

Bagages plus

Erleichtert in die Ferien

Schlussbericht

1. Bagages Plus: Ursprüngliche Projektausgangslage	3
2. Bagages Plus: Neue Ausgangslage Anfang 2010	3
3. SBB-Evaluation mit negativem Ausgang	5
4. Bagages Plus: Resultate bis November 2010	5
4.1. Gepäcktransport für Pilotdestinationen beim Projekt «Ferien ohne Auto»	5
4.2. Nationale Ebene: Hausabholung/Hauszustellung von Tag A – Tag B	6
4.3. Flankierende Massnahmen	6
5. Bagages Plus: Neue Ziele für 2011	7
6. Bagages Plus: Massnahmen für 2011	7
6.1. Kurzbericht Bagages Plus	7
6.2. Forum Bagages Plus	8
6.3. Versuchsbetriebe Bagages Plus	8
6.4. Flankierende Massnahmen	8
7. Bagages Plus: Fazit und Ausblick	10
8. Finanzbericht 2009 und 2010	10
9. Kontakt	10

Ziele und Inhalte

Angebote für Tür- zu- Tür- Gepäcktransport innert 24 Stunden entwickeln.

Zahlbare und bedarfsgerechte Lösungen evaluieren.

Einbezug der relevanten Akteure an einem Runden Tisch als Diskussionsplattform.

Entwicklung kreativer Lösungen an einem Experten- Workshop.

Testphase im Rahmen des laufenden Projekts «Ferien ohne Auto».

Weiterentwicklung zu einer umfassenden Lösung des Gepäcktransports.

Projektteam

Projektleiter: Reto Solèr, solèr + bernhard Tel. 044 431 27 30
Hohlstrasse 489 Fax 044 430 19 33, 8048 Zürich, reto.soler@greenmail.ch

Experte Gepäcktransport: Ludo Cebulla Tel. 033 654 07 72
Untere Gasse 55 A, 3645 Zwieselberg, cebulla@sunrise.ch

Kommunikation: Peter M. Wettler Tel. 044 363 43 26
Florastrasse 24, 8953 Dietikon, p.m.wettler@bluewin.ch

Unterstützt von

Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK, Sektion Verkehrspolitik, Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Autor Schlussbericht

Reto Solèr, solèr + bernhard

1. Bagages Plus: Ursprüngliche Projektausgangslage

Laut Vertrag vom 16. Juni 2009 mit dem Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK wurden folgende Eckpunkte und Ziele definiert:

Mit «Bagages plus» wird die Wirkung des Hauptprojekts «Ferien ohne Auto» erhöht, indem für einen einheitlichen, einfachen und speditiven Tür- zu- Tür- Gepäcktransport die notwendigen Grundlagen geschaffen und in Pilotversuchen getestet werden.

Beteiligte: Projektleitung: Reto Solèr, solèr + bernhard, Zürich. Projektteam, Projektpartner und Sponsoren: Ludo Cebulla, Rundum mobil GmbH; Peter M. Wettler; SBB AG; PostLogistics; Velokuriere; SchweizTourismus; ; Kantonale und regionale Tourismusorganisationen; Netzwerk Ferien ohne Auto inkl. den Pilotregionen von Ferien ohne Auto: Sattel- Hochstuckli AG, Braunwald- Klausenpass Tourismus AG, Engadin Scuol Tourismus AG, Lenk- Simmental Tourismus AG; allenfalls Netzwerk Alpine Pearls.

Projektdauer: 01.01.2009 – 31.12.2010. Stand: 30. November 2010.

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 134'000.-. Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 31'000.-. Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Projektbegleitung: Peter Schild ARE.

Projektbeschreibungen: Verschiedene Umfragen zeigen, dass der ungenügend ausgebaute und meist teure Gepäcktransport bei der Verkehrsmittelwahl im Freizeit- und Tourismusverkehr gegen die Benutzung des öffentlichen Verkehrs spricht. Das Projekt Bagages plus hat sich zum Ziel gesetzt, zahlbare und bedarfsgerechte Lösungen für den Gepäcktransport zu evaluieren.

Das Projekt verfolgt folgende Ziele: Analyse: Hindernisse, die einem effizienten Gepäcktransport im Wege stehen. Lösungswege: Basierend auf der Analyse werden massgeschneiderte Lösungen evaluiert und entwickelt. Umsetzung: Weiterentwicklung und Testphase der Lösungen im Rahmen von bestehenden Netzwerken (bspw. Pilotdestinationen von Ferien ohne Auto: Ägerital- Sattel, Braunwald, Engadin Scuol und Lenk- Simmental) und allenfalls später in einer grösseren Modellregion.

Zur Zielerreichung sind folgende Massnahmen vorgesehen: Experten- Workshop; Runder Tisch; Synthese- Bericht; Versuchsbetrieb: ab Sommer 2010 in den vier Pilotregionen von Ferien ohne Auto. Weiterführende Massnahmen: Fazit der Versuchsbetriebe, Bewertung und allfällige Modifikation, Recherchen und Abklärungen für eine Modellregion.

Weitere Informationen:

<http://www.aren.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/04270/index.html?lang=de>

http://www.wwf.ch/de/tun/tipps_fur_den_alltag/unterwegs/ferien_ohne_auto/

<http://www.verkehrsclub.ch/de/service/ferien-ohne-auto.html>

2. Bagages Plus: Neue Ausgangslage Anfang 2010

Basierend auf dem Vertrag vom 16. Juni 2009 mit dem Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK, wurde im Sommer 2009 ein Konzept und eine Kurzbeschreibung für die Umsetzung des Projektes erstellt. In Bezug auf die Projektstruktur inklusive Trägerschaft wurde entschieden vorerst im Kielwasser des Hauptprojektes «Ferien ohne Auto» zu fahren.

Ab Herbst 2009 stand die Projektleitung in regelmässigen Kontakt mit den Schweizerischen Bundesbahnen SBB in der Person von Timo Leiser. Dieser ist Leiter Reiseservice & Angebote, der Abteilung Personenverkehr - Fernverkehr und damit auch zuständig für den Bereich „Gepäcktransport“. Schon früher zu erkennen gebend und schliesslich bestätigt per Ende 2009, kommuniziert die SBB, dass eine Evaluation für einen Tür- zu- Tür- Gepäcktransport innert 24 Stunden im Hinblick auf den Fahrplanwechsel Ende 2010 geprüft wird. Dem Projektteam von «Bagages Plus» wird dieser Beschluss wie folgt kommuniziert: „Die Hauszustellung und Abholung (national) wird durch die SBB geprüft. Das Projekt befindet sich in der ersten Offertphase und Auswahl der möglichen Partner. Ziel der Umsetzung ist der Fahrplanwechsel im Dezember 2010. Ob dieser Termin eingehalten werden kann, ist von vielen Einflussfaktoren und deren Umsetzungsmöglichkeiten abhängig (IT, Angebotsdefinition, etc).

Zudem sind die betriebswirtschaftlichen Aspekte und Kundenbedürfnisse noch nicht im Detail geklärt. Die Umsetzung ist also noch offen. Auch die Beschleunigung des bestehenden Gepäcktransports wird geprüft. Dies stellt unsere Logistik vor grosse Herausforderungen - entsprechend zeitintensiv sind die Prüfungen verschiedener Varianten. Zusätzlich hat uns die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (Anpassung der Entschädigungsregelung im Gepäckbereich) und die daraus resultierenden Anpassungen im Bereich Versicherung von Gepäck im Zeitplan etwas nach hinten geworfen.“

Damit hatten die Verantwortlichen der SBB genau die Zielsetzung ins Visier genommen, welche sich das Projekt «Bagages Plus» auf die Fahne geschrieben hatte. Aufgrund dieses Sachverhalts hat das Projektteam von «Bagages Plus» in Absprache mit Peter Schild, Programmleiter Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK, beschlossen, selber vorerst keine Abklärungen für einen Tür- zu- Tür- Gepäcktransport innert 24 Stunden vorzunehmen und sich zunächst auf die Optimierung des Gepäcktransports in den vier Pilotregionen des Projektes «Ferien ohne Auto» zu fokussieren (vgl. Kapitel 4.1.). Dieses Vorgehen hatte sich um so mehr aufgedrängt, desto weniger die Projektverantwortlichen von «Bagages Plus» informiert waren, welche Partner die SBB für den Gepäcktransport evaluiert.

Somit wurden die geplanten Projektschritte laut Konzept vorerst aufgeschoben:

- Winter 2009/2010: Experten-Workshop
- Winter 2009/2010: Runder Tisch
- Frühjahr 2010: Synthesebericht I und II
- Sommer 2010: Versuchsbetriebe in den vier Pilotdestinationen von «Ferien vom Auto»
- Spätsommer 2010: Fazit der Umsetzung, Bewertung und allfällige Modifikation.
- Herbst 2010: Gespräche für Weiterführung mit Trägern, Partnern und Transportanbietern.
- Herbst 2010: Recherchen für eine Modellregion (z.B. Engadin als Zieldestination)
- Ende 2010: Aufgleisen und Begleitung der Vermarktung für Modellregion inklusive Öffentlichkeitsarbeit
- Ende 2010: Schlussbericht
- Ab 2011: Umsetzung in der Modellregion (zeit- und budgetmässig nicht mehr im Rahmen dieser Eingabe)

3. SBB-Evaluation mit negativem Ausgang

Mit Mail vom 8. Juli 2010 übermittelte die SBB auf Anfrage der Projektleitung von «Bagages Plus» den folgenden Zwischenbericht: „Wie bereits bei vorgängigen Erfahrungen hat sich heraus gestellt, dass sich die Hauszustellung und Hausabholung als komplex und schwierig zeigt. Der von uns gewählte Partner hat mit einigen unserer Must- Anforderungen Mühe (bspw. Definition für Zeitfenster, Samstagzustellung und -abholung). Dadurch verzögert sich das Projekt und steht auf wackligen Beinen. Leider sind uns die Hände gebunden, wenn wir keinen Spediteur finden, welcher unsere Bedürfnisse (bzw. jene der Kunden) abdecken kann. Gerade gestern hatten wir erneut ein Gespräch mit dem einzig verbleibenden möglichen Partner. Der Auftrag der Leitung lautet immer noch "GO" und wir werden immer noch einen Pilot anstreben. Auch der Termin, wenn auch knapp, ist immer noch Winter 2010/ 2011. Anfang August werden wir Neuigkeiten vom Partner erhalten bez. Machbarkeit.“

Im August 2010 teilte die SBB der Projektleitung von «Bagages Plus» das negative Resultat der Evaluation mit folgendem Mailinhalt mit: „Wir haben von unserem verbleibenden Partner Antwort erhalten. Leider ist der Inhalt negativ. Es ist uns in der heutigen Situation nicht möglich, per Dezember einen Pilot zu starten. Der grösste Gap zwischen Kundenbedürfnis und Schweizer Logistik- Infrastruktur ist die Samstagbedienung. Für uns ein Must, da für Ferien in der Schweiz der Samstag DER Anreise- und Abreisetag ist. Es existiert jedoch heute kaum ein Logistik- Netz, welches flächendeckend auf den Samstag ausgerichtet ist. Selbst der Preis war nicht ausschlaggebend, denn die Leitung Fernverkehr hat für den Pilot von einer gewissen Unterdeckungssumme gesprochen. Wir werden nun unsere Erfahrungen zusammentragen und auswerten. Wie und ob noch ein neuer Versuch gestartet wird, ist noch offen.“

Bereits 2008 gescheitert war ein regional begrenzter, jähriger Pilotversuch des Tür- zu- Tür- Transports von Reisegepäck. Beteiligt waren der Tessin und die Stadt Bern. Das Aufkommen des beförderten Gepäcks blieb deutlich unter den Erwartungen, allerdings nicht zuletzt deshalb, weil zu wenig Werbung dafür gemacht wurde. Auf eine (definitive) Fortführung des Angebots wurde verzichtet. Nach der erfolglosen Evaluation im Jahre 2010 mit «Cargo 24», einem Zusammenschluss von Spediteuren, konzentrieren sich die Schweizer Bundesbahnen laut Sitzung vom 21. Oktober mit Ludo Cebulla und Reto Solèr von «Bagages Plus» fortan vorerst auf die Optimierung der bestehenden Angebote. Ein Tür- zu- Tür- Angebot wird vorerst zurückgestellt.

4. Bagages Plus: Resultate bis November 2010

Nachstehend aufgeführt sind die Resultate in Bezug auf die mit dem Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK vereinbarten Ziele. Die jeweilige Zielerreichung konnte aufgrund der Evaluation der SBB und der damit verbundenen zeitlichen Verzögerung nur unvollständig ausgeführt werden. Aufgrund der völlig veränderten Ausgangslage, mussten die ursprünglichen Zielsetzungen in Absprache mit Peter Schild relativiert und aufgeschoben werden. Die für 2011 ins Auge gefassten Ziele, die geplanten Massnahmen und ein Fazit sowie ein Ausblick sind unter den folgenden Kapiteln zu finden.

4.1. Gepäcktransport für Pilotdestinationen beim Projekt «Ferien ohne Auto»

Folgende Resultate konnten in bezug auf das Projekt «Ferien ohne Auto» in Zusammenarbeit mit der SBB erzielt werden:

- Ägerital- Sattel: Aufgrund der Abklärungen der SBB kann der Reisegepäcktransport von der Post nur in Oberägeri angenommen werden. In Sattel und Unterägeri kann kein Gepäck aufgegeben werden. Der Transport nach Oberägeri erfolgt mit dem Bus ZVB bis 9 Uhr. In der näheren Umgebung sind ansonsten noch Schwyz oder Arth- Goldau bedient.

- Lenk: Grundsätzlich wird das Gepäck – wenn als Quellgebiet vom „Flachland“ ausgegangen wird – täglich bis 19.30 Uhr angeliefert. Die Feinverteilung in Lenk zu den Feriendomizilen selber konnte weiter verbessert werden.

- Scuol: Grundsätzlich wird das Gepäck – wenn als Quellgebiet vom „Flachland“ ausgegangen wird – täglich bis 20.30 Uhr angeliefert. Laut Analyse SBB wurde bei Scuol eine Zunahme des Gepäcktrans-

ports von 2009 auf 2010 verzeichnet. In Bezug auf die weiteren Pilotdestinationen konnte diesbezüglich keine signifikante Veränderung erzielt werden.

- Braunwald: Die SBB gewährleistet die Lieferung bis spätestens um 18 Uhr (Mo- Fr) respektive 19 Uhr (Sa / So) nach Linthal. Die Pilotdestination Braunwald des Projektes «Ferien ohne Auto» ihrerseits ist dafür verantwortlich, dass das Gepäck noch am gleichen Abend bei der jeweiligen Unterkunft der Gäste eintrifft.

-> Die Verbesserungen in den Pilotregionen von «Ferien ohne Auto» haben sich bewährt und werden auch in den kommenden Jahren weitergeführt. Mehr dazu ist aus dem Schlussbericht des Projektes «Ferien ohne Auto» und der dazu gehörigen Evaluation, die Ende Januar 2011 fertig gestellt ist, zu erfahren.

4.2. Nationale Ebene: Hausabholung / Hauszustellung von Tag A – Tag B

Analyse

In Bezug auf das Projekt «Ferien vom Auto» hat die SBB die wichtigsten Anforderungen an einen speditiven und zahlbaren Tür- zu- Tür- Gepäcktransport im Zuge der nationalen Evaluation aufgelistet, wie auch die Defizite der heute bestehenden Angebote. Die Ausführungen zur Evaluation der SBB für eine nationale Lösung sind in den Kapiteln 2 und 3 zu finden.

-> Das Projektteam von «Ferien ohne Auto» hat in Zusammenarbeit mit «Bagages Plus» potenzielle Lösungsansätze für den Tür- zu- Tür- Gepäcktransport angedacht, auf denen im Projekt «Bagages Plus» aufgebaut wird und die weiter entwickelt werden (vgl. Kapitel 6).

Umsetzung

Nach dem negativen Resultat der Evaluation der SBB ist vorerst keine nationale Lösung in Sicht.

-> Das Projektteam von «Bagages Plus» hat verschiedene Ideen angedacht, wie und wo Versuchsbetriebe für einen verbesserten Gepäcktransport initialisiert werden könnten. Diese werden im Jahre 2011 weiterentwickelt (vgl. Kapitel 6).

4.3. Flankierende Massnahmen

Anzahl Träger: Mindestens 3.

-> In Abstimmung mit Peter Schild vom Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK, wurde angesichts des knappen Budgets vereinbart, dass vorerst keine eigene Struktur für «Bagages Plus» aufgebaut werden soll. Mehr dazu unter Kapitel 6.4.

Vielfalt und Anzahl der Experten-Workshop-Teilnehmer: 25, dabei sollen alle projektrelevanten Akteure vertreten sein.

-> Wie oben ausgeführt, musste diese Veranstaltung aufgrund der veränderten Ausgangslage vorerst aufgeschoben werden. Mehr dazu unter Kapitel 6.2.

Vielfalt und Anzahl der Teilnehmer des Runden Tisch: 12, dabei sollen alle projektrelevanten Akteure vertreten sein.

-> Wie oben ausgeführt, musste diese Veranstaltung aufgrund der veränderten Ausgangslage vorerst aufgeschoben werden. Mehr dazu unter Kapitel 6.2.

5. Bagages Plus: Neue Ziele für 2011

5.1. Bagages Plus denkt weiter

Das Projektteam erstellt basierend auf den Erfahrungen mit den Pilotdestinationen von «Ferien ohne Auto» und der Evaluation der SBB sowie eigener Schlussfolgerungen einen Kurzbericht. Der rund zehnteilige Kurzbericht soll eine Analyse zu den grössten Hindernissen liefern, die einem effizienten Gepäcktransport im Wege stehen. Am Schluss werden darin die wichtigsten Ideen ausgeführt, die weiter verfolgt werden. Der Kurzbericht dient als Ausgangslage für die weiteren Aktivitäten.

5.2. Bagages Plus führt zusammen

In Abstimmung mit den relevanten Leistungsträgern in den Bereichen Verkehr und Tourismus werden die Ideen aus dem Kurzbericht in schon bestehende Netzwerke wie «Ferien ohne Auto», «Alpine Pearls» und mit projektrelevanten Institutionen, wie dem VCS, der SBB oder der PostLogistics erörtert und vertieft. In der Folge sollen alle interessierten Kreise in einem Forum zusammengezogen werden. «Bagages Plus» strebt ab 2012 ein Kompetenzzentrum «Gepäcktransport in der Schweiz» (Arbeitstitel) an. Dieses soll aus dem Forum «Bagages Plus» hervorgehen. Das Kompetenzzentrum bietet Gewähr, dass das während der letzten Jahre generierte KnowHow zum Gepäcktransport in der Schweiz bewahrt bleibt und weiterentwickelt wird.

5.3. Bagages Plus setzt um

Ziel ist und bleibt eine Tür- zu- Tür- Lösung von Tag A zu Tag B. Vorerst werden aber auch pragmatische Übergangslösungen, welche die Gepäcklogistik verbessern, angestrebt. Diese können in den interessierten Destinationen von «Ferien ohne Auto» oder auch im Netzwerk «Alpine Pearls» angegangen werden. So hat beispielsweise Ägerital- Sattel im Programm «dynalp climate» des Gemeindeforumnetzwerks «Allianz in den Alpen» eine Eingabe gemacht und Scuol strebt mit einem integralen Gesamtprojekt einen klimafreundlichen Tourismus an.

Falls die personellen und finanziellen Mittel es zulassen und Lösungsansätze vorliegen, sollen im Herbst 2011 Versuchsbetriebe angedacht werden. Das Kompetenzzentrum «Gepäcktransport in der Schweiz» (Arbeitstitel) begleitet die Umsetzung ab 2012. Ob nach der Evaluation der SBB mit deren negativem Ausgang, die im Projekt «Bagages Plus» ursprünglich geplante Testphase in einer grösseren Modellregion realistisch ist, muss sich erweisen.

6. Bagages Plus: Massnahmen für 2011

6.1. Kurzbericht Bagages Plus

Basis für den rund zehnteiligen Kurzbericht sind die Erfahrungen in den Pilotdestinationen von «Ferien ohne Auto» sowie die Auswertungen der beiden Evaluationen, welche durch die Fachhochschule Sierre HES-SO durchgeführt wurden (Schlussevaluation Ende Januar 2011). Auf der nationalen Ebene bildet die Evaluation der SBB eine wichtige Grundlage. Ebenso werden frühere Projekte, wie der Pilotversuch Saas Fee im Rahmen des abgeschlossenen Projekts «New Mobility» oder der Pilotversuch «Tessin-Stadt Bern», in einer kurzen Chronik erörtert. Neue Erkenntnisse werden im Laufe des Jahres laufend integriert.

Das Projektteam strebt in der Folge ein Handbuch für den Gepäcktransport in der Schweiz vor, welches das gesammelte Knowhow und Wissen vereinigt und Leitfäden für verschiedene Anwendungen in bezug auf die Gepäcklogistik in der Schweiz beinhaltet. Das Handbuch führt bei jeder Anwendung Good- oder Best- Practice Beispiele an. Dafür müssen die notwendigen finanziellen Mittel beschafft werden.

6.2. Forum Bagages Plus

Zielsetzung ist und bleibt, Lösungen für die Gepäcklogistik, insbesondere für einen zahlbaren und Tür-zu-Tür-Transport von Tag A zu Tag B (heute aufgeben, morgen beziehen) zu evaluieren und zu entwickeln. Dafür müssen geeignete und realistische Finanzkonzepte entwickelt werden, wofür insbesondere die SBB einbezogen werden muss. Anhand von Fallbeispielen soll die Machbarkeit aufgezeigt werden. Die Resultate werden allen interessierten Kreisen verfügbar gemacht. Ob in der Folge eine eigentliche Machbarkeitsstudie für eine Tag A – Tag B- Lösung (heute aufgeben, morgen beziehen) und / oder die Machbarkeit für eine Hauszustellung/ Hausabholung realisiert werden kann, hängt von verschiedenen, heute kaum einzuschätzenden Faktoren ab.

Ein «Think tank» dafür bildet das Forum «Bagages Plus», in welchem Experten und Praxispartner aus bestehenden Netzwerken und projektrelevanten Institutionen zusammengezogen werden. In diesem Diskussionsgefäss sollen neue Ideen generiert und langfristig ausgerichtete Massnahmen entwickelt werden. Eingeladen werden unter anderen: Destinationen aus den Projekten «Ferien vom Auto», «Alpine Pearls» und «Schnelles Reisegepäck» der SBB. Im Weiteren bezieht das Projektteam private und öffentlich-rechtliche Transportunternehmen sowie auf Mobilität spezialisierte Unternehmen ein. Richtschnur auf Destinationsebene ist Werfenweng im Salzburgerland. Eine Exkursion mit interessierten Akteuren der Schweiz in dieses «Best- Practice- Beispiel» soll weitere Erkenntnisse bringen.

6.3. Versuchsbetriebe Bagages Plus

Hierzu sind schon verschiedene Ideen angedacht worden:

Die eine Stossrichtung läge in der Entwicklung von Lösungen vor Ort. Dies würde die Destinationen zwar etwas kosten, aber auch etwas bringen. Beispielsweise könnte mit Swissconnect ein Versuch an einem Ort, für die Feinverteilung vor Ort sowie die Abholung des Gepäcks beim Gast zu Hause, gemacht werden. Swissconnect ist ein Zusammenschluss von über 50 Mobilitäts- Dienstleistern, darunter Velo-, Auto- und Taxikuriere.

Im Rahmen eines solchen Pilotversuchs könnte ein Versuch mit der Abgabe von Gutscheinen für den Transport des Gepäcks vom Domizil bis zur Ferienunterkunft als Motivationsanreiz gemacht werden. Gutscheine könnten auch gut in «Packages» von Tourismusdestination integriert und direkt über das Internet eingelöst werden. Geprüft werden müsste in diesem Zusammenhang, ob die Gutscheine allein durch den motorisierten Individualverkehr bezogen werden können. So könnten nicht nur die Anzahl der Nutzer der Angebote, sondern auch die Anzahl der Umsteiger gemessen werden. In Bezug auf die ökologischen Aspekte wird jeweils geprüft, wieviel der Paketpost über die Schiene und wie viele mit Camions auf der Strasse abgewickelt werden.

Die Versuchsbetriebe werden in der Folge ausgewertet und Schlussfolgerungen gezogen. Allfällige, sich daraus ergebende, Modifikationen werden in die Praxis übersetzt. Weitere Recherchen und Abklärungen für eine Modellregion könnten in der Folge in die Wege geleitet werden, inklusive der Begleitung der Ziel- und Leistungsvereinbarungen sowie der Vermarktung und der Öffentlichkeitsarbeit.

Das ab 2012 anvisierte Kompetenzzentrum «Gepäcktransport in der Schweiz» (Arbeitstitel) hat unter anderem die Aufgabe, den weiteren Projektverlauf, insbesondere für die Versuchsbetriebe und einer allfälligen Modellregion, zu reflektieren und nachhaltige Lösungen in bezug auf die Organisation und Finanzierung des Tür- zu- Tür- Gepäcktransports von Tag A zu Tag B in der Schweiz zu etablieren.

6.4. Flankierende Massnahmen

Projektstruktur

Da die Weiterführung des Projekts «Ferien ohne Auto» nicht gesichert ist, kann vorläufig nicht, wie ursprünglich geplant, auf dessen Struktur zurückgegriffen werden. Für die oben ausgeführten Ziele und Massnahmen im Jahr 2011 ist indes keine spezifische Organisationsstruktur notwendig. In welcher Form sich das geplante Kompetenzzentrum «Gepäcktransport in der Schweiz» konstituiert, wird im Laufe des Jahres 2011 abgeklärt.

Räumlicher Wirkungsbereich

Nationale Ebene: Mit Mail vom 4. Oktober 2010 haben die SBB mit folgendem Wortlaut signalisiert, dass sie an einem weiterführenden Austausch interessiert sind: „Aufgrund organisatorischer Anpassungen und Priorisierung werden wir das Thema bei uns erst wieder im 2011 in Angriff nehmen. Ich (Timo Leiser) begrüße es jedoch, wenn wir die Köpfe über das weitere Vorgehen zusammen strecken. Somit können wir Synergien nutzen, vermeiden parallele Erarbeitung von gleichen Themen, etc.“

Regionale Ebene

Geprüft wird die Zusammenarbeit mit den Tourismusdestinationen des Projekts «Ferien ohne Auto», des Netzwerks «Alpine Pearls», den GAST- Gemeinden oder den Destinationen von «Schnelles Reisegepäck». Bei «Ferien ohne Auto» wären das:

- Graubünden: Scuol-Engadin (1. Priorität)
- Bern: Lenk Simmental
- Zentralschweiz: Ägerital-Sattel (1. Priorität)
- Ostschweiz: Braunwald

Bei Alpine Pearls wären das:

- Arosa
- Interlaken

Bei GAST wären das:

Bettmeralp, Riederalp, Rigi, Braunwald, Müren, Saas-Fee, Stoos, Wengen oder Zermatt.

Vergleiche auch: http://www.auto-frei.ch/cms/front_content.php?idcat=37&lang=1

Potenzielle Projektpartner (Auswahl)

- Bahnunternehmen, wie die SBB
- PostLogistics
- Swissconnect
- Cargo 24
- Schweizer Tourismus-Verband und Schweiz Tourismus
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS
- WWF Schweiz
- Kantonale und regionale Tourismusorganisationen

Finanzierung

Die Finanzierung des halbjährlich durchgeführten Forums im Rahmen des geplanten Kompetenzzentrums «Gepäcktransport in der Schweiz» erfolgt nach einem zu bestimmenden Schlüssel über die involvierten Akteure. Für die Versuchsbetriebe und ein Kompetenzzentrum «Gepäcktransport in der Schweiz» werden Förderprogramme geprüft, wie beispielsweise:

- Myclimate
- InnoTours

7. «Bagages Plus»: Fazit und Ausblick

Angesichts der Tatsache, dass nach wie vor rund 80 Prozent der Urlauber mit dem eigenen Auto in die Ferien reisen, ist der Handlungsbedarf dringlich. Insbesondere der Gepäcktransport in der Schweiz – als „missing link“ der Mobilitätskette des öffentlichen Verkehrs – harret weiterhin einer Lösung.

Hauptgründe für das bisherige Scheitern einer Tür- zu- Tür- Lösung von Tag A zu Tag B sind die saisonalen Spitzen sowie die Tatsache, dass der Samstag als hauptsächlichlicher Tag für den Gepäckumschlag (rund 50 Prozent) für die Spediteure nicht optimal ist. Ein weiteres Problem besteht in der Finanzierung von geeigneten Massnahmen. Für einen kostendeckenden Betrieb käme der Preis pro Gepäckstück zu teuer zu stehen, die SBB oder die öffentliche Hand müssten ein Defizit decken.

Der Pilotversuch Saas Fee im Rahmen des abgeschlossenen Projekts «New Mobility» hat aber aufgezeigt, wie gross die Effekte ausfallen können: Von den insgesamt 255 Touristen, welche die Pauschalangebote genutzt haben, bezeichneten sich 44 Prozent als UmsteigerInnen. Die Evaluation von «Ferien ohne Auto» wird Ende Januar abgeschlossen, hierzu liegen noch keine Folgerungen vor. Laut den Verantwortlichen des Programms «myclimate» ist indes die eingesparte Menge an CO₂ mit einem verbesserten Gepäcktransport und dem damit verbundenen Umsteigeeffekt zu gering und zudem nur schwierig nachweisbar.

Um das Verlagerungspotential auf den ÖV optimal auszuschöpfen, müssen kostengünstige und bedarfsorientierte Angebote gefunden werden, welche die heute bestehenden Logistikangebote ablösen. Aus Sicht der Umwelt machen die Angebote zudem nur Sinn, wenn sie eine gute Ökobilanz aufweisen. Das heisst, allfällige Mehrbelastungen durch die ausgebaute Logistik beim Tür- zu- Tür- Gepäcktransport müssen durch den Umsteige- Effekt kompensiert werden. Auch die SBB ist nur dann interessiert, wenn mit einem verbesserten Angebot Umsteigende gewonnen werden können.

Richtschnur auf Destinationsebene ist das Beispiel Werfenweng im Salzburgerland. Nur eine Destination, die ständig neue Projekte für Gäste ohne Auto realisiert, ist bei diesen auch glaubwürdig. Einerseits steigt der Mehrwert für den Gast ohne Auto und andererseits der Werbeeffekt für die Gemeinde.

Zielsetzung und Vision ist und bleibt ein einheitlicher, einfacher, speditiver und kostengünstiger Tür- zu- Tür- Gepäcktransport von Tag A auf Tag B für die gesamte Schweiz. «Bagages Plus» bleibt dran ...

8. Finanzbericht 2009 und 2010

Finanzierung: Gesamtkosten: Fr. 134'000.-

Beitrag Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Fr. 31'000.-

Finanzierendes Amt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Gesamteinnahmen bis und mit 30.11.2010: Fr. 31'000

Gesamtausgaben bis und mit 30.11.2010: Fr. 6'525.75

Saldo per 30.11.2010: Fr. 24'474.25

9. Kontakt

Reto Solèr, Projektleitung

solèr + bernhard, Hohlstrasse 489, 8048 Zürich

Telefon 044 431 27 30 E-Mail reto.soler@greenmail.ch

Ludo Cebulla, Fachliche Begleitung und Beratung

Untere Gasse 55A, 3645 Zwieselberg, 033 654 07 72, cebulla@sunrise.ch