pour la décision relative à l'offre en 2027-2030.

Axes prioritaires stratégiques

Trois axes prioritaires stratégiques sont proposés pour guider la réalisation de cette vision.

1. Compte tenu des expériences faites dans d'autres offres On-Demand, dans un premier temps, seul un très petit nombre d'entreprises de transport exploiteront des offres de ce genre afin de réduire au maximum le nombre d'interfaces logicielles.
2. En concertation avec les communes, les régions initient l'implémentation des offres On Demand et assurent une coordination similaire à celle des offres TP classiques.

3. Les initiatives locales existantes sont maintenues et font progresser le lancement d'autres prestations On-Demand.

Objectifs

- Cofinancement via la décision relative à l'offre à partir de 2027 (décision SOR de l'automne 2024)
- 32 passagers au min. par jour et par véhicule
- Taux de couverture des coûts: 15% au min.

Organisation

Pour les offres On-Demand, il faut mettre sur pied un groupe de projet (local) distinct. Ce groupe de projet fait avancer l'initiative et, ce faisant, se base sur le processus de commande On-Demand.

Culture locale

Les zones de desserte avec leurs spécificités constituent un facteur de succès à prendre en compte. Ce faisant, il faut tenir compte des besoins des clients et des exigences locales.

4.2 Configuration On-Demand

Les exemples ont montré que les offres On-Demand peuvent être structurées de manière différente. Comme le montre le graphique, il existe huit facteurs qui permettent de décrire les caractéristiques de l'offre:

- Type d'exploitation:
En fonction de la situation initiale et des conditions cadres, il faut prévoir un autre type d'exploitation On-Demand approprié. Ce qui est décisif, c'est de savoir si et dans quelle mesure il existe aussi une offre de TP à titre supplémentaire, et quelles sont les modalités de financement prioritaires.
- Lead:
Les autorités peuvent faire progresser l'offre. Mais les initiatives privées sur place ont du succès et sont importantes pour la mise en place d'une offre On-Demand.
- Embauche de conducteurs ou chauffeurs:
Il est possible d'acquérir le service de conduite de véhicule en tant que tel auprès d'une entreprise de transport. Il est aussi possible de recourir à des sous-traitants ou à des chauffeuses/chauffeurs de taxi. En règle générale, ces derniers restent employés auprès de leur employeur, et l'exploitant On-Demand conclut un contrat sur l'acquisition de la prestation. Des freelances peuvent aussi assumer le service de conduite du véhicule.
- Logiciels:
Ioki (PubliCar) et Shotl (Mybuxi) sont les deux solutions logicielles bien établies qui sont exploitées dans le canton de Berne. Mais ces deux solutions ont aussi certains inconvénients (p. ex. rattachement au système d'information clients des TP ou rattachement aux systèmes tarifaires des TP). Quant au logiciel, il s'agit d'un élément clé qui, une fois choisi, ne pourra être changé plus tard qu'au prix de grandes difficultés si celui-ci ne convient pas.
- Véhicule:
Pour le choix du véhicule, les facteurs décisifs sont l'acquisition, la disponibilité et la demande attendue. Si la durée des interventions On-Demand n'est limitée qu'à quelques heures, il faudra aussi utiliser le véhicule de manière différente. Pour les véhicules électriques, il faut aussi penser aux stations de recharge et au fonctionnement de la recharge.
- Tarif:

Le tarif spécial apporte la plupart du temps un surcroît de recettes-clients par rapport aux tarifs TP comparativement bas avec leurs nombreux abonnements. Dans le tarif spécial, des abonnements spécialement conçus sont aussi envisageables. Il y a aussi des cas où l'on applique le tarif TP standard avec les fournisseurs mais un supplément est payé dans l'application On-Demand.

– Modalités de financement:

Le tarif payé est une partie importante du financement. Si l'on veut s'en sortir sans recourir aux indemnités TP étatiques, des contributions de sponsors ou de tiers sont importantes pour pouvoir financer les offres.

– Courses complémentaires:

En règle générale, les véhicules On-Demand ne sont utilisés qu'à certaines heures de la journée ou comportent des heures d'exploitation sans mandats de transport. Cela offre certaines options pour des utilisations complémentaires comme p. ex. pour le transport de personnes âgées ou les transports scolaires. Cela augmente ainsi le taux de couverture des coûts de toutes les offres combinées.

Type de solution	Bus citoyen	Exploitation pilote (nouvelle)	Optimisation de la ligne de TP		
Lead	Canton	Commune	Association	Privés	
Conducteurs embauchés	ET	Sous-traitants	Chauffeuses/ chauffeur de taxi	Freelances	
Logiciel	loki (Publicar, Busalpin)		Shotl (mybuxi)	Nouveau logiciel	
Véhicule	Véhicule de trajet	Véhicule électrique	Véhicule de location	Partage de véhicule	Véhicule privé
Tarif	Tarif des TP		Propre tarif avec abonnement demi-tarif	Tarif de taxi	
Financement	Passagers	Canton	Commune	Sponsors	
Courses complémentaires	Pas de courses supplémentaires	Service d'aide et de soins à domicile	Foyer pour personnes âgées	Combinaison bus scolaire	

Graphique 4: Configuration de l'offre On-Demand

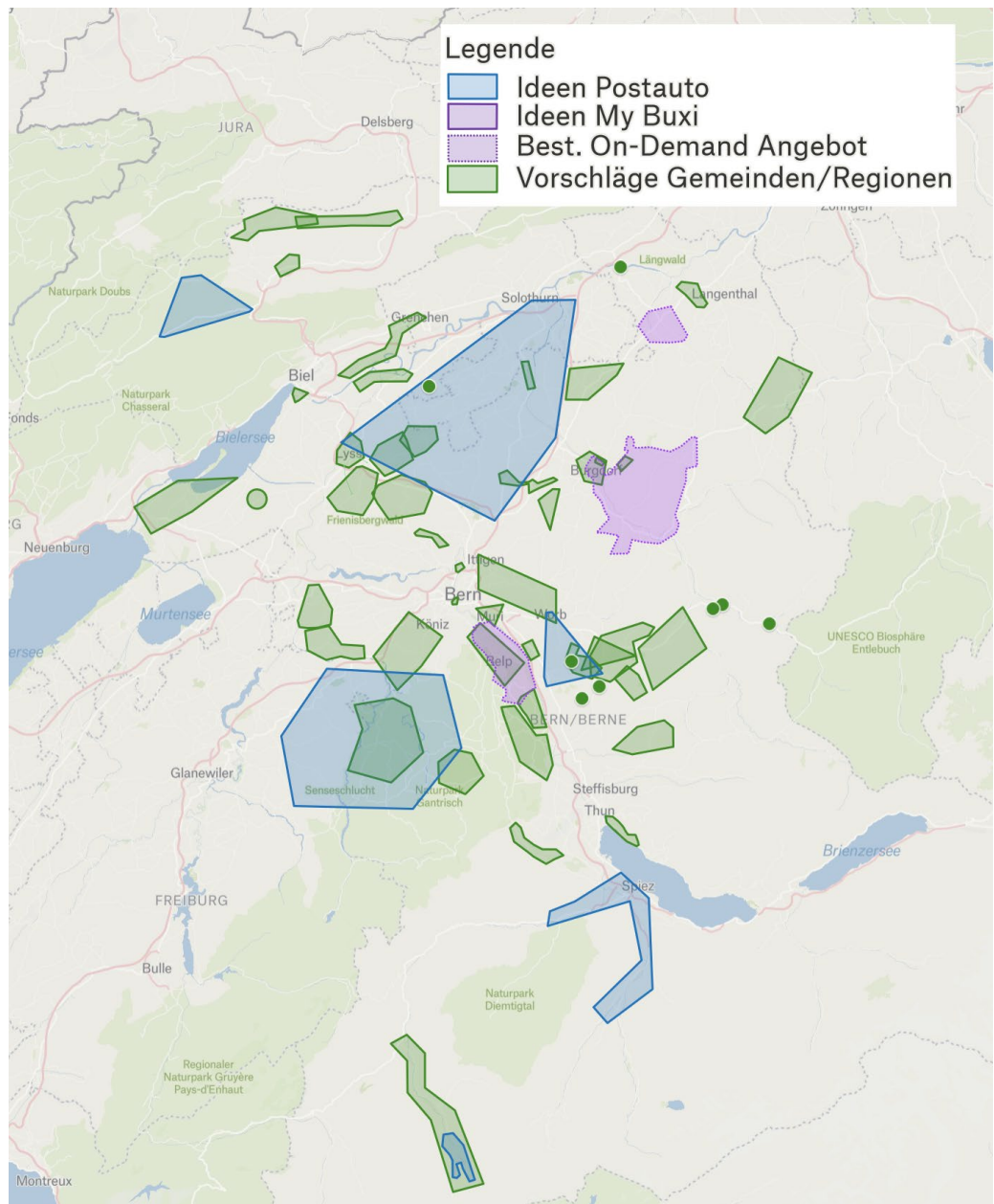
4.3 Conclusion

La phase pilote a déjà eu lieu pour l'offre On-Demand. Elle a été marquée par de nombreux projets de différents acteurs, avec différentes offres et solutions logicielles. La phase imminente «Implémentation» a pour but de concrétiser des pistes de solutions qui fonctionnent bien dans le cadre de la mobilité collective. Pour ce faire, on propose une stratégie qui tient compte de différents aspects de la configuration des offres On-Demand. Un processus facile de commande On-Demand doit tenir compte des ressources disponibles du récent secteur On-Demand, mais tente de s'appuyer sur des processus de commande TP qui ont déjà fait leurs preuves. Ce qui est décisif, c'est une esquisse de projet élaborée en commun sur place où les coûts et le financement sont déjà ébauchés avant que l'on puisse planifier des projets de manière approfondie.

5 Évaluation des zones d'application

5.1 Propositions des régions et autres idées

Au début du projet, les régions ont procédé à un sondage pour connaître l'intérêt des communes concernant des offres à la demande concrètes. Au total, près de 50 requêtes ont été déposées. Dans le canton de Berne, des offres On-Demand individuelles existent déjà. En outre, il existe aussi des idées des prestataires de mobilité pour la création de nouvelles zones. Le graphique 5 montre un aperçu des souhaits des communes et des entreprises de transport existantes, et les idées des prestataires de mobilité. Cela reflète l'état actuel de la discussion sur la thématique On-Demand dans le canton de Berne. Dans différents lieux, certains acteurs sont certes intéressés, la coordination se fait çà et là en ordre dispersé, mais souvent les acteurs sont isolés. Très souvent, les communes souhaitent une offre On-Demand dans des zones ou à des heures où les TP classiques se heurtent à des limites, et où existent déjà depuis assez longtemps des déficits en matière de desserte. Du point de vue des entreprises de transport, différentes zones intéressantes existent. Des offres pour résoudre certains problèmes isolés en recourant à des véhicules individuels sont moins prioritaires. Ce qui est intéressant pour les prestataires de mobilité, c'est un périmètre d'une certaine étendue (à partir de 2 à 3 véhicules) pour pouvoir créer les avantages les plus importants possibles pour les passagers, et pour obtenir des synergies dans l'utilisation des véhicules.

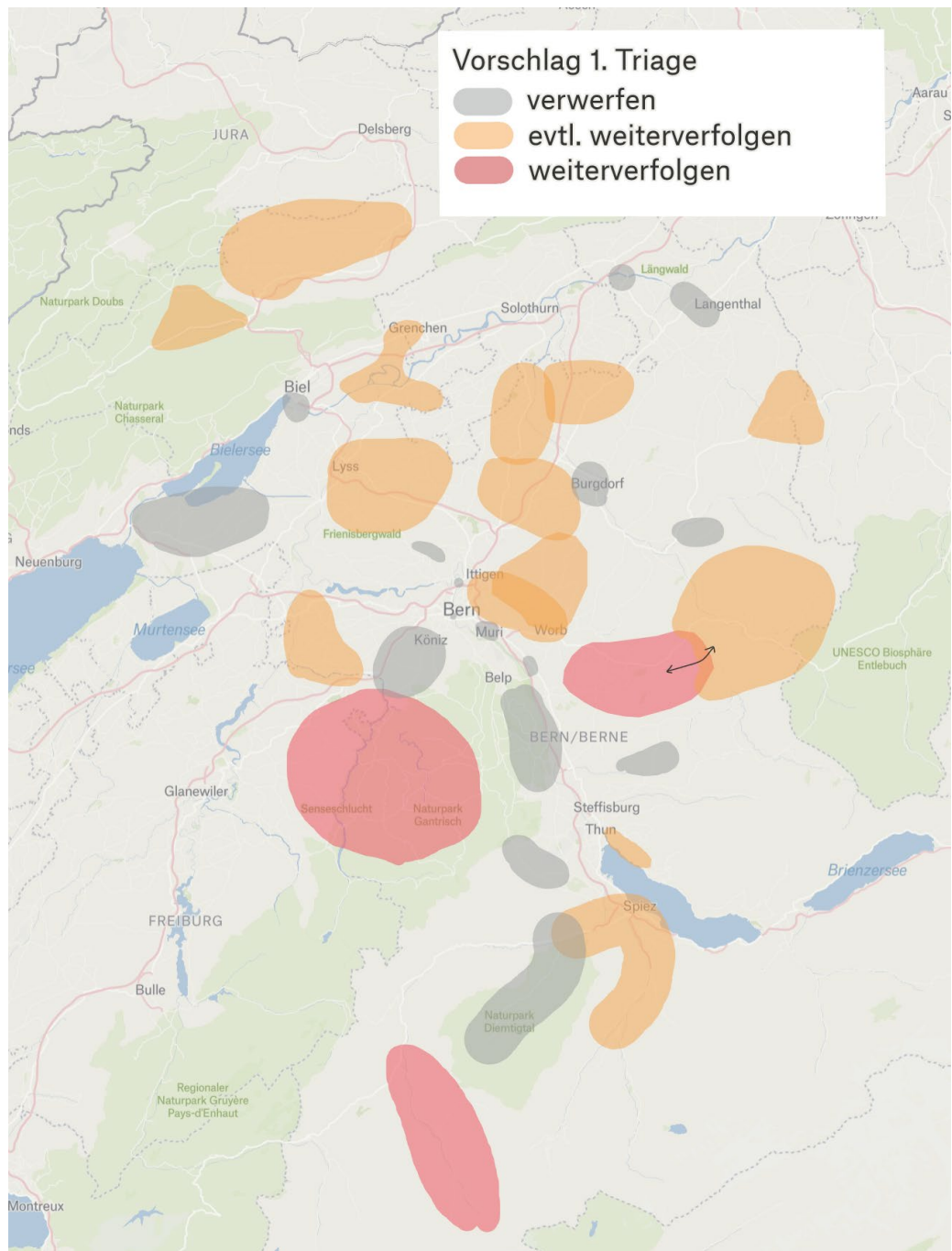


Graphique 5: Zones d'application selon la «longlist»

Compte tenu du grand nombre des propositions, nous avons procédé à une présélection. Pour cela, nous avons appliqué les critères suivants provenant des facteurs de succès (chapitre 2.4):

- Potentiel trop faible (utilisation isolée, trop fortement en concurrence avec l'offre existante, pas de rattachement possible au point d'interconnexion)
- Autres mesures d'offre TP déjà envisagées
- Extension ponctuelle du périmètre à l'offre On-Demand existante
- Structure d'urbanisation inappropriée
- Autres problématiques (p. ex. questions sur le financement)

Une liste d'aperçu avec présélection des requêtes figure à l'Annexe 4. Lors de l'atelier du 14.10.2023, la présélection a été discutée avec les régions, des zones fonctionnelles judiciaires ont été regroupées, et l'on a défini les types de zones qui devront faire l'objet d'une étude ultérieure approfondie.

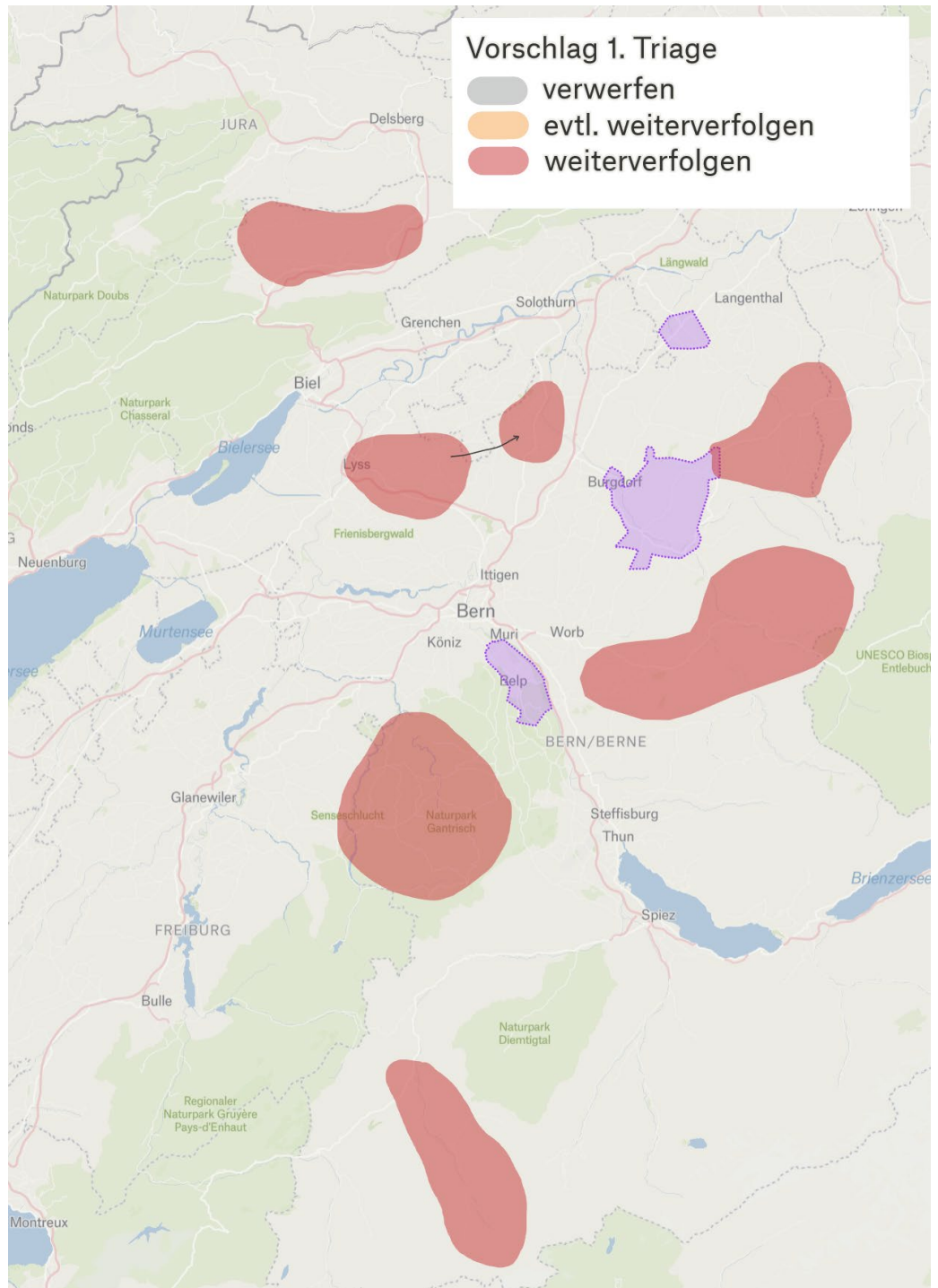


Graphique 6: Premier tri des zones d'application

5.2 Concrétisation et fixation

Pour ces 16 zones d'application, une fiche technique (annexe 5) a été établie, qui résume des informations sur l'offre TP existante, la structure territoriale, les acteurs concernés et la nécessité d'agir. Ces fiches techniques constituent la base de discussion pour les pistes de solutions à discuter et pour la fixation des zones d'application dont l'étude devra être poursuivie.

Dans les tableaux ci-après sont résumés les résultats issus de l'étude de détail des 16 zones d'application. Les lignes de couleur rouge correspondent aux zones destinées à l'examen ultérieur pendant la phase 2 (voir graphique 7).



Graphique 7 Deuxième tri des zones d'application destinées à l'approfondissement pendant la phase 2

CR Emmental

Haut Emmental (Langnau i. E. – Trubschachen - Trub)	<ul style="list-style-type: none"> – Un potentiel existe, en particulier sur la base des synergies avec le trafic de loisirs / le trafic scolaire – L'intérêt existe du côté des communes / de la région / des ET – Pas d'intégration du bus local Langnau (un nouveau concept de bus local a été mis en route) <p>→Poursuivre l'étude pendant la phase 2 en tant que périmètre agrandi avec extension à Grosshöchstetten - Niederhünigen - Bowil</p>
Bätterkinden – Fraubrunnen	<ul style="list-style-type: none"> – Il existe un potentiel limité en tenant compte de l'espace réduit – En concurrence avec le concept de bus prévu pour Untere Emme – RBS/PubliCar étudie une approche On-Demand dans la zone Bätterkinden / Limpachtal
Koppigen (- Bätterkinden)	<p>→Ne pas lancer de projet propre, certaines demandes / certaines communes pourraient évtl. être prises en compte dans le projet en cours RBS/CarPostal</p>
Jegenstorf – Hindelbank	

Tableau 1: Fixation des zones d'application CR Emmental

CR Berne-Mittelland

Grosshöchstetten – Niederhünigen – Bowil	<ul style="list-style-type: none"> – Il existe un potentiel en raison de lacunes prouvées en matière de desserte et en raison du trafic de loisirs – L'intérêt existe du côté des communes / de la région / des ET <p>→Poursuite de l'étude pendant la phase 2 en tant que périmètre agrandi conjointement avec le Haut-Emmental (région de Langnau)</p>
Schwarzenburg – Gantrisch	<ul style="list-style-type: none"> – Il existe un potentiel en raison des synergies entre différentes dessertes de base et les besoins du trafic de loisirs et des besoins des écoles – L'intérêt existe du côté des communes / de la région / des ET – Substitution de certaines lignes, resp. réorganisation de l'offre de lignes traditionnelle envisageable <p>→Poursuite de l'étude pendant la phase 2</p>
Neuenegg – Mühleberg	<ul style="list-style-type: none"> – Il existe un certain degré de potentiel (lacune de la desserte TP, synergies avec les besoins scolaires, offre du soir) – L'intérêt existe du côté des communes / de la région / des ET <p>– Offre uniquement complémentaire, financement peu clair</p>
Worblental – Krauchthal	<p>→Ne pas poursuivre l'examen dans le cadre de la présente étude, la priorité réside dans d'autres régions; au besoin, cette étude pourra être poursuivie de manière autonome</p>

Tableau 2: Fixation des zones d'application CR Berne-Mittelland

CRT Haute-Argovie

Huttwil – Affoltern	<ul style="list-style-type: none"> – Un potentiel existe sur la base des synergies entre les transports scolaires, la desserte de base et le trafic de loisirs – Il existe une pression pour passer à l'action, car le bus citoyen existant exploité par les habitants devra être réorganisé, il y a un grand intérêt du côté des communes et de la région, l'intérêt des ET est peu clair – Substitution au min. avec bus citoyen et bus itinérant – <input type="checkbox"/> Poursuite de l'étude pendant la phase 2 en tant qu'extension de l'offre On-Demand existante dans la région Berthoud/Emmental
---------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tableau 3: Fixation des zones d'application CRT Haute Argovie

CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

Lyss –Seedorf – Schüpfen – Wengi - Grossaffoltern	<ul style="list-style-type: none"> – Potentiel dans la desserte de base des villages/hameaux extérieurs, substitution du bus local de Lyss, synergies avec besoins scolaires et amélioration générale de la mise en réseau TP et rattachement aux arrêts ferroviaires – Un intérêt existe du côté des communes / de la région, ET peu clair – Substitution de certaines lignes envisageable (notamment bus local de Lyss) →Poursuite de l'étude pendant la phase 2 en tant qu'extension du périmètre du projet déjà lancé par RBS / PubliCar à Bätterkinden/Limpachtal
Petit Val – Reconvilier - Moutier	<ul style="list-style-type: none"> – Potentiel dans la desserte de base (notamment Loveresse) et du maintien de la liaison Moutier – Petit-Val, synergies avec le trafic de loisirs – Pression pour passer à l'action en raison de la suppression prévue de la lignée 21, d'où un grand intérêt du côté des communes / de la région, ET peu clair – Alternative à la ligne 21 →Poursuite de l'étude pendant la phase 2
Meienried - Granges - Bü- ren a. A.	<ul style="list-style-type: none"> – Potentiel limité (comblement des lacunes du réseau, amélioration de la desserte de base) – L'intérêt de certaines communes existe – Offre complémentaire, sans substitution, financement douteux →Ne pas poursuivre l'examen dans le cadre de la présente étude, la priorité réside dans d'autres régions; au besoin, cette étude pourra être poursuivie de manière autonome
Courtelay – Sonceboz- Sombeval – Tramelan	<ul style="list-style-type: none"> – L'approche pour l'offre On-Demand reste peu claire, considérée de manière isolée, le potentiel est limité; il serait certes plus important dans un périmètre agrandi au canton du Jura – Un intérêt existe du côté des ET, l'intérêt des communes n'est pas connu →Ne pas poursuivre l'examen dans le cadre de la présente étude, la priorité réside dans d'autres régions; au besoin, cette étude pourra être poursuivie de manière autonome

Tableau 4: Fixation des zones d'application
CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

CRT Oberland Ouest

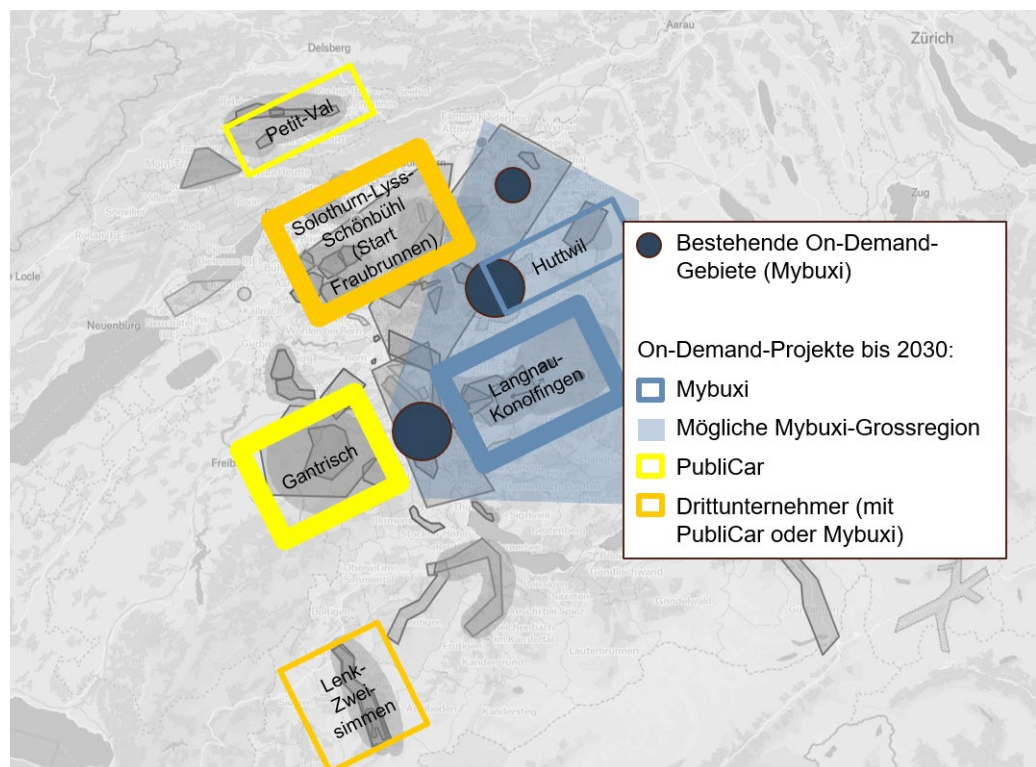
Zweisimmen – La Lenk	<ul style="list-style-type: none"> – Potentiel sur la base de synergies entre le trafic de loisirs / de tourisme, l'offre de base et l'offre du soir – L'intérêt existe du côté des communes / de la région / des ET – Substitution de certaines lignes envisageable au min pour certaines heures (bus de ski de Lengensbrand, bus de ski de fond de Sparenmoos, bus local de la Lenk) →Poursuite de l'étude pendant la phase 2
Hünibach - Oberhofen - Thoune	<ul style="list-style-type: none"> – Le potentiel existe (desserte de base, besoins scolaires, remplacement de desserte de ligne existante) – L'intérêt de certaines communes/villes/région existe, ET peu clair – Serait une substitution à la ligne de bus du coteau (Hangbus) L22 existante – Poursuivre l'étude On-Demand serait en conflit avec l'étude de corridor prévue sur la rive droite du lac →Ne pas poursuivre l'examen dans le cadre de cette étude; dans l'étude portant sur une étude de corridor, on étudiera aussi, en tant que variante, une approche On-Demand; le cas échéant, pourra être étudiée ultérieurement pour faire suite au propre projet
Frutigen – Erlenbach - Oey	<ul style="list-style-type: none"> – Il existe un potentiel dans la région Erlenbach/Frutigen et Oey (desserte de base, trafic de loisirs / de tourisme); toutefois, isolé spatialement/topographiquement – L'intérêt des ET existe, aucun souhait des communes – En ce moment, d'autres approches sont étudiées dans cette région, et l'approche On-Demand est en concurrence avec ces dernières →Ne pas poursuivre l'examen dans le cadre de cette étude, la nécessité d'agir sera approfondie avec d'autres approches; le cas échéant, l'approche On-Demand sera étudiée plus tard

Tableau 5: Fixation des zones d'application
CRT Oberland Ouest

5.3 Aperçu des projets «On-Demand»-à Berne jusqu'en 2030

Conformément à la stratégie et au tri, des projets sont proposés avec attribution aux prestataires selon le graphique ci-dessous. Voici nos réflexions à ce sujet:

- L'attribution des projets aux entreprises de transport permet d'approfondir et de faire avancer localement l'esquisse de projet en collaboration avec le futur prestataire.
- Il est peu judicieux que différents prestataires soient mutuellement actifs dans différentes régions. Les doublons sont importants; en fonction de la solution choisie, les clients reçoivent des interfaces entre les systèmes; on ne s'attaque pas en même temps aux optimisations des lignes TP par l'introduction de l'offre On-Demand; de grandes régions avec des systèmes identiques ne sont pas créées, etc.
- Mybuxi en tant qu'entreprise déjà établie avec 3 projets envisage, dans une grande région, des synergies pour l'utilisation de véhicules, mais aussi pour de futures offres au-delà des périmètres individuels.
- La région Soleure-Lyss-Schönbühl avec lancement à Fraubrunnen est déjà bien avancée avec l'initiateur RBS/CarPostal et, dans ce cadre, il faudrait faire en sorte que ce projet soit réalisé sans obstacles.
- Dans la région Lenk-Zweisimmen, avec le bus AFA, une entreprise de transport a été mandatée; elle pourra sûrement fournir des prestations de conduite On-Demand en tant que sous-traitante. Il reste encore à déterminer si ces prestations seront offertes par Mybuxi ou par PubliCar.



Graphique 8: Aperçu des projets On-Demand-à Berne jusqu'à 2030

Des esquisses de projets ont été établies pour ces six zones d'application; elles décrivent l'offre de manière assez générale (annexe 6). Ces esquisses de projets serviront de base aux projets individuels dans la phase 2 et devront être approfondies ultérieurement.

6 Prochaines étapes

Pour la deuxième phase, on prévoit l'approfondissement et la mise en œuvre des zones d'application définies pour l'offre On-Demand. Un projet spécifique est lancé pour chaque zone d'application sous la direction de la région. Ces zones sont parfois des espaces suprarégionaux. Dans un premier temps, dans le cadre d'une séance kick-off qui a lieu avec les communes et ET concernées, et d'autres parties prenantes, il faudra prendre une décision de principe pour savoir s'il faudra poursuivre ou non l'étude d'une approche On-Demand. Ensuite, les ET intéressées / les prestataires potentiels de mobilité devront élaborer une offre le plus rapidement possible, ou devront établir immédiatement une offre indicative qui concrétisera l'offre On-Demand.

La coordination entre les projets individuels devra se faire par le biais de séances d'échange d'informations entre les CR/CRT. Une éventuelle requête au sein du SOR devra se faire autant que possible de manière harmonisée afin de pouvoir garantir une comparabilité. La grille de requêtes (annexe 3) servira d'orientation à cet effet.

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

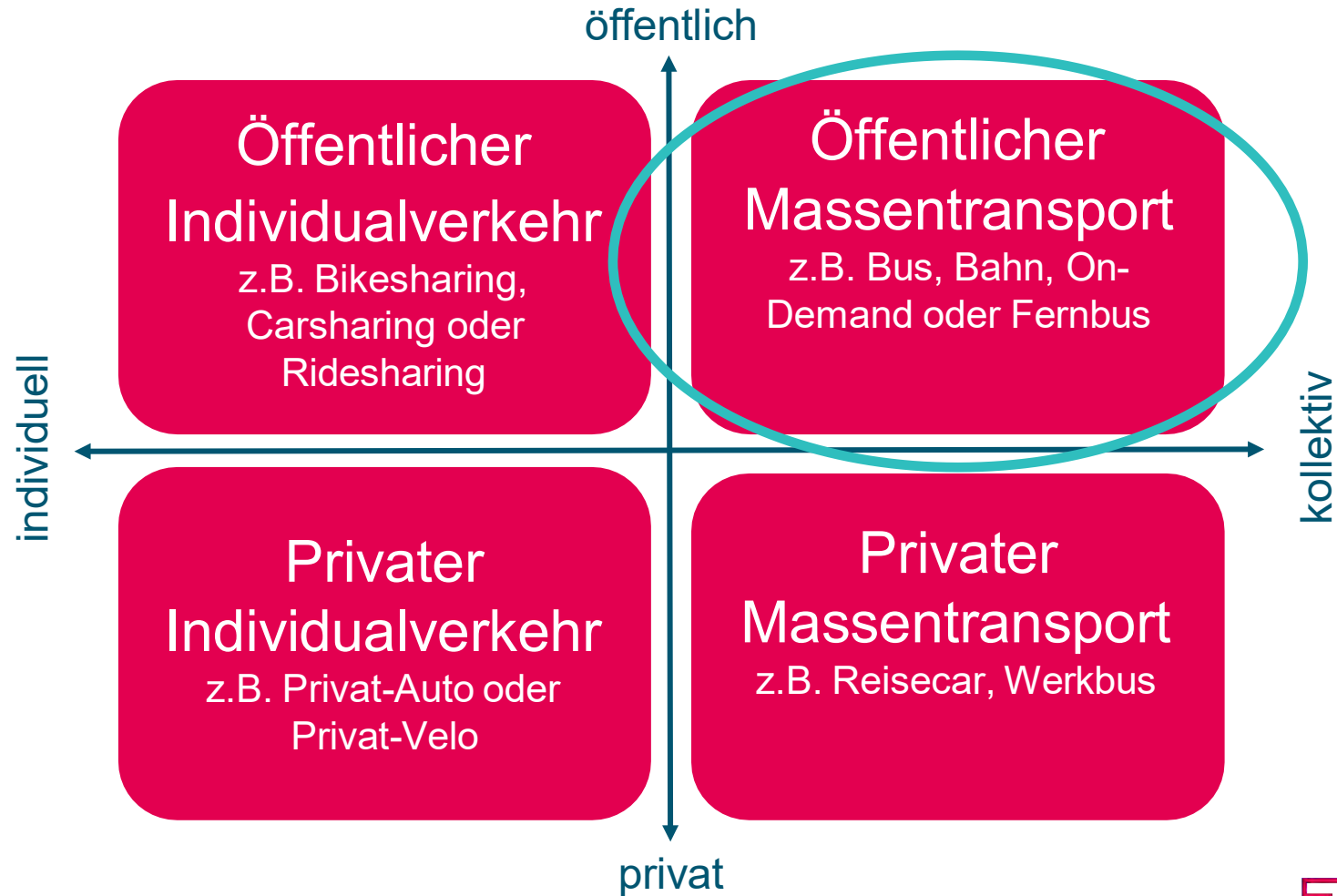


Trafikguide ist ein digitaler Überblick über neue und bestehende Mobilitätsangebote.

Fussverkehr 	Carsharing 	öV mit Konzession 	Reisebusverkehr
Scotersharing 	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

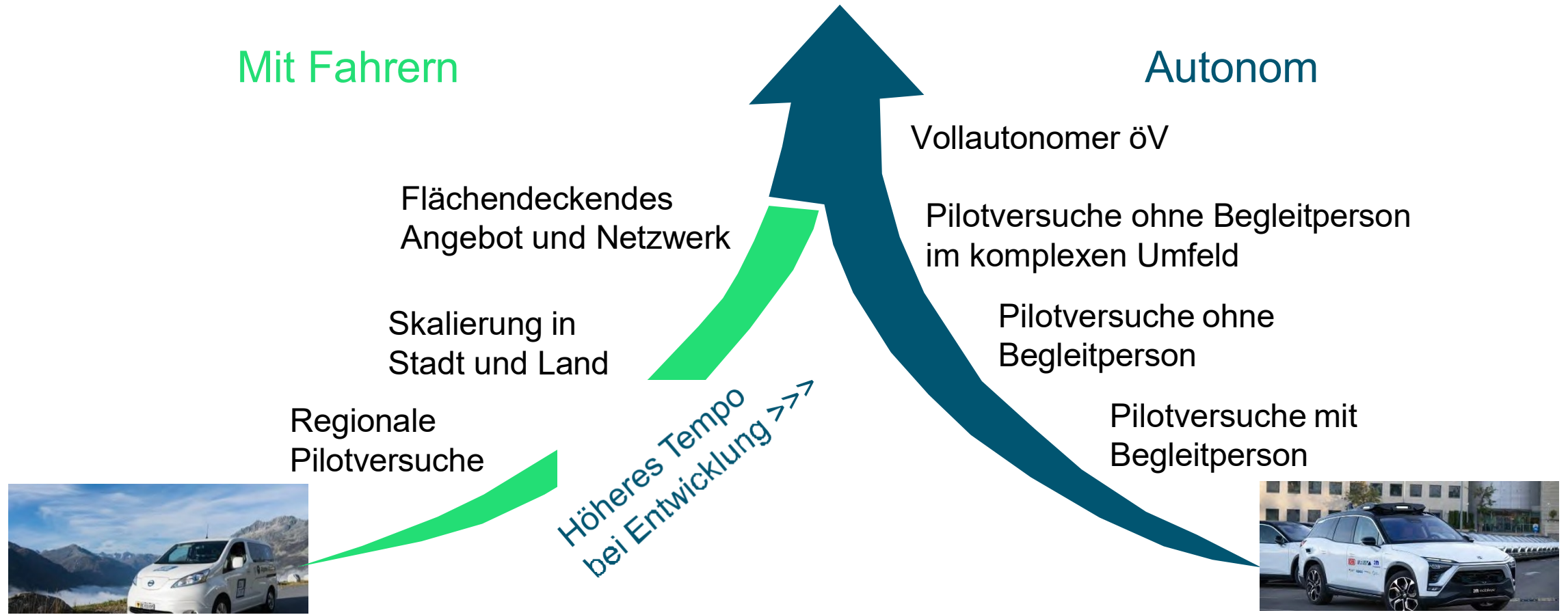
Einordnung Thema (1/2)

Ridepooling (mit Fahrer oder autonom) ist grundsätzlich öV



Einordnung Thema (2/2)

Ridepooling: Mit Fahrer vs. autonom



Erklärung On-Demand

On-Demand-Mobilität bedeutet ...

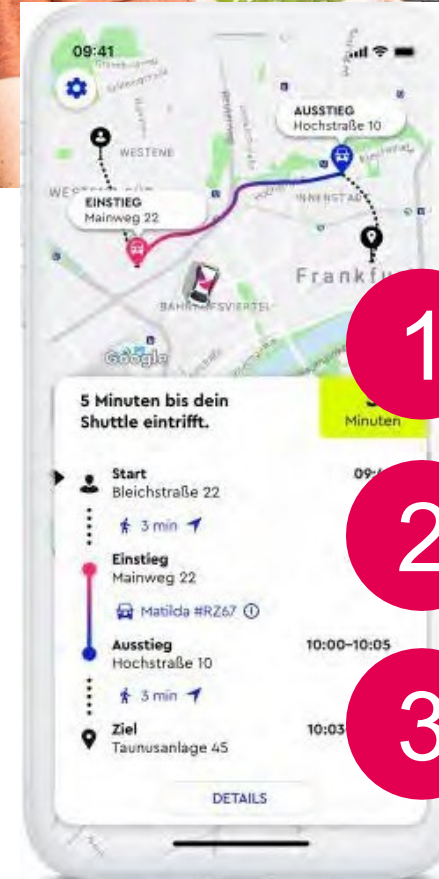
- Passagiere mit ähnlichen Fahrtrichtungen werden gebündelt transportiert (Pooling)
- mehr direkte Fahrten dank feinmaschigem Netz mit virtuellen Haltepunkten oder bis hin zu Tür-zu-Tür-Service
- Flexiblere oder flächige Erschliessung eines Gebiets
- ÖV auf Bestellung (am Smartphone oder optional per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

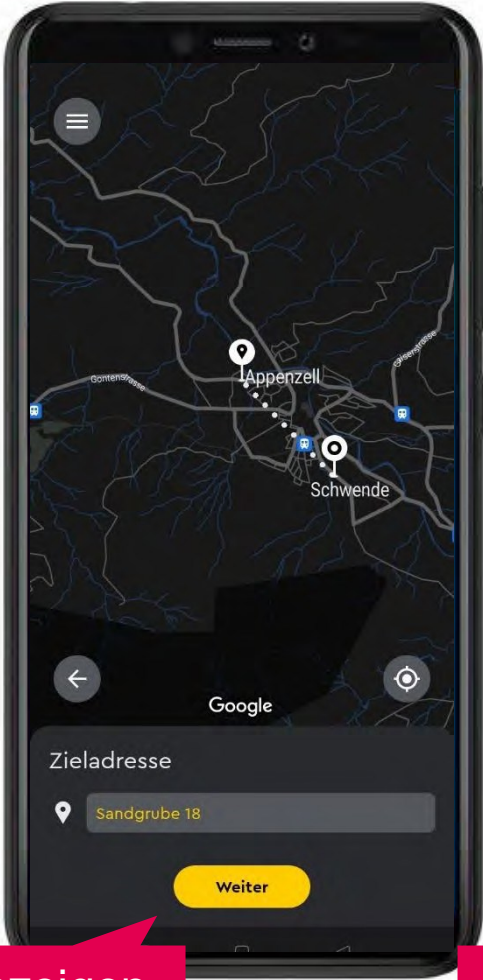
Fahrtenwunsch
eingeben

3

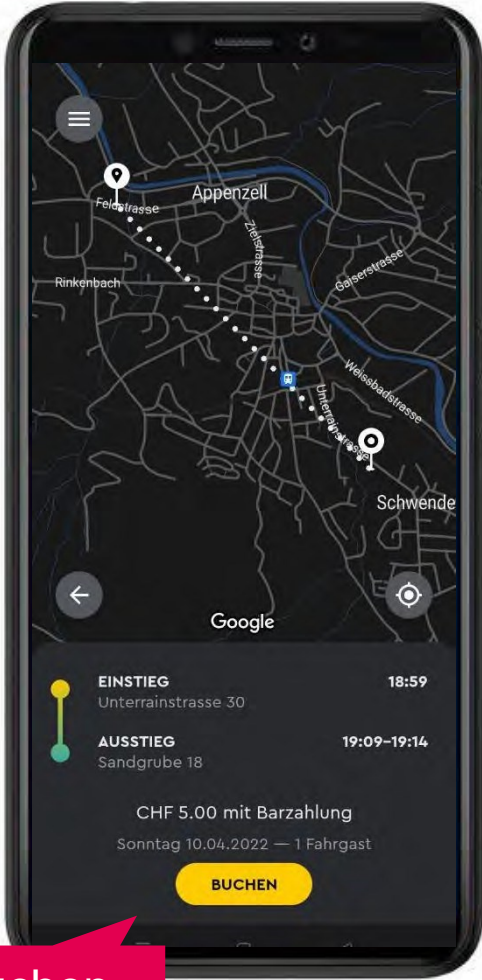
Einsteigen und
Losfahren

TRAFIKO

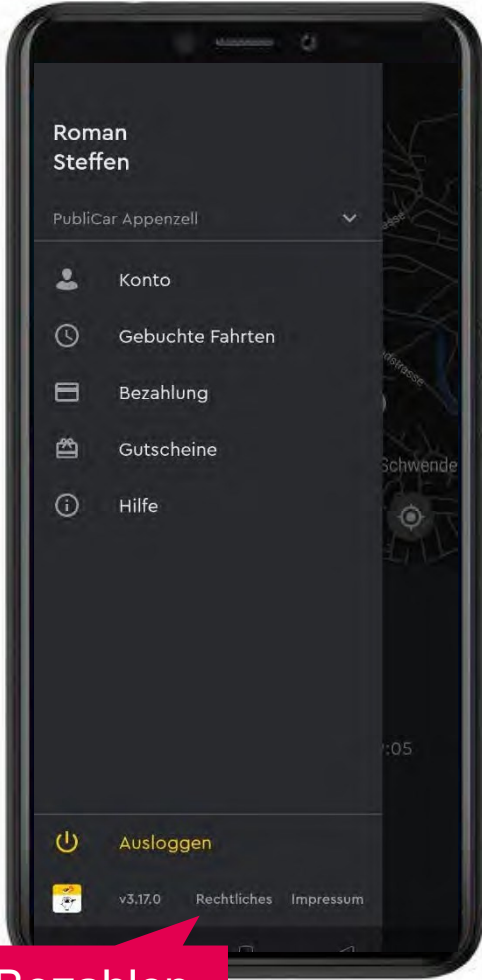
On-Demand praktisch am Beispiel Publicar Appenzell



Anzeigen



Buchen

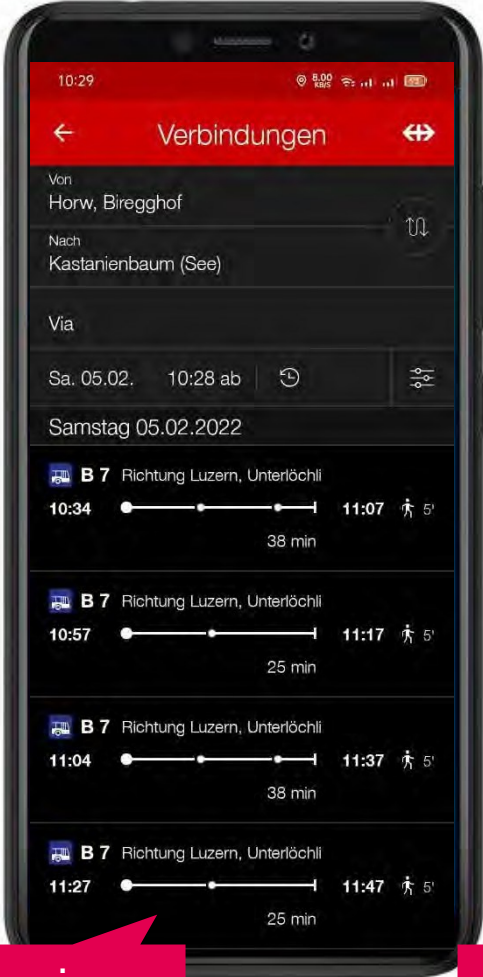


Bezahlen



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 – 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)

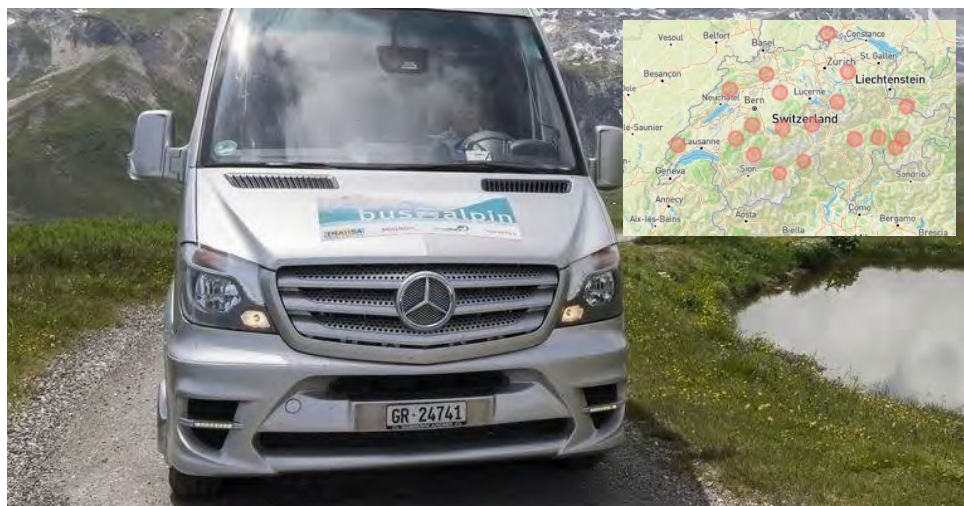
Sonstiges – PostAuto ist Konzessionär und Betreiber, Fahrt wird durch Taxibetrieb durchgeführt (tiefere Personalkosten)
 – Kein Ticketverkauf im Fahrzeug

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

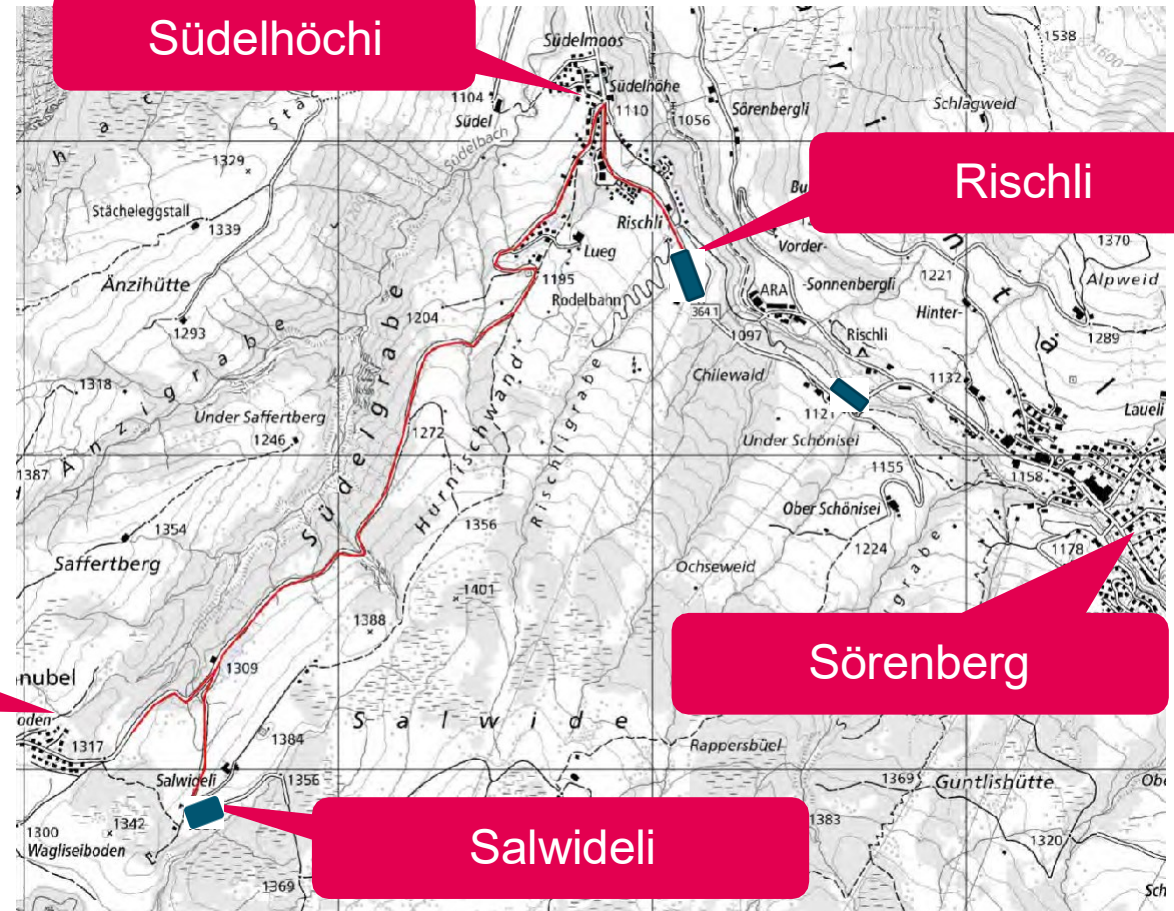


Ausgangslage: Busbetrieb aktuell

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.

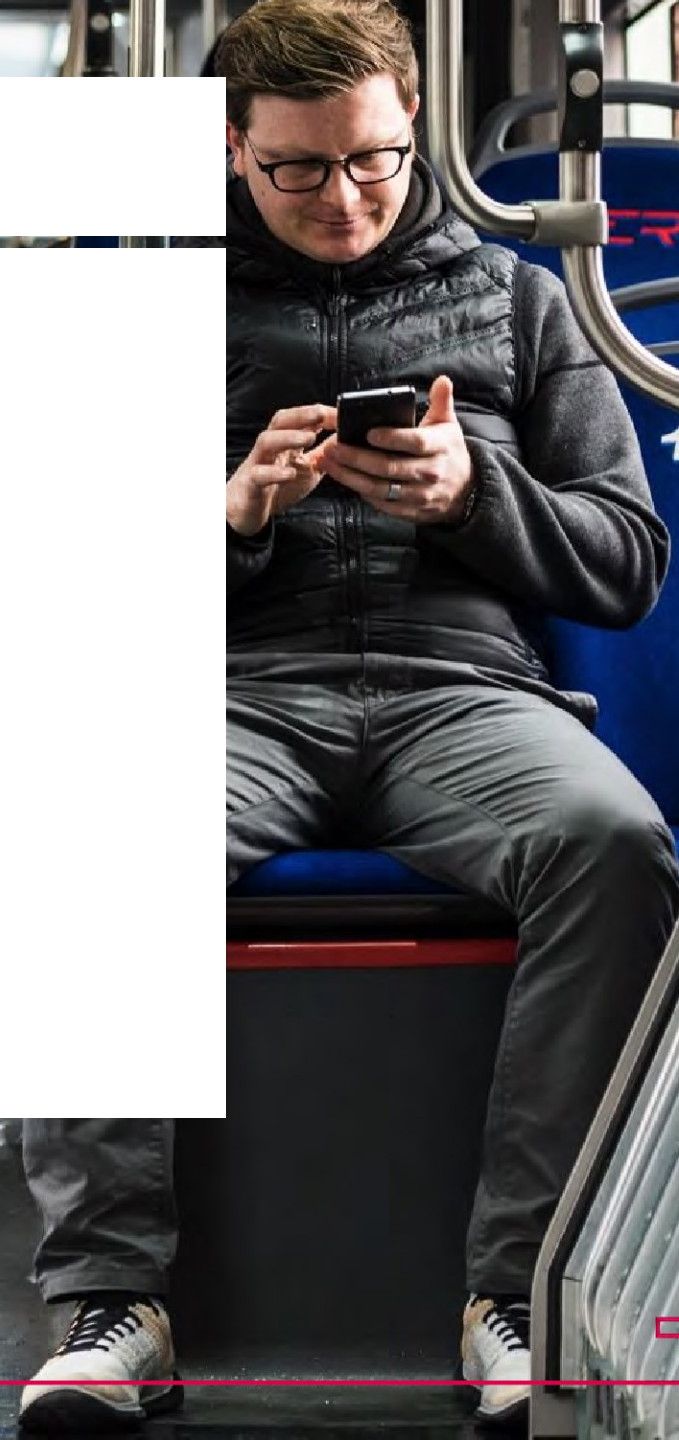
Kontakt

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 (Zweistudentakt 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; Inselfösung 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

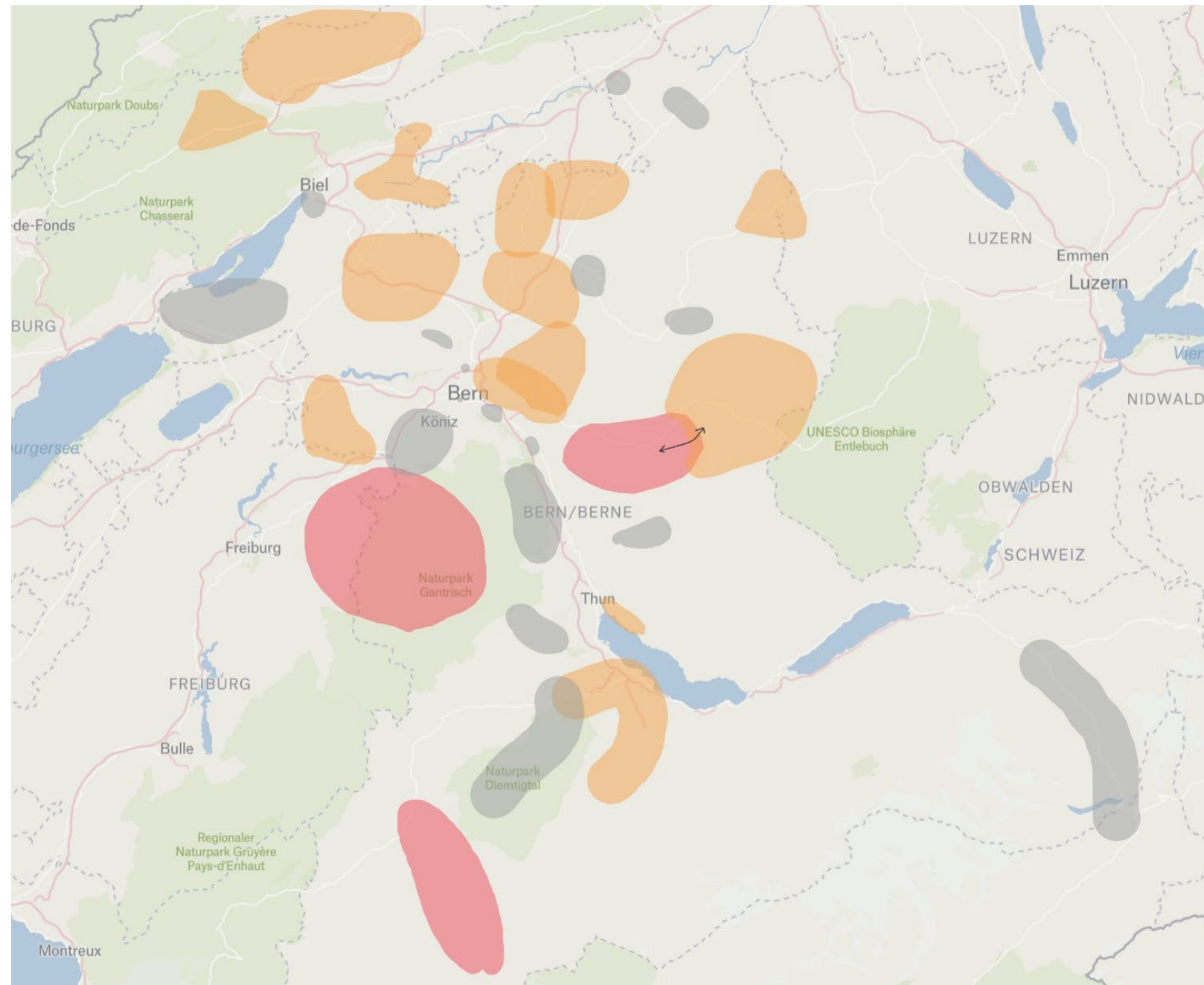
Unteres Seeland	Meienried	Meienried, Scheuren, Büren an der Aare	<p>Ausgangslage:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fehlender Anschluss an ÖV > Kein signifikantes Bevölkerungswachstum zu erwarten (liegt vollumfänglich in Landwirtschaftszone) > Schülerverkehr: Schulbesuch in den Nachbargemeinden 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>	<p>Potenzial isoliert zu gering, als regionaler Ansatz prüfenswert</p>
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) 	<p>best. ÖV-Angebot zweckmässig, Potenzial isoliert zu gering, als regionaler Ansatz prüfenswert</p>
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>	<p>Potenzial isoliert zu gering, als regionaler Ansatz prüfenswert</p>
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. 	<p>ÖV-Angebot ist angedacht, als Pilotgebiet On-Demand nicht zweckmässig, Gefahr Konkurrenzierung</p>

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

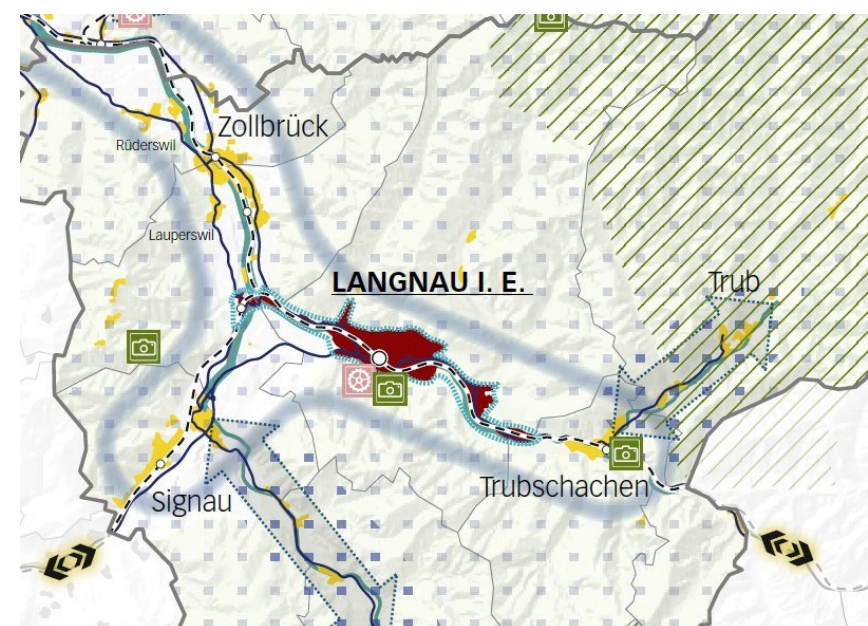
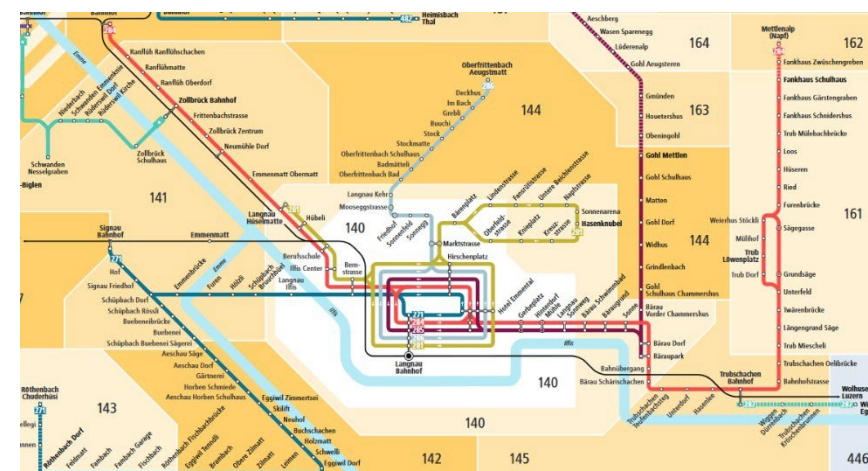
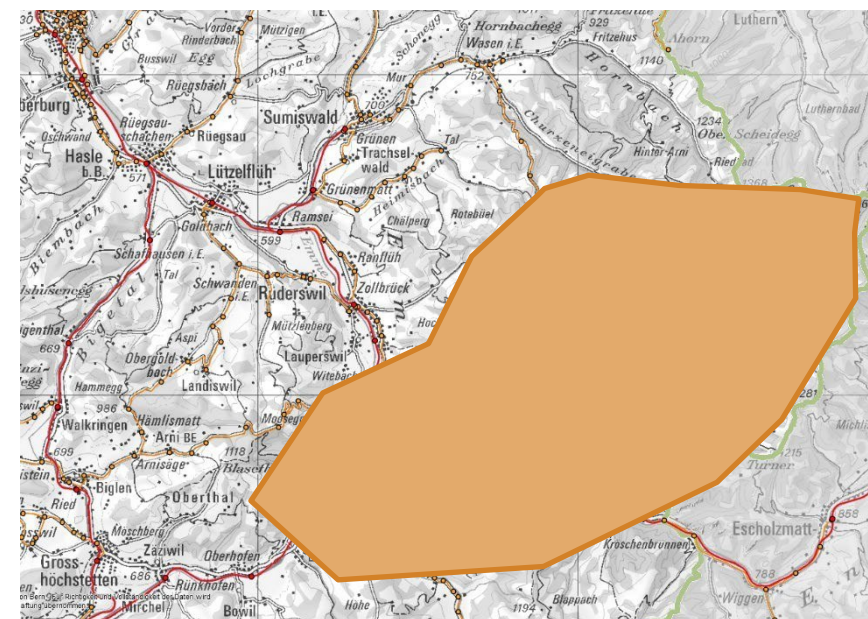
- Gemeinde(n): Langnau i. E., Trubschachen, Trub, Signau
 Region(en): Emmental
 Tourismus: Langnau Tourismus → Wandern, Erlebnis-Trails, Velo & E-bike, Kambly-Fabrik
 Transportunternehmen: SBB, BLS/Busland
 Potenzielle Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:
- > 5 Altersheime/Alterssiedlungen
 - Schulen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

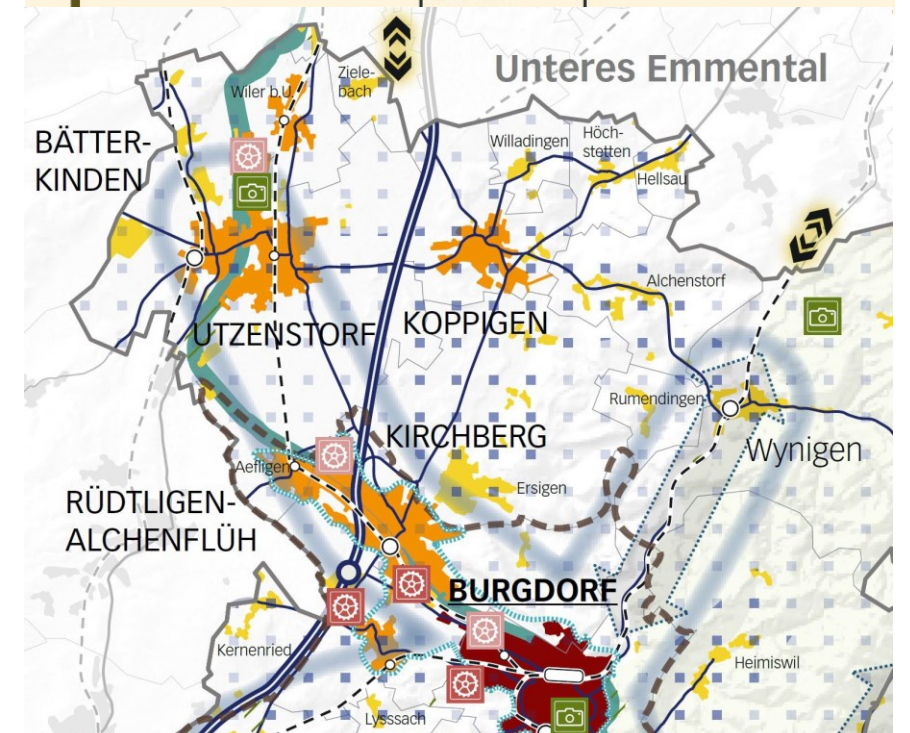
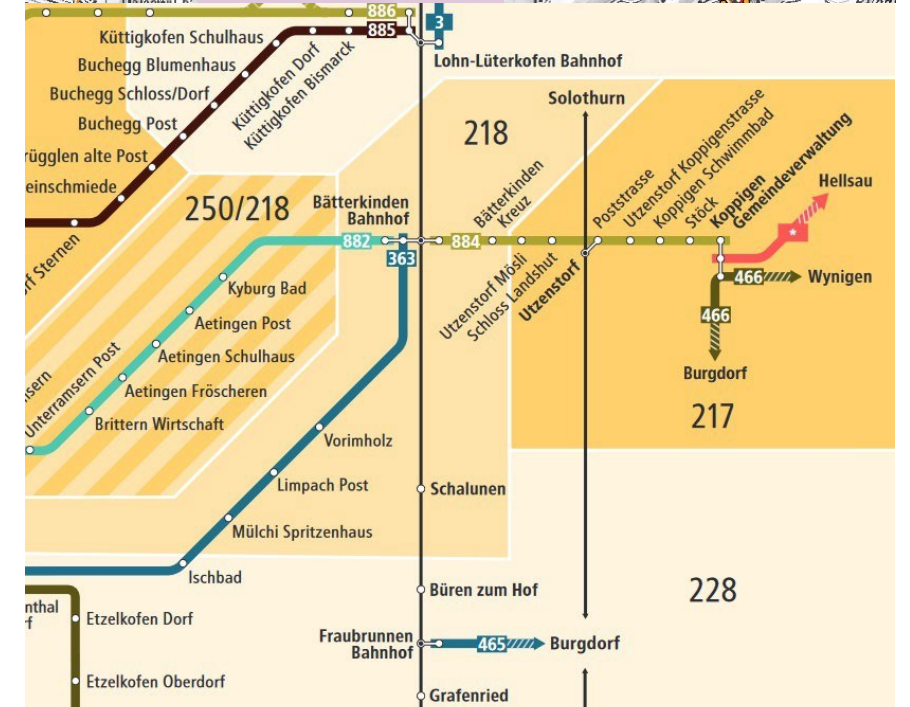
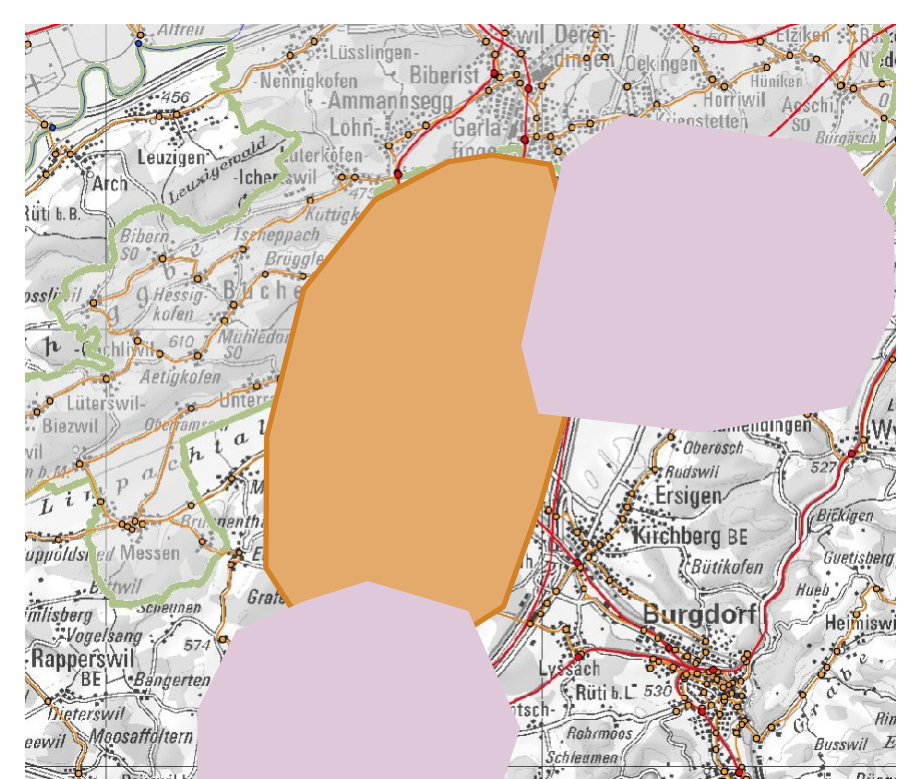
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Wiederanschluss Ortsteil Krälligen
- Möglicher Ansatz: Substitution Busangebot und somit Verbesserung zeitlicher Verfügbarkeit und flächige Erschliessungswirkung
- Synergie mit Gebiet Koppigen
- **Abstimmung mit laufenden Planungen von RBS/PubliCar**

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), 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

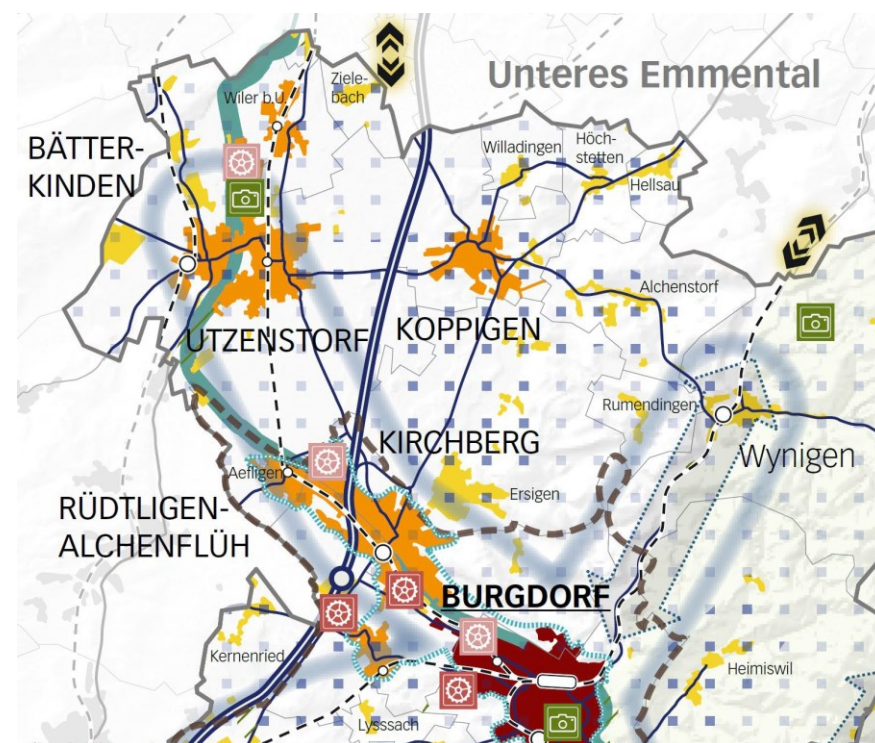
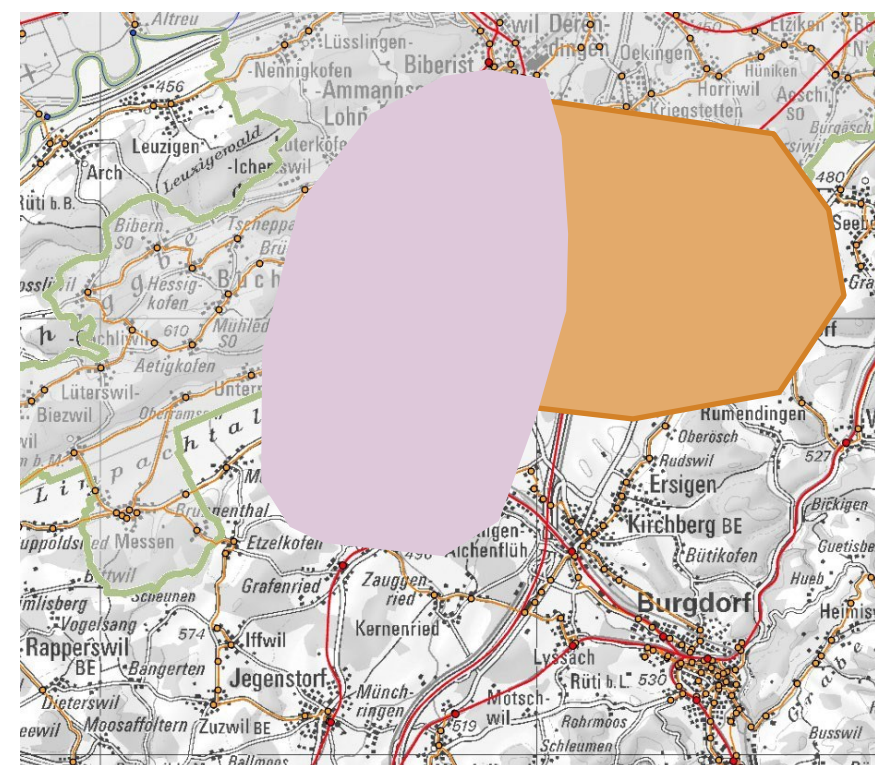
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: unzureichende öV-Angebot
- Möglicher Ansatz: Ergänzung zum Perimeter Bätterkinden, Substitution Bürgerbus zu On Demand, Taktlücken füllen in Richtung Bätterkinden

Datengrundlagen:

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

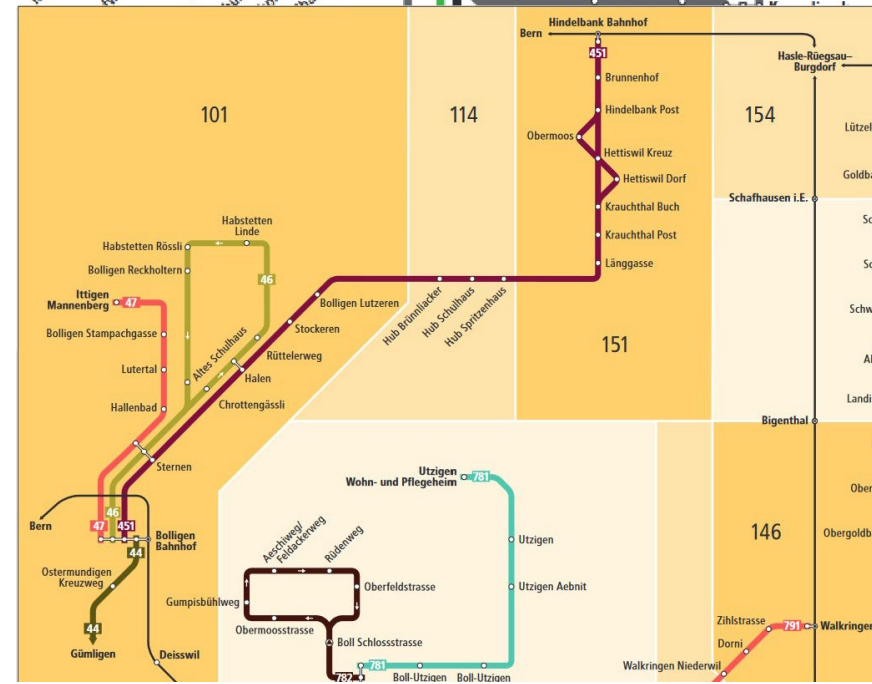
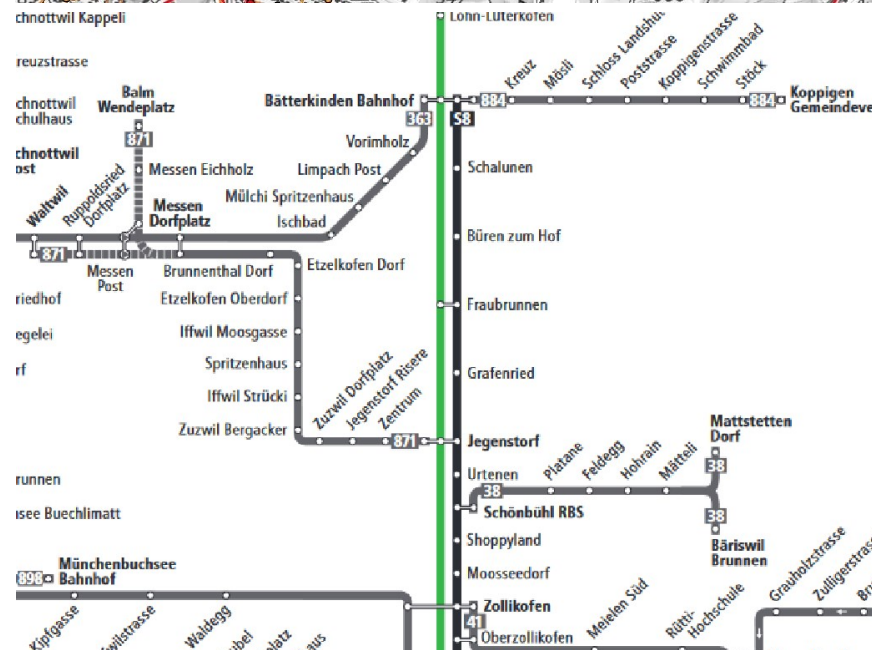
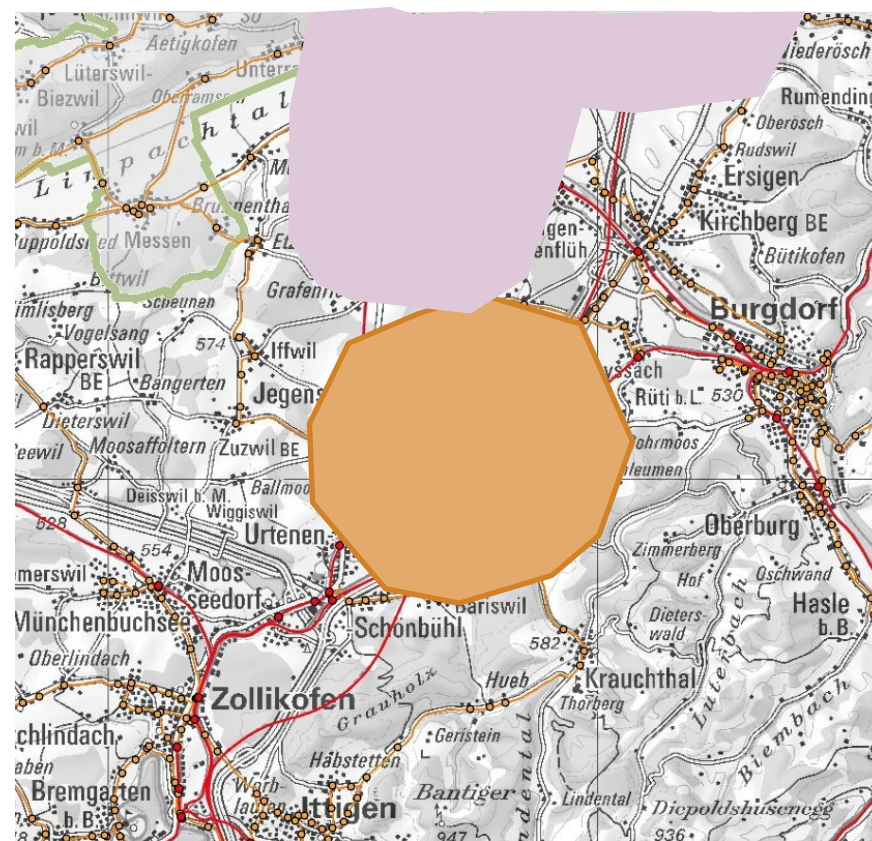
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Verbindung Mötschwil und Jegenstorf mit Hindelbank, Schluenen/Hängelen
- Möglicher Ansatz: Verbindung zwischen Jegenstorf und Hindelbank, flächige Grunderschliessung zwischen Hindelbank und Krauchthal
- Synergie mit Perimeter Bätterkinden
- **Abstimmung mit laufenden Planungen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

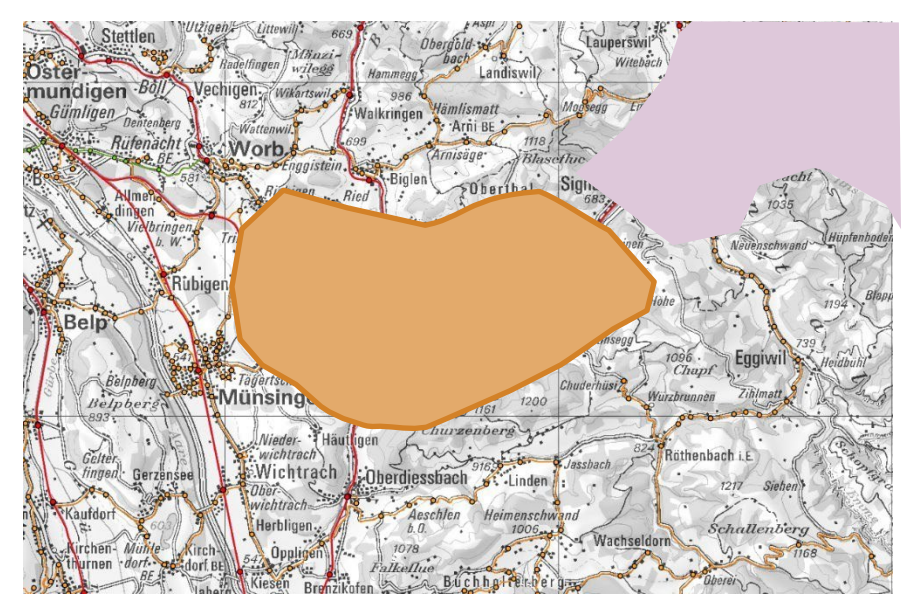
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: grosses Interesse bei Gemeinden vorhanden
- Möglicher Ansatz: Grunderschliessung für Ober-, Niederhünigen und Mirchel und weitere Weiler

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

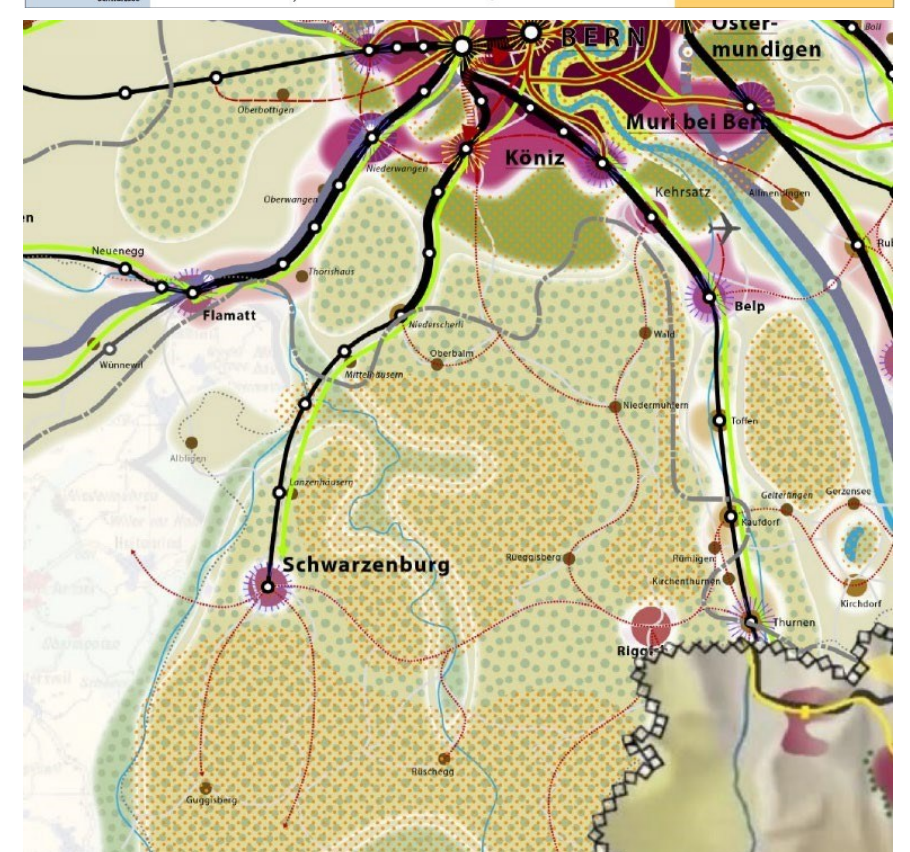
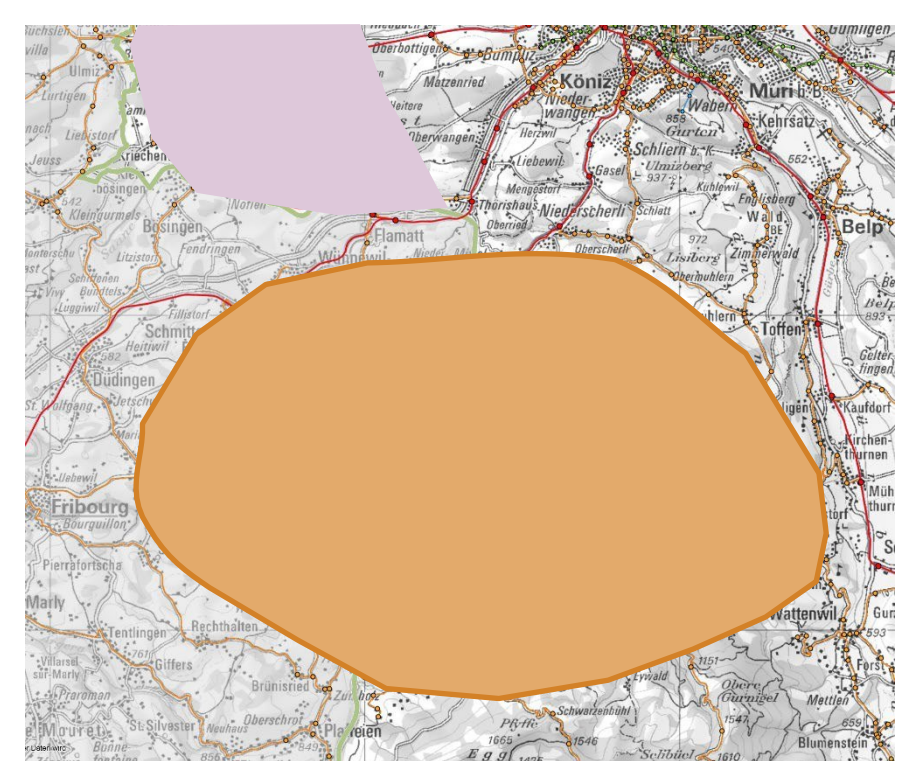
Transportunternehmen: SBB, BLS, Postauto

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»



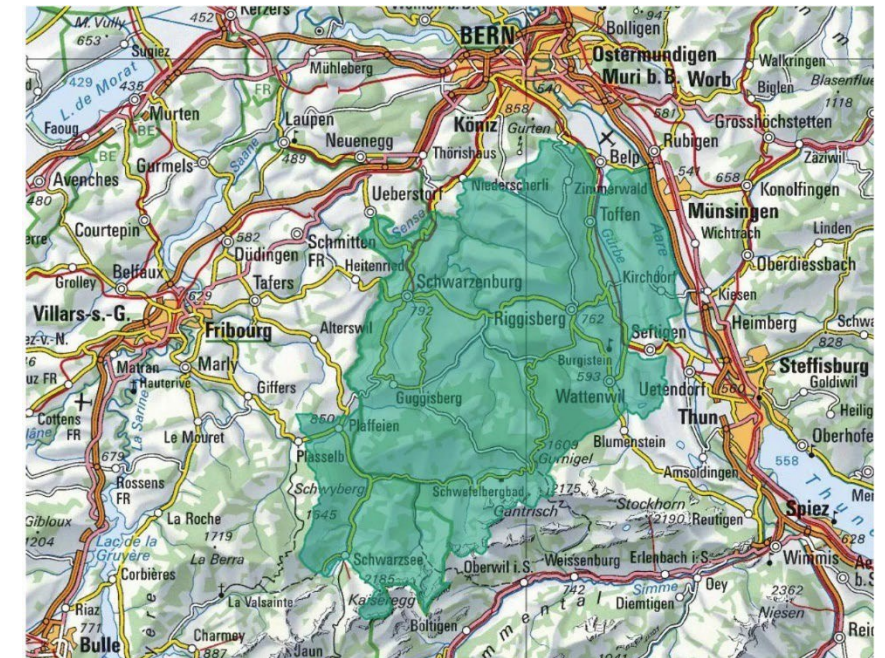
- Möglicher Ansatz: Ersatz der Grunderschliessungs- und Freizeitlinien (alle bis auf 611 und 321), Erschliessung der Streusiedlungen, Übernahme der Schulbedürfnisse

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 – Gümmenten	60-Min-Takt 6-20h Mo-Fr	■	▲
551 Gümmenten – 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 – Gümmenten – 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

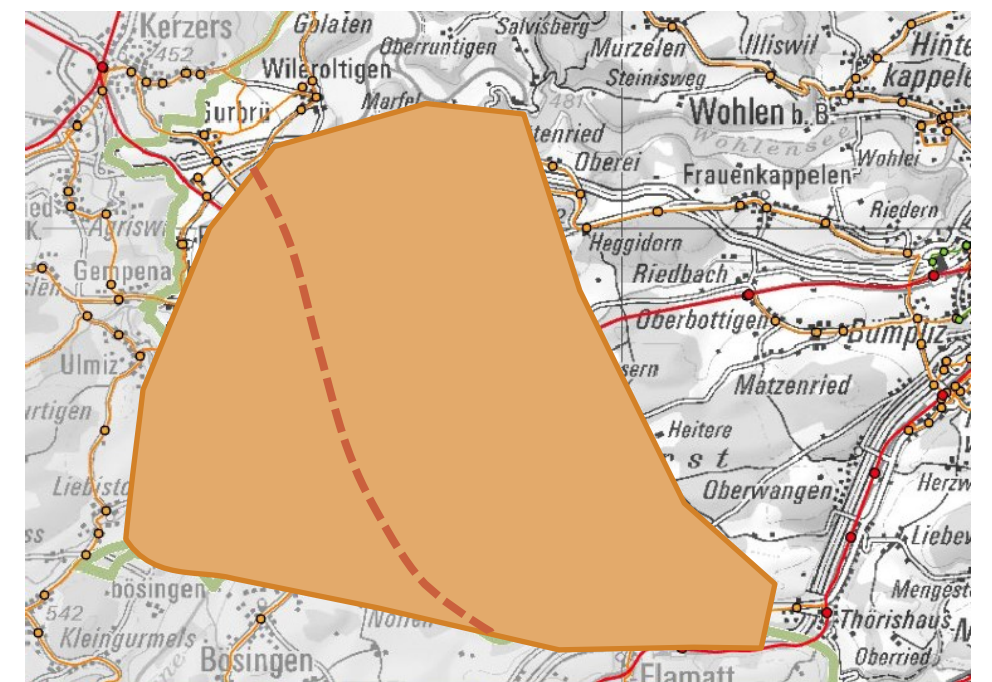
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Interesse bei Gemeinden vorhanden, Erschliessung Spengelried (ÖV-Loch)
- Möglicher Ansatz: Grunderschliessung, Abendangebot

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 Gümmenten – 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

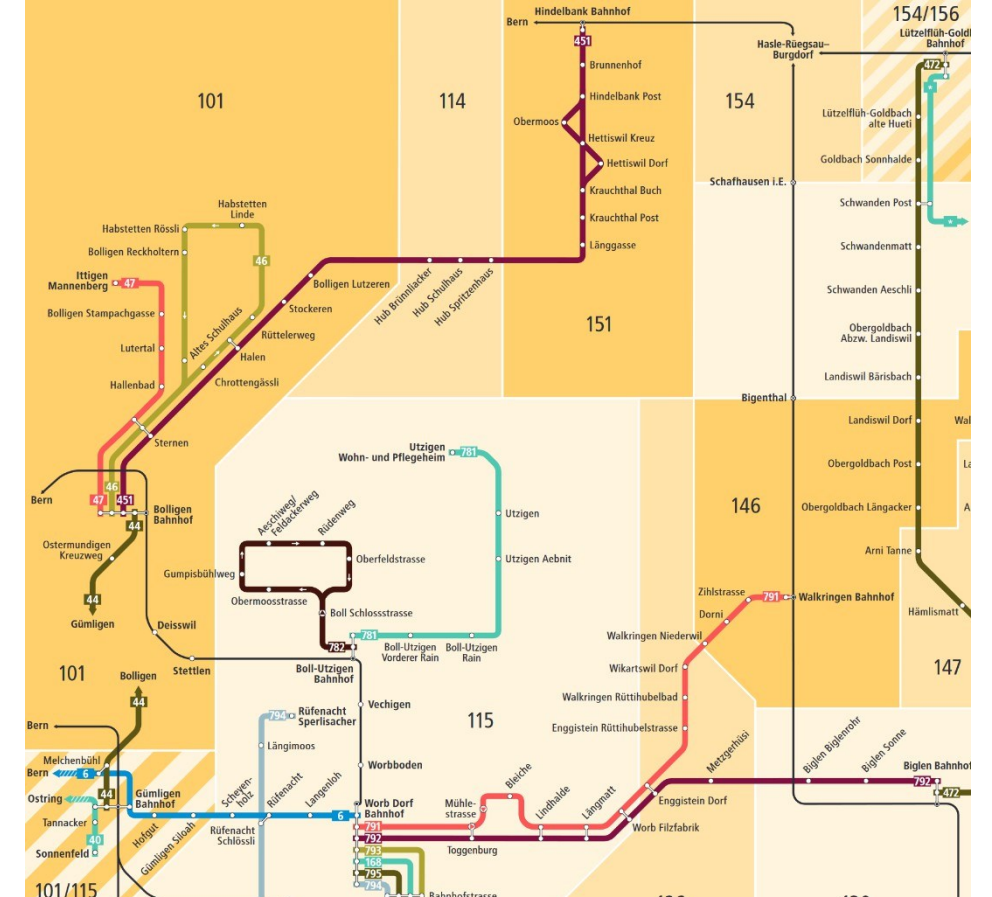
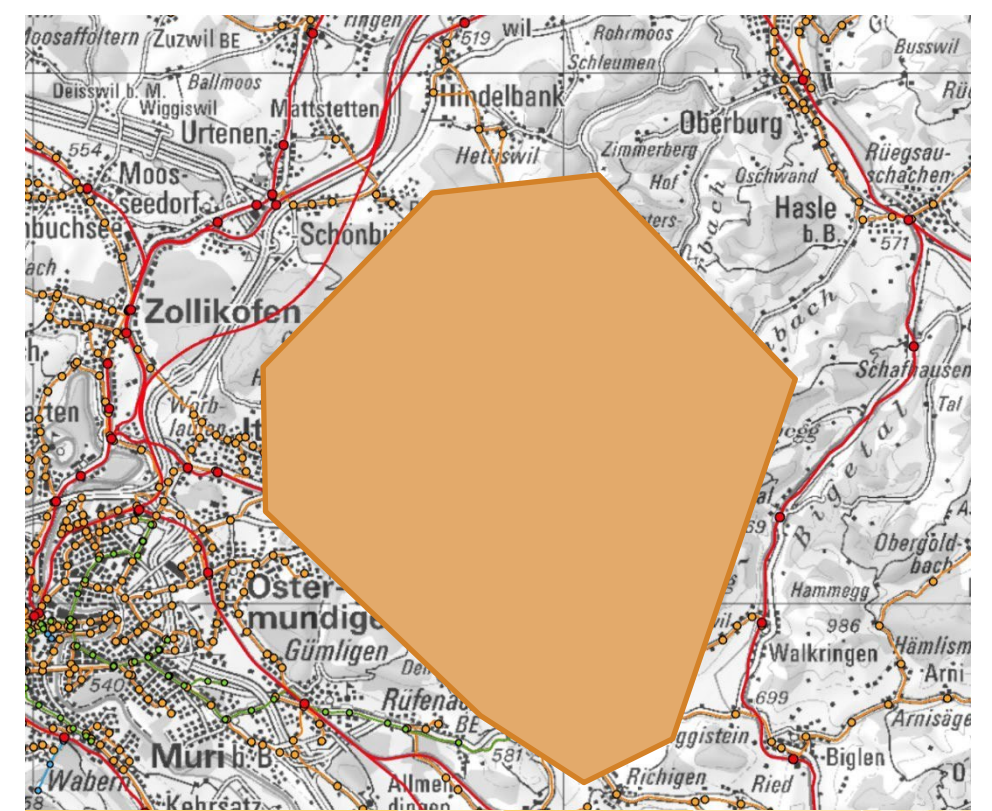
- Möglicher Handlungsansatz: Substitution Busverkehr, Grunderschliessung

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 Trottibus)	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, 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

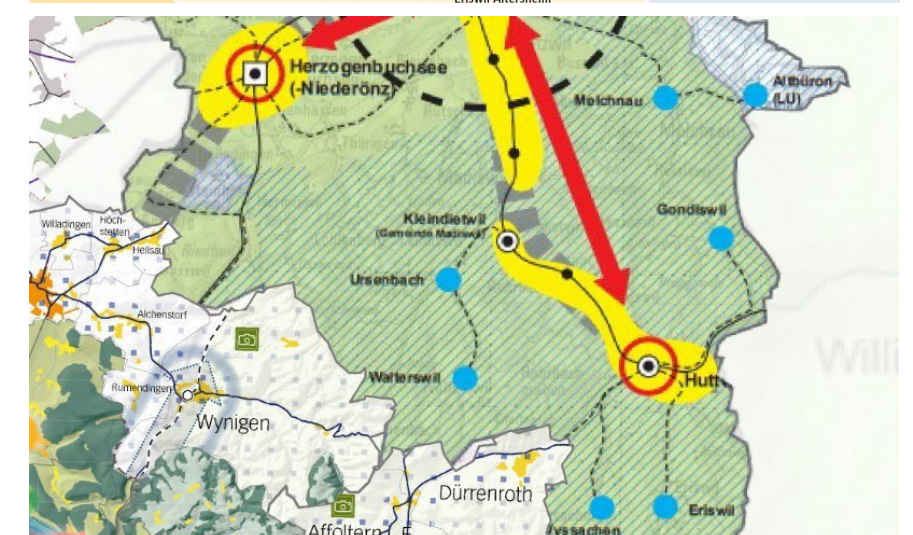
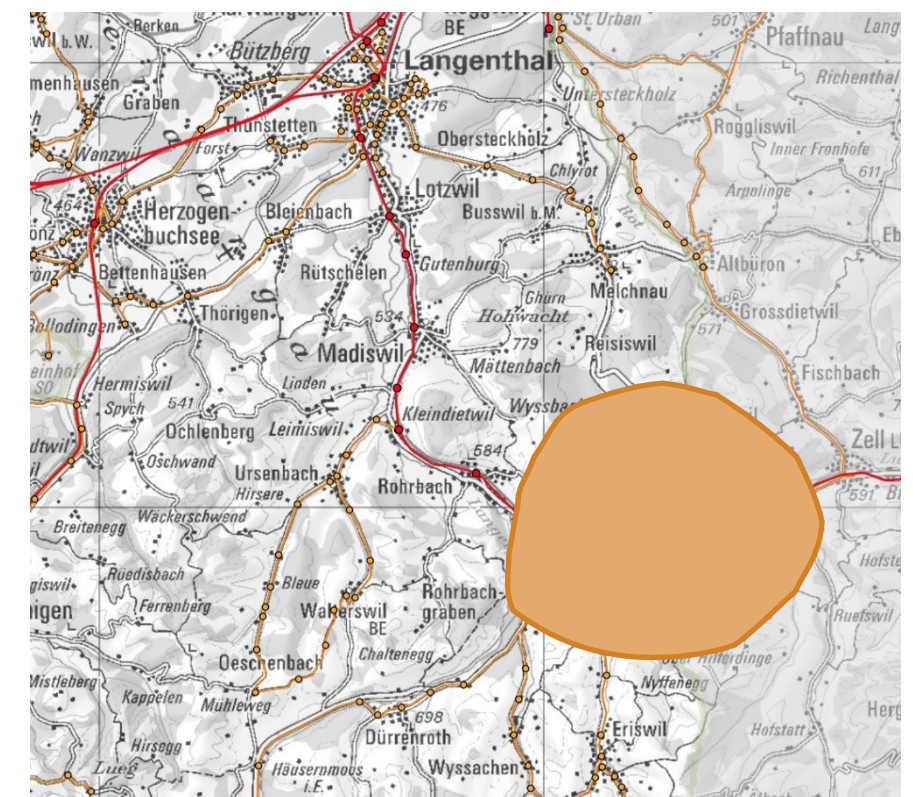
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: zum Ersatz des Bürgerbusses (Aufhebung 2024), Schülertransporte
- Möglicher Ansatz: Bürgerbus, Freizeitbus und die Linien 491 sowie 493 ersetzen, Abendangebot

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 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

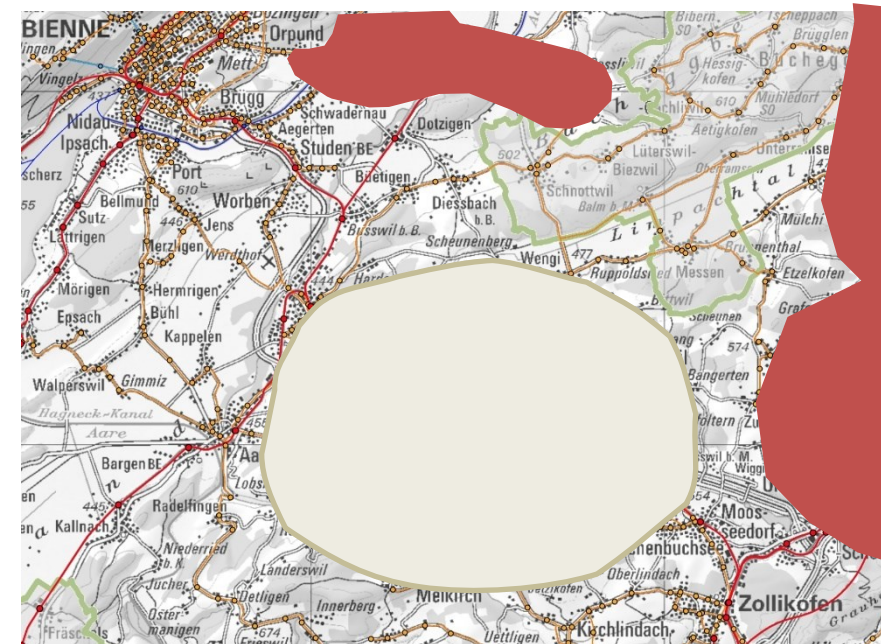
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Schülertransport, bessere Erschliessung von Gemeinden/Dörfern mit keiner oder schlechter ÖV-Anbindung, Ersatz Ortsbus Lyss (schlecht ausgelastet)
- Abstimmung mit Sharingkonzept der Gemeinde Lyss
- Möglicher Ansatz: Schülertransport, Substitution Ortsbus Lyss, Verbindung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

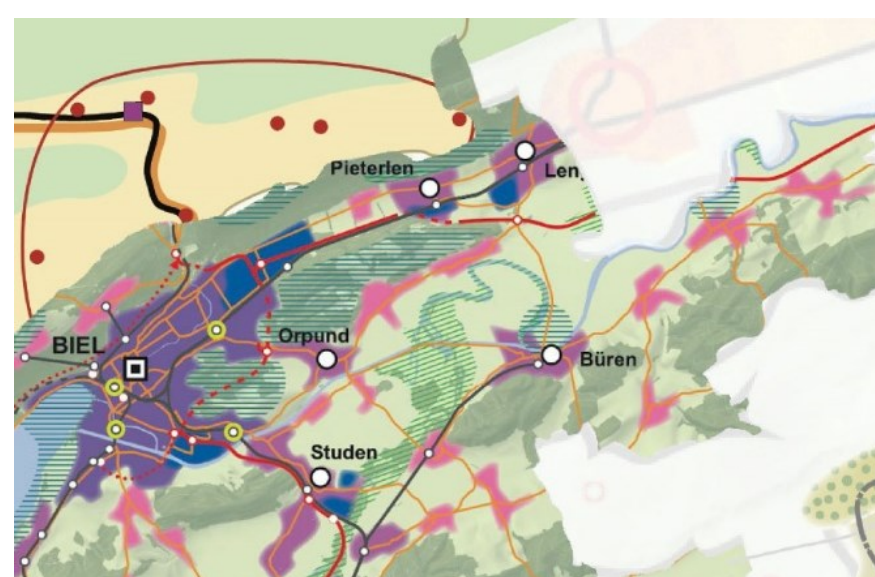
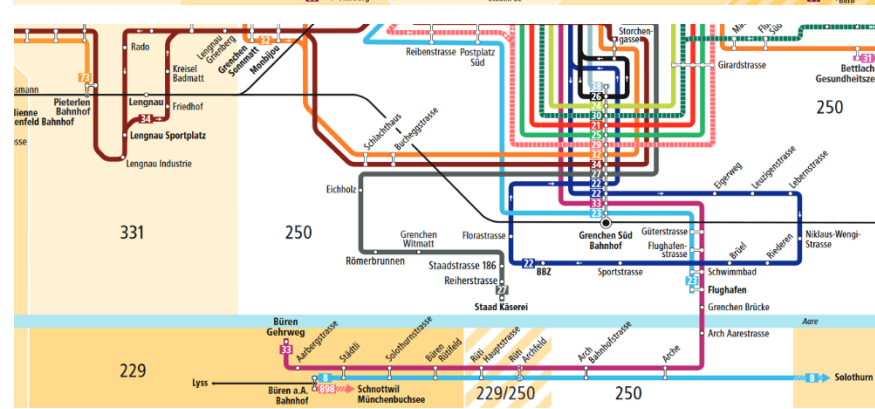
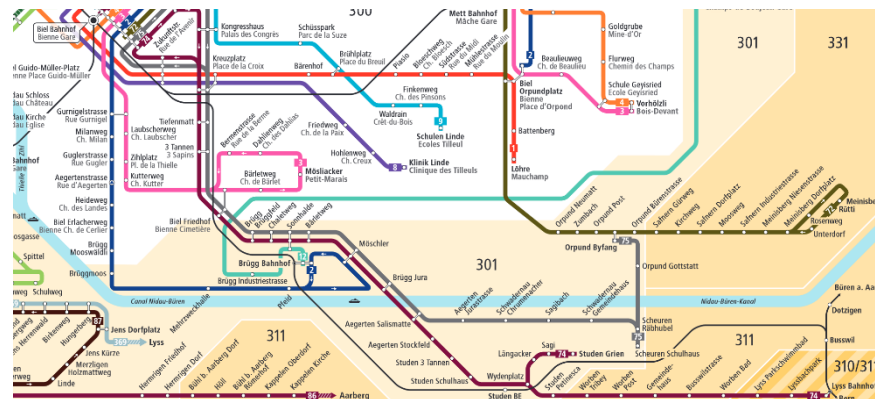
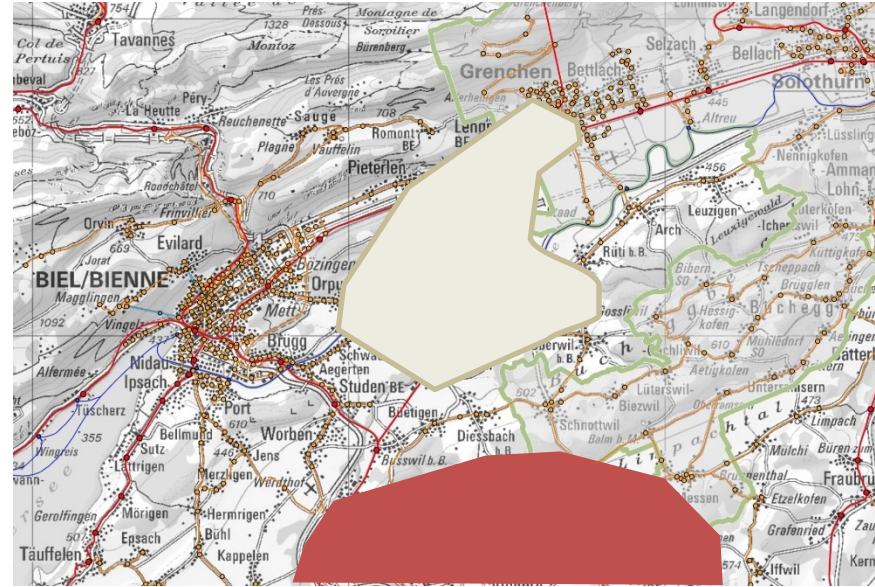
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: Anbindung der Gemeinden an ÖV
- Möglicher Ansatz: ergänzende Grunderschliessung einzelner Weiler, Verbindung Büren a. A., Abendangebot in Grenchen, Ersatz Linie 27 &38 (Staad, Grenchenberg)

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

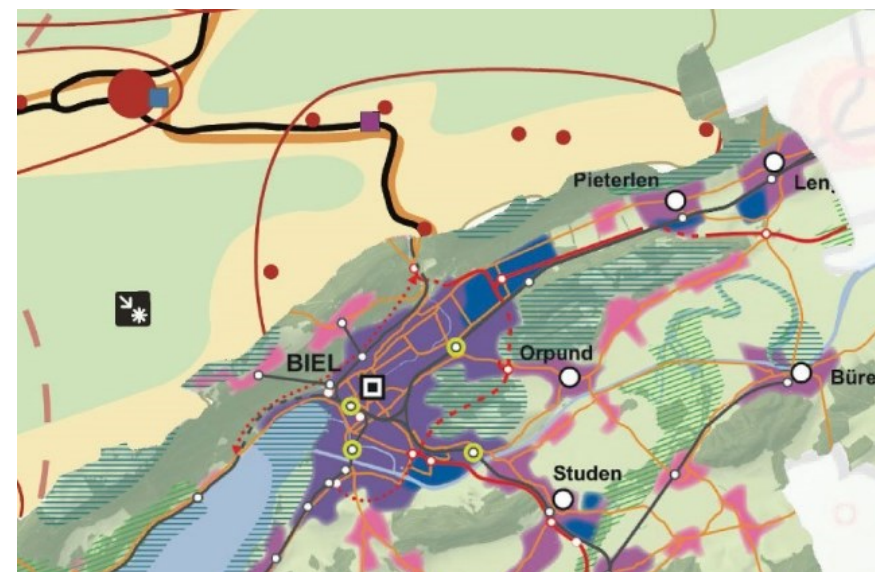
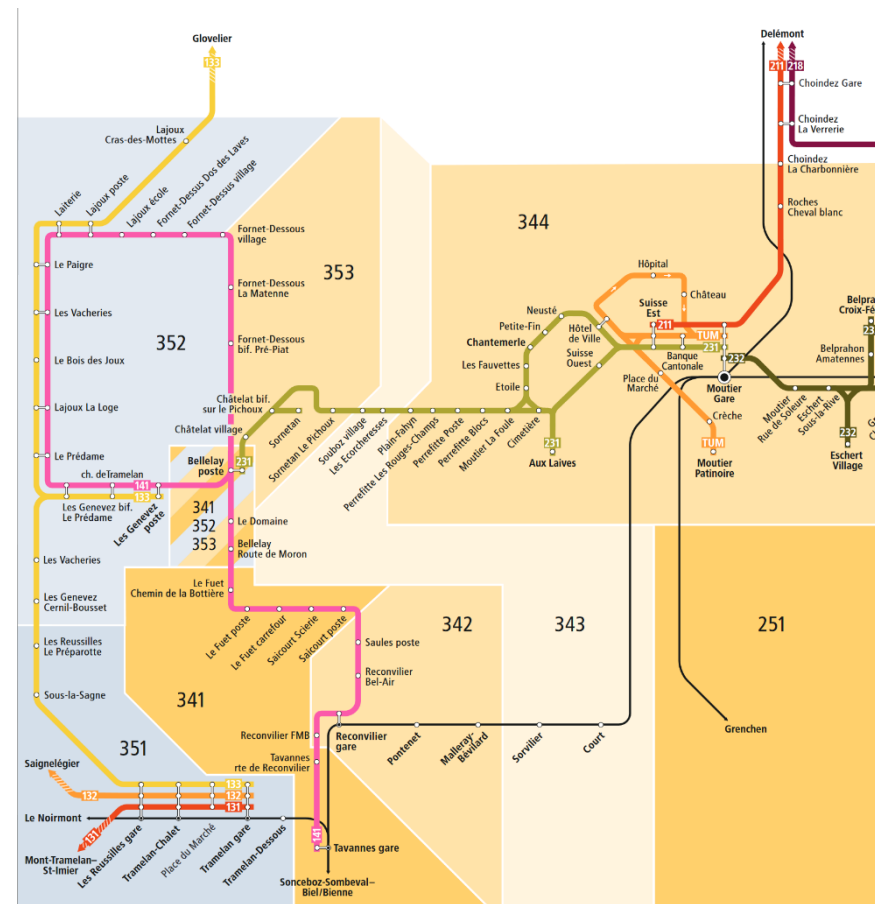
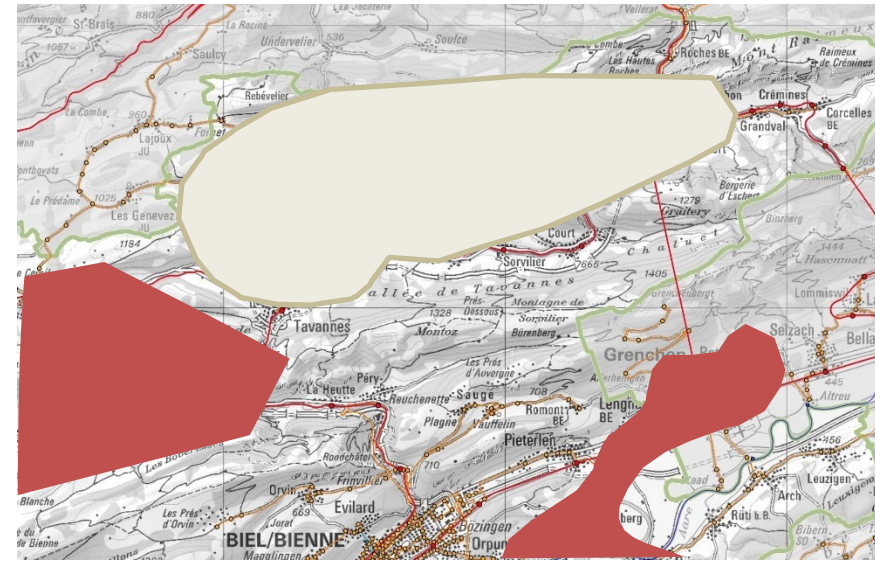
- Facteur déclenchant du point de vue de la commune: pour remplacer la ligne Petit-Val – Moutier (ligne 21) puisqu'elle sera sans doute supprimée avec le prochain SOR. Loveresse n'est absolument pas desservie aujourd'hui (écoles, commerces et ménages avec env. 350 personnes)
→ Offre de TP meilleure vers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

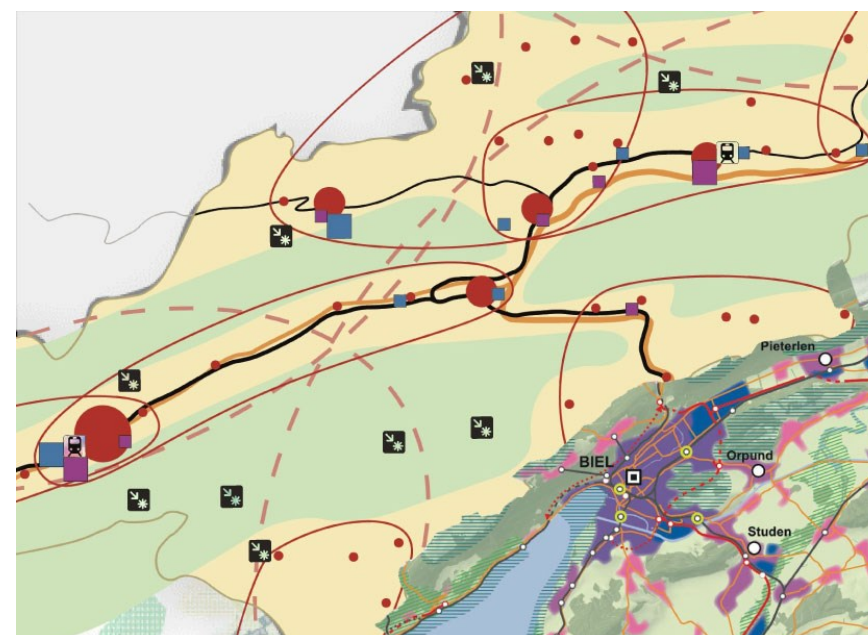
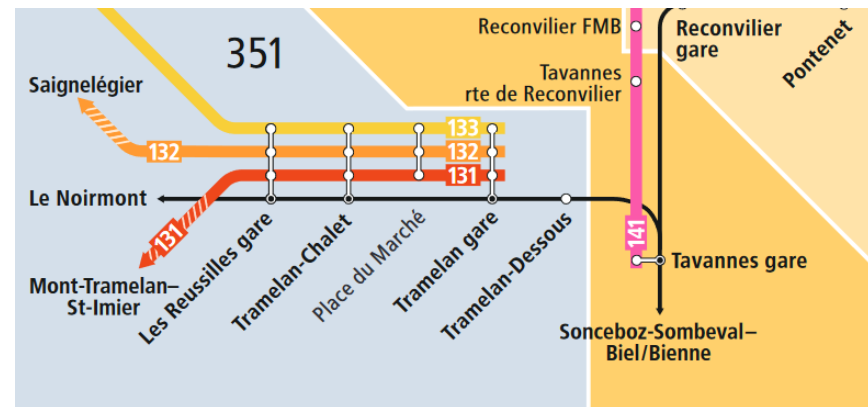
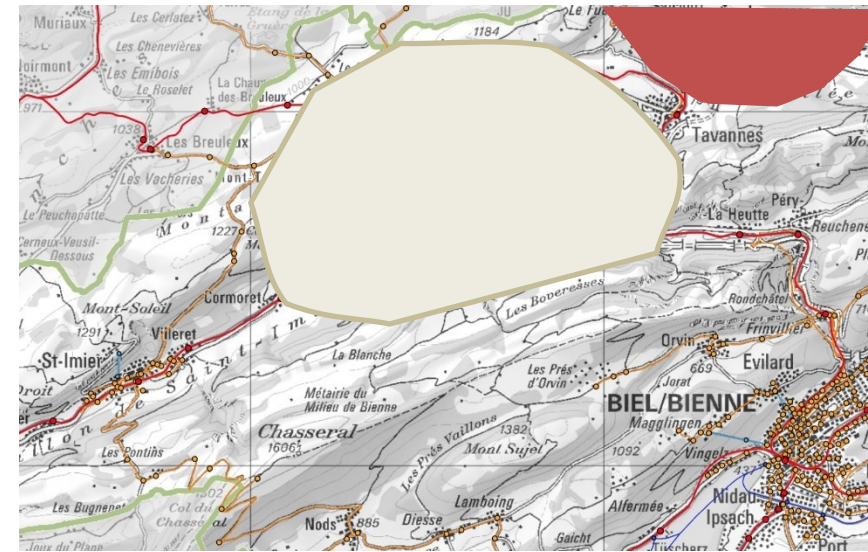
- Facteur déclenchant du point de vue de la commune: -
- Solution possible: remplacement des bus des lignes 132 et 133, offre du soir et offre des week-ends

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

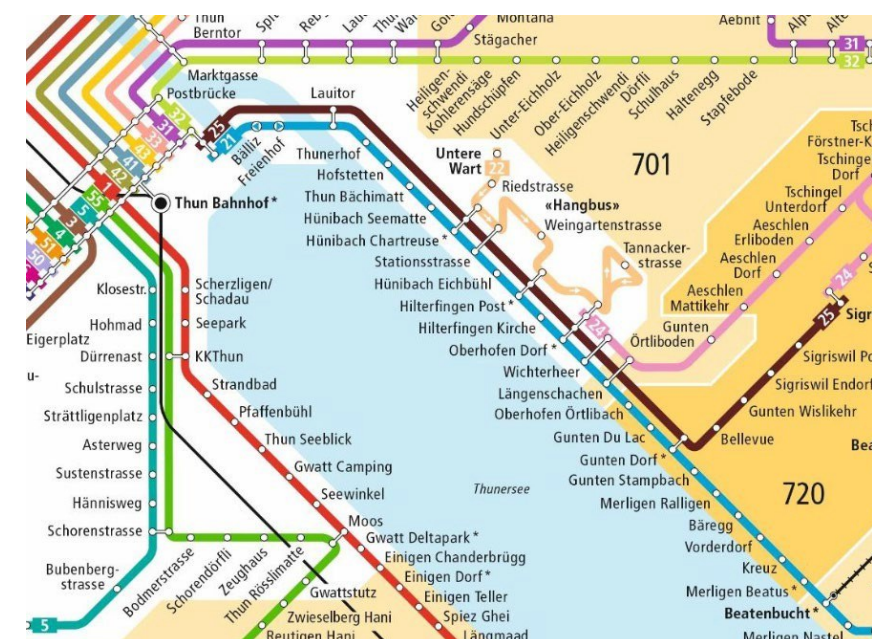
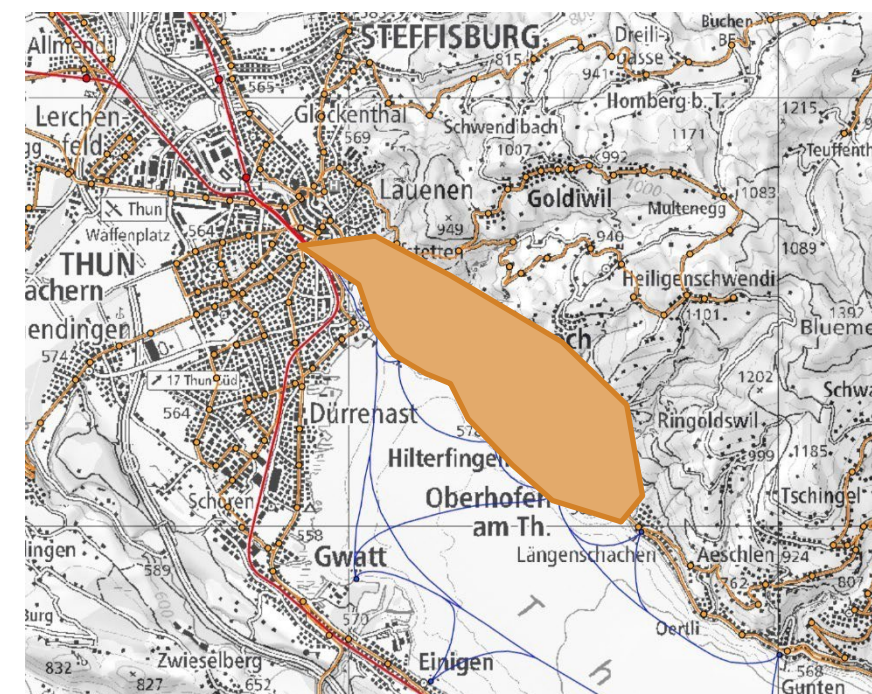
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: grosse Interesse von Gemeinden, Substitution bestehendes Angebot Hangbus, Berücksichtigung Verkehrsstudie Thun Innenstadt-rechte Seeseite
- Möglicher Ansatz: Substitution Linie 22

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

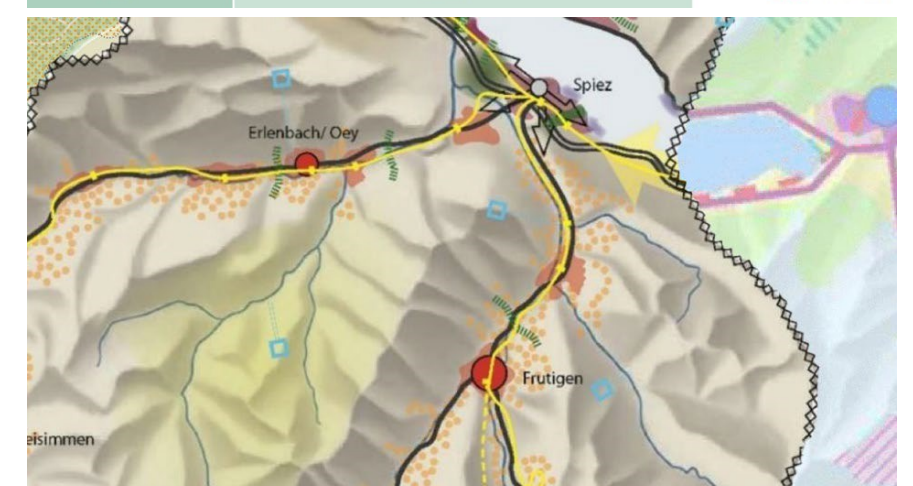
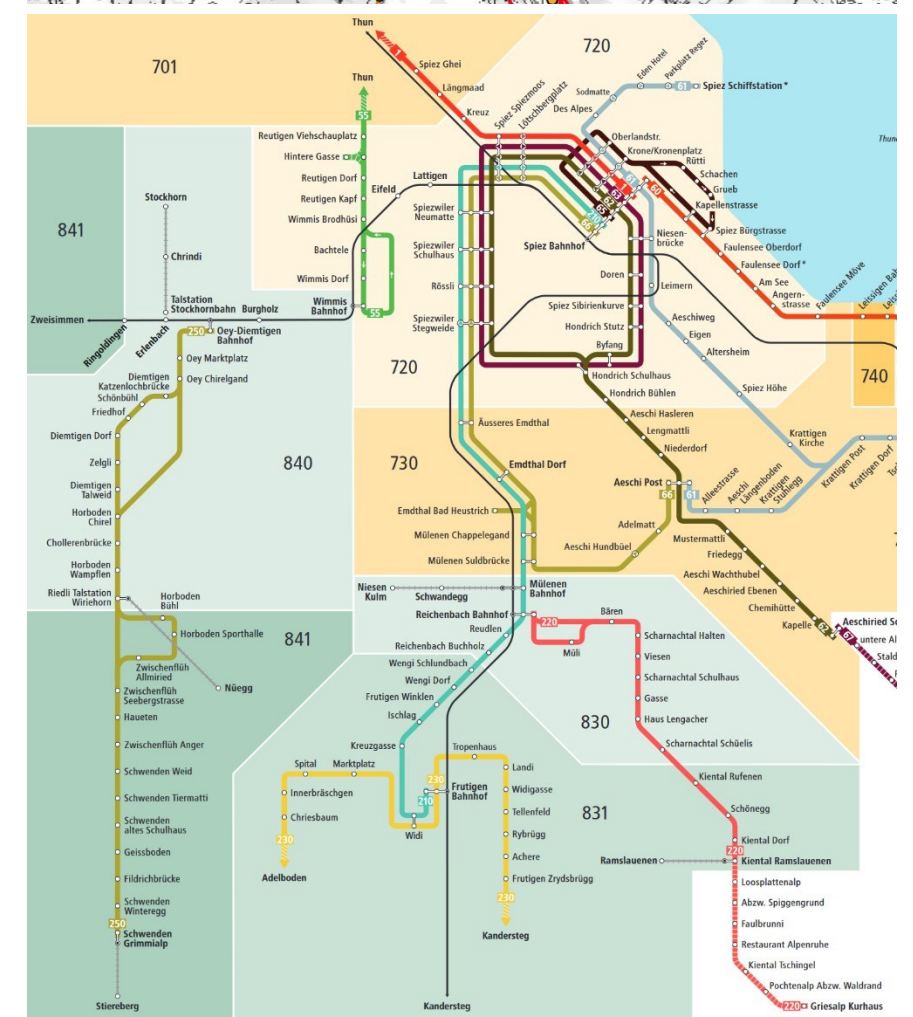
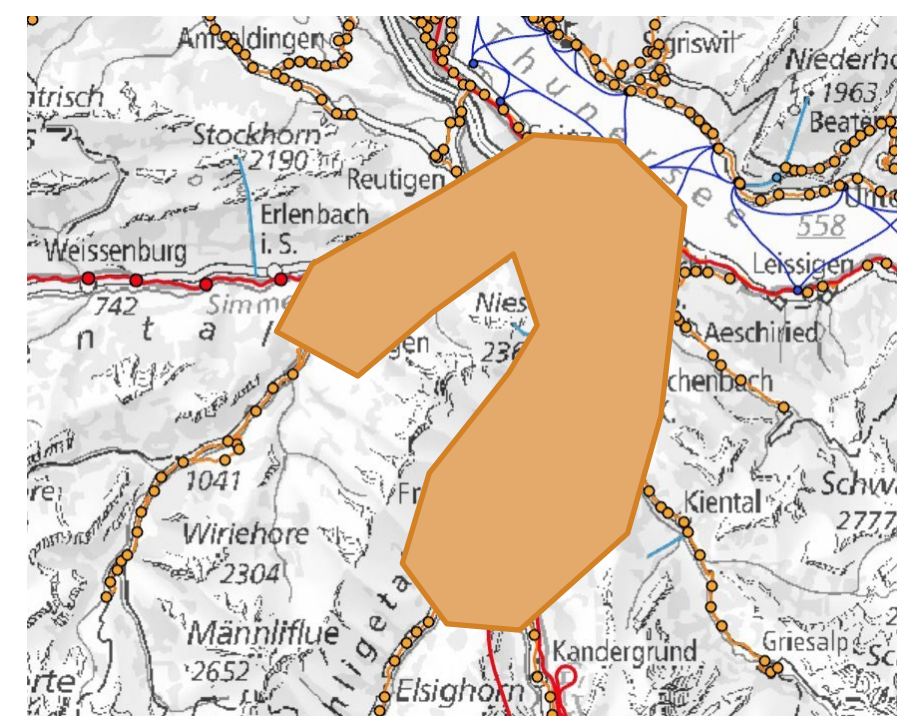
- Auslöser aus Sicht Gemeinde: -
- Möglicher Ansatz: Postauto sieht v.a. Reichenbach-Frutigen, Ersatz Linie 210

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

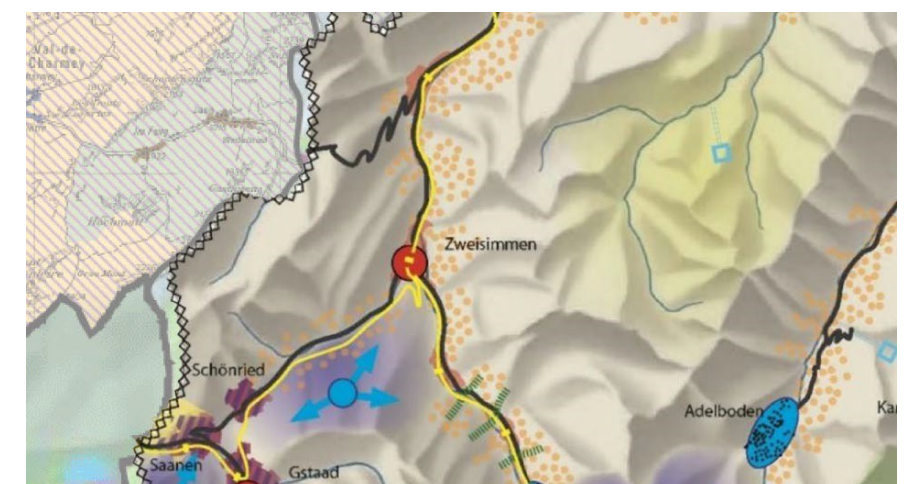
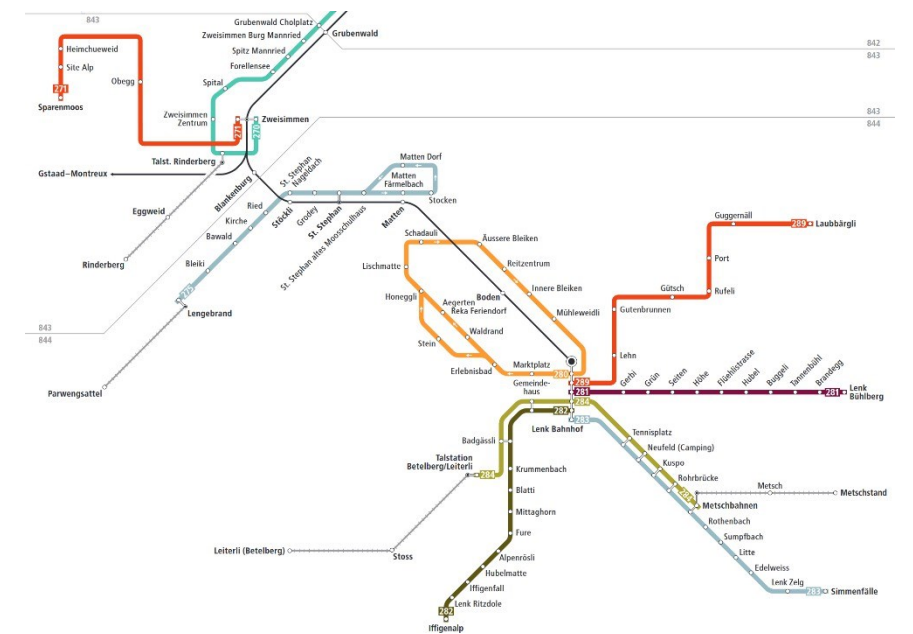
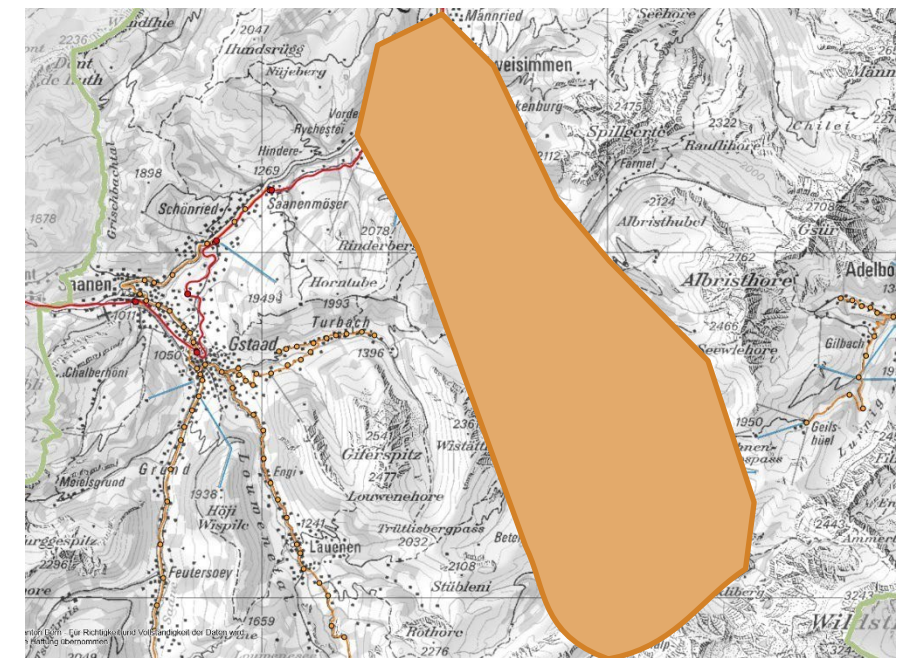
Gemeinde(n): Zweisimmen, St. Stephan, Lenk
 Region(en): Oberland West
 Tourismus: Wandern, Ski, Langlauf (Sparenmoos), Wintersport
 Transportunternehmen: BLS, MOB, AFA (Busbetrieb), Verein Sparenmoos Aktiv
 Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:
 – Oberstufenschulhaus in Zweisimmen, Schulen in Lenk,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

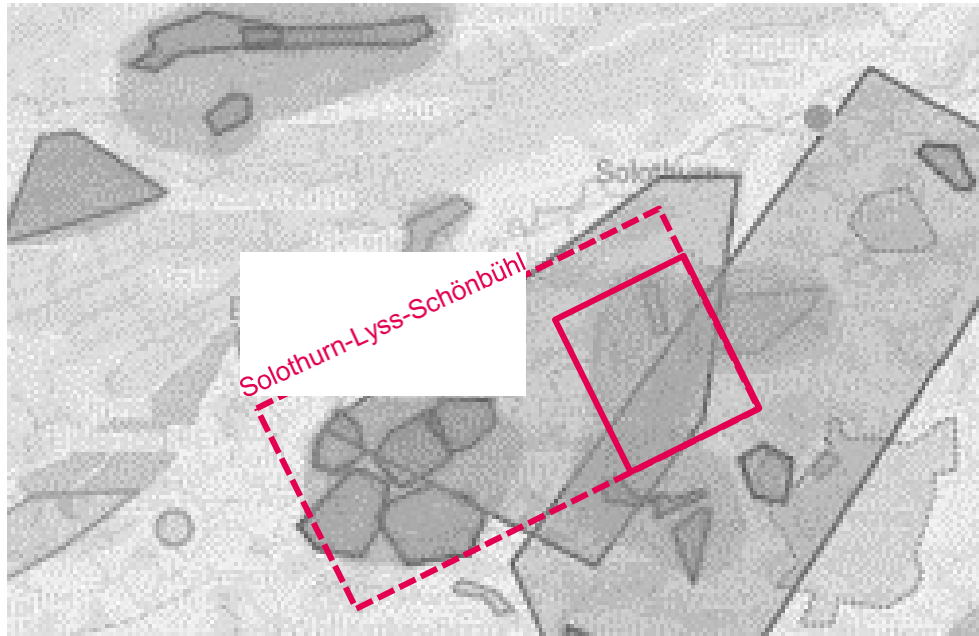
Entwurf

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	<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

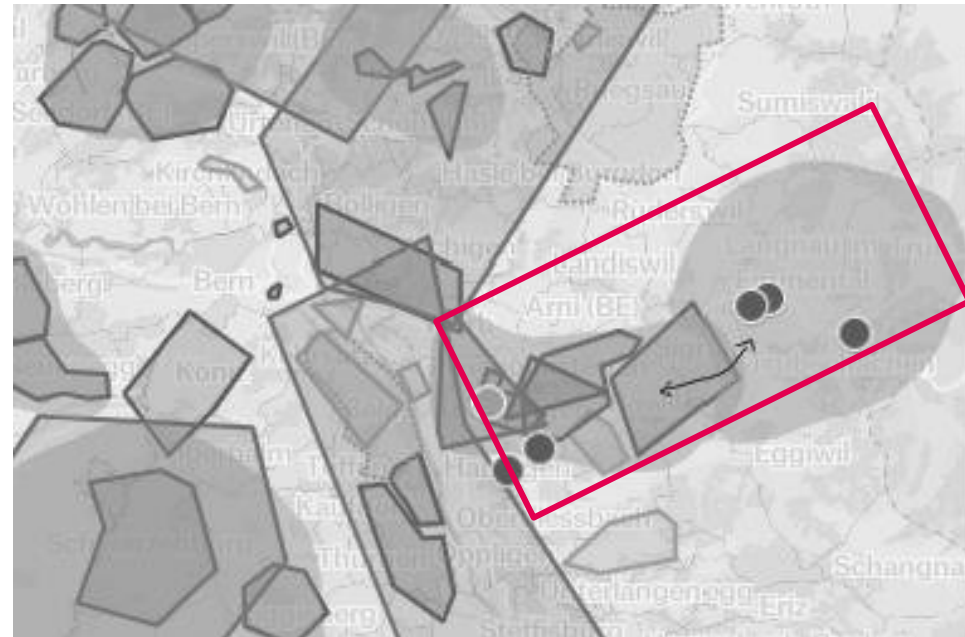
- Inbetriebnahme: ab Dez. 2028
- Auswirkungen auf öV: Integration Linien, Reduktion Linie, Anpassung von Hauptlinien zu NVZ

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	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

- Anzahl Fahrzeuge: 2-3 (ergänzende zu den 2 bisherigen)
- Betriebszeiten 365 Tage mit 18h
- Tarif: Zonentarif
- Anbieter/Software: Mybuxi/Shotl

Nutzung

- 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

- 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

