

Berner Verkehrstag 16. Mai 2003 Neue Ideen und Projekte in der Mobilitätspolitik

In der Verkehrspolitik spielen nicht nur Infrastrukturprojekte, sondern auch innovative Projekte auf regionaler und lokaler Ebene eine wichtige Rolle. Am Berner Verkehrstag vom 16. Mai 2003 wurde eine breite Palette innovativer Mobilitätsprodukte - von Car-Sharing zu Carlos, von der Verkehrsbeeinflussung auf der A1 bis zu neuen Kundenzentren der öffentlichen Verkehrsbetriebe - vorgestellt. Ebenfalls präsentiert wurde eine Evaluation all dieser Produkte. Fazit: Entwicklungen neuer Mobilitätsprodukte sind unabdingbar, ebenso die Erfahrungen, die bei den Umsetzungen gesammelt werden.

- Teil 1: Verkehrspolitik im Kanton Bern, innovative Projekte, die Rolle von Energie Schweiz und Wirkungsanalyse der Projekte
- Teil 2: Beispiele zu Ergänzungen zu Bahn und PW
- Teil 3: Beispiele zu Effizienzsteigerungen und Marketing für neue Mobilität
- Teil 4: Beispiele zu Mobilitätskonzepten

Weitere Informationen:

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kt. Bern
EnergieSchweiz

www.bve.be.ch
www.energie-schweiz.ch

17.05.2003

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Aarberggasse 8
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Erfahrungen mit PubliCar



Nachteile Linienverkehr im ländlichen Raum

- flächendeckende Erschliessung oftmals nicht möglich (finanziell, betrieblich)
 - lange Gehdistanzen zur Haltestelle
 - Lücken im Fahrplan (Zwischenverkehrszeiten, in der Nacht)
 - Dichte des Fahrplans tief (wenige Kurse auf der Linie)
 - keine Abend- oder Nachterschliessung
- ⇒ Folge: erhöhte Nutzung des Privatautos für die gesamte Strecke (Verlust für das ganze öV-System)

Was ist PubliCar?

- kundennahes und flexibles Beförderungsangebot
- kein fixer Fahrplan
- Bedienung „Tür-zu-Tür“
- keine fixen Streckenvorgaben
- komfortable und wendige Kleinbusse
- öV-Tarife + Abholzuschlag

Gründe für PubliCar – Sicht Fahrgast

- hohe Angebotsqualität
- räumliche und zeitliche Verfügbarkeit
- Komfort durch Tür-zu-Tür-Service
- Sicherheit
- günstiger Fahrpreis (öV-Tarife + Zuschlag)
- Anbindung an übergeordnete öV-Systeme (z.B. Bahn)

Gründe für PubliCar – Sicht Besteller

- häufig besseres Kosten- /Nutzenverhältnis als beim Linienverkehr
- Anbindung nicht erschlossener Gebiete an den öffentlichen Verkehr
- echte Grundversorgung des ländlichen Raums
(keine Marginal-Angebote)
- Erhaltung der Funktionstüchtigkeit des ländlichen Raums
- Steigerung der Wohnraumattraktivität
- positive Beeinflussung des Modal Split zugunsten
des öffentlichen Verkehrs

Bestellen und fahren



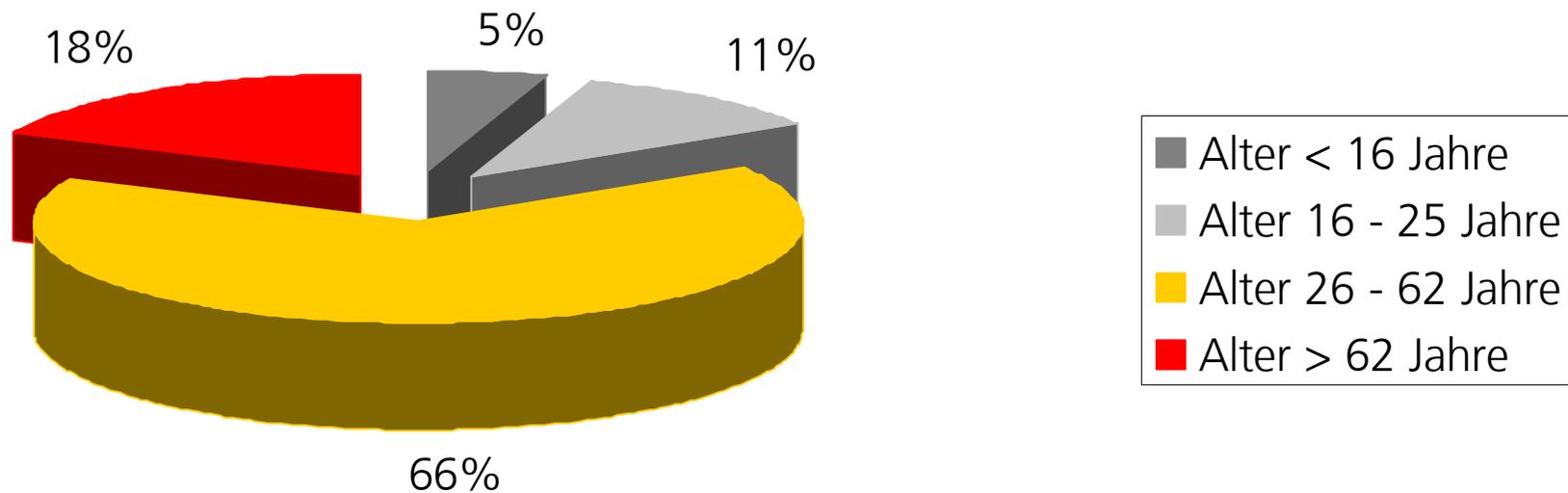
Dispositionssystem PubliCar

- kurzfristige, dynamische Disposition (laufende Anpassung Fahrt-Route)
- Optimierung der Abhol Touren auch in grossflächigen Regionen mit mehreren Fahrzeugen
- geringe Fehlerquelle bei der Datenübertragung
- aktuelle Bestellung/Zielort im Fahrzeug visuell sichtbar



Unser PubliCar-Fahrgast?

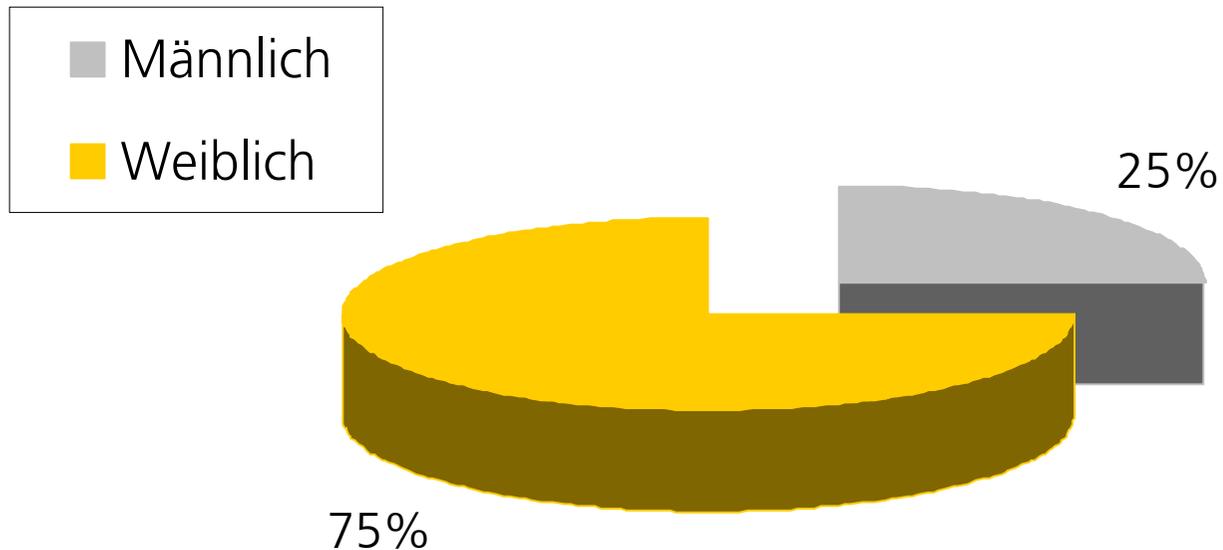
Alterssegmentierung



Quelle: Kundenbefragung PubliCar 06/02; n = 667

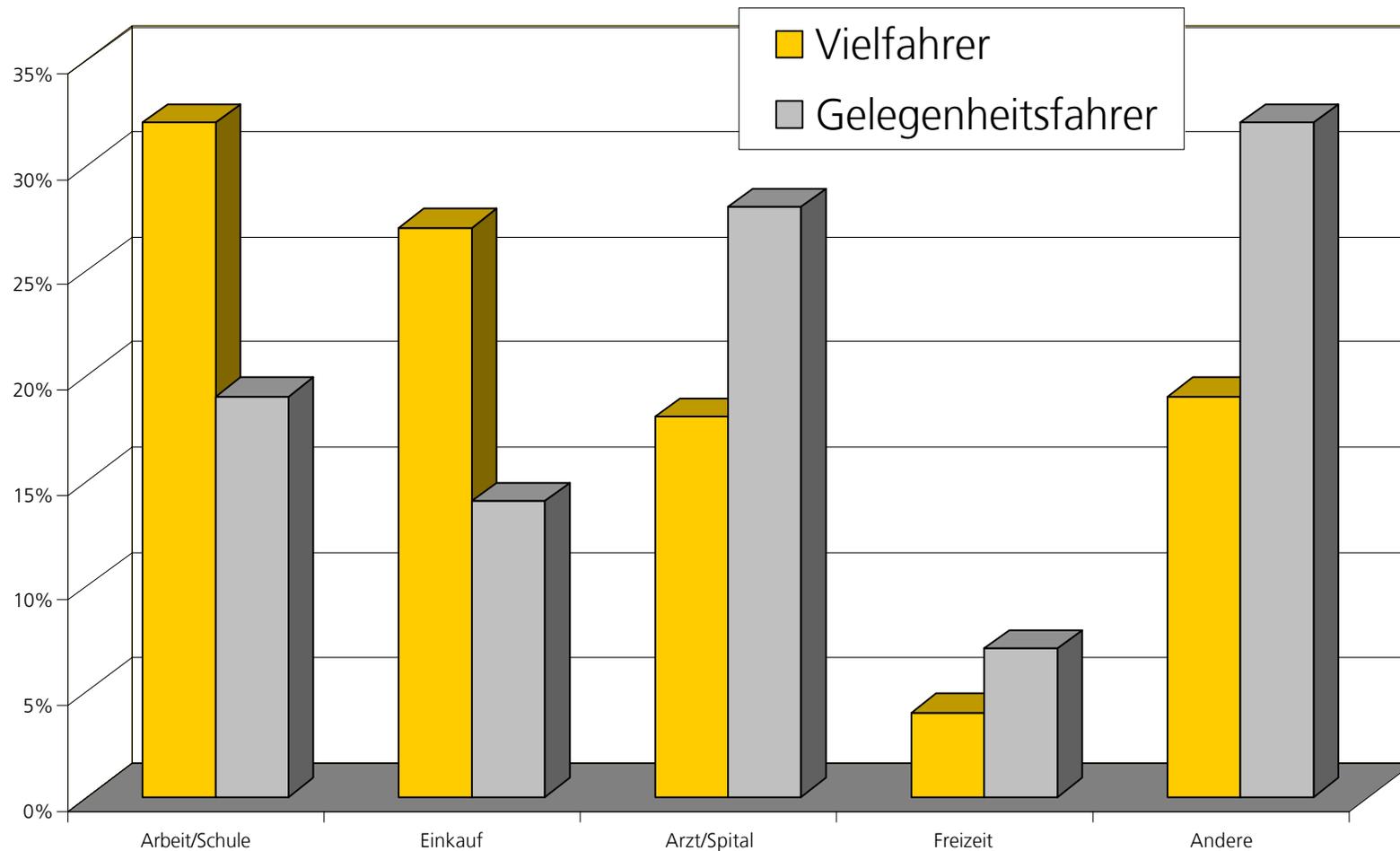
Unser PubliCar-Fahrgast?

Geschlecht



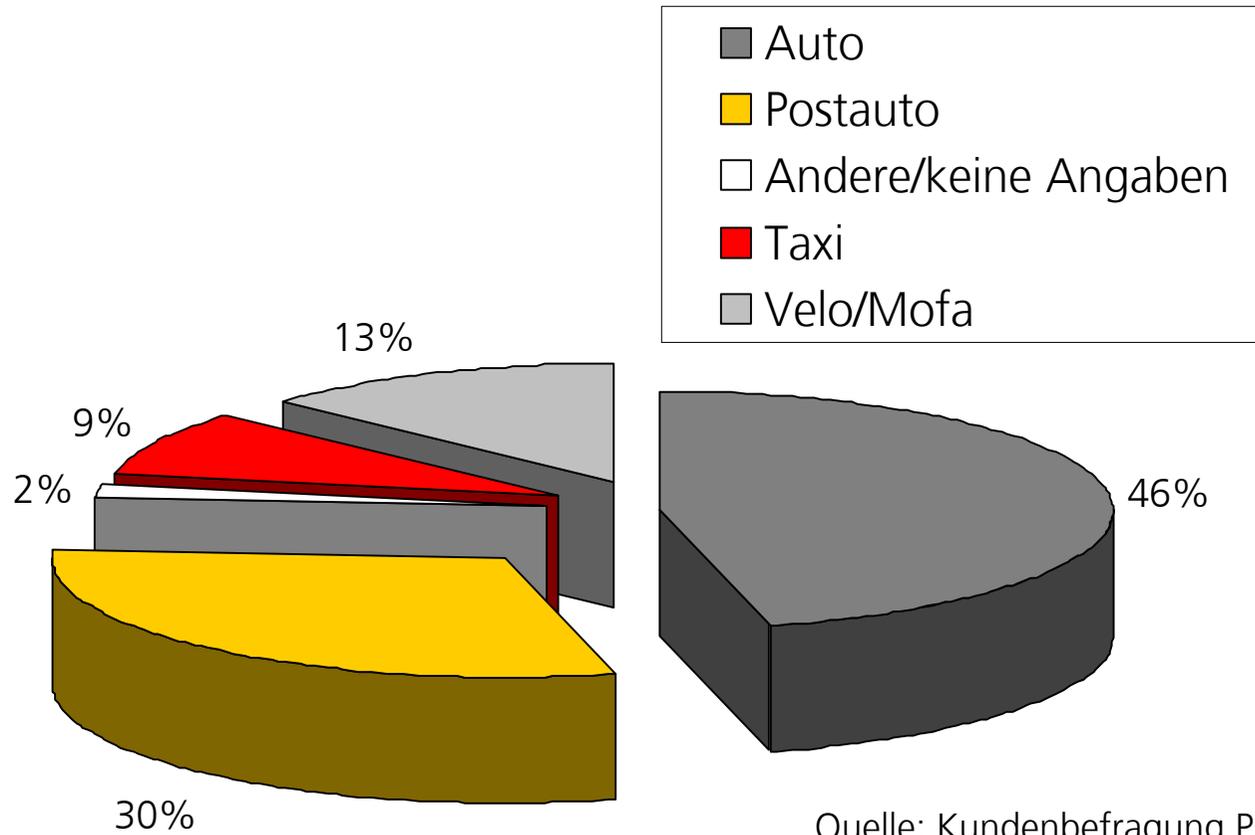
Quelle: Kundenbefragung PubliCar 06/02; n = 667

Verwendungszweck PubliCar



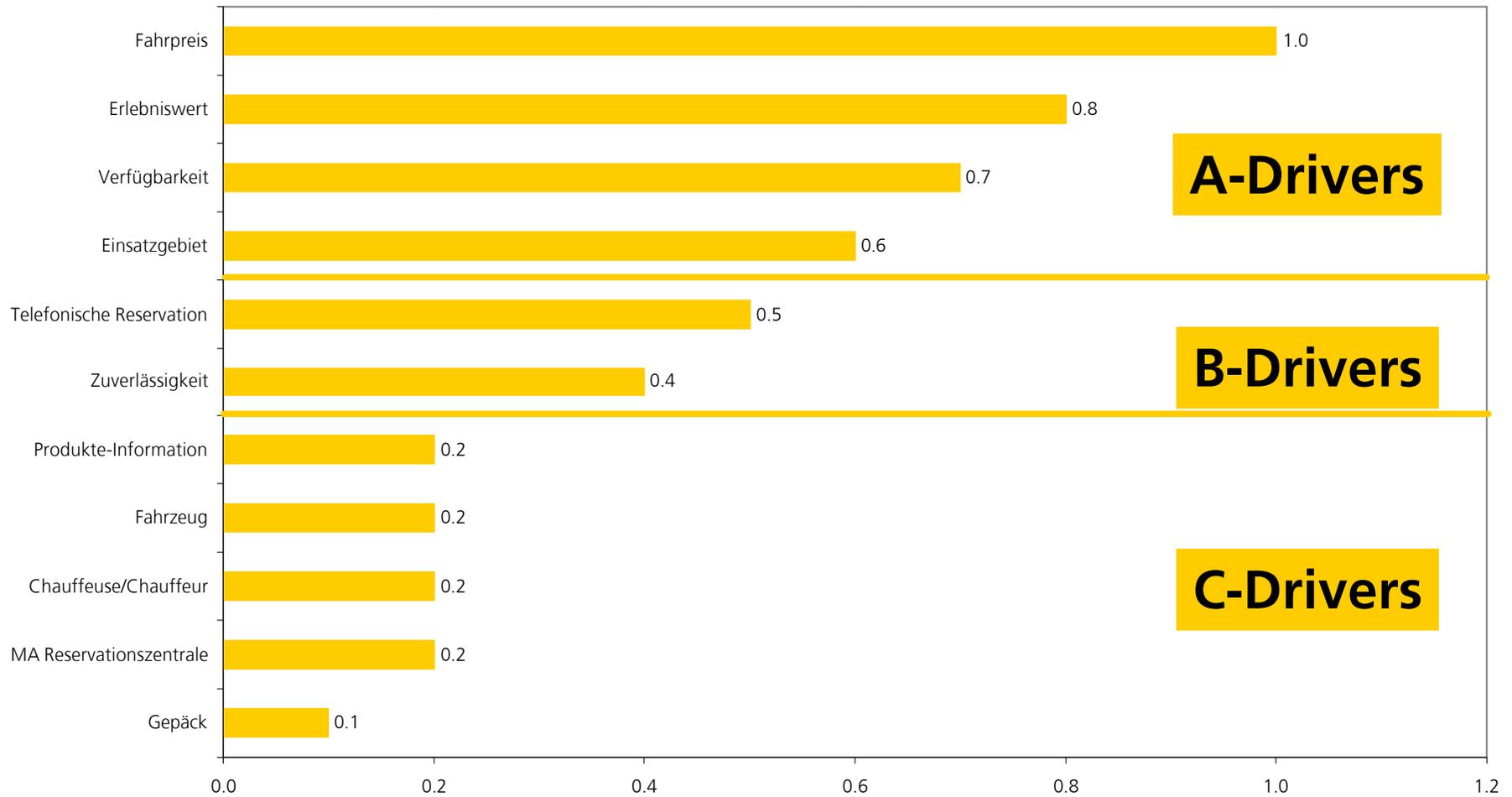
Quelle: Kundenbefragung PubliCar 06/02; n = 667

PubliCar als Ersatz für...



⇒ 46 % der Kunden benutzten vorher das Auto.

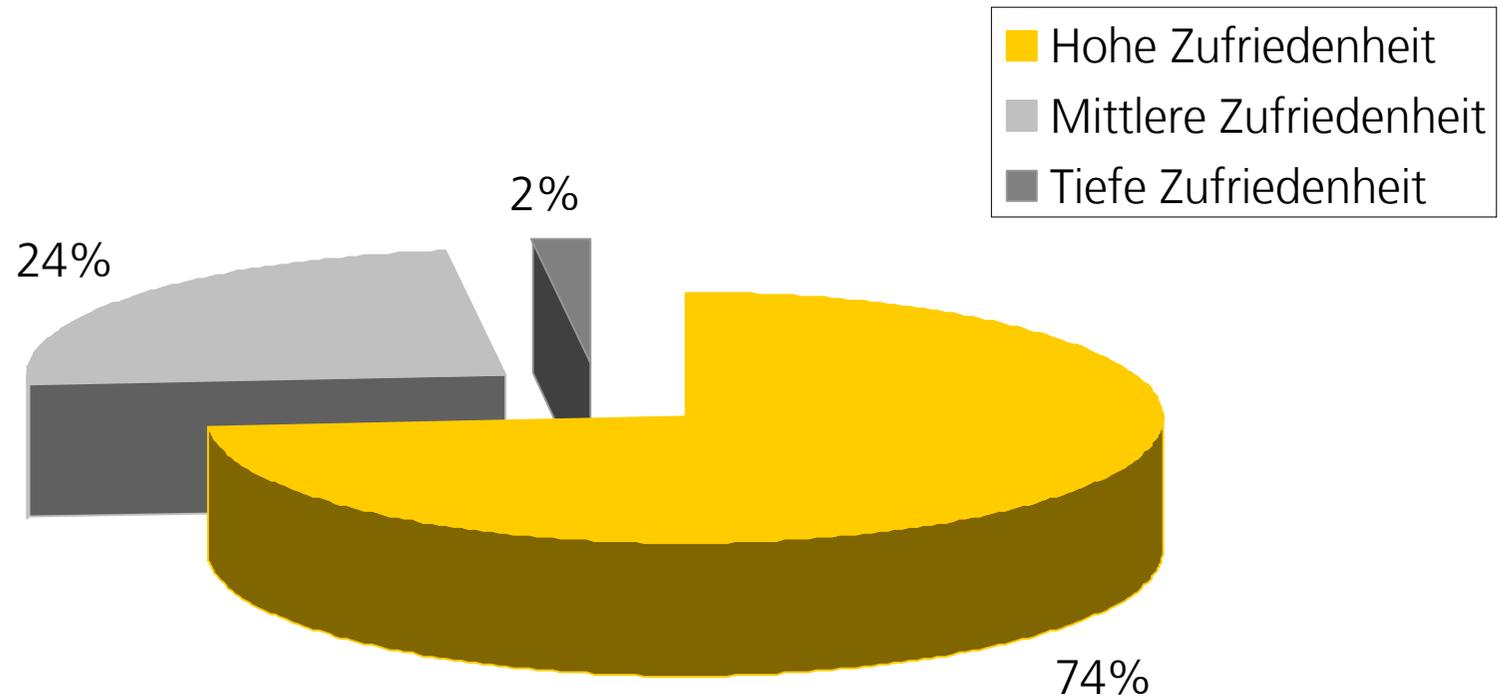
Wichtige Qualitätsfaktoren



Quelle: Kundenbefragung PubliCar 06/02; n = 667

Hohe Kundenzufriedenheit

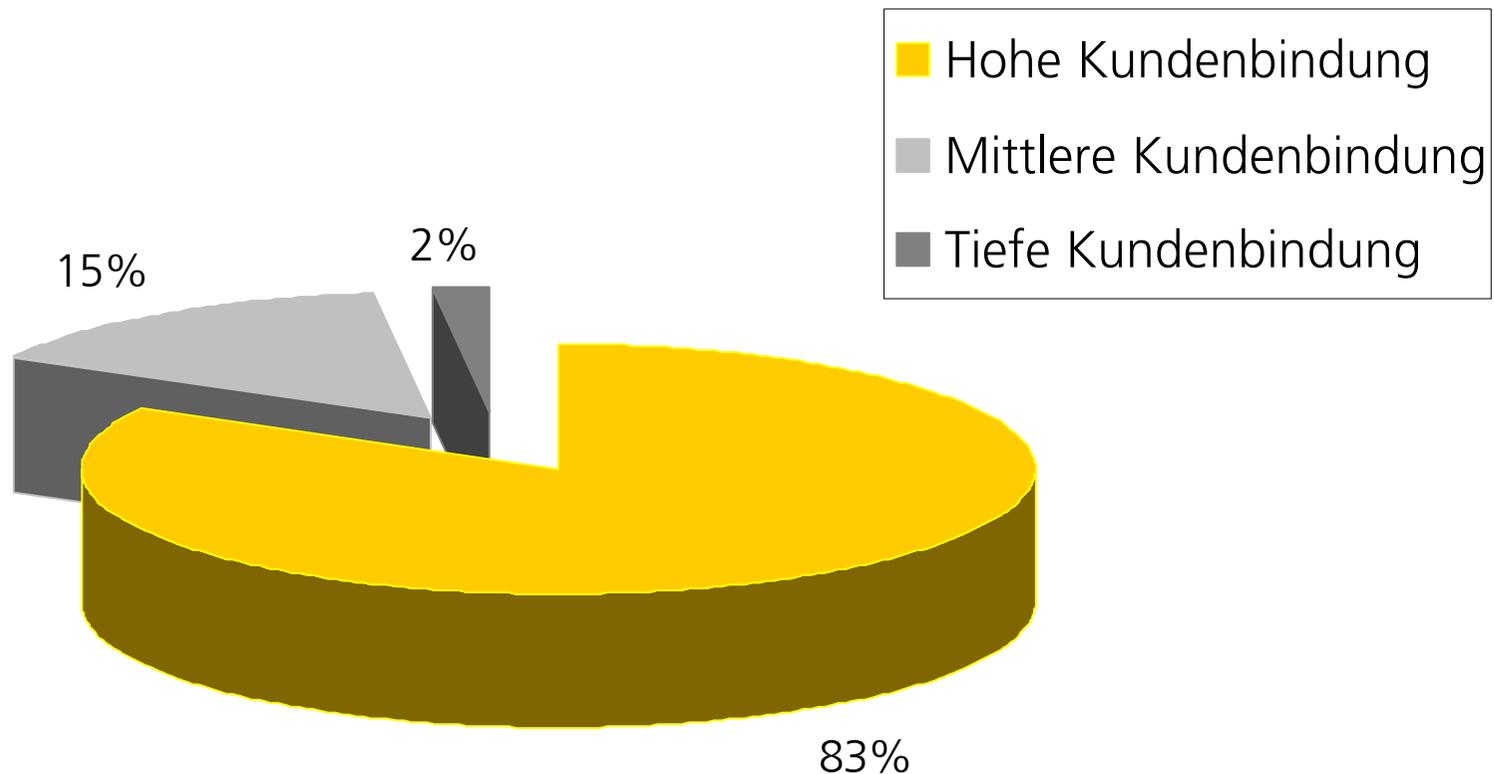
⇒ Kundenzufriedenheit: 83 von max. 100 Punkten



Quelle: Kundenbefragung PubliCar 06/02; n = 667

Hohe Kundenbindung

⇒ Kundenbindung: 88 von max. 100 Punkten



Quelle: Kundenbefragung PubliCar 06/02; n = 667

PubliCar – Finanzierung

- Rechtsgrundlagen
 - Eisenbahngesetz (EBG) 01.01.96
 - Abgeltungsverordnung (ADFV) 01.01.96
- Bund und Kantone bestellen Verkehrsleistungen des Regionalen Personenverkehrs und gelten die ungedeckten Kosten gemäss Planrechnung ab.
- Ganzjährig bewohnte Ortschaften mit mehr als 100 Einwohner haben Anrecht auf öV-Erschliessung.
- Erschliessungsform mittels Rufbus (PubliCar) ist explizit unter Art. 6 ADFV aufgeführt.
- Rufbusangebote werden gleich behandelt wie Linienbetrieb.

Erfolgsfaktoren PubliCar

- Gebietsperimeter/geografische Verfügbarkeit
 - bei falscher Auswahl ⇒ Erschliessungslücken; exponentielle Zunahme der Leerfahrten
 - Kundenzufriedenheit ⇒ dank guter räumlicher Erschliessungsqualität
- Topografie mit vielen Querverbindungen
 - Voraussetzung für ⇒ wenig Leerfahrten/hohe Produktivität
- Siedlungsstruktur/Verkehrsbeziehungen/Nachfragebündelung
 - Voraussetzung für ⇒ wenig Leerfahrten/hohe Produktivität

Erfolgsfaktoren PubliCar

- zeitliche Verfügbarkeit PubliCar
 - Kundenzufriedenheit ⇒ dank kurzfristiger Bestellmöglichkeit dank Flexibilität in Bezug auf gewünschte Abfahrts- und Ankunftszeit
- Ausgabebereitschaft öffentlicher Körperschaften
 - Voraussetzung für ⇒ kundengerechte öV-Erschliessung auch in Randregionen (kein Marginal-Angebot)

PubliCar – Mittel zur Marktentwicklung öV

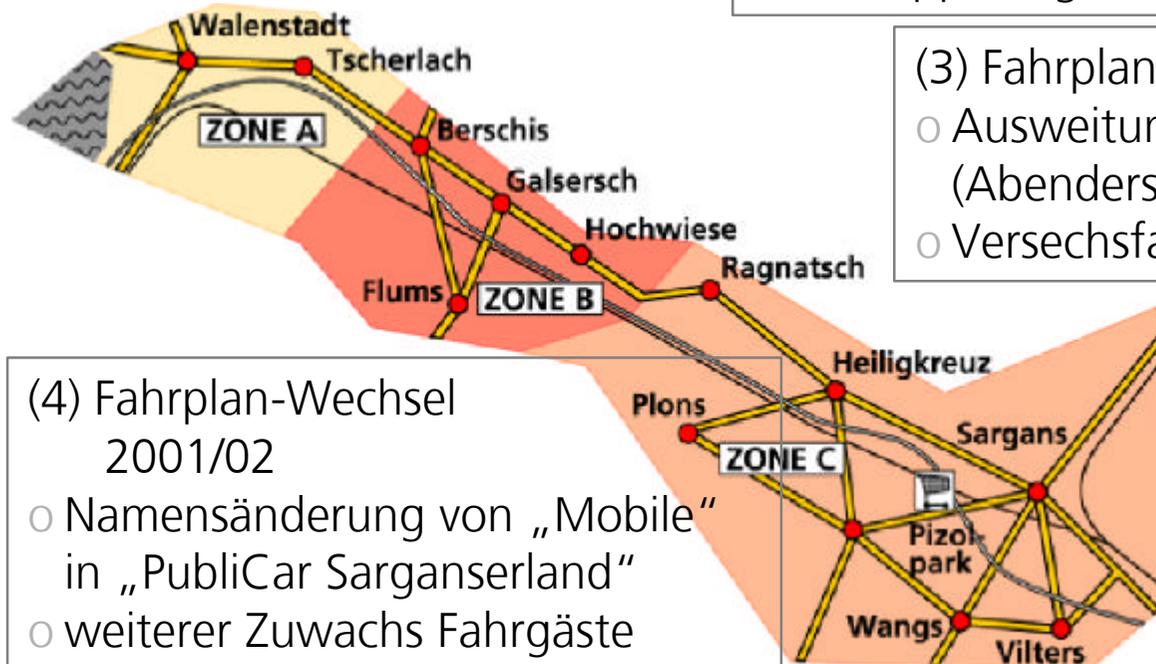
Vom Ruf- zum Linienbus – Beispiel Sarganserland

- (1) Fahrplan-Wechsel 1997/98
- Start Rufbus „Mobile“ in Zonen A+B

- (2) Fahrplan-Wechsel 1998/99
- Ausweitung Rufbus „Mobile“ in Zone C (ohne Vilters - Wangs)
 - Verdoppelung Fahrgast-Frequenzen

- (3) Fahrplan-Wechsel 2000/01
- Ausweitung Rufbus „Mobile“ in Zone C (Abenderschliessung Vilters - Wangs)
 - Versechsfachung Fahrgast-Frequenzen

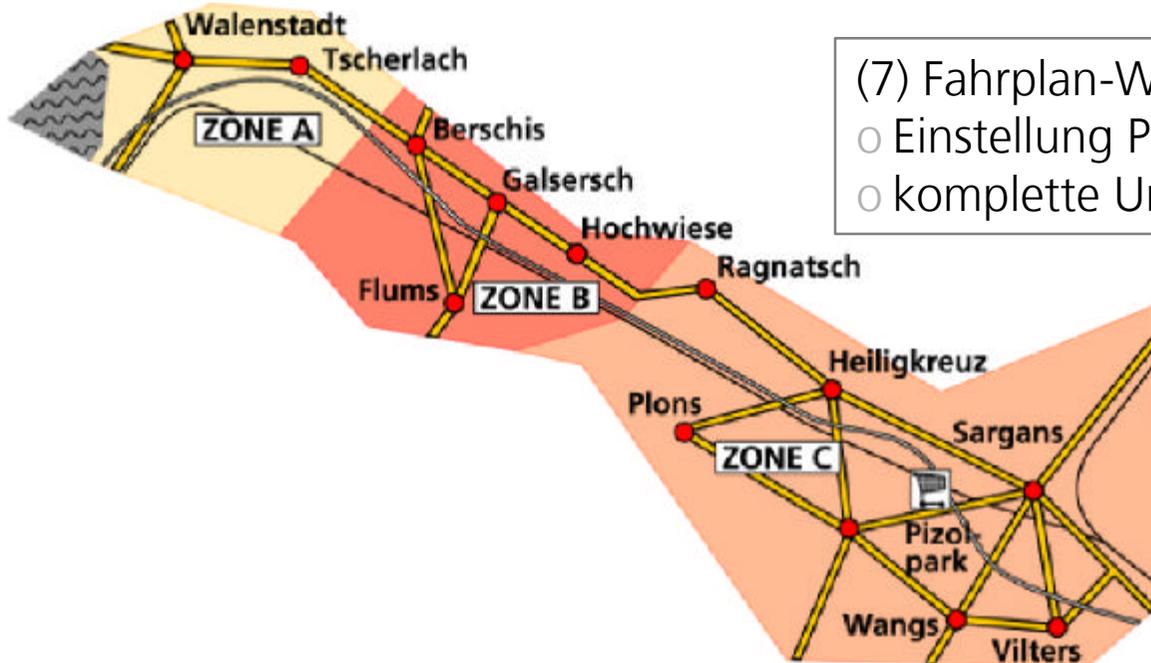
- (4) Fahrplan-Wechsel 2001/02
- Namensänderung von „Mobile“ in „PubliCar Sarganserland“
 - weiterer Zuwachs Fahrgäste



PubliCar – Mittel zur Marktentwicklung öV

- (5) kleiner Fahrplan-Wechsel 06/2002
- Redimensionierung PubliCar-Angebot wegen Einführung öV-Konzept „Riet, Mels“ und „Walenstadt – Flums“

- (6) 10/2002
- Start öV-Konzept „Riet, Mels“
 - Weiterführung PubliCar als Abendangebot



- (7) Fahrplan-Wechsel 2002/03
- Einstellung PubliCar
 - komplette Umstellung auf Linienverkehr

- (8) Fahrplan-Wechsel 2003/04
- Einführung öV-Konzept „Walenstadt – Flums“

⇒ Nachfragegerechter Einsatz von PubliCar bzw. Linienverkehr

PubliCar – Mittel zur Marktentwicklung öV

Entwicklung im Thurgau

Fahrplan-Wechsel 06/1995

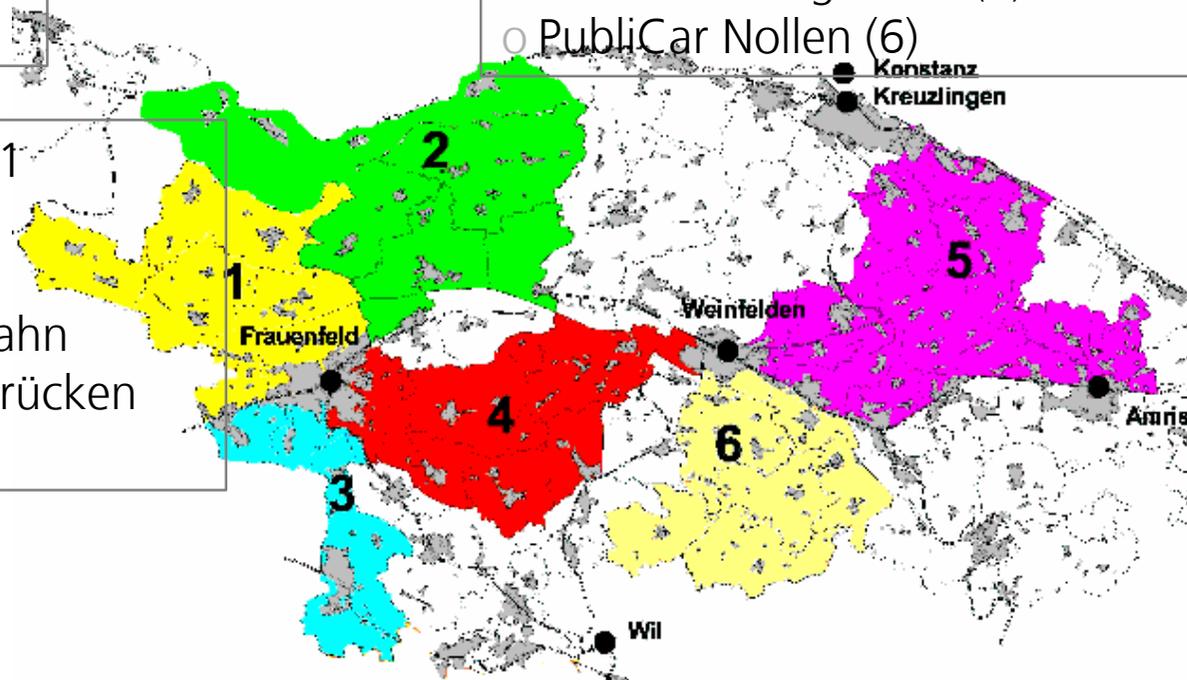
- Pilotbetrieb PubliCar Iselisberg (Frauenfeld West) (1)

Fahrplan-Wechsel 06/2001

- Einführung „NachtBus“
- Anschluss-Sicherung ab Hauptverkehrsknoten Bahn
- Gebietserweiterung Seerücken (nur „NachtBus“) (2)

Fahrplan-Wechsel 06/1999

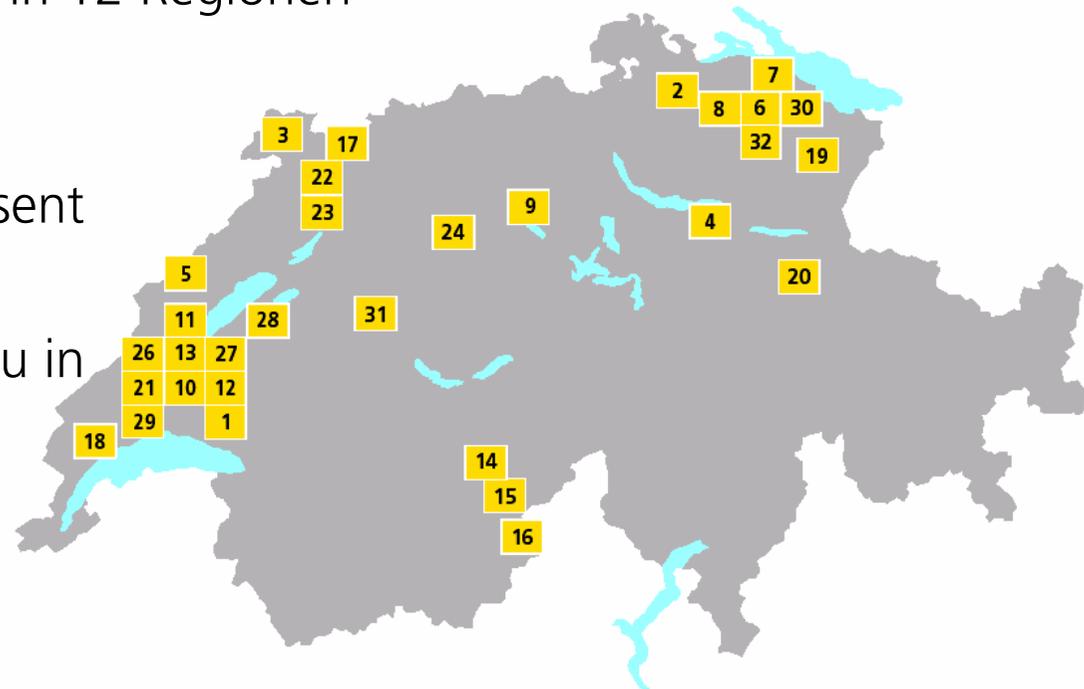
- Erweiterung PubliCar-Angebot
- PubliCar Sonnenberg (Frauenfeld Ost) (3) (4)
- PubliCar Gögelland (5)
- PubliCar Nollen (6)



⇒ Mit PubliCar und NachtBus erreichen wir neuen Kunden (Segm. Freizeit).

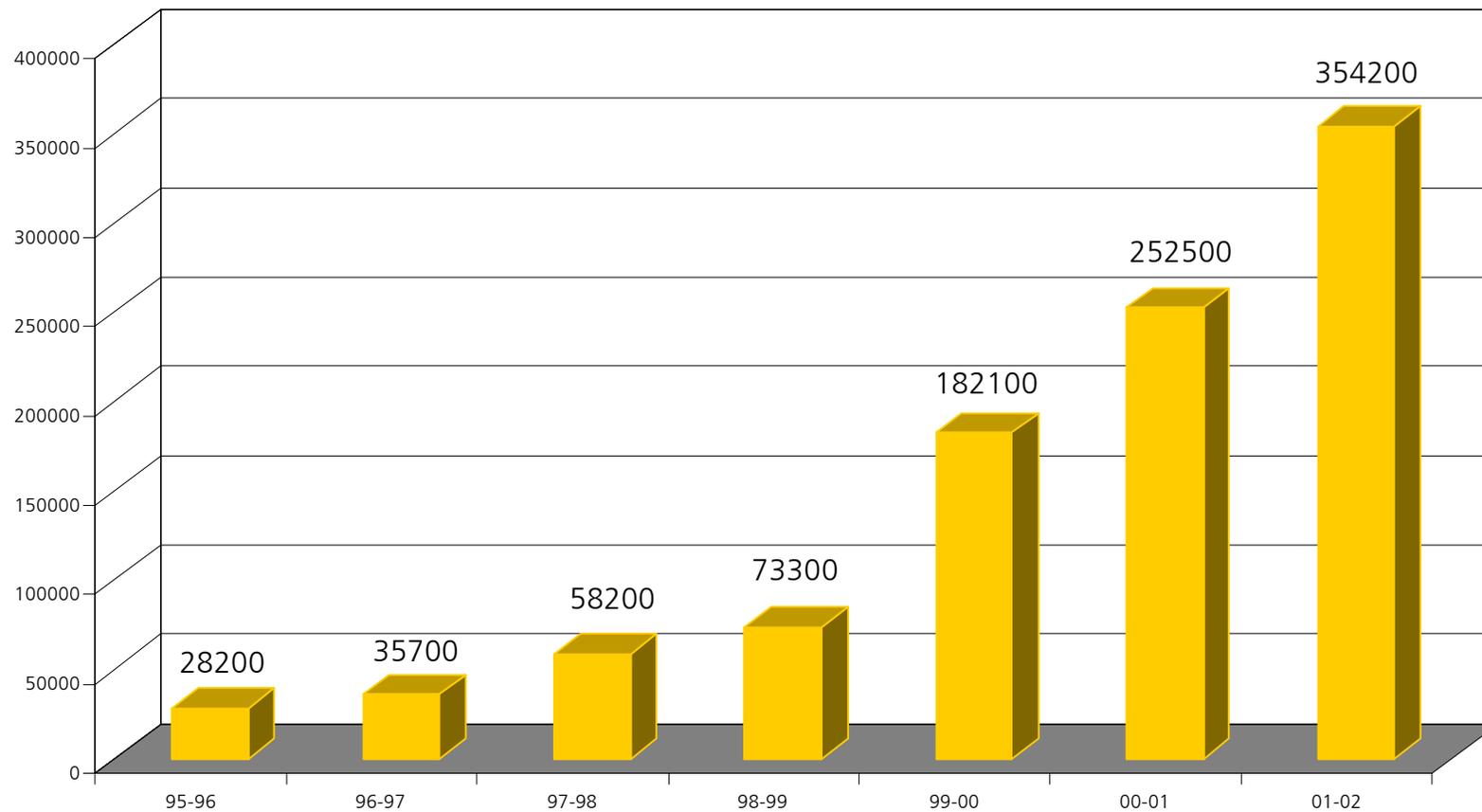
PubliCar – Eine Erfolgsstory

- 1995: Einführung des ersten PubliCar
- 2000: PubliCar existiert in 12 Regionen
- 2002: PubliCar ist in 26 Regionen präsent
- 2003: PubliCar fährt neu in 31 Regionen



PubliCar – Eine Erfolgsstory

Entwicklung Fahrgast-Frequenzen



Zusammenfassung

- Kombination Linienverkehr (zu den Hauptverkehrszeiten) und PubliCar vielfach vorteilhaft ⇒ kein „entweder oder“
- laufende Überprüfung, welche Betriebsform ideal ist; z.B. bei hohem Verkehrsaufkommen umstellen auf Linienbetrieb
- Kunden-Nutzen dank hoher Angebotsqualität
- Nutzen für Besteller dank besserem Kosten-/Nutzenverhältnis zu anderen Betriebsformen

**«Der Öffentliche
Verkehr ist nur so
gut wie sein
schwächstes
Glied.»**

Warum CARLOS?



- Wohnen „im Grünen“
- Klassischer ÖV überfordert
- Komfortansprüche der Kunden wachsen

Was ist CARLOS?



- Spontane Mitnahme
- Kurze Distanzen (<20km)
- Spezifische Startpunkte
- Keine Registration
- Keine Reservation

Wie funktioniert CARLOS?



- Gehen Sie zum nächsten CARLOS-Startpunkt
- Wählen Sie Ihr Fahrziel
- Bezahlen Sie Fr. 2.- (bar/CASH)
- Entnehmen Sie das Ticket
- Fahren Sie mit
- Übergeben Sie das Ticket dem Fahrer / der FahrerIn

Warum funktioniert CARLOS?



- Fahrziel ist gut sichtbar
- Klare Entscheidung für Mitnahme
- Bis zu drei Fahrziele gleichzeitig

Ist CARLOS sicher?



- Passagier und Fahrzeug werden per Video aufgezeichnet
- Jede Mitfahrt ist versichert
- Frauen können wählen nur von Frauen mitgenommen zu werden.

Was bekommt der Fahrer?



- Der Fahrer bekommt das Ticket vom Mitfahrer
- 10 Tickets ergeben einen REKA-Check von Fr. 10.-
- Ergo: Pro Mitfahrt Benzin für Fr. 1.-

Was sonst bietet CARLOS?



- Bus- und Bahnfahrpläne abrufen
- Ein Taxi rufen
- Die Leitstelle anrufen
- Werbung, Kinoprogramm ansehen

**«CARLOS
ist Teil des
Öffentlichen
Verkehrs.»**

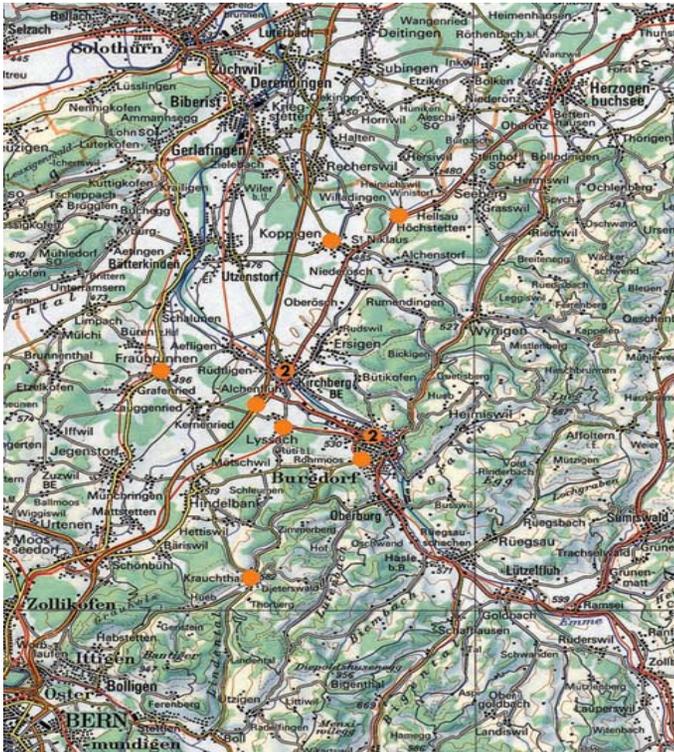
Warum stärkt CARLOS den ÖV?



- CARLOS wirkt als Zubringer zum ÖV
- CARLOS ergänzt den ÖV in Schwachlastzeiten
- CARLOS macht den ÖV insgesamt zugänglich

**«Mit CARLOS
entsteht eine
Mitfahrkultur.»»**

Der CARLOS Pilotversuch



- Seit April 2002
- Region Burgdorf
- Ländlich bis suburban
- Diverse Typen von Strassen

Erste Resultate



- Positive Reaktionen
- Hohe Akzeptanz
- Hohes Vertrauen
- Geringe Benutzung

Wissenschaftliche Begleitung



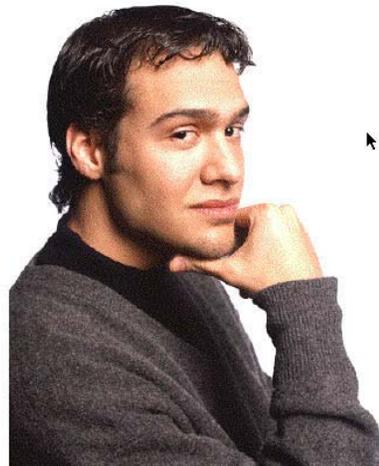
- Sozialpsychologie (Uni Zürich)
- Ökologie, Energie (Uni Bern)
- Systembetrachtung (Interface Luzern)
- Ökonomie (Dr. Greuter)

Nutzung und Wartezeiten



- 1500 Fahrten in 6 Monaten
- Durchschnittliche Wartezeit: 7 Minuten
- 50% aller Mitfahrer warten weniger als 4 Minuten
- Praktisch gleiche Wartezeiten Tag und Nacht

Folgerungen



Warum nicht mit CARLOS?

*Durchschnittliche Wartezeit:
7 Minuten*

- Spontane Mitnahme wird akzeptiert und kann funktionieren
- Die soziale Dynamik ist kritisch
- Das Marketing ist essentiell

 **RM**
Regionalverkehr Mittelland

Pilotbetrieb Mitnahmesystem CARLOS:
Ihre ÖV-Ergänzung in der Region Burgdorf. 24h am
Tag, 7 Tage in der Woche.
Jetzt gratis testen: www.car-los.ch.



Zukunft



- Breite Marketing-Massnahmen
- Technische Weiterentwicklung
- Tests in anderen Umfeldern und mit anderen Synergien

**«Mitfahrssysteme
sind eine Chance
für ÖV und MIV.»»**



Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz

IG VELO
SCHWEIZ

3. Berner Verkehrstag, 16. Mai 2003

Velostationen



Der Kunde ist König?

Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz





Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz

Funktionen einer Velostation



- Effiziente Übergangsbereiche zwischen Mobilitätsprodukten
- Optimale Abstellmöglichkeiten
- Serviceangebote



Die Angebote

Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz

Velostation Burgdorf	
Öffnungszeiten:	Mo - Do: 05.00 - 00.35 Uhr Fr - Sa: 05.00 - 01.35 Uhr Sonn- u. Feiertage: 06.00 - 24.00 Uhr
Preise:	Tageskarte: Fr. 2.-- 12er-Abo Fr. 12.-- Monats-Abo: Fr. 17.-- Jahres-Abo: Fr. 165.--
zusätzliche Dienstleistungen:	Velo-Reinigung Velo-Check Velo-Recycling Ordnungsdienst Velo-Vermietung Hauslieferdienst Flyer-Vermietung Velo-Reparaturen Anhänger-Vermietung
Anzahl Plätze:	200 Velos
Postadresse:	Velostation Burgdorf Beim Bahnhof 3400 Burgdorf
Trägerschaft:	IG Velo Burgdorf Postfach 3400 Burgdorf

Kontakt Velostation:
Herr Dan Ammon
3400 Burgdorf
Tel. 034 / 423 23 80
Fax. 034 / 423 43 50

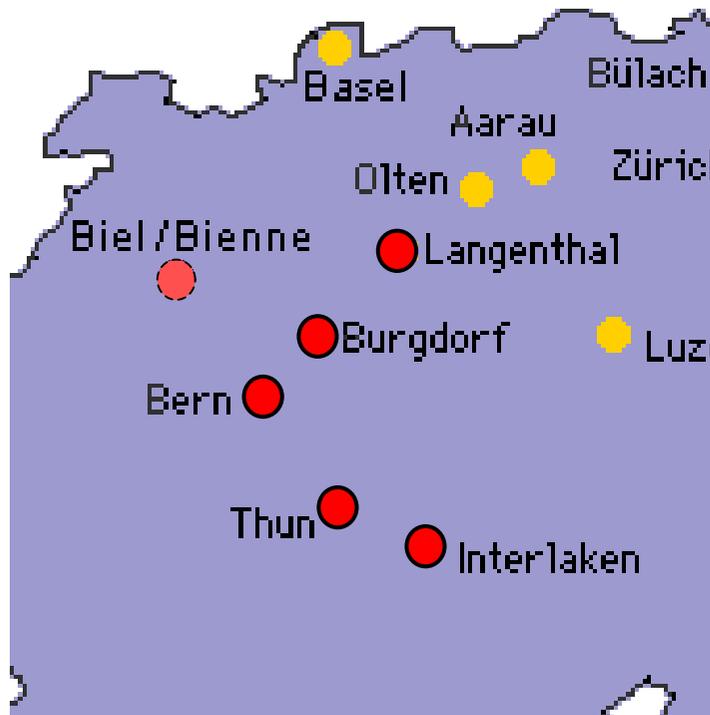
[E-mail-Adresse](#)
[Situationsplan](#)

- **Bewachung**
- **Velo-Reinigung**
- **Velo-Reparaturservice**
- **Velo-Vermietung**
- **Ordnungsdienst**
- **Logistik Hausliefer und -kurierdienst**
- **Annahmestelle für Recyclingprodukte**
- ...



Ein Anfang im Kt. Bern ...

Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz



	Best. Plätze in Velostationen
Bern	360
Biel	(400)
Burgdorf	200
Interlaken	300
Langenthal	105
Thun	225
	1190
Weiterer Bedarf	5000



Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz

Bau und Betrieb hängen heute an der Fürsorge

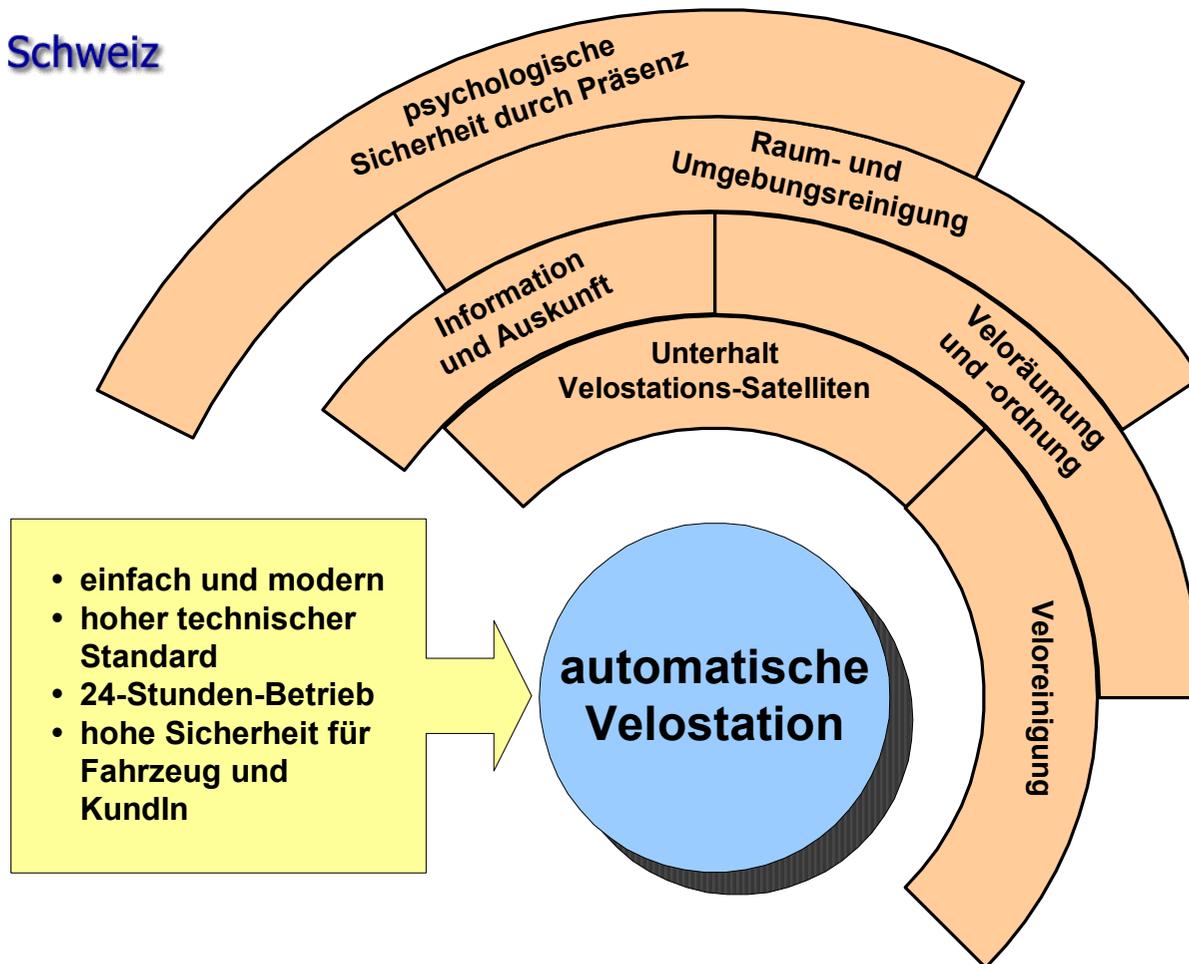


- Nutzungskonflikte
- unakzeptable Lage
- tiefer Anlagestandard
- ungünstige Öffnungszeiten
- ungeklärte Zuständigkeiten
- Personalqualität
- nur Jahresfinanzierung



Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz

Struktur künftiger Velostationen

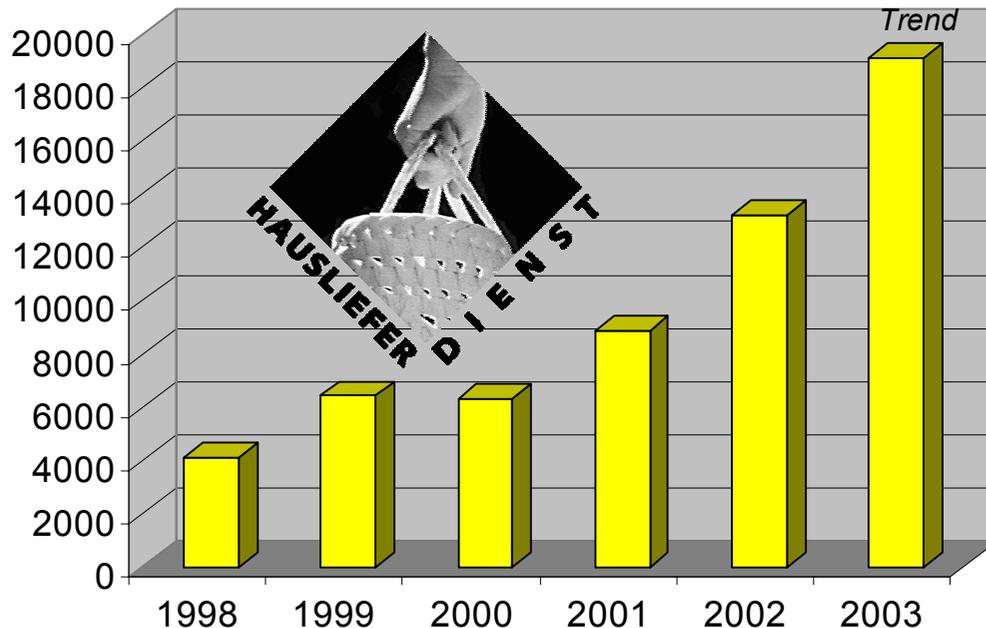




Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz

Velostationen bieten Synergien und Versuchsfelder

Gratis-Hauslieferdienst
der Bewachten Velostation Burgdorf



- 1'000 Haushaltungen nutzen den HLD
- 21% verzichten auf den Kofferraum
- Multiplikation durch Führungen



Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz

Erfolgsfaktoren für die Realisierung von Velostationen



- **Gutes Mobilitätsklima in der Stadt**
-> operative Versuchsfelder
- **Know How**
-> kundenbezogene und zeitgemässe Anlagen
- **Unternehmer**
-> kundengerechte Strategien und Betriebsführung
- **Finanzielles Engagement der öffentlichen Hand**



Kordinationsstelle
Velostationen Schweiz

40 Millionen Franken für Velostationen



- In mind. 10 Bahnhöfen
- Im Kanton Bern
- Für 10'000 Pendler
- In 10 Jahren



Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz

Die Bedürfnisse sind für den Kanton Bern nicht neu

Arbeitshilfe P+R/B+R des AGR vom Juni 1995:

An den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden P+R-Anlagen für Velos unterstützt

...

50% an die Erstellungskosten, aber höchstens Fr. 150.- pro Abstellplatz im Freien bzw. Fr. 250.- pro Abstellplatz in geschlossenen Anlagen.

Für Velostationen können spezielle Ansätze angewandt werden.

- Richtplan 02
- Bernische Verkehrspolitik 00
- Massnahmenplan Luftreinhaltung 02
- Berner S-Bahn Siedlung 92
- ESP-Programm 99
- Leitbild Veloverkehr
- Arbeitshilfe P+R/B+R des AGR vom Juni 1995



Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz

Wer bringt den Stein ins Rollen?



Infrastrukturkosten:

- 20 % Bund
- 20 % KTU
- 30 % Kanton
- 30 % Gemeinde

Betriebskosten:

- 100 % Gemeinde



Adressen

Koordinationsstelle
Velostationen Schweiz

**IG VELO**
SCHWEIZ

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz
c/o IG Velo Schweiz
Dr. Christoph Merkli
Bollwerk 35, 3001 Bern
031 318 54 11
www.velostation.ch / info@igvelo.ch

Beratung:
Büro für Mobilität AG
Aarberggasse 8, 3011 Bern
Martin Wälti
031 311 93 63
www.bfmag.ch / martin.waelti@bfmag.ch

Mobility:

**Komfort kann Nachhaltigkeit
bedeuten**

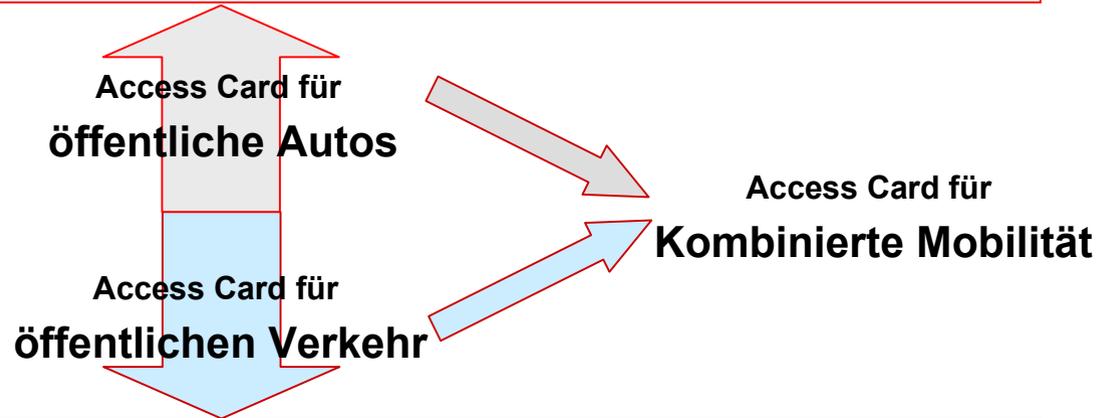
Mobility ist die individuelle Mobilität mit „öffentlichen“ Autos:

- Stundenweise
- In Selbstbedienung
- Massgeschneidert
- Überall

So einfach geht`s:

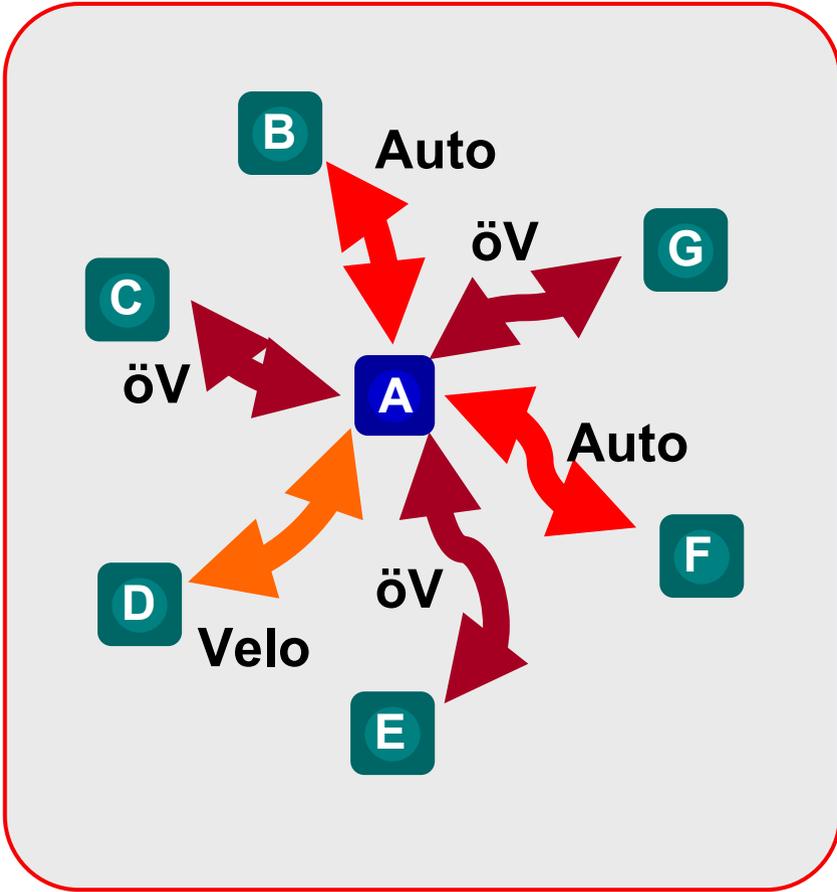


Verkehrsmittel massschneidern...



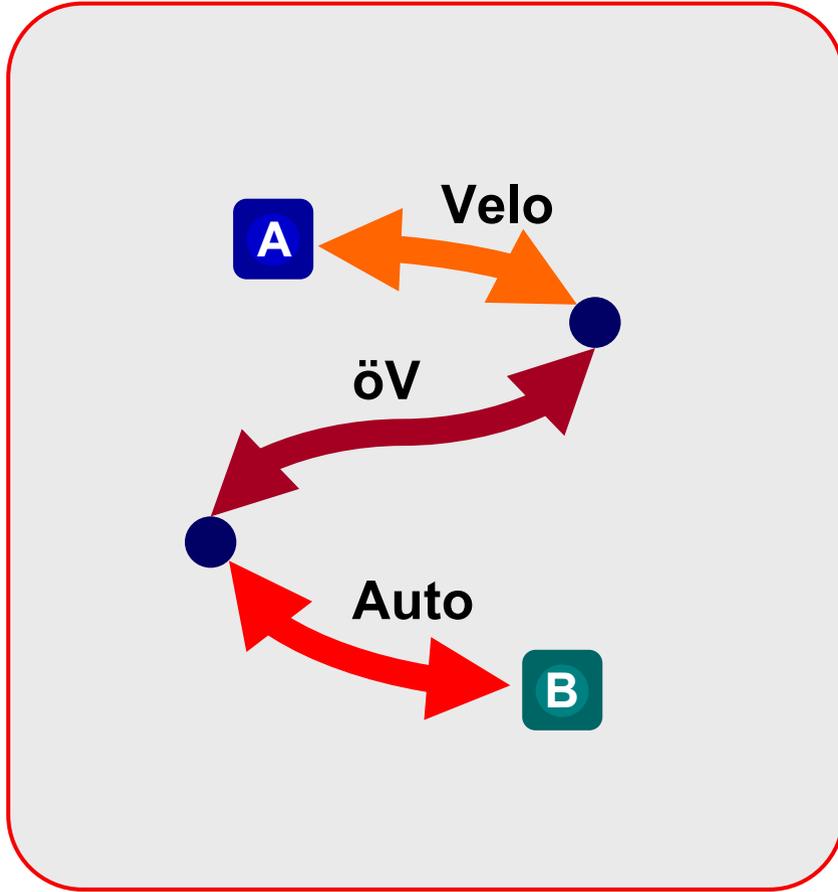
.. und kombinieren!

einmal dies und einmal jenes



Ideal im Agglomerationsverkehr

dies und jenes



Ideal auf lange Distanzen

Einfach rechnen.



Mobility.
Carsharing
Adressen • Preise • Services • Regeln

Drei Angebote:

Basic

+1710 Fahrzeuge für Geschäftsfahrten

Plus

+1710 Fahrzeuge für Geschäftsfahrten

+Einzelne Fahrzeuge zu individuellen reservierten Zeiten

Master

+1710 Fahrzeuge für Geschäftsfahrten

+Einzelne Fahrzeuge zu individuellen reservierten Zeiten

+Mobility-Auto am Firmensitz

Unternehmen

- Gauer Itten Messerli Architekten AG, Bern
- Die Schweizerische Post, Bern
- Siemens Schweiz AG, Zürich

Immobilien

- Kraftwerk 1, Zürich

Öffentliche Hand (Anwender und Förderer)

- Gemeinden
- Kantone, Städte
- BFE

Carmanagement

- Amstein+Walthert, Zürich

Idee Kraftwerk 1

- Bewohnerinnen und Bewohner Mobilitätslösung vor Wohnungsbezug anbieten (Mehrwert)
- Reduktion Parkplätze, höhere Qualität des Aussenraums
- Bessere Grundstücks- und Gebäudeausnutzung
- weniger Verkehrslärm

Idee Mobility

- Neue Zielgruppen-Erschliessung
- Verhaltensänderung
- Optimierung Infrastruktur (Standorterweiterung)
- Neue Gebiete, Ortschaften mit CarSharing erschliessen

Problematik

- Durch Umzug nur noch 20 Parkplätze (bisher 70 Parkplätze)

Lösungsansatz Mobility

- 10 smarts exklusiv für Amstein+Walthert (Brand A+W; operated by mobility)
- Es stehen noch 1710 weitere Autos schweizweit zur Verfügung
- Kombinierte Mobilität möglich

Gemeinde als Anwender

- Die Gemeinde Kriens nutzt Business CarSharing um die Mobilitäts-Bedürfnisse abzudecken.

Gemeinde als CarSharing-Förderer (Multiplikatoren)

- Förderung der Kombinierten Mobilität mit Mobility in den Kommunikationskanälen der Gemeinde.
- Die Gemeinde als „Business-Kundin“ wirbt bei Unternehmen für die Kombinierte Mobilität.
- Die Gemeinde stellt kostenlos oder günstig Parkplätze an zentralen Orten als CarSharing Standort zur Verfügung.

Flexibel

- Autopalette zur Auswahl (vom Zweiplätzer bis Transporter)
- Fahrzeuge nach Tagesbedarf wählbar
- 1710 Fahrzeuge an 980 Standorte in der ganzen Schweiz

Bequem

- Per 24h Dienstleistungscenter, Internet oder ARS buchen
- Keine eigene Fahrzeugadministration- und Unterhalt
- Kein Standplatzproblem
- Einfache Kombination mit dem ÖV
- Auto bereits am Arbeitsplatz, ohne Pendlerstau

Transparent

- Detaillierte Monatsrechnung (exakt pro Kostenstelle)
- Transparenz Autokosten

- Pro Person durchschnittlich 2000km/y weniger MIV
- Pro Person durchschnittlich 1600km/y mehr Umweltverbund (+1'200km ÖV)
- Zunahme ÖV-Nachfrage v.a. ausserhalb der Stosszeiten (Geschäftsfahrten +24%, Freizeitfahrten +5%)
- Abbau von 20% Auto-Fahrleistung in den ersten 2 Jahren Kundschaft
- Deutlich weniger Kurzstrecken: <10km vorher 68%, nachher 52%
<3km vorher 30%, nachher 15%

Jeder Mobilitätsanbieter kann die gesamte Palette der Verkehrsmittel verkaufen.

Die Verkehrsteilnehmenden surfen von Verkehrsmittel zu Verkehrsmittel, je nach Fahrtzweck und momentaner Situation.

Das Handy gibt ihnen ortsspezifisch die möglichen Verbindungen zur Auswahl (schnellste, günstigste, umweltfreundlichste).

Sie entdecken dabei laufend neue Anwendungsformen der kombinierten Mobilität und somit Zeitgewinn bei Kosteneinsparungen.

Der Verkehrs-Kosmos Schweiz funktioniert.

Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

Abteilung Partner & Produkte

Mobility CarSharing Schweiz

Jürg Emmenegger

Gütschstrasse 2

6000 Luzern 7

Telefon 041 248 21 22

E-mail j.emmenegger@mobility.ch

Abteilung Verkauf

Monika Duschek

Telefon 041 248 21 36

E-mail m.duschek@mobility.ch

**Herzlichen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**