Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)
CH - 3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: http://www.sab.ch E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 6480-3

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

Schweizer Alpen-Club SAC
Club Alpin Suisse
Club Alpino Svizzero
Club Alpin Svizzer

Alpentäler-Bus / Bus Alpin

Die Erschliessung touristisch interessanter
Ausflugsziele mit öffentlichem Verkehr

Schlussbericht
Zürich, 21. Januar 2008

solèr+bernhard

mrs Verkehrsplanung Raumentwicklung Beratung Analysen Konzepte

Alpenbüro
Netz GmbH

sutter Beraten.Planen.Bauen.
www.sutter-ag.ch

Alpentäler-Bus / Bus Alpin
Die Erschliessung touristisch interessanter Ausflugsziele mit öffentlichem Verkehr

Projektleitung national

Solèr + Bernhard — Tel +41 (0)44 430 19 31
Samuel Bernhard — Fax +41 (0)44 430 19 33
Hohlstrasse 489 — samuel.bernhard@greenmail.ch
CH-8048 Zürich — www.solerbernhard.ch

Co-Projektleitung Greina

Alpenbüro Netz GmbH
Jöri Schwärzel-Klingenstein — Tel +41 (0)79 334 86 61
Schwäderlochstr. 7
CH-7250 Klosters — jsk@spin.ch

Bearbeitung Verkehr Greina, Gantrisch, Moosalp

Müller, Romann & Schuppisser — Tel +41 (0)44 245 46 01
Hannes Müller — Fax +41 (0)44 245 46 05
Birmensdorferstrasse 55 — hannes.mueller@mrs-zh.ch
CH-8004 Zürich — www.mrs-zh.ch

Bearbeitung Verkehr Binntal

Sutter Ingenieur- und Planungsbüro AG — Tel +41 (0)61 935 10 40
Christoph Tschopp — Fax +41 (0)61 935 10 21
Hooland 10 — christoph.tschopp@sutter-ag.ch
CH-4424 Arboldswil — www.sutter-ag.ch

Trägerorganisationen

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)
CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: http://www.sab.ch E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 8480-3

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

Schweizer Alpen-Club SAC
Club Alpin Suisse
Club Alpino Svizzero
Club Alpin Svizzer

Nationale Sponsoren / Weitere Unterstützung

innovation tourism

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

pro natura

TRANSA
Raus. Aber richtig.

Schlussbericht
21. Januar 2008

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 3
1. Ausgangslage 5
1.1. Allgemeine Situation 5
1.2. Die Situation in den Regionen 5
1.2.1. Lugnez / Val Lumnezia (wird nachfolgend mit Greina benannt) 5
1.2.2. Gantrisch 5
1.2.3. Moosalp 6
1.2.4. Binntal 7
2. Auftrag und Ziele 8
2.1. Spezifische Zielsetzungen in den Regionen 9
2.1.1. Greina 9
2.1.2. Gantrisch 9
2.1.3. Moosalp 9
2.1.4. Binntal 9
2.2. Quantitative Ziele 10
2.2.1. Greina (alles Schätzungen) 10
2.2.2. Gantrisch (alles Schätzungen) 10
2.2.3. Moosalp (alles Schätzungen) 10
2.2.4. Binntal (alles Schätzungen) 10
3. Resultate 11
3.1. Gesamtprojekt 11
3.1.1. Projektorganisation 11
3.1.2. Kosten 12
3.1.3. Finanzierung 13
3.1.4. Angebot, Nachfrage und Betrieb 14
3.1.5. Umwelt- und regionalwirtschaftliche Effekte 14
3.1.6. Vermarktung der Angebote 17
3.2. Pilotregion Greina 19
3.2.1. Projektorganisation 19
3.2.2. Angebot 19
3.2.3. Kosten und Finanzierung 22
3.2.4. Nachfrage 23
3.3. Pilotregion Gantrisch 26
3.3.1. Projektorganisation 26
3.3.2. Angebot 26
3.3.3. Kosten und Finanzierung 29
3.3.4. Nachfrage 29
3.4. Pilotregion Moosalp 33
3.4.1. Projektorganisation 33
3.4.2. Angebot 33
3.4.3. Kosten und Finanzierung 35
3.4.4. Nachfrage 35
3.5. Pilotregion Binntal 36
3.5.1. Projektorganisation 36
3.5.2. Angebot 36
3.5.3. Kosten und Finanzierung 38
3.5.4. Nachfrage 38
4. Wertung der Resultate 41
4.1. Gesamtprojekt 41
4.1.1. Innovative öV-Angebote 41
4.1.2. Projektstrukturen 41
4.1.3. Vermarktung 42

4.2. Pilotregion Greina ... 43
4.2.1. Erreichen der quantitativen Ziele ... 43
4.2.2. Erreichen der qualitativen Ziele ... 43
4.3. Pilotregion Gantrisch ... 44
4.3.1. Erreichen der quantitativen Ziele ... 44
4.3.2. Erreichen der qualitativen Ziele ... 45
4.4. Pilotregion Moosalp ... 47
4.4.1. Erreichen der quantitativen Ziele ... 47
4.4.2. Erreichen der quantitativen Ziele ... 47
4.5. Pilotregion Binntal ... 49
4.5.1. Erreichen der quantitativen Ziele ... 49
4.5.2. Erreichen der qualitativen Ziele ... 49
5. Schlussfolgerungen ... 52
5.1. Modell Alpentäler-Bus / Bus Alpin - die Erfolgsfaktoren ... 52
5.1.1. Erfolgsfaktor Methodik und Projektstruktur ... 52
5.1.2. Erfolgsfaktor Angebot, Betrieb und Nachfrage ... 53
5.1.3. Erfolgsfaktor Finanzierungsmodelle ... 54
5.1.4. Erfolgsfaktor nationale Vermarktung ... 55
5.1.5. Erfolgsfaktor nationaler Erfahrungsaustausch ... 55
5.2. Weiterer Forschungsbedarf ... 56
5.3. Ableitung eines Anforderungsprofils für neue Regionen ... 56
5.4. Potenzialabschätzung Regionen für die weitere Umsetzung ... 57
6. Ausblick ... 58
7. Zusammenstellung weitere Projektdokumente ... 59
8. Anhang ... 60
Anhang 1: Fragebogen ... 60
Fragebogen mit Wettbewerb zum Bus Alpin-Angebot im Binntal ... 61
Anhang 2: Herleitung der Kennzahlen ... 63
Eingesparte t CO2 ... 63
Region Gantrisch ... 63
Region Binntal ... 66
Region Moosalp ... 68
Region Greina ... 70
Mehrwert für die Region ... 73
Region Gantrisch ... 73
Region Binntal ... 73
Region Moosalp ... 73
Region Greina ... 74
Anhang 3: Kurzvorstellung IG bus alpin ... 75
Was bezweckt die IG Bus Alpin ... 75
Was eine IG Bus Alpin bewirkt ... 75
Wie die IG Bus Alpin vorgeht ... 75
Nutzen für den Bund ... 76
Nutzen für die Regionen ... 76
Wer die IG Bus Alpin trägt ... 77
Kontakt - Projektleitung IG Bus Alpin ... 77
Anhang 4: Qualitätsanforderungen für die Angebotsplanung ... 78
Problematik ... 78
Kostengünstige Leistungsproduktion ... 78
Nur bedingter Einbezug von Taxibetrieben ... 78
Nachfragegerechtes Angebot ... 79
Optimales Tarifsystem ... 79

1. Ausgangslage

1.1. Allgemeine Situation

In der Schweiz gibt es eine grössere Zahl Bergtäler und touristische Ausflugsziele, welche durch die Maschen der öV-Regionalverkehrs-Finanzierung fallen. Viele dieser Destinationen sind zwar mit dem Auto bequem zu erreichen und weisen ein beträchtliches touristisches Potenzial auf. Die öV-Erschliessung in diesen Gebieten ist jedoch mangelhaft und folglich können nicht-automobile Touristen nur sehr unzureichend angesprochen werden.

Im Rahmen der von EnergieSchweiz mitfinanzierten Projekt-Entwicklungsphase wurden für die bessere öV-Erschliessung mit Bussystemen geeignete, touristisch attraktive Regionen gesucht. Mit den vier Teilprojekten Lugnez (Greina), Gantrisch, Moosalp und Binntal sollten innovative, bedarfsorientierte öV-Angebote aufgebaut und während zwei Versuchsjahren getestet werden.

1.2. Die Situation in den Regionen

1.2.1. Lugnez / Val Lumnezia (wird nachfolgend mit Greina benannt)

Das Lugnez ist ein interessantes touristisches Tal. Es ist ein Pionier im Bereich nachhaltige Entwicklung im Berggebiet. Die regionale öV-Erschliessung ist bis Vrin gewährleistet. Der Weiler Puzzatsch, rund 4 km hinter Vrin gelegen, ist der wichtigste Ausgangspunkt für die Wanderung zur Greina-Ebene und zur Terri-Hütte.

Die Strecke Vrin-Puzzatsch ist zum Wandern wenig attraktiv und das öV-Angebot war vor Projektbeginn nicht optimal:

- **Mangelhafte Kommunikation**: Das Angebot ist primär auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Dementsprechend ist der Fahrplan schwer lesbar und er hat wenig Bezug zu den zeitlichen Bedürfnissen der Wanderer.
- **Nicht kundenfreundliche Preisstruktur**: Die Kosten für die Fahrgäste wechseln auf Grund des Angebots (Schulbus, Rufbus, usw.) ab, d.h. die Preisstruktur ist unklar. Der Preis kann auch sehr hoch sein (bis CHF 40.- pro Fahrt auf der Strecke Vrin-Puzzatsch).
- **Unbefriedigendes öV-Angebot** im Lugnez: Es fehlen vereinzelte talinterne Verbindungen sowie Spät- und Nachtangebote. Touristisch besteht ein Bedarf, dieses öV-Angebot aufzubauen.
- **Problem Individualverkehr:** Der motorisierte Individualverkehr kann bis nach Puzzatsch fahren. Dort stehen keine Parkplätze zur Verfügung und es wird wild parkiert. Die Gemeinde hat vor, einige Parkplätze einzurichten. Eine Parkraumbewirtschaftung ist zurzeit noch nicht geplant.

Im Vordergrund steht somit eine Verbesserung der öV-Verbindung von Vrin nach Puzzatsch und zurück. Aber auch die untergeordneten talinternen Verbindungen im Lugnez und mögliche Spät- und Nachtangebote sollten thematisiert werden.

1.2.2. Gantrisch

Das regio plus-Projekt Wald Landschaft Gantrisch (WLG) wurde vor fünf Jahren lanciert und trägt zur nachhaltigen Entwicklung der Region bei, indem wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Ziele anvisiert werden. Die Wertschöpfung in der Region wird erhöht.

Das Projekt WLG bezweckt mit dem Teilprojekt Mobilität die Erarbeitung einer nachhaltigen, regional breit abgestützten Mobilitätsstrategie für die gesamte Region. Der Perimeter um-

fasst 25 Gemeinden. Untersucht wird sowohl der Regional- wie auch der touristische Verkehr im Gantrischgebiet. Eine Zusammenarbeit mit Alpentäler-Bus ermöglicht auf der Grundlage einer fundierten Gesamtstrategie konkrete Angebots-Verbesserungen für den touristischen Verkehr. Eine Kooperation bietet zudem optimale Voraussetzungen für die Nutzung von Synergien.

Bei einer Sitzung am 28. Oktober 2003 mit Vertretern der beiden Projekte wurde beschlossen, ein gemeinsames Projekt zu starten.

Die Ausgangslage präsentiert sich wie folgt:

- **Neuer „Rundkurs"**: Die zwei schlecht ausgelasteten Buslinien Riggisberg-Rüti und Plaffeien-Sangernboden wurden aufgehoben. Versuchsweise verkehren seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 täglich und während des ganzen Jahres zwei Kurspaare eines „Rundkurses" auf der Strecke Thurnen-Riggisberg-Schwefelbergbad-Sangernboden-Plaffeien-Zumholz-Schwarzenburg. Das Projektteam erachtet es als fraglich, ob dieses vom Grossen Rat des Kantons Bern für vier Jahre im Februar 2004 bewilligte Angebot für eine hinreichende Erschliessung der touristisch interessanten Gebiete um den Gantrisch genügt.
- **Der „Schneebus"**: An Winterwochenenden und zeitweise auch an Mittwochnachmittagen verkehrt – sofern genügend Schnee liegt – zwischen Riffenmatt und Schwarzenbühl ein „Schneebus", der den Zubringer zum Skilift und zur Langlaufloipe gewährleistet.
- **Unerschlossene Gebiete:** Verschiedene Ausflugsziele in Naherholungsdistanz zu den Agglomerationen Bern, Thun und Freiburg sind nach wie vor nicht durch öV bedient (Ottenleuenbad, Süfternen, Eywald, Längeneybad, Verbindung Schwarzenburg-Gantrischhütte).
- **Problem Individualverkehr:** An Spitzentagen leidet die Region erheblich unter den Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs.
- **Finanzierung:** Die Finanzierung des Rundkurses ist für die nächste Zukunft gesichert. Dies trifft für den Schneebus nicht zu. Die Gemeinden und weitere regionale Träger sind nicht mehr bereit, das Defizit zu tragen.

Es bedarf einer Initiative und Bündelung aller Kräfte, um die Angebotssituation im öV in der Region Gantrisch für touristische Anforderungen zu verbessern und nachhaltig finanziell zu sichern

1.2.3. Moosalp

Die Region Moosalp besitzt hervorragende Voraussetzungen für einen sanften Tourismus. Zu nennen sind etwa der Passübergang zwischen Törbel und Bürchen auf 2000 M.ü.M, Hochmoor und -ebene. Mit Bergrestaurants und einer Aussichtsplattform – Ausblick auf die Viertausender der Walliser und Berner Alpen – sind die Naturwerte und touristischen Infrastrukturen gegeben, welche die Region bereits heute zu einem beliebten Tagesausflugsziel machen.

2007 hat sich durch die NEAT eine verbesserte Erreichbarkeit der Region von den Zentren her ergeben. Von Bern ist die Moosalp in circa zwei Stunden, von Zürich in circa drei Stunden erreichbar.

Die Ausgangslage präsentiert sich wie folgt:

- **ÖV-Angebot für die touristische Erschliessung**: Die Moosalp ist von zwei Seiten her saisonal erreichbar:
  Von Bürchen (Visp) gibt es von Mitte Juni bis Mitte Oktober montags bis samstags sechs Kurspaare, sonntags fünf; von Törbel (Stalden) werden im Sommer (Mitte Juni bis Mitte Oktober) vier Kurspaare angeboten. Im Winter ist die Strasse ab Bürchen geschlossen. Die Moosalp ist für SkisportlerInnen problemlos erreichbar. Für nicht skifahrende Kundschaft wird dreimal täglich ab Bür-

chen Egga eine Personenbeförderung im Ratrak, im sogenannten „Alpenschnaagger", angeboten. Zwischen der Postauto-Endhaltestelle Bürchen Station und Bürchen Egga besteht aber eine Angebotslücke von ca. 1.3 km und 100m Höhendifferenz.
Ab Törbel gibt es drei Kurspaare bis z'Nivu zum Skilift, der die Verbindung zur Moosalp herstellt. Die Strasse ist auf der Seite Törbel im Winter je nach Schneeverhältnissen für den Individualverkehr geöffnet.
Die Postauto-Linien gelten ab Bürchen und ab Törbel als touristische Linien und sind gemäss Abgeltungsverordnung (SR 742.101.1) nicht abgeltungsberechtigt.

- **Sicherung der Finanzierung**: Die langfristige Finanzierung des öV-Angebotes zur Moosalp ist nicht gesichert, obwohl die Frequenzen gut sind. Viele Gäste reisen mit dem Generalabonnement, was sich negativ auf die Ertragslage auswirkt. Wenn kein anderer Modus gefunden werden kann, sind die Linien nicht überlebensfähig.
- **Problem Individualverkehr:** Problematisch wird die Situation vom motorisierten Individualverkehr her eingestuft: Gesuche der Gemeinden Bürchen und Törbel für ein „Road-Pricing" liegen beim Kanton, eine Parkraumbewirtschaftung ist in Planung.

Im Unterschied zu den andern Pilotregionen ist das Angebot vor Projektbeginn ab Bürchen und ab Törbel zur Moosalp zumindest in der Sommersaison passabel. Störend ist vor allem die ungenügende Erreichbarkeit der Passhöhe für NichtskifahrerInnen von beiden Seiten.

Aufgrund dieser Ausgangslage wird bei dieser Pilotregion neben gewissen Angebotsverbesserungen das Gewicht auf Marketinganstrengungen liegen, die insbesondere die Auslastung des bestehenden Angebotes verbessern sollten. Zudem sollten die Chancen der verbesserten Erreichbarkeit durch die NEAT ab Dezember 2007 genutzt werden.

1.2.4. Binntal

Mit dem Pilot-Projekt „Binntal pur" (Landschaftspark Binntal) sollen Natur- und Kulturlandschaft, kulturelle Objekte, die historischen Wege und eine naturnahe Land- und Alpwirtschaft erhalten werden. Gefördert wird ein sanfter Tourismus und die Direktvermarktung von typischen Produkten und Dienstleistungen aus dem Tal.

Die öV-Situation ist mangelhaft:

- **Unbefriedigendes öV-Angebot** auf der Strecke Binn – Fäld sowie für den Anschluss Grengiols. Die Erschliessung des Binntals bis Fäld bzw. Freichi war vor Projektbeginn nur durch einen Taxidienst gewährleistet; die Anbindung von Grengiols an den ÖV ist ungenügend (zu grosse Entfernung vom Bahnhof/Bushaltestelle zum Ortszentrum)
- **Mangelhafte Kommunikation und Werbung** für das öV-Angebot bis Fäld: Das Angebot ist nicht aus dem offiziellen Fahrplan ersichtlich und nur für Insider bekannt.
- **Nicht kundenfreundliche Preisstruktur**: Die Kosten für die Fahrgäste sind schwankend, d.h. die Preisstruktur ist unklar. Der Preis kann auch sehr hoch sein (bis CHF 25.- pro Fahrt auf der Strecke bis Fäld bzw. Freichi).

Im Zusammenhang mit dem Projekt „Binntal pur" wird eine Verkehrsverlagerung auf den öV angestrebt.

2. Auftrag und Ziele

Im Vertrag mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE vom 31. Oktober 2004, der Verfügung mit dem Staatssekretariat für Wirtschaft seco (Programm innotour) vom 9. November 2004 sowie im Vertrag mit dem Bundesamt für Verkehr BAV vom 14. Februar 2007 sind die Aufgaben für das Projekt festgehalten:

- Aufbau (Organisation, Finanzierung) und Betrieb innovativer bedarfsorientierter öV-Angebote für den Freizeitverkehr in touristischen Regionen.
- Test und Evaluation verschiedener Modelle und Lösungsansätze für flächendeckende Umsetzung.
- Auswertung der vier Pilotregionen bei den Nachfrage- und Betriebsdaten sowie bei der Ertrags- und Kostensituation.
- Die Fahrgäste sind in sämtlichen Kursen zu erheben. Die Kilometer- und Stundenleistungen sowie die genauen Kosten und Erträge sämtlicher Kurse sind zu erfassen.
- Für das BAV werden konkrete Empfehlungen (z.B. mögliche weitere Regionen, Verbesserungen innerhalb der vier Pilotregionen) abgegeben. Zudem werden die empfohlenen Evaluationen dokumentiert, so dass eine Anwendung im Folgejahr möglich ist.

Als Indikatoren wurden festgelegt:

- Modal-Split
- Energetische Wirkung
- Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Regionalwirtschaftlicher Effekt
- Die Projektstrukturen und das Umsetzungspotenzial

Ergänzend zu diesen Bestimmungen gelten die folgenden Ziele:

- Die Zusammenarbeit zwischen den lokalen Akteuren aus den Bereichen Regionalplanung, Verkehr und Tourismus fördern.
- Regionalen Mehrwert schaffen durch gezieltes öV-Angebots-Marketing der Zielgruppen autofreie Haushalte und ausländische Gäste.
- Regionalen Mehrwert schaffen, indem die regionalen touristischen Angebote durch Ausbau und Optimierung des öV insgesamt verbessert werden.
- Synergien beim Marketing erzielen.
- Regionale Ressourcen und Know-how (Verkehrsanalysen und Marketing) nutzen.
- Binnen- und Tagesausflugstourismus sowie Freizeitverkehr auf zweckmässige öffentliche Verkehrsmittel verlagern.
- Den öffentlichen Verkehr insgesamt durch Verbesserung des letzten Gliedes in der Transportkette bei den in Frage kommenden Segmenten des Freizeitverkehrs verbessern.
- Bedarfsorientierte Angebote entwickeln.
- Kostengünstige Produktion der öV-Angebote erreichen und nachhaltige Finanzierung in der Region sichern.
- Das Vorgehen auf andere Regionen übertragbar machen.
- Die Lebens-, Erholungs- und Umweltqualität, die durch den motorisierten Individualverkehr an Spitzentagen in den betreffenden Regionen oft empfindlich gestört ist, verbessern.

Langfristig sollen diese Ziele mittels einer flächendeckenden öV-Erschliessung in touristisch interessanten Randregionen angestrebt werden.

2.1. Spezifische Zielsetzungen in den Regionen

2.1.1. Greina

- Ein attraktives öV-Angebot für Vrin-Puzzatsch – eingebettet in einem öV-Angebotskonzept für das ganze Tal – entwickeln, veröffentlichen und mit lokalen Partnern vermarkten.
- Die Preisstruktur des öV-Angebotes bereinigen.
- Eine Zusammenarbeit mit den beiden anderen Ausgangspunkten auf die Greina, dem Tessin und dem Val Sumvitg, aufbauen und eventuell ein touristisches Produkt entwickeln.
- Das öV-Angebot Vrin-Puzzatsch < > Greina mit touristischen Produkten im Lugnez kombinieren.

2.1.2. Gantrisch

- Ein attraktives öV-Angebot für touristische Ausflugsziele – eingebettet in eine nachhaltige, regional breit abgestützte Mobilitätsstrategie – entwickeln.
- Optimalen Anbindungspunkt und Linienführung der zu entwickelnden touristischen Linien finden.
- Alle bestehenden öV-Angebote inklusive deren finanzielle Träger sowie alle relevanten touristischen Leistungsträger und Angebote in Gesamtkonzept einbinden.
- Die vorhandenen Defizite in der Kommunikation und Vernetzung der einzelnen Akteure abbauen.

2.1.3. Moosalp

- Im Rahmen der verbesserten Erschliessung durch die NEAT (ab 2007) den öffentlichen Verkehr erweitern und in eine Gesamtstrategie einbinden.
- Die Region Moosalp mit den Möglichkeiten der verbesserten Erreichbarkeit als „Naherholungsgebiet der Zentren" positionieren.
- Die Region Moosalp als Tagesausflugsziel für die Gäste der nahen touristischen Zentren (z. B. Zermatt und Saas Fee) attraktiv machen.
- Bekanntheit der Region erhöhen im Hinblick auf eine nachhaltige Erweiterung des sanften Tourismusangebots.
- Tagesausflugsgäste als potenzielle Feriengäste (Sommer und Winter) bewerben.

2.1.4. Binntal

- Die Angebote des öffentlichen Verkehrs ausbauen, eine einheitliche und günstigere Preisstruktur finden.
- Die Kommunikation für die Angebote verbessern und kundenfreundlicher gestalten.
- Durch eine Verlängerung der Strecke des öffentlichen Verkehrs bessere Erschliessung der touristischen Attraktionen erreichen.
- Die Möglichkeiten eines öV-Angebotes für Exkursionen in die hochalpinen Gebiete prüfen.
- Alle bestehenden Vorarbeiten im öV-Bereich aus der Region einbeziehen.
- Die öV-Angebote mit den Angeboten des sanften Tourismus kombinieren.

2.2. Quantitative Ziele

Die Herleitung der quantitativen Ziele wurde in den „Ausführungen zum Finanzhilfegesuch" vom April 2004 vorgenommen.

2.2.1. Greina (alles Schätzungen)

Fahrgastzahlen (2002): circa 900 / Jahr (alle Fahrten)

Fahrgastzahlen-Potenzial total: 3'000 / Jahr (alle Fahrten)

Anzahl UmsteigerInnen: 525 (je 1 Hin- und 1 Rückweg)

Anzahl Neukunden Region: 525 (je 1 Hin- und 1 Rückweg)

Anteil TagesausflüglerInnen: 80%

Potenzielle Mehreinnahmen für die Region: CHF 62'200.- /Jahr

2.2.2. Gantrisch (alles Schätzungen)

Fahrgastzahlen (2002): circa 2'000 / Jahr (alle Fahrten)

Fahrgastzahlen-Potenzial total: ca. 10'000 / Jahr (alle Fahrten)

Anzahl UmsteigerInnen: 2800 (je 1 Hin- und 1 Rückweg)

Anzahl Neukunden: 1200 (je 1 Hin- und 1 Rückweg)

Anteil TagesausflüglerInnen: 95%

Potenzielle Mehreinnahmen für die Region: CHF 72'750.-

2.2.3. Moosalp (alles Schätzungen)

Fahrgastzahlen (2003 für Bürchen – Moosalp / Törbel – Moosalp): 20'000 / Jahr (alle Fahrten)

Fahrgastzahlen-Potenzial total: ca. 30'000 / Jahr (alle Fahrten)

Anzahl UmsteigerInnen: 500 (je 1 Hin- und 1 Rückweg)

Anzahl Neukunden: 4500 (je 1 Hin- und 1 Rückweg)

Anteil TagesausflüglerInnen: 90%

Potenzielle Mehreinnahmen für die Region: CHF 424'125.-

2.2.4. Binntal (alles Schätzungen)

Fahrgastzahlen (2003): 800 / Jahr (alle Fahrten)

Fahrgastzahlen-Potenzial total: ca. 2'500 / Jahr (alle Fahrten)

Anzahl UmsteigerInnen: 170 (je 1 Hin- und 1 Rückweg)

Anzahl Neukunden: 680 (je 1 Hin- und 1 Rückweg)

Anteil TagesausflüglerInnen: 80%

Potenzielle Mehreinnahmen für die Region: CHF 80'580.-

3. Resultate

3.1. Gesamtprojekt

3.1.1. Projektorganisation

Der Alpentäler-Bus war in seiner Projektstruktur bewusst subsidiär aufgebaut. Auf der nationalen Ebene wurde die Koordination durch einen Träger-Ausschuss sicher gestellt. Die Umsetzung erfolgte in den beteiligten Regionen. So konnte bestmöglich auf die regionalen Bedürfnisse Rücksicht genommen werden.

Zur Koordination des Gesamtprojektes wurde auf der nationalen Ebene ein Träger-Ausschuss gebildet. Dem Träger-Ausschuss oblagen folgende Aufgaben:

- Vertragliche / juristische Vertretung nach aussen
- Repräsentation des Projektes nach aussen
- Definieren der Projektstrategie und Vorgaben für die Umsetzung
- Controlling Finanzen, Ausführung und Projektverlauf

Dem Träger-Ausschuss gehörten die Vertreter der drei nationalen Trägerorganisationen an: Thomas Egger (Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB), Adrian Schmid, später Stefan Füglister (Verkehr-Club der Schweiz VCS) und Jürg Meyer (Schweizer Alpen-Club SAC). Weiter waren die Pilotregionen mit je einem Vertreter im Ausschuss vertreten: Silvio Capeder (Pilotregion Greina), Fritz Brönnimann (Pilotregion Gantrisch), Karl Werlen (Pilotregion Moosalp) und Amadé Zenzünen (Pilotregion Binntal).

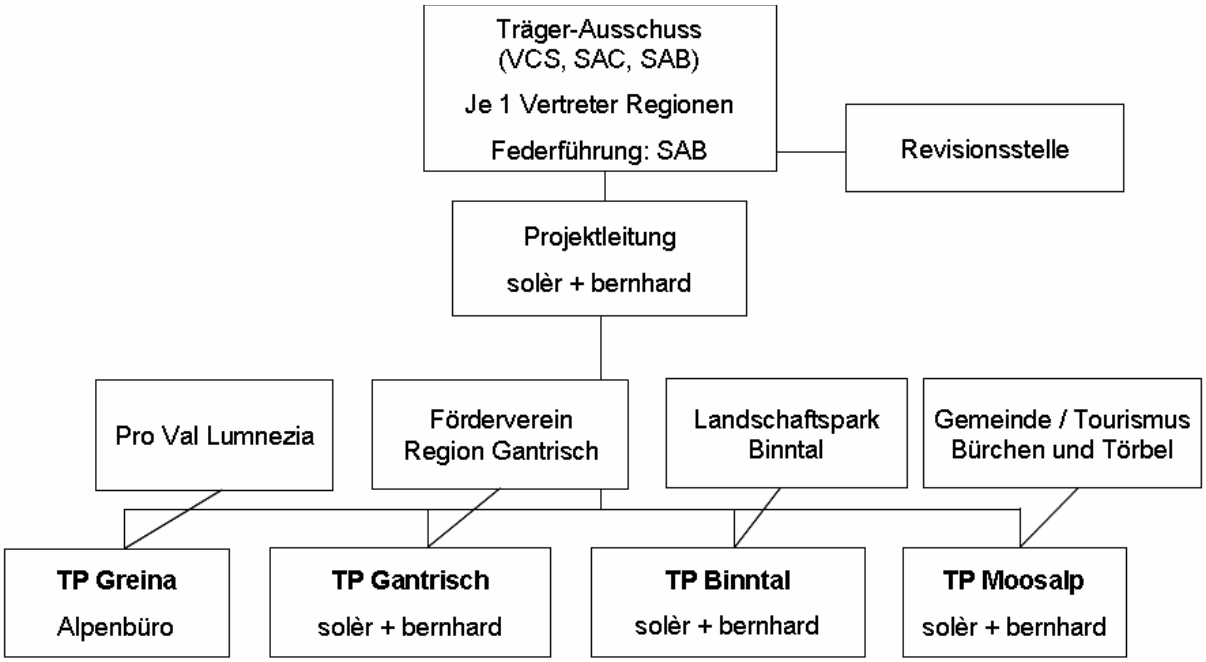


Abbildung 1: Projektorganisation

Die Federführung und Vertretung des Projektes nach aussen wurde von Thomas Egger (SAB) übernommen. Die Gesamtprojektleitung wurde von Samuel Bernhard, solèr + bernhard - Zürich, übernommen (ferner Teilprojektleitung Gantrisch, Moosalp und Binntal). Dem Projektteam gehörten weiter an: Hannes Müller, Müller, Romann & Schuppisser - Zürich (Verkehrsanalysen Greina, Gantrisch und Moosalp), Jöri Schwärzel, Alpenbüro Netz GmbH - Klosters (Teilprojektleitung Greina) und Christoph Tschopp, Sutter Ingenieur- und Planungsbüro - Arboldswil (Verkehrsanalysen Binntal)

Insgesamt wurden sechs Sitzungen des Träger-Ausschusses durchgeführt.

3.1.2. Kosten

Bei den Kosten gilt es zwei Bereiche auseinanderzuhalten:

1. Kosten für den Projektaufbau
2. Kosten für die Busbetriebe in den vier Pilotregionen

Unter den **Projektaufbau** fallen die Projektierungsarbeiten, Projektorganisation und -leitung, Erarbeiten der öV-Angebotskonzepte und deren Umsetzung, Begleitung des öV-Betriebs, Finanzierung, Vermarktung und Öffentlichkeitsarbeit.

Insgesamt verursachte der Projektaufbau Kosten von CHF 402’000.-, die Busbetriebe in den vier Pilotregionen CHF 342’900.-; total fielen Kosten von CHF 745'000.- an.

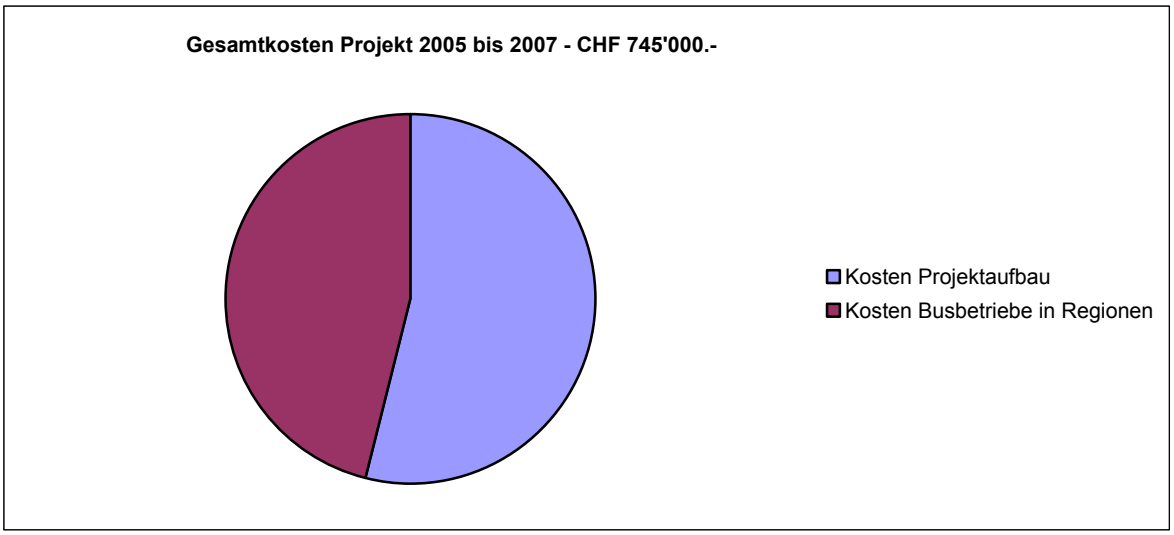


Abbildung 2: Gesamtkostenverteilung inklusive Betriebskosten in den vier Pilotregionen

Eine genauere Analyse der Kosten ergibt folgendes Bild:

Beim Projektaufbau fielen die verrechneten Honorarkosten der Projektleitung sowie des Projektteams mit CHF 212'000.- am stärksten ins Gewicht. Darin eingeschlossen sind Spesen und Nebenkosten beispielsweise für die Organisation der Pressekonferenzen.

Eine weitere Aufschlüsselung ergibt folgendes Bild: Die Kosten, welche sich direkt den Pilotregionen zuordnen lassen, sind in der Region Gantrisch und der Greina mit je circa CHF 40'000.- am höchsten. Den beiden Walliser Regionen Binntal und Moosalp sind nur Kosten von rund CHF 20'000.- direkt zuzuordnen. Dazu kommen CHF 20'000.- Fremdleistungen (Druck und Produktion der Flyer), welche den Regionen anteilig zugute kamen.

Nicht verrechnet wurden Eigenleistungen der vier Pilotregionen von geschätzt CHF 100'000.- sowie Eigenleistungen von Trägerorganisationen, Projektleitung und Projektteam von CHF 70'000.-

Da bei der Verrechnung der Honorare mit einem Kostendach gearbeitet wurde, kam es zu keinen Budgetüberschreitungen. Insgesamt wurden von den Pilotregionen, Trägerorganisationen sowie Projektleitung und Projektteam Arbeiten im Umfang von circa CHF 50'000 - 60'000.- zusätzlich zum Budget geleistet.

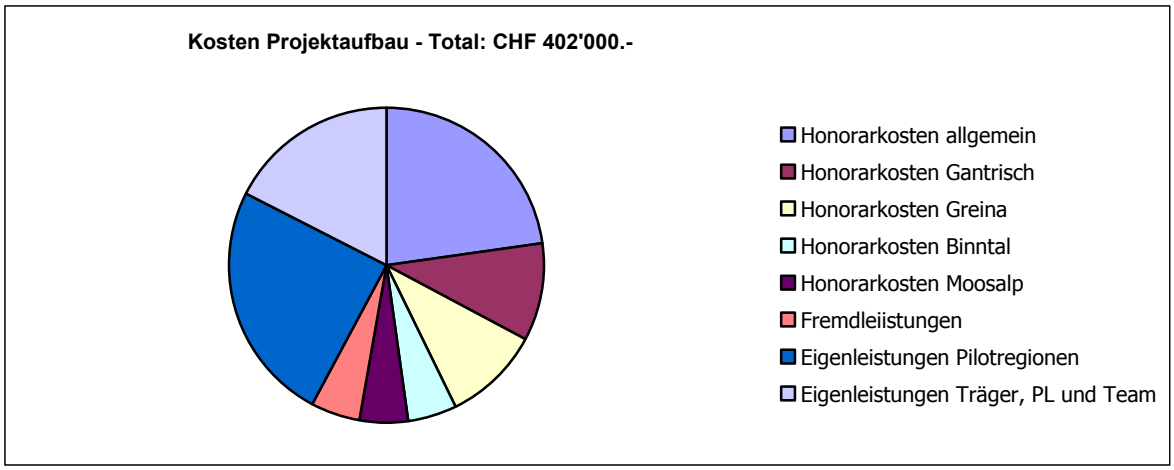


Abbildung 3: Kosten für den Projektaufbau - aufgeschlüsselt nach Honorarkosten und Eigenleistungen

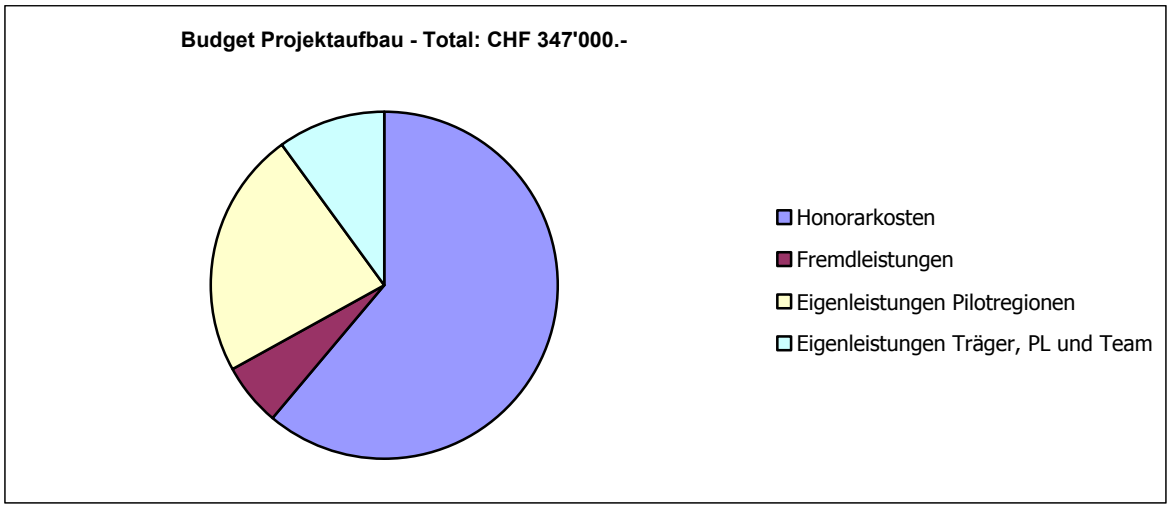


Abbildung 4: Kosten für den Projektaufbau gemäss Budget

3.1.3. Finanzierung

Der Bund ist mit dem Programm „innotour" des Staatssekretariats für Wirtschaft seco, dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE sowie dem Bundesamt für Verkehr BAV der grösste Kostenträger mit einer finanziellen Beteiligung von CHF 259'000.- Weitere wichtige Einnahmenquellen sind die Eigenleistungen der Pilotregionen mit CHF 100'000.- sowie der Träger-

organisationen national, Projektleitung und Projektteam mit CHF 70'000.- sowie die Beiträge der Regionen mit CHF 166'300.-, welche sich zusammensetzen aus den Beiträgen der regionalen Träger und Sponsoren. Die Verkehrserträge schlagen mit über CHF 100'000.- zu Buche. Weniger gewichtig sind die nationalen Sponsorenbeiträge mit CHF 22'000.-. Von den Kantonen beteiligt sich der Kanton Graubünden mit CHF 20'000.-

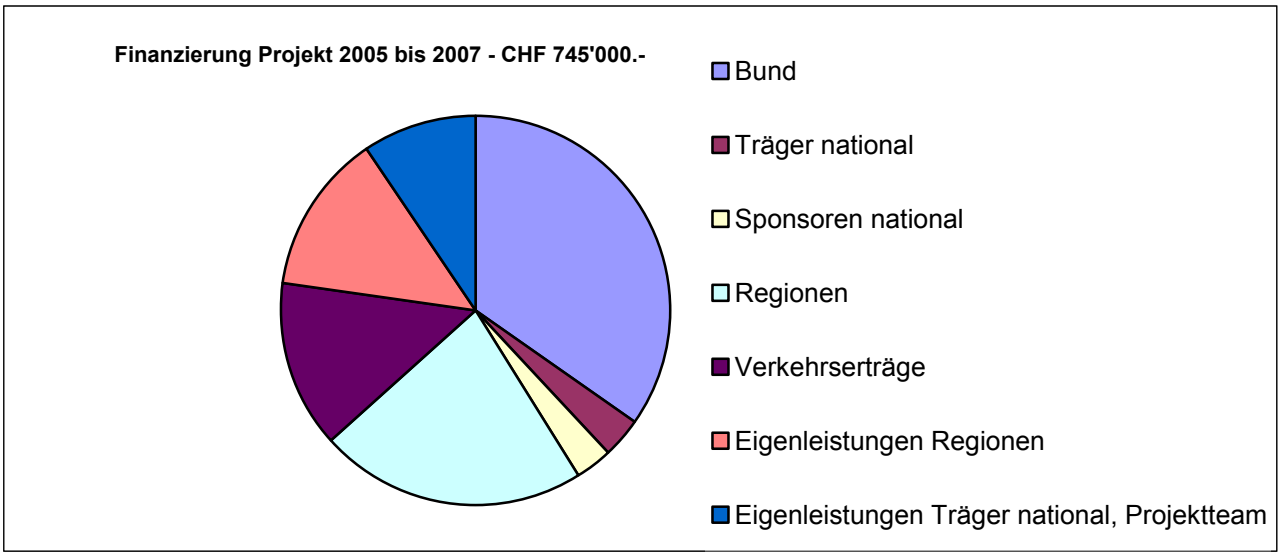


Abbildung 5: Übersicht Lastenverteilung der verschiedenen nationalen und regionalen Träger

Die detaillierte Untersuchung der finanziellen Verhältnisse der Pilotregionen wird in den Kapiteln 3.2.3., 3.3.3., 3.4.3. und 3.5.3. vorgenommen.

3.1.4. Angebot, Nachfrage und Betrieb

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Nachfrage, die Kosten, Verkehrserträge sowie den Kostendeckungsgrad (KDG) des Betriebs in den vier Pilotregionen

	Fahrgäste			Betriebskosten			Verkehrserträge			KDG		
	2'006	**2'007**	**2'008**	**2'006**	**2'007**	**2'008**	**2'006**	**2'007**	**2'008**	**2'006**	**2'007**	**2'008**
Gantrisch												
Schneebus	2'554	214		20'160	7'618		10'288	855		51%	11%	
Wanderbus	151	273		9'081	9'792		963	1'679		11%	17%	
Greina												
Vrin - Puzzatsch	2'777	2'725		31'824	31'392		24'085	23'713		76%	76%	
Sumvitg - Runcahez	901	926										
Ghirone - Geirett/Lago di Luzzone	3'337	3'671		60'000	59'692		17'000	24'464		28%	41%	
Binn												
Feld-Brunnebiel	6'592	5'542		55'500*	54'500*		13640*	23110*		25%	42%	
Heiligkreuz	143	146		---	---		---	---		---	---	
Moosalp												
Pauschalen Winter		106			5600			2020			36%	
Pauschalen Sommer		29			957			470			49%	

* Die Zahl für Heiligkreuz ist integriert

3.1.5. Umwelt- und regionalwirtschaftliche Effekte

Während des zweiten Versuchsjahres wurden in drei Pilotregionen Fahrgäste mit Fragebogen befragt (vergleiche Anhang 1: Fragebogen, Beispiel Pilotregion Binntal).

Mithilfe der Fragebogen sollten Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten der Gäste gezogen werden können. Umwelt- und regionalwirtschaftliche Effekte sollten daraus abgeleitet werden können (vergleiche Anhang 2: Herleitung der Kennzahlen).

Resultatsübersicht siehe folgende Seiten.

Angebot / Region	**Schneebus / Gantrisch**	**Wanderbus / Gantrisch**	**Schneebus / Gantrisch**	**Wanderbus / Gantrisch**	**Bus Alpin / Binntal**	**Bus Alpin / Binntal**
Betriebsdauer	24.12. - 26.2.06 Rund 2 Monate, täglich / Mi, Fr, Wochenende	30.6. - 14.10.06 Rund 3.5 Monate, Wochenende	30.6. - 14.10.07 Rund 3.5 Monate, Wochenende	30.6. - 14.10.07 Rund 3.5 Monate, Wochenende	17.6. - 22.10.2006 Rund 4 Monate, täglich	16.6. - 21.10.07 Rund 4 Monate, täglich
Anzahl Fahrgäste	2’552	151	214	273	6’592	5’542
Rücklaufquote Fragebogen	Keine Fragebogen	Keine Fragebo-gen	Keine Fragebo-gen	44 %	Keine Fragebogen	3 %
Anzahl NeukundInnen	380	45	32	81	2’875	2’417
Anzahl UmsteigerInnen	1’020	49	86	88	1’954	1’643
Anzahl mit Auto anreisender	180	16	15	29	1’304	1’096
Durchschnittliche Wegstrecke	25 km (ein Weg)	40 km (ein Weg)	25 km (ein Weg)	45 km (ein Weg)	100 km (ein Weg)	100 km (ein Weg)
Anteil TagesausflüglerInnen	75 %	75 %	75 %	75 %	31 %	31 %
Anteil Weekend-Gäste	18 %	18 %	18 %	18 %	13 %	13 %
Anteil Feriengäste	7 %	7 %	7 %	7 %	56 %	56 %
Eingesparte t CO2	6 Tonnen	+/- 0	+/- 0	0.7 Tonnen	25.2 Tonnen	20.5 Tonnen
Mehrwert für die Region, aufgrund neuem Angebot	CHF 19'000.-	CHF 2’000	CHF 2'000.-	CHF 4'000	CHF 639'000.-	CHF 538’000.-

Angebot / Region	**Alpentäler-Schnee-Bus / Moosalp**	**Alpentäler-Bus / Moosalp**	**Bus Alpin / Greina**	**Bus Alpin / Greina**
Betriebsdauer	25.12.06. - 31.3.07 Rund 3 Monate, donnerstags	21.6. - 18.10.07. Rund 4 Monate, donnerstags	17.6. - 21.10.06 Rund 4 Monate, täglich	16.6. - 21.10.07 Rund 4 Monate, täglich
Anzahl Fahrgäste	106	29 (plus 22 privat anrei-sende)	3’678	3’651
Rücklaufquote Fragebogen	38 %	45 %	Keine Fragebogen	Keine Fragebogen
Anzahl NeukundInnen*	19	Nicht erhoben	1’103	1’095
Anzahl UmsteigerInnen*	32	9	1’090	1’082
Anzahl mit Auto anreisender	24	3 (aus Fragebogen) 22 (Angabe Restaurant)	727	722
Durchschnittliche Wegstre-cke (ein Weg)	18 km	100 km, resp. 18 km	Vrin - Puzz: 175 km Rabius - Runc: 181 km Olivone - Pian: 199 km	Vrin - Puzz: 175 km Rabius - Runc: 181 km Olivone - Pian: 199 km
Anteil TagesausflüglerInnen	100 %	100 %	13 %	13 %
Anteil Weekend-Gäste	0 %	0 %	31 %	31 %
Anteil Feriengäste	0 %	0 %	56 %	56 %
Eingesparte t CO2	+/- 0	+/- 0	28.1 Tonnen	27.8 Tonnen
Mehrwert für die Region, aufgrund neuem Angebot	CHF 1'500.-	CHF 730.-	GR: 215'000.- TI: 314'000.-	GR: 214'000.- TI: 379'000.-

Total transportierte Fahrgäste: 23’000

Total eingesparte t CO2: circa 100 Tonnen; Total zusätzlicher Mehrwert für die Regionen: circa 2.3 Mio. Franken

Eingesetzte Bundesfranken / eingesparte t CO2: rund CHF 2’400.-

Eingesetzte Bundesfranken / 1'000 Franken Mehrwert in den Regionen: CHF 110.-

3.1.6. Vermarktung der Angebote

Insgesamt wurden zwei nationale Medienkonferenzen durchgeführt, eine zur Lancierung der Angebote im Frühjahr 2006, die zweite als Bilanz-Medienkonferenz im Frühsommer 2007. Die Spitzen der beteiligten Verbände SAB, VCS und SAC konnten dabei in die Kommunikation des Projektes eingebunden werden. Das Medienecho fiel dementsprechend aus.

Weiter konnten über die Publikationsorgane der beteiligten Trägerorganisationen SAB, VCS und SAC sowie der weiteren Vermarktungspartner Schweizer Wanderwege SAW, Transa Travel-, Outdoor & Bike sowie PostAuto Schweiz AG über die Laufzeit des Projektes mehrere Artikel platziert und so Werbung für das Projekt wie die öV-Angebote in den Regionen gemacht werden.

Zudem wurden die regionalen Medien jeweils zur Lancierung eines saisonalen Angebotes bearbeitet.

Ein grosser Erfolg war die Auszeichnung durch den Anerkennungspreis der Fachjury sowie den Publikumspreis beim Innovationspreis öffentlicher Verkehr 2007 der Verbände Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Schweiz. Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband sev und Verband öffentlicher Verkehr VöV.

Die Eckdaten bei der Medienbearbeitung und Vermarktung nachfolgend:

Medienartikel national

- 5 Agenturmeldungen
- 5 Teletext und online-Einträge
- 2 Radio-Beiträge
- 50 Artikel Deutschschweiz (Auflage kumuliert: 2.75 Mio)
- 9 Artikel Romandie (Auflage kumuliert: 317'000)
- 3 Artikel Italienischsprachige Schweiz (Auflage kumuliert: 108'000)
- 1 Artikel Rätoromanischsprachige Schweiz (Auflage: 5'200)

Fachmedien, Online-Vermarktung und Spezifisches

- 11 Artikel in Publikationsorganen der Trägerorganisationen (Auflage kumuliert: 575'000)
- 6 Artikel in Publikationen der Vermarktungspartner, davon 2 an alle Haushalte der Schweiz (Auflage kumuliert: 5.5 Mio)
- 9 Artikel in Zeitschriften mit Tourismus- und Verkehrshintergrund (Auflage kumuliert: 545'000)
- Fahrplan Regionen im SBB-Kursbuch
- Fahrplan auf www.sbb.ch und www.fahrplanfelder.ch
- Workshop zu Alpentäler-Bus an SAB-Tagung „Destinationsmanagement und Freizeitverkehr", 22. November 2006
- www.sab.ch/laufende Projekte
- www.vcs-ate.ch/Verkehrspolitik/Regionalverkehr

Auszeichnungen und Preise

- Innovationspreis öffentlicher Verkehr 2007 - vom Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Schweiz. Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband sev und Verband öffentlicher Verkehr VöV
  Gewinn in der Kategorie Publikumspreis sowie Anerkennungspreis der Fachjury
- Prämierung bei „Schweiz pur" von Schweiz Tourismus (Region Greina)
- www.cipra.org, CIPRA International - Projekt Zukunft in den Alpen - Darstellung als „Projekt der Woche" (von 25.6. - 29.6.2007)

Region Gantrisch BE

- 28 Medienberichte (Auflage kumuliert: 1.1 Mio)
- Publikation Fahrplan in Regionalfahrplan Bern und Umgebung; S-Bahn Bern Übersicht Fahrplanänderungen
- Auschaltung Informationen / Fahrplan auf 6 Websites (Tourismus und Verkehr)
- 60'000 Ex. Flyer verteilt über Sportgeschäfte regional und Bern, Vereine, Gemeinden und Transportpartner

Region Moosalp VS

- 6 Medienberichte (Auflage kumuliert: rund 250'000)
- 3 Radioberichte (2 Lokalradio, 1 DRS-Regionaljournal BE/FR/VS)
- Diverse Inserate und gegen 90 Radiospots (Lokalradio)
- Auschaltung Informationen / Fahrplan auf 7 Websites (Tourismus und Verkehr)
- 30'000 Ex. Flyer verteilt an Haushaltungen Region, Tourismusbüros und Transportpartner

Region Binntal VS

- 14 Medienberichte (Auflage kumuliert: rund 300’000)
- 1 Radiobericht (Regionaljournal BE/FR/VS)
- Publikation Fahrplan in Regionalfahrplan Wallis
- Hinweistafeln in Gemeinde Binn sowie Posteraushang in Zügen der Matterhorn Gotthard Bahn
- Auschaltung Informationen / Fahrplan auf 3 Websites (Tourismus und Verkehr)
- 30'000 Ex. Flyer verteilt über Landschaftspark, Restaurants, lokale Verkehrsbüro, Tourismus und Transportpartner

Region Greina GR/TI

- 8 Medienberichte (Auflage kumuliert: rund 200’000)
- 2 Radioberichte (1 Lokalradio, 1 DRS-Regionaljournal GR)
- Prämierung des Pauschalangebotes Greina beim Wettbewerb „Schweiz pur“ von Schweiz Tourismus; Vermarktung über www.myswitzerland.com und www.graubuenden.ch
- Auschaltung Informationen / Fahrplan auf weiteren 6 Websites (Tourismus und Verkehr)
- 30'000 Ex. Flyer verteilt über Tourismusbüros, Vereine, SAC-Hütten, Sportgeschäfte und Transportpartner

3.2. Pilotregion Greina

3.2.1. Projektorganisation

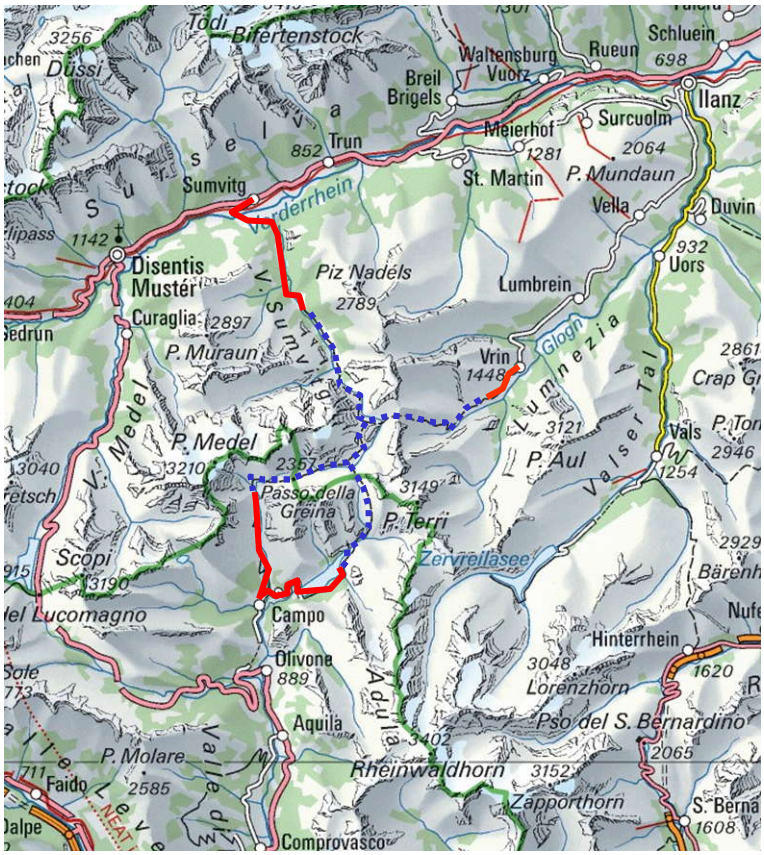
Die Trägerschaft in der Pilotregion Greina wurde durch die Pro Val Lumnezia übernommen.

In der Region wurde eine Arbeitsgruppe mit VertreterInnen der relevanten Organisationen zusammengestellt. Dieser gehörten an: Markus Büchler (PostAuto Graubünden), Marc Cathomas (Greina-Bus Sumvitg), Silvio Caviezel (Gemeinde Vrin), Willy Decurtins (Verkehrsverein Sumvitg/Rabius), Nadia Deplazes (SAC, Piz Terri), Thomas Gautschi (Uniun da Traffic Val Lumnezia), Stefano Malingamba (Autolinee Bleniese SA), Edgardo Mannhart (Blenio Turismo), Emilio Schneidt (Cabana Motterascio), Herr Straub (Cabana Scaletta), Toni Trummer (Terrihütte SAC). Die Leitung wurde von Silvio Capeder als Vertreter der regionalen Trägerorganisation Pro Val Lumnezia übernommen. Die Begleitung seitens des Projekts wurde von Jöri Schwärzel und Hannes Müller übernommen.

Insgesamt wurden 15 Sitzungen abgehalten.

3.2.2. Angebot

Kernstück des Projektes war die Strecke Vrin-Puzzatsch. Die andern Zufahrten zur Greina – Sumvitg-Runcahez, Ghirone-Pian Geirett und Ghirone-Lago die Luzzone – waren ursprünglich nicht Gegenstand des Projektes. Im Verlaufe der Arbeit wurde bald klar, dass im Hinblick auf die Vermarktung eine Koordination der drei Regionen wichtig war. In der Folge gelang es, die drei Betreiber der Greina-Zufahrten an einen gemeinsamen Tisch zu bringen und erstmals die Möglichkeiten auszuloten, das Angebot und die Vermarktung zu koordinieren.



Legende:

Zufahrten Alpentäler-Bus

Wanderwege

Abbildung 6: Region Greina mit Zufahrten

Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen und der unterschiedlichen Einbindung in das Projekt konnte noch keine befriedigende Koordination der Angebote erreicht werden. So unterscheiden sich Bedienungszeiten und Betriebssysteme (fester Fahrplan oder Bedarfsangebot) nach wie vor von Region zu Region. Hingegen gelang es, im Bereich Vermarktung entscheidende Synergien zu entwickeln (siehe Kapitel 4.2.2.).

Die Angebote auf den Zufahrtsstrecken haben die folgenden Charakteristiken:

Vor Projektbeginn:

1. Vrin – Puzzatsch
   3 fahrplanmässige Kurse auf Vorbestellung. Zusätzliche Möglichkeit der Bestellung von Sonderkursen für CHF 40.- pro Kurs. Kein fahrplanmässiges Angebot in Gegenrichtung.
   Veröffentlichung in lokalen Fahrplänen und im offiziellen Kursbuch (wobei teilweise widersprüchlich).
   Betrieb durch Postauto.
   Konzession bei Postauto.
2. Sumvitg – Runcahez
   Von Mitte Juni bis Mitte Oktober an Freitagen, Samstagen und Sonntagen zwei fahrplanmässige Kurspaare.
   Veröffentlichung in lokalen Fahrplänen und im Internet.
   Kein Kursbucheintrag.
   Betrieb durch lokalen Unternehmer.
   Kantonale Bewilligung bei Sumvitg Turissem
3. Ghirone – Pian Geirett und Ghirone – Lago di Luzzone
   Von Anfang Juli bis Mitte September an Wochenenden 3 Kurspaare bis Pian Geirett und 1 Kurspaar zum Lago di Luzzone.
   Alle Kurse fahrplanmässig und in offiziellem Kursbuch veröffentlicht.
   Betrieb und Konzession bei Autolinee Bleniesi.

Während Projektphase:

1. Vrin – Puzzatsch
   Von Mitte Juni bis Mitte Oktober von Montag bis Samstag 6 und an Sonntagen 4 Kurspaare.
   Alle Kurse verkehren fahrplanmässig aber nur auf Voranmeldung.
   Veröffentlichung in offiziellem Kursbuch.
   Als wesentlicher Unterschied zum Angebot vor Projektbeginn ist auch die Veröffentlichung der talwärts fahrenden Kurse zu sehen.
   Das reduzierte Angebot an Wochenenden ist dadurch bedingt, dass zwei der Kurse, die während der Woche verkehren, primär dem Schülertransport dienen und somit kostengünstig angeboten werden konnten. An Wochenenden entfallen diese beiden Kurse.
2. Sumvitg – Runcahez
   Von Anfangs Juli bis Ende September 2 Kurspaare von Montag bis Donnerstag als Bedarfskurse und 3 Kurspaare von Freitag bis Sonntag fest.
   Alle Kurse fahrplanmässig und in offiziellem Kursbuch veröffentlicht.
3. Ghirone – Pian Geirett und Ghirone – Lago di Luzzone
   Gegenüber dem bisherigen Fahrplan wurde am Morgen (09.20) ein zusätzlicher Kurs zum Lago di Luzzone eingeführt. Der letzte Kurs ab Lago di Luzzone (ab 16.00) wur-

de 2006 auf 17.30 verlegt und 2007 wieder auf 16.35 vorverlegt.
Die Bedienungsdauer wurde verkürzt auf Anfang Juli bis Anfang September.

920.40 Ilanz–Vrin www.fahrplanfelder.ch

Chur 920		6 56	7 56	8 56	9 56	10 56	12 56	14 56	15 56	16 56	17 56	19 59
Ilanz	o	7 32	8 32	9 32	10 32	11 32	13 32	15 32	16 32	17 32	18 32	20 41
		31	33	35	37	39	41	43	45	47	49	903
												[6] 15
Ilanz, Bahnhof/Post		✕7 35	8 35	9 35	✕10 55	11 35	13 35	15 35	16 35	17 35	18 35	[12] 20 43
Tegia alva		7 42	8 42	9 42	11 02	11 42	13 42	15 42	16 42	17 42	18 42	20 50
Cumbel, Valgronda		7 47	8 47	9 47	11 07	11 47	13 47	15 47	16 47	17 47	18 47	20 55
Cumbel, vitg		7 50	8 50	9 50	11 10	11 50	13 50	15 50	16 50	17 50	18 50	20 58
Morissen, Cuschnaus		7 55	8 52	9 52	11 12	11 52	13 52	15 52	16 52	17 52	18 52	21 00
Vella, posta		8 01	8 54	9 54	11 14	11 54	13 54	15 54	16 54	17 54	18 54	21 02
Degen, Rampa		8 03	8 55	9 55	11 15	11 55	13 55	15 55	16 55	17 55	18 55	21 03
Vattiz, vitg		8 05	8 57	9 57	11 17	11 57	13 57	15 57	16 57	17 57	18 57	21 05
Vignogn, posta		8 08	9 00	10 00	11 20	12 00	14 00	16 00	17 00	18 00	19 00	21 08
Lumbrein, posta		8 16	9 06	10 06	11 26	12 06	14 06	16 06	17 06	18 06	19 06	21 14
Nussaus		8 22	9 12	10 12	11 32	12 12	14 12	16 12	17 12	18 12	19 12	21 20
Vrin, posta	o	✕8 34	9 23	10 23	✕11 43	12 23	14 23	16 23	17 23	18 23	19 23	[12] 21 30
Vrin, posta		[10] 8 50	[11] 9 30	[11] 10 30	[10] 11 50		[1] 14 30	[11] 16 30				
Vrin, S. Giusep		9 00	9 40	10 40	12 00		14 40	16 40				
Vrin, Puzzatsch	o	[10] 9 09	[11] 9 49	[11] 10 49	[10] 12 09		[1] 14 49	[11] 16 49				

Chur 920			22 15
Ilanz	o		22 51
		249	905
			[6] 15
Ilanz, Bahnhof/Post		[12] 20 43	[14] 22 53
Tegia alva		20 50	23 00
Cumbel, Valgronda		20 55	23 05
Cumbel, vitg		20 58	23 07
Morissen, Cuschnaus		21 00	23 09
Vella, posta		21 02	23 11
Degen, Rampa		21 03	23 14
Vattiz, vitg		21 05	23 16
Vignogn, posta		21 08	23 18
Lumbrein, posta		21 14	23 23
Nussaus		21 20	23 26
Vrin, posta	o	[12] 21 31	[14] 23 33
Vrin, posta			
Vrin, S. Giusep			
Vrin, Puzzatsch	o		

		30	32	32	34	36	38	40	40	42	44	46	48
Vrin, Puzzatsch					[10] 9 10	[11] 9 50	[1] 10 50			[11] 14 50		[11] 16 50	
Vrin, S. Giusep					9 18	10 00	11 00			15 00		17 00	
Vrin, posta	o				[10] 9 27	[11] 10 10	[1] 11 10			[11] 15 10		[11] 17 10	
Vrin, posta		✕6 00	✕6 55	†7 28	9 28	10 28	12 28	✕13 28	†14 28	✕15 28	16 28	17 28	19 28
Nussaus		6 07	7 02	7 35	9 35	10 35	12 35	13 35	14 35	15 35	16 35	17 35	19 35
Lumbrein, posta		6 13	7 08	7 41	9 41	10 41	12 41	13 41	14 41	15 41	16 41	17 41	19 41
Vignogn, posta		6 19	7 15	7 47	9 47	10 47	12 47	13 47	14 47	15 47	16 47	17 47	19 47
Vattiz, vitg		6 21	7 17	7 49	9 49	10 49	12 49	13 49	14 49	15 49	16 49	17 49	19 49
Degen, Rampa		6 23	7 19	7 51	9 51	10 51	12 51	13 51	14 51	15 51	16 51	17 51	19 51
Vella, posta		6 26	7 23	7 54	9 54	10 54	12 54	13 54	14 54	15 54	16 54	17 54	19 54
Morissen, Cuschnaus		6 28	7 25	7 56	9 56	10 56	12 56	13 56	14 56	15 56	16 56	17 56	19 56
Cumbel, vitg		6 30	7 27	7 58	9 58	10 58	12 58	13 58	14 58	15 58	16 58	17 58	19 58
Cumbel, Valgronda		6 33	7 30	8 01	10 01	11 01	13 01	14 01	15 01	16 01	17 01	18 01	20 01
Tegia alva		6 38	7 35	8 06	10 06	11 06	13 06	14 06	15 06	16 06	17 06	18 06	20 06
Ilanz, Plazza Cumin		6 46	7 42	8 13	10 13	11 13	13 13	14 13	15 13	16 13	17 13	18 13	20 13
Ilanz, Bahnhof/Post	o	✕6 47	✕7 43	†8 14	10 14	11 14	13 14	✕14 14	†15 14	✕16 14	17 14	18 14	20 14
Ilanz		✕6 53		8 24	10 24	11 24	13 24	14 24	15 24	16 24	17 24	18 24	20 24
Chur 920	o	✕7 31		9 02	11 02	12 02	14 02	15 02	16 02	17 02	18 02	19 02	21 04

[10] ✕ vom 16 Juni–20 Okt 07
Bedarfsbus mit Spezialtarif
Voranmeldung bis 1 Std. vor Abfahrt unerlässlich.
Platzzahl beschränkt.
✆ 079 483 83 69

[11] 16 Juni–21 Okt 07
Bedarfsbus mit Spezialtarif
Voranmeldung bis 1 Std. vor Abfahrt unerlässlich; an Sonn- und allg. Feiertagen bis 12.00 Uhr am Vortag. Platzzahl beschränkt.
✆ 079 483 83 69

[12] Täglich ohne Freitag sowie 6 Apr 07
[13] Freitag ohne 6 Apr 07
[14] Täglich vom 10 Dez 06–9 Apr 07
Freitag und Samstag vom 10 Apr–8 Dez 07
[15] **Rufbus/CasaCar** mit Spezialtarif; Reservation bis spätestens 1 Std. vor Abfahrt unerlässlich. Reservation von 08.00–20.30 Uhr unter der Gratistelefonnummer
✆ 0800 799 799

Weitere Haltestellen: **Ilanz:** Obertor, Sogn Martin; **Luven:** Quadras; **Cumbel:** Farmarins, Casa da Vegls; **Vella:** Casa dal miedi; **Vattiz:** Surval; **Lumbrein:** Surin spw, St. Andriu, Mulina; **Vrin:** Dado

AutoDaPosta Svizra SA
Regiun Grischun
Agentura Surselva
7130 Glion
✆ 081 925 16 50
FAX 081 925 26 78
graubuenden@postauto.ch
www.postauto.ch

Abbildung 7: Fahrplan Ilanz – Vrin – Puzzatsch 2007

Die ursprüngliche Absicht, auch die talinternen Verbindungen im Lugnez sowie die Spät- und Nachtverbindungen zu verbessern, konnte im Rahmen der finanziellen Mittel nicht weiterverfolgt werden.

3.2.3. Kosten und Finanzierung

Kosten

Betriebskosten bus alpin 2006 - Linie Vrin - Puzzatsch	33'000.-
Betriebskosten bus alpin 2006 - Linie Rabius - Runcahez*	10'000.-
Betriebskosten bus alpin 2007 - Linie Vrin - Puzzatsch	33'000.-
Betriebskosten bus alpin 2007 - Linie Rabius - Runcahez*	10'000.-
Vermarktungskosten und weitere Kosten	16'700.-

Gesamttotal	**102'700.-**

Finanzierung

Nationale Beiträge	23'300.-
Kanton Graubünden	20'000.-
Verkehrsvereine Val Lumnezia und Val Blenio	8'800.-
Fondo Greina, Vrin	2'500.-
SAC Sektion Terri	2'000.-
VCS Graubünden	500.-
SAT Lucomagno	500.-
Hütten	400.-
Zwischentotal	*58'000.-*

Betriebsertrag

Bus alpin 2006 - Linie Vrin - Puzzatsch	24'100.-
Bus alpin 2006 - Linie Rabius - Runcahez*	--------.-
Bus alpin 2007 - Linie Vrin - Puzzatsch	23'700.-
Bus alpin 2007 - Linie Rabius - Runcahez*	--------.-
Zwischentotal	*47'800.-*

Gesamttotal	**105'800.-**

Übertrag Bus Alpin 2008

Gesamttotal	**3'100.-**

* = wird von separater Trägerschaft betrieben - der eingesetzte Betrag ist im Sinne eines Nettobeitrags seitens von bus alpin Greina (unter der Trägerschaft von Pro Val Lumnezia) an die Trägerschaft von Val Sumvitg zu verstehen.

3.2.4. Nachfrage

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen ist aus Abbildung 8 ersichtlich.

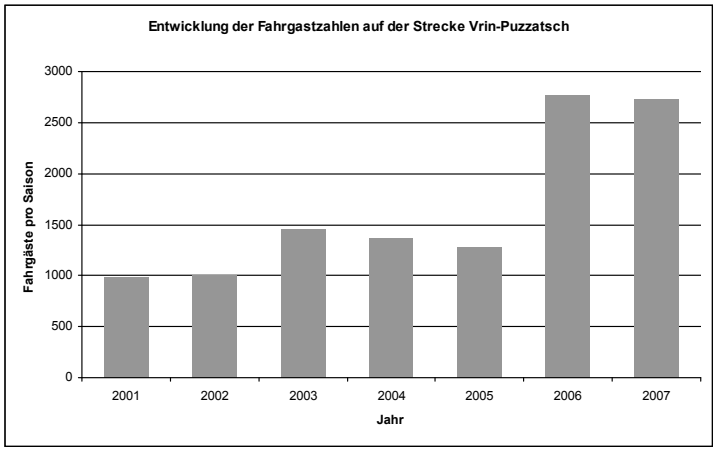


Abbildung 8: Entwicklung der Fahrgastzahlen Vrin-Puzzatsch vor und während der Projektphase

Offensichtlich konnte infolge der Angebotsverbesserung und der verbesserten Vermarktung ein beträchtlicher Erfolg in Form einer annähernden Verdoppelung der Fahrgastzahlen erzielt werden.

Der leichte Rückgang der Zahlen im Jahre 2007 gegenüber 2006 ist wetterbedingt. So schlagen der verregnete August im Jahre 2006 und das meist schlechte Wetter während der Woche im Juli 2007 relativ stark zu Buche. Auch die Fahrgastfrequenzen auf der Strecke Sumvitg – Runcahez zeigen bezüglich der Monate Juli und August im Vergleich 2006-2007 ein ähnliches Bild.

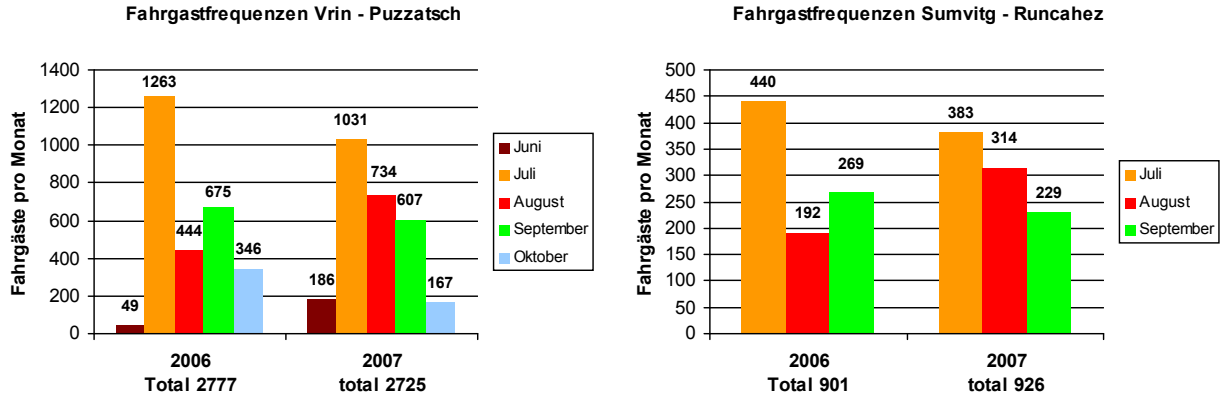


Abbildung 9: Vergleich der Monatsfrequenzen der beiden Projektjahre 2006 und 2007

Betrachtet man die Frequenzen auf den einzelnen Kursen so zeigt sich eine klare Dominanz des zweiten und des dritten Vormittag-Kurses. Die Rückfahrten weisen eine wesentlich geringere Belastung auf und liegen bei 10% der Gesamtfrequenz.

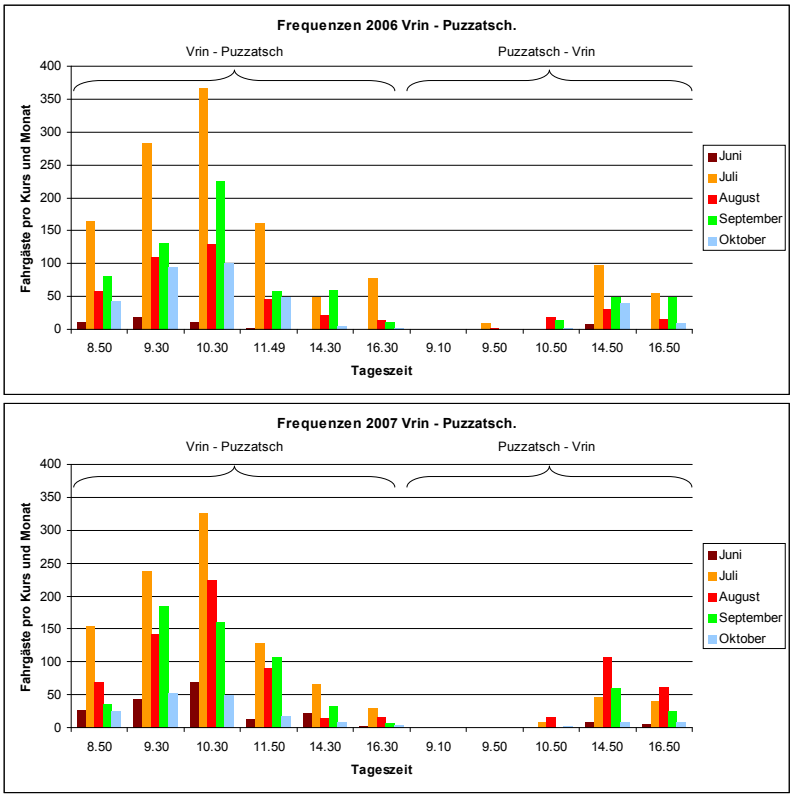


Abbildung 10: Vergleich der Frequenzen der einzelnen Kurse

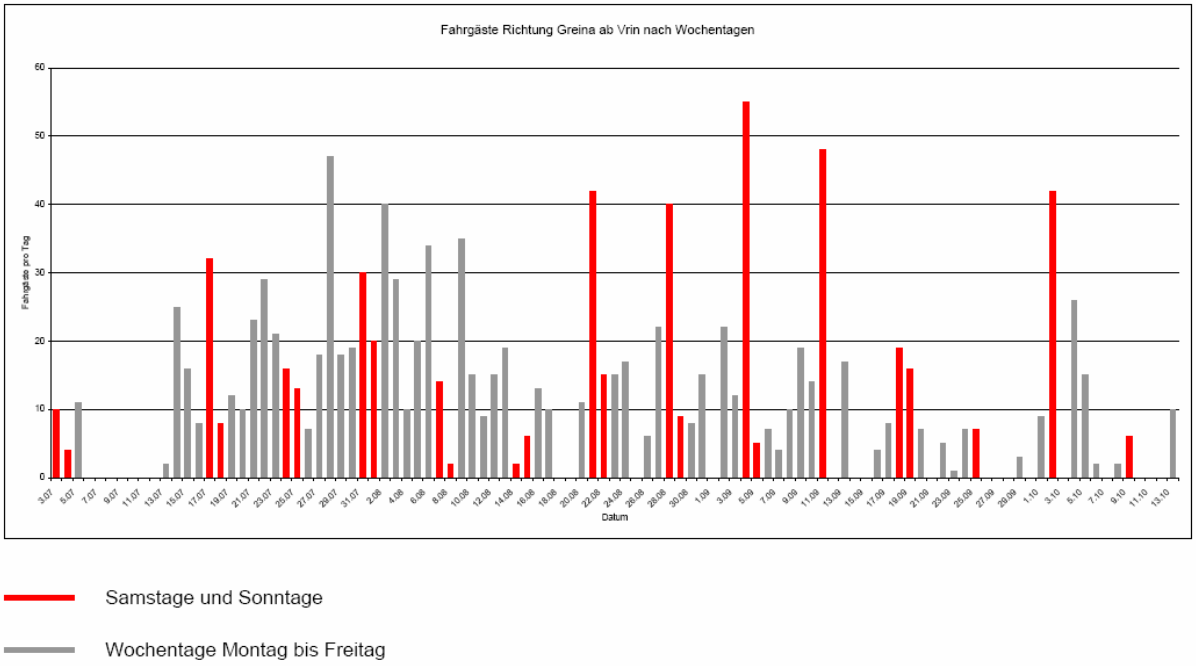


Abbildung 11: Tagesfrequenzen 2006 Vrin – Puzzatsch nach Wochentagen

Von Interesse ist auch die Verteilung auf die Wochentage (Abbildung 11). Es zeigt sich ein klarer Unterschied zwischen den Ferienzeiten und den übrigen Zeiten. Ausserhalb der Ferienzeit dominieren die Wochenenden und im Speziellen jeweils die Samstage. Dies weist klar darauf hin, dass es sich um Fahrten zu einem mindestens zweitägigen Aufenthalt in der Region Greina handelt. Es ist zwar nicht weiter erstaunlich, aber doch ein klarer Unterschied beispielsweise gegenüber der Region Gantrisch.

Die Kurse wurden nur geführt, wenn Fahrgäste vorhanden waren. Das bedingte eine Voranmeldung durch die Fahrgäste mindestens eine Stunde vor der Fahrplanzeit. Es stellt sich deshalb die Frage, wie viele Kurse effektiv gefahren werden mussten und ob nicht ein festes Angebot sinnvoller gewesen wäre.

Abbildung 12 zeigt, dass die Anzahl ausgeführter Fahrten in beiden Projektjahren im Mittel bei 65% lag, dass aber wetterabhängig sehr grosse Schwankungen zu verzeichnen sind. Im Jahre 2006 vermochte das schlechte Wetter selbst in der Ferienzeit im verregneten August den Wert auf 51% zu drücken. Trotz der hohen Werte in den beiden Juli-Monaten scheint ein fester Fahrplan wenig zweckmässig und hätte massive Mehrkosten zur Folge.

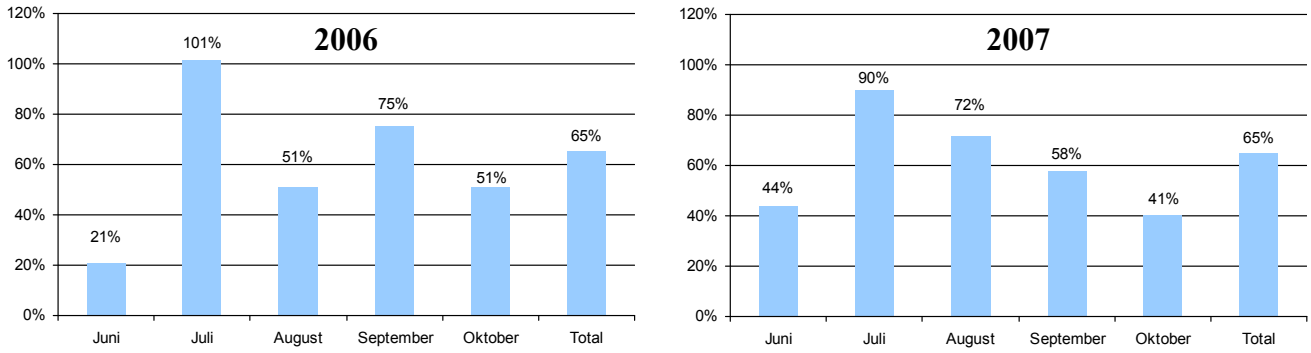


Abbildung 12: Prozentsatz ausgeführter Fahrten Vrin-Puzzatsch und zurück

Die mittlere Kursbelastung ist mit knapp 6 Personen pro Kurs ansprechend, allerdings in Fahrtrichtung Puzzatsch-Vrin mit 0.8 sehr gering. In Abbildung 13 sind diese Zahlen dargestellt. Es ist zu berücksichtigen, dass sie jeweils auf das gesamte Kurspaar bezogen sind, d.h. dass Leerfahrten in der einen der beiden Fahrtrichtungen ebenfalls eingeschlossen sind.

	2006			2007		
Fahrtrichtung	bergwärts	talwärts	total	bergwärts	talwärts	Total
Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Kurs	5.0	0.8	5.8	5.0	0.8	5.8

Abbildung 13: mittlere Kursbelastung Vrin-Puzzatsch und zurück

3.3. Pilotregion Gantrisch

3.3.1. Projektorganisation

Als Trägerorganisation fungierte der Förderverein des regio-plus-Projektes Wald Landschaft Gantrisch WLG. Zur Planung und Durchführung der operativen Arbeiten wurde eine Arbeitsgruppe geschaffen, welche die Angebotsentwicklung vorantrieb. Mitglieder dieser Arbeitsgruppe waren: Christine Ulrich (Verkehrsbüro Schwarzenburg), Irene Müller (Langlaufzentrum Gantrisch LZG), Walter Aebischer (Gemeinde Guggisberg), Marianne Zbinden und Urs Kohli (Gemeinde Rüschegg), Res Schmutz (Gemeinde Wahlern), Erika Stauber-Hostettler (Förderverein Region Gantrisch). Die Leitung wurde von Fritz Brönnimann, Leiter Teilprojekt Mobilität des WLG übernommen.

Die Arbeiten in der Region Gantrisch wurden durch eine Begleitgruppe abgestützt: Marco Rupp (Regionale Verkehrskonferenz RVK 4 Bern-Mittelland), Daniel Schwarz (Amt für öffentlichen Verkehr), Walter Lüthi (Regionsverband Schwarzwasser), Fabian Schmid, später Carlo Degelo und Marc Wyttenbach (PostAuto Regionalzentrum Bern-Freiburg-Solothurn), Sabine Seeger (Leiterin regionale Gruppe Tourismus WLG), Markus Borer (Planungsverein Region Gürbetal), Jürg Däppen (IG Velo), Andreas Bernasconi und Fritz Brönnimann (WLG).

Die Begleitung seitens des Projektes wurde von Samuel Bernhard und Hannes Müller übernommen.

Insgesamt wurden in beiden regionalen Gremien 15 Sitzungen durchgeführt.

3.3.2. Angebot

Die primären Zielsetzungen bestanden darin, den Fortbestand des Schneebusses zu sichern und die nicht erschlossenen Gebiete der Gantrisch-Region mit einem attraktiven öV-Angebot zu bedienen. Die ursprüngliche Absicht war, ein Gesamtkonzept zu entwickeln, das die verschiedenen unerschlossenen Attraktionspunkte einschloss und das Angebot des Rundkurses integrierte. Dieses Ziel musste angesichts der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel bei den Gemeinden und der Region bald als zu hoch gesteckt erkannt werden. Es wurde deutlich, dass nur ein minimales, auf die wichtigsten Bedürfnisse abgestimmtes Angebot Realisierungschancen haben konnte.

Im ersten Projektjahr konnte mit Unterstützung durch Alpentäler-Bus der Schneebus vorerst gesichert und zeitlich ausgedehnt werden. Während Weihnachten / Neujahr wurde er täglich geführt. Zusätzlich wurde ein Sommerangebot – der sogenannte „Wanderbus" – geschaffen, der von Anfangs Juli bis Ende Oktober an Wochenenden ab Schwarzenburg die Verbindung zur Kreuzung Süfternen herstellt.

Das Angebot des Wanderbusses musste aus finanziellen Gründen absolut minimal gehalten werden. So wurde jeweils an Samstagen und Sonntagen am Morgen und am Abend je ein Kurspaar gefahren. Der Endpunkt Süfternen wurde im Hinblick auf einen schlanken Umlauf und Anschlussgarantie in Schwarzenburg gewählt. Süfternen liegt auf dem Kulminationspunkt der Verbindungsstrecke von Riffenmatt zur Gantrischhütte bzw. nach Ottenleuenbad und ist Ausgangspunkt für verschiedene Wanderungen. Es fehlt jedoch jegliche Infrastruktur, was sich insbesondere in sehr tiefen Fahrgastzahlen auf der Rückfahrt niederschlug. Für das zweite Projektjahr wurde dementsprechend die Strecke bis Ottenleuenbad verlängert, was zwar einen etwas längeren Umlauf und den Anschlussverlust in Gegenlastrichtung zur Folge hatte. Auf eine Veröffentlichung der Fahrten in Gegenlastrichtung wurde somit verzichtet, was wegen der zeitlichen Lage der Kurse ohne Folgen blieb. Hingegen wirkte sich die Linienverlängerung positiv aus. Ottenleuenbad ist nicht nur ein attraktiveres Ziel als die Kreuzung

Süfternen, sondern bietet mit dem Hotel bzw. Restaurant auch die nötige Infrastruktur, die für das Warten auf die Rückfahrt äusserst wichtig ist.

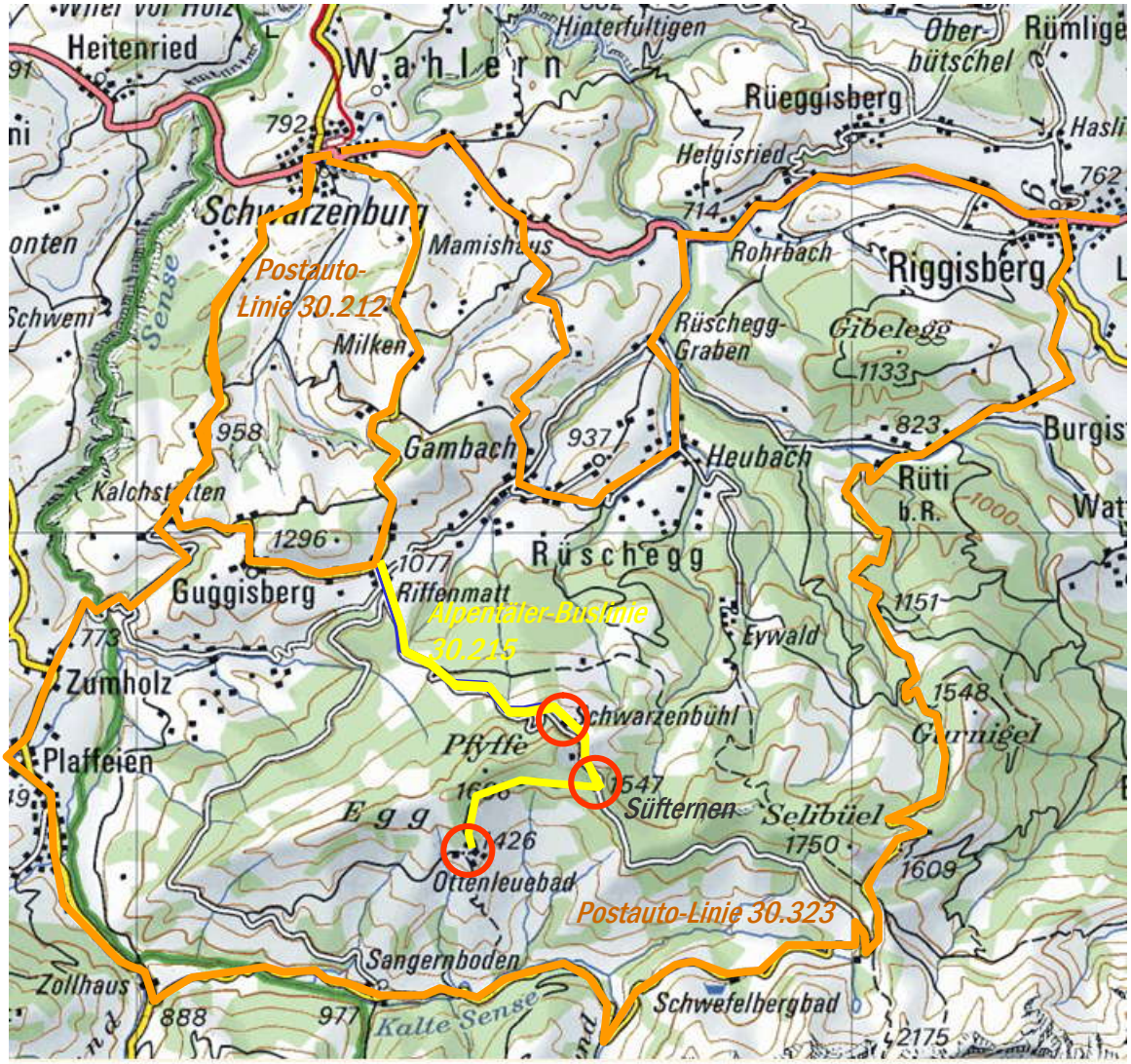


Abbildung 14: Alpentäler-Buslinie (gelb) im Raum Gantrisch

Da der Raum Gantrisch ein Naherholungsgebiet der Agglomeration Bern darstellt und in erster Linie mit Tagesausfluggästen zu rechnen ist, wurden die Kurse nicht bedarfsabhängig angeboten sondern als feste fahrplanmässige Kurse geführt. Es ist davon auszugehen, dass Entscheide für eine Fahrt in den Raum Gantrisch kurzfristig gefällt werden müssen und deshalb der Zwang zur Voranmeldung ein wesentliches Hindernis darstellen könnte.

Die Strecke Schwarzenburg-Riffenmatt wird von Postauto als regionale Linie 30.215 bedient. Wo die Fahrplanzeiten des Wander- bzw. Schneebus mit denjenigen der bestehenden Postauto-Linie zusammenfielen, wurden die Fahrten erst ab bzw. nach Riffenmatt angeboten, was zum Teil ein zweimaliges Umsteigen zwischen Bern und Schwarzenbühl erforderte. Da die Postautolinie 30.215 ein relativ unsystematisches Angebot aufweist, entstand für die wenigen Kurse ein komplizierter schwer lesbarer Fahrplan (Abbildung 15). Abhilfe wurde teilweise durch die Veröffentlichung vereinfachter regionaler Fahrpläne geschaffen.

www.fahrplanfelder.ch 2007

300.215 **Schwarzenburg**–Riffenmatt–**Rüschegg Schwarzenbühl**

Winter: vom 23 Dez 2006–25 Feb 2007

➔

Bern 302		8 55	11 55	✕12 25
Schwarzenburg	o	9 27	12 27	✕12 57
		1	3	5
Schwarzenburg, Bahnhof		10 9 30	10 12 30	11 13 00
Milken, Dorf		9 36	12 36	13 06
Riffenmatt, Kreuzung 1	o	9 45	12 45	13 15
Riffenmatt, Kreuzung		9 45	12 45	13 15
Rüschegg Schwarzenbühl,Kurhaus	o	10 10 00	10 13 00	11 13 30

🡐

		2	4
Rüschegg Schwarzenbühl,Kurhaus		10 13 45	12 16 45
Riffenmatt, Kreuzung 1	o		17 00
Riffenmatt, Kreuzung			17 00
Milken, Dorf			17 06
Schwarzenburg, Bahnhof	o	10 14 15	12 17 15
Schwarzenburg		14 33	17 33
Bern 302	o	15 06	18 06

10 ①–⑦ vom 23 Dez–7 Jan; ⑥,⑦ vom 13 Jan–25 Feb
11 ③,⑤ vom 10 Jan–23 Feb
12 ①–⑦ vom 23 Dez–7 Jan; ③,⑤–⑦ vom 13 Jan–25 Feb

Weitere Haltestellen: **Milken**: Hofland, Zumholz, Steinern; **Riffenmatt:** Neuenmatt, Schwendi

Alle Kurse Spezialtarif

Alle Kurse verkehren nur, sofern die Loipe präpariert ist oder die Skilifte in Betrieb sind. Schneetelefeon 031 735 55 55

Föderverein Region Gantrisch (FRG) 3183 Albligen

300.215 **Schwarzenburg**–Riffenmatt–Rüschegg Schwarzenbühl–**Guggisberg**

Sommer: Samstag, Sonntag vom 30 Juni–14 Okt 2007 sowie 1 Aug

➔

Bern 302		8 55	
Schwarzenburg	o	9 27	
		11	13
Schwarzenburg, Bahnhof		⑥ 9 28	
Milken, Dorf		9 34	
Riffenmatt, Kreuzung 1	o	9 39	10
Riffenmatt, Kreuzung		9 40	+ 9 45
Rüschegg Schwarzenbühl,Kurhaus		9 54	9 59
Rüschegg Süfternen, Kreuzung		9 58	10 03
Guggisberg, Ottenleuenbad	o	⑥ 10 08	+ 10 13

🡐

		12	14	16
Guggisberg, Ottenleuenbad		⑥ 10 08	+ 10 13	16 48
Rüschegg Süfternen, Kreuzung		10 18	10 23	16 58
Rüschegg Schwarzenbühl,Kurhaus		10 22	10 27	17 02
Riffenmatt, Kreuzung 1	o	⑥ 10 33	+ 10 38	17 13
Riffenmatt, Kreuzung			11	17 13
Milken, Dorf				17 18
Schwarzenburg, Bahnhof	o			17 31
Schwarzenburg				17 33
Bern 302	o			18 06

10 Anschluss von Bahn Bern–Schwarzenburg, umsteigen auf Postautokurs, Fahrplanfeld 300.212, Schwarzenburg ab 9.28, Riffenmatt an 9.43
11 Umsteigen auf Postautokurs, Fahrplanfeld 300.212, Riffenmatt ab 10.39, Schwarzenburg an 11.01. Anschluss auf Bahn nach Bern

Weitere Haltestellen: **Milken**: Hofland, Zumholz, Steinern; **Riffenmatt:** Neuenmatt, Schwendi; **Rüschegg Schwarzenbühl:** Selital; **Rüschegg Süfternen:** Burst; **Guggisberg:** Horbüelpass, Ottenleue

Spezialtarif
Platzzahl beschränkt, Voranmeldug für Gruppen ab 10 Personen. Anmeldung für Gruppenreservation ✆ 079 239 31 91

Föderverein Region Gantrisch (FRG) 3183 Albligen

Abbildung 15: Kursbuchfahrplan 2007 des Alpentäler-Bus im Raum Gantrisch

3.3.3. Kosten und Finanzierung

Kosten

Betriebskosten Schneebus 05/06	20'160.-
Betriebskosten Wanderbus 2006	9'180.-
Betriebskosten Schneebus 06/07	7'620.-
Betriebskosten Wanderbus 2007	9'790.-
Werbekosten, Konzessionskosten und weiterer Aufwand regional	23'550.-

Gesamttotal	**70'300.-**

Finanzierung

Nationale Beiträge	23'300.-
Regionale Verkehrskonferenz RVK	5'000.-
BLS AG	3'000.-
Gemeinde Rüschegg	8'000.-
Gemeinde Guggisberg	8'000.-
Gemeinde Wahlern	8'000.-
Gemeinde Albligen	800.-
Langlaufzentrum Gantrisch	2'000.-
Seilpark Gantrisch AG	980.-
Vaucher AG, Bern	1'000.-
Diverse Skiclubs, Hotels und Gaststätten sowie Kleinsponsoren	6'050.-
Zwischentotal	*66'130.-*

Betriebsertrag

Schneebus 05/06	10'300.-
Wanderbus 2006	950.-
Schneebus 06/07	850.-
Wanderbus 2007	1'700.-
Zwischentotal	*13'800.-*

Gesamttotal	**79'930.-**

Übertrag Gantrischbusse (Schneebus und Wanderbus) 2008

Gesamttotal	**9'630.-**

3.3.4. Nachfrage

Die folgende Tabelle zeigt die Fahrgastzahlen von Wanderbus und Schneebus pro Saison vor Projektbeginn und während der Projektphase

	2004	2005	2006	2007
Schneebus	689	761	2'554	214
Wanderbus			151	273

Im Jahre 2006 war der Schneebus im Vergleich zu den Vorjahren ein grossartiger Erfolg. Dies ist einerseits auf den schneereichen Winter andererseits zu einem wesentlichen Teil darauf zurückzuführen, dass nicht wie bis anhin nur an Wochenenden und an Mittwochnachmittagen sondern während der Winterferien täglich gefahren wurde. Der enorme Ein-

bruch im Jahre 2007 ist durch Schneemangel bedingt, der zur Folge hatte, dass der Betrieb ab dem 6. Januar eingestellt werden musste, wobei bereits in den Winterferien die Schneeverhältnisse äusserst schlecht waren.

Die Fahrgastzahlen des Wanderbusses sind wegen des geringen Angebots insgesamt sehr klein. Dennoch ist der Zuwachs von 2007 gegenüber 2006 mit 81% mehr Fahrgästen beeindruckend. Die Verlängerung bis Ottenleuenbad hat sich eindeutig als zweckmässig erwiesen. Die Zunahme der Fahrgastzahlen ist zu einem wesentlichen Teil auf diese Massnahme zurückzuführen (Abbildung 16 und Abbildung 17). Im Verkehr talwärts ist mehr als eine Verdoppelung der mittleren Auslastung eingetreten, während bergwärts der Zuwachs nicht ganz so gross war.

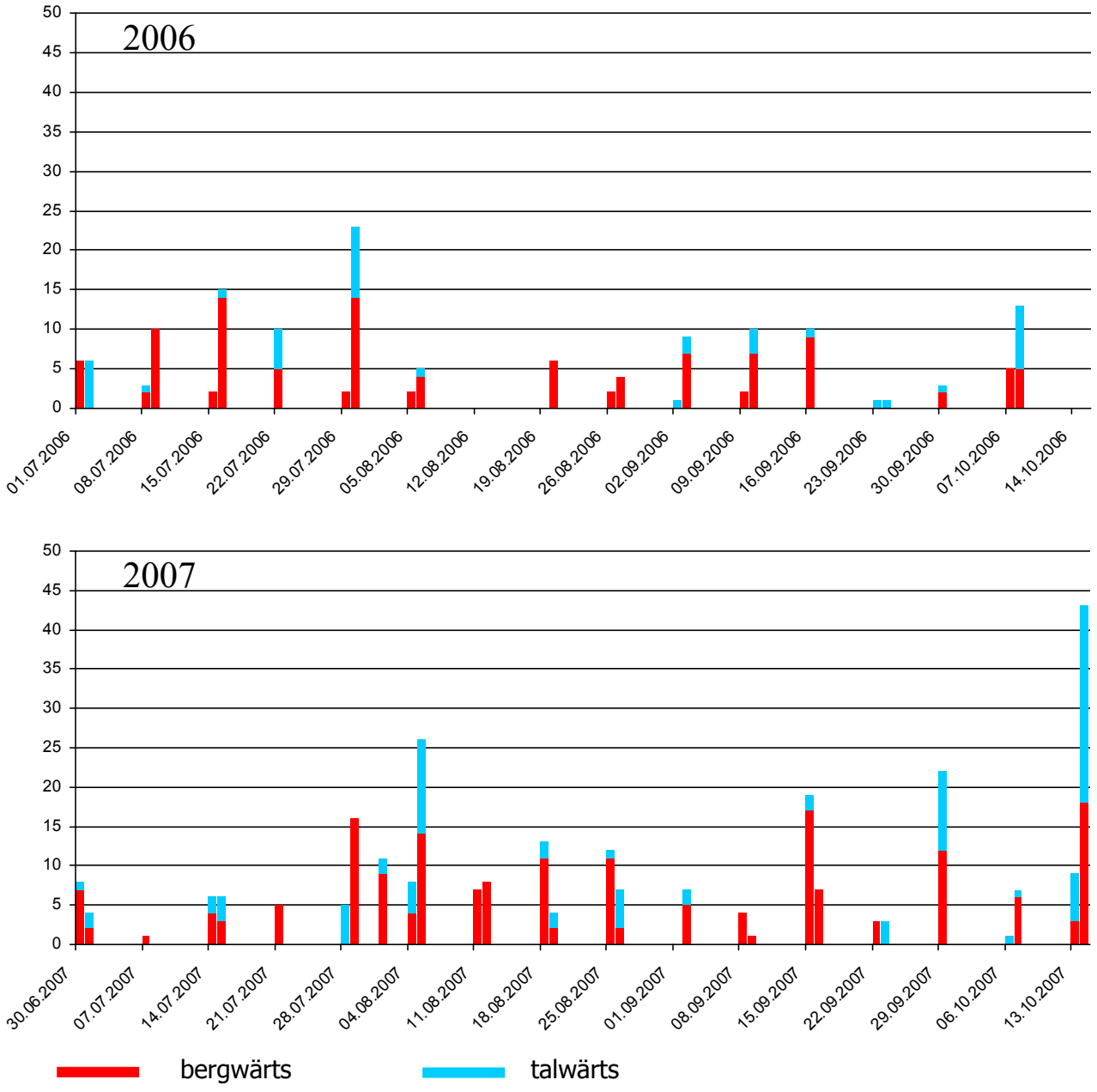


Abbildung 16: Fahrgastzahlen der einzelnen Kurse des Wanderbusses

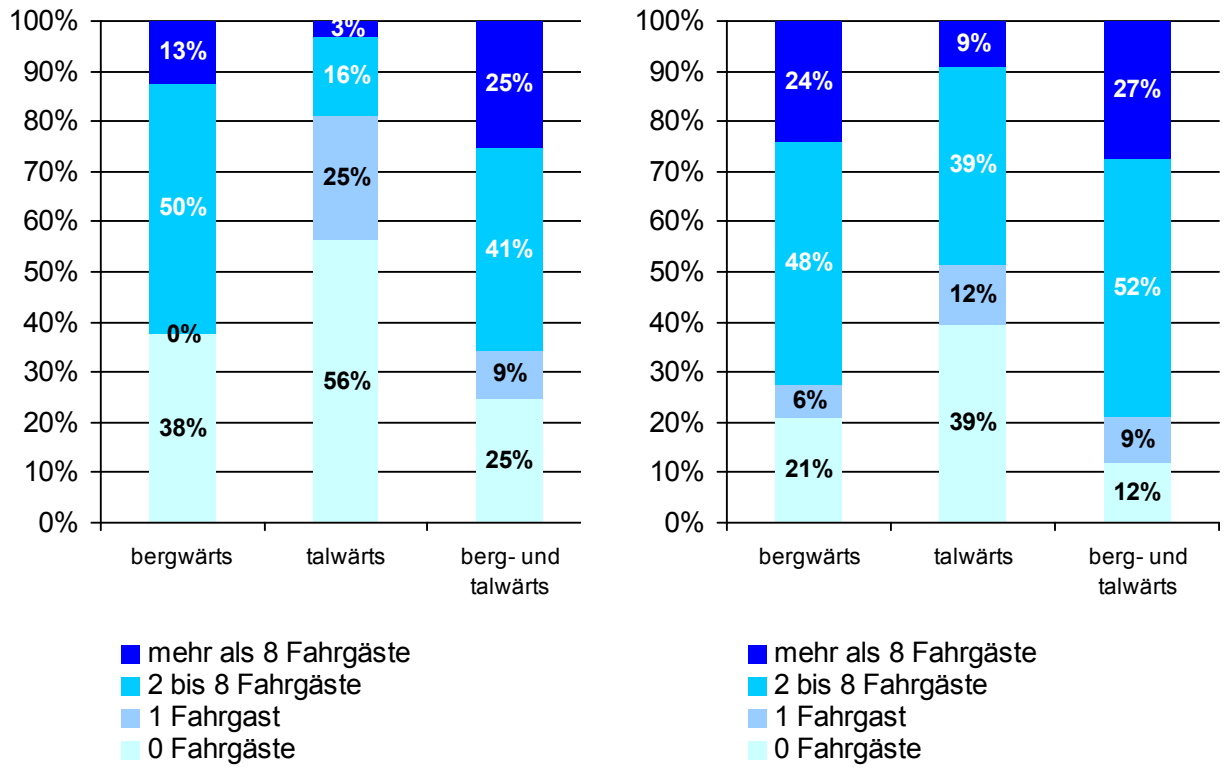


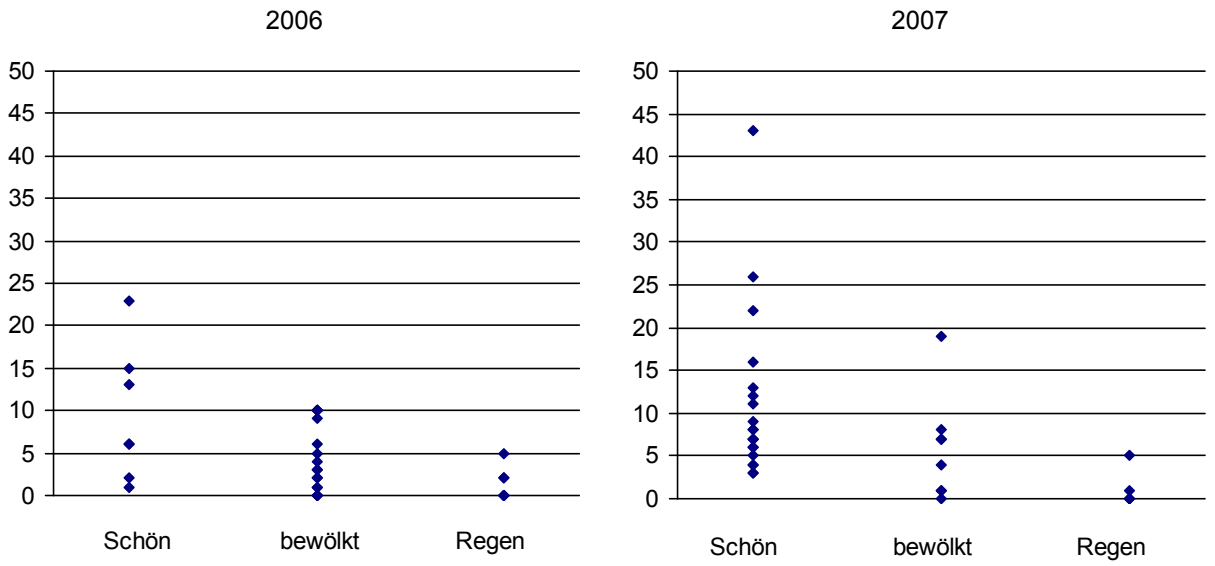
Abbildung 17: Prozentanteile unterschiedlicher Auslastungen in den Jahren 2006 und 2007

	2006			2007		
Fahrtrichtung	bergwärts	talwärts	total	bergwärts	talwärts	Total
Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Kurs	3.4	1.3	4.7	5.5	2.8	8.3

Abbildung 18: Mittlere Kursbelastung in den Jahren 2006 und 2007

Insgesamt zeigen sich erhebliche Verbesserungen in der Auslastung im Jahre 2007. Der schliesslich resultierende Anteil von nur 12% vollständiger Leerfahrten (Abbildung 17) zeigt, dass es richtig war, den Betrieb nicht bedarfsabhängig anzubieten. Im Jahre 2007 weisen fast 80% aller Kurspaare 2 und mehr Fahrgäste auf und in 27% aller Fahrten sind mehr als 9 Personen zugestiegen. Dabei ist immer zu berücksichtigen, dass es sich um einen Kleinbus mit 14 Plätzen handelt und eine mittlere Auslastung in der Bergfahrt von 5.5 als angemessen bezeichnet werden muss.

Das Wetter hat einen entscheidenden Einfluss auf die Zahl der Fahrgäste (Abbildung 19). Sind bei Bewölkung noch ansprechende Zahlen zu erwarten, so fällt die Nachfrage bei Regenwetter zusammen. Dies ist ein Hinweis auf relativ kurze Vorlaufzeiten für die Entscheidung, eine Fahrt zu unternehmen oder nicht und damit verbunden auf das Bedürfnis nach festen Fahrplankursen, bei denen keine Voranmeldung nötig ist.



	2006			2007		
Anzahl Tage schön	7			20		
Anzahl Tage bewölkt	18			8		
Anzahl Tage Regen	7			5		
Mittlere Belegung pro Kurs	bergwärts	talwärts	total	bergwärts	talwärts	total
Schön	5.9	3.6	9.4	7.0	4.0	11.0
Bewölkt	3.4	0.8	4.2	4.5	1.4	5.9
Regen	1.1	0.1	1.3	1.2	0.0	1.2

Abbildung 19: Fahrgäste pro Tag (Grafik) und mittlere Belegung pro Kurs in Abhängigkeit des Wetters

Aus Abbildung 19 wird deutlich, dass sowohl das bessere Wetter - an Wochenenden - im Jahre 2007 als auch die Verlängerung nach Ottenleuenbad für den Fahrgastzuwachs verantwortlich waren. An Regentagen hingegen spielt die Verlängerung der Linie keine Rolle mehr. Dies zeigt mit welchen grossen Einbrüchen bei längeren Schlechtwetterperioden gerechnet werden muss. Im Jahre 2007 generierten Schönwettertage das 9-fache an Nachfrage gegenüber reinen Regentagen.

3.4. Pilotregion Moosalp

3.4.1. Projektorganisation

Die Trägerschaft in der Pilotregion Moosalp wurde sichergestellt durch die Gemeinden Törbel und Bürchen. Die Leitung wurde von Karl Werlen, Vertreter der ursprünglich federführenden Gemeinde Bürchen übernommen. Diese wurde später von Stefan Petrig, Vertreter der nachmalig federführenden Gemeinde Törbel übernommen.

Nach einer ersten regionalen Informationsveranstaltung mit Vertretern der wichtigsten regionalen touristischen Organisationen und Gemeindevertretern wurden zwei Arbeitsgruppen gebildet.

In der Arbeitsgruppe Verkehr waren vertreten: Adrian Seematter (Gemeinde Törbel), Christian Kenzelmann (Gemeinde und Tourismus Zeneggen), Christian Nellen (Gemeinde und Tourismus Bürchen), Alfons Schaller (Törbel Tourismus), Willy Garbely (PostAuto Oberwallis). Seitens des Projektes wurde die Arbeitsgruppe Verkehr von Hannes Müller begleitet.

In der Arbeitsgruppe Marketing waren vertreten: Stefan Petrig (Gemeinde Törbel), Karl Werlen (Gemeinde Bürchen), Detlef Gerritzen (Gemeinde Zeneggen), David Guntern (ehemals Tourismus Bürchen), Jürg Krattiger (Rund um Visp), Peter Salzmann (Marketingberater), Carmen und Amadé Kalbermatten (Restaurant Moosalp), Gustav Gattlen (Restaurant Dorbia), Stefan Luggen (PostAuto Oberwallis). Seitens des Projektes wurde die Arbeitsgruppe Marketing von Samuel Bernhard begleitet.

Total wurden in beiden Arbeitsgruppen 15 Sitzungen abgehalten.

3.4.2. Angebot

Nachdem die Arbeitsgruppe Verkehr anfänglich Vorstellungen über mögliche Angebotsverbesserungen gegenüber dem bereits bestehenden Fahrplan entwickelte, zeigte sich bald, dass hierfür kein Geld zur Verfügung stehen wird. Das Fahrplanangebot im Sommer wurde von den Vertretern der Region sowohl auf Seite Bürchen als auch auf Seite Törbel als genügend erachtet (vgl. Abbildung 20).

Im Winter wurde die Lücke zu den Alpenschnaagger-Kursen zwischen Bürchen Station und Bürchen Egga geschlossen.

Der Fahrplan 2008 von Visp nach Bürchen und nach Törbel und damit auch auf die Moosalp wurde an die neuen Anschlussverhältnisse in Visp angepasst. Quantitativ bleibt im Sommer das Angebot auf die Moosalp gleich wie im Vorjahr, im Winter musste jedoch aus Aufwandüberlegungen das Alpenschnaagger-Angebot von 3 Kurspaaren auf eines reduziert werden.

Damit kann bei dieser Pilotregion nicht von einem ins Gewicht fallenden Angebotsausbau gesprochen werden. Die Anstrengungen konzentrierten sich demgemäss auf das Marketing und die entsprechenden touristischen Angebote, was den Angebots-Flyern zu entnehmen ist.

Zusammen mit den touristischen Angeboten wurden sowohl im Sommer wie auch im Winter Spezialkurse auf die Moosalp und zurück angeboten. Im Sommer jeweils donnerstags kombiniert mit Angeboten wie ‚Donschtag-Jass' oder ‚Whisky-Night im Hochmoor', im Winter ‚Sternguckerabende' an einzelnen Wochenenden, geführte Schneeschuhtouren und ‚Alpenschnaaggerznacht'.

Moosalp-Fahrplan.

Sommer: 16. Juni - 21. Oktober

Nur Kurse, die die Moosalp bedienen. Alle Kurse siehe Fahrplanfelder 140.25, 140.30 und 140.50

Visp - Bürchen - (Zeneggen -) Moosalp - Törbel - Stalden

➔						Mo - Sa				Donnerstag
Sion ab	***7 29***	***8 24***	***8 24***	***9 24***	***12 24***	***13 24***	***13 24***		*16 03*	*17 24*
Visp an	***7 57***	***8 52***	***8 52***	***9 52***	***12 52***	***13 52***	***13 52***		*16 39*	*17 53*
Bern ab	***6 06***	***7 06***	***7 06***	***8 06***	***11 06***	***12 06***	***12 06***		*14 06*	*16 06*
Brig ab	***8 00***	***9 00***	***9 00***	***10 00***	***13 00***	***14 00***	***14 00***		*16 12*	*17 53*
Visp an	***8 06***	***9 06***	***9 06***	***10 06***	***13 06***	***14 06***	***14 06***		*16 18*	*17 59*
Brig, Bahnhof ab	*7 45*	*8 35*	*8 35*	*9 35*	*12 05*	*13 35*	*13 35*		*16 10*	*17 35*
Visp, Post an	*8 05*	*8 55*	*8 55*	*9 55*	*12 23*	*13 55*	*13 55*		*16 34*	*17 55*
Visp Post ab	8 12	9 12	9 12	10 12	13 12	14 12	14 12		16 45	18 12
Visp, Forsthaus	8 24	9 24	9 24	10 24	13 24	14 24	14 24	**Sonntag**	16 57	18 24
Zeneggen, Post	I	9 35	I	I	I	14 35	I	15 45	I	I
Zenhäusern	8 42	I	9 42	10 42	13 42	I	14 42	I	17 15	18 42
Bürchen, Station	8 47	I	9 47	10 47	13 47	I	14 47	I	ç 17 20	18 48
Bürchen, Egga	8 51	9 49 →	9 51	10 51	13 51	14 49 →	14 51	15 59	ç 17 24	18 51
Moosalp an	9 03		10 03	11 03	14 03		15 03		ç 17 36	19 01
Moosalp ab	9 28			11 36			15 34	16 36		23 20*
Z'Nivu, Skilift	9 34			11 42			15 40	16 42		23 24*
Furen an	9 49			11 57			15 55	16 57		23 35*
Furen ab	9 52			12 00			15 58	17 00		23 35*
Törbel, Post	9 56			12 04			16 02	17 04		23 39
Stalden-Saas, Bahnhof	10 19			12 27			16 25	17 27		
Stalden-Saas	*10 29*			*12 29*			*16 29*	*17 29*		
Visp an	*10 39*			*12 41*			*16 41*	*17 41*		
Brig MGB an	*10 51*			*12 51*			*16 51*	*17 51*		

Stalden - Törbel - Moosalp - (Zeneggen -) Bürchen - Visp

➔										
Brig MGB ab		*8 05*								
Visp, ab		*8 17*								
Stalden-Saas		*8 28*								
Stalden-Saas, Bahnhof		8 32	10 32	13 00				15 39		
Törbel, Post		8 53	10 53	13 21				16 00		
Furen		8 59	10 59	13 27				16 06		
Z'Nivu, Skilift		9 11	11 11	13 39				16 18		
Moosalp an		9 20	11 20	13 48	**Mo - Sa**		**Sonntag**	16 27	**Donnerstag**	
Moosalp ab	9 04	10 49	11 49	14 49		15 49		ç 17 37	00 00*	
Bürchen, Egga	9 19	11 04	12 04	15 04 →	15 05	16 04 →	16 05	ç 17 52	00 09*	
Bürchen, Station	9 23	11 08	12 08	15 08	I	16 08	I	ç 17 56	00 13*	
Zenhäusern	9 28	11 13	12 13	15 13	I	16 13	I	18 01	00 17*	
Zeneggen, Post	I	I	I	I	15 21	I	16 21	I	I	
Visp, Forsthaus	9 46	11 31	12 31	15 31	15 31	16 31	16 31	18 19	00 33*	
Visp Post an	9 58	11 43	12 43	15 43	15 44	16 43	16 44	18 31	00 45	
Visp, Post ab	*10 00*	*11 50*	*12 52*	*15 45*		*17 32*	*17 00*	*18 32*		
Brig, Bahnhof an	*10 19*	*12 18*	*13 14*	*16 04*		*17 54*	*17 24*	*18 54*		
Visp ab	*10 35*	***11 53***		***15 53***	***15 53***	***16 53***	***16 53***	*18 40*	***0 58***	
Brig an	*10 42*	***12 00***		***16 00***	***16 00***	***17 00***	***17 00***	*18 47*	***1 05***	
Bern an	*12 21*	***13 54***		***17 54***	***17 54***	***18 54***	***18 54***	*20 21*		
Visp ab	***10 07***	***12 07***	***13 07***	***16 07***	***16 07***	***17 07***	***17 07***	***19 02***		
Sion an	***10 35***	***12 35***	***13 35***	***16 35***	***16 35***	***17 35***	***17 35***	***19 30***		

* Reservieren auf Tel-Nr.027 922 00 55 ç fährt vom 23.06-15.08. täglich, fährt vom 16.06.-22.06. und vom 16.08.-21.10 nur an Sonntagen

Abbildung 20: Fahrplan Moosalp 2007

3.4.3. Kosten und Finanzierung

Kosten / Finanzierung Versuchsbetriebe 2007 und 2008
(noch nicht abgeschlossen)

Kosten

Betriebs- und Vermarktungskosten Alpentäler-Schnee-Bus 06/07	28'900.-
Betriebs- und Vermarktungskosten Alpentäler-Bus Sommer 2007	7'500.-
Betriebs- und Vermarktungskosten Alpentäler-Schnee-Bus 07/08	5'500.-
Betriebs- und Vermarktungskosten Alpentäler-Bus Sommer 2007	17'500.-

Gesamttotal	**59'400.-**

Finanzierung

Nationale Beiträge	23'300.-
Loterie Romande	10'000.-
Gemeinde Törbel	3'000.-
Gemeinde Bürchen	3'000.-
Törbel Tourismus	2'000.-
Bürchen Tourismus	3'000.-
Region Visp / Westlich Raron	3'000.-
PostAuto Oberwallis	2'000.-
Konsumgenossenschaft Törbel	1'000.-
EnAlpin AG, Visp	500.-
Metzgerei G. Zuber AG, Stalden	300.-
Zwischentotal	*51'100.-*

Betriebsertrag

Alpentäler-Schnee-Bus 06/07 und Alpentäler-Bus 2007	2'500.-
Alpentäler-Schnee-Bus 07/08 und Alpentäler-Bus 2008	2'500.-
Zwischentotal	*5'000.-*

Gesamttotal	**56'100.-**

Aktueller Fehlbetrag Bus Alpin 2008

Gesamttotal	**3'300.-**

3.4.4. Nachfrage

Die Nachfrage auf den eigentlichen Alpentäler-Bus-Kursen zu den Pauschalangeboten bleibt 2007 mit 106 Personen im Winter und 29 Personen im Sommer bescheiden, weil die hochschwelligen Produkte relativ teuer (40 bis gegen 100 Franken) und nicht reine öV-Angebote waren.

3.5. Pilotregion Binntal

3.5.1. Projektorganisation

Die Trägerschaft in der Pilotregion Binntal wurde gebildet durch den Landschaftspark Binntal (regionaler Naturpark).

Es wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, welche im Laufe des Projekts um touristische Akteure erweitert wurde: Heinz Seiler (Seiler Transporte), Armin Agten (Matterhorn Gotthard Bahn), Willy Garbely (PostAuto Oberwallis), Manfred Imhof (Gemeinde Binn), Hans Schmid (Schmid Transporte), Andreas Weissen (Landschaftspark Binntal), Paul Zeiter (Binntal Tourismus), Conchita Heinzmann (Goms Tourismus). Die Leitung wurde von Amadé Zenzünen, Vertreter des regionalen Trägers, Landschaftspark Binntal, übernommen. Seitens des Projektes wurde die Arbeitsgruppe von Samuel Bernhard und Christoph Tschopp begleitet.

Total wurden neun Sitzungen durchgeführt.

3.5.2. Angebot

Das Angebot im Binntal besteht aus drei Komponenten

- Verbindung Binn – Fäld (2.4 km)
- Verbindung Fäld – Brunnebiel (3.6 km)
- Verbindung Binn – Heiligkreuz (3.6 km)

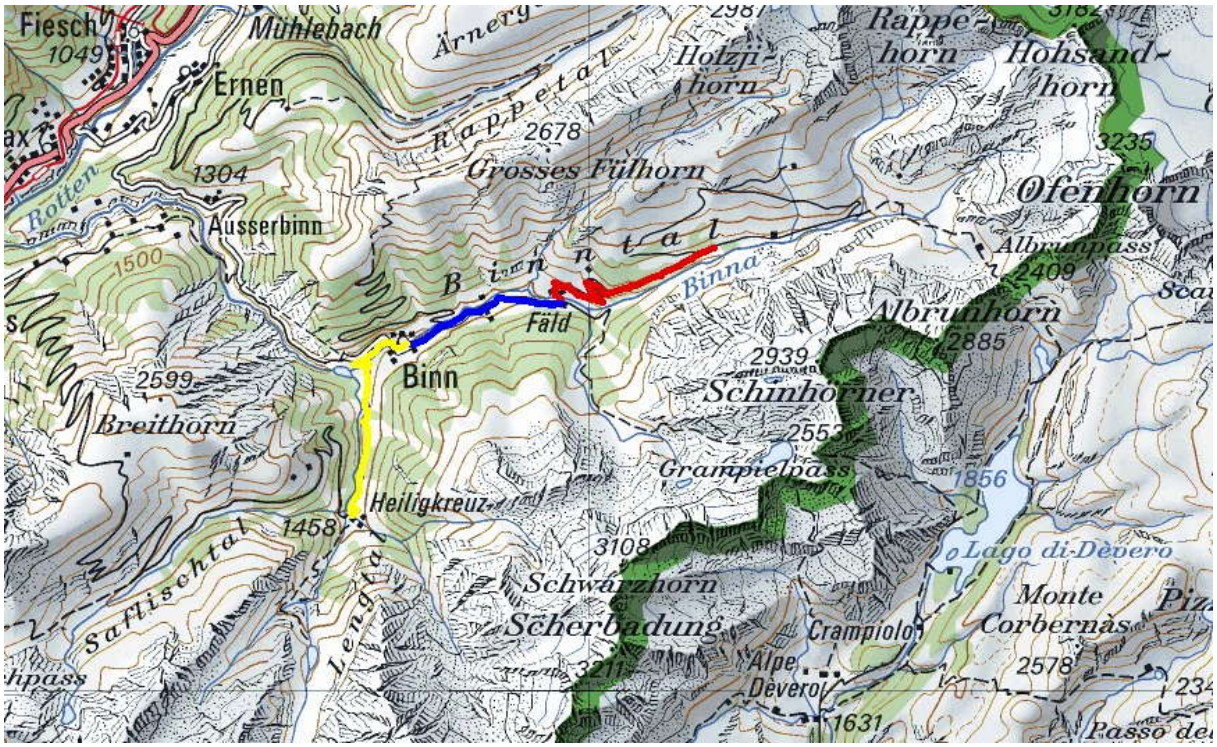


Abbildung 21: Durch Alpentäler-Bus bediente Strecken im Binntal

Das Angebot umfasst:

- Binn – Fäld: 8 Kurspaare, 5 davon auf Voranmeldung
- Fäld – Brunnebiel: 3 Kurspaare auf Voranmeldung mit Kleinbus und mit Anschluss an Strecke Binn-Fäld,
- Binn – Heiligkreuz: 2 Kurspaare auf Voranmeldung mit Kleinbus

Von Fiesch bis Binn verkehrt eine Postautolinie als Regionallinie. Die festen Kurse der Strecke Binn – Fäld werden mit demselben Postauto bedient, gelten aber als touristische Linie.

Auf eine bessere Anbindung von Grengiols musste aus Kostengründen verzichtet werden.

142.16 Binn–Fäld–Brunnebiel

Sommer: 16 Juni–21 Okt

→	201 R	203 R	205 10	207	209	211 R	213 R	215 R
Binn, Dorf	7 52	8 56	9 56	12 12	14 22	15 30	16 30	17 30
Binn, Giesse	7 55	8 59	9 59	12 15	14 25	15 33	16 33	17 33
Binn, Campingplatz	7 56	9 00	10 00	12 16	14 26	15 34	16 34	17 34
Binn, Fäld	7 59	9 03	10 03	12 19	14 29	15 37	16 37	17 37
Binn, Brunnebiel ○		9 23	10 23			15 57		

←	202 R	204 R	206 11	208	210	212 R	214 R	216 R
Binn, Brunnebiel		9 24	10 24			15 58		
Binn, Fäld	8 44	9 44	10 44	12 44	14 44	16 18	16 44	17 44
Binn, Campingplatz	8 47	9 47	10 47	12 47	14 47	16 21	16 47	17 47
Binn, Giesse	8 48	9 48	10 48	12 48	14 48	16 22	16 48	17 48
Binn, Dorf ○	8 51	9 51	10 51	12 51	14 51	16 25	16 51	17 51

10 R Binn, Fäld – Binn, Brunnebiel
11 R Binn, Brunnebiel – Binn, Fäld

R Die Rufbuskurse verkehrten nur, wenn Reservationen vorliegen ✆ 027 927 76 30 Anmeldung bis 2 Std. vor Abfahrt sowie abends bis 18.00 Uhr

Touristischer Zuschlag

Konzessionärin:
MGB
3900 Brig

Betreiber:
PostAuto Schweiz AG
Region Wallis
Filiale Brig
✆ 027 922 00 55
Fax 027 922 00 56
wallis@postauto.ch
www.postauto.ch

142.17 Binn–Heiligkreuz

Sommer: 16 Juni–21 Okt

→	251 R	253 R
Binn, Dorf	7 26	17 00
Binn, Langthal	7 28	17 02
Binn, Heiligkreuz ○	7 35	17 09

←	252 R	254 R
Binn, Heiligkreuz	7 38	17 14
Binn, Langthal	7 42	17 18
Binn, Dorf ○	7 47	17 23

R Die Rufbuskurse verkehrten nur, wenn Reservationen vorliegen ✆ 027 927 76 30 Anmeldung bis 2 Std. vor Abfahrt sowie abends bis 18.00 Uhr

Touristischer Zuschlag

Konzessionärin:
MGB
3900 Brig

Betreiber:
PostAuto Schweiz AG
Region Wallis
Filiale Brig
✆ 027 922 00 55
Fax 027 922 00 56
wallis@postauto.ch
www.postauto.ch

Abbildung 22: Fahrplan 2007 im Binntal

3.5.3. Kosten und Finanzierung

Kosten

Betriebskosten bus alpin 2006, ink. Extrakosten Vermarktung	56'000.--
Betriebskosten bus alpin 2007	54'500.--

Gesamttotal	**110'500.--**

Finanzierung

Nationale Beiträge	23'300.-
Landschaftspark Binntal	20'000.-
Lotérie Romande - Beitrag 2006	10'000.-
Lotérie Romande - Beitrag 2007	10'000.-
Raiffeisen Unnergoms Beitrag 2006	2'000.-
Raiffeisen Unnergoms Beitrag 2007	1'000.-
Bäckerei Frid Ernen - Beitrag 2007	250.-
EW Brig – Glis – Naters	1'000.-
Binntalhütte Beitrag 2007	500.-
Berg-Schneesportcenter Seiler - Beitrag 2007	4'500.-
Hydro Exploitation	2'500.-
Büro raum & umwelt ag	1'000.-
EWEMAG Beitrag 2007	500.-
Matterhorn Gotthard Bahn (Beitrag Druckkosten)	500.-
Kleinsponsoren (Albrun, Ofenhorn, Camping, Ing.büro Imhof)	460.-
Zwischentotal	*77'510.-*

Betriebsertrag	**Betrieb**
Bus alpin 2006	13'640.-
Bus alpin 2007	23'110.-
Zwischentotal	*36'750.-*

Gesamttotal	**114'260.-**

Übertrag Bus Alpin 2008

Gesamttotal	**3'760.-**

3.5.4. Nachfrage

Alle drei vom Alpentäler-Bus bedienten Gebiete kannten bis zum Pilotversuch keine öV-Bedienung. Die Strecken wurden von Wanderern oft zu Fuss zurückgelegt und auch während der Projektphase sind die zu Fuss Gehenden die grösste Konkurrenz. Im Verkehr talabwärts besteht zudem die Schwierigkeit, dass der eigentliche Wanderweg nicht an der Bushaltestelle Brunnebiel vorbeiführt und somit die Wanderung über Brunnebiel nur sinnvoll ist, wenn der Fahrplan bekannt ist. Die Benützung des Busses auf der Teilstrecke Brunnebiel-Fäld setzt also die Kenntnis der Existenz des Busses und des Fahrplans voraus. Zudem ist natürlich die Wanderung talabwärts sehr viel leichter als diejenige bergwärts, was sich in den Fahrgastzahlen entsprechend niederschlägt.

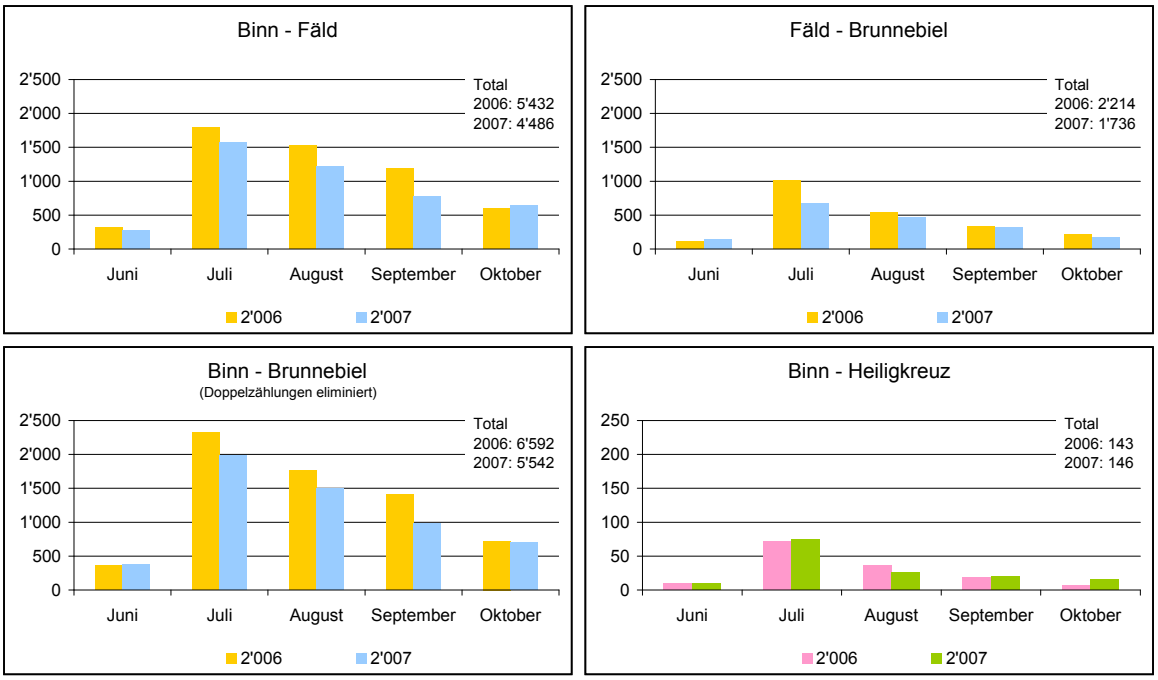
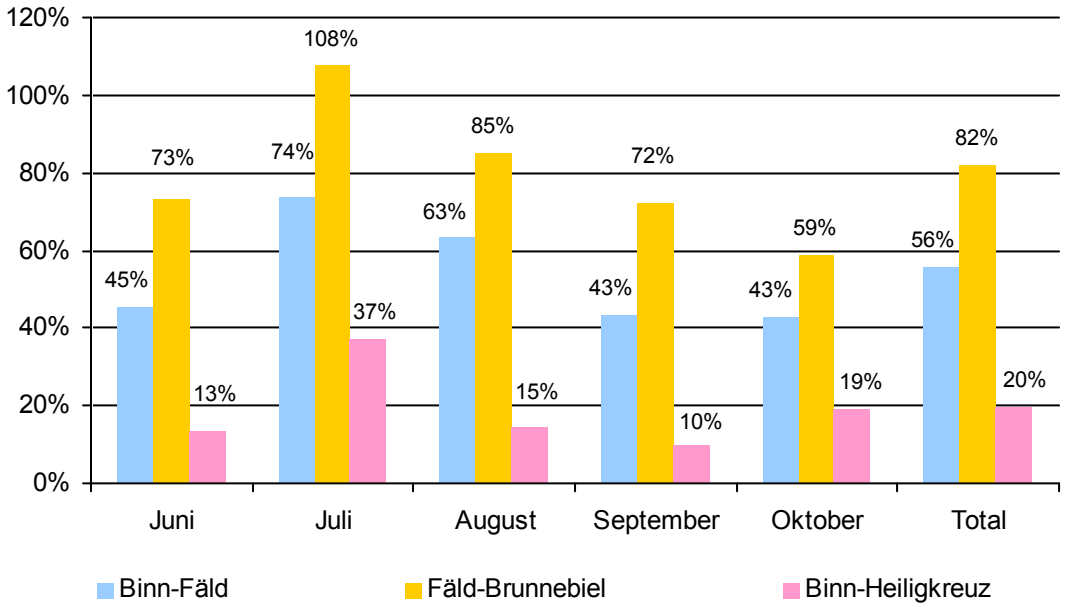


Abbildung 23: Fahrgastfrequenzen im Binntal auf den einzelnen Teilstrecken

Der Rückgang der Fahrgastzahlen im Jahre 2007 ist auf eine Preiserhöhung zurückzuführen. Enttäuschend sind die Frequenzen auf der Strecke nach Heiligkreuz (zu berücksichtigen ist der um den Faktor 10 vergrösserte Massstab bei der Strecke Binn-Heiligkreuz).



Werte über 100% ergeben sich bei Mehrfachführungen von Kursen

Abbildung 24: Prozentsatz ausgeführter Fahrten auf den einzelnen Teilstrecken

Analog zur Strecke Vrin-Puzzatsch (Greina) zeigt sich auch hier ein stark schwankender Prozentsatz ausgeführter Fahrten bei denjenigen Kursen, die nach Bedarf gefahren werden. Auffallend sind die hohen Werte auf der Strecke Binn-Fäld.

2007	Binn – Fäld			Fäld - Brunnebiel			Binn - Heiligkreuz		
Fahrtrichtung	berg-wärts	talwärts	total	berg-wärts	talwärts	Total	berg-wärts	talwärts	Total
Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Kurs	0.5	2.7	3.2	5.2	0.3	5.5	1.7	1.4	3.1

Abbildung 25: Mittlere Kursbelastung auf den einzelnen Teilstrecken

Stellt man die mittlere Kursbelastung der Bedarfskurse (Abbildung 25) derjenigen der festen Postautokurse gegenüber, die im Jahre 2007 in der Bergfahrt bei 6.4, in der Talfahrt bei 2.3 und im Total somit bei 8.7 lag, so ist fraglich, ob angesichts der hohen Prozentsätze gefahrener Kurse (Abbildung 24) bei den Bedarfskursen nicht ein durchgehend fester Betrieb bis Fäld angezeigt wäre.

4. Wertung der Resultate

4.1. Gesamtprojekt

Unter dem Kapitel 4.1. Gesamtprojekt sollen nur Wirkungen des Projektes beschrieben werden, welche nicht spezifisch einer Pilotregion zugeschrieben werden können. Der Beschrieb der Wirkungen des Gesamtprojektes bezieht sich zudem auf die allgemeinen Aufgaben für das Projekt (vergleiche Kapitel 2: Auftrag und Ziele, Aufzählungspunkte 1 bis 5 im ersten Abschnitt).

Weitere Wirkungen des Projektes sind in den nachfolgenden Kapiteln unter den einzelnen Pilotregionen dargestellt.

4.1.1. Innovative öV-Angebote

Es ist in allen vier Pilotregionen gelungen, neue öV-Angebote aufzubauen. Es wurden unterschiedliche Betriebsmodelle realisiert. Dabei wurden Kurse auf Bedarfsbasis (Rufbusse) und Fixbetrieb angeboten. Als zusätzliches Modell können diejenigen öV-Angebote gelten, welche kombiniert mit touristischen Angeboten vermarktet wurden (Beispiel Pilotregion Moosalp). Es hat sich gezeigt, dass alle Modelle ihre Berechtigung haben, die Bedingungen in den verschiedenen Pilotregionen sind entsprechend unterschiedlich.

Vergleiche dazu die Kapitel Angebot (in den Pilotregionen) 3.2.2., 3.3.2., 3.4.2. und 3.5.2.

In allen vier Pilotregionen haben die unterschiedlichsten Kreise erfolgreich zusammengearbeitet. An der Umsetzung haben sich die relevanten Organisationen aus Verkehr (Betreiber), Tourismus, Planung und Gemeinden beteiligt. Die Zusammensetzung der Arbeits- und Begleitgruppen hat sich als zweckmässig herausgestellt. Die bereichsübergreifende Zusammenarbeit hat maximale Synergien bei der Vermarktung der Angebote sowie bei der Finanzierung gebracht.

Innovativ ist die Art der Finanzierung der Angebote. Die Kosten wurden auf sehr viele verschiedene Schultern verteilt. Finanziell beteiligt haben sich neben der öffentlichen Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) auch private Träger und Sponsoren.

Vergleiche dazu die Kapitel Kosten und Finanzierung (in den Pilotregionen) 3.2.3., 3.3.3., 3.4.3. und 3.5.3.

Weiter kann der nationale Ansatz, das Problem der mangelhaften Erschliessung von touristisch interessanten Randregionen anzugehen, als innovativ - und im nachhinein durchaus auch als erfolgreich beurteilt werden. Die nationale Aufmerksamkeit beispielsweise bei den Medien ist den einzelnen Regionen beim Aufbau der Angebote zugute gekommen und die Regionen werden auch längerfristig von diesem Effekt profitieren.

4.1.2. Projektstrukturen

Die subsidiäre Projektorganisation hat sich bewährt. In den Regionen trugen die regionalen Trägerschaften die Verantwortung. Dies war wichtig für die regionale Verankerung des Projektes und gewährleistete, dass Angebote entwickelt wurden, welche den Bedürfnissen der Regionen am Besten entsprachen. Damit lag auch die Haftung bei den regionalen Trägern.

Auf der nationalen Ebene hat sich die einfache Projektorganisation mit einem Ausschuss unter der Federführung einer Organisation ebenfalls bewährt. Die Kompetenzen und Pflichten

wurden in einem Organisationsreglement sowie in einem Finanzreglement mit Anhängen klar geregelt. Dabei wurden etliche Aufgaben seitens der Trägerschaft von der federführenden Organisation (SAB) übernommen. Diese hat eng mit der Projektleitung zusammengearbeitet, was eine optimale Verbindung der strategischen und operativen Ebene ermöglichte. Es gab praktisch keine Reibungsverluste und offene Fragen konnten jeweils mit sehr kurzen Reaktionszeiten geklärt werden. Dies bedingte das Vertrauen der anderen im Träger-Ausschuss vertretenen Organisationen. Ein Vertrauensbeweis ist die Zusage sämtlicher Trägerorganisationen, sich an der Fortsetzung des Projektes Alpentäler-Bus unter dem Namen IG bus alpin (vergleiche Kapitel 5.3.) zu beteiligen. PostAuto Schweiz als wichtigster externer Partner hat ebenfalls definitiv zugesagt, sich an den weiteren Aktivitäten im Rahmen der IG bus alpin finanziell und aktiv im leitenden Ausschuss zu beteiligen.

Die regionalen Träger waren im Träger-Ausschuss mit je einem Vertreter vertreten und stellten somit faktisch die Mehrheit. Diese Einbindung war für die Klärung offener Fragen und die laufende Weiterentwicklung des Projektes äusserst wichtig.

4.1.3. Vermarktung

Wie dem Kapitel 3.1.6. Vermarktung der Angebote entnommen werden kann, konnten etliche Medien- und Vermarktungsaktivitäten unternommen werden. Die Vermarktungsarbeit kann allgemein als sehr erfolgreich gelten.

Allerdings gibt es ein Ziel, welches zumindest während der Projektphase nur teilweise erreicht werden konnte: Die Erschliessung der beiden Zielgruppen autofreie Haushalte und ausländische Gäste.

Die Vermarktung wurde so konzipiert, dass diese grossmehrheitlich von den beteiligten nationalen und regionalen Partnern getragen werden musste.

Für die erste Zielgruppe (autofreie Haushalte) kann immerhin vermutet werden, dass mit dem Einbezug der Umweltorganisation VCS viele autofreie Haushalte angesprochen werden konnten. Beim VCS gelten ungefähr 30% der Mitglieder als autofrei, genaue Werte existieren allerdings nicht.

Bei den ausländischen Gästen muss allerdings vermerkt werden, dass nur vereinzelte Meldungen über das neue Angebot bei Bergsportvereinen in den umliegenden Ländern gebracht wurden. Hier gibt es also noch Steigerungspotenzial.

4.2. Pilotregion Greina

4.2.1. Erreichen der quantitativen Ziele

Nachfolgend ist der Vergleich der während der Projektphase effektiv erreichten Werte gegenüber den Zielwerten bei der Projekteingabe dargestellt. Berücksichtigt werden nur die Effekte von der beiden Linien Vrin - Puzzatsch und Rabius - Runcahez.

	Zielwert Projekteingabe	**Effektiver Wert 2007**
Fahrgastzahl	2'100	3'651
UmsteigerInnen	1'050	1'082
NeukundInnen Region	1'050	1'095
TagesausflüglerInnen	80%	13%
Mehreinnahmen Region	CHF 62'200	CHF 214'000.-

Abbildung 26: Vergleich Zielwert bei Projekteingabe mit effektiven Werten 2007

Wertung: Die Prognosen wurden unter Berücksichtigung aller Unschärfen (vergleiche Anhang 1: Herleitung der Kennwerte) gut erfüllt, einzig beim Anteil TagesausflüglerInnen ist von einer falschen Annahme bei der Gesuchseingabe auszugehen.

4.2.2. Erreichen der qualitativen Ziele

Organisation und Kooperation

Das Vorhaben in der Pilotregion Greina war breit abgestützt (vergleiche Kapitel 3.2.1. Projektorganisation). Von Anfang an wurde die Zusammenarbeit über die Täler- ja sogar Kantonsgrenzen hinweg angestrebt (Organisationen aus dem Lugnez, Sumvitg und Bleniotal). Es darf als einer der grössten Erfolge des Projektes gewertet werden, dass eine Zusammenarbeit in der Angebotsgestaltung wie vor allem auch in der Vermarktung eines gemeinsamen Produktes zustande gekommen ist.

Von der Komplexität des Projektes her erstaunt es nicht, dass die Zusammenarbeit grösster Anstrengungen aller Beteiligten bedurfte und der Austausch unter den verschiedenen beteiligten Partner nicht immer optimal war.

Neben der Zusammenarbeit in der Vermarktung konnte weiter vom Know-how der PostAuto-Regionalstellen, von Sumvitg Turissem sowie des privaten Betreibers Autolinee Bleniesi profitiert werden.

Vermarktung

Die Zusammenarbeit bei der Vermarktung der Angebote kann in der Pilotregion Greina als optimal bezeichnet werden. Es wurde ein gemeinsamer Flyer geschaffen, welcher die Fahrpläne aller öV-Angebote in den drei Zugangstälern Lugnez, Sumvitg und Blenio enthält. Die Distribution des Flyers sowie die Kommunikation des Angebots über die Websites der beteiligten Partner wurden mit Erfolg umgesetzt.

Regionaler Mehrwert

Die finanzielle Beteiligung aller drei in Frage kommenden Verkehrsvereine Val Lumnezia, Sumvitg und Blenio belegt die Wichtigkeit der Entwicklung eines neuen öV-Angebotes für den Tourismus in allen drei Zugangstälern der Greina, ebenso ist das Engagement der Hütten sowie des SAC zu werten.

In der Pilotregion Greina wurde zudem ein Pauschalangebot geschaffen, in welchem Leistungen von Gastronomie, Hotellerie und öV verknüpft wurden. Dieses Pauschalangebot wurde von „Schweiz pur" prämiert.

Die Schätzungen für den Mehrwert in der Pilotregion Greina (vergleiche Kapitel 3.1.5. Umwelt- und regionalwirtschaftliche Effekte) belegen den Erfolg bei der Schaffung dieses Mehrwerts durch das verbesserte öV-Angebot.

Umlagerungs- und Umwelteffekte

Vergleiche Kapitel 3.1.5. Umwelt- und regionalwirtschaftliche Effekte. Aufgrund der dort angestellten Überlegungen kann von einem beträchtlichen positiven Effekt ausgegangen werden.

Da aber keine Fragebogen-Untersuchung durchgeführt wurde, kann diese Frage nicht abschliessend beurteilt werden.

Angebot, Nachfrage und Betrieb

Der Angebotsausbau hat sich in den Fahrgastzahlen niedergeschlagen und muss als Erfolg gewertet werden. Unbefriedigend bleibt die nach wie vor fehlende saisonale Abstimmung zwischen den Angeboten auf den drei Zufahrtsstrecken.

Schlecht ausgelastet sind die Rückfahrten (Puzzatsch-Vrin). Hier ist noch ein Verbesserungspotenzial vorhanden. Gefordert ist in erster Linie eine bessere Kommunikation des öV-Angebotes in der Greina selbst, beispielsweise in den Hütten und/oder bereits auf den Zufahrtsstrecken Sumvitg und Blenio.

Die Bereitstellung eines bedarfsabhängigen Angebotes erweist sich in dieser Region, insbesondere durch den hohen Kostendeckungsgrad, als gerechtfertig. Ein festes Angebot würde die Kosten unverhältnismässig in die Höhe treiben.

Tarife und Finanzierung

Mit Fahrpreisen von CHF 10.- für Erwachsene (GA, Tages- und Freikarten nicht gültig) kann nicht von kostengünstigen Angeboten gesprochen werden. Die Strategie in der Pilotregion war es von Anfang, einen beträchtlichen Teil der notwendigen Finanzierung für die öV-Angebote über die Fahrpreise hereinzuholen. Der positive Aspekt daran ist, dass die Chancen für eine langfristige Erhaltung des neu aufgebauten öV-Angebotes gut sind.

Für das Jahr 2008 zumindest ist das bestehende Angebot gesichert.

4.3. Pilotregion Gantrisch

4.3.1. Erreichen der quantitativen Ziele

Nachfolgend ist der Vergleich der während der Projektphase effektiv erreichten Werte gegenüber den Zielwerten bei der Projekteingabe dargestellt.

	Zielwert Projekteingabe	**Effektiver Wert 2006**
Fahrgastzahl	8'000	2'703
UmsteigerInnen	2'800	1'069
NeukundInnen Region	1'200	425
TagesausflüglerInnen	95%	75%
Mehreinnahmen Region	CHF 72'750.-	CHF 21'000.-

Abbildung 27: Vergleich Zielwert bei Projekteingabe mit effektiven Werten 2006

Wertung: Die Werte liegen einiges tiefer, als vor Projektbeginn prognostiziert. Dies liegt vor allem daran, dass die Projektinitianten mit einem wesentlich grösseren öV-Angebotsausbau kalkuliert haben, als dann effektiv realisiert werden konnte. Relativ die grössten Abweichungen gibt es bei der Prognose betreffend den Anteil TagesausflüglerInnen. Dieser ist überraschenderweise zwar hoch, aber nicht wie erwartet sehr hoch.

4.3.2. Erreichen der qualitativen Ziele

Organisation und Kooperation

Die operativen Arbeiten wurden von einer Arbeitsgruppe durchgeführt, in welcher der Verkehrsverband Schwarzenburgerland - als langjährig verantwortliche Organisation für den Betrieb des Schneebusses - eine zentrale Rolle übernahm. Eine führende Rolle übernahm der regionale Träger Förderverein Region Gantrisch. Weiter in der Arbeitsgruppe vertreten waren die Gemeinden Wahlern, Guggisberg und Rüschegg. Als grosser Erfolg kann gewertet werden, dass es gelungen ist, die PostAuto Schweiz AG, Region Bern, zentral in die operativen Arbeiten einzubinden. Damit wurde gewährleistet, dass die Synergien zwischen dem bestehenden Rundkurs-Angebot von PostAuto und den Gantrischbussen optimal genutzt wurden und in Zukunft noch weiter ausgebaut werden.

Die breite Abstützung der operativen Arbeiten konnte dadurch gewährleistet werden, dass eine Begleitgruppe geschaffen wurden, in welcher sämtliche relevanten Kreise einbezogen waren.

Vergleiche auch Kapitel 3.3.1.

Die Kapazitäten des Projektes arg strapaziert und die Arbeiten stark erschwert haben die komplexe Struktur sowie die Vielzahl an involvierten regionalen Akteuren. Involviert waren zwei Planungsregionen, zudem musste das zu schaffende Angebot auf das bestehende Rundkurs-Angebot der PostAuto Schweiz AG, Region Bern, abgestimmt werden. Weiter waren seitens der relevanten regionalen Akteure zu wenig personelle Kapazitäten verfügbar, was durch das Projektteam wettgemacht werden musste. Einige Probleme waren aber absehbar und wurden seitens der nationalen Projektakteure eingegangen. Es war klar, dass die Pilotregion Gantrisch schon von der geographischen Komplexität her (Grösse des fraglichen Gebietes, Vielfalt an öV-Erschliessungs-Möglichkeiten) eine grosse Herausforderung sein würde. In der öV-Erschliessungs-Geschichte gab es denn auch immer wieder Rückschläge und viele Diskussionen innerhalb der Region. Es musste damit gerechnet werden, dass dadurch auch die organisatorischen Voraussetzungen besonders schwierig sein würden.

Abschliessend kann aber gesagt werden, dass sich der Aufwand gelohnt hat und in der Pilotregion Gantrisch ein fruchtbarer Prozess in Gang gekommen ist.

Vermarktung

Die Zusammenarbeit unter den verschiedenen an der Vermarktung der Gantrischbusse beteiligten Organisationen kann als gut bezeichnet werden. So ist es gelungen, die Angebots-Flyer respektive die Informationen über den Schneebus und Wanderbus breit zu streuen. Voll unterstützt wurden die Werbeanstrengungen vom Verkehrsverband Schwarzenburgerland, dem Förderverein Region Gantrisch, dem Langlaufzentrum Gantrisch sowie diversen weiteren touristischen Anbietern. Ebenso beteiligten sich die Gemeinden wie auch die Transportpartner in zunehmendem Masse an der Vermarktung der Gantrischbusse. Die PostAuto Schweiz AG, Region Bern, schaltete die Angebote auf deren Website, die BLS AG konnte am Schluss des Projekts für den Schneebus 2008 gar als Vermarktungspartner gewonnen werden (redaktioneller Artikel im Kundenmagazin „Streifzug").

Regionaler Mehrwert

Es ist im Rahmen des Projektes nicht gelungen, touristische Produkte mit Einbindung des öV-Angebotes zu entwickeln. Die Gründe dafür ist die relativ schwache Stellung des Tourismus in der Region sowie andere Prioritätensetzung innerhalb der Arbeitsgruppe.

Die Pilotregion Gantrisch ist im Unterschied zu den anderen Pilotregionen ein Naherholungsgebiet und hat natürlicherweise eine andere Ausgangslage: die Gäste sind Tagesausflügler, mit welchen sich nur wenig Wertschöpfung generieren lässt.

Sofern die Bedingungen für den Wintersport gut sind, liefert der Schneebus aber durchaus einen beträchtlichen Mehrwert, indem eine stattliche Anzahl Neukunden in die Region gebracht werden kann. Dies konnte insbesondere im ersten Versuchsjahr klar gezeigt werden.

Sollte aber auch im Sommer ein beträchtlicher Mehrwert dank des Wanderbusses erzielt werden können, muss wohl langfristig über den Ausbau des Angebotes oder die Integration von touristischen Angebotselementen nachgedacht werden.

Umlagerungs- und Umwelteffekte

Vergleiche Kapitel 3.1.5. Umwelt- und regionalwirtschaftliche Effekte. Aufgrund der dort angestellten Überlegungen kann von einem beträchtlichen positiven Effekt ausgegangen werden. Dies ist insbesondere - aufgrund der Fahrgastfrequenzen - beim Schneebus der Fall, wenn die Bedingungen für den Wintersport stimmen und überhaupt gefahren werden kann.

Angebot, Nachfrage und Betrieb

Sowohl das Schneebus- als auch das Wanderbusangebot bewegen sich quantitativ auf dem tiefstmöglichen Niveau. Wurde anfänglich von einem Gesamtkonzept für das Gantrischgebiet ausgegangen, so musste schliesslich aus Kostengründen eine Beschränkung auf ein absolutes Minimum in Kauf genommen werden. Trotz dieses bescheidenen Ansatzes können die erreichten Fahrgastzahlen als Erfolg gewertet werden. Ein sukzessiver quantitativer Ausbau sollte aber mittel- bis längerfristig nicht aus den Augen verloren werden.

Tarife und Finanzierung

Der Fahrpreis von CHF 10.- für Erwachsene für die maximale Strecke - sowohl des Schneebus wie auch des Wanderbus - ist zwar relativ hoch, aber es muss berücksichtigt werden, dass damit eine lange Strecke zurückgelegt wird. Beim Schneebus erhält der Fahrgast unter Vorweisen der Fahrkarte zudem eine kleine Preisreduktion am Skilift.

Das Ziel der nachhaltigen Finanzierung in der Region konnte schon beinahe erreicht werden - allerdings auf Kosten des - vor allem im Sommer - noch recht knappen Angebotes. Erfreulich ist die Einbindung der Gemeinden. Daneben gilt es aber, weitere Anstrengungen im Sponsoring zu unternehmen.

Für das Jahr 2008 ist das bestehende Angebot zumindest gesichert.

4.4. Pilotregion Moosalp

4.4.1. Erreichen der quantitativen Ziele

Nachfolgend ist der Vergleich der während der Projektphase effektiv erreichten Werte gegenüber den Zielwerten bei der Projekteingabe dargestellt.

	Zielwert Projekteingabe	**Effektiver Wert 2007**
Fahrgastzahl	10'000	157
UmsteigerInnen	500	41
NeukundInnen Region	4'500	40
TagesausflüglerInnen	90%	100%
Mehreinnahmen Region	CHF 424'125.-	CHF 2'230.-

Abbildung 28: Vergleich Zielwert bei Projekteingabe mit effektiven Werten 2007

Wertung: Die Prognosen wurden in massiver Weise nicht erfüllt. Dies liegt einerseits daran, dass vermutlich von einem zu unrealistischen Potenzial ausgegangen wurde. Andererseits wurde aber auch die Schranke sehr hoch gesetzt, indem vor allem Pauschalangebote geschaffen wurden und der Fokus nicht primär auf Frequenzsteigerungen beim öV gelegt wurde.

4.4.2. Erreichen der quantitativen Ziele

Organisation und Kooperation

Anfangs wurde parallel in den zwei Arbeitsgruppen „Verkehr" und „Marketing" gearbeitet. Der Vorteil dabei war, dass so viele regionale Akteure aktiv in die operativen Arbeiten eingebunden werden konnten. Der Nachteil war aber, dass die Entscheidprozesse etwas schwerfällig waren.

Aufgrund der speziellen Situation in der Pilotregion Moosalp (mit der bereits zum Projektstart relativ guten öV-Erschliessung - dieses Angebot aber gefährdet) war von Anfang an die Vermarktung im Vordergrund. Mit touristischen Produkten sollte Aufmerksamkeit für das bestehende Angebot geschaffen und dieses damit gestärkt werden. Die Arbeiten wurden folglich am Ende des Projektes nur noch von der Arbeitsgruppe Marketing verrichtet. Die Fokussierung auf den Vermarktungsaspekt hatte zur Folge, dass dementsprechend die Ansprechgruppen aus den nicht touristischen Bereichen wenig eingebunden waren.

Als Erfolg des Projektes kann aber gewertet werden, dass die Kommunikation über die Gemeindegrenzen hinweg ins Rollen gekommen ist. So wurde nicht nur ein gemeinsames Projekt zwischen Törbel und Bürchen initialisiert, sondern es konnten darüber hinaus die Gemeinden Embd, Zeneggen und Unterbäch gewonnen werden, sich der mit dem Projekt neu geschaffenen Dachmarke Moosalp anzuschliessen. Die Absicht der unter der Dachmarke zusammengeschlossenen Gemeinden und touristischen Organisationen und Leistungserbringer ist es, zukünftig nur noch gemeinsam unter eben dieser neuen Marke aufzutreten.

Die PostAuto Schweiz AG, Region Wallis, konnte ihr Know-how gewinnbringend für das Projekt einbringen, ebenso war mit Peter Salzmann, ein erfahrener Marketing-Fachmann in der Arbeitsgruppe Marketing vertreten.

Vermarktung

Es wurde ein Flyer im „PostAuto-Look"geschaffen. Damit war die zentrale Einbindung von PostAuto Schweiz AG, Region Wallis, gewährleistet, was sich auch in einem finanziellen Bei-

trag seitens von PostAuto für das Projekt manifestierte. Ebenso wurde die Werbung für die Angebote optimal unterstützt. Mit den Gemeinden und Tourismus der hauptsächlich beteiligten Gemeinden Törbel und Bürchen sowie Rund um Visp konnten die Angebote auch über weitere Kreise vermarktet werden.

Weitere Synergien sind kaum möglich, da es sich bei den Angeboten um sehr spezifische handelt.

Der Angebots-Flyer wurde in der Region breit gestreut (Haushaltungen der Region, touristische Leistungserbringer, in den PostAuto-Bussen etc.). Zudem wurde auch im Radio und mit Zeitungsinseraten Werbung gemacht. Es wurde also zumindest alles versucht, die Bekanntheit der Moosalp zu steigern. Die regionalen Akteure werten die Werbewirksamkeit durch das Projekt als sehr gut.

In der Kommunikation wurde die Moosalp immer auch als Natur-Highlight dargestellt. Es ist daher davon auszugehen, dass damit auch die Bekanntheit der Region in dieser Hinsicht erhöht werden konnte.

In der Kommunikation wurden neben der Darstellung der Moosalp als Natur-Highlight auch die geselligen und kulturellen Höhepunkte beschrieben und in die Angebote integriert (Jassturnier, „zämulaa" mit den Eringerkühen, Moosalpkrimi - im Kombination mit gastronomischen Angeboten). Den Gästen, respektive Interessierten wurde damit gezeigt, dass die Moosalp bei gutem wie auch bei schlechtem Wetter einiges zu bieten hat und sich damit auch als Feriendestination eignet.

Hingegen ist noch nicht gelungen, die Region Moosalp als Naherholungsgebiet der Zentren zu positionieren. Verbessert werden kann auch die Positionierung als Tagesausflugsziel für die Gäste der nahen touristischen Zentren (z.B. Zermatt und Saas Fee).

Regionaler Mehrwert

Die öV-Angebote wurden nur geringfügig ausgebaut - vergleiche auch Kapitel 3.4.2. Allerdings ist es gelungen touristische Pauschalangebote zu schaffen, bei welchen der öV integrierter Bestandteil ist. Die Wirkung der Produkte muss allerdings als klein eingeschätzt werden. Die Barriere für hochkarätige (und teure) Produkte ist offenbar für die KundInnen sehr hoch.

Für das zweite Versuchsjahr (die Pilotregion Moosalp startete ein Jahr später als die anderen drei Pilotregionen) wird nun noch eine neue Strategie versucht: Die regionalen Akteure konzentrieren sich auf das Sommerangebot und fahren den Aufwand für das Winterangebot hinunter. Neu soll im Sommer ein RailAway-Angebot, das Moosalp-Raclette angeboten und vermarktet werden.

Umlagerungs- und Umwelteffekte

Vergleiche Kapitel 3.1.5. Umwelt- und regionalwirtschaftliche Effekte. Nach einem Betriebsjahr muss fest gestellt werden, dass die erwünschten Umlagerungseffekte nicht statt gefunden haben. In der Region sind deshalb Bestrebungen in Gang, eine bessere Parkplatzbewirtschaftung sowie weitere verkehrslenkende Massnahmen einzuführen. So hat die Gemeinde Bürchen bereits auf dem ganzen Gemeindegebiet Parkplatzgebühren eingeführt.

Angebot, Nachfrage und Betrieb

Lückenschluss zum Alpenschnaagger, in Pauschalangebote integrierte Abendkurse und Ausdehnung eines bisher nur zeitweise angebotenen Kurses auf durchgehenden Betrieb stellen die wesentlichen Verbesserungen bei den Verbindungen zur Moosalp dar. Die in die Pauschalangebote integrierten öV-Verbindungen maximal ein- bis zweimal pro Woche vermögen

aus öV-Sicht keine relevante Nachfrage zu generieren. Aus touristischer Sicht ist diese Nachfrage jedoch nicht zu vernachlässigen.

Tarife und Finanzierung

Die Ausgangslage in der Pilotregion Moosalp ist anders als in den anderen drei Pilotregionen: es geht darum, mit Pauschalangeboten die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf ein - bestehendes - gefährdetes öV-Angebot zu lenken und dieses damit zu stärken.

Deswegen war die kostengünstige Produktion gar nie das Ziel. Aufgrund der bisher eher geringen Resonanz ist es noch schwierig zu sagen, ob ein positiver Effekt auf das bestehende PostAuto-Angebot auszumachen ist. Damit kann auch noch nicht beurteilt werden, ob die nachhaltige Finanzierung in der Region gesichert werden kann.

Das Angebot für das Jahr 2008 wurde neu konzipiert, unter dem Strich leicht reduziert.

4.5. Pilotregion Binntal

4.5.1. Erreichen der quantitativen Ziele

Nachfolgend ist der Vergleich der während der Projektphase effektiv erreichten Werte gegenüber den Zielwerten bei der Projekteingabe dargestellt.

	Zielwert Projekteingabe	**Effektiver Wert 2007**
Fahrgastzahl	1'700	5'542
UmsteigerInnen	170	1'642
NeukundInnen Region	680	2'417
TagesausflüglerInnen	80%	31%
Mehreinnahmen Region	CHF 80'580.-	CHF 538'000.-

Abbildung 29: Vergleich Zielwert bei Projekteingabe mit effektiven Werten 2007

Wertung: Die Prognosen wurden deutlich übererfüllt. Eventuell waren hier die Prognosen etwas vorsichtig. Auffällig ist insbesondere das sehr starke Übertreffen der Prognose bei den UmsteigerInnen. In der Tat ging man vor Projektstart davon aus, dass viele naturnahe TouristInnen zu den Gästen gehören und diese kaum mit dem Auto anreisen. Dies war aber offensichtlich eine falsche Einschätzung.

4.5.2. Erreichen der qualitativen Ziele

Organisation und Kooperation

In der operativ tätigen Arbeitsgruppe waren Vertreter aller wichtigen Organisation aus Verkehr, Behörden und Tourismus vertreten - vergleiche Kapitel 3.5.1. Die Arbeit im Gremium war äusserst effizient und zielgerichtet, die Strategie und das Vorgehen bald nach Projektstart klar. Entsprechend konnte mit relativ wenig Aufwand ein sehr gutes Resultat erzielt werden.

Etwas speziell muss die Situation hingegen betreffend der Abstützung des Projektes in Bevölkerung eingestuft werden. Ähnliche Projekte für die bessere öV-Erschliessung des Binntals wurde vom Volk an Gemeindeversammlungen schon in den Jahren 2001 und 2003 abgelehnt. Das Bus Alpin-Projekt wurde vom regionalen Träger, dem Landschaftspark Binntal sowie dem nationalen Projektleiter im Jahr 2005 an einer Gemeindeorientierung öffentlich

vorgestellt. An einer darauf stattfindenden Gemeindeversammlung wurde das Projekt gutgeheissen. Es gab aber auch Gegenstimmen.

Während der gesamten Projektdauer sind auch negative Stimmen aus Teilen der Bevölkerung zu vernehmen. Diese befürchten, dass die Erschliessung des Brunnebiels sowie die bessere Erschliessung von Fäld dem Dorf Einnahmen entgehen. Die Rechnung im Kapitel 3.1.5. Umwelt- und regionalwirtschaftliche Effekte und Herleitung im Anhang 2 zeigen aber ein anderes Bild. Der Landschaftspark Binntal will nun mit einer weiterführenden Untersuchung bei den Leistungserbringern zeigen, dass effektiv Mehrwert geschaffen werden konnte.

Die nahezu optimale Einbindung regionaler Akteure zeigte sich auch, indem auf regionale Ressourcen im Verkehrsbereich (PostAuto und MGB) sowie bei der Vermarktung (insbesondere Landschaftspark) zurückgegriffen werden konnte. Zudem wurden Arbeiten in der Verkehrsplanung von Christoph Tschopp übernommen. Dieser ist ein ausgewiesener Verkehrsexperte und Mitglied der Arbeitsgruppe Verkehr des Landschaftsparks Binntal.

Vermarktung

Für das neue öV-Angebot im Binntal wurde ein Flyer geschaffen, welcher die Fahrplan-, Karten- sowie weitere Informationen beispielsweise zu Übernachtungsgelegenheiten bündelt. Der Anspruch der Kundenfreundlichkeit ist erfüllt.

Bemängelt wurde von Kundenseite, dass die Preisstruktur im zweiten Versuchsjahr nicht klar kommuniziert worden sei. Dies wird im nächsten Jahr wieder korrigiert.

Das Zusammenspiel der involvierten Organisationen kann in der Pilotregion Binntal als nahezu optimal bezeichnet werden. So haben sich seitens des Tourismus die lokalen Verkehrsbüros, Goms Tourismus und der Landschaftspark in der Werbung engagiert. Eine spezielle Rolle kam den Transportpartnern PostAuto Schweiz AG, Region Wallis sowie der Matterhorn Gotthard Bahn MGB zu. Diese beteiligten sich bei der Flyer-Distribution, zudem machten Sie auch mit Plakaten in Bussen und Zügen auf das neue Angebot aufmerksam.

Die neu geschaffenen Angebote im Binntal sind auf den Wandertourismus ausgelegt. In dem Sinne bietet das öV-Angebot die Grundvoraussetzung für einen sanften Tourismus. Die Verknüpfung mit touristischen Produkten könnte vielleicht noch geprüft werden, drängt sich allerdings zurzeit nicht als erstprioritär auf.

Regionaler Mehrwert

Die Pilotregion Binntal ist ein klassisches Feriendomizil, was mit der Fragebogen-Untersuchung auch klar gestützt wurde. Die Region besticht allerdings nicht durch eine Vielzahl von touristischen Angeboten, als vielmehr durch die Naturwerte. Der Wandertourismus ist in der Region denn auch absolut vorherrschend. Deswegen wurde der Fokus auf die bessere öV-Erschliessung gelegt und weniger auf eine Anbindung an touristische Produkte. Aufgrund der ausgewiesenen Fahrgastzahlen wie auch der NeukundInnen liegt es auf der Hand, dass es gelungen ist, durch den Ausbau des öV regionalen Mehrwert zu schaffen.

Umlagerungs- und Umwelteffekte

Vergleiche Kapitel 3.1.5. Umwelt- und regionalwirtschaftliche Effekte. Aufgrund der dort angestellten Überlegungen kann von einem grossen positiven Effekt ausgegangen werden. Das Umlagerungspotenzial wurde vor dem Projektstart massiv unterschätzt. Es wurde davon ausgegangen, dass schon sehr viele bestehende KundInnen naturnahe TouristInnen sind, welche ohne Auto anreisen. Dies war und ist offenbar nicht der Fall (vergleiche Kapitel 4.5.1.).

Angebot, Nachfrage und Betrieb

Die Strecken Binn – Fäld – Brunnebiel und Binn – Heiligkreuz waren vor Projektbeginn nicht mit öffentlichem Linienverkehr erschlossen. Dieses Defizit ist behoben. Das Angebot ist im Vergleich mit andern Regionen komfortabel und wird, wie die Fahrgastzahlen zeigen, auch akzeptiert.

Die Problematik der bedarfsabhängigen Angebote wird im Kapitel 5.1.2. ausführlich diskutiert. Es ist empfehlenswert, mittelfristig zwischen Binn und Fäld nur noch feste fahrplanmässige Kurse anzubieten.

Aus Aufwandgründen musste die Einrichtung eines öV-Angebotes für Exkursionen in die hochalpinen Gebiete rasch fallengelassen werden.

Tarife und Finanzierung

Das erste Teilziel wurde erreicht - die Fahrpreise in der Pilotregion Binntal sind sehr tief, auch wenn sie im zweiten Versuchsjahr noch etwas angehoben wurden, um den Beitrag an die Finanzierung auf ein annehmbares Niveau zu heben. Zudem konnten die Tarife vereinheitlicht werden.

Trotz dieser Fahrpreiserhöhung bleibt nach Abzug der auch langfristig zu erwartenden Sponsoren- und Kantonsbeiträge ein nicht unerhebliches Defizit, welches durch den regionalen Träger gedeckt werden muss. Die nachhaltige Finanzierung ist also noch nicht gesichert.

Für das Jahr 2008 aber ist das bestehende Angebot zumindest gesichert.

5. Schlussfolgerungen

5.1. Modell Alpentäler-Bus / Bus Alpin - die Erfolgsfaktoren

In diesem Kapitel werden das Modellhafte und die entscheidenden Erfolgsfaktoren beim Vorgehen dargelegt. Aufgrund der in den Kapiteln 3.1.1. bis 3.1.6. sowie den Kapiteln 3.2. bis 3.5. kann gezeigt werden, dass das Projekt eindeutig positive Wirkungen erzielen konnte, deshalb kann es zu recht als Beispiel dienen. Im vierten Kapitel (Wertung der Resultate) wird dieser Sachverhalt gewürdigt und diskutiert.

Der eindeutigste Erfolgsindikator ist das langfristige Überleben der in den Pilotregionen aufgebauten öV-Systeme. Werden diese auch nach der Pilotphase weiterhin von den Regionen getragen und weiterbetrieben, kann davon ausgegangen werden, dass die Angebote einem Bedürfnis entsprechen und den Regionen Nutzen bringen. Nachfolgend ist die Situation in den vier Pilotregionen nach Projektende in Bezug auf den Weiterbetrieb aufgeführt:

Kategorie	I	II	III	IV
Gantrisch	X			
Greina	X			
Binntal	X			
Moosalp		X		

Abbildung 30: Sicherung des öV-Angebotes in den vier Pilotregionen

Kategorie I: *Langfristiger Betrieb beschlossen, Angebot nicht gekürzt und Weiterbetrieb 2007/2008 gesichert.*
Kategorie II: *Langfristiger Betrieb beschlossen, Angebot gekürzt und Weiterbetrieb 2007/2008.*
Kategorie III: *Langfristiger Betrieb beschlossen, Weiterbetrieb nicht gesichert.*
Kategorie IV: *Langfristiger Betrieb nicht beschlossen.*

5.1.1. Erfolgsfaktor Methodik und Projektstruktur

Bewährt hat sich der partizipative Ansatz. In allen Pilotregionen wurden die relevanten Organisationen und Institutionen aus Behörden sowie den Bereichen öV, Tourismus und Planung mindestens begrüsst und informiert sowie mehrheitlich auch in den regionalen Arbeitsgruppen direkt beteiligt. Der grosse Vorteil beim aktiven Einbeziehen und Beteiligen aller wichtigen regionalen Akteure: Wenn das Projekt und die Planungsarbeiten laufen, gibt es nachträglich keine Rückenschüsse mehr, weil sich alle in die Lösungsfindung einbringen können.

Für mögliche neue Regionen, welche das Alpentäler-Bus-Konzept erfolgreich umsetzen wollen, können folgende Empfehlungen abgegeben werden:

A) Aktive Beteiligung - direkte Einbindung in regionale Arbeitsgruppen von VertreterInnen:

- Gemeinde
- Lokaler Tourismus
- PostAuto-Regionalstellen und wichtigste lokale private Betreiber
- Grosse regionsübergreifende Projekte, beispielsweise Pärke

B) Begrüssung, Information, Einladen zu partieller Mitgestaltung von VertreterInnen:

- Regionale Opinion Leaders
- Touristische Destinationen und kantonale Tourismusverbände
- VertreterInnen Kantone und Regionalplanungsstellen
- Touristische Leistungserbringer in den Regionen

Entscheidend für den Erfolg eines regionalen Projektes ist schliesslich das offene Ohr der nationalen Projektleitung sowie des Verkehrsplaners für die Wünsche der regionalen Akteure: die nationalen Akteure stellen die regionalen Wünsche und Bedürfnisse in einen grösseren Kontext, geben generell nur Empfehlungen ab, berichten über ihre Erfahrungen in den anderen Regionen und regen die die regionalen Akteure zu eigenverantwortlichem Handeln an. Alle Entscheide werden von den regionalen Akteuren gefällt und müssen primär von diesen getragen werden.

Bei der Trennung der Verantwortlichkeiten zwischen dem Projektaufbau und der Betriebe in den Regionen lief es allerdings nicht immer rund. Die Verantwortlichkeiten waren vor allem den Pilotregionen nicht immer klar - insbesondere in der Frage der Defizithaftung für den Betrieb. Die Projektstruktur zeigte sich aber zur Behebung dieser Frage als zweckmässig, da die Pilotregionen mit je einem Vertreter im Trägerausschuss vertreten waren. Für die Weiterarbeit in der IG bus alpin (vergleiche Kapitel 5.3.) wurde oben erwähnte Frage der Betriebshaftung nun explizit ins Organigramm und in den Aufgabenbeschreibung für die Regionen eingetragen.

5.1.2. Erfolgsfaktor Angebot, Betrieb und Nachfrage

Die Tabelle in Kapitel 3.1.4. gibt einen Überblick über die Nachfrage-, Kosten- und Ertragssituation.

Es zeigen sich auf allen Ebenen enorme Unterschiede zwischen den verschiedenen Regionen, die primär durch die unterschiedliche Angebotsquantität bedingt sind.

Tiefe Fahrgastzahlen können aber nicht mit Misserfolg gleichgesetzt werden. Entscheidend ist vielmehr die Frage, was mit dem vorhandenen Angebot ausgeschöpft werden konnte. Ein möglicher Indikator zur Beantwortung dieser Frage, ist die durchschnittliche Kursbelegung, die in der folgenden Tabelle zusammengestellt ist:

Region	Strecke	Fixe Kurse	Bedarfskurse
Greina	Vrin – Puzzatsch		5.8
	Sumvitg - Runcahez		5.0
Gantrisch Wanderbus	Riffenmatt – Ottenleuenbad	8.3	
Binn	Binn – Fäld	8.7	3.2
	Fäld - Brunnebiel		5.5
	Binn – Heiligkreuz		3.2

Vergleich der mittleren Kursbelegung (Fahrgäste pro Kurspaar)

Die beiden Regionen mit einem ganz oder teilweise festen fahrplanmässigen Angebot weisen wesentlich höhere Kursbelegungen auf als die übrigen bedarfsabhängig betriebenen Angebote. Dies bestätigt Erfahrungen, die anderweitig gemacht werden konnten.

Interessant sind drei Feststellungen:

- Die Unterschiede zwischen festen und bedarfsabhängigen Angeboten sind unabhängig von der tatsächlich gefahrenen Zahl der Kurse: Im Gantrischgebiet handelt es sich um ein Kurspaar jeweils Samstags und Sonntags, im Binntal um drei täglich gefahrene Kurse. Auch die bedarfsabhängig gefahrenen Linien weisen grosse Unterschiede in der Angebotsquantität auf.

- aufgrund von anderweitigen Erfahrungen über das Verhältnis von bedarfsabhängigen und festen Angeboten müssen die Auslastungsunterschiede als relativ klein bezeichnet werden.
- Bei den bedarfsabhängigen Linien gibt es zwei Gruppen: die Angebote in der Region Greina und auf der Strecke Fäld-Brunnebiel weisen wesentlich höhere Kursbelastungen auf als Binn-Fäld und Binn-Heiligkreuz.

Wie infolge der geringen Unterschiede zwischen festen und bedarfsabhängig betriebenen Angeboten deutlich wird und wie bereits bei der Diskussion der Angebote der einzelnen Regionen erwähnt (vgl. Kapitel 3.3.4 und 3.5.4), kann ein bedarfsabhängiges Angebot durchaus sinnvoll sein (Fäld-Brunnebiel, Greina). Es gibt aber auch Fälle, in denen es in Frage gestellt werden muss (Binn-Fäld). Wo das Potenzial für feste Kurse vorhanden ist, sollte unbedingt ein solches Angebot installiert werden. Binn-Fäld ist offensichtlich ein solcher Fall, da auf dieser Strecke unterschiedliche Bedürfnisse überlagert sind, während auf der Strecke Fäld-Brunnebiel praktisch nur noch Wanderer transportiert werden und die Wetterabhängigkeit grösser ist als zwischen Binn und Fäld. Anders verhält es sich zwischen Binn und Heiligkreuz, wo das Potenzial insgesamt sehr gering ist und sich deswegen ein bedarfsabhängiger Betrieb aufdrängt.

Demgegenüber bewährte sich der feste fahrplanmässige Betrieb in der Gantrischregion, da hier vor allem die Naherholung im Vordergrund steht und kurzfristige Entscheide der Fahrgäste erwartet werden müssen.

Fazit: es ist in jedem einzelnen Fall abzuwägen, welche Betriebsform zweckmässig ist. Entscheidender Faktor ist die Fahrgaststruktur (Naherholung oder Feriengäste), ins Gewicht fällt aber auch das Aktivitätsspektrum, das mit dem Angebot abgedeckt werden kann und daraus resultierend die Intensität der Wetterabhängigkeit. Es gibt kein simples Rezept für diesen Entscheid. Im Einzelfall sind Erfahrungen zu sammeln und allenfalls ist ein Entscheid zu korrigieren.

5.1.3. Erfolgsfaktor Finanzierungsmodelle

Verschiedene Vorhaben konnten nicht realisiert werden:

- Im Lugnez war geplant, talinterne und Abendangebote im Tal zu schaffen.
- Auf der Moosalp war ein quantitativer Angebotsausbau vorgesehen.
- In der Gantrischregion bestand die Absicht, im Rahmen eines Gesamtkonzeptes alle touristischen Schwerpunkte während der Saison möglichst täglich zu bedienen.
- Im Binntal sollten Angebot für Exkursionen in die hochalpinen Gebiete geprüft werden.

In allen Fällen wurde sehr schnell klar, dass aus finanziellen Gründen diese Ziele nicht weiterverfolgt werden können. Die Erkenntnis, welche Quantität und Qualität des öffentlichen Verkehrs überhaupt in Betracht gezogen werden kann, war sehr ernüchternd. Zentrales Problem ist und bleibt die Finanzierung.

Wie bei der Methodik hat sich ein flexibles regionsangepasstes Vorgehen auch bei den Finanzierungsmodellen bewährt. Die Pilotregionen hatten zum Teil sehr grosse Unterschiede in den Voraussetzungen für die Finanzierung. Zudem zeigt sich, dass dort, wo abgesehen von den Möglichkeiten einer Region bzw. deren Gemeinden nicht noch weitere Finanzierungsquellen erschlossen werden können, nur minimale Angebote in Frage kommen. In den Regionen Gantrisch und Moosalp war die Finanzierung primär den Gemeinden überlassen, während im Lugnez (Pilotregion Greina) vom Kanton und im Binntal von Seiten des Naturparks wesentliche finanzielle Impulse hinzukamen. Dementsprechend unterscheiden sich die Angebote zwischen diesen Regionen.

Sehr unterschiedlich wurde in den verschiedenen Regionen auch der Beitrag über die Billeterträge gehandhabt. Während beispielsweise in der Pilotregion Greina eine Fahrt von Vrin nach Puzzatsch für Erwachsene pauschal CHF 10.- kostete, betrug der Fahrpreis im Jahr 2006 für die etwa gleich lange Strecke von Binn nach Fäld in der Pilotregion Binntal für Erwachsene mit 1/2-Tax-Abonnement CHF 4.20.

Zweifellos haben die Billetpreise einen Einfluss auf die Nachfrage nach den öV-Angeboten. Ein Indiz hierfür ist die Wirkung der Billetpreis-Erhöhung um rund 20% in der Pilotregion Binntal von 2006 auf 2007: Die Fahrgastzahl sank trotz ungefähr vergleichbarer Verhältnisse in der Vermarktung der Busse sowie des Wetters um 16%.

Nicht zuletzt aus diesem Grunde sollen gerade die Hauptnutzniesser - die Leistungserbringer im Tourismus und über die Steuereinnahmen die direkt involvierten Gemeinden - in den Regionen motiviert werden, sich bei der Finanzierung zu beteiligen.

Als eine der Hauptquintessenzen des Projektes kann gesehen werden, dass das Generieren von Geldmitteln über Partnerorganisationen und regionale Sponsoren schwierig, das Generieren von nationalen Sponsoren sehr schwierig ist. Aus diesem Grunde kann möglichen neuen Regionen, welche das Alpentäler-Bus-Konzept umsetzen wollen, empfohlen werden, die Billetpreise - bei Fehlen von zahlungskräftigen Sponsoren - zumindest in einer ersten Phase deutlich über dem Niveau des sonstigen öV anzusetzen.

5.1.4. Erfolgsfaktor nationale Vermarktung

Als ein wichtiger Erfolgsfaktor wird die Vermarktung der regionalen Angebote auf der nationalen Ebene gesehen. Will sich eine Region im herkömmlichen Tourismusmarkt national Gehör und Wahrnehmung potenzieller KundInnen verschaffen, muss sie tief in die eigene Tasche greifen, denn kommerzielle Werbung ist sehr teuer.

Das Portieren der regionalen öV-Angebote in einen nationalen Kontext war nur möglich, weil das Projekt als Ganzes für die nationalen Medien von Interesse war. Der Neuigkeitswert und der nationale Ansatz mit der Umsetzung in gleich vier Pilotregionen waren hauptverantwortlich für das Interesse. Hinzu kommt, dass die nationalen Träger und weiteren Partner kontinuierlich über das Projekt - und auch die daraus resultierenden konkreten öV-Angebote - berichtet haben.

Mit der Prognose, dass weitere in Frage kommende neue Regionen ebenso wie die Pilotregionen finanziell nicht auf Rosen gebettet sein werden, drängt sich das Nutzen von Synergien bei der Vermarktung auf. Die Konsolidierung und der Ausbau der erfolgreichen Öffentlichkeits- und Vermarktungskontakte im Rahmen der neu gegründeten IG bus alpin (vergleiche Kapitel 5.3.) sollen Garant dafür sein, dass die Pilotregionen wie auch neue Regionen optimal bei der Vermarktung ihrer öV-Angebote unterstützt werden können. Eine offene Frage ist allerdings, wie sich das Interesse der Medien langfristig aufrechterhalten lässt.

5.1.5. Erfolgsfaktor nationaler Erfahrungsaustausch

Durch die Einbindung der Vertreter der regionalen Trägerschaften im nationalen Träger-Ausschuss war ein niederschwelliger Austausch möglich. Verbindend - und Erfahrungen aus den Regionen für andere verfügbar machend - wirkten die in mehreren Regionen tätigen Vertreter des Projektteams Samuel Bernhard und Hannes Müller.

Von den Beteiligten wurde in diesem Bereich ein grosses Steigerungspotenzial gesehen. Deshalb wird in der IG bus alpin der Erfahrungs-Austausch mit Treffen in den Regionen institutionalisiert (vergleiche Anhang 3: Kurzvorstellung IG bus alpin).

5.2. Weiterer Forschungsbedarf

Die vorliegende Auswahl der vier Regionen erlaubt Hinweise, aber kann letztlich nicht eine abschliessende repräsentative Grundlage für gesicherte Aussagen zu ähnlichen Anstrengungen in andern Regionen sein. Hinweise ergeben sich bezüglich einer Typologie der Regionen, die für die Angebotsplanung relevant sein dürfte. Sie bezieht sich auf Bereiche wie:

- Finanzierungsmöglichkeiten
- Fahrgaststruktur
- Touristisches Angebot in den Zielgebieten
- Saisonzeiten
- etc.

Hier wäre Bedarf für weitere Untersuchungen. Im Rahmen der IG bus alpin (vergleiche nachfolgendes Kapitel und Anhang 3: Kurzvorstellung IG bus alpin) wird es möglich sein, gewisse Hinweise zu erhärten, andere vielleicht zu widerlegen. Eine vertiefte Untersuchung einer möglichen Typologie und der daraus abzuleitenden Konsequenzen vermöchte für künftige Planungen ein besseres Instrument zu liefern.

5.3. Ableitung eines Anforderungsprofils für neue Regionen

Der Erfolg des Projektes „Alpentäler-Bus / Bus Alpin" war bereits vor dessen Abschluss absehbar. Aus diesem Grunde haben die Projektträger die Weiterführung der Aktivitäten im Rahmen der IG bus alpin beschlossen und im Februar 2007 ein Finanzierungsgesuch an den Bund gestellt. Dieses wurde bewilligt und mit den Arbeiten konnte im Oktober 2007 begonnen werden (vergleiche dazu Anhang 3: Kurzvorstellung IG bus alpin).

Ziel beim vom Bund unterstützten Aufbau der IG bus alpin bis 2009 ist es, das in den vier Pilotregionen Erreichte zu sichern sowie vier weitere Regionen für den Aufbau, respektive die Verbesserung von öV-Angeboten zu gewinnen.

Mit den Erfahrungen aus dem Pilotprojekt konnte ein Anforderungsprofil für mögliche weitere Regionen abgeleitet werden. Diese Anforderungen muss eine Region - für eine gute Erfolgsprognose - erfüllen:

Anforderungsprofil

<u>Aufnahmebedingungen für Mitgliedschaft in der IG bus alpin</u>

- Finanzquellen für den langfristigen Betrieb müssen verfügbar sein.
- Eine klare Projektverpflichtung aller relevanten Akteure in der Region muss vorliegen und die Zielsetzung betreffend Erschliessung der Region mit öV geklärt sein.
- Trägerschaft, Führung des Prozesses sowie regionale Ressourcen für die Durchführung der Arbeiten müssen sichergestellt sein.
- Die touristische und verkehrsplanerische Ausgangslage sowie die Ziele der regionalen Akteure müssen mit den Qualitätskriterien des Bus Alpin-Konzepts übereinstimmen (vergleiche Anhang 4: Qualitätsanforderungen an die Angebotsplanung).

Bei der Aufnahme von Mitglieder-Regionen können Kriterien für eine ausgewogene regionale Verteilung angewendet werden.

Zu erbringende Leistungen neue Mitglieder-Regionen

Nachfolgende Arbeiten müssen von interessierten Regionen geleistet, respektive organisiert werden können:

Trägerschaft / leitendes Gremium

- Teilnehmen bei Begehung und Erstberatungs-Gespräch mit Auftragsnehmer
- Arbeitsgruppe aufbauen und Info-Austausch zu regionalen Akteuren sicherstellen
- Zu Sitzungen einladen, Protokoll organisieren und Arbeitsgruppe leiten
- Teilnehmen an Sitzungen Arbeitsgruppe
- Kommunikation / Repräsentation Busangebote nach aussen durchführen
- Verantwortung Betriebsrisiko und Aufgaben als Konzessionär wahrnehmen
- Sponsorensuche regional durchführen
- Busbetrieb und Vermarktung budgetieren und Finanzplan nachführen
- Inkasso Zahlungseingänge und Auszahlung Rechnungen vornehmen
- Controlling Budgeteinhaltung sowie Erträge / Buchhaltung und Revision sicherstellen

öV-Angebot und Betrieb

- Betriebsergebnis evaluieren; Fahrgastzahlen analysieren; Finanzabschluss analysieren
- Überprüfen der Betriebsqualität und Kundenfreundlichkeit des Angebotes
- Planen und Festsetzen des öV-Angebotes für die Folgejahre
- Koordination mit angrenzenden/übergeordneten Planungen/Angeboten sicherstellen

Beratung und Unterstützung Vermarktung

- Koordination mit regionalen und nationalen Vermarktungspartnern gewährleisten
- Überprüfen und Anpassen der Vermarktungsstrategie für die Folgejahre
- Inhalte Angebots-Flyer ausarbeiten und umsetzen
- Aufträge Angebots-Flyer und Inserate vergeben
- Durchführen Vermarktung und Kontrolle Links Vermarktungspartner, Tel. nachhaken
- Zwischenevaluationen durchführen
- Medien informieren; Medienanlässe vorbereiten und durchführen, Medienkontakte

5.4. Potenzialabschätzung Regionen für die weitere Umsetzung

Hinweise auf die potenzielle Anzahl möglicher neuer Regionen liefert auch das Vorprojekt zu „Alpentäler-Bus / Bus Alpin". Aus verschiedenen Quellen wurden mögliche Gemeinden, respektive Regionen evaluiert, welche für die Umsetzung des Alpentäler-Bus-Konzeptes in Frage kommen:

- Inventar über das Ausbaupotential des öV in den Schweizer Bergregionen, Björn Studer, geogr. stud., Universität Zürich, April 2000 (55 Gemeinden)
- Gemeindenetzwerk "Allianz in den Alpen" (76 Gemeinden)
- mobiltour.ch, Schweizer Netzwerk von Tourismusorten mit sanfter Mobilität (12 Tourismusorte)
- Liste von Postauto Schweiz bzw. den Regionalstellen (20 Gemeinden)

Die 55 Gemeinden aus dem Inventar über das Ausbaupotenzial des öV in den Schweizer Bergregionen wurden in einem ersten Schritt klassifiziert. 16 dieser Gemeinden wurden in einem zweiten Schritt zusammen mit über 100 Gemeinden aus den anderen Quellen angefragt, ob sie Interesse an einem Alpentäler-Bus-Projekt bekunden.

22 Gemeinden meldeten ihr Interesse an. Anhand eines vorgegebenen Rasters, Treffen und Telefongesprächen mussten einige Interessenten-Gemeinden ausgeschieden werden. Es verblieben 12 Gemeinden für welche schliesslich detaillierte quantitative Kennzahlen zum Einzugsgebiet, zum Tourismus und der öV-Erreichbarkeit erhoben wurden.

Von diesen 12 Gemeinden wurden aufgrund weiterer Auswertungen acht als für die Umsetzung des Konzeptes als geeignet eingestuft. Mit allen als geeignet eingestuften Gemeinden wurde das Gespräch gesucht. Letztlich wurde das Projekt mit vier Gemeinden gestartet. Entscheidende Kriterien waren dabei die Bereitschaft der Gemeinden zur Zusammenarbeit und die verfügbaren finanziellen Mittel.

Aufgrund der Erfahrungen mit dem Pilotprojekt und insbesondere auch in der nachfolgenden Phase, als das Projekt Alpentäler-Bus / Bus Alpin (Aufbauphase IG bus alpin) bereits eine gewisse Bekanntheit erlangt hat, muss davon ausgegangen werden, dass es noch etliche Gemeinden, respektive Ausflugsziele gibt, die bisher durch die Evaluationsmaschen gefallen sind.

Die Projektinitianten schätzen das realisierbare Gesamtpotenzial auf insgesamt 30 bis 40 Gemeinden, respektive Ausflugsziele.

6. Ausblick

Kontakte zu Neuregionen im Rahmen der neu gegründeten IG bus alpin

Kategorie	I	II	III	IV	V	VI	VII
Alp Flix	X						
Region Thal		X					
Parc Regional Chasseral			X				
Valle di Blenio				X			
Silenen - Maderanertal				X			
Derborence				X			
St. Antönien - Partnun					X		
Pragelbus					X		
Bergün - Val Tours / Preda - Albula					X		
Napfbergland					X		
Rosenlaui					X		
Grimentz						X	
Kiental - Griesalp						X	
Lombachalp - Habkern							X

Kategorie I: *Finanzierungsbeitrag für Mitmachen in der IG bus alpin von regionaler Trägerschaft bewilligt; Aufnahme vom leitenden Ausschuss der IG bus alpin bestätigt.*

Kategorie II: *Finanzierungsgesuch für Mitmachen in der IG bus alpin von regionaler Trägerschaft bewilligt; Aufnahme muss vom leitenden Ausschuss der IG bus alpin noch bestätigt werden.*

Kategorie III: *Teile des Finanzierungsgesuches für Mitmachen in der IG bus alpin bewilligt (ohne Verkehsanalysen, da eigene Ressourcen), Aufnahme muss vom leitenden Ausschuss der IG bus alpin noch bestätigt werden.*

Kategorie IV: *Konzept IG bus alpin in der Region vorgestellt - Mitmachen beanttragt - Entscheid noch offen.*

Kategorie V: *Interesse einer Kontaktperson bekundet - Weiteres nicht konkretisiert. Realisierung offen.*

Kategorie VI: *(Vorläufige) Absage.*

Kategorie VII: *Akte geschlossen.*

7. Zusammenstellung weitere Projektdokumente

- Angebots-Flyer Region Greina (bus alpin GREINA 2006 und 2007)
- Angebots-Flyer Region Gantrisch (Schneebus 05/06 und 06/07 sowie Wanderbus 2006 und 2007)
- Angebots-Flyer Region Moosalp (Alpentäler-Schnee-Bus 06/07 und Alpentäler-Bus 2007)
- Angebots-Flyer Region Binntal (bus alpin - PostAuto/Rufbus BINNTAL 2006 und 2007)
- Business-Plan, September 2002
- Bericht Gemeinde-Evaluation, Mai 2003
- Grobverkehrsanalyse der vier ausgewählten Pilotregionen, Juli 2003
- Diplomarbeit an der Höheren Fachschule für Tourismus an der HSW Luzern: „Touristische und wirtschftliche Nutzungsmöglichkeiten in der Modellregionen Göschenen" von Roger Camenzind, Oktober 2000
- Schlussbericht „Modellregion Göschenen – Eine Zukunft für Mensch und Berg", Februar 2001
- Schlussbericht von Marc Germann als Student des Geographischen Instituts der Universität Zürich „Evaluation des Tourismusprojekts „Modellregion Göschenen – Eine Zukunft für Mensch und Berg", März 2001
- Konzept „Die Erschliessung touristisch interessanter Randregionen mit öffentlichen Verkehr", Oktober 2000
- Inventar über das Ausbaupotential des öV in den Schweizer Bergregionen, Björn Studer, geogr. stud., Universität Zürich, April 2000
- Konzept öffentlicher Verkehr, Modellregion Göschenen, Bericht, Müller & Romann, Dezember 1998
- Auswertungsbericht, Rufbussystem Modellregion Göschenen, Pilotphase 1999/2000, Februar 2001
- „Tourismusverkehr in alpinen Seitentälern" Akzeptanz verkehrspolitischer Massnahmen durch die einheimische Bevölkerung, Diplomarbeit, ETH Zürich, Franziska Wüthrich/Silvia Müller, 1998

Die Grundlagen-Papiere können bei Bedarf bei der Projektleitung national angefordert werden.

8. Anhang

Anhang 1: Fragebogen
Anhang 2: Herleitung der Kennzahlen (CO2 und Regionale Wertschöpfung)
Anhang 3: Kurzvorstellung IG bus alpin
Anhang 4: Qualitätsanforderungen für die Angebotsplanung

Anhang 1: Fragebogen

(nachfolgende Seite)

Fragebogen mit Wettbewerb zum Bus Alpin-Angebot im Binntal

Im Rahmen des Projektes „Alpentäler-Bus / Bus Alpin" wurde in der Region Binntal ein neues öV-Angebot geschaffen. Damit wir dessen Nutzen und Wirkungen besser beurteilen können, sind wir auf Ihre Angaben in diesem Fragebogen angewiesen. Mit **Abgabe dieses Fragebogens nehmen Sie automatisch an der Verlosung** teil. Selbstverständlich können Sie auch anonym den Fragebogen ausfüllen - Sie nehmen dann einfach nicht teil an der Verlosung.

WETTBEWERBS-PREISE

- **1. Preis: Übernachtung in Binn für 2 Personen -** im Hotel Ofenhorn, 3996 Binn - www.ofenhorn.ch
- **2. bis 10. Preis: 3-Tages-Erlebniscard** von PostAuto Wallis und der Matterhorn Gotthard Bahn MGB (gratis MGB-Benützung zwischen Disentis bis Zermatt und PostAuto-Linien Oberwallis, 50% Preisreduktion bei diversen Bergbahnen und Erlebnis- und Freizeitangebote)
- **11. bis 15. Preis:** je ein **Buch** „Wandern im Binntal" von **Binntal Tourismus**

Teilnahmebedingungen:
Ausfüllen Fragebogen und Angabe Ihrer Personalien auf der Rückseite

Wir bitten Sie um einige Angaben zu Ihrer Reise ins **Binntal**

Wo haben Sie Ihre Reise begonnen:

☐ In Binn ☐ In Fiesch / Binntal ☐ Im Oberwallis
☐ In der französisch-sprachigen Schweiz ☐ In der Deutschweiz ☐ Andere

Meine Reise ist:

☐ Tagesausflug (ohne Übernachtung) ☐ Wochenende (bis 2 Übernachtungen) ☐ Ferien (mind. 3 Übernachtungen)

Meine Ausgaben in Region für Eintritte, Essen, Übernachtung etc. (ohne Busbillet) betragen pro Tag:

☐ Bis 20 Fr. ☐ 21 – 40 Fr. ☐ 41 – 70 Fr. ☐ 71 – 100 Fr. ☐ Über 100 Fr.

Den Billetpreis für den Bus finde ich:

☐ Zu tief ☐ In Ordnung ☐ Zu hoch

Das Fahrplan-Angebot finde ich:

☐ Knapp ☐ Genügend ☐ Gut

Mein Reiseziel habe ich schon früher bereist:

☐ Ja ☐ Nein

Erfahren habe ich vom Angebot:

Durch das Projekt „Alpentäler-Bus / Bus Alpin" bzw. deren Partner-Organisationen

☐ Flyer ☐ Internet SAB, VCS, SAC ☐ Medienbericht

Andere

☐ Internet Tourismusbüro regional ☐ Publikation Tourismusbüro regional ☐ Freunde / Bekannte

Ohne das öV-Angebot von „Alpentäler-Bus / Bus Alpin" wäre ich:

☐ Zu Hause geblieben.
☐ Mit dem öffentlichen Verkehr an einen anderen Ort gefahren.
☐ Mit dem Auto hierher ins Binntal gefahren.
☐ Mit dem Auto an einen anderen Ort gefahren.

Für meinen Ausflug / Ferien in die Region Binntal bin ich angereist mit:

☐ Auto ☐ Öffentlichem Verkehr

Für meine alltägliche Mobilität besitze ich:

☐ Auto ☐ Generalabonnement ☐ ½ Tax-Abonnement

Bitte
frankieren

solèr + bernhard
Projektleitung Alpentäler-Bus
Hohlstrasse 489
8048 Zürich

……(hier falten – Blatt zukleben!)……

WETTBEWERB
Ich habe den Fragebogen ausgefüllt und nehme an der Verlosung teil.

Name & Adresse

……
……
……
……
E-Mail:……
Tel:……

Rückgabe direkt beim Chauffeur oder senden an obenstehende Adresse

Mir hat es gefallen. Ich komme wieder
Bitte informieren Sie mich über die Angebote in der Region:

- ☐ Prospekt mit Informationen zum Landschaftspark Binntal
- ☐ Infos zu Veranstaltungen in den Parkgemeinden Ernen, Binn, Grengiols
- ☐ Prospekt mit Informationen zum Binntal
- ☐ Prospekt mit Informationen zur Region Goms

BESTEN DANK!

Datum: …… **Unterschrift**:
……

Anhang 2: Herleitung der Kennzahlen

Die Rücklaufquote wird so gehandhabt, dass jeder Fahrgast einzeln gezählt wird, das heisst, ein Fragebogen-Ausfüller wird so behandelt, wie wenn er nur einen Weg machen würde. Dadurch wird die Rücklaufquote selber unterschätzt, weil die meisten Fahrgäste sowohl Hin- wie Rückweg machen dürften. Von der Rücklaufquote wird auf die nachfolgenden (und in der Resultatstabelle erscheinenden) Anzahlen extrapoliert.

Die Verwendung der Anzahlen (NeukundInnen, TagesausflüglerInnen, Weekend- und Feriengäste) für die Berechnung der Wertschöpfungseffekte ist deshalb schwierig, weil das Reiseverhalten der Gäste nicht restlos geklärt werden konnte. Ein Teil der Gäste reist durch die untersuchte Region hindurch - ein Grossteil der Wertschöpfung kann dabei aber auch ausserhalb der entsprechenden Region anfallen (Beispiel Parco Veglio Devero, Italia - in der Bus Alpin-Region Binntal).

Gegebenenfalls können die entsprechenden Anzahlen noch durch einen regionsspezifischen Korrekturfaktor korrigiert werden.

Eingesparte t CO2

0.838 (Kilowattstunde / Personenkilometer) in den nachfolgenden Rechnungen ist die spezifische Verbrauchszahl für einen PKW nach Transportinventar INFRAS, Maibach et al.

Für einen Teil der Angebote wurden in den Regionen Fragebogen-Untersuchungen durchgeführt. Diese werden nachfolgend zuerst aufgeführt. Die nicht mit Fragebogen-Untersuchungen gestützten Daten werden daran anschliessend abgeleitet.

Im nächsten Kapitel (Wanderbus 2007 und Musterüberlegungen in der Region Gantrisch) sind detaillierte Überlegungen zu den Rechnungen aufgeführt. Diese haben auch für die anderen Angebote Gültigkeit und werden nicht jedes Mal detailliert aufgelistet. Spezifische Abweichungen werden selbstverständlich aufgeführt.

Die Umrechnungen von Liter Benzin und Diesel auf kWh und CO2 werden mit dem Berechnungstool des Bundesamtes für Energie BfE durchgeführt (offizielles Eingabeformular beim Gesuch im Jahre 2004).

Vereinfachend wird angenommen, dass sämtliche privaten Autofahrten mit benzinbetriebenen Fahrzeugen durchgeführt werden, sämtliche Busfahrten jedoch mit dieselbetriebenen Fahrzeugen.

Region Gantrisch

Wanderbus 2007 und Musterüberlegungen

Für den Wanderbus 2007 wurde eine Fragebogen-Untersuchung durchgeführt.

Die durchschnittliche Weglänge wird mit Hilfe der Fragebogen-Antworten nach der Herkunft der Gäste geschätzt.

Das Kilometer-Modell: Für die durchschnittliche Wegstrecke wird 45 Kilometer (ein Weg) angenommen. Dies entspricht dem Weg von Bern nach Ottenleuenbad plus 5 Kilometer. Dabei misst die eigentliche Wanderbus-Strecke 20 Kilometer. Die meisten Gäste kommen aus Bern, die Gruppe der Personen von weiter als Bern ist etwa gleich gross, wie diejenige der Personen, die aus der unmittelbaren Region kommen.

Positiv zu Buche schlagen die Einsparungen durch die Wahl des öffentlichen Verkehrmittels derjenigen Personen, welche im Fragebogen angeben, ohne Wanderbus mit dem Auto ans Ziel, respektive an einen anderen Ort gefahren zu sein:

Eingesparte Autofahrten UmsteigerInnen

88*45*2*0.838 = 6'637 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 6'637 kWh / 8.85 Endenergie kWh = 750 Liter

Negativ schlägt der Zusatzverbrauch durch das neu geschaffene Busangebot zu Buche. Der Zugtransport vom Herkunftsort nach Schwarzenburg wird nicht miteingerechnet. Dies rechtfertigt sich damit, dass die Zusatzbelastung durch das Projekt erst ab diesem Moment spürbar wird, wo die vorgelagerte Verkehrsinfrastruktur ausgebaut, respektive der Fahrplan verdichtet werden muss - und dies ist hier sicherlich auch auf längere Zeit hinaus nicht der Fall.

Weiter einberechnet werden müssen die Zusatzbelastungen durch diejenigen Personen, welche angeben mit dem Auto bis zur Wanderbus-Strecke angereist zu sein. Das sind durchschnittlich 25 Kilometer (ein Weg).

Zusätzliche Belastung durch Autofahrten Wanderbus-NutzerInnen)

29*25*2*0.838 = 1'215 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 1'215 kWh / 8.85 Endenergie kWh = 137 Liter

Zusätzliche Belastung durch den Wanderbus

Die Gesamtbelastung durch den Wanderbus ergibt sich aus folgender Rechnung: 33 Tage mit 4 Fahrten à 20 Kilometer von einem Kleinbus (Annahme: Verbrauch: 11 Liter Diesel): Gesamtverbrauch von 290 Liter Diesel.

Zusammenstellung Zahlen Wanderbus 2007

Einsparungen: 788 Liter Benzin

Zusatzbelastungen: 290 Liter Diesel und 137 Liter Benzin

Unter dem Strich werden insgesamt 2'864 kWh Endenergie eingespart - dies entspricht einer Einsparung von knapp einer Tonne CO2.

Schneebus 05/06

Es wurde nur ein Fragebogen-Untersuchung für den Wanderbus im Sommer 2007 durchgeführt. Die Abweichungen des Reiseverhaltens der Schneebus-Fahrgäste gegenüber den Wanderbus-Fahrgästen wurde durch qualitative Befragung respektive Beobachtungen des Chauffeurs, Herr Engeloch sowie der Leiterin der Verkehrsbüros Schwarzenburg, Christine Ulrich, abgeschätzt.

Als Grundlage dienen die Daten aus dem Sommer 2007. Diese wurden für den Winter (Angebote Schneebus 05/06 und Schneebus 06/07 wie folgt korrigiert:

- Anteil NeukundInnen, mit dem Auto anreisende kleiner als im Sommer: viele einheimische Schüler, welche zum Skisport gebracht werden.

- Anteil UmsteigerInnen grösser als im Sommer: siehe Begründung oben - die Schüler werden ohne Busangebot von ihren Eltern mit dem Auto gebracht.

Das Kilometer-Modell: Gegenüber dem Sommer wird die durchschnittliche Wegstrecke nach unten korrigiert, da viele Gäste für den Wintersport direkt aus der Region kommen - siehe Begründungen oben. Zudem beträgt die Fahrstrecke wegen anderem Endpunkt der Linie (ein Weg) nur 13 Kilometer (Schwarzenbühl anstatt Ottenleuenbad). Insgesamt wird die Streckenlänge mit 18 Kilometer angenommen (Schneebus-Strecke von Schwarzenburg plus 5 Kilometer).

Die Anteile TagesausflüglerInnen-, Weekend- und Feriengäste werden im Vergleich zum Sommer nicht korrigiert, da schon im Sommer eine starke Dominanz der Tagesgäste auszumachen ist. Dies dürfte im Winter aus den oben genannten Gründen nicht anders sein.

Die abgeleiteten Werte für den Schneebus 05/06:

Eingesparte Autofahrten UmsteigerInnen

1'020*18*2*0.838 = 30'771 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 30'771 kWh / 8.85 Endenergie kWh = 3'477 Liter

Zusätzliche Belastung durch Autofahrt Schneebus-NutzerInnen)

180*5*2*0.838 = 1'508 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 1'508 kWh / 8.85 Endenergie kWh = 170 Liter

Zusätzliche Belastung durch den Schneebus:

30 Tage mit 4 Fahrten à 13 Kilometer von einem Grossbus (Annahme: Verbrauch: 35 Liter Diesel): Verbrauch von 546 Liter Diesel plus 14 Tage mit 2 Fahrten à 13 Kilometer: Verbrauch von 127 Liter Diesel - Total für gesamte Periode: 673 Liter Diesel.

Zusammenstellung Zahlen Schneebus 05/06:

Einsparungen: 3'477 Liter Benzin

Zusatzbelastungen: 673 Liter Diesel und 170 Liter Benzin

Unter dem Strich werden insgesamt 23'000 kWh Endenergie eingespart - dies entspricht einer Einsparung von 6 Tonnen CO2.

Wanderbus 2006

Für den Wanderbus im ersten Versuchsjahr 2006, für welchen keine Fragebogen-Untersuchung gemacht worden ist, werden die gleichen Werte wie 2007 angenommen, ausser beim nachfolgenden Kilometer-Modell.

Kilometer-Modell: Der durchschnittliche Streckenlänge (ein Weg) wird nach unten korrigier, da mit der Kreuzung Süfternen ein anderer Endpunkt angefahren wurde als mit dem Ottenleuenbad im Jahr 2007. Angenommen werden 40 statt 45 Kilometer (ein Weg).

Die abgeleiteten Werte für den Wanderbus 2006:

Eingesparte Autofahrten UmsteigerInnen

49*40*2*0.838 = 3'285 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 3'285 kWh / 8.85 Endenergie kWh = 371 Liter

Zusätzliche Belastung durch Autofahrt Wanderbus-NutzerInnen)

16*25*2*0.838 = 670 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 670 kWh / 8.85 Endenergie kWh = 76 Liter

Zusätzliche Belastung durch den Wanderbus:

Die Gesamtbelastung durch den Wanderbus ergibt sich aus folgender Rechnung: 32 Tage mit 4 Fahrten à 15 Kilometer von einem Kleinbus (Annahme: Verbrauch: 11 Liter Diesel): Gesamtverbrauch von 211 Liter Diesel.

Zusammenstellung Zahlen Wanderbus 2006:

Einsparungen: 371 Liter Benzin

Zusatzbelastungen: 76 Liter Diesel und 211 Liter Benzin

Unter dem Strich resultiert eine ziemlich genaue Kompensierung der Umweltbelastung des Wanderbusses durch die dadurch eingesparten PKW-Fahrten.

Schneebus 06/07

Vergleiche auch Bemerkungen zum Schneebus 05/06.

Die abgeleiteten Werte für den Schneebus 06/07:

Eingesparte Autofahrten UmsteigerInnen

86*18*2*0.838 = 2'595 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 2'595 kWh / 8.85 Endenergie kWh = 293 Liter

Zusätzliche Belastung durch Autofahrt Schneebus-NutzerInnen)

15*5*2*0.838 = 126 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 126 kWh / 8.85 Endenergie kWh = 14 Liter

Zusätzliche Belastung durch den Schneebus

16 Tage mit 4 Fahrten à 13 Kilometer von einem Grossbus (Annahme: Verbrauch: 35 Liter Diesel): Gesamtverbrauch von 291 Liter Diesel.

Zusammenstellung Zahlen Schneebus 06/07

Einsparungen: 293 Liter Benzin

Zusatzbelastungen: 291 Liter Diesel und 291 Liter Benzin

Unter dem Strich resultiert eine ziemlich genaue Kompensierung der Umweltbelastung des Wanderbusses durch die dadurch eingesparten PKW-Fahrten.

Region Binntal

Analoge Herleitung wie Wanderbus Gantrisch.

Es wurde nur für das Jahr 2007 eine Fragebogen-Untersuchung durchgeführt. Für das Jahr 2006 werden die gleichen Werte angenommen, respektive extrapoliert.

Das Kilometer-Modell: die durchschnittliche Alpentäler-Bus-Strecke wird mit 5 Kilometer (ein Weg) angenommen. Eingerechnet ist die durchschnittliche Wegstrecke von 100 Kilometer (ein Weg), welche entweder mit dem öV oder mit dem Auto ausgeführt wird.

Es wird mit Grossbussen und Kleinbussen gefahren. Es wird die Annahme getroffen, dass die Hälfte mit Gross- die andere Hälfte mit Kleinbussen gefahren wird. Für den durchschnittlichen Verbrauch eines Grossbusses (12 Meter) wird 35 Liter Diesel angenommen, für den Kleinbus 11 Liter Diesel, also im Durchschnitt 23 Liter Diesel für alle Fahrten.

Bus Alpin / Binntal 2007

Es werden die folgenden Kurse durch Taxihalter Schmid gefahren:
Binn - Im Feld - Binn (6 km): 164 Mal
Binn - Brunnebiel - Binn (12 km): 192 Mal
Im Feld - Brunnebiel - Im Feld (6 km): 122 Mal
Binn - Heiligkreuz - Binn (8 km): 53 Mal

Es wird durch PostAuto, Region Wallis, gefahren:
Binn - Im Feld - Binn (6 km): 384 Mal

Das ergibt ein Total von 984 + 2303 + 732 + 424 + 2'304 = 6'747 Kilometer

Einsparung durch UmsteigerInnen

1643*100*2*0.838 = 275'367 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 275'367 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 31'115 Liter Benzin

Zusätzliche Belastung durch den Bus Alpin Binntal

Insgesamt wurden im Jahr 2007 die oben aufgeführten Kurse gefahren. Berechnet wurde ein Dieselverbrauch von 1'552 Liter.

Zusätzlich muss auch ein Anteil an die Zubringer-PostAuto-Strecke Fiesch - Binn gerechnet werden, da aufgrund des grossen Erfolges des Bus Alpin Binntal vereinzelt bereits Kurse auch auf dem Zubringer doppelt geführt werden mussten, langfristig besteht die „Gefahr", dass das Angebot ausgebaut werden muss, dies soll mit einem Anteil der gefahrenen Fahrten von 10 % in die Rechnung eingehen, also 92 Fahrten à 13 Kilometer (ein Weg).

Zusätzliche Belastung Zubringerstrecke PostAuto Fiesch - Binn

92*2*13 = 2'392 Kilometer; dies ergibt einen Zusatz-Dieselverbrauch von 837 Liter.

Zusätzliche Belastung durch Autofahrt Bus Alpin-NutzerInnen)

1096*95*2*0.838 = 174'505 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 174'505 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 19'718 Liter Benzin.

Zusammenstellung Zahlen Bus Alpin Binntal 2007

Einsparungen: 31'115 Liter Benzin

Zusatzbelastungen: 1'552 + 837 Liter Diesel und 19'718 Liter Benzin

Unter dem Strich werden insgesamt 77'000 kWh Endenergie eingespart - dies entspricht einer Einsparung von 20.5 Tonnen CO2.

Bus Alpin / Binntal 2006

Es werden die folgenden Kurse durch Taxihalter Schmid gefahren:
Binn - Im Feld - Binn (6 km): 170 Mal
Binn - Brunnebiel - Binn (12 km): 225 Mal
Im Feld - Brunnebiel - Im Feld (6 km): 130 Mal
Binn - Heiligkreuz - Binn (8 km): 45 Mal

Es wird durch PostAuto, Region Wallis, gefahren:
Binn - Im Feld - Binn (6 km): 384 Mal

Das ergibt ein Total von 1'020 + 2'700 + 780 + 360 + 2'304 = 7'164 Kilometer

Einsparung durch UmsteigerInnen

1'954*100*2*0.838 = 327'490 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 327'490 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 37'005 Liter Benzin

Zusätzliche Belastung durch den Bus Alpin Binntal

Insgesamt wurden im Jahr 2006 die oben aufgeführten Kurse gefahren. Berechnet wurde ein Dieselverbrauch von 1'648 Liter.

Zusätzliche Belastung Zubringerstrecke PostAuto Fiesch - Binn:

95*2*13 = 2'470 Kilometer; dies ergibt einen Zusatz-Dieselverbrauch von 865 Liter.

Zusätzliche Belastung durch Autofahrt Bus Alpin-NutzerInnen)

1'304*95*2*0.838 = 207'623 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 207'623 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 23'460 Liter Benzin.

Zusammenstellung Zahlen Bus Alpin Binntal 2006

Einsparungen: 37'005 Liter Benzin

Zusatzbelastungen: 1'648 + 865 Liter Diesel und 23'460 Liter Benzin

Unter dem Strich werden insgesamt 95'000 kWh Endenergie eingespart - dies entspricht einer Einsparung von 25.2 Tonnen CO2.

Region Moosalp

Für das Winterangebot Alpentäler-Schnee-Bus 06/07 sowie das Sommerangebot Alpentäler-Bus 2007 liegt eine Fragebogen-Untersuchung vor.

Alpentäler-Schnee-Bus / Moosalp 06/07

Analoge Herleitung wie Gantrisch.

Das Kilometer-Modell: Für die durchschnittliche Wegstrecke wird 18 Kilometer (ein Weg) angenommen. Dies entspricht dem Weg von Visp ins Restaurant Moosalp. Die Gäste kommen grossmehrheitlich aus Orten, welche direkt mit Alpentäler-Schnee-Bus bedient werden.

Bemerkung: 9 Personen (hochgerechnet mit der Rücklaufquote des Fragebogens: 24) geben an, mit dem Auto angereist zu sein. Es muss angenommen werden, dass diese Gäste vom Alpentäler-Bus-Pauschalangebot angelockt worden sind, für den Transport aber tatsächlich das eigene Auto verwendet haben, obwohl es ein öV-Angebot gegeben hat.

Einsparung durch UmsteigerInnen

32*18*2*0.838 = 965 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 965 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 109 Liter Benzin

Zusätzliche Belastungen durch den Alpentäler-Schnee-Bus

Insgesamt wurden 5 Fahrten à 2*18 Kilometer durchgeführt. Es wird die Annahme getroffen, dass immer ein Kleinbus (mit einem Verbrauch von 11 Liter Diesel) verwendet worden ist. Dies ergibt insgesamt einen Verbrauch von 20 Liter Diesel.

Zusätzliche Belastung durch Autofahrten Alpentäler-Schnee-Bus-NutzerInnen)

24*18*2*0.838 = 724 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 724 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 82 Liter Benzin

Zusammenstellung Zahlen Alpentäler-Schnee-Bus / Moosalp

Einsparungen: 109 Liter Benzin

Zusatzbelastungen: 20 Liter Diesel und 82 Liter Benzin

Unter dem Strich resultiert eine ziemlich genaue Kompensierung der Umweltbelastung des Alpentäler-Schnee-Busses durch die dadurch eingesparten PKW-Fahrten.

Alpentäler-Bus / Moosalp 2007 (Sommerangebot)

Analoge Herleitung wie Wanderbus Gantrisch.

Das Kilometer-Modell: Für die durchschnittliche Wegstrecke werden zwei Modelle verwendet, weil es zwei Gruppen von Gästen gibt: solche direkt aus der unmittelbaren Region und solche aus der Deutschschweiz. Für erstere wird eine durchschnittliche Wegstrecke von 18 Kilometer (ein Weg) angenommen (vergleiche Herleitung Alpentäler-Schnee-Bus oben), für letztere ein eine von durchschnittlich 100 Kilometer.

Bemerkung: Laut Angaben des Restaurants Moosalp sind 22 Personen (ausserhalb der Fragebogen-Befragung) mit dem Auto angereist. Hier gilt die Annahme, dass diese - im Gegensatz zu den Befragten aus der unmittelbaren Region stammen. Die Belastungen werden dem Alpentäler-Bus angelastet.

UmsteigerInnen werden mit dem langen Anfahrtsweg gerechnet, ebenso die Autoanreisenden (innerhalb der Fragebogen-Untersuchung).

Einsparung durch UmsteigerInnen

9*100*2*0.838 = 1’508 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 1’508 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 170 Liter Benzin

Zusätzliche Belastung durch den Alpentäler-Bus

Insgesamt wurden 5 Fahrten à 2*18 Kilometer durchgeführt. Es wird die Annahme getroffen, dass immer ein Kleinbus (mit einem Verbrauch von 11 Liter Diesel) verwendet worden ist. Dies ergibt einen Verbrauch von 20 Liter Diesel.

Zusätzliche Belastung durch Autofahrten Alpentäler-Bus-NutzerInnen)

3*100*2*0.838 + 22*18*2*0.838 = 503 + 664 = 1'167 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 1'167 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 132 Liter Benzin

Zusammenstellung Zahlen Alpentäler-Bus / Moosalp 2007 (Sommerangebot)

Einsparungen: 170 Liter Benzin

Zusatzbelastungen: 20 Liter Diesel und 132 Liter Benzin

Unter dem Strich resultiert eine ziemlich genaue Kompensierung der Umweltbelastung des Alpentäler-Schnee-Busses durch die dadurch eingesparten PKW-Fahrten.

Region Greina

Analoge Herleitung wie Wanderbus Gantrisch.

Für die Region Greina wurde keine Fragebogen-Untersuchung durchgeführt. Die Daten für die Umwelt- und Wertschöpfungseffekte müssen also abgeschätzt und durch Plausibilitätsüberlegungen sowie qualitativen Befragungen unter Schlüsselpersonen in der Region verifiziert werden.

Es wird angenommen, dass die Region Greina im Wesentlichen die gleichen Charakteristika aufweist wie die Region Binntal.

Berücksichtigt werden die Umwelteffekte durch die Linien Vrin - Puzzatsch und Rabius - Runcahez. Die Belastung durch die Linie Olivone - Pian Geirett / Lago di Luzzone wird nur zu 10% miteingerechnet, da diese Linie nicht eigentlich eine Alpentäler-Bus-Strecke ist, sondern nur in der Kommunikation im Greina-Flyer „mitgenommen" worden ist. Dadurch steigt aber die Wahrscheinlichkeit, dass der öV auf dieser Linie insgesamt ausgebaut werden muss.

Das Kilometer-Modell: die Alpentäler-Bus-Strecke misst für die Linie Vrin - Puzzatsch (ein Weg) 4 Kilometer, für die Linie Rabius - Runcahez 12 Kilometer. Die Strecke Olivone - Pian Geirett / Lago di Luzzone wird auf 12 Kilometer geschätzt. Die durchschnittliche Gesamtstrecke (ein Weg), welche entweder mit dem Auto oder dem öV unternommen wird, wird für die Linie Vrin - Puzzatsch mit 175 Kilometer angenommen, für die Linie Rabius - Runcahez 181 Kilometer und die Linie Olivone - Pian Geirett / Lago di Luzzone 199 Kilometer (alle Basis Zürich-Stadt). Daraus wird eine durchschnittliche Streckenlänge von 185 Kilometer (ein Weg) angenommen, wovon durchschnittlich 8 Kilometer Bus Alpin-Strecke ist.

Es wird mit Kleinbussen gefahren. Für den durchschnittlichen Verbrauch eines Kleinbusses wird 11 Liter Diesel angenommen.

Bus Alpin Greina 2006

Es werden die folgenden Kurse gefahren:

Vrin - Puzzatsch (4 km Einfachfahrt): 884 Mal
Rabius - Runcahez (12 km Einfachfahrt): 370 Mal

Das ergibt ein Total von 3’536 + 4’440 = 7’976 Kilometer

Olivone - Pian Geirett / Lago di Luzzone: (aus den Kilometerkosten von CHF 4.90): 12'245 Kilometer - 10 % davon Alpentäler-Bus angelastet = 1'225 Kilometer

Das ergibt ein Gesamttotal von 9200 Kilometer.

Einsparung durch UmsteigerInnen

1’090*185*2*0.838 = 337’965 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 337’965 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 38’188 Liter Benzin

Zusätzliche Belastung durch den Bus Alpin Greina

Insgesamt wurden in den Jahren 2006 und 2007 die oben aufgeführten Kurse gefahren. Berechnet wurde ein Dieselverbrauch von 1’012 Liter pro Betriebsjahr. Darin eingerechnet ist der Anteil an der Linie Olivone - Pian Geirett / Lago di Luzzone.

Zusätzlich muss auch ein Anteil an die Zubringer-PostAuto-Strecken Ilanz - Vrin und Biasca, resp. Lukmanier - Olivone sowie an die Matterhorn Gotthard Bahn-Strecke Disentis - Chur gerechnet werden. Denn es soll antizipiert werden, dass ein Erfolg am Ende der Transportkette unter Umständen auch einen Ausbau der Zubringerstrecken zur Folge haben kann. Am ehesten ist dies auf der Strecke Ilanz - Vrin der Fall, deshalb sollen diese mit einem Anteil von 10 % der gefahrenen Fahrten Vrin - Puzzatsch in die Rechnung gehen. Dies rechtfertigt sich auch daher, dass die Linie Olivone - Pian Geirett / Lago di Luzzone, welche auch gute Frequenzen aufweist, nicht direkt dem Alpentäler-Bus zugerechnet werden kann. Ein Weg von Ilanz nach Vrin misst 21 Kilometer. Gerechnet wird mit einem Grossbus (à 35 Liter Diesel).

Zusätzliche Belastung durch Zubringerstrecke PostAuto Ilanz - Vrin

88*21 = 1856 Kilometer; dies ergibt einen Zusatz-Dieselverbrauch von 650 Liter.

Zusätzliche Belastung durch Autofahrten Bus Alpin-NutzerInnen

727*177*2*0.838 = 215’666 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 215’666 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 24’369 Liter Benzin.

Zusammenstellung Zahlen Bus Alpin Greina 2006

Einsparungen: 38’188 Liter Benzin

Zusatzbelastungen: 1’012 + 650 Liter Diesel und 24’369 Liter Benzin

Unter dem Strich werden insgesamt 106’000 kWh Endenergie eingespart - dies entspricht einer Einsparung von 28.1 Tonnen CO2.

Bus Alpin Greina 2007

Es werden die folgenden Kurse gefahren:

Vrin - Puzzatsch (4 km Einfachfahrt): 884 Mal
Rabius - Runcahez (12 km Einfachfahrt): 370 Mal

Das ergibt ein Total von 3’536 + 4’440 = 7’976 Kilometer

Olivone - Pian Geirett / Lago di Luzzone: (aus den Kilometerkosten von CHF 4.90): 12'245 Kilometer - 10 % davon Alpentäler-Bus angelastet = 1'225 Kilometer

Das ergibt ein Gesamttotal von 9200 Kilometer.

Einsparung durch UmsteigerInnen

1’082*185*2*0.838 = 335’485 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 335’485 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 37’908 Liter Benzin

Zusätzliche Belastung durch den Bus Alpin

Dieselverbrauch von 1’012 Liter

Zusätzliche Belastung durch Zubringerstrecke PostAuto Ilanz - Vrin

88*21 = 1’856 Kilometer; dies ergibt einen Zusatz-Dieselverbrauch von 650 Liter.

Zusätzliche Belastung durch Autofahrten Bus Alpin-NutzerInnen

722*177*2*0.838 = 214’183 kWh

Umrechnung in Liter Benzin: 214’183 kWh / 8.85 kWh Endenergie = 24’201 Liter Benzin.

Zusammenstellung Zahlen Bus Alpin Greina 2007

Einsparungen: 37’908 Liter Benzin

Zusatzbelastungen: 1’012 + 650 Liter Diesel und 24’201 Liter Benzin

Unter dem Strich werden insgesamt 105’000 kWh Endenergie eingespart - dies entspricht einer Einsparung von 27.8 Tonnen CO2.

Mehrwert für die Region

Region Gantrisch

Wanderbus

Die durchschnittlichen Ausgaben pro Tag wurden anhand der Fragebogen-Antworten auf circa CHF 35.- geschätzt.

Die Zahl für die Wertschöpfung ergibt sich aus der Zahl denjenigen, welche im Fragebogen angeben, dass sie die Region erstmals bereist haben, multipliziert mit den durchschnittlichen geschätzten Tagesausgaben.

Diese Zahl muss nochmals multipliziert werden mit einem Faktor, welcher das Reiseverhalten wiedergibt: Für einen Tagesausflugs-Gast wird mit dem Faktor 1 gerechnet, für einen Wochenendreise-Gast wird mit dem Faktor 2 gerechnet, für einen Feriengast wird mit dem Faktor 5 gerechnet. Aus den Fragebogen-Antworten resultiert eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 1.41 Tagen.

Schneebus

Es wurde nur eine Fragebogen-Untersuchung im Sommer 2007 durchgeführt - die Annahme der durchschnittlichen Tagesausgaben wurde für den Winter übernommen. Korrigierender Faktor nach oben wäre die kalte Witterung, welche einen Gast eher ins Restaurant führt, korrigierender Faktor nach unten wäre hingegen die Vermutung, dass die hauptsächlichen NutzerInnen des Angebotes (SchülerInnen) ein geringeres Budget zur Verfügung haben und die Mittwoch- und Freitagskurse die Gäste nur für einen halben Tag in die Region bringen.

Region Binntal

Die durchschnittlichen Ausgaben pro Tag wurden anhand der Fragebogen-Antworten auf circa CHF 66.- geschätzt.

Der Faktor für die Aufenthaltsdauer wird analog der Herleitung in der Region Gantrisch mit durchschnittlich 3.37 Tagen angenommen.

Region Moosalp

Alpentäler-Schnee-Bus / Moosalp

Analoge Herleitung wie Wanderbus Gantrisch.

Die durchschnittlichen Ausgaben pro Tag wurden anhand der Fragebogen-Antworten auf circa CHF 80.- geschätzt.

Alpentäler -Bus / Moosalp (Sommerangebot)

Analoge Herleitung wie Wanderbus Gantrisch.

Die durchschnittlichen Ausgaben pro Tag wurden anhand der Fragebogen-Antworten auf circa CHF 80.- geschätzt.

Da die Angabe über Anzahl NeukundInnen fehlt, wird mit dem gleichen Faktor wie beim Alpentäler-Schnee-Bus / Moosalp gerechnet.

Region Greina

Analoge Herleitung wie Wanderbus Gantrisch.

NeukundInnen werden gegenüber dem Binntal mit einem reduzierten Wert angenommen (30 anstatt knapp 44 %), weil die Greina als das bekanntere Gebiet gilt.

Der Anteil der TagesausflüglerInnen wird als kleiner angenommen, als derjenige der Week-end-Gäste (13 anstatt 31 %), weil die Distanzen aus den durchschnittlichen Herkunftsorten der Gäste grösser sind und dadurch weniger mit TagesausflüglerInnen zu rechnen ist. Damit ist die durchschnittliche Aufenthaltsdauer 3.55 Tage.

Die durchschnittlichen Ausgaben pro Gast und Tag werden etwas geringer angenommen als im Binntal aufgrund des grösseren Anteils von relativ günstigen SAC-Hütten als Übernachtungsgelegenheiten. Gerechnet wird mit CHF 55.-

Die Zunahme der Fahrgastfrequenzen gegenüber dem Jahr vor dem Start des Bus Alpin-Projektes im Tessin wird zur Berechnung des Wertschöpfungseffektes voll dem Projekt zugeschlagen. Für das Jahr 2005 werden 1730 Fahrgäste ausgewiesen. Das bedeutet, dass 2006 insgesamt 1'607 Fahrgäste zusätzlich auf der Linie Olivone - Pian Geirett / Lago di Luzzone verkehrten, im Jahr 2007 waren es sogar 1'941 Fahrgäste mehr.

Auf der Basis einer groben Abschätzung durch die Hüttenwarte der drei Greina-Hütten (Terri, Motterascio, Scaletta), woher aufgrund ihrer Erfahrung die Besucher kommen und wohin sie gehen, war es möglich, ein einfaches Modell der Wanderungen in der Greina zu skizzieren. Sie verzeichnen insgesamt während der Sommersaison rund 10'000 Übernachtungen. Versucht man die Zahlen der drei Hütten zusammenzubringen, so ergibt sich etwa das Bild gemäss Abbildung 31. Es ist allerdings zu beachten, dass Personen, die nicht in einer der drei Hütten übernachten, nicht erfasst sind. Die Zahlen sind vermutlich etwas unterschätzt, da die Gesamtsumme nicht ganz die erforderlichen 10'000 Übernachtungen ergibt. Für die durch die Busse bediente Periode dürften sie aber etwa stimmen.

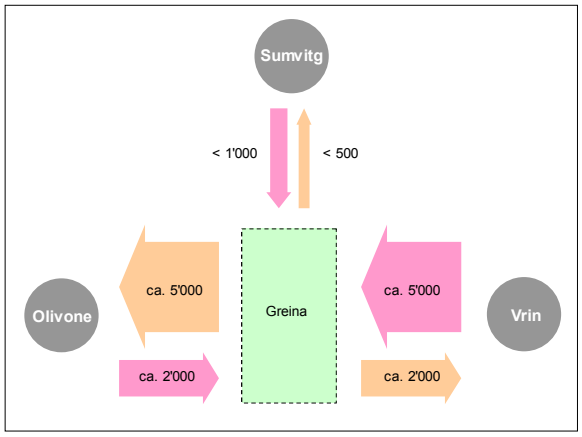


Abbildung 31: Grobschätzung des Wanderverkehrs über die Greina

Aufgrund dieser Schätzung ist davon auszugehen, dass mindestens 3'000 Personen, die von Vrin zur Greina wandern, nicht mehr dorthin zurückkehren. Vor Projektbeginn waren es weniger als 1'500 Personen, die den Bus nach Puzzatsch benützten. Das bedeutet, dass mindestens weitere 1'500 Personen entweder den nicht sehr attraktiven Weg zu Fuss zurücklegten, oder sich mit dem Privatfahrzeug dorthin bringen liessen. Die Zunahme während der Projektphase auf ca. 2'700 Busfahrgäste zeugt von einer wesentlich besseren Potenzialausschöpfung. Sie zeigt aber auch, dass sich die Zahl der Fahrgäste noch steigern liesse.

Die geringe Bedeutung des Val Sumvitg als Zugangs- bzw. Weggangsroute ist vermutlich mit der grossen Distanz und den wenig bekannten Zu- bzw. Wegfahrtsmöglichkeiten nach/von Runcahez zu erklären. (Wenn die Schönheit dieses Tales besser bekannt wäre, wären die Frequenzen auf dieser Route sicher grösser.)

Anhang 3: Kurzvorstellung IG bus alpin

Was bezweckt die IG Bus Alpin

Mit dem Projekt Alpentäler-Bus / Bus Alpin wurden ab Dezember 2005 in vier Pilotregionen, deren Ausflugsziele vorher schlecht oder gar nicht mit öffentlichem Verkehr erschlossen waren, versuchsweise für zwei Jahre Busbetriebe gestartet. Die Ergebnisse aus dem ersten Versuchsjahr sind positiv. Die beteiligten nationalen Trägerorganisationen und bisherigen Pilotregionen beabsichtigen die Bekanntheit des Pilotprojektes langfristig zu nutzen. Dabei sollen auch neue Regionen aufgenommen und die Aktivitäten bei der Erschliessung der „letzten Meile" im öffentlichen Verkehr gebündelt werden.

- Die in den vier Pilotregionen aufgebauten und optimierten öV-Systeme langfristig erhalten.
- Eine Anlaufstelle und Informationsplattform für interessierte Kreise schaffen.
- Fachkreise und interessierte Öffentlichkeit über die Möglichkeiten bei der Angebotsgestaltung des öffentlichen Verkehrs zu touristischen Ausflugszielen informieren.
- Weitere Regionen für Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots zu touristischen Ausflugszielen als neue Mitglieder der „IG Bus Alpin" gewinnen.
- Neue Mitglieder der „IG Bus Alpin" beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Verknüpfung mit touristischen Angeboten kostengünstig beraten.
- Synergien bei der gemeinsamen Vermarktung der Angebote der einzelnen Mitglieder der „IG Bus Alpin" schaffen beziehungsweise ausbauen.
- Ausweitung der Aktivitäten auf die französisch-sprachige Schweiz (Aufnahme Neumitglieder).
- Das aufgebaute Wissen an weitere Fachpersonen vermitteln und ein Know-how-Pool aufbauen.

Was eine IG Bus Alpin bewirkt

Mit der IG Bus Alpin können die Erfahrungen aus den bisherigen Pilotregionen Gantrisch BE, Greina GR / TI, Binntal und Moosalp (VS) gewinnbringend bei der Schaffung von Lösungen für die öV-Erschliessung weiterer touristisch attraktiver Regionen angewendet werden. Vom erfolgreichen Modell zur Umsetzung in der Fläche.

Wie die IG Bus Alpin vorgeht

Die IG Bus Alpin ist in der Aufbauphase 2007 bis 2009 auf die bisherigen 4 Pilotregionen sowie 4 Neumitglieder (jetzige Interessenten-Regionen) ausgelegt und budgetiert - insgesamt 8 Regionen.

Aufbau und Betrieb der IG

Aufgrund der Erfahrungen aus der Pilotphase erkennt das Projektteam mit geringem Aufwand die erfolgversprechendsten neuen Projekte: Anhand eines Kriterienrasters werden die Profile der Interessenten-Regionen aufgenommen und ausgewertet. Der Trägerausschuss fällt die Entscheidung für die Aufnahme von vorerst vier neuen Mitgliedern. Die Tätigkeit der IG wird mit Informations- und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt. Es wird eine Website eingerichtet, welche als Plattform für die Entwicklung von öV-Angeboten der „letzten Meile" dient. Vorgesehen ist die Expansion in die französischsprachige Schweiz.

Dienstleistungen der IG für 8 Regionen (inkl. 4 Pilotregionen)

Eine der Hauptfaktoren für den Erfolg neuer öV-Angebote ist die Finanzierung des Betriebs. Die bestehenden regionalen und nationalen Sponsoring-Kontakte werden deswegen weiterhin für die Finanzierung der Busbetriebe bewirtschaftet, dazu neue gewonnen und den Regionen das Know-how beim Sponsoring schrittweise übertragen. Neumitglieder werden zudem bei der Entwicklung von öV-Angeboten beraten. Weitere Funktionen der IG sind die Unterstützung bei der Vermarktung - ebenfalls unter Nutzung wertvoller Kontakte aus der Pilotphase - sowie der Erfahrungsaustausch im Netzwerk.

Die Mitglieder der IG Bus Alpin entrichten einen Mitgliedsbeitrag abgestuft nach Pilotregionen / Neumitglieder - nach dem Aufbau wird die IG selbsttragend.

Nutzen für den Bund

Die IG Bus Alpin baut auf den Erfahrungen des Pilotprojekts Alpentäler-Bus / Bus Alpin auf. Das aufgebaute Wissen des Projektteams soll persönlich an weitere Fachpersonen vermittelt werden - im Sinne der Bildung eines Know-how-Pools. Dadurch kann verhindert werden, dass das aufgebaute Know-how „versandet". Die Regionen tauschen bei jährlichen Veranstaltungen ihre Erfahrungen aus und tragen damit beim Aufbau des Netzwerkes und des Know-how-Pools ebenfalls bei. Damit wird langfristig erreicht, dass in vielen Regionen bestehende Pläne für die Erschliessung der „letzten Meile" erfolgreich umgesetzt werden können.

Nutzen für die Regionen

Während des Pilotprojektes sind unzählige Artikel über die neuen öV-Angebote in den Pilotregionen publiziert worden. Durch das öffentliche Interesse für das Projekt konnten die bisher beteiligten Regionen Nachfrage für ihre Angebote generieren. Die Situation in vielen Regionen ist ähnlich: die „letzte Meile" der öV-Erschliessung ist zwar wünschenswert, der Druck durch den motorisierten Individualverkehr mancherorts gar erdrückend, doch die relevanten Ansprechpersonen in der Region haben häufig keine Zeit und haben viele Fragen wie so etwas gemacht wird. Gerade hier kann die IG Bus Alpin bewährtes Know-how und Ressourcen anbieten - oder in der langfristigen Sicht - aus dem Know-how-Pool vermitteln.

Wer die IG Bus Alpin trägt

Getragen wird die IG Bus Alpin von den bisherigen Trägern des Pilotprojektes Alpentäler-Bus / Bus Alpin: der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB, dem VCS und dem SAC. Die PostAuto Schweiz AG wird neue Mitträgerin der IG. Eine weitere mittragende Organisation aus dem Bereich öffentlicher Verkehr und Tourismus wird gesucht.

Im Pilotprojekt „Alpentäler-Bus / Bus Alpin" wurde die im Businessplan des Jahres 2002 noch postulierte Überführung in die langfristige Struktur mangels Chancen auf Unterstützung gestrichen. Nach dem erfolgreichen Pilotprojekt wird jetzt klar: es braucht eine Anschubfinanzierung, damit das erfolgreiche Modell auf die Fläche ausgeweitet werden kann. Für einen selbsttragenden Betrieb der IG nach der Aufbauphase braucht es unbedingt Neumitglieder. Dass die Neumitglieder die Beratungskosten für den Aufbau von öV-Angeboten nur teilweise selber bezahlen, trägt entscheidend dazu bei, dass sie mitmachen.

Die Kosten für die Umsetzung der IG Bus Alpin belaufen sich auf CHF 166'000.-. Voraussetzung für die Realisierung ist die Unterstützung durch den Bund. Dieser hat mit dem Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK - Bundesamt für Umwelt BAFU - ein Finanzierungsgesuch bewilligt, womit die Umsetzungsarbeiten per sofort begonnen werden können.

Kontakt - Projektleitung IG Bus Alpin

Samuel Bernhard
solèr + bernhard
Hohlstrasse 489, 8048 Zürich
samuel.bernhard@greenmail.ch
Tel. 044 430 19 31 / Fax 044 430 19 33

Anhang 4: Qualitätsanforderungen für die Angebotsplanung

Problematik

Das Projekt Alpentäler-Bus sucht nach Lösungen in einem wirtschaftlich problematischen Umfeld:

- Ungesicherte Finanzierung für den Busbetrieb
- Randregionen, die meist finanziell nicht auf Rosen gebettet sind
- Selbst bei attraktivem öV nur dünne und sehr stark wetterabhängige Nachfrageströme, die kein selbsttragendes Angebot ermöglichen
- Zuständigkeit (insofern nicht die Kantone zuständig sind) bei kleinen Gemeinden mit geringem Einwohner- und somit Steuerpotenzial.

Aus diesem Grund ist es zwingend, Lösungen zu finden, die nicht nur eine kostengünstige Leistungserstellung gewährleisten, sondern die auch ein Optimum an Nachfrage generieren.

Die Angebotsplanung ist deshalb an gewisse Qualitätsstandards zu knüpfen:

Kostengünstige Leistungsproduktion

In Zusammenarbeit mit den bestehenden Konzessionsinhabern und/oder mit andern lokalen Transportunternehmen ist ein möglichst kostengünstiges System zu entwickeln. Dabei sind insbesondere die folgenden Möglichkeiten zur Kostenreduktion zu prüfen:

- Bedarfsabhängiges Angebot, das nur gefahren wird, wenn eine Nachfrage vorhanden ist.
- Optimierter Personaleinsatz, d.h. insbesondere
  - die Personalkosten fallen möglichst nur dann an, wenn tatsächlich gefahren wird, was bedeutet, dass mit flexibel einsetzbarem Personal gearbeitet werden kann (z.B: anderweitige Einsatzmöglichkeiten ausserhalb der eigentlichen Fahreinsätze oder abrufbar einsetzbare Teilzeitangestellte),
  - die Qualifikation des Fahrpersonals entspricht den Anforderungen, keine Überqualifikation.
- Verfügbarkeit von Fahrzeugen aus der Region (Distanzen zum Einsatzort)
- Wenn möglich, der Nachfrage angepasste Gefässgrösse. Dies bedingt, dass wegen der enormen Nachfrageschwankungen unter Umständen verschiedene Fahrzeugtypen bereit gehalten werden müssen. Wirtschaftlich ist dies nur vertretbar, wenn die Fahrzeuge ausserhalb des Alpentälerbuseinsatzes anderweitig eingesetzt werden können.

Nur bedingter Einbezug von Taxibetrieben

Das Alpentäler-Bus-Projekt ist ein Bus-Projekt. Trotzdem bilden heute Angebote, die reine Taxi-Charakteristik aufweisen, für die Erschliessung unserer Alpentäler einen wichtigen Baustein (Stichwort Alpentaxi). Ihre Problematik liegt darin, dass sie in den meisten Fällen selbsttragend sind und entsprechende Fahrpreise verlangen müssen. Sie gelten weder als Linienverkehr noch als linienverkehrsähnlich und benötigen deshalb keine entsprechende Konzession (nur Taxikonzession). Deshalb unterstehen sie auch nicht der Betriebspflicht, d.h. sie können ohne weiteres z.B. im Krankheitsfalle den Betrieb aussetzen. Wenn taxiähnliche

Angebote im Projekt Alpentäler-Bus miteinbezogen werden sollen, so sollten sie gewisse Minimalbedingungen erfüllen, die sie quasi zu einem öV-Betrieb macht:

- Sie werden von einer zu den übrigen Alpentäler-Bus-Regionen analogen Trägerschaft mitfinanziert.
- Sie haben sich einer Betriebspflicht zu unterziehen.
- Ihr Angebot ist analog zu den übrigen Alpentäler-Bus-Regionen in das Marketing- und PR-Konzept des Projekts zu integrieren.
- Fahrplanzeiten und Preise sind verbindlich zu publizieren.

Nachfragegerechtes Angebot

Damit das Angebot eine grösstmögliche Nachfrage generiert, ist eine sorgfältige Analyse der zu erwartenden Nachfrage vorzunehmen und es sind daraus Vorgaben für das vorgesehene Angebot abzuleiten. Will eine regionale Trägerschaft diese Aufgabe als Eigenleistung übernehmen, so ist damit ein professioneller Verkehrsplaner bzw. eine Verkehrsplanerin zu betrauen. Aus Kostengründen ist die Analyse zweckmässigerweise möglichst auf bestehende Datenquellen abzustützen (aktuelle Frequenzen, Analogieschlüsse aus andern Regionen etc.). In Einzelfällen kann es angebracht sein, punktuell mit Zählungen bestehender Verkehrsströme weitere Informationen zu beschaffen.

Optimales Tarifsystem

Wenn möglich, ist das Tarifsystem von Alpentäler-Buslinien in das in der Umgebung bestehende Tarifsystem zu integrieren. Es ist jedoch zu erwarten, dass in vielen Fällen aus finanziellen Gründen ein erhöhter Tarif notwendig ist. Auch in diesen Fällen gilt: Wenn möglich offizieller Tarif plus Zuschlag.