



REGIONALER
NATURPARK

Naturpark
GANTRISCH
mit Schwarzsee



MOBILITÄTSKONZEPT

Verkehrsanbindung von Ausflugszielen im Naturpark Gantrisch

Projekt:	635	Projektverfasser:
Datum:	08.05.2018	Andreas Wicky, Landschaftsarchitekt FH



Müli 12
1716 Plaffeien
026 419 24 45
info@pbplan.ch - www.pbplan.ch

Impressum

Auftraggeber: Förderverein Region Gantrisch (FRG), Naturpark Gantrisch

Projektverfasser: Andreas Wicky, pbplan ag

Berater: Joseph Brügger, pbplan ag

Projektbegleitung durch den FRG: André Schmid, Lea Jost

Version: 03/ 08.05.2018

Interne Projektnummer: 635

Inhalt

1. EINLEITUNG	4
1.2. METHODE	5
1.3. AKTIVITÄTEN	6
1.4. NUTZERGRUPPEN	6
2. ANALYSE.....	7
2.1. ÖFFENTLICHER VERKEHR	7
2.2. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	9
2.3. ÜBRIGE VERKEHRSFORMEN.....	11
2.4. KOMMUNIKATION.....	11
2.5. SWOT	12
3. ZIELE.....	13
4. KONZEPT	14
5. HANDLUNGSFELDER	16
5.1. PP-BEWIRTSCHAFTUNG	16
5.2. FAHRPLAN GEMÄSS NACHFRAGE	16
5.3. KOMBINIERT UND KONKURRENZFÄHIGE ANGEBOTE	16
5.4. VERMARKTUNG UND KOMMUNIKATION	17
5.5. ERLEBNISMOBILITÄT	18
5.6. CARPOOLING-PLATTFORM	18
6. UMSETZUNGS- UND ERFOLGSKONTROLLEN	19
7. FAZIT.....	20
8. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	21
9. GRUNDLAGEN UND LITERATURVERZEICHNIS	22
10. ANHANG	23
10.1. ZIELBAUM	23
10.2. PP-BEWIRTSCHAFTUNG PRO GEMEINDE	23
10.3. TABELLE ÖV-VERBINDUNGEN UND FREQUENZEN	23
10.4. UMSETZUNGSKONTROLLE.....	23

1. Einleitung

Im Gebiet des Naturparks Gantrisch (NPG) sind die Aktivitäten und Attraktionen verstreut verteilt. Die Zugänglichkeit und Erschliessung des ganzen Perimeters ist für eine nachhaltige Entwicklung zentral. Nur durch ein übergeordnetes Planungsinstrument kann die Entwicklung so gesteuert werden, dass die individuelle Mobilität nicht zur Schmälerung des Erlebniswerts beiträgt.

Das Mobilitätskonzept soll mit einer ausführlichen Analyse die Problematiken erkennen und lokalisieren. Ein übergeordneter Konzeptgedanke gibt den Rahmen für die Entwicklungsrichtung vor, die mit Massnahmenvorschlägen konkretisiert wird.

„Der Freizeitverkehr ist sehr dispers, einerseits räumlich, andererseits auch bezüglich der Motive.“¹ Dies wird bereits in der Strategie Freizeitverkehr des Bundes stark betont. Es ist auch im vorliegenden Dokument eine Herausforderung, den unterschiedlichsten Bedürfnissen gerecht zu werden und attraktive Lösungsvorschläge für ein breites Publikum zu präsentieren.

Abgrenzung

Das Konzept beschränkt sich auf die Erschliessung der freizeitorientierten Anlagen und Attraktionen. Andere Verkehrszwecke wie Arbeitsweg oder Einkaufsweg werden nur teilweise thematisiert. Knapp die Hälfte der Distanzen legt die Schweizer Bevölkerung in der Freizeit zurück.² Selbst montags bis freitags werden mehr Wege für Freizeitaktivitäten zurückgelegt, als für die Arbeit, daher besteht in diesem Bereich das grösste Optimierungspotential.

Zudem wurden im Jahr 2015 beinahe zwei Drittel der für Freizeitaktivitäten zurückgelegten Distanzen mit dem Auto absolviert³. Der Handlungsbedarf zur Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs ist somit gross.

Der Langsamverkehr wird im Routenkonzept Gantrisch⁴ abgehandelt und wird im vorliegenden Konzept nicht thematisiert.

Anlass

Im 2012 wurde bereits der Entwurf eines Mobilitätskonzeptes⁵ erarbeitet. Der Förderverein Region Gantrisch (FRG) hat das Büro pbplan ag eingeladen, eine Offerte für die Bearbeitung einer Neuversion des Mobilitätskonzeptes zu unterbreiten.

Das bestehende Mobilitätskonzept bildet mit dem Managementplan⁶ für den Naturpark eine Grundlage für die Erarbeitung und wird gebührend berücksichtigt.

Zudem erarbeitet der FRG parallel zum Mobilitätskonzept eine Mobilitätsstrategie, deren Inhalt richtungsweisend ist für die Zielformulierung und den Konzeptgedanken.

¹ Schweizerische Bundesrat, 2009

² Bundesamt für Statistik, 2017

³ Idem oben

⁴ pbplan 2017

⁵ FRG 2012b

⁶ FRG 2010b

1.2. Methode

Vorerst wurden umfangreiche Grundlagen zur Thematik zusammengetragen. Insbesondere das Rahmenkonzept Freizeitverkehr und Besucherlenkung in Schweizer Parks⁷ diente als Hilfsmittel. Anschliessend wurden Daten zum Parkperimeter gesammelt und ausgewertet. Die Synthese der Daten wird auf der Analysekarte dargestellt. Die Anbindung der verschiedenen Points of Interests (POI) wird an den unterschiedlichen Verkehrsformen aufgezeigt. Die POI werden nach den Themen (Natur, Sport, Kultur, Genuss und Musse) des Naturparks Gantrisch generalisiert. Den Ausflugszielen wurde eine Priorität zugewiesen:

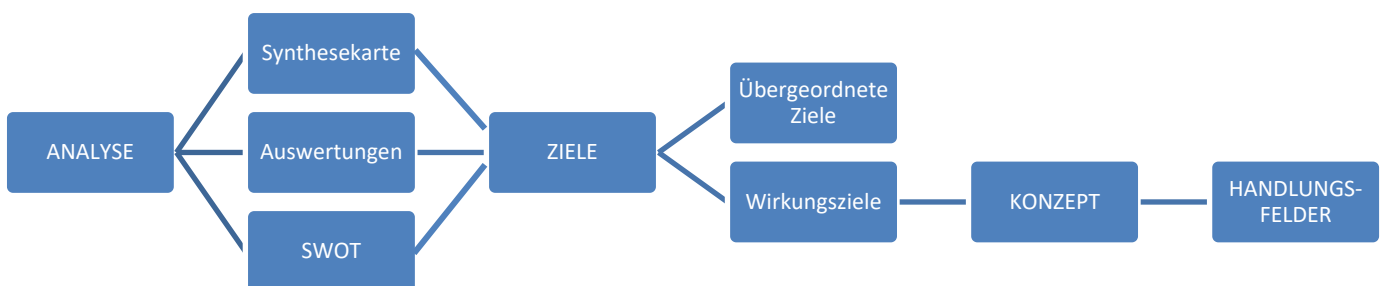
- **1. Priorität** sind vielseitige Ausflugsziele mit breiter Nutzergruppe und sehr hohem Erlebniswert.
- **2. Priorität** bietet Aktivitäten in min. 2 Themengebieten mit hohem Erlebniswert.
- **3. Priorität** übrige POI mit mittlerem Erlebniswert.

Die graphisch dargestellten Ergebnisse werden im Kapitel Analyse ausgewertet. Ein Fazit der Analyse, um Schwachstellen und Potentiale zu eruieren, wird mit einer SWOT-Analyse dargestellt.

Die Ziele werden hierarchisch im Zielbaum dargestellt. Die übergeordneten Ziele wurden aus den Dokumenten Strategie Freizeitverkehr des Bundes⁸, Managementplan des Naturparks⁹ und der Mobilitätsstrategie NPG¹⁰ abgeleitet. Mit den Wirkungszielen wird auf die Problematiken der Analyse eingegangen.

Ein übergeordneter Konzeptgedanke zur Verbesserung der Erschliessung der prioritären Ausflugsziele bildet den Rahmen für die Handlungsfelder. Die Handlungsfelder decken die Anforderungen aus der Zielsetzung (Anhang Zielbaum) und werden anhand von Beispielmassnahmen erläutert.

Umsetzungs- und Erfolgskontrollen gewährleisten die Kontinuität des Konzeptes und zeigen die Wirkung der Massnahmen auf.



⁷ Netzwerk Schweizer Pärke, 2011

⁸ Schweizerische Bundesrat, 2009

⁹ FRG 2010b

¹⁰ FRG 2018

1.3. Aktivitäten

Die Abhängigkeit von verschiedenen Aktivitäten wird anhand von unterschiedlichen Faktoren aufgezeigt.

Aktivitäten		Witterung	Schnee- ver- hältnisse	Betriebs- zeiten	Variable Zeiten	Ganztägige Aktivität	Material- transport
Winter	Ski Alpin, Snowboard						
	Schneetouren (Ski und Schneeschuh)						
	Langlauf						
Frühling, Sommer und Herbst	Wandern						
	Spazieren						
	Naturerlebnis Sense						
	Mountainbiken						
Ganz- jährig	Kulturelle Aktivitäten						
	Musse						

Die Tabelle zeigt deutlich, dass die Mehrheit der Aktivitäten stark wetterabhängig ist und es deshalb zwangsläufig zu stark unterschiedlicher Auslastung von Mobilitätsinfrastrukturen kommt. Viele Aktivitäten werden auch an variablen Tageszeiten ausgeübt. Dies stellt ein weiteres Hindernis für gemeinschaftliche Transportmittel dar.

1.4. Nutzergruppen

Die Nutzergruppen wurden aus dem Dokument Routenkonzept Langsamverkehrsrouten – Grundlagenkonzept¹¹ übernommen.

Nutzergruppen	Ansprüche, Bedürfnisse
Senioren	Teils eingeschränkte Mobilität. Erschliessung durch ÖV hat einen hohen Stellenwert. Auch an Wochentagen auf ÖV-Verbindungen angewiesen.
Familien	Ist oft im MIV unterwegs. Hat hohe Ansprüche an ÖV: Frequenz, Gepäck.
Best Ager	Die Best Agers bilden eine zunehmend wichtigere Zielgruppe. Sie wird künftig stark anwachsen und die Familien überholen. Best Agers sind umweltorientiert, gesundheitsbewusst und überdurchschnittlich ausgabenfreudig. ¹² Reist aus Bequemlichkeit mehrheitlich mit MIV. Bei guten ÖV-Verbindungen an die Ausflugsziele und Anreizen ist ein Umstieg denkbar.
arbeitende Bevölkerung	Aktive Bevölkerungsschicht mit wenig zeitlichem Freiraum ist daher oft im Auto unterwegs. Bei guten ÖV-Verbindungen an die Ausflugsziele ist ein Umstieg denkbar.
Gruppen	Grosse Zielgruppe zur Nutzung der ÖV-Angebote. Anreise auch oft mit Sammeltransporten.
Feriengäste	Anreise oft mit MIV. Zunehmender Wechsel auf ÖV mit Kombi-Angeboten denkbar. Komfort ist wichtiger als die Frequenz.

¹¹ pbplan 2017

¹² SANU 2010

2. Analyse

Die Analyse wird in drei Kategorien unterteilt: Öffentlicher Verkehr (ÖV), Motorisierter Individualverkehr (MIV) und übrige Verkehrsformen (üVf). Es wird in der Analyse davon ausgegangen, dass die Besucher von den angrenzenden Städten Bern, Thun und Freiburg anreisen.

Die Besucher aus dem Parkperimeter, die einen wesentlichen Anteil der Nutzer darstellen, werden mit der Analyse der Knotenpunkte erfasst.

2.1. Öffentlicher Verkehr

Insgesamt verkehren ca. 20 Buslinien im und zum Naturpark Gantrisch. Im Anhang sind die Verbindungen in einer Tabelle zusammengefasst (Stand 2018). In der nachfolgenden Tabelle wird die Erreichbarkeit der Points of Interests (Unterteilt in 3 Prioritäten) aufgezeigt. Die Bewertung erfolgt über die Frequenz und die Priorität des POI, dies ist in der Legende ersichtlich.

Mehrheitlich ist die Anreisezeit mit ÖV nur leicht höher als die Anfahrtszeiten mit MIV. Die Umsteigezeiten an den Knotenpunkten Plaffeien, Schwarzenburg, Riggisberg und Thurnen liegen zwischen 2-15 min. Verbindungen mit längeren Umsteigezeiten wurden nicht berücksichtigt. Die Parkpforten Belp und Burgistein bieten keine Bus-Linien zu POI im Naturpark an, somit wurden sie nicht als Knotenpunkte berücksichtigt.

Die Erschliessung der POI 1. und 2. Priorität ist grösstenteils mangelhaft. Einzig der Schwarzsee ist gut erreichbar. Dementsprechend ist die Auslastung auch genügend bis sehr hoch an Spitzenzeiten. Die Busse der TPF-Linie sind an Winter-Wochenenden oft überfüllt und nicht genügend ausgestattet, um Sportgeräte zu transportieren. Das Gebiet Gurnigel ist ungenügend erschlossen. Die Nachfrage ist sehr stark wetterabhängig. Die Linien (Schneebus und Wanderbus) von Bus alpin bietet zwar ein gutes Basisangebot, welches jedoch ausschliesslich auf den Knotenpunkt Schwarzenburg zugeschnitten ist.

Die Auslastungswerte sind indikative Angaben und stammen von einem generalisierten Modell der Gesamtschweiz¹³. Die Werte sind vergleichbar, repräsentieren jedoch nicht die reelle Auslastung.

Die Preisstruktur des ÖV-Angebots ist zwar mit der Abschaffung des Alpinzuschlages transparenter, jedoch sind die Tarife der Berglinien immer noch hoch. Von Riggisberg oder Plaffeien auf den Gurnigel retour kosten knapp CHF 60.-¹⁴. Von Freiburg in den Schwarzsee retour werden angemessene CHF 25.-¹⁵ verlangt. Die Gantrisch-Busse sind nicht im schweizerischen Tarifsysteem integriert (General- und Halbtaxabonnement gelten nicht). Abklärungen zur Aufnahme der Kurse ins Tarifsysteem sind am laufen. Es wird von Schwarzenburg bis auf den Gurnigel retour ein Spezialtarif von CHF 18.- verrechnet.

¹³ Bundesamt für Statistik 2005

¹⁴ sbb.ch (zugriff im April 2018, ohne Ermässigung)

¹⁵ sbb.ch (zugriff im April 2018, ohne Ermässigung)

Priorität	POI	Anreise von	Frequenz*	Auslastung DTV P/t**	Bemerkungen
1	Schwarzsee	Plaffeien	13	50	Stundentakt
	Wasserscheide, Gurnigel	Riggisberg	5	1	Schwache Auslastung
		Plaffeien	2	0	Ungünstige Tageszeiten
		Schwarzenburg	3	0	Bus Alpin, nur an Wochenenden
2	Ottenleue		0	-	Kein ÖV
	Schwarzenbühl, Selital	Schwarzenburg	3	-	Bus Alpin, nur an Wochenenden
	Gurnigel Bad	Riggisberg	5	1	Schwache Auslastung
	Eywald		0	-	Kein ÖV
	Guggisberg	Schwarzenburg	13	64	Gutes Angebot
		Plaffeien	2	5	Ungenügende ÖV-Verbindungen
	Riffenmatt	Schwarzenburg	13	64	Gutes Angebot
	Muscherenschlund		0	-	Kein ÖV
	Hengstschlund	Plaffeien	2	0	Ungünstige Tageszeiten
		Riggisberg	5	0	Schwache Auslastung
	Grasburg	Schwarzenburg	1	3	Fussmarsch 30 min
	Sodbach, Sense	Schwarzenburg	3	37	Ungenügende ÖV-Verbindungen
	Schwarzwasserbrücke	Schwarzenburg	30	1126	Wichtiges Naherholungsgebiet
	Uecht	Riggisberg	15	206	Fussmarsch 20 min
		Kehrsatz	13	54	Fussmarsch 20 min
3	Dittligsee, Dittlige	Wattenwil	12	132	Gutes Angebot
		Thun	12	165	Gutes Angebot
	Rüeggisberg, Klosterruine	Riggisberg	7	98	Gutes Angebot
	Tavel-Denkmal	Riggisberg	15	23	Gutes Angebot
	Riggisberg	Bern	14	123	Gutes Angebot
		Thun	12	98	Gutes Angebot
	Oberbalm	Köniz	15	23	Gutes Angebot
	Längeneybad	Riggisberg	0	-	Kein ÖV oder langer Fussmarsch

*An Samstagen zwischen 8:00-20:00 im Winter (2018)

**Bundesamt für Statistik, 2015: Personenverkehrsmodell

Durchschnittlicher täglicher Verkehr, Personen pro Tag. Ungenauigkeiten in peripheren Gebieten durch Modellierung

- Keine Daten

Anzahl Kurse/ NVZ*	Gute Erreichbarkeit	Mittlere Erreichbarkeit	Schlechte Erreichbarkeit
POI 1. Priorität	> 12	8-11	0-7
POI 2. Priorität	> 8	4-7	0-3
POI 3. Priorität	> 6	4-6	0-3

* Normalverkehrszeit 8:00-20:00

2.2. Motorisierter Individualverkehr

Die Autobahnen bilden die Groberschliessung. Von Westen, der Autobahnausfahrt Freiburg Nord hat man ca. 55 min bis in die Region Gurnigel und ca. 40 min in den Schwarzsee. Von Bern ist der Schwarzsee in ca. 1 h über Düdingen erreichbar und die Region Gurnigel in ca. 50 min. Wird von Thun aus gestartet, ist die Region Gurnigel in ca. 40 min erreichbar.

Das Strassennetz ist mehrheitlich genügend ausgebaut. Selten kommt es im Naturpark oder in den An-/Abreise zu Verkehrsbehinderungen, die durch den Freizeitverkehr verursacht werden. Die Gurnigel-Passstrasse ist zudem ein beliebtes Ausflugsziel für Motorradfahrer. Die zweirädrigen Verkehrsteilnehmer führen zwar nicht zu einer Überlastung des Strassenverkehrsnetzes, jedoch führen die Lärmemissionen oft zu einer Schmälerung des Erlebniswertes anderer Nutzergruppen.

Parkplatz (PP)-Kapazität und Auslastung wurde anhand der unten aufgeführten Tabelle dargestellt. Im Sektor Schwarzsee ist eine Parkplatzbewirtschaftung bereits umgesetzt¹⁶. Im Sektor Wasserscheide/ Gurnigel ist die Umsetzung mit den Gemeinden Rüschegg und Rüeggisberg im 2018 geplant¹⁷.

Als Spitzenzeiten gelten Wochenenden oder Ferien mit guten Witterungsbedingungen für die jeweiligen Nutzungen an den POI.

Auslastung zur Spitzenzeit	
gross	Die Nachfrage ist deutlich grösser, als das Angebot an Parkfeldern
mittel	Das Angebot an Parkfeldern deckt mehrheitlich den Bedarf
klein	Das Angebot an Parkfeldern ist ausreichend

¹⁶ pbplan 2015b

¹⁷ pbplan 2015a

Mobilitätskonzept Naturpark Gantrisch

Priorität	POI	Bezeichnung	Anzahl PP	Auslastung zur Spitzenzeit	Gebühren	Bemerkungen, Nutzungen
1	Schwarzsee	Gypsera	500	gross	Ja	Skigebiet, Wandern
		Bad	400	mittel	Ja	Wandern, Sportcampus
		Rohr	180	gering	Ja	Transport mit Shuttle nach Szsee
	Wasserscheide, Gurnigel	Zollhaus	20	mittel	Nein	Nur bei viel Schnee bedeutend
		Wasserscheide	70	gross	Ja*	Skigebiet, Wandern
		Türliböde	210	gross	Ja*	Im Winter nur 110 PP
		Stierenberg	470	mittel	Ja*	Langlauf, Wandern
		Berghaus Gurnigel	30	mittel	Nein	Restaurantbetrieb
		Unter Selibüel	5	gross	Ja*	Ausgangspunkt Langlauf
		Untere Gantrischhütte	70	mittel	Ja*	Schneetouren, Wandern
2	Ottenleue	Skistation	50	mittel	Nein	Skigebiet
	Schwarzenbühl	Schwarzenbühl	130	mittel	Ja*	Im Winter zusätzlich 95 PP
		Selital, Berghütte	15	mittel	Ja*	Nur Sommer
	Süftenen	Hütte, Schutzhütte	70	mittel	Ja*	Nur Sommer
	Gurnigel Bad		110	mittel	Nein	Skigebiet, Restaurant
	Eywald		120	gering	Nein	Skigebiet, Freibad
	Guggisberg	Dorf	60	gross	Nein	Spaziergänger bei Hochnebel
	Riffenmatt	Dorf	100	mittel	Nein	Gutes Winterangebot bei genügend Schnee
	Muscherenschlund	Schönenboden	40	gering	Nein	Nur Sommer
		Spitz	15	mittel	Nein	In Spitzenzeit teils knapp, Ausgangspunkt für Schneetouren
	Hengstschlund	Hengskurve	40	gross	Nein	Auslastung nur Winter
	Grasburg		30	mittel	Nein	Kultur- und Naturerlebnis
	Sodbach, Sense		300	mittel	Nein	PP umstritten durch NS-Perimeter
	Schwarzwasserbrücke		40	mittel	Nein	Kunsteisbahn, Naturerlebnis
	Uecht		?	mittel	Nein	Projekt in Umsetzung
3	Dittligsee, Dittlige	Restaurant am See	45	mittel	Nein	Privater-PP
		Mühle	10	gering	Nein	Privater-PP
	Rüeggisberg	Klosterruine	100	gering	Nein	Kulturerlebnis
		Tavel Denkmal	40	gering	Nein	Aussichtspunkt
	Riggisberg	Abegg-Stiftung	20	gering	Nein	Museum
	Oberbalm		20	mittel	Nein	Kräutergarten
	Längeneybad		35	gering	Nein	Hochseilpark

*Teil des PP-Feinkonzeptes PP-Bewirtschaftung Gantrisch, in Umsetzung

Sofern keine Angaben vom PP-Konzept Gantrisch oder Schwarzsee vorlagen beruhen die Zahlen und Auslastung auf Schätzungen

2.3. Übrige Verkehrsformen

Alternative Verkehrsformen nehmen durch das höhere Verkehrsaufkommen laufend einen höheren Stellenwert ein. Sei es verschiedenen Mobilitätsformen zu kombinieren, die Auslastung der Fahrzeuge zu verbessern oder schlicht auf ein kompaktes zweirädriges Transportmittel umzusteigen.

Taxi-Unternehmer der Region (Guggershörnli-Bus, Land-Taxi GmbH, Wenger's Regional Taxi) bieten ihre Dienste auch zur Erschliessung von Ausflugszielen an. Vor allem für Gruppen kann dies interessant sein. Pauschalpreise und –Angebote bestehen keine.

Für Mietstandorte und Freizeitrouten von E-Bikes wird auf das Konzept Langsamverkehrsrouten (Radrouten)¹⁸ verwiesen.

Kombinierte Mobilitätsformen

In den aufgeführten ÖV-Angeboten kann das Velo meist mitgenommen werden. In den Angeboten von Bus Alpin muss eine Vorreservation gemacht werden. Im Bereich Car-Sharing ist Mobility der führende Anbieter. An folgenden Standorten können Fahrzeuge bezogen werden:

- Schwarzenburg, Bahnhof / Schloss, 3150 Schwarzenburg; Kategorien: 1 Economy, 2 Combi
- Riggisberg, Gurnigelstrasse 6, 3132 Riggisberg; Kategorie 1 Combi
- Toffen, Bahnhofareal / PP 15, 3125 Toffen; Kategorie: 1 Combi
- Thurnen, Bahnhofplatz, 3127 Mühlethurnen; Kategorie: 1 Combi
- Belp, Bahnhofgebäude, 3123 Belp; Kategorien: 1 Economy, 1 Combi
- Belp, Lindenrain 3 / unterster PP, 3123 Belp; Kategorie: 1 Economy

Des Weiteren gibt es unzählige Internet Plattformen, wo private Anbieter Mitfahrgelegenheiten zur Verfügung stellen (Carpooling). In verschiedenen Stichproben (e-carpooling.ch, hichhike.ch, karzoo.ch usw.) waren keine Angebote im Naturpark Gantrisch zu finden. Auch auf der Plattform frimobility.ch der Region Freiburg bestand kein Angebot zur Mitfahrt in den Naturpark.

2.4. Kommunikation

Auf dem Internetauftritt des Naturparkes¹⁹ wird unter der Rubrik „Anreise“ die Möglichkeiten für die jeweiligen Ausflugsziele gut dargestellt. Auf den Prospekten der Top-Routen werden die ÖV-Verbindungen teilweise aufgezeigt.

Kombi-Angebote (Bsp.: RailAway) oder Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV existieren nur wenige. Postauto.ch (Zugriff März 2018) publiziert Ausflugsstipps, wobei 4 der Ausflüge im Naturpark Gantrisch stattfinden. Einzig mit dem Ride'n'Board-Pass Gurnigel und dem Ride & Snow Angebot von TPF erhält man eine Vergünstigung für das Skiliftbillett.

¹⁸ pbplan 2017

¹⁹ www.gantrisch.ch

2.5. SWOT-Analyse

		Stärken	Schwächen
Interne Analyse	ÖV	Gutes Angebot zum POI Schwarzsee, zu Spitzenzeiten überlastet.	Ungenügendes Angebot zum POI Gurnigel-Wasserscheide
		POI 3. Priorität grösstenteils gutes Angebot	POI 2. Priorität wie Muscherenschlund, Eywald und Ottenleue nicht erschlossen.
			Auslastung des ÖV-Angebots teils schlecht oder an Spitzenzeiten zu gross, was den Reisekomfort schmälert.
	MIV	PP-Gebühren bringen Wertschöpfung und Lenkungswirkung.	Die PP-Lenkungsmassnahmen beschränken sich auf Teilgebiete.
		Gut ausgebautes Strassennetz, selten überlastet.	Einige PP zu Spitzenzeiten oft überlastet, besonders bei POI 1. Priorität.
	üVf	An Knotenpunkten besteht oft ein Car-Sharing Angebot.	In Plaffeien besteht kein Car-Sharing Angebot mit Fahrzeugpark.
Externe Analyse			Carpooling-Angebote bestehen keine.
		Chancen	Risiken
	ÖV	Politische Entwicklung zur möglichen Subventionierung von ÖV-Erschliessung für die Freizeitmobilität.	Erhöhte Privatisierung führt zur Streichung von unrentablen Kursen.
		Ein von der Nachfrage abhängiger Fahrplan (Wetter, Ferien).	Region mit dünner Besiedelung und touristischen Gebieten abseits subventionierter Linien erschwert und verteuert ÖV-Erschliessung.
			Konkurrenznachteil, da benachbarte Gebiete teils besser erschlossen sind.
	MIV	Durch vermehrte Lenkungsmassnahmen und –gebühren können alternative Mobilitätsformern gefördert werden.	Durch weitere Zunahme erhöhte Emissionen.
	üVf	Durch Entwicklung von autonomen Fahrzeugen können die verschiedenen Bedürfnisse der Nutzer besser abgedeckt werden; ohne Mehrverkehr.	
		Mit zunehmender Digitalisierung können die Carpooling-Angebote einfacher kommuniziert werden.	

3. Ziele

	Übergeordnete Ziele	Wirkungsziele
Gesellschaft	Attraktivieren der (touristischen) Erreichbarkeit der Region und Reduktion der Belastungen durch touristischen Individualverkehr (1)	Parkplatzbewirtschaftung mit Lenkungswirkung unterstützen (2)
		Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleisten, insbesondere auch in der Hochsaison und bei Spitzenbelastungen
	Guter Zugang zu Freizeitaktivitäten für alle sozialen Schichten (4)	Tarifstruktur der ÖV-Angebote einheitlich gestalten
	Konsequente Integration des Mobilitäts-Angebots in die touristische Angebotsgestaltung mit möglichst weitreichender Serviceleistung für den Gast (Abstimmung Angebote auf Fahrplan etc.) (1)	Besucher bereits vor Reiseentscheid sensibilisieren (Kommunikation)
		Die Parkmobilität ist vielseitig, attraktiv und bietet ein hohen Erlebniswert
		Anpassung des Mobilitäts-Angebots auf die Nutzung am Ausflugsziel
		Pauschlangebote, Kombinierte Angebote fördern
Wirtschaft	Erkennen und nutzen wirtschaftlicher Potenziale in allen Landesteilen, die mit nachhaltigerem Freizeitverkehr verbunden sind. (4)	Besser ausgelastete Fahrzeuge und Infrastrukturen (Besetzungsgrad, Kapazitäten) (4)
		Wettbewerbsfähige Verkehrsunternehmen (5)
		Die Zusammenarbeit mit den vorhandenen Akteuren ist gewährleistet und Mobilitätsangebote sind koordiniert umgesetzt. (2)
		Schaffen von Angeboten für Nachfrager aus anderen Regionen (4)
Umwelt	Umfassende Betrachtung/Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsalternativen zum MIV im gesamten Parkperimeter (1)	Leistungen im Bereich Mobilität und touristische Angebote kombiniert vermarkten (Vertrieb)
		(Nachhaltige) Verkehrsangebote ausbauen (3)
		Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die kollektiven Mobilitäts-Angeboten sind die Belastungen durch touristischen Individualverkehr reduziert. (2)
		Zugangsberechtigungen Problemstrassen prüfen und Fahrverbote durchsetzen. (3)
		Attraktive Angebote für den LV im Park schaffen (Kooperation Transport und Tourismus)

Legende Quellen Ziele:

(1) FRG, 2010b: RNP Gantrisch - Managementplan 2012-2021

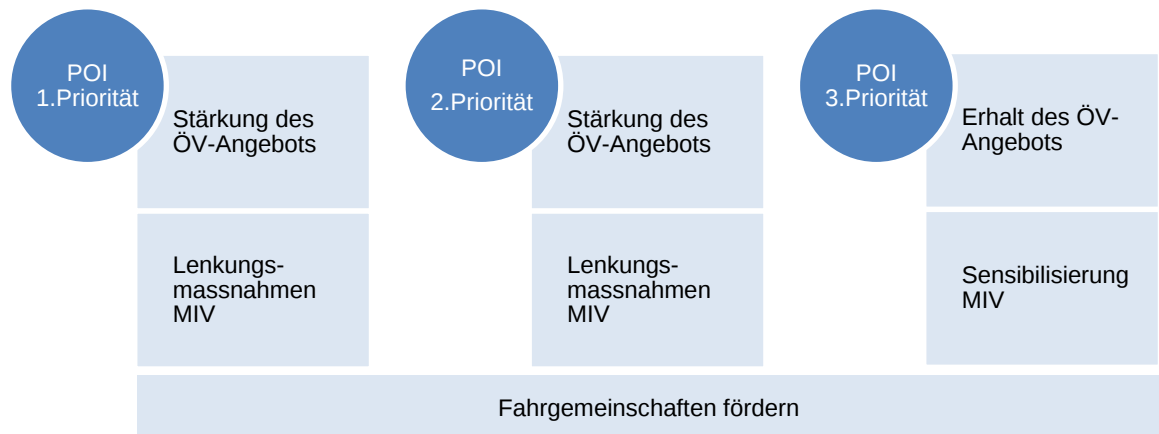
(2) FRG, 2017: Mobilitätsstrategie Naturpark Gantrisch

(3) FRG, 2012: Mobilitätskonzept Naturpark Gantrisch

(4) Schweizerischer Bundesrat, 2009: Strategie Freizeitverkehr

(5) UVEK, 2017: Zukunft Mobilität Schweiz - UVEK-Orientierungsrahmen 2040

4. Konzept



Die Stärkung der Erschliessung der POI 1. und 2. Priorität mit gemeinschaftlichen Transportmitteln steht im Vordergrund. Durch eine konsequente Rücksichtnahme auf den jeweiligen Bedarf und Lenkungsmassnahmen beim MIV werden die Angebote besser ausgenutzt. Die Anpassung an die Nachfrage richtet sich nach den Aktivitäten an den POI, Umwelteinflüssen (Witterung, Schneeeverhältnisse usw.), arbeitsfreien Tagen und den Nutzergruppen.

Um das unregelmässige Angebot an den Kunden zu bringen, nimmt die Vermarktung und Kommunikation einen hohen Stellenwert ein. Kombinierte Angebote mit starken Preisreduktionen machen die gemeinschaftlichen Transportmittel attraktiver.

Eine flächendeckende PP-Bewirtschaftung an den POI 1. und 2. Priorität bringt Wertschöpfung und Finanzierungsmittel für alternative Verkehrsformen. Die PP-Anzahl soll erhalten und nur punktuell ausgebaut werden. Mit zusätzlichen Sensibilisierungsmassnahmen werden Anreize für alternative Mobilitätsformen zum MIV geboten.

Mit der zunehmenden Digitalisierung kann der Austausch mit Gleichgesinnten einfacher stattfinden. So entstehen Synergien auch im Bereich Mobilität mit Fahrgemeinschaften oder beispielsweise Sammeltaxis.

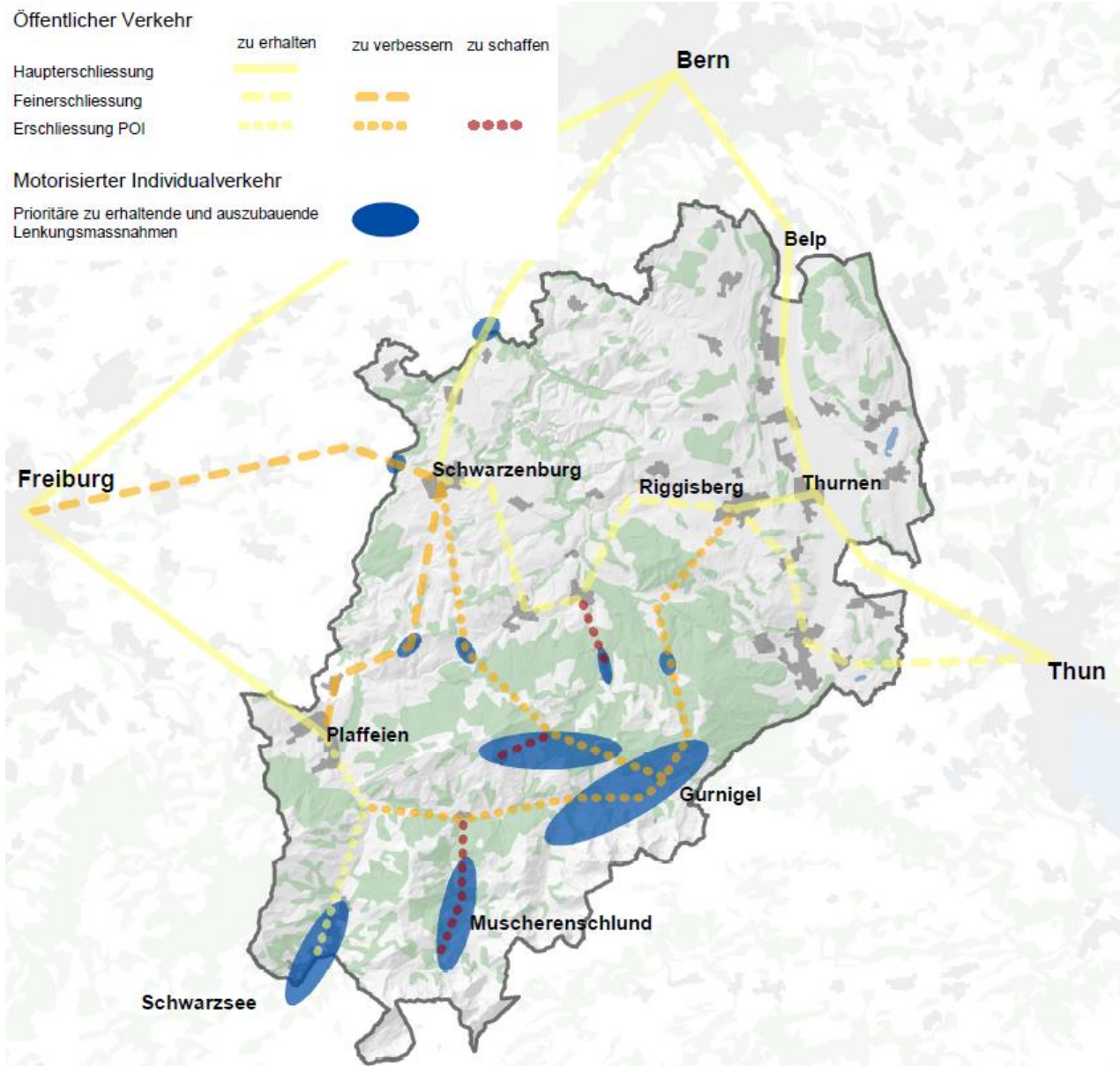


Abb. 1 Konzeptschema; Darstellung pbplan ag, © swisstopo

5. Handlungsfelder

5.1. PP-Bewirtschaftung

Die PP-Bewirtschaftung liegt in der Verantwortung der Gemeinden. Die Gemeinden mit POI 1. und 2. Priorität (Anhang Tabelle PP-Bewirtschaftung pro Gemeinde) sollen eine PP-Bewirtschaftung betreiben. Handlungsbedarf besteht somit vor allem in den Gemeinden ohne PP-Konzept wie Wahlern, Guggisberg und Riggisberg. Aber auch bei bestehenden Konzepten sind Erweiterungen sinnvoll. In Plaffeien ist eine Bewirtschaftung der Parkplätze im Muscherenschlund erstrebenswert. In Rüschegg (Grenze zu Guggisberg) ist die Hengstkurve nicht Bestandteil des Umsetzungsprojekts.

Eine Querfinanzierung von ÖV-Angeboten mit Gebühren aus der PP-Bewirtschaftung ist nur teilweise denkbar. Im Schwarzsee werden die Dorf-Shuttle-Busse finanziert. In der Region Gurnigel ist eine Unterstützung der Bus Alpin Linien möglich.

5.2. Fahrplan gemäss Nachfrage

An arbeitsfreien Schönwettertagen ist der Ansturm auf die Ausflugsziele 1. Und 2. Priorität jeweils zuverlässig im Voraus zu beurteilen. Kriterien für den Betrieb von ÖV-Linien gemäss Nachfrage sind: Ferienperioden, Wochenenden, Wetterprognosen und Schneeverhältnisse. Aufgrund der Kriterien kann der Fahrplan beispielsweise jeweils 3 Tage vor der Fahrt kommuniziert werden.

Die Organisation und Vermarktung eines variablen Fahrplans ist mit grossen Hürden verbunden. Ein unregelmässiges Angebot und kurzfristige Ankündigung lösen bei vielen Besuchern Unsicherheiten aus. Die Nutzergruppen eines solchen Angebots sind laufend zu informieren.

Die fixen Kurse der Gantrisch-Busse werden erweitert mit Kursen je nach kurzfristige Nachfrage (Auf Basis der Kriterien im obigen Abschnitt). Zusätzliche Linien werden folgende vorgeschlagen:

- Zollhaus-Muscherenschlund-Hengstschlund
- Riggisberg-Eywald
- Plaffeien-Guggisberg-Riffenmatt-Ottenleue-Sangernboden

Das Projekt Schneetourenbus vom Staatssekretariat für Wirtschaft²⁰ ist ein Vorzeigemodell, zugeschnitten auf Skitourengehänger und Schneeschuhläufer, das in der Testphase ist. Die Region Gurnigel würde sich ebenfalls gut als Testregion eignen.

5.3. Kombinierte und konkurrenzfähige Angebote

Pauschalangebote bieten Rabatte auf die Anreise und garantieren zweckmässige ÖV-Verbindungen für die jeweilige Aktivität. Mit attraktiven Angeboten, zugeschnitten auf die Nutzergruppen, werden die Besucher gebündelt und somit ist der Transport rentabler. Die bestehenden Winterangebote mit Vergünstigung auf den Skipass sollen erhalten bleiben. Neue Angebote sollen entwickelt werden.

Untenstehend werden einige Vorschläge aufgezeigt, jedoch ohne konkrete Ausarbeitung und Finanzierungsplan.

²⁰ SECO, 2017

Natur, Genuss

Muscherenschlund	Wanderung oder Schneeschuhtour mit Fondueplausch im Gantrischli. Anreise Gruppentransport oder ÖV. Essensgutschein im Anreisepreis inklusive.
Selibüel	Wanderung oder Schneeschuhtour mit Fondueplausch im Berggasthaus Selibühl. Anreise Gruppentransport oder ÖV. Essensgutschein im Anreisepreis inklusive.
Panoramaweg	Shuttle-Bus von Zollhaus nach Schwarzenburg oder Riggisberg inkl. Getränkergutschein im Restaurant.
Schwarzsee	ÖV-Anreise mit Gastronomie-Gutschein.

Sport

Ottenleue	Anreise Gruppentransport mit Skipass und ev. Skiunterricht für Kinder inklusive.
Schwarzsee, Gurnigel	Gratis-Bike Transport mit ÖV-Anreise.
Längeneybad	Gruppenanreise mit Eintritt Seilpark.

Kultur

Schwarzenburg	Geführte Tour entlang des Jakobweges mit Halt in Rüeggisberg (Klosterruine), Grasburg und Schloss Schwarzenburg.
---------------	--

Musse

Gurnigel	Nachtbus auf den Gurnigel zur Beobachtung des Sternenhimmels (Teleskope werden zur Verfügung gestellt).
----------	---

Als Zusatz zu den schwach erschlossenen POI mit ÖV oder als Ergänzung zum Carpooling-Angebot werden Taxifahrten zum Pauschalpreis angeboten. Auf folgenden Strecken wäre ein Taxiangebot erstrebenswert: Zollhaus-Muscherenschlund, Zollhaus-Gurnigel, Schwarzenburg-Eywald, Schwarzenburg-Ottenleue, Riggisberg-Gurnigel und Schwarzenburg-Sodbachbrücke. Die Abfahrts- und Zielorte müssen klar definiert werden um Pauschalpreise festzulegen.

5.4. Vermarktung und Kommunikation

Die Vermarktung der Angebote soll über mehrere Ebenen geschehen. International können Angebote mit Anreisevergünstigungen ab auserwählten Partnerstädten lanciert werden. National können kombinierte Angebote mit (ÖV) über RailAway (SBB) geschaffen werden. Die regionale Vermarktung bleibt aber die Wichtigste.

Am meisten Parkbesucher sind im Park oder in den Agglomerationen Bern, Thun und Freiburg wohnhaft. Mit den lokalen Transportunternehmen soll die Angebotspalette, wie Schneesport kombiniert mit ÖV-Anreise, auf Sommerangebote erweitert werden. Die Angebote werden nicht nur über die Kommunikationsplattform des Parks an den Besucher gelangen, sondern auch vom Transportunternehmen und in den Städten Bern, Freiburg und Thun propagiert werden. Der MIV-Fahrer soll durch Anwerbung der alternativen Verkehrsformen direkt angesprochen werden, um ein längerfristiges Umdenken auf gemeinschaftliche Mobilitätsformen zu erzielen.

5.5. Erlebnismobilität

Mit dem Motto „Der Weg ist das Ziel“ geniessen viele Besucher die Ausblicke im Naturpark Gantrisch. Ein attraktiver Rundkurs (Senic Drive) führt die Nutzer durch eine Kernregion des Naturparks.

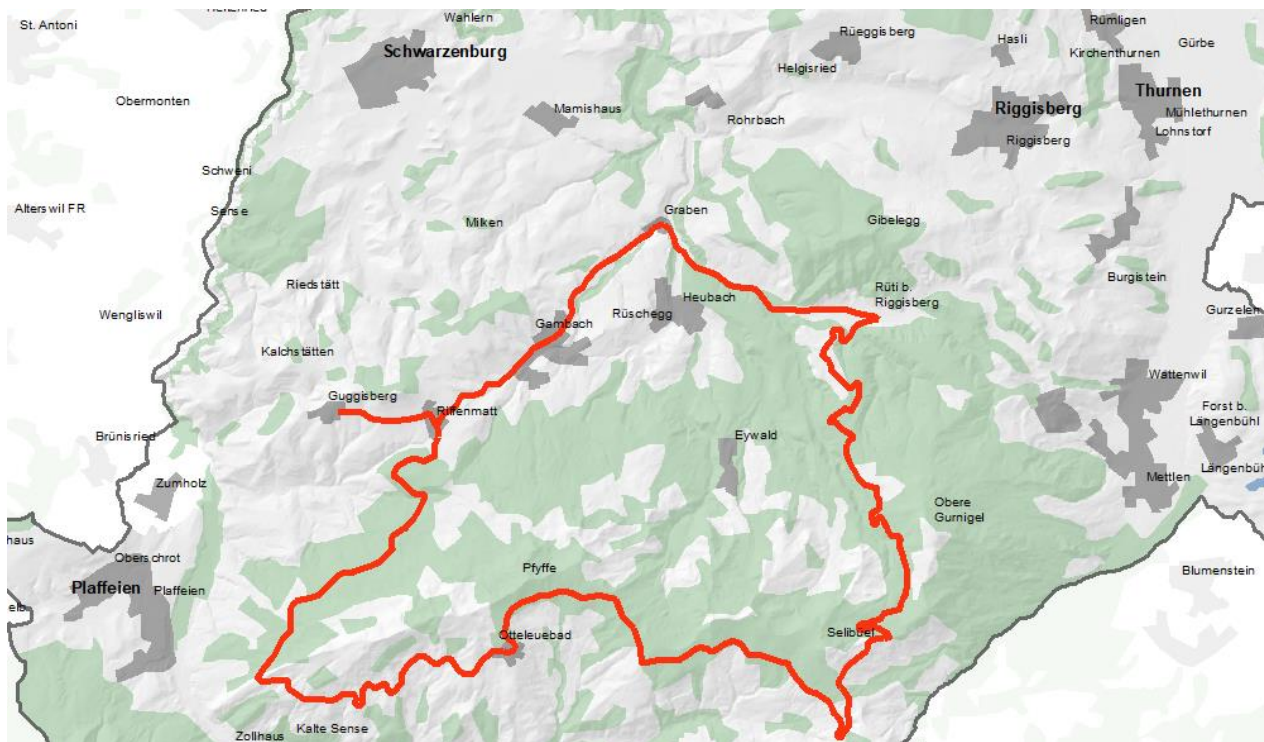


Abb. 2 Illustration Senic Drive Guggisberg-Rüschegg-Gurnigel-Ottenleuen-Riffenmatt-Guggisberg; Darstellung pbplan ag, © swisstopo

Der Rundkurs wird signalisiert und Aussichtspunkte werden entsprechend ausgestattet (Sitzgelegenheiten, Parkplätze, Fotopunkt)

Für Gruppen werden organisierte Touren mit Panoramabus angeboten. Für Individualreisende werden an Knotenpunkten (Plaffeien, Schwarzenburg, Thurnen) Elektromobile verschiedener Arten zur Verfügung gestellt.

5.6. Carpooling-Plattform

Für längere Fahrten werden Carpooling-Plattformen bereits rege verwendet. Für kurze Strecken im ländlichen Gebiet ist die Kommunikation und Vielfalt an Zielorten eine Herausforderung um eine Plattform mit genügend Nutzer zu schaffen. Die Sichtbarkeit des Angebots, Transparenz der Fahrbeiträge und Sicherheit der Nutzer sind wichtige Aspekte, die es zu berücksichtigen gilt. In einigen vergleichbaren Regionen besteht bereits ein solches Angebot²¹.

Um die Nutzer auf bestimmte Strecken zu sammeln, werden Strecken definiert und Treffpunkte (Haltestellen) signalisiert. Folgende Treffpunkte und Strecken bieten sich dafür an:

²¹ www.taxito.com, Zugriff März 2018

Plaffeien	Zollhaus	Sangernboden	Muscheren- schlund	Untere Gant- rischhütte	Gant- rischhütte
			Hengstkurve		
	Zumholz	Guggisberg	Schwarzenburg		
Schwarzenburg	Riffenmatt	Ottenleue	Wasserscheide		
		Schwarzenbühl			
	Sodbach				
Toffen	Riggisberg	Gurnigel Bad	Wasserscheide		
Burgistein	Wattenwil				
Riggisberg	Rüschegg	Eywald			

Die Treffpunkte werden mit einer von der Strasse sichtbaren Anzeige mit den Zielorten ausgestattet. Der Mitfahrer kann somit sein gewünschter Zielort an der Anzeige bestimmen und vorbeifahrende Automobilisten mit freien Plätzen können eine Mitfahrgelegenheit anbieten.

6. Umsetzungs- und Erfolgskontrollen

Mit Umsetzungskontrollen wird die Realisierung der Handlungsfelder überprüft. Dies entspricht einem quantitativen Monitoring. Als Vorlage kann die Tabelle im Anhang verwendet werden.

Mit Erfolgskontrollen können zum einen die Wirkung an den Indikatoren der übergeordneten Ziele überprüft werden. Folgende Indikatoren können zur längerfristigen Erfolgskontrolle der übergeordneten Ziele verwendet werden:

Übergeordnete Ziele	Indikatoren
Attraktivieren der (touristischen) Erreichbarkeit der Region und Reduktion der Belastungen durch touristischen Individualverkehr	Verkehrszählungen MIV Auslastung der Fahrzeuge (MIV) Auslastung und Anreisezeiten ÖV
Guter Zugang zu Freizeitaktivitäten für alle sozialen Schichten	Preisentwicklung der Anreiseangebote
Konsequente Integration des Mobilitäts-Angebots in die touristische Angebotsgestaltung mit möglichst weitreichender Serviceleistung für den Gast (Abstimmung Angebote auf Fahrplan etc.)	Anzahl kombinierte, pauschale Angebote Abstimmung Fahrplanzeiten auf Aktivitäten Besucherumfrage zum Reisekomfort
Umfassende Betrachtung/Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsalternativen zum MIV im gesamten Parkperimeter	Verkehrszählungen alternative Verkehrsformen (Elektrovelo oder –mobil) Pilotprojekte zu alternativen Verkehrsformen

Zum anderen kann der Nutzen und Auswirkungen der einzelnen Handlungsfelder überprüft werden. Um eine Vergleichbarkeit zu haben, müssen die Indikatoren teils vor der Umsetzung überprüft werden. Folgende Indikatoren werden für die Handlungsfelder festgelegt:

Handlungsfeld	Indikatoren
PP-Bewirtschaftung	Einnahmen, Fahrzeugmessungen
Fahrplan gemäss Nachfrage	Fahrgastzahlen, Umfrage Kundenzufriedenheit
Kombinierte und konkurrenzfähige Angebote	Buchungszahlen Pauschalangebote, Umfrage Kundenzufriedenheit, Preisvergleich der Angebote mit anderen Regionen.
Vermarktung und Kommunikation	Anzahl Internetbesuche und Anfragen beim Naturpark oder Angebotspartnern
Erlebnismobilität	Buchungszahlen bei den Leihstationen oder Gruppenbussen
Carpooling-Plattform Gantrisch	Nutzungszahlen durch Applikation erfasst

7. Fazit

- 19 unterschiedliche POI sind im ganzen Parkperimeter verteilt.
- Die Hauptnutzer reisen von 3 Ausgangsorten (Freiburg, Bern oder Thun) an oder sind im Parkgebiet wohnhaft.
- Die Nachfrage ist stark von variablen Faktoren abhängig (Wetter, Schneeeverhältnisse usw....)

Rein diese Fakten machen eine Anreise mit gemeinschaftlichen Transportmitteln zur grossen Herausforderung. Es gilt flexible Angebote zu schaffen, abgestimmt auf die Bedürfnisse der Nutzer und Betriebszeiten der Aktivitäten. Zudem muss das Angebot preiswert, konkurrenzfähig und finanzierbar sein.

Daher sind einige Handlungsfelder dazu da, bestehende Verkehrsformen besser auszulasten. Fahrgemeinschaften fördern verursacht keine Mehrkosten und steigern die Effizienz des MIV. Die individuelle Mobilität wird im NPG einen hohen Stellenwert bewahren, jedoch können auch da Verbesserungen erzielt werden: Mit der Erlebnismobilität sollen alternative, individuelle Verkehrsformen gefördert werden.

Gemeinschaftliche Transportmittel sollen da vermehrt zum Einsatz kommen, wenn durch die variablen Faktoren grosse Besucherzahlen konzentriert an einem POI zu erwarten sind. Zum Beispiel bei guten Schneeeverhältnissen und gutem Wetter im Hengstschlund kann mit Lenkungsmaßnahmen im Bereich MIV und einem preiswerten ÖV-Angebot eine gute Auslastung erreicht werden.

8. Abkürzungsverzeichnis

Gde	Gemeinden
FRG	Förderverein Region Gantrisch
NPG	Naturpark Gantrisch
ÖV	Öffentlicher Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
POI	Point of Interest, Ausflugsziele
SWOT	(engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Bedrohungen))
üVf	Übrige Verkehrsformen
TPF	Freiburgische Verkehrsbetriebe

9. Grundlagen und Literaturverzeichnis

Asa AG, 2014: *Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen - Lösungsorientierte Analyse und Definition Handlungsbedarf am Beispiel der Region Appenzell AR - St. Gallen – Bodensee. Rapperswil-Jona.*

Bundesamt für Statistik, 2017: *Verkehrverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel und Bern.*

Gemeinden Guggisberg, Rüeggisberg, Rüscheegg, Rüti bei Riggisberg, 2004: *Moorlandschaftsplanung – Inventarplan, Richtplan und Teilzonenplan Moorlandschaft Nr. 163 Gurnigel/Gantrisch.*

Gemeinde Rüscheegg, 2005: *Teilbaureglement Moorlandschaft (Beschluss der Gemeindeversammlung vom 08.06.2005)*

FRG, 2010a: *Besucherlenkung und Rauminformation – Rahmenkonzept*

FRG, 2010b: *RNP Gantrisch – Managementplan für den Betrieb 2012-2021*

FRG, 2012a: *Tourismusstrategie Naturpark Gantrisch*

FRG, 2012b: *Mobilitätskonzept Naturpark Gantrisch*

FRG, 2014: *Handbuch Routen Langsamverkehr – Teil „Routengrundlagen“*

FRG, 2018: *Mobilitätsstrategie Naturpark Gantrisch*

pbplan, 2015a: *Parkplatzbewirtschaftung Gantrisch – Feinkonzept*

pbplan, 2015b: *Parkplatzkonzept Schwarzsee, Ortsplanrevision – Dossier zur Vorprüfung*

pbplan, 2017: *Routenkonzept Gantrisch (Langsamverkehrsrouten – Grundlagenkonzept)*

M. Hoppe, M. Winter (zhaw): *Mobilitätskonzept Regionaler Naturpark Schaffhausen.*

Netzwerk Schweizer Pärke, 2011: *Rahmenkonzept. Freizeitverkehr und Besucherlenkung in Schweizer Pärken. Instrumente und Handlungsfelder für Schweizer Pärke. Bern.*

SANU, 2010: *Handbuch; Tourismus – ganz natürlich! Von der Idee über die Marktanalyse zum natur- und kulturnahen Tourismusangebot.. URL: https://www.naturkultur-erlebnis.ch/uploads/downloads/sanu_HandbuchTourismus_Buch_D_low.pdf*

Schad, H., Ohnmacht, T., Schönhauser, N. & Amstutz, M., 2008: *Anbindung Schweizer Tourismusorte mit öffentlichem Verkehr – Situation und Verbesserungsvorschläge entlang der Mobilitätskette. ITW Working Paper Series, Mobilität 03/2008. Luzern.*

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, 2012: *Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen-Leitfaden. Rapperswil und Luzern.*

Regionsverband Gantrisch (RVG), 2011: *Raumentwicklungskonzept – Region Gantrisch*

RKBM, 2014: *Projekt Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung – Bericht, Plan, Massnahmenblätter (Version zur Vernehmlassung)*

Schweizerischer Bundesrat, 2009: *Strategie Freizeitverkehr - Bericht des Bundesrates zur Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr in Erfüllung des Postulats 02.3733, Peter Bieri vom 12. Dezember*

UVEK, 2017: *Zukunft Mobilität Schweiz - UVEK-Orientierungsrahmen 2040. Bern.*

SECO, 2018: https://www.seco.admin.ch/seco/de/home/Standortfoerderung/Tourismuspoltik/Innotour/Gefoerderte_Projekte/2016-bis-2019/schneetourenbus-.html (Zugriff am 06.03.2018)

10. Anhang

10.1. Zielbaum

10.2. PP-Bewirtschaftung pro Gemeinde

10.3. Tabelle ÖV-Verbindungen und Frequenzen

10.4. Umsetzungskontrolle