



Offerte mybuxi

für die Gemeinde

Turbenthal

Version 2: 27. Januar 2026

Ansprechpartner:

Andreas Kronawitter

+41 79 948 94 30

andreas.kronawitter@mybuxi.ch

Inhalt

| | | |
|----|-------------------------------------|----|
| 1 | mybuxi | 3 |
| 2 | Offerte | 4 |
| | Einmalige Projektkosten..... | 4 |
| | Wiederkehrende Betriebskosten | 4 |
| | Ertragsschätzung | 6 |
| | Weitere Angaben und Optionen | 6 |
| 3 | Einführungsplanung..... | 7 |
| 4 | Leistungen mybuxi..... | 8 |
| 5 | Leistungen Gemeinde | 8 |
| 6 | Das Betriebsgebiet..... | 8 |
| | Weitere Ausführungen | 11 |
| 7 | mybuxi | 11 |
| 8 | Ausgangslage | 11 |
| 9 | Zielsetzungen | 11 |
| 10 | Angebotsparameter..... | 11 |
| 11 | Tarife und Sortiment..... | 13 |
| 12 | Beziehungen Vertragspartner | 15 |

1 mybuxi

mybuxi ist eine neue Angebotsform zwischen Bus und Taxi für den ländlichen Raum der Schweiz, ein «Flächenbedarfsverkehr». Wie der öffentliche Verkehr wird es von mehreren Passagieren gemeinsam und gleichzeitig genutzt, wie ein Taxi kann es nach Bedarf bestellt werden. Es hat ein Betriebsgebiet und Betriebszeiten, aber keinen Fahrplan: die Routen des Fahrzeugs werden von einem IT-System ständig nach den Bestellungen und der Verkehrslage berechnet. mybuxi verfolgt das Ziel, eine attraktive Alternative zum Privatauto für Alltagsfahrten anzubieten. Insbesondere ergänzt es den öffentlichen Verkehr, indem es den Transport «auf der ersten/letzten Meile» zum und vom öV bereitstellt.

Informationen zum Angebot können der Website www.mybuxi.ch entnommen werden. Fragen können an info@mybuxi.ch gerichtet werden.

2 Offerte

Diese Offerte stützt sich auf Annahmen, die in der Projektinitialisierung verifiziert und detailliert werden.

Einmalige Projektkosten

Die Projektkosten gehen vom Aufbau eines mybuxi-Betriebs mit einem elektrischen Minibus mit 8 Plätzen (7 + 1 Fahrersitz) aus. Sie betragen CHF 47'500 und teilen sich in die Positionen gemäss **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** auf.

| Kosten einmalig (Projekt) | Anzahl | Anzahl | Kosten | Kosten |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------------|
| Total | | | | 47500 |
| FahrerInnen Rekrutierung | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Ausbildungskosten FahrerInnen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Einrichtung IT-System | 1 | 0 | 10000 | 10000 |
| Ladestation | 1 | 0 | 7500 | 7500 |
| Marketing | 0 | | 2500 | 0 |
| Ausstattung / Einrichtung FZ | 1 | | 15000 | 15000 |
| Projektmanagement mybuxi | 1 | | 15000 | 15000 |

Abbildung 1: Geschätzte Projektkosten für eine Einführung im Turbenthal

Bemerkungen zur Projektkalkulation:

- Die Kosten wurden bewusst knapp kalkuliert.
- Reichen die Mittel, würden wir folgendes empfehlen:
 - CHF 1500 für die FahrerInnenrekrutierung (Flyer, Kosten Versand)
 - CHF 2500 für Marketing (Flyer, Plakate, ev. Inserate, digitale Kanäle)
- Ladestation: mybuxi muss immer in der Nachtpause und insbesondere im Winter auch tagsüber nachladen können. Hierfür muss eine Ladestation mit mindestens 22 kW, idealerweise 50 kW Ladeleistung zur Verfügung stehen. Hier gehen wir davon aus, dass wir eine Ladestation beschaffen müssen (ohne Installationskosten gerechnet, die wir nicht abschätzen können)
- Zur Ausstattung des Fahrzeuge rechnen wir neben der Beklebung, Kindersitzen, zusätzlichen Haltegriffen um Fahrzeug, Halterungen für die technischen Geräte, Anpassung der Stromversorgung für dieselben auch die Stauraum zB. für Betriebsmittel und Ersatzteile

Wiederkehrende Betriebskosten

Wir gehen davon aus, dass wir das Betriebsmodell mit freiwilligen FahrerInnen einsetzen. Diese können in Schichten von 5 Stunden Dauer mit 4.5 Stunden Fahrzeit eingesetzt werden. Damit ergeben sich jährliche Betriebskosten gemäss Abbildung 2 von rund CHF 160'000.

| Kosten wiederkehrend | Anzahl | Anzahl | Kosten | Kosten pro Jahr |
|-------------------------------|--------|--------|--------|-----------------|
| Total | | | | 160784 |
| FahrerInnen | 21 | 52 | 52 | 56784 |
| Fahrzeuge | 1 | 12 | 3000 | 36000 |
| IT | 1 | 12 | 1000 | 12000 |
| Supportleistungen Verein | | 12 | 500 | 6000 |
| Support mybuxi | | 12 | 4000 | 48000 |
| Marge | | 0 | 0 | 0 |
| Ausbildungskosten FahrerInnen | 5 | 1 | 0 | 0 |
| Marketing | | 1 | 2000 | 2000 |

Abbildung 2: Tabelle der jährlichen Betriebskosten mit 3 täglichen Schichten an 7 Tagen.

Das «Standardmodell» von mybuxi umfasst 4 Schichten pro Tag, also 28 Schichten pro Woche, wodurch sich die Kosten auf CHF 180'000 ansteigen.

| Kosten wiederkehrend | | | | Kosten pro Jahr |
|-------------------------------|--------|--------|--------|-----------------|
| Total | Anzahl | Anzahl | Kosten | 179712 |
| FahrerInnen | 28 | 52 | 52 | 75712 |
| Fahrzeuge | 1 | 12 | 3000 | 36000 |
| IT | 1 | 12 | 1000 | 12000 |
| Supportleistungen Verein | | 12 | 500 | 6000 |
| Support mybuxi | | 12 | 4000 | 48000 |
| Marge | | 0 | 0 | 0 |
| Ausbildungskosten FahrerInnen | 5 | 1 | 0 | 0 |
| Marketing | | 1 | 2000 | 2000 |

Abbildung 3: Betriebskosten mit 18 Stunden täglichem Betrieb.

Im realen Betrieb kann mit 21 Wochenschichten (13.5 Stunden tägliche Betriebszeit) gestartet werden und mit steigender Nachfrage schrittweise auf 28 Schichten (18 Stunden tägliche Betriebszeit) ausgebaut werden. Damit kann einen Anschluss-Abdeckung nahezu «vom ersten bis zum letzten Zug» erreicht werden.

Aus den Erfahrungen aus 7 Betriebsjahren zeigt sich, dass eine Verschiebung von Autofahrten auf mybuxi erst dann erfolgt, wenn das Angebot zeitlich ausgedehnt ist.

Bemerkungen zu den wiederkehrenden Kosten:

- Die Kosten für die FahrerInnen beinhalten die Versicherungen
- Die Kosten für das Fahrzeug beinhalten Abschreibung/Leasing, Versicherung, Energie, Garagierung, Reparaturen, Reinigung und Miete Ersatzfahrzeug bei Ausfällen
- Die Kosten für die IT umfassen die Lizenzen, Geräte (Tablet, Telefon, Kartenterminal), Mobilkommunikation
- Supportleistungen Verein: erfahrungsgemäss ist die Betreuung der FahrerInnen besonders zeitintensiv, so dass wir hier eine moderate Entschädigung vorsehen
- Der Support mybuxi umfasst Anfragen von Kunden, Partnern und Gemeinden, die Kommunikation des Angebots (über Website, Newsletter, Benachrichtigungen), die Überwachung des Betriebs, die Sammlung, Zusammenstellung und Auswertung von Daten, die Koordination mit anderen Regionen sowie Kanton und Bundesämtern und alle weiteren Tätigkeiten für die Sicherstellung des Betriebs
- Mybuxi hat keine Marge auf dem Fahrbetrieb. Übersteigt die Summe aus Fahreinnahmen und den öffentlichen Beiträgen die Kosten, wird
 - Entweder das Angebot ausgebaut
 - Oder der Überschuss zwischen der Gemeinde (Reduktion Beitrag) und mybuxi hälftig aufgeteilt
- Ausbildungskosten FahrerInnen: diese sind hier auf Null gesetzt. Wir empfehlen jedoch, diese auf etwa CHF 100 pro FahrerIn pro Jahr zu setzen
- Marketing umfasst die Erstellung und Druck von Flyern und Plakaten sowie allenfalls die Kosten für den Versand

In den Kosten für die Gemeinde sind enthalten:

- Jahresabos für einen Jahrgang Jugendlicher (wir empfehlen den Jahrgang, der 16 Jahre alt wird)
- Monatsabo für Personen, die 65 Jahre alt werden
- Ein beliebige und jederzeit anpassbare Anzahl von Haltepunkten

Ertragsschätzung

Natürgemäß sind die Erträge schwierig abzuschätzen. Wir haben für das erste Jahr auf der Basis der Erfahrungen anderer Regionen die folgende Schätzung vorgenommen (Abbildung 4):

| Erträge | | | | Erträge pro Jahr |
|------------------|-----|----|---|------------------|
| Fahreinnahmen | 750 | 12 | 5 | 45000 |
| Partnereinnahmen | | | | 0 |
| Erträge | | | | 45000 |

Abbildung 4: Schätzung der Erträge im ersten Betriebsjahr.

Zum Vergleich: in Herzogenbuchsee mit rund 9'000 EinwohnerInnen werden pro Monat mehr als 3'000 Passagiere befördert, um flächenmässig deutlich grösseren Emmental rund 1'000 Personen im Monat. Hier wird der Ertrag pro Fahrgast mit CHF 5 angenommen, was stark von der Nutzung und den verwendeten Fahrausweisen abhängt.

Der Gemeindebeitrag wird in der Höhe von CHF 115'000 bis 135'000 liegen (3 oder 4 Schichten Modell).

Weitere Angaben und Optionen

Die Bestellungen für den mybuxi-Service erfolgt über die mybuxi-App, die in allen mybuxi Regionen mit einer einmaligen Registrierung einsetzbar ist.

Ein telefonischer Bestellservice ist nicht enthalten. Optional kann ein Bestellservice angeboten werden. Die Kosten dafür betragen während Bürozeiten CHF 80'000 pro Jahr.

Das Betriebsgebiet kann in die Nachbargemeinden erweitert werden, wobei die gleichen Konditionen zur Anwendung kommen.

Kindertransporte für Schulen oder Vereine sind grundsätzlich möglich, wenn sie den Regelbetrieb nicht zu sehr einschränken. Wir empfehlen dies jedoch erst, wenn mehrere Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

3 Einführungsplanung

Vom Entscheid bis zum Betriebsstart benötigt ein Einführungsprojekt rund 6 Monate. Der «kritische Pfad» besteht im Aufbau des Betriebsvereins und der Rekrutierung der FahrerInnen. Eine typische Einführungsplanung ist in der Abbildung 5 dargestellt.

Mit dem Entscheid des Gemeinderats kann mit der Kommunikation begonnen werden, zuerst mit dem Ziel, Interessierte für die Mitwirkung in den Betriebsverein zu finden. Hierzu helfen eine Umfrage (online und bei Bedarf offline) sowie eine Informationsveranstaltung. Nach der Gründung des Betriebsvereins kann die Rekrutierung der FahrerInnen aufgenommen werden. Gleichzeitig wird bereits das IT-System aufgeschaltet, so dass sich bereits erste Interessierte anmelden können. Sie können sich bereits mit Haltepunkt Wünschen einbringen. Registrierte NutzerInnen können auch über einen Newsletter über die kommenden Schritte informiert werden.

Die Auslösung der Fahrzeugbestellung erfolgt kurz nach dem Entscheid, da die Lieferfristen für elektrische Fahrzeuge stark variieren.

Vor dem Startanlass kann eine 2. Informationsveranstaltung durchgeführt werden, dieses Mal mit dem Schwerpunkt auf die Nutzung des Systems durch die PassagierInnen.

Wir empfehlen, zum Start «Jungbürger-Abos» (Jahresabos), z.B. für den Jahrgang der 16 jährigen auszugeben (in den Kosten für die Gemeinde bereits enthalten). Ebenso würden wir für die Personen, die 65 Jahre alt werden, ein «Jungsenioren-Abo» (Monatsabo) ausgeben. Damit erreichen wir schon zu Beginn einen Teil der Bevölkerung als NutzerInnen des Angebots, die in einer Veränderungsphase im Leben stehen.

| Aktivität | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | | |
|-------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|---|
| Entscheid Finanzierung | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Interessierte Betriebsverein | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Umfrage (online, ev. offline) | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Infoveranstaltung 1 | | | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gründung Betriebsverein | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rekrutierung FahrerInnen | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schulung FahrerInnen | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Beschaffung Fahrzeug | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Einrichtung Fahrzeug und Doku | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Einrichtung IT-System | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Infoveranstaltung 2 | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Startevent | | | | | | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Newsletter | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Pilotbetrieb | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Abstimmung GV Dauerbetrieb | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dauerbetrieb | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Abbildung 5: Grobplanung für Einführungsprojekt und Pilotbetrieb.

Vor Ende der Pilotphase kann, im Erfolgsfall, eine Gemeindeversammlung über die Überführung in einen Dauerbetrieb abstimmen. Dieser Übergang sollte nahtlos erfolgen. In der Kommunikation

4 Leistungen mybuxi

mybuxi erbringt die folgenden Leistungen:

- Einführungsprojekt
- Planung und Erbringung der Fahrleistungen
- Management von Störungen
- Betreuung der Fahrgäste
- Erfassung der Wünsche der Fahrgäste / Bevölkerung, z.B. mit Umfragen
- Kommunikation des Angebots, insbesondere über die Website, Newsletter und Benachrichtigungen über die App. Weitere Möglichkeiten sind Informationsveranstaltungen, Beiträge für Medien und Kanäle der Gemeinde
- Stellen der Fahrzeuge und Organisation der nötigen Infrastrukturen (Ladestationen, Stellplatz, Markierungen)
- Einrichtung, Konfiguration und Betrieb des IT-Systems
- Eine unbegrenzte Zahl von Haltepunkten
- Prüfung und Einrichtungen von Haltepunkten in 2 Arbeitstagen (unter Berücksichtigung der rechtlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen)
- Führung und Betreuung der regionalen Betriebsorganisation
- Marketing und Information Angebot (mit Unterstützung Gemeinde)
- Partnermanagement (Unternehmen, Vereine, Institutionen)
- Aufzeichnung, Analyse und Zusammenstellung der Nutzungsdaten («Gemeindecockpit»)
- Organisation des Steuerungsausschusses mit Gemeinde
- Einholen der nötigen Bewilligungen

Bei Bedarf können weitere Leistungen im Anhang der Leistungsvereinbarung festgelegt werden.

5 Leistungen Gemeinde

Die Gemeinde erbringt folgende Leistungen:

- Leistung des Betriebbeitrags
- Unterstützung bei der Rekrutierung von aktiven Mitgliedern des Betriebsvereins (Vorstand und FahrerInnen)
- Unterstützung bei der Gewinnung von Partnern (Unternehmen, Vereine, Institutionen)
- Abstimmung Auftreten gegenüber Gremien (Region, Kanton, Bund)
- Kommunikation des Angebots über die Kanäle der Gemeinde
- Rückmeldungen / Kritik zu Verbesserungen des Angebots
- Unterstützung bei der Organisation des Betriebs (vor allem Garagierung, Ladestation(en), Standorte/Zufahrten für Haltepunkte)

6 Das Betriebsgebiet

Die Gemeinde Turbenthal hat rund 5'300 EinwohnerInnen, wovon rund zwei Drittel im Kerndorf und ein Drittel verteilt in Aussenwachen in der rund 25 km² grossen Gemeinde leben. Die Hauptverkehrsachse für den Individualverkehr wie für den öffentlichen Verkehr mit der Bahnlinie verläuft im Tösstal. Mit der S26 ist Turbenthal von etwa 5 Uhr bis Mitternacht im Stundentakt mit Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten Richtung Winterthur und Bauma / Rüti ZH verbunden. Zwei zeitlich zueinander versetzte Buslinien 806 und 807 erschliessen im 2 Stundentakt den Osten

der Gemeinde Richtung Bichelsee sowie Sitzberg. Eine dritte Buslinie 825 verbindet Turbenthal mit Pfäffikon ZH.

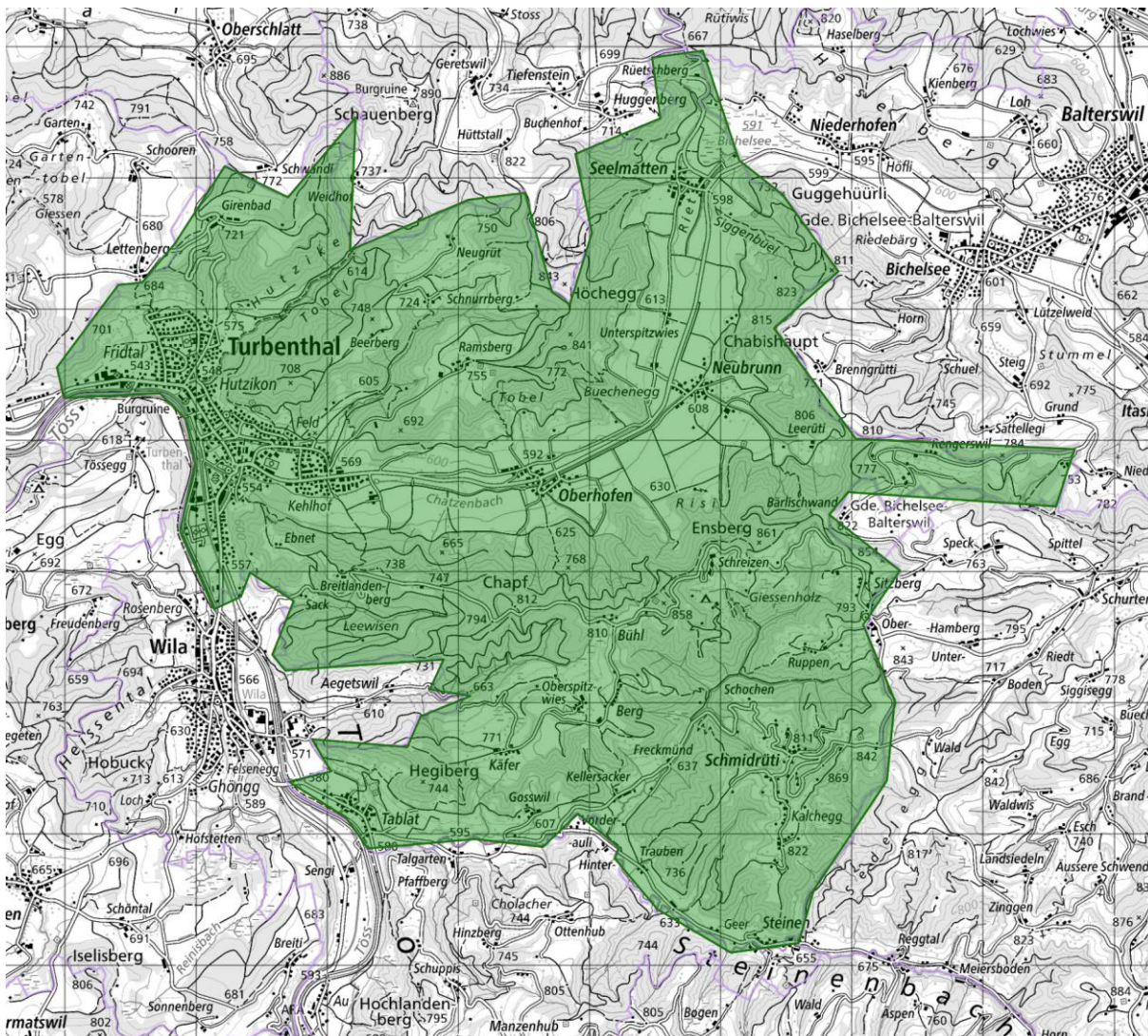


Abbildung 6: Die Gemeinde Turbenthal ist ein Mittelzentrum im mittleren Tösstal mit einem sehr grossen Gemeindegebiet.

Während das Kerndorf mit dem bestehenden öV gut erschlossen ist und viele der Ziele auch mit Fussweg oder Velo erreichbar sind, ist ein grosser Teil der Gemeindefläche mit dem öV nicht erschlossen. Auch in den Hanglagen im Dorf sind für ältere Personen und solche mit eingeschränkter Mobilität Herausforderungen bei Alltagswegen vorhanden. Die «Freizeitgebiete» Turbenthals in den höhergelegenen Ortsteilen sind mit dem öV nur schlecht erreichbar. Die Buslinie 807 hat einen sehr geringen Kostendeckungsgrad und könnte damit zur Disposition stehen. Rund ein Drittel der Bevölkerung gilt als gering oder nicht mit dem öV erschlossen. Abbildung 7 zeigt die öV-Erschliessung.

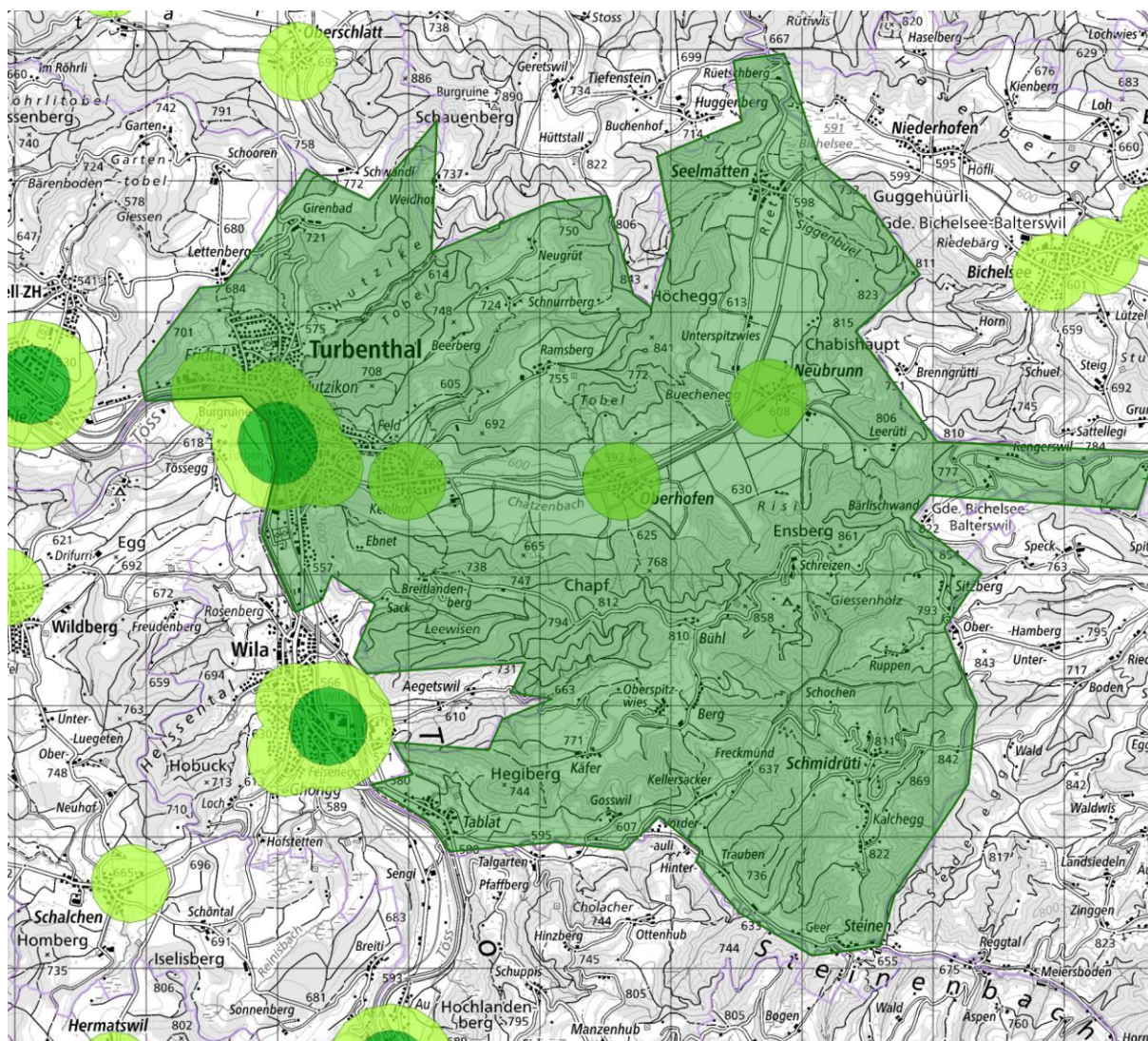


Abbildung 7: öV-Erschliessungsqualität von Turbenthal gemäss ARE.

Der Anteil der Senioren in der Gemeinde wächst. Die Gemeinde verfügt über einen hohen Anteil von Familien mit Kindern. Mit rund 1'300 Arbeitsplätzen ist es überwiegend eine Wohngemeinde, aus der ein bedeutender Teil der Bevölkerung vor allem Richtung Winterthur auspendelt. Andererseits ist das Kerndorf von Turbenthal nicht nur für die eigenen Aussenwachen ein attraktives Ziel, sondern auch für die Bevölkerung der angrenzenden Gemeinden.

Das geplante Betriebsgebiet umfasst das gesamte Gemeindegebiet von Turbenthal. Es soll bei Bedarf um Nachbargemeinden erweitert werden.

Die Haltepunkte werden so gelegt, dass sie maximal 300 m Fussweg von Gebäuden oder wichtigen geografischen Punkte (z.B. Wanderwege, Sportanlagen) entfernt liegen. Bei starken Steigungen werden sie dichter gesetzt. Haltepunkte können auch temporär eingerichtet werden, z.B. für Veranstaltungen.

Weitere Ausführungen

7 mybuxi

mybuxi ist eine neue Angebotsform zwischen Bus und Taxi für den ländlichen Raum der Schweiz, ein «Flächenbedarfsverkehr». Wie der öffentliche Verkehr wird es von mehreren Passagieren gemeinsam und gleichzeitig genutzt, wie ein Taxi kann es nach Bedarf bestellt werden. mybuxi verfolgt das Ziel, eine attraktive Alternative zum Privatauto für Alltagsfahrten anzubieten. Es ergänzt den öffentlichen Verkehr, indem es den Transport «auf der ersten/letzten Meile» zum und vom ÖV bereitstellt.

Informationen zum Angebot können der Website www.mybuxi.ch entnommen werden. Anfragen können an info@mybuxi.ch gerichtet werden.

8 Ausgangslage

Turbenthal ist das innovative Zentrum im mittleren Tösstal und mit dem Energiestadt Label Gold seit einigen Jahren einen Entwicklungspfad zur nachhaltigen Gemeinde eingeschlagen. Es ist eine der flächengrössten Gemeinden im Kanton Zürich mit schwach erschlossenen Gemeindeteilen.

9 Zielsetzungen

Mit dem Angebot werden folgende Ziele erreicht:

- Erschliessung der Aussenwachen / ländlichen Gebiete der Gemeinde, die mit dem ÖV teilweise nicht oder nicht gut erschlossen sind
- Anschlussmöglichkeit für umliegende Gemeinden, die auf Turbenthal als regionales Zentrum ausgerichtet sind
- Optimaler Anschluss an den Bahnhof Turbenthal
- Verbesserung von «Innerortsverbindungen» für Alltagsaktivitäten für Senioren und Familien mit Kinder

10 Angebotsparameter

Angebotstyp

mybuxi betreibt einen «Flächenbedarfsverkehr» mit «virtuellen Haltepunkten». Das bedeutet, dass nicht jeder beliebige Punkt angefahren wird (wie bei einem Taxi), da dies aus den bisherigen Erfahrungen von mybuxi aus Sicherheits- und Betriebsgründen nicht sinnvoll ist. Technisch wäre ein «Tür zu Tür»-Angebot möglich. Die Haltepunkte sind in der App und auf der Website ersichtlich, in der Regel jedoch nicht «physisch» markiert. Oft genutzte Ein-/Ausstiegspunkte können dauerhaft markiert werden. Bewegliche Plakatständer können für die temporäre Kennzeichnung oder Bekanntmachung neuer Haltepunkte verwendet werden.

Bei Bedarf können «ad hoc Linien» zu bestimmten Tageszeiten für eine bestimmte Dauer eingestellt werden. Dies kann, insbesondere beim Einsatz einer grösseren Zahl von Fahrzeugen, eingesetzt werden, um «gerichtete Transporte» wie Kindertransporte effizienter zu gestalten.

Betriebsgebiet

Das Betriebsgebiet umfasst initial die Gemeinde Turbenthal und kann von dieser aus vergrössert werden.

Anschluss öV

Der Bahnhof Turbenthal und bei Bedarf Bushalte im Betriebsgebiet werden angeschlossen.

Haltepunkte

Die Gemeinde legt die für sie wichtigen Haltepunkte fest. EinwohnerInnen können Bedarf an Haltepunkten anmelden, die nach einer Machbarkeitsprüfung in 2 Arbeitstagen aufgeschaltet werden. Für Veranstaltungen können temporäre Haltepunkte eingesetzt werden. Es gibt keine Beschränkung der Zahl der Haltepunkte. Ebenso gibt es, mit Ausnahme von allfälligen Infrastrukturmassnahmen wie Signalisierung bei oft genutzten Haltepunkten, keine zusätzlichen Kosten für weitere Haltepunkte. Wir empfehlen, Haltepunkte im Abstand von 200-300 Metern in besiedelten Gebieten zu legen, bei Steigungen auch dichter.

Nicht möglich sind Haltepunkte, die nur zu einer bestimmten Tageszeit oder Wochentagen nutzbar sind. Das System hat eine solche Funktion nicht, da der Bestellprozess in der App würde für Fahrgäste zu kompliziert werden würde.

Partner

Unternehmen und Organisationen können als «mybuxi-Partner» gegen ein Entgelt Haltepunkte mit eigenem Namen erhalten, so dass sie einfach auffindbar sind. Ein Haltepunktssponsoring, bei dem die Fahrkosten vom Unternehmen statt von den Fahrgästen bei der An- und Abfahrt zu einem spezifischen Haltepunkt getragen werden, ist ebenfalls möglich. Weitere Leistungen wie Vergünstigungen für KundInnen oder Mitarbeitende sowie ein Co-Branding von Fahrzeugen als Regionalpartner sind Optionen. Die Beiträge von privaten Partnern erlauben einen Ausbau des Angebots in der Region, z.B. ein weiteres Fahrzeug bei steigender Nachfrage, ohne die Kosten für die Gemeinden zu erhöhen.

Betriebszeiten

Die Betriebszeiten orientieren sich am Zugfahrplan und decken in etwa die Zeiten von 6 Uhr bis 24 Uhr ab. Die genaue Festlegung erfolgt im Einführungsprojekt. Ein 24 Stundenbetrieb ist optional möglich.

Produktionsmodell

Das Angebot wird im Bürgerbusmodell mit freiwilligen FahrerInnen erstellt. Wenn nicht genügend freiwillige FahrerInnen rekrutiert werden können, wird temporär mit BerufskraftfahrerInnen ergänzt. Alternativ oder in Kombination kann ein schrittweiser Ausbau der Angebotsqualität erfolgen. Ausführende Instanz in der Region ist ein mybuxi Verein.

Schülerinnen und Schülertransporte

In einem kleineren Umfang (2-4 SchülerInnen) ist ein Transport im «Regelbetrieb» möglich. Hierzu können wiederkehrende Buchungen eingesetzt werden.

Fahrzeuge und Ladeinfrastrukturen

Die elektrischen Minibusse werden von mybuxi zur Verfügung gestellt. Es werden Fahrzeuge mit maximal 9 Plätzen inklusive FahrerIn eingesetzt, solange die Beschränkung für «Fahrt auf Verlangen» Angebote gilt. Es wurde vom BAV in Aussicht gestellt, dass diese Beschränkung aufgehoben wird, aber ein Zeitpunkt ist nicht bekannt. Die Ladestationen werden ebenfalls von mybuxi gestellt. Da sie in den Betriebsablauf integriert sind, können öffentliche Ladestationen nicht genutzt werden, da dies zu langen Zwangspausen führen kann. Eine gemeinsame Nutzung mit Gemeinden ist möglich, wenn dies den Betriebsablauf nicht stört.

Wenn die Gemeinde Ladestationen haben, können diese verwendet werden. mybuxi benötigt im Minimum 20 kW Gleichstrom-Ladeleistung pro Fahrzeug, um die Fahrzeuge über Nacht wieder betriebsfähig aufzuladen. Bevorzugt werden Ladeleistungen von 40 / 50 kW.

IT-System

Das IT-System wird von mybuxi zur Verfügung gestellt. Mobility on demand wird in den kommenden Jahren noch einer starken Entwicklung ausgesetzt sein, vor allen durch Veränderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der technischen Entwicklung. Damit kann sich die genaue Funktion im Lauf der Zeit ändern.

Bestellungen

Fahrten werden über die mybuxi-App bestellt oder bei speziellen Anforderungen wie Gruppenfahrten oder wiederkehrende Fahrten via email. Ein telefonischer Bestellservice ist nicht enthalten. Er kann als Option bestellt werden. Die mybuxi-App ist in allen mybuxi-Regionen mit einer einzigen Registrierung benutzbar.

Angebotsqualität

Es sind keine Vorgaben an die Angebotsqualität gemacht worden. Die wesentlichen Parameter für die Angebotsqualität sind:

- Die durchschnittliche Wartezeit bei spontanen Bestellungen
- Die durchschnittliche Abweichung von der angegebenen Ankunftszeit bei Vorausbuchungen

Der erste Wert ist abhängig von der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge, der Grösse des Gebiets und damit der durchschnittlichen Streckenlänge sowie der Nachfrage.

Wir streben folgende Qualitätsmerkmale an:

- 15 min durchschnittliche Wartezeit bei spontanen Bestellungen
- Weniger als 3 Minuten durchschnittliche Abweichung bei der Ankunft bei Vorausbuchungen

11 Tarife und Sortiment

Als Grundtarif wird ein Zonentarif angewendet. Er wird im Einführungsprojekt definiert. Im Grundsatz werden die Zonen so gelegt, dass Fahrten entlang der öV-Linien teurer sind als Fahrten «senkrecht» dazu. Falls eine Integration mit den öV-Tarifen möglich wird, wird diese geprüft. Oft ist eine Gemeinde eine Zone.

Das Sortiment umfasst

- Einzelkarten
- Tageskarten
- Monats- und Jahresabos.

Voraussichtliche Tarife bis Alter 25 Jahre und Vereinsmitglieder / ab 26 Jahren:

- **Einzelfahrt**
 - 1 Zone: CHF 5.00 / 8.00
 - (2 Zonen: CHF 6.00 / 10.00 – bei späterer Erweiterung)
- **Tageskarte**
 - CHF 12.00 / 24.00
- **Monatsabo**
 - Vereinsmitglieder:

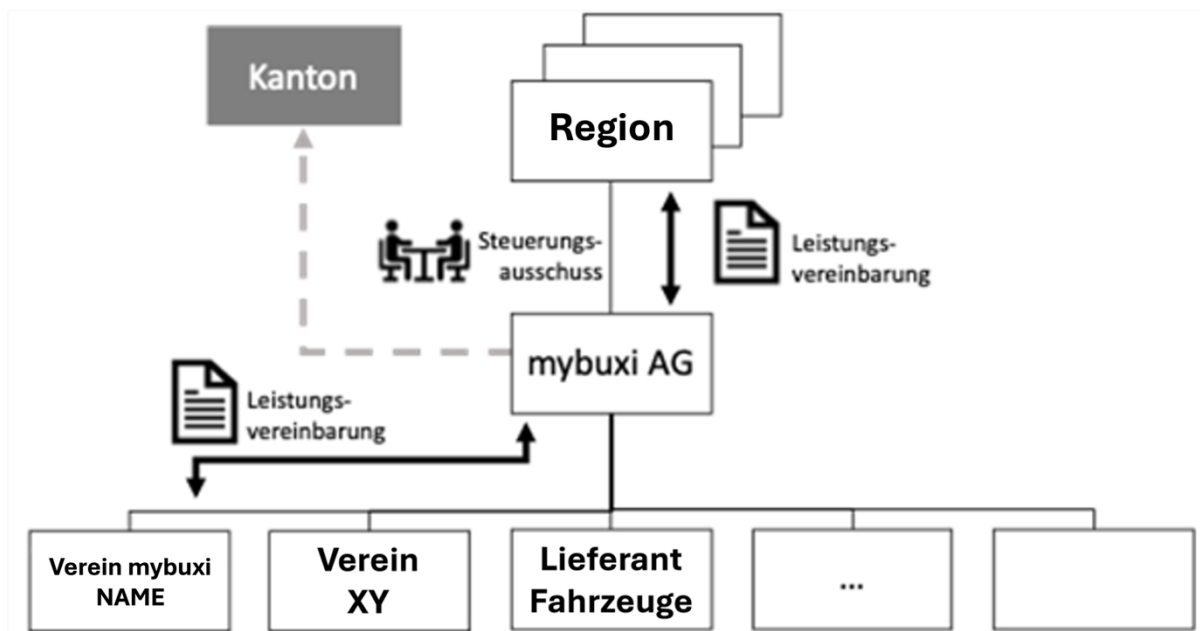
- Persönlich: CHF 90.00 / 120.00
- Übertragbar: CHF 180.00
- Normalpreis:
 - Persönlich: CHF 120.00 / 150.00
 - Übertragbar: CHF 180.00
- **Jahresabo**
 - Vereinsmitglieder:
 - Persönlich: CHF 730.00 / 999.00
 - Übertragbar: CHF 1499.00
 - Normalpreis:
 - Persönlich: CHF 1'095.00 / 1'460.00
 - Übertragbar: CHF 1'800.00

Anmerkungen:

- Mybuxi fördert mit dem Tarifsysteem die Mitgliedschaft im regionalen mybuxi-Verein, um die Kosten für die Gemeinde niedrig zu halten
- Die Fahrkarten des öffentlichen Verkehrs gelten (noch) nicht.
- Kinder und Jugendliche bis und mit 16 Jahre fahren in Begleitung von Erwachsenen gratis mit
- Kinder bis 12 Jahre müssen von einer erwachsenen Person begleitet werden oder eine schriftliche Einverständniserklärung der Erziehungsberechtigten vorweisen. Auskunft zur Einverständniserklärung: info@mybuxi.ch
- Bis 25 Jahre gilt ein reduzierter Tarif. Für ältere Personen gibt es die mybuxi-Card, die auf Einzel- sowie Tageskarten gilt.
- Die Abos sind in allen Schweizer mybuxi-Regionen mit Ausnahme der Gotthardregion gültig. Die Gültigkeit kann sich ändern. mybuxi versucht, einfache und einheitliche Tarifregeln in allen Gebieten anzuwenden.
- Gruppenpreise auf Anfrage

Mit der technischen Entwicklung kann das Tarifmodell angepasst werden, z.B. um die Fahrpreise bei höherer Besetzung der Fahrzeuge zu reduzieren («Belohnung der Passagiere»).

12 Beziehungen Vertragspartner



Die mybuxi AG entwickelt ein «Fahrt auf Verlangen»-Angebot für die ganze Schweiz. Sie ist die Vertragspartnerin für die Fahrgäste in allen Betriebsgebieten.

Die Beziehung zwischen den Gemeinden und der mybuxi AG werden in einer Leistungsvereinbarung geregelt. Die mybuxi AG kann weitere Vereinbarungen abschliessen, beispielsweise für die Unterstützung des Betriebs durch den Kanton Zürich. Je nach Regelungen des Kantons kann diese auch durch die Gemeinden erfolgen.

Die mybuxi AG ist frei in der Wahl der Partner in der Leistungserbringung. Bevorzugter Partner insbesondere für die Erbringung der Fahrleistungen und damit der Rekrutierung, Ausbildung und Verwaltung der FahrerInnen in der Region RKBM Südost ist der regionale mybuxi Verein. Mit diesem hat die mybuxi AG eine Leistungsvereinbarung. Die mybuxi AG kann Fahrleistungen auch selbst erbringen oder an weitere Organisationen vergeben, insbesondere bei speziellen Anforderungen.

Die mybuxi AG unterhält vergleichbare Vereinbarungen mit Vereinen oder Organisationen in den anderen mybuxi-Einsatzgebieten. Sie fördert aktiv den Austausch und die Zusammenarbeit zwischen den Regionen. Die mybuxi AG unterhält weitere Geschäftsbeziehungen mit Unternehmen und Organisationen, zum Beispiel für Fahrzeuge und technische Dienstleistungen. Dabei verfolgt die mybuxi AG vor allem die Erzielung von Skaleneffekten.