

Braunwald autofrei

Das Wichtigste in Kürze



Die konsequente Realisierung des Alleinstellungsmerkmals
“autofreie Mobilität“ über die gesamte touristische Servicekette

Umsetzungskonzept

- Herausgeber** Gemeinde Glarus Süd
Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK
Bundesamt für Energie (Modul C)
Stiftung „Konzertsaal und Hotel in Braunwald“
Sportbahnen Braunwald AG
Braunwald-Standseilbahn AG
- Projektgruppe** **Projektleitung**
Urs Keiser, Standortförderung Glarus Süd (operative Projektleitung)
Fridolin Luchsinger, Departement Verkehr und Umwelt Glarus Süd
- Modul „Erschliessung des ersten und letzten Kilometers“**
Reto Solèr, solerworks.ch
Roger Zogg, Braunwald Klausenpass Tourismus AG
Fachliche Unterstützung SBB: Dominik Grünenfelder und Beatrice Dubach
- Modul „Verlegung der Bergstation der Standseilbahn“**
Stefan Trümpi, Jackcontrol AG
- Modul „Mobilitätssystem in Braunwald“**
Urs Heuberger, ASA AG
Jonas Kupferschmid und Axel Bomhauer-Beins, ETH-IVT
- Steuerungsgruppe** Die Arbeiten im Projekt wurden anlässlich verschiedener Workshops und Besprechungen diskutiert. Dabei waren in unterschiedlicher Zusammensetzung folgende Personen involviert:
Kaspar Marti, Gemeinderat und Mitglied Stiftungsrat „Konzertsaal und Hotel in Braunwald“
Marc Rinderer, Gemeinderat
Fritz Trümpi, Verwaltungsratspräsident Sportbahnen Braunwald AG
Mathias Vögeli, Gemeindepräsident
Martin Vogel, Verwaltungsrat Braunwald-Standseilbahn AG
Patrick Vogel, Vertreter Hotellerie
Benedikt Wechsler, Präsident Stiftungsrat „Konzertsaal und Hotel in Braunwald“
Hans-Heinrich Wichser, Gemeinderat
- Veröffentlichung** Februar 2016
- Titelbild** Quelle: Destinationsentwicklung „Braunwald 2020“

Das Umsetzungskonzept dient den relevanten Akteuren als Grundlegendokument für die Realisierung des Alleinstellungsmerkmals „autofreie Mobilität“ über die gesamte touristische Servicekette.

Es zeigt die Sicht der Akteure im Jahre 2016. Die Entwicklung wird periodisch überprüft. Das Umsetzungskonzept wird entsprechend an die sich ändernden Bedürfnisse und Gegebenheiten angepasst und ergänzt.

Ausgangslage

Der Tourismusort Braunwald gehört zur **Gemeinde Glarus Süd** und zählt 350 Einwohner. Der Tourismus ist von zentraler Bedeutung für das Wohlergehen und die wirtschaftliche Entwicklung des Ortes. Das Dorf ist nur über eine Standseilbahn und zu Fuss von Linthal aus erreichbar. Es besteht eine direkte, **stündliche SBB-Verbindung von Zürich zur Talstation** der Standseilbahn.

Braunwald positioniert sich als „kleine und feine Feriendestination inmitten der imposanten Glarner Alpen. Eine autofreie Familien-Oase, wo Kinder lachen, Eltern Energie tanken und Grosseltern sich inspirieren lassen“.

Die relevanten Akteure vor Ort sind davon überzeugt, dass ein Ferienort nur über eine gelebte und klare Positionierung, die sich wie ein „roter Faden“ durch die gesamte Servicekette zieht, den Erwartungen des anspruchsvollen Gastes gerecht werden kann. Eine klare Botschaft, ein buchbares und erfahrbares Produkt und zufriedene und wiederkehrende Gäste sind die einzige Möglichkeit, nachhaltige Logiernächte und Wertschöpfung im Ort zu generieren.

Braunwald steht vor einigen Herausforderungen

Braunwald steht unter anderem vor folgenden Herausforderungen:

- Rückgang der Logiernächte verbunden mit Infrastrukturprobleme bei der Beherbergung.
- Das Gebiet um das heutige Dorfzentrum von Braunwald sowie die Bergstation und der obere Teil des Bahntrasses der Standseilbahn liegen in einer Gefahrenzone mit Rutschgefahr, was die weitere touristische und infrastrukturelle Entwicklung von Braunwald erschwert.
- Schwierige Verkehrssituation bei der Bergstation der Standseilbahn.
- Die Erschliessung des Wintersportgebiets ist aus touristischer Sicht nicht optimal.
- Die Organisation der touristischen Leistungserbringung ist fragmentiert. Die Synergiepotenziale in der Zusammenarbeit der Akteure vor Ort werden derzeit nicht genutzt.
- Trotz der „autofreien“ Positionierung haben der Anteil an Elektrofahrzeugen in den letzten Jahren ab- und die Belastung der Bevölkerung und Gäste durch Emissionen und Motorenlärm zugenommen. Viele Gäste monieren die Diskrepanz zwischen dem Anspruch von Braunwald als «autofreier Ort» und der gelebten Realität.
- Die Begrüssung und Verabschiedung der Gäste in Linthal und Braunwald ist hinsichtlich Erscheinungsbild und Service nicht mehr zeitgemäss.

Bezogen auf die Mobilität fehlt ein umsetzungsfähiges Konzept, das die Vermarktung des Alleinstellungsmerkmals „autofreies Braunwald“ rechtfertigt. Die konsequente Umsetzung der Autofreiheit ist von zentraler Bedeutung für die Bewältigung der Herausforderungen des Ferien- und Wohnortes respektive dessen nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung.

Ziele des Umsetzungskonzeptes

Skizze Vision „Braunwald autofrei“

*Das Gepäck des Gastes wird daheim abgeholt und direkt an den Bestimmungsort gebracht.
Der Gast stimmt sich auf einer entspannten Zugfahrt auf seinen Urlaubsaufenthalt ein und geniesst die Fahrt mit der Standseilbahn von Linthal auf die Sonnenterrasse Braunwald.
Oben angekommen, entscheidet sich der Gast, ob er sich zu Fuss oder mit dem E-Taxi direkt ins Hotel oder Ferienhaus begibt, sich im Dorf verweilt oder einen Ausflug in die Natur unternimmt.
Der Gast kommt in seinem Rhythmus, auf seine ganz persönliche Weise in Braunwald an.
Braunwald zeichnet sich durch einen langsamen Verkehr aus, auch die Sportbahnen halten sich an den langsameren Takt von Braunwald.
Die Energie für den Betrieb der Standseilbahn, der E-Taxis, der Sportanlagen und der Beschneidung stammt aus erneuerbarer lokaler Produktion.*

Ziel des Projektes ist es, ein **stimmiges Mobilitätssystem** zu realisieren, das das **Alleinstellungsmerkmal „autofreies Braunwald“ mittel- und längerfristig rechtfertigt**. Im Fokus stehen dabei unter anderem folgende Aspekte:

- Touristisch attraktive und energetisch optimierte Mobilität, von der Anreise des Gastes bis zur Rückkehr nach Hause.
- Sicherstellung der Standseilbahn als Lebensnerv des Ortes.
- Passendes und operativ selbsttragendes Mobilitätssystem vor Ort.

Die grosse Mehrheit der Gäste erreicht die Talstation der Braunwaldbahn in Linthal mit dem motorisierten Individualverkehr. Es fehlt ein Anreizsystem, damit die Gäste mit dem öffentlichen Verkehr nach Braunwald anreisen. Die angestrebte Verlagerung zum öffentlichen Verkehr und die Umstellung auf mehrheitlich klimaneutrale Fahrzeuge in Braunwald soll zu Einsparungen beim Treibstoffverbrauch und zu einer Reduktion der CO₂-Belastung sowie in Kombination mit weiteren Initiativen, wie zum Beispiel das Schaffen von zusätzlichen „warmen Betten“ (nicht Bestandteil des vorliegenden Konzeptes), zu einer nachhaltigen Steigerung der Gästefrequenzen führen.

Projekthalt

Das Projekt umfasst drei aufeinander abgestimmte Module:

<p style="text-align: center;">Modul A: Erschliessung des ersten und letzten Kilometers</p> <p>Passendes Anreizsystem, um eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (mIV) zum öffentlichen Verkehr (öV) bei der An- und Abreise zu erreichen. Steigerung des Gasterlebnisses.</p>	<p style="text-align: center;">Modul B: Verlegung der Bergstation der Standseilbahn</p> <p>Mittelfristige und längerfristige Sicherstellung der Standseilbahn als Lebensnerv des Dorfes und der Tourismusdestination Braunwald.</p>	<p style="text-align: center;">Modul C: Mobilitätssystem in Braunwald</p> <p>Umsetzungsfähiges Mobilitätssystem, das die Erreichbarkeit der relevanten Infrastrukturen im Streudorf Braunwald ökonomisch und ökologisch nachhaltig sowie bequem sicherstellt.</p>
--	---	---

Wichtigste Erkenntnisse und Erwägungen

Für die Situationsanalyse, die verwendete Methodik und die Umsetzungsmassnahmen wird auf die entsprechenden Passagen des Umsetzungskonzepts verwiesen.

Modul A: Erschliessung des ersten und letzten Kilometers

Es wurden zwei Massnahmenpakete zur Optimierung der touristischen Servicekette erarbeitet:

- Gasterlebnis auf dem letzten Kilometer.
- Kostenloser Gepäcktransport von Tür zu Tür.

Gasterlebnis auf dem letzten Kilometer (Seite 17 des Umsetzungskonzepts).

- Aufwertungen bei der Talstation Linthal-Braunwaldbahn: Betonwände, WC-Bereich, Wartehalle, Beschilderung Ticketschalter, usw.
- Aufwertung des Vorplatzes der Bergstation: Sanierung des Bodenbelags der Terrasse der Bergstation und Realisierung einer Aussichtsplattform.
- Leitsystem im Dorf: intuitive und zielgruppengerechte Signalisierung ab Bahnhof/Parkplatz in Linthal bis zur Unterkunft des Gastes mit „Points of Interest“ und touristisch relevanten Informationen.

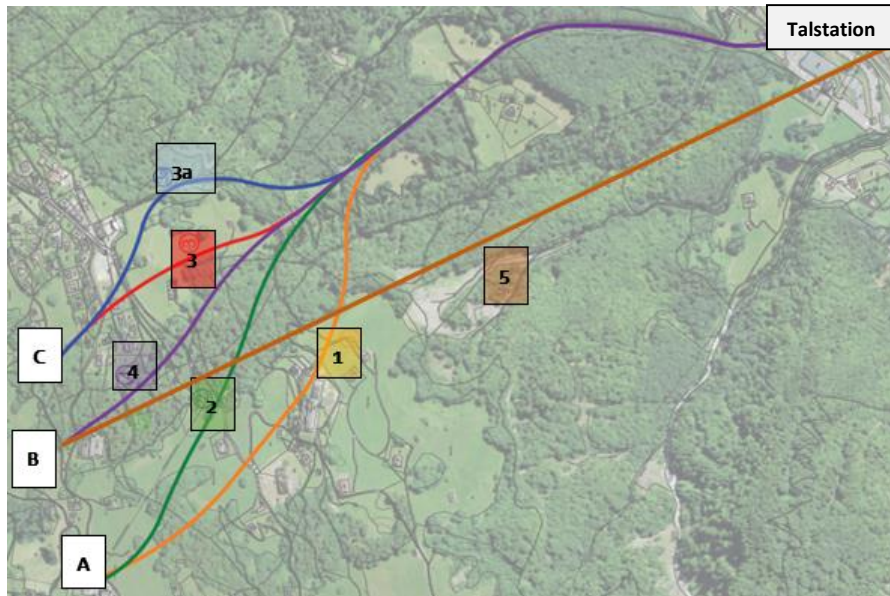
Kostenloser Gepäcktransport von Tür zu Tür (Seite 21 des Umsetzungskonzeptes).

- Implementierung und konsequente Vermarktung des SBB-Angebotes „Reisegepäck Tür zu Tür“: Das Gepäck des öV-Gastes wird zu Hause abgeholt und kostenlos in die Ferienunterkunft geliefert.
- Der kostenlose Gepäcktransport soll durch die Schaffung eines Mobilitätsfonds finanziert werden.



Modul B: Verlegung der Bergstation der Standseilbahn

Basierend auf der Analyse der heutigen Situation (unter anderem Hangrutschung, Verkehrskonflikte im unmittelbaren Stationsbereich, Erschliessung der touristische Angebote, wirtschaftliche und betrieblich/operative Situation) wurden Varianten für eine Verlegung der Bergstation und eine angepasste Linienführung der Standseilbahn erarbeitet und evaluiert sowie ein Konzept für eine mögliche Bergstation skizziert und ein Realisierungskonzept ausgearbeitet.



Unter Würdigung der untersuchten Aspekte wird empfohlen, folgende Varianten weiterzuverfolgen:

- **Variante 2 (Standseilbahn direkt nach Hüttenberg):** Bei einer höheren Gewichtung des Kriteriums einer guten touristischen Erschliessung beziehungsweise einer Optimierung der touristischen Wertschöpfungskette.
- **Variante 5 (Luftseilbahn zur Turnhalle):** Bei einer stärkeren Gewichtung der technischen Seite der Erschliessung und der Optimierung des Waren- und Gütertransportes.

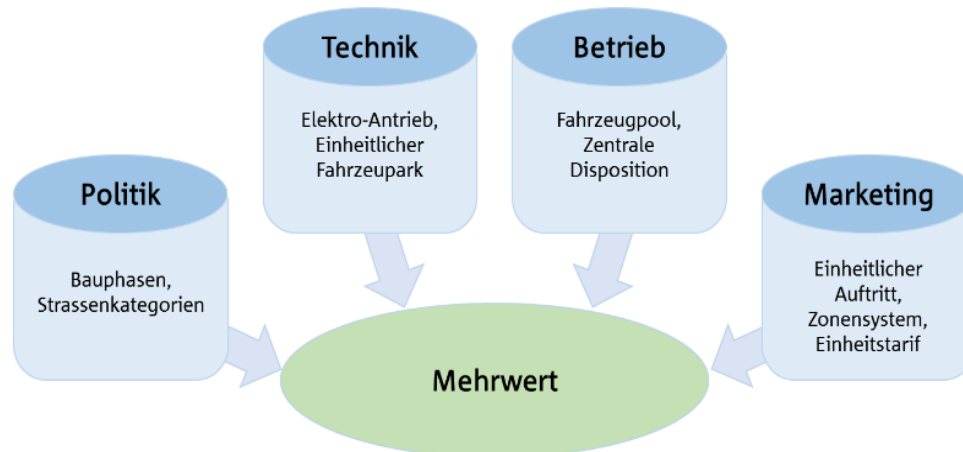
Nach Einschätzung der Autoren sollte von einer Erneuerung des heutigen Trasses und der Bergstation der Standseilbahn trotz vergleichsweise günstigeren Investitionskosten im Vergleich zu den vorgeschlagenen Varianten abgesehen werden. Die Herausforderung der Erschliessung des Wintersportgebietes würde weiter bestehen bleiben. Das Gebäude der Bergstation und der obere Teil des Trasses der Standseilbahn werden auch nach einer baulichen Sanierung laufend weitere Schäden aufnehmen.

Die Analyse der Situation zeigt erhebliche, bereits heute nutzbare operative Synergiepotenziale zwischen den beiden Seilbahnunternehmen in Braunwald auf.

Modul C: Mobilitätssystem in Braunwald

Neben verschiedenen technischen Aspekten wurde auch die Einführung eines Ortsbussystems in Braunwald geprüft. Die Analyse zeigt, dass das aktuelle „Taxisystem“ für die spezifische Situation in Braunwald gut geeignet ist und bezogen auf die unterschiedliche Frequenzen im Jahresverlauf ein hohes Mass an Flexibilität bietet.

Zur Realisierung eines passenden Mobilitätssystems wurden vier Massnahmenpakete entwickelt, die unabhängig voneinander und modular umsetzbar sind.



Politik (Seite 78 im Umsetzungskonzept)

Schaffung von passenden gesetzlichen Rahmenbedingungen (Anpassung des kommunalen Baugesetzes, Anpassung der Statuten der Wegekorporation, Bildung von Strassenkategorien).

Technik (Seite 80 im Umsetzungskonzept)

Die Fuhrhalter operieren derzeit unabhängig voneinander. Es bestehen erhebliche Potentiale zur Nutzung von Synergien: Über einen gemeinsamen Fuhrpark könnte die Anzahl benötigter Fahrzeuge gesenkt werden. Die Betriebs-, Anschaffungs- und Instandhaltungskosten würden sich dadurch voraussichtlich markant reduzieren.

Betrieb und Organisation (Seite 84 im Umsetzungskonzept)

Zur Nutzung der Synergien wird eine Kooperation der Fuhrhalter vorgeschlagen, deren Kern in der gemeinsamen Bewirtschaftung des Fahrzeugparks liegt. Aus Sicht der Autoren wäre eine Gesellschaft mit Kapitalverflechtung wünschenswert, die die Fahrzeuge besitzt und sämtliche Dienstleitungen der Logistik von der Talstation der Standseilbahn in Linthal bis zur Feinverteilung der Gäste in Braunwald anbietet.

Marketing (Seite 87 im Umsetzungskonzept)

Es wird die Einführung einer gemeinsamen Marke mit einem einheitlichen Auftritt (Personal, Farbe, Logo, usw.) vorgeschlagen. Der Betrieb des Mobilitätssystems in Braunwald würde dadurch von einer Hand organisiert und als (halb)öffentliche Dienstleistung wahrgenommen. Gleichzeitig sollten ein aus Gästesicht einfaches Tarifzonensystem und ein touristisch attraktives Bezahlssystem eingeführt werden.

Modul C beinhaltet auch eine Kostenschätzung für die Umstellung des Mobilitätssystems auf Elektrofahrzeuge und entsprechende Finanzierungsoptionen.

Umsetzung

Nächste Schritte - Aktionsplan

Was	Wer	Bis wann
1 Erstellen des finalen Berichtes.	Operative Projektleitung, Verantwortliche der Module, Steuerungsgruppe	Feb 16
2 Information der Bevölkerung.	Steuerungsgruppe	Mrz 16
3 Projektorganisation, Anforderungsprofil des operativen Projektleiters und Sicherstellung der notwendigen Ressourcen für die Umsetzung über die nächste 3 Jahre sind definiert.	Steuerungsgruppe, touristische Akteure vor Ort, Gemeinde, Kanton	Apr 16
4 Konkretisierung der Umsetzung nach Modulen gemäss Bericht.	Steuerungsgruppe, touristische Akteure vor Ort, Gemeinde, Kanton	Apr 16
5 "Fachtagung Mobilität".	Operative Projektleitung, Verantwortliche der Module, Steuerungsgruppe	Mai 16
6 Start der Umsetzung "Braunwald autofrei".	Projektleiter und Verantwortliche der Module	Mai 16

Projektorganisation für die Umsetzung

Die Projektorganisation für die Umsetzung von „Braunwald autofrei“ orientiert sich an den Modulen A bis C (vergleiche Skizze Projektorganisation im Umsetzungskonzept Seite 97).

- Die Führung bei der Umsetzung liegt bei den Akteuren vor Ort. Als „Macher und Koordinator“ der Umsetzung soll ein operativer Projektleiter eingesetzt werden.
- Einige Umsetzungsaktivitäten gehören zum Pflichtenheft der Akteure vor Ort und der öffentlichen Hand. Andere Aktivitäten sind als Umsetzungsprojekte zu realisieren.
- Die Finanzierung des Projektleiters und der Umsetzungsprojekte soll aus Beiträgen der Gemeinde, der privaten Akteure/Organisationen sowie aus Mitteln von Bund und Kanton (zum Beispiel NRP) sichergestellt werden. Eigenleistungen der Projektpartner und finanzielle Mittel aus dem zu äffnenden Mobilitätsfond sind ebenfalls vorgesehen.

Auf der Grundlage der Analysen und Erkenntnisse des vorliegenden Berichtes sind kurze und konkrete Skizzen für die Umsetzungsprojekte mit Zielen, Trägerschaft, Finanzierung, Zeitplan und Vorgehensweise zu erstellen, die als Projektfahrplan und Antrag an potenzielle Finanzierungspartner zur Sicherstellung der Restfinanzierung verwendet werden können.