

## **Rufbusse, Buxi, Allo?Bus, PubliCar, Flexi-Boat: Bedarfsgesteuerte Systeme sind auf dem Vormarsch**

Busse, Seilbahnen, Schiffe oder Fähren auf Abruf: Immer mehr Angebote im öffentlichen Verkehr werden nach Bedarf eingesetzt. Seit 1993 ist das Angebot von 30 Rufbussen auf rund 250 gestiegen. Vor zehn Jahren waren die Kantone Luzern, Aargau und Graubünden die Pioniere der Rufbus-Idee, heute gibt es Angebote in der ganzen Schweiz. Dank Mobiltelefonen sei der Zugang stark erleichtert worden. In einer Mitteilung stellt der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA den aktuellen Stand in der Schweiz dar.

Dieses Dossier ist auf Deutsch und Französisch.

### Weitere Informationen:

Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA

[www.litra.ch](http://www.litra.ch)

## **Bus à la demande, Buxi, Allo?Bus, PubliCar, Flexi-Boat: les systèmes de transport sur appel ont le vent en poupe**

Bus, entreprises à câbles, bateaux ou bacs sur appel: les transports publics proposent de plus en plus une offre à la demande. On a ainsi passé, depuis 1993, de 30 lignes de bus sur demande à 250. Pionniers en la matière, les cantons de Lucerne, d'Aargau et des Grisons ont vu leur idée reprise dans toute la Suisse. La généralisation du téléphone mobile n'est pas pour rien dans le développement des transports publics à la carte. Le service d'information pour les transports publics (LITRA) dresse un état des lieux dans un récent rapport.

Ce dossier est disponible en français et en allemand.

### Pour plus d'informations:

Service d'information pour les transports publics (LITRA)

[www.litra.ch](http://www.litra.ch)

27.04.2004

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>

**Nun fährt der Rufbus auch auf italienisch als «Pulmino su richiesta»**

## **Bereits 249 Bedarfsangebote**

**litra. Rufbusse, Buxi, Allo?Bus, PubliCar, Flexi-Boat, CasaCar und neuerdings gar auf italienisch Pulmino su richiesta – mit all diesen verschiedenen Bezeichnungen wird in der Schweiz jenes System benannt, das die Vorteile des öffentlichen Verkehrs mit dem bedarfsgerechten Einsatz der Fahrzeuge kombiniert. Innerhalb der letzten zehn Jahre ist ein markanter Zuwachs dieser Angebote festzustellen: Waren es Mitte 1993 noch rund 30 Rufbus-Angebote, so können heute nach 10 Jahren genau 249 Angebote auf Buslinien, Seilbahnen, Schiffen und Fähren auf (telefonischen) Abruf benützt werden. Das Angebot hat sich also mehr als verachtfacht, wobei allein seit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2003 nicht weniger als 22 neue Busangebote hinzugekommen sind.**

Nach einem bedächtigen Start hat der Gedanke der Rufbusse nun auch in der Schweiz Fuss gefasst: Waren Mitte 1993 noch rund 30 Bedarfsangebote bekannt, so bestehen nun genau 249 Angebote auf Buslinien, Seilbahnen, Schiffen und Fähren. Dazu kommt noch rund ein Dutzend städtischer und regionaler Rufbusse. Auch der öffentliche Verkehr muss stets darnach trachten, den Betrieb auf möglichst kostengünstige Art abzuwickeln. Dazu kommt, dass dünn besiedelte Gebiete, die bisher auf einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr verzichten mussten, jetzt mit bedarfsgerechten Angeboten ebenfalls erschlossen werden können. Hatten sich 1993 noch die Kantone Luzern, Aargau und Graubünden als eigentliche Pioniere der Rufbus-Idee hervorgetan, so ist dieses System heute in der ganzen Schweiz auf Erfolgskurs. Mit der vermehrten Verbreitung der Mobiltelefone ist der Zugang zu den Bedarfsangeboten stark erleichtert worden.

### **PubliCar auf dem Vormarsch**

Insbesondere bei Postauto Schweiz hat die Idee der Rufbusse unter dem Markenzeichen «PubliCar®» eine starke Ausbreitung erfahren. Nach ersten Pilotversuchen ab 28. Mai 1995 in den Regionen Oron (VD) und Frauenfeld West (TG) bestehen seit dem 1. Juni 1997 auch in den Regionen Ajoie (JU) und March-Linth PubliCar-Angebote. Dazu kamen der Rufbus Bucheggberg (BE/SO) sowie das PubliCar-Angebot im Raum Sargans/Walenstadt. Seit Ende Mai 1999 bestehen zudem neue PubliCar-Angebote in den Regionen Grandson, Yverdon, Echallens, Thierrens, Sursee, Frauenfeld (Sonnenberg), Weinfeld (Nollen und Gögelland) und La Brévine. Seit dem Jahr 2000 sind neu die PubliCar-Angebote Delémont, Brigerberg, Simplon Süd und Appenzell hinzugekommen. Seit dem Fahrplanwechsel vom Sommer 2001 stehen weitere PubliCar-Angebote im Waadtland, in der Region Huttwil–Zell sowie im Thurgau zur Verfügung. Und seit Mitte Dezember 2002 bestehen auch PubliCar-Kurse in den Regionen La Côte, Orbe, Payerne, Avenches, Mühleberg, Sitter–Tannenbergl und Oberegg–Reute (Nachtbus). Beim PubliCar wird der Fahrgast innerhalb des definierten Gebiets von Tür zu Tür befördert. Der Kunde hat dabei lediglich seinen Fahrwunsch via Gratis-Telefonnummer der Dispositionszentrale zu melden. Zum normalen öV-Tarif bezahlt der Benutzer einen Zuschlag. Den Rufbusangeboten sind im Offiziellen Kursbuch (gelber Teil für die Buslinien) ab Seite 2600 insgesamt 21 informative Seiten gewidmet.

### **Auch Bedarfs-Seilbahnen, Fähren und Schiffe**

Neben den Autobussen bieten aber auch einige Seilbahnen gewisse Früh- und Spätfahrten auf entsprechende Voranmeldung an. Die Seilbahn Oberschan–Hotel Alvier im Kanton St. Gallen bezeichnet sich selbstbewusst als «fahrplanunabhängige Luftseilbahn», da der Betrieb - nach telefonischer Voranmeldung - im Selbstbedienungssystem funktioniert. Drei Seilbahnen im Kanton Uri und eine im Kanton Schwyz können dank Jetonbetrieb ebenfalls einen 24-Stunden-Service anbieten. Die Fähre Tössegg–Buchberg verkehrt zwar am Wochenende gemäss publiziertem Fahrplan, während von Montag

bis Freitag eine telefonische Vorbestellung nötig ist. Andererseits fahren die «Flexi-Boats» auf dem Murtensee während der Wintersaison nur auf telefonische Bestellung.

### **Bedienung von Zwischenstationen auf Bedarf**

Auf 15 Autobuslinien und 3 Seen bedarf der Wunsch, auf bestimmten Zwischenstationen einsteigen zu können, einer telefonischen Voranmeldung. Dass dies keine Erfindung der Neuzeit ist, zeigt das Beispiel der (früheren) Postauto-Haltestelle beim Restaurant Frohsinn in Belp: Wenn sich in der Wirtsstube jemand befand, der das Postauto Richtung Belpberg benützen wollte, liess der Wirt an der Aussenfassade ein kleines rotes Licht erleuchten, das dem Chauffeur signalisierte, dass er hier anzuhalten hatte. Das seit einigen Jahren bei der Haltestelle «Hardern Linde» (Linie Lyss–Schnottwil–Büren an der Aare) installierte Lichtsignal hat sich offenbar derart bewährt, dass nun gleiche Installationen in Ammerzwil BE (Linie Lyss–Wengi bei Büren–Messen) und bei der Klinik Tschugg (Linie Ins–Erlach) angebracht wurden. So lassen sich elegant unnötige Umwegfahrten zu diesen Haltestellen vermeiden, wenn gar kein Fahrgast einzusteigen wünscht.

### **Idee funktioniert auch im Ausland**

Die Rufbusse sind beileibe keine typisch schweizerische Idee: So findet man beispielsweise in der holländischen Provinz Friesland sogenannte «Belbusse» («bellen» bedeutet auf deutsch: klingeln, anrufen). Wenn im entsprechenden Fahrplanfeld anstelle der Abfahrtszeit ein Telefonsymbol aufgeführt ist, so hat sich der Reisende telefonisch anzumelden. Dieser Gratisanruf landet auf einer einheitlichen regionalen Reservierungszentrale, die täglich bis Mitternacht bedient wird. Und in den französischen Fahrplänen finden sich immer häufiger Hinweise auf den «Transport à la demande». So werden beispielsweise in der Region Auvergne seit dem Sommer 2000 rund 75 Gemeinden mit Rufbussen bedient; die Bestellung hat dabei bis spätestens am Vorabend um 18 Uhr zu erfolgen.

### **In Österreich fährt sogar ein «RufZug»**

In Österreich wurde im Sommer 2001 gar mit einem Pilotprojekt «RufZug» gestartet; am Samstagnachmittag und am Sonntag fahren die Züge der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) im Weinviertel nordöstlich von Wien nur auf telefonische Bestellung. Diese hat spätestens eine halbe Stunde vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit zu erfolgen.

### **Städtische und regionale Rufbusangebote**

Leider (noch) nicht im Offiziellen Kursbuch verzeichnet sind rund ein Dutzend städtischer und regionaler Rufbusangebote. In Lausanne kann der ursprünglich TaxisGare genannte Service auf eine langjährige Existenz zurückblicken; hier werden auf telefonischen Wunsch Fahrgäste mit dem «TaxiBus Nuit» entweder bis um 1.30 Uhr nach Hause oder dann mit dem «TaxiBus Potron-Minet» wieder ab 4.45 Uhr aus der näheren Region nach Lausanne gefahren. Ein weiteres Abhol- und Zubringersystem besteht zudem für Bahn- und Flugreisende in Genf.

### **Kasten**

#### **PubliCar-Angebot Appenzell bleibt bei PostAuto St. Gallen-Appenzell**

litra. Seit Oktober 2000 bietet PostAuto St. Gallen-Appenzell zusammen mit den Partner-Unternehmen Alfred Haas und Arthur Gmünder den Rufbus PubliCar Appenzell an. Die erfolgreiche Einführung des neuen Angebots macht sich nun bezahlt: Mit Ablauf der dreijährigen Versuchsphase per Mitte Dezember 2003 haben sich Bund und Kanton Appenzell I. Rh. nämlich dazu entschlossen, den gut etablierten PubliCar-Betrieb Appenzell neu offerieren zu lassen. PostAuto St. Gallen-Appenzell hat nun den Zuschlag für den Betrieb während den nächsten fünf Jahren, also bis Ende 2008, erhalten. Dabei arbeitet PostAuto St. Gallen-Appenzell bei seinen Angeboten sehr oft mit lokalen KMU-Betrieben zusammen.

## Kasten

### **PubliCar als erfolgreiches Exportprodukt**

litra. Das Konzept des PubliCar findet auch im benachbarten Ausland Anklang. PostAuto hat den international ausgeschriebenen Wettbewerb gewonnen und betreibt ab 1.1.2004 das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Dole in Frankreich. Es ist das erste Mal, dass PostAuto ausserhalb der Schweiz ein städtisches Verkehrsnetz betreibt. Die Schweizer erhielten den Auftrag vor allem dank ihrem grossen Know-how und dem innovativen Angebot „FlexiDole“, das hierzulande unter dem Namen PublicCar bekannt ist. Dole ist eine der grössten Städte der französischen Region Franche-Comté. Pluspunkt für PostAuto waren ihre Erfahrung im öffentlichen Personenverkehr auf der Strasse sowohl im Linienmanagement wie auch im Betrieb von städtischen Netzen und der grosse Erfolg ihres Rufbus-Systems.

## **«Pulmino su richiesta» : Le bus à la demande est dorénavant aussi italoophone**

### **Déjà 249 offres !**

**litra. Le système des bus à la demande est bien implanté en Suisse. Si les noms témoignent d'une grande imagination, son but est toujours le même, à savoir allier les avantages des transports publics aux à ceux de l'utilisation optimale des véhicules. Sous les appellations «bus à la demande, Buxi, Allo ?Bus, PubliCar, Flexi-Boat, CasaCar» et désormais «Pulmino su richiesta», ces offres se sont multipliées au cours des dix dernières années. En 1993, 30 offres de ce genre existaient. Maintenant, 249 offres de bus, d'entreprises à câble, de bateaux et de bacs sont à disposition des usagers sur simple coup de fil. L'offre s'est donc multipliée par huit suite au grand pas effectué le 14 décembre 2003. A cette date, pas moins de 22 nouvelles offres de bus à la demande ont vu le jour.**

Après un départ assez mitigé, l'idée des bus à la demande a fait son chemin en Suisse également. Alors qu'en été 1993 seules 30 offres de ce genre étaient connues, il en existe aujourd'hui 249. Elles concernent des bus, des installations à câble, des bateaux et des bacs. S'y ajoutent une douzaine de bus à la demande urbains et régionaux. Les transports publics doivent, eux aussi, travailler de la manière la plus avantageuse et efficace possible. Par ailleurs, les offres conformes à la demande permettent de relier dorénavant au réseau des transports publics des régions peu peuplées et, de ce fait, isolées. En 1993, les cantons de Lucerne, Argovie et les Grisons avaient fait œuvre de pionniers en développant le système des bus à la demande. Ils peuvent en être fiers puisque ce système s'est étendu à toute la Suisse. La prolifération des téléphones portables a, de plus, beaucoup facilité l'accès aux offres de bus à la demande.

### **PubliCar fait un carton**

Notamment Car postal Suisse a contribué à la propagation de cette idée en développant sous le nom de «PubliCar®» un réseau très étendu. Après des essais-pilotes dans les régions d'Oron (VD) et de Frauenfeld (TG), qui ont débuté le 28 mai 1995, de telles offres ont été lancées le 1<sup>er</sup> juin 1997 en Ajoie (JU) et dans la région de la March-Linth (SZ). S'y ajoutèrent le bus à la demande Bucheggberg (BE/SO) et une offre PubliCar dans la région de Sargans/Walenstadt. Depuis la fin de mai 1999, les régions de Grandson, Yverdon, Echallens, Thierrens, Sursee, Frauenfeld (Sonnenberg), Weinfelden (Nollen et Gögelland) et La Brévine bénéficient également de ce genre de transport public. En l'an 2000, celui-ci s'est étendu aussi aux régions de Delémont, Brigerberg, Simplon méridional et Appenzell. Le changement d'horaire 2001 fut l'occasion propice à l'introduction de telles offres dans les cantons de Vaud et de Thurgovie, ainsi que dans la région de Huttwil-Zell. Des courses PubliCar desservent aussi, depuis décembre 2002, les régions de La Côte, Orbe, Payerne, Avenches, Mühleberg, Sitter-Tannenberget Oberegg-Reute (bus nocturne). Le système PubliCar offre un service de porte à porte dans un région délimitée. Le client doit simplement faire part à la centrale de réservation du parcours qu'il souhaite effectuer. L'appel téléphonique est gratuit. En plus du tarif ordinaire du transport public, l'utilisateur doit verser un supplément. Les offres de bus à la demande figurent dans l'indicateur officiel (partie jaune pour les lignes de bus) à partir de la page 2600. 21 pages sont dédiées à ces services.

### **Le système du transport à la demande existe aussi pour les transports à câble**

Quelques remontées mécaniques offrent également des courses à la demande tôt le matin ou tard le soir. Il faut bien entendu s'annoncer à l'avance. Le téléphérique Oberschan – Hôtel Alvier (SG) est fier d'être un «téléphérique sans horaire» car il fonctionne sous forme de self-service après annonce préalable. Trois entreprises à câble du canton d'Uri et une du canton de Schwyz offrent un service 24 heures sur 24 basé sur un système de jetons. Le bac Tössegg – Buchberg circule durant les fins de semaine selon un horaire publié mais, du lundi au vendredi, il est nécessaire de s'annoncer à l'avance par téléphone pour pouvoir

l'utiliser. Sur le lac de Morat, les «Flexi-boats» ne circulent, durant la période hivernale, que sur demande téléphonique.

### **Arrêts intermédiaires sur demande**

Sur quinze lignes d'autobus et sur trois lacs, le souhait de monter ou de descendre à certains arrêts intermédiaires déterminés doit être signalé à l'avance par téléphone. Cela n'est pas une nouveauté puisque, il y a bien longtemps, le restaurant Frohsinn à Belp (BE) signalait par une petite lampe rouge au conducteur de l'automobile postale que l'un de ses hôtes souhaitait emprunter le bus pour se rendre en direction du Belpberg. Le signal lumineux installé depuis quelques années à l'arrêt «Hardern Linde» (ligne Lyss-Schnottwil-Büren an der Aare) ayant fait ses preuves pour un service du même genre, des installations identiques ont vu le jour à Ammerrzwil BE (ligne Lyss-Wengi bei Büren-Messen) et près de la clinique Tschugg (ligne Anet-Cerlier). Cela permet d'éviter de longs détours pour desservir des haltes où personne ne souhaite monter ou descendre.

### **Une idée qui a fait son chemin aussi à l'étranger**

Les bus à la demande n'existent pas qu'en Suisse. A titre d'exemples, il faut mentionner les «Belbusse» («bellen» signifie en français sonner, appeler) qui circulent dans la province hollandaise de Friesland. Lorsque, dans le cadre-horaire de la ligne, figure un symbole téléphonique au lieu de l'heure de départ, cela signifie que l'utilisateur doit s'annoncer préalablement. Son appel aboutit à une centrale régionale de réservation, desservie tous les jours jusqu'à minuit. Par ailleurs, les horaires français mentionnent de plus en plus des services de «transport à la demande». En Auvergne, par exemple, quelque 75 communes sont desservies depuis l'été 2000 par des bus à la demande. Les appels doivent être faits le jour précédent jusqu'à 18 heures.

### **Un «train à la demande» en Autriche !**

En été 2001, un projet d'un nouveau genre a démarré en Autriche sous le nom de «Rufzug» (le «train à la demande»). Les samedis après-midi et les dimanches, les trains de la compagnie ferroviaire «Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft» (NÖVOG) (région viticole de la Basse Autriche, située au nord-est de Vienne) ne circulent plus que sur demande téléphonique. L'appel doit être enregistré au plus tard une demi-heure avant l'heure de départ indiquée dans l'horaire régulier.

### **Offres urbaines et régionales de bus à la demande**

Malheureusement, (encore) une douzaine d'offres de bus à la demande urbains et régionaux ne sont pas signalées dans l'indicateur officiel. À Lausanne, le service appelé à l'époque TaxisGare existe de longue date. Sur appel téléphonique, les personnes souhaitant se rendre à un endroit situé dans la ville ou à proximité immédiate peuvent emprunter jusqu'à 1h30 le «TaxiBus Nuit» ou, à partir de 4h45 du matin, le «TaxiBus Potron-Minet». À Genève existe aussi un service permettant de rendre à la gare ou à l'aéroport ou d'en revenir.

Encadrés

#### **La société «PostAuto St Gallen – Appenzell» continuera à assumer l'offre PubliCar d'Appenzell**

litra. Depuis octobre 2000, PostAuto St Gallen-Appenzell assure le service de bus à la demande PubliCar Appenzell, en collaboration avec l'entreprise Alfred Haas et Arthur Gmünder. Cette offre a tout de suite rencontré la faveur du public, raison pour laquelle, après une période d'essai de trois ans qui s'est achevée mi-décembre 2003, la Confédération et le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures ont décidé de mettre en soumission l'exploitation du service PubliCar Appenzell. C'est finalement à la compagnie PostAuto St Gallen-Appenzell, bien établie, que la concession a été attribuée pour une nouvelle période

de cinq ans, à savoir jusqu'à fin 2008. Cette société collabore très fréquemment avec plusieurs entreprises locales pour mettre ses offres au point et les concrétiser.

#### Encadré

##### **«PubliCar»: un produit d'exportation à succès**

litra. Le concept PubliCar est apprécié aussi à l'étranger. L'exploitation du réseau des transports publics de la ville de Dole a été adjugée à l'entreprise suisse CarPostal, qui s'était mise sur les rangs lors de la mise en soumission internationale. Elle est en charge du réseau depuis le 1<sup>er</sup> janvier de cette année. C'est la première fois que CarPostal exploite un réseau urbain en dehors de nos frontières. L'entreprise helvétique a remporté ce concours grâce à son excellent savoir en la matière. L'offre qu'elle a présentée sous le nom «FlexiDole», très innovatrice, est connue chez nous sous l'appellation «PublicCar». Dole est l'une de plus grandes villes de la Franche-Comté, région française proche de nos frontières. CarPostal bénéficie d'une riche expérience dans le domaine du transport public de voyageurs sur route, ainsi que dans ceux de la gestion des lignes et de l'exploitation de réseaux urbains. Cette entreprise peut aussi faire état du grand succès de son système de bus à la demande.