

On-Demand Kanton Bern

Zwischenbericht Phase 1

RVK1, RVK2, RK3, RK4, RVK5

7. Februar 2024



Bearbeitung

Matthias Oswald

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI/SIA

Paula Vogg

MSc Bauingenieurwissenschaften ETH

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Roman Steffen

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

Tina Keller

MSc Masterstudiengang Business Administration an der Hochschule Luzern

Trafiko AG

Kastanienbaumstr. 301

6047 Kastanienbaum

+41 41 252 07 07

willkommen@trafiko.ch

trafiko.ch

Begleitung

Emanuel Buchs

RVK Oberland-West

Carmen Metzler

RK Emmental

Thomas Berz

RVK Biel-Seeland-Berner Jura

Fanny Farron

RVK Biel-Seeland-Berner Jura

Timo Krebs

RK Bern-Mittelland

Markus Zahnd

RVK Oberraargau

Laurent Reusser

AÖV Kanton Bern

Titelbild: Trafiko AG

Inhaltsverzeichnis

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

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Grenzen des klassischen ÖV

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

Flexiblere Angebotsformen als Lösungsansatz?

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

Ziel der Studie

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

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

1.2 Vorgehen

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

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

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

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

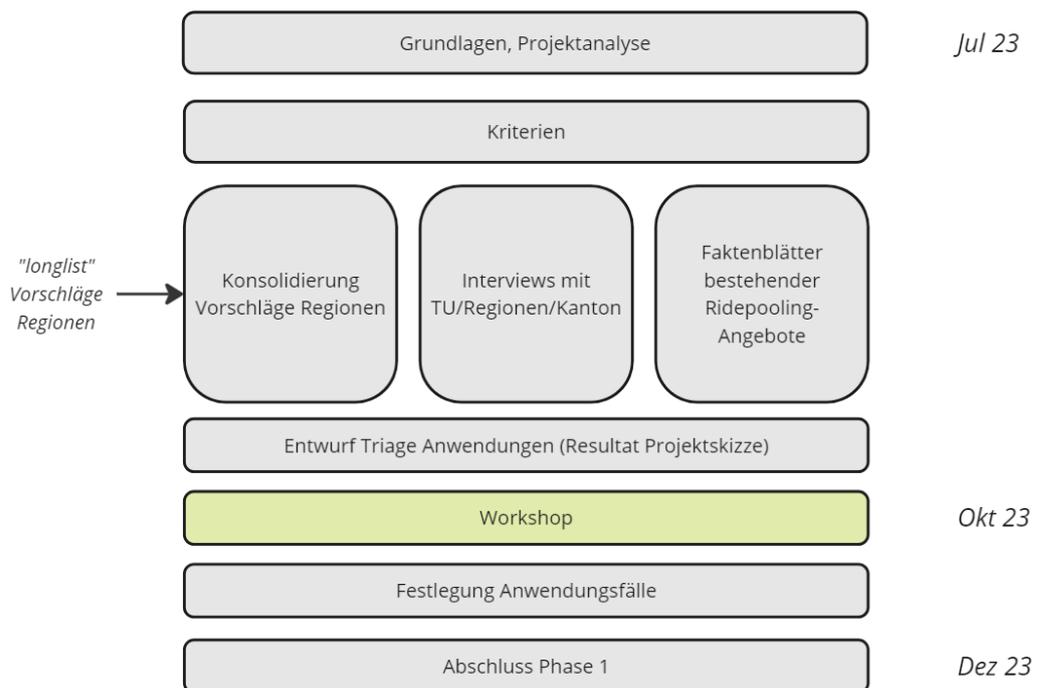


Abbildung 1: Übersicht Vorgehen Phase 1

2 Grundverständnis On-Demand

2.1 Was ist Ridepooling (On-Demand)?

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

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

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

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

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



Abbildung 2: Beispiel Nutzeransicht PubliCar-App

2.2 Wer sind mögliche Anbieter?

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

PubliCar

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

MyBuxi

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

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

2.3 Best Practice -Beispiele

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

Appenzell

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

Andermatt

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

Flims-Laax-Falera

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

Thusingen

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

Angebote von Bus Alpin

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

Pikmi

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

2.4 Erfolgsfaktoren

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

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

2.5 Fazit

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

3 Rechtliche Rahmenbedingungen

3.1 Kantonale Strategie und Anforderungen

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

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

3.2 Finanzierungsmöglichkeiten

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

Mitfinanzierung als Bürgerbus

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

Bestellung als ordentliches Grundangebot bzw. als Versuchsbetrieb

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

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

3.3 Leitfaden On-Demand vom BAV

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

4 Vorschlag Strategie On-Demand Bern

4.1 Strategie

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



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

Kontext

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

Vision

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

Strategische Stossrichtungen

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

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

Ziele

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

Organisation

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

Kultur

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

4.2 Konfiguration On-Demand

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

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

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

– Ergänzende Fahrten:

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

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

Abbildung 4: Konfiguration On-Demand-Angebot

4.3 Fazit

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

5 Herleitung Anwendungsgebiete

5.1 Vorschläge Regionen und weitere Ideen

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

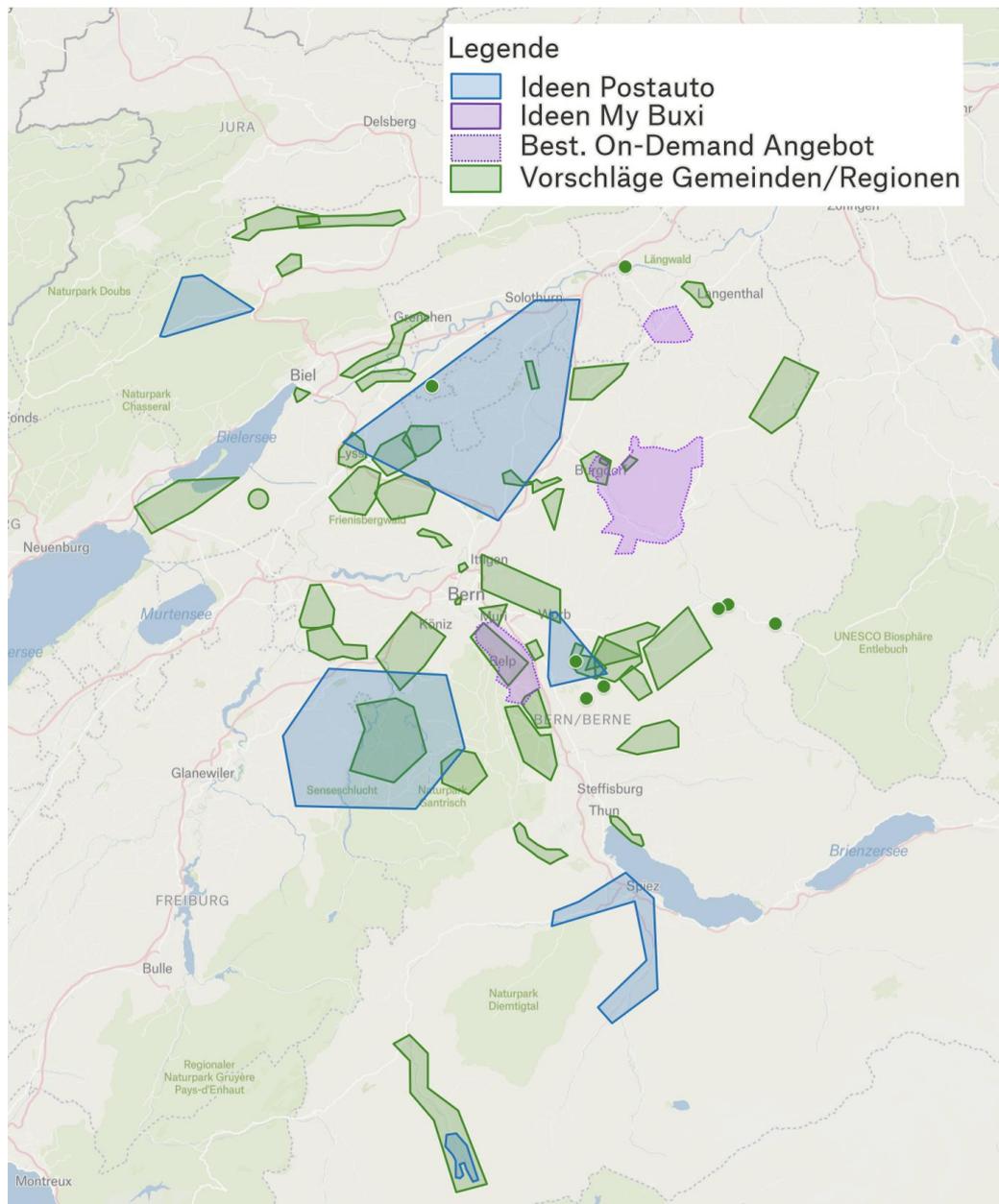


Abbildung 5 Anwendungsgebiete aus Longlist

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

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

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

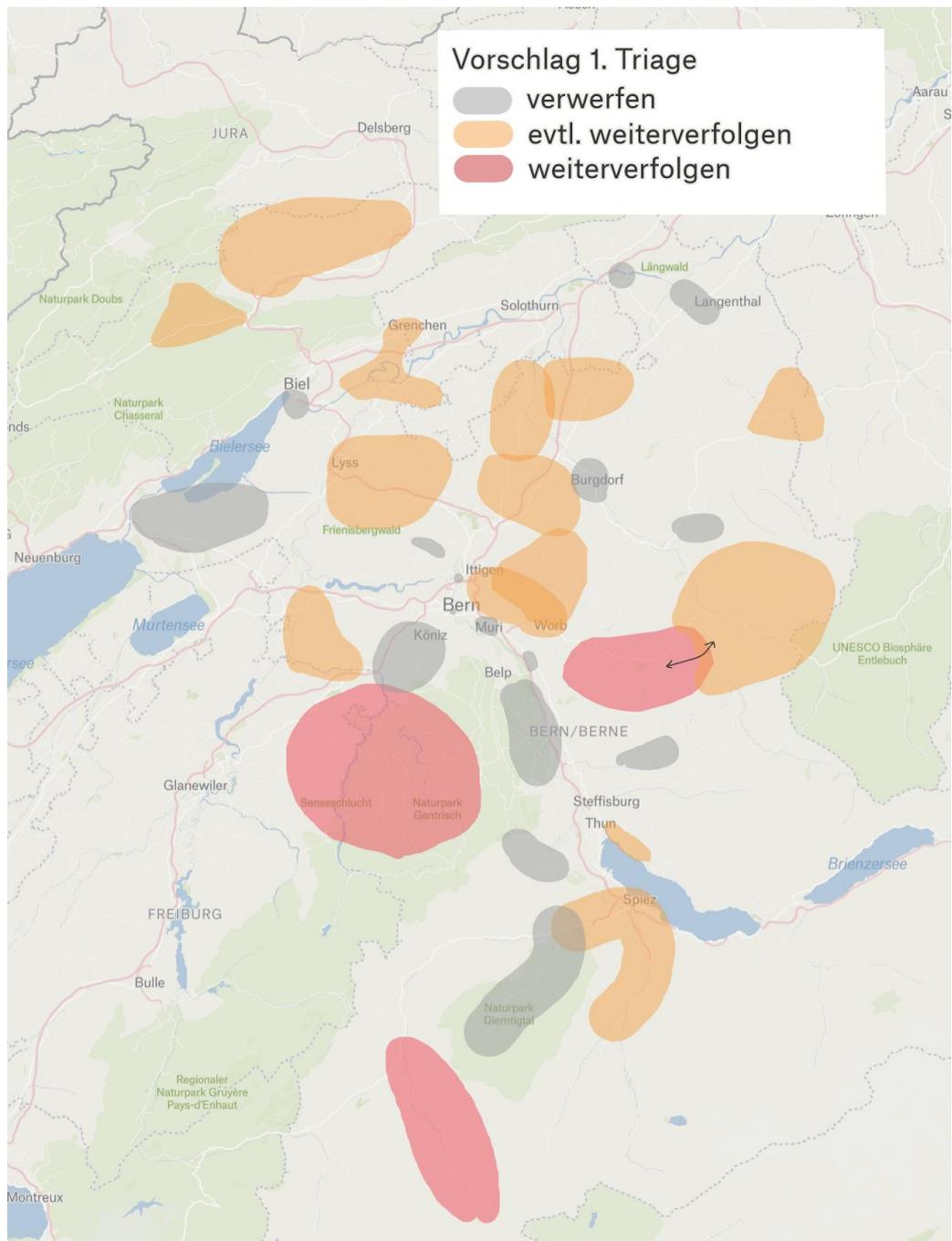


Abbildung 6 1. Triage der Anwendungsgebiete

5.2 Konkretisierung und Festlegung

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

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

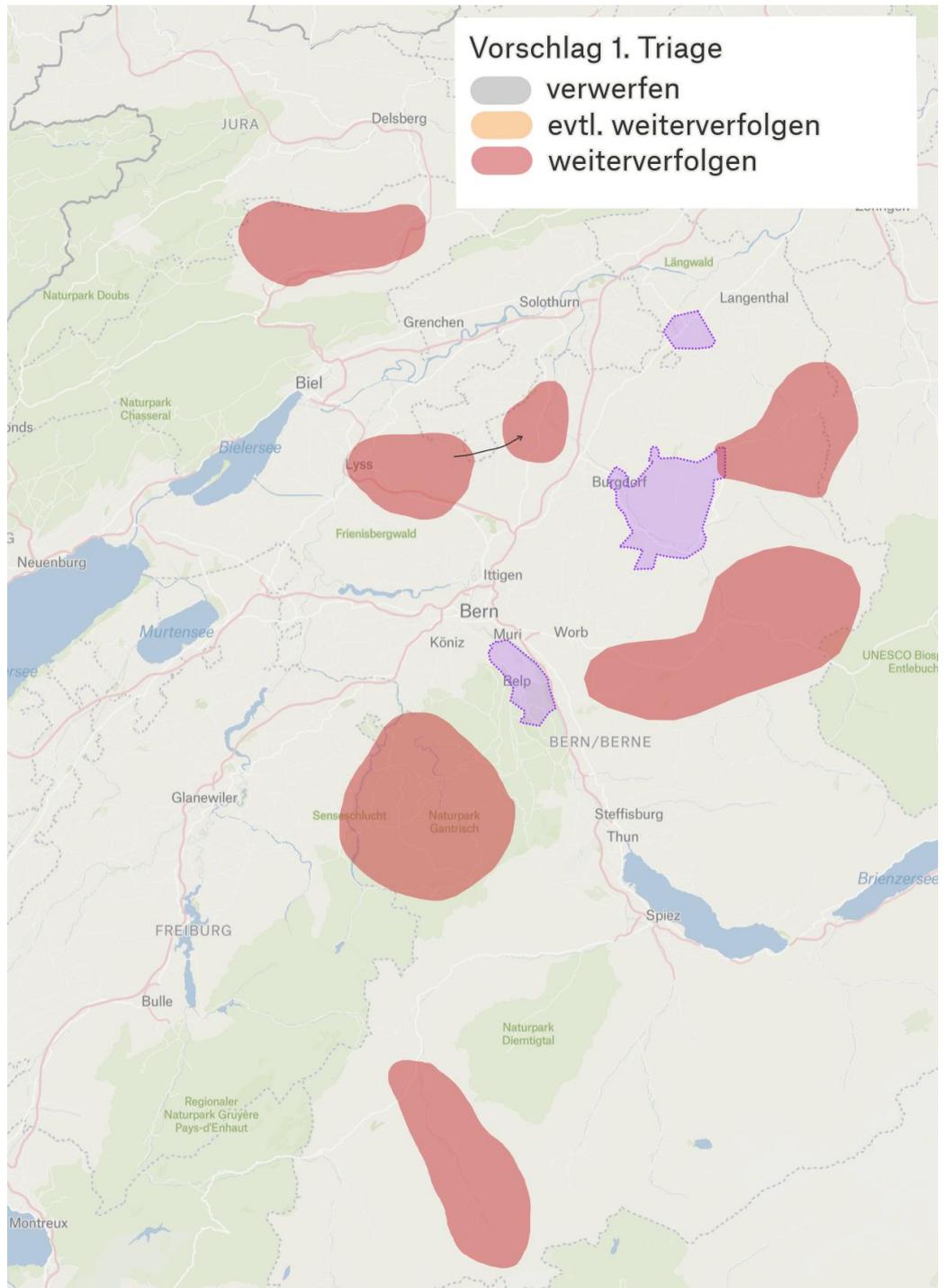


Abbildung 7 2. Triage Anwendungsgebiete für die Vertiefung in Phase 2

RK Emmental

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

Tabelle 1: Festlegung Anwendungsgebiete RK Emmental

RK Bern-Mittelland

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

Tabelle 2: Festlegung Anwendungsgebiete RK Bern-Mittelland

RVK Oberaargau

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

Tabelle 3: Festlegung Anwendungsgebiete RVK Oberaargau

RVK Biel – Seeland – Berner Jura

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

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

RVK Oberland West

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

Tabelle 5: Festlegung Anwendungsgebiete
RVK Oberland West

5.3 Überblick On-Demand-Projekte Bern bis 2030

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

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

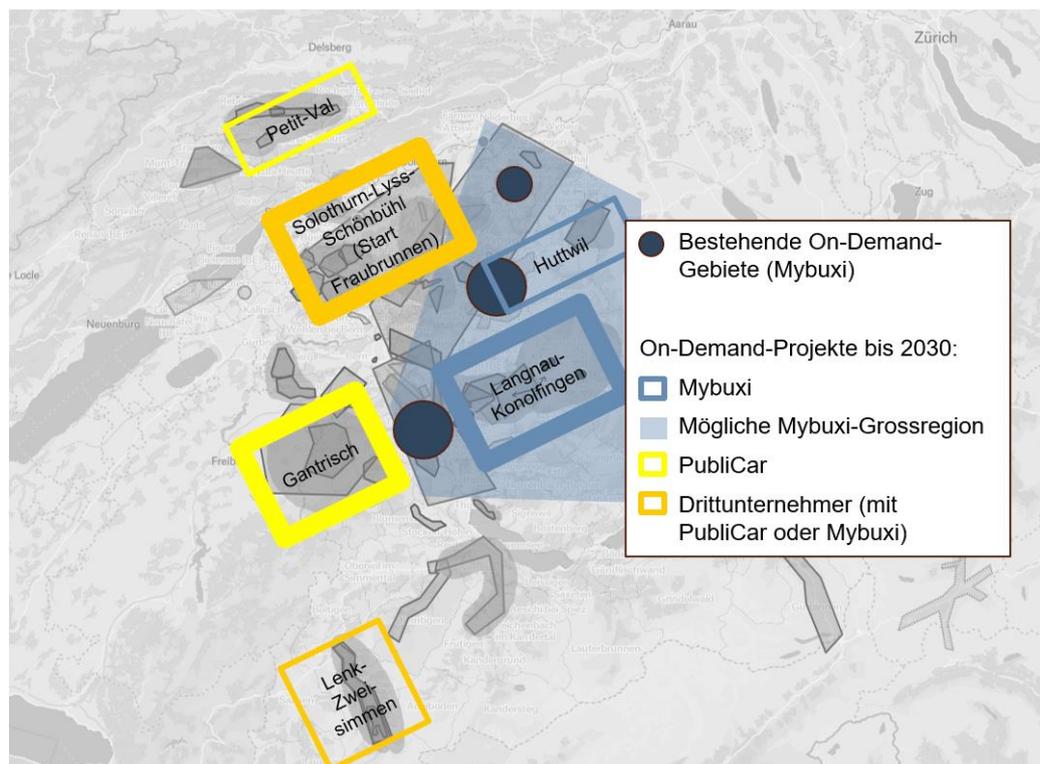


Abbildung 8: 5.4 Überblick On-Demand-Projekte Bern bis 2030

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

6 Weiteres Vorgehen

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

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

Beilagen

Beilage 1: Inputreferat On-Demand (14.9.23)

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

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

Beilage 4: Vorschläge aus den Regionen

Beilage 5: Faktenblätter Anwendungsgebiete

Beilage 6: Projektskizzen für Phase 2

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11