Präzisierung ÖV-Angebote Oberland Ost

Personentransportsysteme Wengen & Mürren

Matthias Oswald, Jan Mathias

Dokumentation 29.10.2025

metron

Zusammenfassung

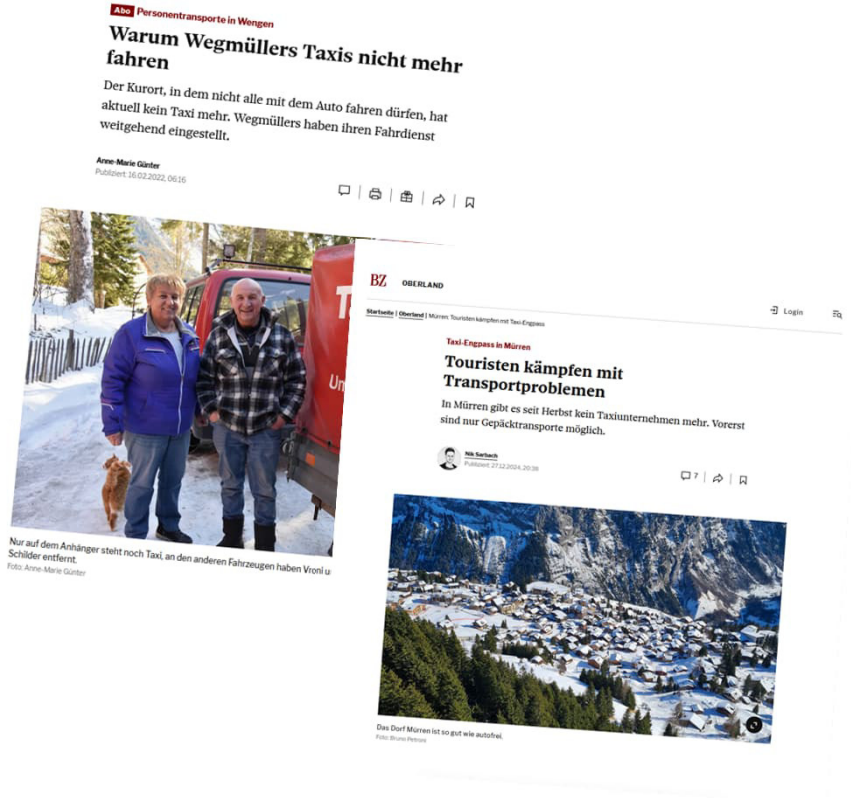
- Die Gemeinde Lauterbrunnen sucht Nachfolgelösungen für den Personentransport innerhalb der autofreien Ortschaften Wengen und Mürren/Gimmelwald, da für die bestehenden Taxiunternehmen noch keine stabile Nachfolge gefunden werden könnte. Die Fragestellung wurde im Rahmen der ÖV-Studie Präzisierung ÖV-Angebots Oberland Ost im Auftrag der Region vertieft.
- Aus Sicht des Kantons sind die Siedlungsgebiete grundsätzlich mit dem ÖV abgedeckt. Aufgrund der speziellen Situation (verkehrsfreier Ort) ist hier eine Einzelfallbetrachtung notwendig und eine zusätzliche Mitfinanzierung eines Tranportsystem im Rahmen des Bürgerbusmodells denkbar.
- Eine Analyse anderer autofreier Destinationen und eine Vertiefung der rechtlichen Rahmenbedingungen zeigt, dass es für Wengen und Mürren keine «Standartlösung» gibt.
- Mit der vorliegenden Dokumentation wird eine erste Auslegeordnung gemacht. Wenn ein solches neues Personentransport-Angebot in Wengen oder Mürren/Gimmelwald weiterverfolgt wird, dann muss dies in einem eigenen Projekt vor Ort organisiert werden. Die damit verbundenen Umsetzungsfragen können nur lokal und mit spezifischer Organisation vor Ort geklärt werden.

Inhalt

1. Ausgangslage
2. Fallbeispiele
3. Rahmenbedingungen
4. Weiteres Vorgehen

Hintergrund

- Auslöser: Fehlende Nachfolger für Taxibetriebe in Wengen & Mürren
- Autofreie Ortschaften benötigen eine Lösung für Personentransport für Bedürfnisse der Einheimischen und insb. um weiterhin als Tourismusdestination attraktiv zu bleiben
- Mit der Taxi Genossenschaft Wengen wurde eine Organisation gegründet, bei welcher sich verschiedene Akteure beteiligt sind. Ein Betrieb ist aus mehreren Gründen nicht ins Rollen gekommen (u.a. Taxiführerlizenz).


Abo Personentransporte in Wengen

Warum Wegmüllers Taxis nicht mehr fahren

Der Kurort, in dem nicht alle mit dem Auto fahren dürfen, hat aktuell kein Taxi mehr. Wegmüllers haben ihren Fahrdienst weitgehend eingestellt.

Anne-Marie Günter

Publiziert 16.02.2022, 06:16

Nur auf dem Anhänger steht noch Taxi, an den anderen Fahrzeugen haben Vroni u Schilder entfernt

Foto: Anne-Marie Günter

BZ OBERLAND

Taxi-Engpass in Mürren

Touristen kämpfen mit Transportproblemen

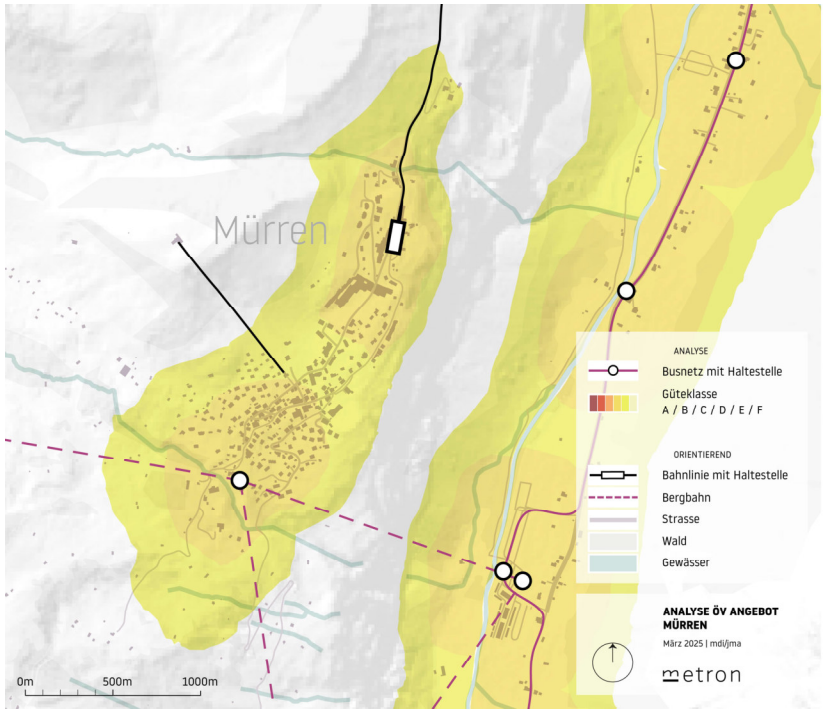
In Mürren gibt es seit Herbst kein Taxiunternehmen mehr. Vorerst sind nur Gepäcktransporte möglich.

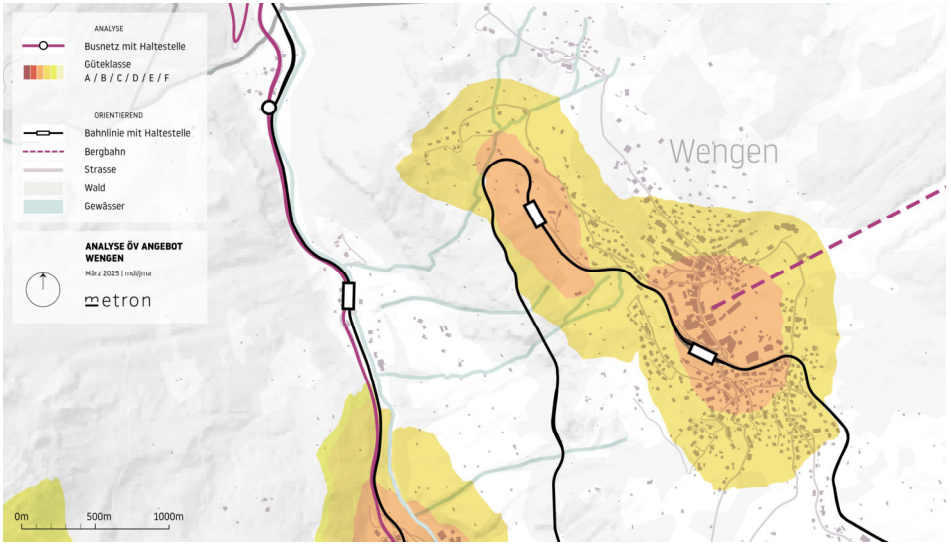
Das Dorf Mürren ist so gut wie autofrei.

Quelle: Berner Oberländer (2022, 2024)

Ausgangslage

- Die Dörfer verfügen über keinen Strassenanschluss. Es gilt ein Fahrverbot. Fahrzeuge gibt es nur fürs Gewerbe und mittels Nachweis.
- Wengen und Mürren/Gimmelwald gelten aus Sicht Kanton durch die Wengeralpbahn (WAB), die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) und die Schilthornbahnen mit dem ÖV erschlossen.
- Aufgrund der Siedlungsstruktur und der bestehenden bieten sich klassische ÖV-Angebote nicht an





Herausforderungen

Weitere spezifische Herausforderungen:

- Starke Schwankungen im Arbeitsanfall (Rekrutierung Personal)
- Transportbedürfnis ist mit breiter zeitlicher Verteilung (lange Arbeitszeiten)
- Umgang mit Nachfrage an Spitzentagen und bei Ankunft Bahn
- Lokale Strasseninfrastruktur und Wetterverhältnisse (Enge Platzverhältnisse Steigungen, schneebedeckte Strassen etc.)
- Erschliessung der Aussengebiete

Inhalt

1. Ausgangslage
2. Fallbeispiele
3. Rahmenbedingungen
4. Weiteres Vorgehen

Vertiefung

Vorgehen:

1. Analyse Fallbeispiele verkehrsfreier Destinationen
2. Vertiefung rechtlicher Rahmenbedingungen
3. Empfehlungen

Fallbeispiele verkehrsfreie Destinationen Übersicht

Destination	Ständige Wohnbevölkerung (2023)	Zugang
Wengen (BE)	1 ‘116	Zahnradbahn (Wengernalpbahn) ab Lauterbrunnen
Mürren (BE)	432	Seilbahn ab Lauterbrunnen (Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren)
Gimmelwald (BE)	104	Seilbahn (Schilthornbahn) ab Stechelberg oder Mürren
Zermatt (VS)	5 ’847	Bahn ab Täsch
Saas-Fee (VS)	1 ’542	Bus bis Saas-Fee
Bettmeralp (VS)	483	Seilbahn ab Betten
Riederalp (VS)	440	Seilbahn ab Mörel
Braunwald (GL)	275	Standseilbahn ab Linthal
Stoos (SZ)	150	Standseilbahn ab Schlattli

→ Fallbeispiele im Anhang

Fallbeispiele verkehrsfreier Destinationen
Fazit

- In allen verkehrsfreien Destinationen bestehen Taxiangebote (meist Private, ausnahmsweise Bergbahnen)
- In grösseren Destinationen (Zermatt, Saas Fee) organisieren die Gemeinden den Ortsbus. Betrieb erfolgt durch eigene TU (Busbetreibe Zermatt) oder Postauto (Saas Fee).
- Ein unkonventioneller Ansatz (bezüglich Angebotsform oder Organisation) besteht (bisher) nicht.

→ Für Wengen, Mürren & Gimmelwald lassen sich nur bedingt Erkenntnisse aus den Fallbeispielen ableiten

Inhalt

1. Ausgangslage
2. Fallbeispiele
3. Rahmenbedingungen
4. Weiteres Vorgehen

ÖV-Anspruch und Mitfinanzierung durch Kanton BE

Die Siedlungsgebiete sind grundsätzlich abgedeckt und aus der Erschliessungspflicht lassen sich keine direkten zusätzlichen Ansprüche ableiten. Aufgrund der speziellen Situation (verkehrsfreier Ort) ist hier eine Einzelfallbetrachtung notwendig.

Von Seiten Kanton wurde eine Mitfinanzierung im Rahmen des Bürgerbusmodells als denkbarer Ansatz in Aussicht gestellt. Diese errechnet sich üblicherweise über die Anzahl Fahrzeuge (ganzjährig im Einsatz, nicht Spitzenzeiten) und die zusätzlich erschlossenen Einwohner und Arbeitsplätze.

Inwieweit dieser Finanzierungsmechanismus im Spezialfall Wengen (verkehrsfrei, Problematik Grunderschliessung, Bedeutung Ferienwohnungen, Tourismus) angewendet werden kann, wäre zu prüfen.

→ Beilage: Anforderungen an On-Demand-Angebote (Dez. 2024)

Vertiefung rechtlicher Rahmenbedingungen: Leitfaden zu On-Demand-Angeboten (BAV, 2023)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Politik

Aktenzeichen: BAV-041.4-1/1/40/1/2/1/3

Leitfaden zu On-Demand-Angeboten

Herausgeber:	Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
Verteiler:	Veröffentlichung auf der BAV-Internetseite
Sprachfassungen:	Deutsch (Erstsprache) Französisch (Übersetzung)
Stand:	Version 1, 10. Oktober 2023

Personenbeförderungsregal, Konzessions- und Bewilligungspflicht:

- Fahrzeug mit max. 9 Plätzen:
  - keine Zulassungsbewilligung erforderlich
  - Führerausweis mit Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport
- On-Demand-Angebote gelten i.d.R. als regelmässige und gewerbsmässige Fahrten und unterstehen dem Personenbeförderungsregal
- Konzession ist erforderlich, wenn Erschliessungsfunktion → besteht diese für ein Angebot in Wengen, Mürren & Gimmelwald?

→ BAV kann für Beurteilung im Einzelfall kontaktiert werden

Vertiefung rechtlicher Raumenbedingungen: Taxiverordnung (TaxiV)

In Kraft seit 01.01.2022

- Gilt für **gewerbsmässigen Personentransport** ohne feste Route und Fahrplan auf öffentlichen Strassen
- **Nicht erfasst:** Hoteltaxis (nur für Hotelgäste Bahnhof–Hotel), Behindertentransporte, Ambulanzfahrten
- **Notwendige Bewilligungen**
  - **Taxihalterbewilligung** (für Betreiber):
    - Erforderlich für Taxiunternehmen
    - Gültig für Betrieb ab Standortgemeinde, inkl. Auftragsfahrten aus anderen Gemeinden
    - Voraussetzungen: Handlungsfähigkeit, Zuverlässigkeit, Sprachkenntnisse, geordnete finanzielle Verhältnisse
  - **Taxiführerbewilligung** (für Fahrpersonal):
    - Erforderlich für jede fahrende Person
    - Voraussetzung u.a.: Führerausweis, keine schweren Verkehrsdelikte, Sprachkenntnisse
    - Prüfung über Ortskenntnis & Taxi-Recht (theoretisch & praktisch)

Vertiefung rechtlicher Raumenbedingungen: Gesetz über Taxis und Limousinendienste (TLG)

Neues Gesetz wurde im August 2025 vom Regierungstat erlassen:

- Differenzierung zwischen Taxis und Limousinendiensten
  - Taxis: Fahrten nur auf Zuruf und Bestellung, können von Standplätzen aus operieren
  - Limousinendienste: nur auf Bestellung, kein Standplatz / Zuruf erlaubt
- Unterschiede in der Bewilligungspflicht:
  - Bewilligungspflicht für Taxis bleibt bestehen (soll Qualität sicherstellen)
  - Meldepflicht bei kantonaler Stelle für Limousinendienst, dafür können Privilegien der Taxidienste nicht genutzt werden (Zuruf, Standplätze, Nutzung von Busspuren)

Vertiefung rechtlicher Raumenbedingungen: Gesetz über Taxis und Limousinendienste (TLG)

- Anforderungen Fahrpersonal Limousinendienst:
  - Besitz eines gültigen Führerauswieses
  - Einhaltung der Vorschriften zur Arbeits- und Ruhezeit
  - Ggf. berufsmässiger Fahrausweis (je nach Fahrzeugart und Angebot)
  - Sozialversicherungsrechtliche Anmeldung je nach Beschäftigungsart

Rahmenbedingungen
Zwischenfazit

- Ein Ansatz im Bürgerbusmodell (mit Mitfinanzierung durch den Kanton) ergänzend zum bestehenden ÖV wäre denkbar.
- Die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind komplex. Es gibt verschiedene Formen, wie man Transportleistungen anbieten kann. Diese verfügen jeweils über unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Vorgaben.
- Der Personentransport Wengen, Mürren/Gimmelwald wäre ein Spezialfall und passt nirgends richtig rein. Das macht es herausfordernd, gibt aber auch einen gewissen Spielraum.

Inhalt

1. Ausgangslage
2. Fallbeispiele
3. Rahmenbedingungen
4. Weiteres Vorgehen

Weiteres Vorgehen

- Im Rahmen dieses regionalen Angebotskonzepts wurde eine erste Auslegeordnung zu Rahmenbedingungen, Ansatzpunkten und offenen Fragestellungen gemacht.
- Ein nächster Schritt wäre spezifisch für die Anwendung vor Ort eine machbare und finanzierbare Organisation-/ Betriebsform zu entwerfen, danach ist die Mitfinanzierung (z.B. Bürgerbusmodell) und Rahmenbedingungen zu klären.
- Wenn ein solches neues Personentransport-Angebot weiterverfolgt wird, dann muss dies in einem eigenen Projekt vor Ort organisiert werden.
- In einem ersten Workshop vor Ort wie folgt gegliedert werden
  - Teil 1: Was liegt vor?
  - Teil 2: Anforderungen Bürgerbusmodell?
  - Teil 3: Umsetzungsfragen klären

Ansatzpunkte für weiteren Umsetzungspfad

1. Stabile **Organisation** aufbauen
   (Hauptverantwortung/Haftung, Kostenrechnung, Finanzierung, Suche Mitfinanzierer, Ansprechperson Betriebsprobleme)

2. Umsetzbares **Betriebskonzept**
   (Personen und/oder Gütertransport, Preisgestaltung, Kontakt via Natelnummer im Sinn von Callcenter, Servicequalität, Zahlungsoptionen, Stundenlohnansatz, Versicherung)

3. **Fahrzeuge** klären
   (Anzahl, Kauf/Eigentum, Leasing, Miete, Garagierung, Fahrzeugunterhalt, Fahrzeugabschreibung)

4. **Personalpool** aufbauen
   (Ganzjährige Bandlast, Spitzenabdeckung in Hochsaison - dort am Wochenende, Ferienablösung, Ausbildung, Frage nach Taxilizenz)

5. Kontakt mit **Mitfinanzierer** suchen und deren Anforderungen abdecken
   (u.a. Kanton mit Bürgerbusmodell)

Anhang

Fallbeispiele verkehrsfreie Destinationen: Zermatt (VS)

Ständige Wohnbevölkerung (2023): knapp 6’000

Offizielle Bettenanzahl (nur registrierte Betriebe, Hotels und gemeldete Parahotellerie): 13’000

Zugang zum Dorf:

- ÖV: Direkte Verbindung mit dem Zug ab Brig/Visp/St. Moritz via Täsch
- Auto: bis Täsch (ca. 5 km vor Zermatt), grosse Parkhäuser, Strasse bis Zermatt vorhanden
- Taxi: mit Spezialbewilligung (ca. 30 CHF Täsch-Zermatt)

Feinerschliessung im Dorf:

- Elektrotaxis: 24/7 verfügbar (private Anbieter)
- Elektrobus: 2 fixe ÖV-Linien (Gemeinde Zermatt)
- Private Fahrzeuge: Viele Hotels mit E-Shuttles bis Bahnhof (ca. 7-21 Uhr, meist gratis), einige professionelle elektrische Nutzfahrzeuge (max. 500), Verbot von persönlichen Privatfahrzeugen

Fallbeispiele verkehrsfreie Destinationen: Saas-Fee (VS)

Ständige Wohnbevölkerung (2023): 1’500

Offizielle Bettenanzahl (nur registrierte Betriebe, Hotels und gemeldete Parahotellerie): 6’700

Zugang zum Dorf:

- ÖV: PostAuto-Verbindung ab Visp oder Brig bis Busterminal Saas-Fee
- Auto: erlaubt bis zum Parkhaus am Dorfeingang (rund 1 km Fussgängerzone)

Feinerschliessung im Dorf:

- Elektrotaxis: 24/7 verfügbar (private Anbieter)
- Elektrobus: Skibus (nur Winterbetrieb, gratis), 2 Regionallinie bis Talstation Seilbahn
- Private Fahrzeuge: Viele Hotels mit E-Shuttle bis Parkhaus (ca. 7-21 Uhr, meist gratis), professionelle E-Nutzfahrzeuge für Handwerker, Lieferdienste usw., Verbot von persönlichen Privatfahrzeugen

Fallbeispiele verkehrsfreie Destinationen: Bettmeralp – Riederalp (VS) I

Ständige Wohnbevölkerung (2023): 483 (Bettmeralp) und 440 (Riederalp)

Offizielle Bettenanzahl (nur registrierte Betriebe, Hotels und gemeldete Parahotellerie): 4’000 (Bettmeralp) und 3’000 (Riederalp)

Zugang zum Dorf:

- Bettmeralp
  - ÖV: Luftseilbahn Bettmeralp ab Bettmeralp Talstation bis ins Dorfzentrum
  - Auto: erlaubt bis zum Betten Dorf (Zwischenstation der Luftseilbahn Bettmeralp)
- Riederalp
  - ÖV: Luftseilbahn Mörel – Riederalp Mitte mit Zwischenstation Greich und Luftseilbahn Mörel – Riederalp West mit Zwischenstation Ried-Mörel
  - Auto: erlaubt bis zum Greich und Ried-Mörel (Zwischenstationen den Luftseilbahnen Riederalp)

Fallbeispiele verkehrsfreie Destinationen: Bettmeralp – Riederalp (VS) II

Feinerschliessung im Dorf:

- Elektrotaxis: begrenztes Privatangebot (nicht 24/7)
- Private Fahrzeuge: Einige Hotels mit E-Shuttle (meist nicht gratis), professionelle E-Nutzfahrzeuge für Handwerker, Lieferdienste usw., Verbot von persönlichen Privatfahrzeugen

Verbindung zwischen Bettmeralp und Riederalp:

- Keine öffentliche Strassenverbindung zwischen den beiden Dörfern – es gibt keine befahrbare Strasse für Privatverkehr.
- Private Transportdienste (Taxis) bieten Verbindungen mit Spezialfahrzeugen (Elektrofahrzeuge, Raupenfahrzeuge, Motorschlitten) zwischen Bettmeralp und Riederalp an – ganzjährig auf Anfrage
- Im Sommer: Elektrischer Shuttle-Service (Aletsch Express) zwischen Bettmeralp und Riederalp (betrieben von Aletsch Bahnen AG), 6 CHF, bis zum 30-Min.-Takt in der Sommer-Hochsaison

Fallbeispiele verkehrsfreie Destinationen: Stoos (SZ)

Ständige Wohnbevölkerung (2023): 150

Offizielle Bettenanzahl (nur registrierte Betriebe, Hotels und gemeldete Parahotellerie): 2’200

Zugang zum Dorf:

- ÖV: Luftseilbahn ab Morschach bis Stoos Bergstation (ca. 10 Min. Zu Fuss bis zum Dorfzentrum), Standseilbahn ab Schwyz–Stoos Talstation bis zum Dorfzentrum
- Auto: erlaubt bis zur Talstation in Schwyz–Stoos oder Morschach; Zugangsstrasse vorhanden

Feinerschliessung im Dorf:

- Elektrotaxis: Verfügbar auf Anfrage; betrieben durch Stoosbahnen AG und Suter Transport Stoos GmbH für Personen- und Gepäcktransporte
- Private Fahrzeuge: Einige Hotels mit E-Shuttle (meist gratis), nur autorisierte Elektrofahrzeuge für gewerbliche Zwecke (z. B. Material- und Gepäcktransporte); private Fahrzeuge sind im Dorf nicht erlaubt

Fallbeispiele verkehrsfreie Destinationen: Braunwald (GL)

Ständige Wohnbevölkerung (2023): 275

Offizielle Bettenanzahl (nur registrierte Betriebe, Hotels und gemeldete Parahotellerie): 1’200

Zugang zum Dorf:

- ÖV: Mit der Bahn bis Linthal-Braunwaldbahn (SBB), anschließend mit der Braunwald-Standseilbahn in ca. 7 Min. ins autofreie Dorfzentrum
- Auto: Erlaubt bis zur Talstation der Standseilbahn in Linthal; ab dort ist Braunwald ausschließlich per Bahn erreichbar

Feinerschliessung im Dorf:

- Elektrotaxis: Verfügbar auf Abruf; betrieben Private, mit teilweise fixen Abfahrtszeiten mit für Personen- und Gepäcktransporte
- Private Fahrzeuge: Nur autorisierte Elektrofahrzeuge für gewerbliche Zwecke (z. B. Material- und Gepäcktransporte); private Fahrzeuge sind im Dorf nicht erlaubt

Kanton Bern
Canton de Berne

Beilage

Bau- und Verkehrsdirektion
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

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

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

AÖV, Reiterstrasse 11, 3013 Bern

Per E-Mail

Bereichsleitende/Geschäftsführende der
- Regionalkonferenzen
- Regionalen Verkehrskonferenzen

Unsere Referenz: Dok 3669387

18. Dezember 2024

Anforderungen an On-Demand-Angebote

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Im Hinblick auf den Angebotsbeschluss 2027–2030 (AGB 27-30) hat das AÖV den Regionen in Aussicht gestellt, unter bestimmten Voraussetzungen On-Demand-Pilotprojekte dem Grossen Rat zu beantragen. Die RVK 1, 2 und 5 sowie die RKE und RKBM konkretisieren zurzeit für ihre regionalen Angebotskonzepte (RAK) entsprechende Vorhaben. Wie viele Pilote effektiv berücksichtigt werden können und wie gross der zur Verfügung stehende finanzielle Rahmen sein wird, ist zurzeit noch offen.

Mit Schreiben vom 17. Januar 2024 haben wir Ihnen die Anforderungen für Eingaben von On-Demand-Angeboten in den regionalen Angebotskonzepten mitgeteilt. Aufgrund der bisherigen Arbeiten der Regionen an verschiedenen Projekten können wir die damaligen Angaben zu den Anforderungen und Finanzierungsmöglichkeiten präzisieren.

Gesetzliche Grundlagen

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 ständigen Einwohnenden, Arbeits- oder Ausbildungsplätzen (EWAP; im Hügel- und Berggebiet gemäss Richtplan 200 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. Unter diesen Voraussetzungen können zudem (in der AGV nicht näher definierte) Freizeitanlagen berücksichtigt werden.

Art. 14 AGV zufolge beteiligt sich der Kanton an der Finanzierung unkonventioneller Betriebsarten wie Bedarfs- oder Bürgerbusse und dergleichen, wenn diese die Grundversorgung abdecken und zu besseren Betriebsergebnissen führen als ein konventioneller Linienbetrieb. Dies bedeutet implizit, dass auch solche Lösungen – zu denen On-Demand-Angebote gehören –die Minimalanforderungen für die Angebotsstufe 1 gemäss Art. 11 AGV erfüllen müssen. Hingegen ist das Betriebsergebnis eines konventionellen Linienbetriebs nicht direkt mit demjenigen eines On-Demand-Angebots vergleichbar, da letzteres einen Linienbetrieb in der Regel ergänzt und nicht ersetzt.

Erschliessungsqualität gemäss Richtplan

Die Ermittlung der Erschliessungsqualität mit dem ÖV gemäss Massnahme B_01 des Richtplans erfolgt aufgrund des effektiv fahrplanmässig gefahrenen Angebots. Eine flächige Auslegung der Erschliessungsgüte würde den Hauptzielen des Raumplanungsgesetzes und des kantonalen Richtplans widersprechen. Für planerische Vorhaben wie Ein- oder Umzonungen können On-Demand-Angebote nicht berücksichtigt werden.

Finanzierung

Im Grundsatz bestehen seitens des Kantons zwei Finanzierungsmöglichkeiten:

1. *Bestellung als Versuchsbetrieb*

   Für eine Bestellung eines Angebots durch den Kanton müssen nebst den Anforderungen gemäss AGV die gesetzlichen Grundlagen des Bundes (z. B. BehiG) erfüllt sein. Detaillierte Angaben dazu finden sich im Leitfaden zu On-Demand-Angeboten des BAV vom Oktober 2023 (On-Demand-Angebote - BAV). In der Regel sind die Fahrausweise des Libero-Tarifverbunds und des direkten Verkehrs anzuerkennen.

   Bezüglich Mindestanforderungen müssen pro Tag und eingesetztes Fahrzeug mindestens 32 Personen befördert werden. Dieser Wert basiert auf der Anforderung des Bundes in der ARPV für eine Mindesterschliessung sowie auf der Annahme, dass potenziell ein Stundentakt mit zwei Fahrgästen pro Kurs angeboten werden kann. Des Weiteren muss der minimale Kostendeckungsgrad 15 Prozent für Kleinbusse gemäss Art. 11 AGV erreicht werden.

   Für neue Angebote ist ein in der Regel drei- oder vierjähriger Versuchsbetrieb gemäss Art. 15 AGV durchzuführen. Der Kanton kann sich mit bis zu einem Drittel an die Gesamtkosten beteiligen. Werden während des Versuchs die Mindestanforderungen gemäss Art. 11 der AGV erreicht, kann die Übernahme in das Grundangebot auf Antrag in den nachfolgenden regionalen Angebotskonzepten durch den Kanton geprüft werden.

2. *Mitfinanzierung als Bürgerbus*

   Für eine finanzielle Beteiligung des Kantons gemäss Art. 14 AGV muss grundsätzlich die Erschliessungsberechtigung (Art. 3 AGV) erfüllt sein. Wie eingangs erwähnt, gewährt die Verordnung bei der Auslegung einen gewissen Spielraum. 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. In der Regel ist die Erschliessung ganzjährig sicherzustellen und das Angebot ist in geeigneter Form zu publizieren.

   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.

   Das AÖV geht davon aus, dass für solche On-Demand-Angebote Fahrzeuge mit maximal 9 Plätzen inkl. Fahrer bzw. Fahrerin eingesetzt werden. In diesen Fällen ist keine Konzession oder Personentransportbewilligung erforderlich.

   In Anlehnung an die Beiträge an Bürgerbusse richtet sich der jährliche Kostenbeitrag des Kantons nach der Anzahl der erforderlichem Fahrzeuge sowie den nicht bereits erschlossenen EWAP in einem On-Demand-Perimeter. Im Vergleich zu Bürgerbussen im Linienbetrieb ist mit tieferen Kosten pro Fahrzeug zu rechnen. Zudem können die zusätzlich erschlossenen EWAP nicht präzis definiert werden. Da theoretisch alle EWAP in einem Perimeter ein On-Demand-Angebot in Anspruch nehmen

können, liegt der Beitrag pro EWAP deutlich tiefer als bei einem Linienbetrieb mit beschränktem Einzugsgebiet pro Haltestelle.

Da diesbezüglich noch keine Erfahrungen vorliegen, hat das AÖV aufgrund von ersten Angaben von MyBuxi die folgenden jährlichen Beiträge festgelegt:
- Pro erforderliches Fahrzeug für die Sicherstellung des On-Demand-Angebots in einem festgelegten Perimeter: CHF 30'000.-/Fahrzeug
- Pro nicht anderweitig mit dem ÖV erschlossene EWAP: CHF 5.-/EWAP im Erschliessungsperimeter

Die Anzahl der erforderlichen Fahrzeuge ist mit dem AÖV abzustimmen und muss in einem zweckmässigen Verhältnis zu den EWAP stehen. Ein Antrag muss eine nachvollziehbare Herleitung des Fahrzeugbedarfs enthalten. Eine Reservehaltung ist mit dem Betrag pro Fahrzeug abgedeckt und wird nicht zusätzlich berücksichtigt.

Schülertransporte sollen grundsätzlich möglich sein. Voraussetzung ist insbesondere, dass die zeitliche Verfügbarkeit auch zu Pendlerzeiten nicht zu stark eingeschränkt wird und die Fahrzeiten nicht unverhältnismässig verlängert werden.

Je nach Entwicklung und Erfahrungen in den nächsten Betriebsjahren bleiben Anpassungen der Ermittlung und Höhe der Kantonsbeiträge vorbehalten.

Eine aktuelle Übersicht über die nicht erschlossenen EWAP pro Gemeinde findet sich in der Beilage als Excel-File. Damit können die Regionen oder Gemeinden die voraussichtlichen Kantonsbeiträge an ein On-Demand-Angebot abschätzen. Kantonsbeiträge werden nur an Gemeinden geleistet, die sich angemessen an die Betriebskosten beteiligen.

Anforderungen an Anträge

Anträge der Regionen für On-Demand-Angebote in den regionalen Angebotskonzepten müssen folgende Punkte enthalten:
- Erschliessungsperimeter: Das bediente Gebiet muss auf einer topographischen Karte in geeigneter Präzision dargestellt sein.
- Nachfrage: Aufgrund des Potentials des Einzugsgebiets ist eine Abschätzung der erwarteten Nachfrage vorzunehmen.
- Kostenabschätzung: Nebst den Betriebskosten ist eine Abschätzung der erwarteten Verkehrserträge sowie allfälliger Beiträge Dritter vorzunehmen.
- Kostenaufteilung: Die Aufteilung der ungedeckten Kosten zwischen den beteiligten Gemeinden muss geklärt sein.
- Eine Finanzierungsabsicht der Gemeinderäte (oder ggf. Parlamente) der beteiligten Gemeinden für die Sicherstellung ihrer Anteile an den ungedeckten Kosten muss beim AÖV bis Mitte 2025 eingegeben werden. Die Beschlüsse der finanzkompetenten Organe müssen rund ein Jahr vor Inbetriebnahme vorliegen.
- Nennung der federführenden Gemeinde: Gegenüber dem AÖV soll eine Gemeinde als Ansprechpartner und für administrative Belange auftreten.

Wir sind gespannt auf die Anträge der Regionen und freuen uns bereits jetzt auf einen erfolgreichen Start der Pilotprojekte.

Freundliche Grüsse

Amt für öffentlichen Verkehr
und Verkehrskoordination

Mathias Boss
Abteilungsleiter Angebot und Infrastruktur

- Beilage (elektronisch): Heute nicht erschlossene Einwohnende und Arbeitsplätze pro Gemeinde