

Schlussbericht

PARKMOBILITY

Zukunftsfähige Mobilität - Entwicklung innovativer Lösungsansätze im Naturpark Beverin



Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
Forschungsgruppe Tourismus und Nachhaltige Entwicklung
Birgit Reutz und Simone Gruber
Center da Capricorns | 7433 Wergenstein
www.iunr.zhaw.ch/tne
Email: birgit.reutz@zhaw.ch | simone.gruber@zhaw.ch
Tel: 058 934 59 39 | 058 934 58 19

In Kooperation mit dem Naturpark Beverin
Remo Kellenberger, Lilian Würth, Fabio Maurizio

Wergenstein, 20. März 2017

Mit finanzieller Unterstützung durch **STIFTUNG
MERCATOR
SCHWEIZ**

Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften



**Life Sciences und
Facility Management**

**IUNR Institut für Umwelt und
Natürliche Ressourcen**



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Ausgangslage.....	4
1.1	Projektorganisation	5
1.2	Zielsetzung	5
1.3	Modellregion Regionaler Naturpark Beverin	7
2	Methodisches Vorgehen.....	8
2.1	Situationsanalyse Mobilität im Naturpark Beverin	8
2.2	Öffentliche Workshops und Diskussionsanlässe	8
2.3	Best Practice Beispiele	11
2.4	Testwochen nachhaltige Mobilität.....	12
2.5	Abschlussveranstaltung PARKMOBILITY	13
2.6	Begleitende Kommunikationsmassnahmen für das Projekt PARKMOBILITY.....	13
3	Resultate und erzielte Wirkung.....	14
3.1	Teilergebnisse: Regionale Workshops	14
3.1.1	Visualisierung von Berufs- und Freizeitverkehr	14
3.1.2	Diskussionsergebnisse der regionalen Workshops.....	17
3.1.3	Erzielte Wirkung.....	23
3.2	Teilergebnisse: Testwochen Nachhaltige Mobilität.....	23
4	Umsetzungsplanung – nachhaltige Mobilität im Naturpark Beverin	28
4.1	Carpooling - Mitfahrgelegenheiten.....	29
4.2	Carsharing.....	29
4.3	Touristische Massnahmen	29
4.4	E-Infrastruktur	30
4.5	Kommunikation	30
5	Gesamtfazit	31
5.1	Lessons Learned.....	32
6	Verzeichnisse	33
6.1	Abbildungen	33
6.2	Tabellen	33
6.3	Karten.....	33

7	Anhang	34
7.1	Anhang 1: Situationsanalyse Verkehrsströme im Naturpark Beverin.....	35
7.2	Anhang 2: Medienberichte	36
7.3	Anhang 3: Flyer Mobilitätswochen	44
7.4	Anhang 4: Umsetzungsideen.....	46

Bildquellen:

Titelbild: Naturpark Beverin, © Frank Brüderli

Alle anderen Bilder: Naturpark Beverin und ZHAW Forschungsgruppe TNE

1 Einleitung und Ausgangslage

Der kontinuierlich zunehmende Freizeit- und Berufsverkehr stellt eine hohe Belastung für Mensch und Umwelt dar. Nichtzuletzt sind die heutigen Ausprägungen der Mobilität und der damit verbundene CO₂-Ausstoss einer der zentralen Treiber für den Klimawandel. Gerade im ländlichen Raum ist aufgrund der peripheren Lage, den Distanzen, der geringen Bevölkerungsdichte und der oft geringen Taktung der ÖV Verbindungen der motorisierte Individualverkehr scheinbar kaum wegzudenken: verzichten auf das eigene Auto ist unbequem, das Auto scheint unersetzlich für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, für Vereins- und Freizeitaktivitäten und für die individuelle Mobilitätsfreiheit.

Der Regionale Naturpark Beverin hat nachhaltige Mobilität als eines der zentralen Handlungsfelder definiert, steht jedoch in der Umsetzung aufgrund der genannten Merkmale der Mobilität im ländlichen Raum vor grossen Herausforderungen. Das Projekt PARKMOBILITY setzt genau an dieser Stelle an und suchte 2016 gemeinsam mit betroffenen Akteuren in der Pilotregion Regionaler Naturpark Beverin Lösungsansätze auf die Frage: «Inwiefern kann im peripheren ländlichen Raum ein suffizienteres Mobilitätsverhalten auf der Ebene des Individualverkehrs innovativ und schrittweise etabliert werden?» Gemeinsam mit verschiedenen Mobilitätsakteuren wurde ein Prozess für ein verändertes Bewusstsein und neue Handlungskompetenzen in Sachen Mobilität initiiert. Im Rahmen von öffentlichen Workshops und Testwochen zur nachhaltigen Mobilität wurde das Thema Suffizienz im Mobilitätsverhalten im Naturpark zur Diskussion gestellt. Zudem fanden Erfahrungsaustausch-Treffen während des Projekts mit zwei Best Practice Regionen im Alpenraum statt. Aus diesen Erkenntnissen wurden Massnahmen entwickelt, wie am Beispiel des Regionalen Naturparks Beverin gut umsetzbare Formen von umweltschonenderen Freizeit- und Berufsverkehr etabliert werden können. Ab 2017 ist eine schrittweise Umsetzung des Massnahmenpakets durch den Naturpark Beverin geplant, um neue Lösungen für ressourcenschonende Mobilität im ländlichen Raum zu etablieren.

Das Projekt PARKMOBILITY wurde von der Mercator Stiftung Schweiz 2016/17 mit einem Betrag von 20.000 Franken aus dem Suffizienz Call 2015 unterstützt. Zusätzlich trug der Kanton Graubünden, Amt für Energie und Verkehr, mit einer finanziellen Förderung der Mobilitätstestwochen in der Höhe von CHF 9.000 zum Gelingen des Projekts bei. Eigenleistungen in Form von Personalressourcen der ZHAW und des Naturparks Beverin flossen ebenfalls in das Projekt ein. Im Rahmen des Projekts PARKMOBILITY konnten 2016 in Zusammenarbeit mit den Bewohnerinnen und Bewohner¹ erste Sensibilisierungs- und Umsetzungsmassnahmen für eine nachhaltige Mobilität im Naturpark Beverin entwickelt und realisiert werden.

¹ Im weiteren Verlauf des Schlussberichtes wird die männliche Schreibweise aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwendet. Mit Bewohner oder Teilnehmer sind auch immer Bewohnerinnen und Teilnehmerinnen gemeint.

1.1 Projektorganisation

Die Projektleitung von PARKMOBILITY erfolgte durch die Forschungsgruppe Tourismus und Nachhaltige Entwicklung der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW), welche als Aussenstellen der ZHAW am Schamserberg (Kt. GR) im Naturpark Beverin angesiedelt ist. Die Durchführung des Projekts wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Team des Naturpark Beverins sichergestellt: Das Projektteam traf sich regelmässig zu Sitzungen, um die Ziele zu definieren, die öffentlichen Veranstaltungen zu planen, die Testwochen für nachhaltige Mobilität umzusetzen und die Wirkung des Projekts zu überprüfen.

1.2 Zielsetzung

Ziel von PARKMOBILITY war es, gemeinsam mit Verkehrsteilnehmern im Naturpark Beverin ein Massnahmenpaket zu entwickeln, wie Suffizienz im Mobilitätsverhalten wirkungsvoll erreicht werden kann, und ausgewählte Mobilitätsmassnahmen in einer Testphase anzuwenden. Aufbauend auf den Erfahrungen der Testphase, soll in einer zweiten Phase des Projektes (ab 2017) die konkrete Umsetzung von Massnahmen sowie der längerfristige Betrieb der ausgewählten Massnahmen sichergestellt werden. Damit sollen für verschiedene Nutzergruppen gut umsetzbare Formen von umweltschonenderen Freizeit- und Berufsverkehr etabliert werden, welche einen ökologischen, sozialen und auch ökonomischen Mehrwert z.B. durch Fahrgemeinschaften für die Bevölkerung bedeuten.

Die folgenden Ausführungen zu den Zielen und Wirkung, orientieren sich am Modell einer wirkungsorientierten Umsetzung und unterscheidet nach Output (Massnahmen und Leistungen durch die Projektträgerschaft), Outcome (direkte Wirkung) und Impact – der langfristigen Wirkung hinsichtlich Gesellschaft und Umwelt.

Übergeordnete Ziele des Projekts PARKMOBILITY:

- gemeinsam mit der Bevölkerung Lösungen für einen nachhaltigen Freizeit- und Berufsverkehr zu entwickeln
- im Rahmen der Testwochen bestehende und neue Mobilitätsangebote testen, bewerten und Erfahrungen sammeln
- Bewohner im Naturpark Beverin für die Möglichkeiten einer nachhaltigen Mobilität sensibilisieren, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren
- praktikable Lösungen in einen langfristigen Betrieb überführen

Output: Massnahmen, Leistungen

- Situationsanalyse der Verkehrsströme durch das Team Naturpark Beverin (Pendlerstrecken, Verkehrs-Hotspots, Nutzergruppen, Verkehrszwecke)
- Planung und Durchführung von drei öffentlichen Workshops in den drei Teilregionen Safiental, Schams und Tschappina
- Austausch und Zusammenarbeit mit Mobilitätsakteuren/Mobilitätsdienstleistern (z.B. PostAuto) und Plattformen (z.B. Mitfahrbörsen)
- Ideensammlung für mögliche Handlungsanreize

- Abklärung, Ausarbeitung und Konkretisierung von Mobilitätsmassnahmen
- Planung und Durchführung von zwei überregionalen Workshops mit Inputs zu Best-Practice Beispielen im ländlichen Berggebiet
- Planung, Durchführung und Auswertung der Testwochen nachhaltige Mobilität
- Öffentliche Schlusspräsentation (Januar 2017)
- Planung von PARKMOBILITY – Phase 2 (durch das Projektteam Naturpark Beverin)

Outcome: direkte Wirkung (Zielgruppe – Bevölkerung im Naturpark Beverin)

- Bewusstsein für die individuellen Mobilitätsgewohnheiten, Offenheit gegenüber neuen Handlungsmöglichkeiten wird entwickelt
- Bestehende Angebote wie Rufbusse oder Mitfahrbörsen sind bekannt (auch für Verkehrsteilnehmer, die sich bisher weniger mit dem Thema umweltschonende Mobilität beschäftigt haben)
- Entwicklung von Know-how, Erfahrungen während der Testwochen mit nachhaltige Mobilität sammeln
- Ideen- und Erfahrungsaustausch zwischen den Akteuren in der Region
- Bewusstsein für Handlungsfähigkeit auf der Ebene Individuum und als Teil einer „PARKMOBILITY-Community“ wird entwickelt
- Naturpark Beverin wird Pilotgebiet für die Umsetzung innovativer Mobilitätslösungen (beispielsweise Car-Sharing Infrastruktur, Velo und PostAuto, Car Pooling, (bergtaugliche) E-Bike Lösungen für Schüler, Pendler und Gäste, Mobilitätszentrale im Parkgebiet, Mobilitätsspar-Wettbewerb u.ä.) im ländlichen Raum – Vorbildwirkung und Transfermöglichkeit auf andere Bündner Pärke

Impact: langfristige Wirkungen (positive Wirkung für Gesellschaft und/ oder Umwelt)

- Bewusstsein und Sensibilität für das individuelle Mobilitätsverhalten
- Offenheit und Bereitschaft neue nachhaltige Mobilitätsangebote zu nutzen
- Erfahrungswerte werden weiter gegeben (Multiplikation)
- Verändertes Mobilitätsverhalten bei der Bevölkerung: Längerfristige Verringerung des Individualverkehrs und Umstieg auf innovative Lösungen
- Reduktion des CO₂ Ausstosses, Beitrag an die Klimaziele der Schweiz
- Abnahme des Gesamtverkehrs und Lärmbelastung in den Siedlungen und Beitrag zu einer höheren Lebensqualität
- Wertvolle Ökosysteme, Flora und Fauna des regionalen Naturparks sind einer geringeren Belastung durch Feinstaub und Abgase ausgesetzt. Dies wiederum hat positive Konsequenzen auf den Erholungs- und Freizeitwert des Gebietes für die regionale Bevölkerung und Gäste.
- Vorbildfunktion für andere Gemeinden/ Parkregionen

1.3 Modellregion Regionaler Naturpark Beverin

Das Gebiet des Regionalen Naturparks Beverin erstreckt sich rund um den Piz Beverin (2998 m ü. M.) im Kanton Graubünden. Der Park mit rund 412 km² Fläche beinhaltet vier Talschaften und zwei kulturhistorisch und sprachlich unterschiedliche Siedlungsgebiete.

Die elf Parkgemeinden Andeer, Casti-Wergenstein, Donat, Ferrera, Mathon, Lohn, Rongellen, Safiental, Sufers, Tschappina und Zillis-Reischen haben den Trägerverein Naturpark Beverin gegründet. Zusammen mit den rund 3000 EinwohnerInnen und verschiedenen Partnern arbeitet die Geschäftsstelle des Naturparks an einer nachhaltigen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung.

Aufgaben und Ziele vom Naturpark Beverin:

- Erhaltung der Qualität von Natur- und Kulturlandschaften, Gewässern und Lebensräumen
- Stärkung der ansässigen Wirtschaft und Sicherung bestehender Arbeitsplätze
- Stärkung der regionalen Identität und Pflege der kulturellen Vielfalt in den Talschaften
- Pflege und nachhaltige Nutzung der wertvollen Natur
- Die regionale Kultur sichtbar machen, fördern und entwickeln
- Förderung des natur- und kulturnahen Tourismus
- Unterstützung der Vermarktung regionaler Produkte (Landwirtschaft, Holz, Handwerk usw.)

Der Park setzt sich als Dienstleister, Vermittler, Koordinator und Wissensträger für die Anliegen der Region ein. Er bringt sich bei den wichtigen Prozessen, Planungs- und Arbeitsgruppen, sowie Projekten von kommunaler, regionaler und nationaler Ebene mit ein. Auch werden auf Anfrage der Region neue Projekte und Prozesse initiiert. Ein wichtiges Handlungsfeld des Naturpark Beverins sind die Themen Energie und Mobilität. Das Projekt PARKMOBILITY leistet dazu einen Beitrag.

2 Methodisches Vorgehen

Ziel des Projektes war es, gemeinsam mit den Betroffenen in öffentlichen Veranstaltungen die Bedürfnisse und mögliche Lösungsansätze für eine zukunftsfähige Mobilität auszuarbeiten – einerseits für den Berufs- und Freizeitverkehr und andererseits für die touristische Mobilität (vgl. Abb. 1).

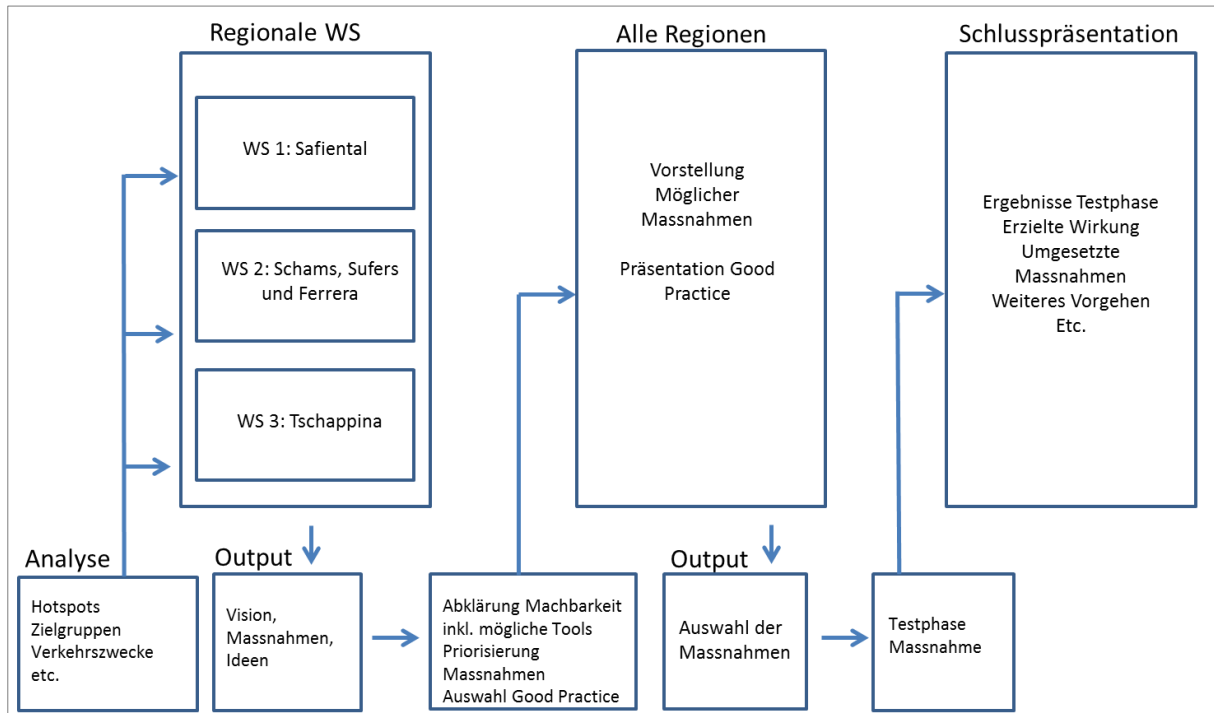


Abbildung 1: Vorgehen Projekt PARKMOBILITY

2.1 Situationsanalyse Mobilität im Naturpark Beverin

Zu Projektbeginn wurde durch das Projektteam eine Situationsanalyse zur Mobilität im Naturpark Beverin erstellt und tabellarisch erfasst. Diese beinhaltet eine qualitative Einschätzung zu Hauptverkehrsströmen, zeitlichen Spitzen, geeigneten Parkplatz-Standorte für Fahrgemeinschaften, Hotspots (z.B. Skigebiete), Verkehrszwecke (z.B. Vereinsaktivitäten) und Verkehrsteilnehmer (z.B. Berufspendler) (vgl. Anhang 1). Die Analyse diente u.a. als Diskussionsgrundlage für die regionalen Workshops.

2.2 Öffentliche Workshops und Diskussionsanlässe

Von Juni 2016 bis Januar 2017 wurden drei öffentliche Workshops und drei Informations- und Diskussionsanlässe für die Bevölkerung des Naturparks Beverin, durch die Projektleitung in Kooperation mit dem Naturpark Beverin organisiert und durchgeführt. Insgesamt nahmen an den sechs öffentlichen Veranstaltungen rund 100 Personen teil. Mit den öffentlichen Veranstaltungen im Naturpark Beverin sollten einerseits die bereits interessierte Bevölkerung angesprochen werden, andererseits sollten auch Zielgruppen erreicht werden, die noch keine vordergründige Affinität für ein umweltschonendes Mobilitätsverhalten haben.

In den drei Teilregionen Workshops haben sich die Teilnehmer im Rahmen der moderierten Workshops in einem ersten Schritt mit dem eigenen Verkehrsverhalten auseinandergesetzt (vgl. Abb. 2).



Abbildung 2: Übersicht Verkehrswege

So zeichneten alle Anwesenden die persönlichen Berufs- und Freizeitwege auf Karten ein und gaben zusätzlich eine Einschätzung zum Verkehrsverhalten von Familie, Nachbarn und Bekannten aus der eigenen Gemeinde oder Talschaft ab. So wurden die Verkehrsströme stichprobenartig ermittelt. Die erfassten Verkehrswege wurde anhand GIS-Karten visualisiert (vgl. Kapitel 3.1).

In einem zweiten Schritt haben sich die Teilnehmer mit folgenden Fragen auseinandergesetzt:

- Individualverkehr reduzieren im ländlichen Raum: Was sind persönlichen Erfahrungen? Gibt es gute Beispiele wie Fahrgemeinschaften o.ä.? Was funktioniert(e), wo liegen die Schwierigkeiten?
- Was sind Lösungsansätze und Ideen zur Reduktion des Individualverkehrs im Naturpark Beverin? Was sind Bedürfnisse und Erwartungen?
- Was würde es brauchen, dass nachhaltige Mobilitätsangebote genutzt werden? Zu welchen Bedingungen (Anreize) wäre man selbst bereit, auf andere Verkehrsmittel- und Formen umzusteigen?

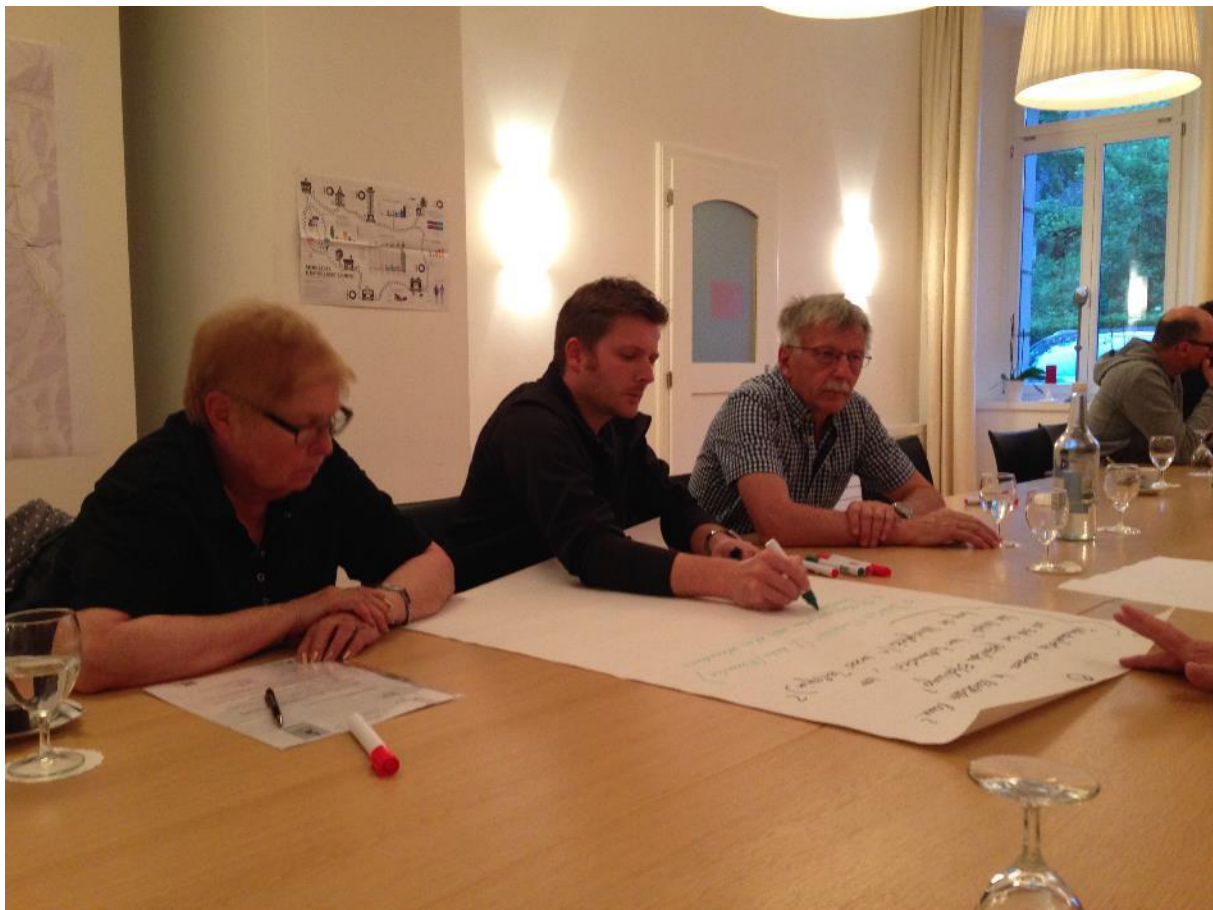


Abbildung 3: Einblicke in die Workshops

Gemeinsam mit den Teilnehmern wurden Ideen und Ansätze für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten entwickelt und dokumentiert. Zudem wurden Formen von Anreizsystemen diskutiert und Vorschläge gesammelt, damit der zeitweise Verzicht auf das eigene Auto leichter umsetzbar wird.

2.3 Best Practice Beispiele

Für einen Erfahrungsaustausch mit Best Practice Regionen im Alpenraum fanden im September und November 2016 zwei Veranstaltungen statt, an denen Beispiele von zukunftsfähigen Mobilitätsmassnahmen im ländlichen Raum präsentiert wurden: zu Gast waren Albert Rinderer (vgl. Abb. 4) aus der e5 Region Biosphärenpark Grosses Walsertal sowie Peter Brandauer (vgl. Abb. 5) aus Werfenweng – einem alpenweit bekannten Modellort für sanfte Mobilität sowohl im Tourismus als auch bei der einheimischen Bevölkerung.



Abbildung 4: Albert Rinderer - Energie- und Mobilitätsverantwortlicher im Biosphärenpark Grosses Walsertal



Abbildung 5: Peter Brandauer - Bürgermeister von Werfenweng und Initiator SANftMObil

2.4 Testwochen nachhaltige Mobilität

Die regionalen Workshops hatten u.a. gezeigt, dass Erfahrungen mit neuen Mobilitätslösungen oft fehlen oder die Hemmschwelle diese auszuprobieren hoch ist. Deshalb wurde die Idee von Mobilitäts-Testwochen entwickelt, um die Hemmschwelle für das Ausprobieren zu senken. Von Mitte Oktober bis Mitte November 2016 wurden die „Testwochen nachhaltige Mobilität“ in Zusammenarbeit mit den involvierten Gemeinden des Naturpark Beverin durchgeführt. Verschiedene Massnahmen, bestehende und neue, wurden für einen möglichen Verzicht auf das Auto zum Testen angeboten, darunter gratis E-Bike Testaktion, Rufbusse und Parkplätze für Fahrgemeinschaften mit dem Namen – NaturPARKplätze. Es konnten auch eigene kreative Ideen für nachhaltige Mobilitätsmassnahmen bei der Projektträgerschaft im Rahmen der Testwochen eingereicht werden.

Die vierwöchige Testphase wurde beim ersten überregionalen Diskussionsanlass am 15.9.2016 im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2016 lanciert. Zusätzlich wurden die Testwochen finanziell vom Kanton Graubünden (Amt für Energie und Verkehr) unterstützt. Die Testwochen waren mit einer Online-Befragung zur Auswertung der getesteten Mobilitätsmassnahmen sowie einem Wettbewerb kombiniert, bei dem es ein E-Bike zu gewinnen gab. Ausgezeichnet wurde auch die kreativste Idee, bei der auf motorisierten Individualverkehr verzichtet wird (vgl. Abb. 6).



Abbildung 6: Transport der Kanus via Rhätischen Bahn, statt mit Bussen - Kreativpreis für die Kanuschule Versam

Zielgruppen und Partner

Die Testwochen richteten sich an die Bevölkerung des Naturparks Beverin, insbesondere an Pendler, Jugendliche, Vereine und Sportclubs, Gemeinden, Unternehmen aber auch ÖV- oder Taxi-Unternehmen. Durch den Dialog über die individuelle Mobilität und die gesamte Mobilität im Naturpark Beverin konnten wichtige Akteure wie z.B. die lokalen PostAuto-Betreiber für die längerfristige Unterstützung des Projekts gefunden werden.

Qualitative Auswertung Testwochen – Testimonials

Neben der Online-Auswertung zu den Testwochen wurden drei Personen aus den Workshops angefragt, ob sie als Testimonials Mobilitätsmassnahmen testen und über ihre Erfahrungen im Anschluss an die Testphase berichten. Die Evaluation erfolgte anhand von persönlichen Interviews durch die Forschungsgruppe Tourismus und nachhaltige Entwicklung mit den Testimonials. Die Interviewergebnisse sind in die Weiterführung des Projektes eingeflossen.

2.5 Abschlussveranstaltung PARKMOBILITY

Die Abschlussveranstaltung des Projekts fand am 19. Januar 2017 statt. Es erfolgte ein Rückblick auf das Projekt und den Testwochen nachhaltige Mobilität. An Infotischen wurden die aus den Projektergebnis abgeleiteten Mobilitätsmassnahmen vorgestellt. In einem nächsten Schritt werden in einem Folgeprojekt (geleitet durch den Naturpark Beverin) ausgewählte Massnahmen in Kooperation mit den Gemeinden und lokalen Akteuren weiterverfolgt und umgesetzt.

2.6 Begleitende Kommunikationsmassnahmen für das Projekt PARKMOBILITY

Das Projekt wurde gezielt durch Kommunikationsmassnahmen begleitet. Dazu gehörten Inserate und Berichterstattung in den lokalen und regionalen Medien (vgl. Anhang 1). Zur Lancierung der Testwochen hat ein Flyerversand an alle Haushalte im Naturpark Beverin stattgefunden (vgl. Anhang 2). Parallel dazu wurde das Projekt über die sozialen Medien des Naturpark Beverins kommuniziert. Ergänzend konnten interessierte Personen durch Mund zu Mund und persönliche Kontakte für die Testwochen und die gesamte Projektinitiative – PARKMOBILITY durch das Projektteam gewonnen werden.

3 Resultate und erzielte Wirkung

3.1 Teilergebnisse: Regionale Workshops

An den regionalen Workshops haben rund 40 Personen aus dem Naturpark Beverin teilgenommen. Die Teilnehmer setzten sich aus Gemeindevertretern, Privatpersonen, Jugendlichen und Erwachsenen, Transportunternehmen, Berufspendlern sowie Freizeit- und Sportpendler zusammen.

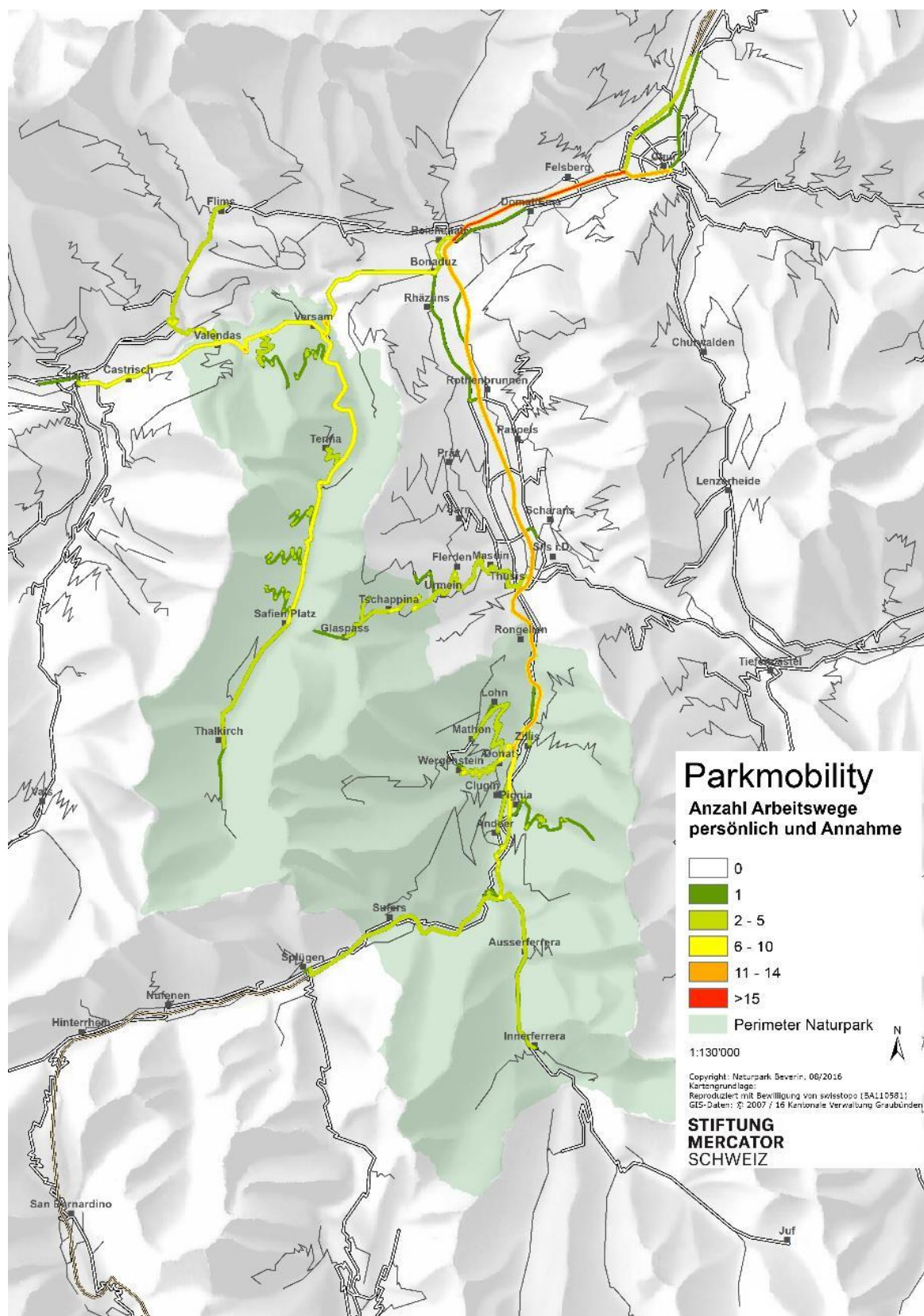
Wesentliche Workshopergebnisse sind zum einem die qualitative Erfassung der Verkehrswege in der Region des Naturparks Beverin und Visualisierung anhand von GIS-Karten. Diese stützen sich auf die Voranalyse der Verkehrsströme durch das Projektteam und die Erfassung der individuellen Verkehrswege der Workshopteilnehmer (vgl. Karte 1 und Karte 2).

Zum anderen sind die Diskussionsergebnisse aus den regionalen Workshops wichtige Resultate. Diese werden im Kapitel 3.1.2 vorgestellt (vgl. Tabelle 1).

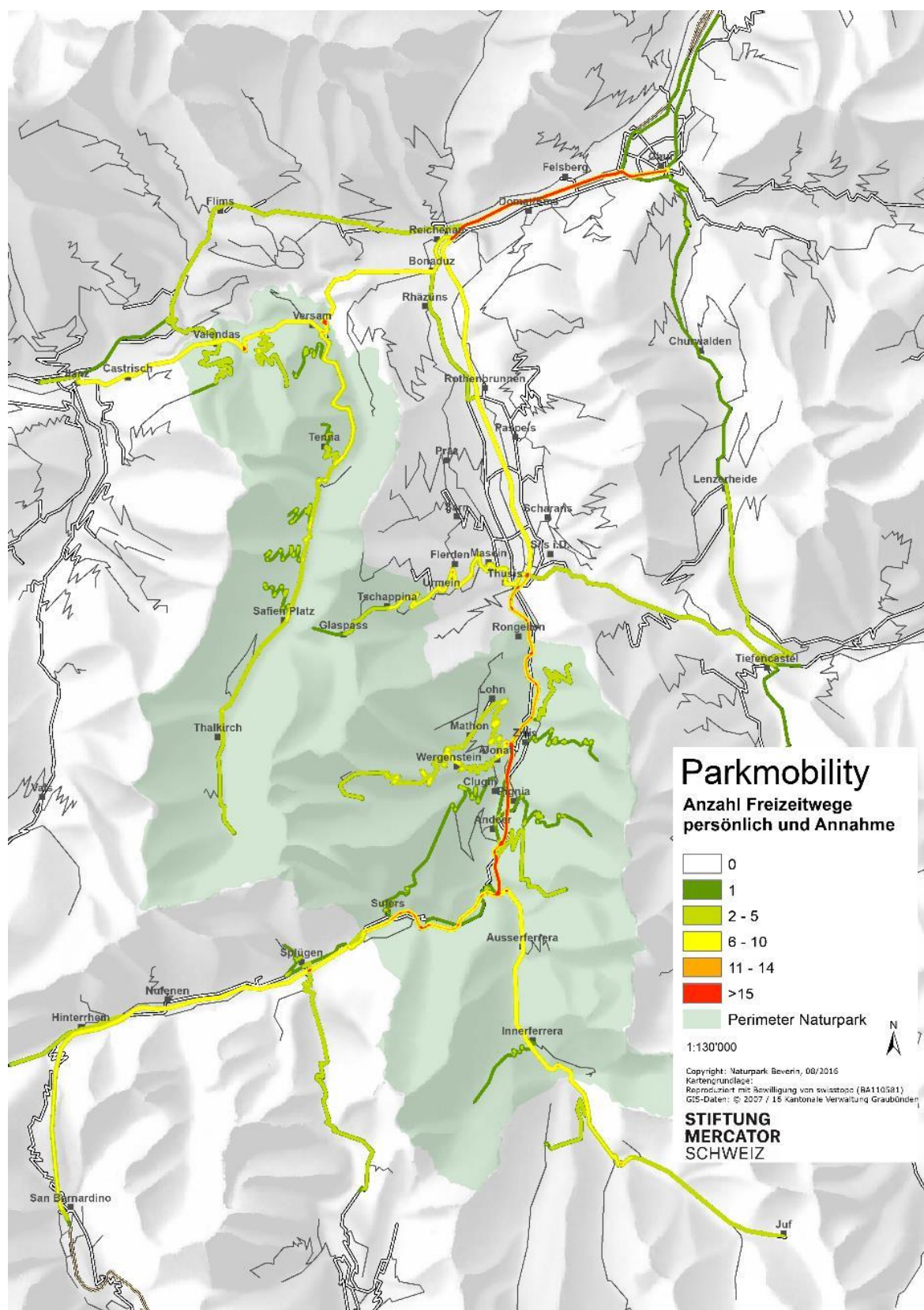
3.1.1 Visualisierung von Berufs- und Freizeitverkehr

Die Karte 1 zeigt, dass das berufsbedingtes Auspendeln Richtung Chur, ab Thusis und Bonaduz am stärksten ausgeprägt ist (rot > mehr als 15 Personen – während der Arbeitswoche, täglich).

Karte 2 zeigt, dass es freizeitbedingt ebenfalls ein starkes Auspendeln Richtung Chur und Splügen gibt. Diese Fahrten Richtung Splügen (insbesondere im Winter) sind mit dem dort angesiedelten Skigebiet zu begründen. Die Analyse zeigt insgesamt, dass die Region durch ein berufs- und freizeitbedingte Auspendeln, aber auch Binnenpendeln geprägt ist, was für den ländlich peripheren Raum als charakteristisch und nicht aussergewöhnlich bewertet werden kann. Das Einpendeln z.B. durch Tagestourismus (Wandern, Skifahren) ist in den Karten nicht abgebildet, stellen aber ebenfalls wichtige Verkehrsströme dar. Die Ergebnisse der stichprobenartig ermittelten Voranalyse des Berufs- und Freizeitverkehrs fließt in die Weiterführung des Projektes ein. Im Folgeprojekt (ab 2017) liegt der Fokus allerdings primär darauf, den Verkehr vorerst im Regionalen Naturpark umweltfreundlicher zugestalten und nachhaltige Mobilitätsangebote zu schaffen. Die Sensibilisierung und die Stärkung des nachhaltigen Mobilitätsverhalten sollen schrittweise erfolgen und langfristig ausgeweitet werden.



Karte 1: Übersicht Berufsverkehr



Karte 2: Übersicht Freizeitverkehr

3.1.2 Diskussionsergebnisse der regionalen Workshops

Ansätze einer nachhaltigen Mobilität, welche den gelegentlichen Verzicht auf das Auto fördern sollen wurden bei den Workshops in den Teilregionen des Naturparks Beverin umfassend diskutiert. Die Workshopergebnisse stützen sich auf folgende Leitfragen:

- ✓ Individualverkehr reduzieren im ländlichen Raum: Was sind persönlichen Erfahrungen? Gibt es gute Beispiele wie Fahrgemeinschaften o.ä.? Was funktioniert(e), wo liegen die Schwierigkeiten?
- ✓ Was sind Lösungsansätze und Ideen zur Reduktion des Individualverkehrs im Naturpark Beverin? Was sind Bedürfnisse und Erwartungen?
- ✓ Was würde es brauchen, dass nachhaltige Mobilitätsangebote genutzt werden? Zu welchen Bedingungen (Anreize) wäre man selbst bereit, auf andere Verkehrsmittel- und Formen umzusteigen?

Als Ansätze und Ideen wurden folgende Themen bei den Workshops ermittelt und zusammengetragen.

- ÖV (Berg- und Talfahrten bei den Stosszeiten besser bedienen, vor allem morgen und abends)
- Pendler-Parkplätze für Fahrgemeinschaften im Parkgebiet ausweisen
- Schulbusse (Lehrfahrten nutzen, Einheimische und Gäste)
- Rufbusse – bestehende Angebote stärker kommunizieren (Einheimische und Gäste)
- Applikationen wie Online-Mitfahrbörsen (etwas bestehendes Nutzen oder etwas neues entwickeln)
- Mobilitätszentrale mit E-Bike zum Ausleihen, E-Auto, E-Tankstellen Netz ausbauen
- Überdachte Veloplätze / Velograragen an zentralen Stellen wie z.B. Bahnhof Thusis
- Mobilitätsangebote für Gäste weiter ausbauen

(Die Auflistung ist nicht gewichtet)

In den Workshops wurde festgehalten, dass die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer entsprechende Bedürfnisse und auch Erwartungen an das Mobilitätsangebot haben. So liegen diese bei Lehrlingen, Familien mit Kleinkindern oder Rentnern über 70 weit auseinander. Einig war man sich insofern, dass alle Massnahmen, die auf den Verzicht auf das eigene Auto motivieren sollen, sehr einfach zu nutzen, flexibel und benutzerfreundlich sein sollen. Es wurde ebenfalls betont, dass es eine kontinuierliche Sensibilisierung für ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten braucht. Ansonsten bleibt man den alten Mobilitätsgewohnheiten treu. Als mögliche Anreize für den Verzicht auf das eigene Auto wurden verschiedene Belohnungsideen gesammelt, wie beispielsweise Gutscheine für den Dorfladen.

Für die Weiterführung des Projekts werden jene Ideen aufgegriffen, bei denen der Naturpark Beverin Gestaltungs- und Handlungsspielraum hat und ein möglichst grosser Beitrag an eine nachhaltige Mobilität geleistet werden kann. Die ausführliche Zusammenstellung der Diskussionsergebnisse sind gegliedert nach Gemeinden und Leitfragen der Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1: Ergebnisse Regionale Workshops PARKMOBILITY

Frage 1: <i>Individualverkehr reduzieren im ländlichen Raum: Was sind eure persönlichen Erfahrungen? Gute Beispiele, Fahrgemeinschaften etc. Was funktioniert(e), wo liegen die Schwierigkeiten (speziell in unserer Teilregion)?</i>	
Tschappina	Schwierigkeiten ▪ 130 Einwohner → kleines Potenzial fürs „Matchen“ bei Mitfahrbörsen ▪ Skilift-Personal kommt oft einzeln und Mitglieder des Skiclubs kommen einzeln (sehr viel MIV). Parkplatzprobleme ▪ Kein ÖV-Anschluss Oberurmein ▪ Schlechte ÖV-Verbindung vom Berg ins Tal: – Keine ÖV-Verbindungen um rechtzeitig (z.B.) in Chur zur Arbeit zu kommen (am Morgen) und keine ÖV-Verbindungen etwas später am Abend >> daraus folgt, dass die Jungen bereits für die Lehre von zuhause ausziehen und dann häufig nicht mehr zurück kommen, zumal sie sich an einem anderen Ort ihr soziales Umfeld aufbauen – ÖV-Kurs am Morgen stimmt nicht mit Schulbeginn der Oberstufe Thusis überein ▪ Für ältere Einwohner ist ÖV v.a. im Winter nicht optimal, zumal die Entfernung von den Häusern (Streusiedlung) meist eher weit und steil ist ▪ Fahrzeit mit dem ÖV ist doppelt so lange wie die Fahrzeit mit PW (Lösung wäre z.B. eine PostAuto-Direktverbindung auf der Autobahn) ▪ Für CarPooling ausgeschilderte Parkplätze bei der Landi in Thusis wären ideale Kommunikationsträger in der Öffentlichkeit >> Sensibilisierung/Aktivierung) Erfahrungen? Gute Beispiele ▪ Autostopp ins Skigebiet funktioniert ▪ Ausgang Jungend → Fahrgemeinschaften funktionieren ▪ Putzfrauen organisieren sich via Chat zu Fahrgemeinschaften ▪ Rufbustaxi schliesst die Lücken zum ÖV. Die Nutzung ist untertags recht günstig. Allerdings wissen das viele nicht, dass dieser auch untertags genutzt werden kann. Die Hemmschwelle den Bus zu bestellen ist recht hoch, der Aufwand zu telefonieren ist bereits zu gross, es wäre einfacher, wenn der Bus eine fix Runde macht und man einfach einsteigen könnte („5 Liber Bus“). Der Nachteil ist, dass je nach wer mit fährt, die Route ausgeweitet wird und die Fahrzeit nicht mehr attraktiv/ kalkulierbar ist
Versam	Schwierigkeiten ▪ Pendler organisieren sich wenig gemeinschaftlich (sind teilweise Zuzügler die sich weniger austauschen >> haben weniger Kontakt) ▪ Die Verbindung nach Flims ist mit ÖV sehr schlecht erschlossen ▪ Keine ÖV-Verbindung für Kinder die in Illanz in die Musikschule gehen ▪ Die Leute wohnen nicht in der Nähe der ÖV-Haltestellen. ▪ Es gibt in Illanz einen 5 Liber Bus (am Wochenende), welcher aber wenig genutzt wird ▪ Viele haben 2 Autos, die für unterschiedliche Zwecke genutzt werden

	▪ Es gab ein Shuttle-Angebot für Gemeindesitzungen, diese wurde allerdings wenig genutzt, die Leute organisieren sich lieber selbst. Denn die Einheimischen sind keine „Postauto“-Fahrer ▪ Häufig schlicht keine Alternative zum PW ▪ Pendeln mit ÖV ist nicht möglich (keine Verbindungen) >> ÖV-Verbindungen am Morgen und Abend besonders schlecht >> zu wenig Pendler als dass sich zusätzlicher ÖV lohnen würde ▪ Junge steigen oft ins eigene Auto ohne sich zu organisieren (sind sich nicht gewohnt) ▪ Gäste die ohne Auto anreisen, sollten im Safiental evtl. auch besser nicht eins ausleihen können (Bergstrassen) ▪ Rufbus bei ÖV macht die Leute wütend, da sie zu spät merken, dass man hätte anrufen/reservieren müssen Erfahrungen? Gute Beispiele ▪ Testphase mit e-Auto gab es ▪ Vereinsaktivitäten funktionieren Fahrgemeinschaften sehr gut >> Sobald man weiss wer dabei ist, funktioniert das Bilden von Fahrgemeinschaften recht gut >> Die Chance dass man sich privat organisiert ist wesentlich höher, als dass man sich für ÖV entscheidet, zumal man dann gleich noch bis zur Haltestelle mit dem PW fahren müsste... ▪ Es gibt „theoretisch“ ein RufbusTaxi/das Taxi fährt vom Safiental aus, daher sind die Strecken nicht sehr effizient ▪ 2 Lehrer kommen mit dem E-Bike (zumindest im Sommer) ▪ Punkt zu Punkt (gleicher Start- und Zielpunkt) funktionieren gut, man organisiert sich telefonisch oder per Mail ▪ Schüler fahren gratis PostAuto ▪ Junge die auswärts arbeiten/zur Schule (Kanti) gehen fahren teilweise mit Velo an die ÖV-Haltestelle und von dort mit PostAuto weiter
Andeer	Schwierigkeiten ▪ ÖV- Kurse entsprechen nicht allen vorhandenen Bedürfnissen ▪ ÖV-Verbindungen von „Zentrum“ zu „Zentrum“ sind recht gut, aber die Feinverteilung nimmt hingegen dazu unheimlich viel Fahrzeit in Anspruch ▪ Arbeitgeber finanzierte Shuttle wurden aus Spargründen aufgelöst (z.B. EMS) ▪ Private Fahrgemeinschaften scheitern oft an der fehlenden Bereitschaft sich verbindlich zu verabreden (Disziplin) das Bedürfnis der Flexibilität ist stärker. Verschiedene Arbeitszeiten- und orte erschweren die Umsetzung von Fahrgemeinschaften, sind diese identisch werden schnell Fahrgemeinschaften gegründet, die auch funktionieren. ▪ Verständnis der Arbeitgeber für pünktlichen Feierabend aufgrund von Fahrgemeinschaften ist eher gering ▪ Am Morgen funktionieren Fahrgemeinschaften besser als am Abend, am Abend ist Flexibilität wichtig ▪ ÖV-Verbindungen z.B. nach Chur sind am Morgen besser. Am Abend eher schlecht. ▪ Rufbus-System von PostAuto ist zu kompliziert und wenig flexibel, da man sich mindestens 1-2 Stunden vorher anmelden muss. ▪ Just in Time Entscheide (Flexibilität) ist ein Problem ▪ Wer bereits ein Auto besitzt, für den ist Autonutzung günstig ▪ Autostopp gibt es nicht mehr ▪ Freizeitverkehr enorm hoch z.B. Familien (Aktivitäten wie Sport, Musik etc. am Nachmittag) ▪ Kosten sind nicht höher wenn man mit dem PW pendelt statt mit ÖV ▪ Wenig Interesse an E-Mobilität: E-Bike von Autogarage (statt Ersatz-Auto) wird nicht genutzt und die E-Tankstelle auch nicht bzw. sind wenig bekannt.

Erfahrungen? Gute Beispiele

- Schulbus für Oberstufe (wird gut genutzt)
- Ausgang Carpooling (Junge)
- Musikgesellschaft macht Carpooling

Frage 2:

Was sind mögliche **Lösungsansätze** und Ideen zur Reduktion des Individualverkehrs im Naturpark Beverin? Was sind **Bedürfnisse und Erwartungen**?

Tschappina

Lösungsansätze

- Gratis PostAuto für das Skilift Personal? Gratis PostAuto für Wintersportler (mit Ski-Abo)?
- PostAuto für den die Mitglieder des Skiclubs?
- Es braucht zentrale Parkplätze und Umstiegsplätze, die offiziell im Sinne von Fahrgemeinschaften genutzt werden können (z.B. Landi Thusis) für Einheimische und Gäste
- Rufbustaxi sollte regelmässig fahren (fixer Fahrplan)
- Es braucht eine Verbindung, welche alle Punkte bedient, die nicht durch ÖV abgedeckt sind („rotierender Bus“ vom Glaspas nach Oberurmein) Zielgruppe Einheimische und Gäste. Dieser Bus könnte spezifische Sommer- und Winterziele bedienen.
- Online-Mitfahrbörsen testen (Zielgruppen sind eher junge Leute)
- Zweitauto (E-Auto, da es sonst keine Verbesserung bringt) für Haushalte zum Ausleihen im Dorf bereitstellen (Carsharing / Gemeinschaftsauto >> es bräuchte in Tschappina mind. 4 solche Autos)
- Schulbus mit Mehrfachnutzung (öffentlicher Kurs z.B. vor und nach dem regulären Schulkurs)
- Private Autos teilen und verleihen
- Lehlingsbus, Wanderbus, Tourismusbus, Trailrunning Bus
- Zusätzliche ÖV-Verbindungen am Morgen um 6 Uhr runter und am Abend nach 20 Uhr wieder rauf

Bedürfnisse und Erwartungen?

- Wichtig ist zu sensibilisieren (alle Altersgruppen), zu kommunizieren, die Hemmschwelle zu senken und den Nutzen aufzuzeigen. z.B. bei Gemeindeversammlungen TN-Listen mitschicken, damit sich die Leute organisieren können oder direkt aufmerksam machen, damit die Leute FG bilden.
- kann man z.B. Einnahmen generieren?
- Es ist wichtig die Stosszeiten am Morgen und am Abend zu bedienen
- Damit Mobilitätslösungen in Tschappina funktionieren, müssen sie in Glas beginnen
- Neue Mobilitätslösungen wie Mitfahrbörsen nicht nur am ökologischen Mehrwert, sondern auch ökonomischen und sozialen Mehrwert messen
- Mobilitätslösungen müssen auch für Touristen gut nutzbar sein
- Vorhandene Mobilität (MIV) soll sichtbar und damit verfügbarer gemacht werden
- Nicht nur Fokus auf Reduktion bestehende Fahrten sondern auch auf Personen ohne Auto (Kinder, Junge, ältere Leute) legen
- Mobilität im Alter ist ein wichtiges Thema

Versam	Lösungsansätze ▪ Lehrfahrten vom Schulbus sollten genutzt ▪ E-Bike wäre ein Chance, weil die Strasse eine mässige Steigung hat (v.a. zwischen Versam/Valendas und den Stationen) ▪ Plattform/ Fahrtenpool wäre sinnvoll, damit man weiss wer an welche Veranstaltung geht ▪ Schlittelbus (Fahrten für spezielle Anlässe anbieten) ▪ Kanuschule hätte Busse die im Winter wenig genutzt werden, hier könnte man die Synergien nutzen ▪ Online-Plattform müsste den ÖV in der Region miteinander binden, die möglichst breit im Tal gestreut ist und sich an Gäste und Einheimisch richtet ▪ Mobilitätszentrale mit e-Auto bzw. Carsharing, wäre auch interessant für Gäste (z.B. in Tenna beim Hotel Alpenblick oder Gasthof zum Brunnen) >> für Einheimische wären Miet-Autos v.a. im Bereich von Nutzfahrzeugen/Transport-Bussen spannend (eher weniger mit normalen PW) ▪ Keine Tankstelle, aber überall genügend Strom: E-Tank-Stationen einrichten und E-Mobilität fördern Bedürfnisse und Erwartungen? ▪ Mobilitätslösungen müssen bedürfnisorientiert und nachfragebasiert sein (ich will fahren und suche jemand der mich mitnimmt). Das Safiental könnte Modellregion für Fahrpool, neue App sein >> ÖV müsste auch in der App sichtbar sein ▪ Neue Mobilitätslösungen müssen flexibel sein ▪ Wichtige sind persönliche Beziehungen, damit Mitfahrbörsen überhaupt funktionieren können ▪ Einstiegsschwelle, Nutzungsschwelle muss ganz tief sein ▪ Lösung für Gäste die vor Ort sind und am Abend gerne noch etwas essen gehen würden (o.ä.) ▪ Lösung für Schlittler im Winter in Brün (das kann man nicht mit ÖV machen) ▪ Wichtig sind die Bedürfnisse der Jungen. Diese müssen „gepflegt“ werden, damit sie langfristig im Tal bleiben (sich im Tal ein Umfeld/Vereinsaktivitäten aufbauen können, damit sie nicht auswärts neue Freundeskreise aufbauen müssen)
Andeer	Lösungsansätze ▪ Schulbusfahrten evtl. auch für andere zugänglich machen/nutzen ▪ E-Autos für Gäste zur Verfügung stellen, damit sie mit ÖV anreisen ▪ Kostenbeteiligung Fahrgemeinschaften einfach festlegen/regeln ▪ Zwischenstrecken- und lücken im ÖV-Netz kürzen durch spezifische Lösungen (Velo/Bus/Fahrgemeinschaften) ▪ ÖV-Angebot weiterausbauen ½ Stundentakt ▪ Günstigere ÖV-Tickets ▪ Übertragbares GA für den Kunden in der Autogarage, wenn das Auto zur Reparatur steht ▪ Plattform für Sharing, App, Doodle; WhatsApp-Gruppe ▪ PubliCar ▪ Gratisbus (Gästekarte) ▪ Mobilitätskonzepte/ Lösungen auch gezielt für grössere Anlässe und Veranstaltungen entwickeln und umsetzen ▪ Höhere Frequenzen z.B. ½ Stundentakt ▪ Vermehrt auf Tankstellen für E-Autos setzen, um E-Mobilität zu fördern

	Bedürfnisse und Erwartungen? ▪ Mobilitätslösungen wie Mitfahrbörsen müssen einfach organisiert sein, am besten von Extern (man muss sich selber nicht drum kümmern) ▪ Fahrtzeiten im ÖV zum Arbeiten nutzen können (nicht oft umsteigen müssen, Ruhe und Platz) ▪ Optimierung bei Versammlungen ▪ Park+Ride gute Anbindung und Schnittstellen festlegen ▪ Haltestellen dort wo ich hin will (von Haustür zu Haustür) >> v.a. für ältere Personen oder Gäste mit Gepäck sehr wichtig (sonst nimmt man das Auto) ▪ Bei der Mobilitätslösung muss Kurzfristigkeit drin liegen ▪ Ü70: Es kommt eine ältere anspruchsvolle Generation (Alter ü70), die bequeme und sichere Mobilitätslösungen ÖV und Fahrgemeinschaften fordern z.B. schweres Gepäck tragen wird immer schwieriger. Es braucht zielgruppenspezifische Lösungen ▪ Wichtiges Grundbedürfnis ist Flexibilität (Beispiel viele Familien haben 2 Autos) ▪ Einfaches „Abmachtool“, für verschiedene Nutzergruppen ▪ Mehrere Velostationen damit man mehreren Stationen ausleihen und abgeben kann
--	---

Frage 2:

Was würde es brauchen, dass neue **Mobilitätsangebote**/Lösungen/ **Anreize** von uns genutzt werden? Zu welchen **Bedingungen** wäre man selbst bereit, auf sanfte Mobilitätsangebote (zumindest zwischendurch) umzusteigen?

Tschappina	Anreize ▪ Gratis Postauto für das Skilift Personal? ▪ Diejenigen die mit dem PostAuto kommen, sollten belohnt werden ▪ Gutscheine für das Lieblings Café, wenn z.B. Mitfahrgelegenheiten angeboten werden ▪ Explizit für Vereine, Sitzungen und Gemeindeversammlungen Anreizsysteme schaffen, dass vermehrt Fahrgemeinschaften gebildet werden
Versam	Anreize ▪ Für das Safiental eine eigene regionsspezifische „Mobilitäts App“ entwickeln, optimal angepasst (nachfrageorientiert) ▪ Gutschein für Dorfläden ▪ Für Gäste wäre der Anreiz der direkte Kontakt zu den Einheimischen
Andeer	Anreize ▪ Entgelt Fixpreis für Mitfahrbörsen ▪ Gästecard inkludiert kostenlose ÖV-Nutzung (Beispiel Südtirol) ▪ In Thusis eine Fahrradgarage einrichten ▪ Gegenseitigkeiten (ich bringe meinen Arbeitskollegen 1x in der Woche zu seinem Arbeitsplatz und er bringt mich 1x in der Woche zu meinem Arbeitsplatz, dafür kann ein FG gebildet werden) ▪ Mehrere attraktive e-Tankstellen einrichten (würde den Anreiz schaffen, in Andeer oder Umgebung sich für die Ladedauer aufzuhalten z.B. Tesla braucht ½ Stunde zum laden)

3.1.3 Erzielte Wirkung

Es konnten verschiedene Zielgruppen wie z.B. Lehrlinge, Schüler, Berufspendler oder auch Rentner erreicht werden. Die Aufmerksamkeit und Sensibilität für die Wichtigkeit von nachhaltiger Mobilität wurde bei den Teilnehmern durch angeregte Diskussionen geschaffen. Gleichzeitig wurden auch Möglichkeiten für den Verzicht auf das eigene Auto aufgezeigt und das Bewusstsein erzeugt, ohne Auto mobil sein zukönnen. Durch Selbstreflexion wurde das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragt und Interesse für ein verändertes nachhaltiges Mobilitätsverhalten geweckt.

Fazit

Zentrale Erkenntnis ist, dass die Hemmschwelle oft in der fehlenden Erfahrung mit alternativen Mobilitätsformen wie z.B. Fahrgemeinschaften oder mit Nutzung von Online-Mitfahrbörsen liegt. Die Schlussfolgerung für das Projekt ist – es braucht Raum für Erfahrung und Experimente. Aus diesem Grund wurden Testwochen lanciert (Experiment und Reallabore). Neben der Hemmschwelle ist der «innere Schweinehund» auf das Auto zu verzichten sehr gross, hier ist eine kontinuierliche Sensibilisierung zentral. Gleichzeitig ist die Kommunikation von bestehenden Angebote wesentlich, denn es hat sich gezeigt, dass z.B. das Angebot der Rufbusse vielfach nicht bekannt sind.



Abbildung 6: Eindrücke aus den Workshops

3.2 Teilergebnisse: Testwochen Nachhaltige Mobilität

Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2016 wurden die Testwochen Nachhaltige Mobilität im Naturpark Beverin von Mitte Oktober bis Mitte November 2016 lanciert.

Folgende Mobilitätsmassnahmen (bestehende und neue) standen bei den Testwochen zum Ausprobieren zur Verfügung:

- Öffentlicher Verkehr
 - PostAuto
 - RhB
- Rufbusse/ Taxi-Dienste
 - PostAuto mit obligatorischer Reservation
 - Herbert Michael Personen Transport
 - Taxi-Service Thusis

- Safier Taxi
- Velo/ E-Bike (standen während 4 Wochen kostenlos zur Verfügung)
- Carpooling-Plattform flinc (wurde aktiv kommuniziert)
- NaturParkplätze (temporär ausgewiesene Parkplätze in Valendas, Versam, Tenna, Safien Platz, Zillis und Thusis)
- CarSharing
 - Mobility Station in Thusis
- Zu Fuss

Ergebnisse der Testwochen – Auswertung der Online-Befragung

Insgesamt wurden rund 100 Bewertungen bei der Online-Befragung erfasst. Die Ergebnisse zeigen, dass der öffentliche Verkehr mit PostAuto und RhB, das Velo/ E-Bike und Fahrgemeinschaften mit jeweils 25% Anteil am häufigsten getestet wurden (vgl Abb. 8). Die Massnahme «zu Fuss gehen» rangiert mit 11% auf Platz vier.

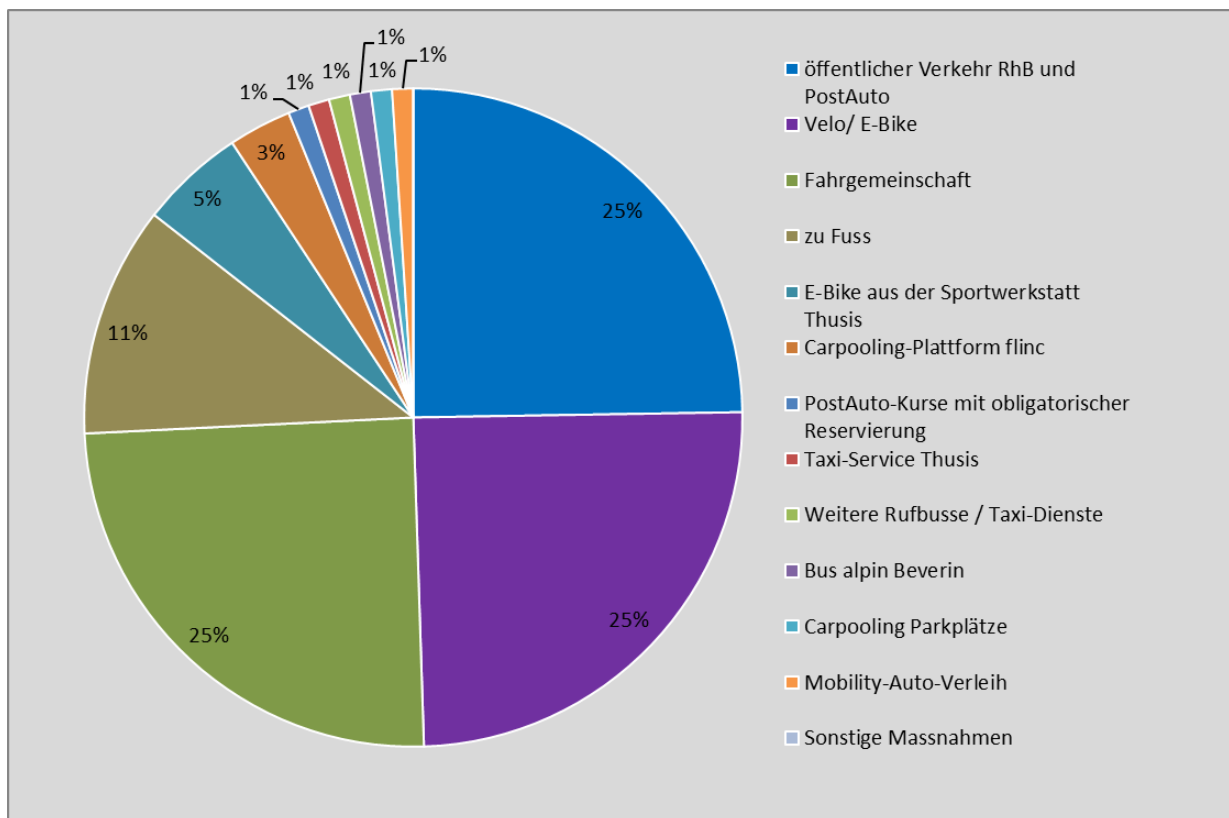


Abbildung 7: Auswertung Testwochen – Genutzte Mobilitätsangebote

Bei der Online-Befragung konnte auch ein persönlicher Kommentar abgegeben werden. Hier einige Auszüge dazu:

- *«Der Flyer zu den Testwochen hat mich erwogen eine Mitfahrgelegenheit anzusprechen, welche nun wöchentlich stattfindet! Runter mit dem Auto, heim mit dem Bus»*
- *«Beteiligung aller Autofahrer! Leer- bzw. Einzelfahrten gibt es ausreichend. Nur meldet sich kaum jemand. Füreinander denken fehlt ein bisschen.»)*
- *«Habe das E-Bike getestet. Super Ausgleich zur Arbeit - anstatt mit dem Auto in die Berge zu fahren - Eigentlich bekennder Nicht-Velofahrer, war aber eine tolle Erfahrung! Danke für das Angebot.»*
- *«Zu Fuss unterwegs: Mehr vorbeifahrende Leute dürften fragen, ob man mitfahren möchte.»*
- *E-Bike am Schamserberg: zu steil oder Elektromotor zu schwach?*

Erzielte Wirkung

Mit den Testwochen wurden die Bewohner sensibilisiert und es konnten Erfahrungen mit alternativen Mobilitätsmöglichkeiten gesammelt werden.

Die Teilnehmer haben ihr Mobilitätsverhalten temporär verändert, Neues ausprobiert und die Angebote bewertet und für sich selbst reflektiert. Es wurden weitere regionale aber auch kantonale Akteure für das Projekt sensibilisiert und für aktive Unterstützung gefunden. Ausgewählte Massnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens werden in Folgeprojekten ab 2017 umgesetzt (vgl. Kapitel 4 und Anhang 3 Infoblätter Umsetzungsideen)



Abbildung 8: Abschlussveranstaltung Testwochen mit Verlosung des E-Bikes

Schlussveranstaltung

Die Schlussveranstaltung-PARKMOBILITY fand am 19. Januar 2017 statt und die Teilnehmer erhielten an verschiedenen Ständen detaillierte Informationen zu den geplanten Massnahmen. Anhand eines Bewertungsformular konnten diese bewertet und kommentiert werden. Die Bewertung der vorgestellten Massnahmen zeigte, dass die kontinuierliche Sensibilisierung und Information zur nachhaltigen Mobilität im Naturpark als am wichtigsten eingestuft wurde. Insbesondere wurde der Ausbau der E-Infrastruktur (E-Bike und E-Auto Ladestationen) als wichtig bewertet. Gleichzeitig wurde der Ansatz, mit einer Gästekarte die Nutzung des ÖV und andere nachhaltige Mobilitätsangebote bei Touristen zu fördern, als wichtig bewertet (vgl. Abb. 10).

Abbildung 9: Auswertung geplante Massnahmen

Auswertungsf formular PARKmobility-Schlussveranstaltung / Ausblick 2017									
Thusis, 19.01.2017									
Meine Einschätzung:									
Mein Name: _____	sehr gut	gut	na ja	schlecht	weiss nicht				
Carpooling						Punkteschnitt (sehr gut =6, gut =5, na ja =4, schlecht =3)			
Publiride (App, die ÖV mit Mitfahrgelegenheiten über Fliinc verbinden)	3	11	1			5.13			
Finc (App um Mitfahrgelegenheiten besser vermitteln können)	3	10	3			5.00			
Taxito (modernes und sichereres Autostoppen)	2	7	4	2		4.60			
Neue APP die Nachfrage- und nicht Angebot-basiert ist	6	4	3		1	5.23			
Carsharing									
Sharoo (Vermietung von eigenen Fahrzeugen)	6	3	3	3	1	4.80			
Mobility (Vermietung von selber gemieteten Fahrzeugen)	7	6	2			5.33			
Touristische Massnahmen									
Neue Busline Sagogn-Valendas-Brün	4	5	4		3	5.00			
Wanderbus (Lai da Vons)	5	6	3		1	5.14			
Erweiterung Bus Alpin (Alp Anarosa)	4	7	2		1	5.15			
Gästekarteidee	7	6			1	5.54			
Fahrtziel-Natur	3	8			2	5.27			
E-Infrastruktur									
e-Auto Ladestationen	10	4	1			5.60			
e-Bike Ladestationen	9	4	1			5.57			
Kommunikationsmassnahmen									
Information/Kommunikation/Sensibilisierung	10	4				5.71			
Testmöglichkeiten von Innovationen/neuen Produkte	6	7				5.46			
Kommentare:									
Blick auf das Bestehende nicht vergessen. Oft mit einfachen Massnahmen zu verbessern. Fuss+ Radwege									
Bitte die Pflege der Mobilität ohne Motor nicht vergessen. Fusswege unterhalten (Sommer und Winter)									
EW Safiental würde Ladestationen im Einzugsgebiet begrüssen. Bauen im 2017.									
Ausbau Bustaxi Rheinwald. Gemeindetageskarte räumlich erweitern, z.B. im Rheinwald.									
Eigene gute Erfahrungen mit privatem Carsharing, daher neugierig wie es auf professioneller Basis funktioniert. Gute Vorarbeit, danke!									
Konkurrenz zum ÖV?									
Studie über die massive Salzstreuung zur Schwarzräumung der meisten Strassen und Begründung zu derer Notwendigkeit.									
autofreie Sonntage in der Region									
Kommunikation									
Anreize bei Kommunikation: Berechnungstool ausarbeiten zur Berechnung der Abgase, was habe ich der Natur Gutes getan (Wirkung durch mein Handeln), was passiert wenn ich zuviele km fahre									
Mobilitätsbotschafter									
Firmen gezielt gewinnen									
Mobilitätsevent oder Testphase (mit Mobilitätstag) über längere Dauer									

4 Umsetzungsplanung – nachhaltige Mobilität im Naturpark Beverin

Im Naturpark Beverin werden in Zusammenarbeit mit den involvierten Gemeinden und Akteuren die entwickelten Lösungen für eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum weiterverfolgt und realisiert. Ebenfalls wurden erste Verhandlungen mit dem Netzwerk Schweizer Pärke aufgenommen für eine eventuelle Unterstützung verschiedener Massnahmen über Innotour. Ausgewählte Massnahmen werden direkt über den Naturpark Beverin, die Gemeinden, Unternehmer umgesetzt. Weitere Testphasen für neue Mobilitätsangebote sind in Planung.

Folgende Massnahmen sind für eine schrittweise Umsetzung im Naturpark Beverin ab 2017 geplant (vgl. Tabelle 2):

Tabelle 2: Geplante Massnahmen Mobilität im Naturpark Beverin (aktuell in Abklärung)

Module/ Teilprojekte	Inhalte
Carpooling - Mitfahrgelegenheiten	PubliRide Taxito NaturPARKplätze
Carsharing – Auto gemeinsam nutzen	Sharoo Mobility
E-Infrastruktur	E-Auto Ladestationen E-Bike Ladestationen
Touristische Massnahmen	Neue Buslinien (Sagogn - Valendas – Brün) Wanderbus, Gästekarte
Kommunikation	Wirkungsorientierte Sensibilisierungs- und Kommunikationskampagne für nachhaltige Mobilität im Naturpark Beverin

4.1 Carpooling - Mitfahrgelegenheiten

Publiride ist eine App, die das ÖV Angebot mit den Mitfahrgelegenheiten der App flinc verbindet. Der Naturpark strebt an, als Pilotregion in Graubünden diese App im Parkgebiet zu testen (geplant Sommer 2017). Eine weitere Möglichkeit für Mitfahrgelegenheiten ist Taxito: Taxito ist eine Art modernes und sicheres Autostoppen und eine Verbindung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr. Es erschliesst Regionen, die vom ÖV nicht oder nur spärlich bedient werden.

Während der Testwochen wurden die NaturPARKplätze temporär eingerichtet, um an strategisch wichtigen Verkehrsknotenpunkten die Möglichkeit zu bieten, Autos abzustellen und gemeinsam weiter zu fahren. Auch diese Massnahme soll in einer nächsten Phase weiter ausgebaut und kommuniziert werden, um Fahrgemeinschaften insbesondere für Berufs- und Freizeitverkehr zu fördern.

Gemeinden, Vereine und Unternehmen sollen verstärkt motiviert werden, Mitfahrgelegenheiten zu bewerben, beispielsweise für öffentliche Anlässe, Vereinstreffen, Sitzungen und dergleichen.

4.2 Carsharing

Über die Plattform Sharoo können Private, Betriebe oder Gemeinden ihr Auto während der unbenutzten Zeit für andere Nutzer (z.B. Gäste) zur Verfügung stellen. Die Fahrzeuge sind versichert und die Buchung sowie Bezahlung erfolgt über eine App. Ein weitere Möglichkeit dafür ist Mobility – in Gebieten ohne offiziellen Mobility Fahrzeuge kann auch ein Privater, eine Gemeinde oder ein Unternehmen ein Fahrzeug übers Jahr mieten und bei Nichtbenutzung wie ein gewöhnliches Mobility Fahrzeug weitervermieten. Der Vorteil solcher Massnahmen könnte sein, dass sich Interessierte überlegen, ein möglicherweise vorhandenes, selten genutztes Zweitauto für Carsharing anzubieten oder statt eines Zweitautos ein Carsharing Auto zu nutzen. Gäste könnte es animieren, mit dem ÖV anzureisen, weil bei Bedarf eine Art Leihauto zur Verfügung steht. Ein konkretes Beispiel dazu wird bereits im Frühling 2017 umgesetzt: das Unternehmen Postauto Mark schafft sich ein E-Auto an und benutzt dieses für die Strecke Andeer-Wergenstein, wo das Postauto über Nacht geparkt wird. Anstatt das Auto während des Tages ungenutzt zu parkieren, kann dieses vom Team des Naturparks Beverin als Firmenauto genutzt oder von Hotelgästen über Sharoo gemietet werden. Dieses Beispiel vereint auf eine innovative Weise E-Mobilität und Car-Sharing.

4.3 Touristische Massnahmen

Als Folge des Projekts PARKMOBILITY sind auch Massnahmen geplant, um touristische Umsetzungsideen zu fördern und weiter zu entwickeln. Dazu gehört die neue Buslinie Sagogn-Valendas-Brün: In Zusammenarbeit mit der Stiftung Valendas IMPULS, der Gemeinde Safiental, PostAuto sowie RhB sind Verhandlungen im Gange, eine neue Buslinie einzurichten, welche die Region um Valendas besser vernetzen soll. Ein erster Testbetrieb ist für Sommer 2017 vorgesehen.

Eine Erweiterung des Fahrplans ist für die Bus alpin Strecke auf die Alp Anarosa für die Saison 2018 geplant. Ein weiteres Ziel ist die Erschliessung von Ausflugszielen wie z.B. der Lai da Vons und die Stärkung des Gebiets mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten zwischen Sufers und dem Schamserberg, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Inspiziert vom Best Practice Werfenweng und deren Mobilitätsangebot – sanft mobil, welches Gäste für autofreie Ferien motiviert, sollen auch im Naturpark Beverin die Möglichkeiten für eine Gästekarte geprüft werden, welche dem Gast eine nachhaltige Mobilität und den Verzicht einer Reise mit dem Auto ermöglicht. Ein Lieferservice von Lebensmitteln in Ferienwohnungen und Zweitwohnungsunterkünfte wäre eine weitere Ausbaustufe, sodass es für Gäste noch attraktiver wird, autofrei anzureisen. Eine Angebotserweiterung ist in der Kooperation Fahrtziel Natur geplant, welches in Graubünden 2016 lanciert wurde (weiterführende Informationen unter fahrtziel-natur.ch).

4.4 E-Infrastruktur

Ladestationen für E-Bikes und E-Autos gewinnen auch im ländlichen Raum immer mehr an Bedeutung. Entsprechend wichtig ist es für Regionen mit einem hohen Freizeit- und Naherfolgswert, speziell in der Nähe von Gastronomie- oder Hotelbetrieben Lademöglichkeiten zu haben. In Bezug auf den Ausbau von E-Infrastruktur im Naturpark Beverin sind Massnahmen in Diskussion und Planung, u.a. in Zusammenarbeit mit der Stiftung Valendas IMPULS und der Gemeinde Safiental.

4.5 Kommunikation

Die Kampagne für die Kommunikation von nachhaltiger Mobilität soll weitergeführt bzw. neu lanciert werden. Ebenfalls sind Testaktionen eine gute Gelegenheit, Neues auszuprobieren und Erfahrungen zu sammeln – auch 2017 soll es im Naturpark Beverin im Rahmen von Testaktionen weitere Möglichkeiten geben, E-Bikes und andere innovative Mobilitätslösungen zu testen.

Ausführlichere Beschriebe der Umsetzungsideen sind im Anhang 4 beigelegt.

5 Gesamtfazit

Das Projekt PARKMOBILITY hat im Naturpark Beverin einen wichtigen Anstoss gegeben, sich aktiv mit nachhaltiger Mobilität zu beschäftigen, um (zwischen) auf das eigene Auto zu verzichten, und so den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Es wurde ein konstruktiver Dialog mit den Projektträgern, regionalen Mobilitätsakteuren, Behörden und der interessierten Bevölkerung initiiert, welcher nun im Folgeprojekt aktiv weitergeführt wird. Mit dem Projekt ist es gelungen, einen Kreis von Interessierten zu motivieren, Bedürfnisse und Ideen zur Verbesserung der Situation einzubringen, nachhaltige Mobilitätsangebote zu testen und erste Massnahmen umzusetzen. Insofern konnten die gesetzten Projektziele erreicht werden.

Eine grosse Herausforderung stellen die Erwartungen und Bedürfnissen der Bevölkerung gegenüber den tatsächlichen Gestaltungsspielräumen des Naturpark Beverins dar. Vielfach wurden bereits bekannte kaum realistische Forderungen wie beispielsweise der Ausbau des öffentlichen Verkehrs gestellt. Hier hat weder der Naturpark Beverin noch die ZHAW Einflussmöglichkeiten. Jedoch kann ein Raum, in dem die Dienstleistungen des ÖV tendenziell abnehmen, durchaus zum Experimentierraum für andere Möglichkeiten dienen – wie das auch durch das Projekt PARKMOBILITY ermöglicht wurde.

Es hat sich ebenfalls gezeigt, dass Ideen sehr schnell auf technische und oft kostenintensive Lösungen abzielen. So stand mehrfach die Entwicklung einer eigenen MobilitätsApp für den Naturpark zur Diskussion. Wohingegen die Bedeutung der Kommunikation und Sensibilisierung für bestehende Angebote oder selbst (innovative) Lösungen finden (z.B. Whats App-Gruppe o.ä.) oft erst im Anschluss daran zur Sprache kamen.

Der Verzicht auf das Auto ist insbesondere im ländlichen Raum schwer und kann nur schrittweise gefördert werden. Der Schritt vom Wissen zum Handeln ist speziell bei diesem Thema ein sehr grosser. Es braucht dafür viel Kommunikationsarbeit und Anreize für Handlungsveränderungen sind notwendig. Ein Gebiet wie ein Regionaler Naturpark ist sehr gut geeignet, um Erfahrungen zu sammeln und «Mobilitäts-Experimente» durchzuführen. Deshalb sind weitere Testaktionen zu nachhaltiger Mobilität für das Folgeprojekt angedacht. Wesentlich ist, dass Bewohner und Akteure in Ideenentwicklung und Planung und frühzeitig eingebunden werden. Ebenfalls sollten Unternehmen, Gemeinden und Vereine noch verstärkt ins Boot geholt werden. Im Verlauf des Projekts PARKMOBILITY (Workshops, Testwochen, Impulsreferate etc.) hat sich eine Art «PARKMOBILITY-Community» gebildet mit Interesse und grosser Offenheit gegenüber neuen Möglichkeiten nachhaltiger Mobilität. Es hat sich eine positive Dynamik entwickelt, am Thema Suffizienz und nachhaltiger Mobilität im Naturpark Beverin weiter zu arbeiten.

5.1 Lessons Learned

Wichtige Learnings sind, dass eine kontinuierliche Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit entscheidend für den Projekterfolg sind. So haben die öffentlichen Veranstaltungen wesentlich dazu beigetragen, dass sich die genannte «PARKMOBILITY-Community» gebildet hat, welche einen konstruktiven Dialog miteinander führt und gemeinsam Ideen weiterentwickelt. Parallel dazu hat sich aber auch gezeigt, dass der «innere Schweinehund» auf das Auto zu verzichten sehr gross ist und bestehende Mobilitätsgewohnheiten nur schwer zu durchbrechen sind. Zumal alternative Angebote wie z.B. Rufbusse vielfach nicht bekannt sind oder oft Erfahrungen mit nachhaltige Mobilität wie Fahrgemeinschaften schlicht fehlen und daher die Hemmschwelle, diese zu nutzen, hoch ist.

Aus der Sicht der Projektinitianten gilt es die entwickelte Dynamik im Projekt zu nutzen und die Stärkung der nachhaltigen Mobilität im Naturpark Beverin weiter voranzutreiben.

6 Verzeichnisse

6.1 Abbildungen

Abbildung 1: Vorgehen Projekt PARKMOBILITY	8
Abbildung 2: Übersicht Verkehrswege	9
Abbildung 3: Einblicke in die Workshops	10
Abbildung 4: Albert Rinderer - Energie- und Mobilitätsverantwortlicher im Biosphärenpark	11
Abbildung 5: Peter Brandauer - Bürgermeister von Werfenweng und Initiator SANftMObil.....	11
Abbildung 6: Transport der Kanus via Rhätischen Bahn, statt mit Bussen - Kreativpreis für die Kanuschule Versam	12
Abbildung 8: Auswertung Testwochen – Genutzte Mobilitätsangebote	24
Abbildung 9: Abschlussveranstaltung Testwochen mit Verlosung des E-Bikes	25
Abbildung 10: Auswertung geplante Massnahmen.....	27

6.2 Tabellen

Tabelle 1: Ergebnisse Regionale Workshops PARKMOBILITY.....	18
Tabelle 2: Geplante Massnahmen Mobilität im Naturpark Beverin (aktuell in Abklärung)	28

6.3 Karten

Karte 1: Übersicht Berufsverkehr	15
Karte 2: Übersicht Freizeitverkehr	16

7 Anhang

8.1 Situationsanalyse Verkehrsströme im Naturpark Beverin

8.2 Medienberichte

8.3. Flyer Mobilität

8.4 Umsetzungsideen

7.1 Anhang 1: Situationsanalyse Verkehrsströme im Naturpark Beverin

	Verkehrswege im und rund um den RNP Beverin IV																Verkehrspunkte / Verteilerstellen		Bestehende Initiativen			
	Arbeiten und Schule									Freizeit					Einkauf							
	Binnenpendler					Zu- und Wegpendler					Freizeitinfrastruktur					Einkaufen				(wichtige) ÖV-Haltestellen/ Verteilerstellen	Parkpl ätze	z.B. Nachtbus/ Partybus
Region	Startpunkt	Zielpunkt	Zeitraum	Bewe	Startpunkt	Zielpunkt	Zeitraum	Bew	Startpunkt	Zielpunkt	Zeitraum	Bew	Startpunkt	Zielpunkt	Zeitraum	Bewertung						
Schams, Sufers und Ferrera	Wergenstein (Schamserberg)	Andeer (Zups) inkl. Zillis (Nislas)	morgens/abends	++	Wergenstein	Chur (inkl. Th)	morgens/abends	+/-	Wergenstein	Chur (inkl. Th)	abends (Ausgang)	+	Wergenstein	Chur (inkl. Th) (Thusis)	Vormittag	+	Treff- bzw. Umsteigepunkt Zillis (Nislas) / Andeer (Heilbad) / Raststätte Viamala	ja	Taxiservice Thusis (Nachtbus öV)			
	Sufers	Zillis (inkl Andeer)	morgens/abends	+/-	Sufers	Chur (inkl. Th)	morgens/abends	+/-	Sufers	Chur (inkl. Th)	abends (Ausgang)	+	Sufers	Chur (inkl. Th) (Thusis)	Vormittag	+	Treff- bzw. Umsteigepunkt Zillis (Nislas) / Andeer (Heilbad) / Raststätte Viamala	ja	Herbert Michael (Taxi)			
	Ferrera	Zillis (inkl Andeer)	morgens/abends	+	Ferrera	Chur (inkl. Th)	morgens/abends	+/-	Ferrera	Chur (inkl. Th)	abends (Ausgang)	+	Ferrera	Chur (inkl. Th) (Thusis)	Vormittag	+	Treff- bzw. Umsteigepunkt Zillis (Nislas) / Andeer (Heilbad) / Raststätte Viamala	ja				
	Wergenstein (Schamserberg)	Splügen (Skilift?)	morgens/abends	+/-	Andeer (inkl. Ems/Bonaduz)	Splügen	morgens/abends	+	Wergenstein	Splügen	morgens (Sport)						Treff- bzw. Umsteigepunkt Zillis (Nislas)	ja				
	Sufers	Splügen (Skilift?)	morgens/abends	+/-					Sufers	Splügen							Treff- bzw. Umsteigepunkt Zillis (Nislas)	ja				
	Ferrera	Splügen (Skilift?)	morgens/abends	+/-					Ferrera	Splügen							Treff- bzw. Umsteigepunkt Zillis (Nislas)	ja				
	Mathon	Zillis Milchtaxi (Nufenen?)	morgens/abends	+/-													Treff- bzw. Umsteigepunkt Zillis (Nislas)	ja				
Tschappina/ Heinzenberg	Obertschappina (inkl. Höfe)	Andeer (inkl. Thusis) (Nufenen?)	morgens/abends	+/-	Obertschappina	Chur	morgens/abends		Thusis	Obertschappina	WE/morgens (Ski)		Glaspass	Thusis	Vormittag	+			Taxiservice Thusis (Nachtbus öV)			
	Inner Glas?				Inner Glas?	Thusis	morgens/abends		Thusis	Ober Gmeind	WE/morgens (Ski)		Glaspass	Chur	Vormittag	+	Treff- bzw. Umsteigepunkt Thusis/Raststätte					
										Obertschappina	Chur (inkl. Thusis)	abends (Ausgang)										
Safiental	Thalkirch (inkl. Platz) Versam	Valendas (inkl. Versam)	morgens/abends	+/-	Thalkirch (inkl. Platz)	Ilanz	morgens/abends	-	Thalkirch (inkl. Platz)	Ilanz	abends (Ausgang)		Thalkirch (inkl. Platz)	Ilanz	Vormittag	-	Versam					
	Tenna	Valendas (inkl. Versam)	morgens/abends	+/-	Tenna	Ilanz	morgens/abends	+/-	Tenna	Ilanz	abends (Ausgang)		Tenna	Ilanz	Vormittag	+/-	Abzweiger Tenna / Versam					
	Valendas (inkl. Versam)	Thalkirch (inkl. Platz)	morgens/abends	+/-	Versam	Ilanz	morgens/abends	+	Versam	Ilanz	abends (Ausgang)		Versam	Ilanz	Vormittag	+	Versam					
					Thalkirch (inkl. Platz)	Chur (Bonaduz)	morgens/abends	-	Thalkirch (inkl. Platz)	Chur (Bonaduz)	abends (Ausgang)		Thalkirch (inkl. Platz)	Chur (Bonaduz)	Vormittag	-						
					Tenna	Chur (Bonaduz)	morgens/abends	+/-	Tenna	Chur (Bonaduz)	abends (Ausgang)		Tenna	Chur (Bonaduz)	Vormittag	+/-						
					Versam	Chur (Bonaduz)	morgens/abends	++	Versam	Chur (Bonaduz)	abends (Ausgang)		Versam	Chur (Bonaduz)	Vormittag	++						
					Thalkirch (inkl. Platz)	Station Versam	morgens/abends	-	Ilanz	Thalkirch (inkl. Platz)	WE/morgens (Ski/Wandern)											
					Tenna	Station Versam	morgens/abends	+/-	Chur (Bonaduz)	Thalkirch (inkl. Platz)	WE/morgens (Ski/Wandern)											
					Versam	Station Versam	morgens/abends	++	Station Versam Safien	Thalkirch (inkl. Platz)	WE/morgens (Ski/Wandern)											

7.2 Anhang 2: Medienberichte

Date: 20.10.2016

pöschli

Pöschli
7430 Thusis
081 / 650 00 75
www.so-medien.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 8742
Parution: hebdomadaire



N° de thème: 808.005
N° d'abonnement: 1087983
Page: 19
Surface: 28'446 mm²

Testwochen des Naturparks Beverin zur Mobilität im ländlichen Raum

Zwischendurch eine Alternative zum Auto zu finden, ist im ländlichen Raum viel schwieriger als in der Stadt. Im Rahmen des Projekts Park-Mobility widmet sich der Naturpark Beverin dieser Herausforderung und arbeitet gemeinsam mit der Bevölkerung an der Entwicklung innovativer Mobilitätslösungen.

pd. Vom 15. Oktober bis 15. November 2016 findet im Naturpark Beverin eine grosse Testwochen-Aktion mit Wettbewerb zur Bewertung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten statt. Dabei soll herausgefunden werden, was an Mobilitätslösungen in einer peripheren Region funktioniert und was nicht. Möglichst viele Personen sollen dafür Alternativen zum eigenen Auto ausprobieren und mittels Online-Fragebogen kritisch bewerten. Mit diesen Rückmeldungen wird dann weiter daran gearbeitet, Mobilitätsangebote zu entwickeln, welche auch im ländlichen Raum funktionieren. Als Ansporn wird unter allen eingegangenen Bewertungen als Hauptpreis ein E-Bike verlost.

Statt alleine mit dem Auto unterwegs zu sein, soll ausprobiert werden, ob man beispielsweise auf das Postauto und den Zug umsteigen oder das Velo und E-Bike benutzen könnte. Vielleicht bietet es sich aber auch an, dass man versucht, eine Fahrgemeinschaft zu bilden oder eine kurze Distanz ganz einfach zu Fuss zurückzulegen.

Engagierte Tester und Testerinnen können während der Testwochen für eine Woche kostenlos ein E-Bike ausleihen und ausprobieren. Und um Fahrgemeinschaften zu fördern, werden einige markierte Carpooling-Parkplätze zur Verfügung gestellt, die als Treffpunkt für Mitfahrgelegenheiten genutzt werden sollen. Vielleicht ergeben sich aber auch ganz andere Möglichkeiten, wie man ab und zu auf das eigene Auto verzichten kann – ein kleiner Kreativpreis für die beste Idee steht auch dafür bereits bereit.

Jede und jeder, der im Gebiet des Naturparks Beverin unterwegs ist, kann mitmachen. Nach jeder getesteten Massnahme soll dazu der Online-Fragebogen ausgefüllt und über die Erfahrung berichtet werden. Damit nimmt man automatisch am Wettbewerb teil.

Nähere Informationen: www.naturpark-beverin.ch/mobilitaet oder Projektteam des Naturparks Beverin (Telefon 081 650 70 16).

ARGUS
MEDIENBEOBACHTUNG

Observation des médias
Analyse des médias
Gestion de l'information
Services linguistiques

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, case postale, 8027 Zurich
Tél. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Réf. Argus: 63138791
Coupure Page: 1/1

Date: 21.10.2016

ruinaulta

bezeichnet eine und mehrere Publikationsorgane für die gemischten
berufliche, kommerzielle, kulturelle, politische, literarische, künstlerische, wissenschaftliche, soziale, technische, etc.

Ruinaulta
7018 Flims Waldhaus
081/ 911 55 59
www.suedostschweiz.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse jour./hebd.
Tirage: 7'737
Parution: hebdomadaire



N° de thème: 808.005
N° d'abonnement: 1087983
Page: 21
Surface: 30'211 mm²

Naturpark Beverin sucht nach nachhaltigen Mobilitätsangeboten für periphere Regionen

pd. Vom 15. Oktober bis 15. November findet im Naturpark Beverin eine grosse Testwochen-Aktion mit Wettbewerb zur Bewertung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten statt. Dabei soll herausgefunden werden, was an Mobilitätslösungen in einer peripheren Region funktioniert und was nicht. Möglichst viele Personen sollen dafür Alternativen zum eigenen Auto ausprobieren und mittels Online-Fragebogen kritisch bewerten. Mit diesen Rückmeldungen wird dann weiter daran gearbeitet, Mobilitätsangebote zu entwickeln, welche auch im ländlichen Raum funktionieren. Als Ansporn wird unter allen eingegangenen Bewertungen als Hauptpreis ein Bündner E-Bike Beefalo von Black Bull Bike verlost. Statt alleine mit dem Auto unterwegs zu sein, soll ausprobiert werden, ob man beispielsweise auf das Postauto und den Zug umsteigen oder das Velo und E-Bike benutzen könnte. Vielleicht bietet es sich aber

auch an, dass man versucht, eine Fahrgemeinschaft zu bilden oder eine kurze Distanz ganz einfach zu Fuss zurückzulegen. Engagierte Tester und Testerinnen können während der Testwochen für eine Woche kostenlos ein E-Bike ausleihen und ausprobieren. Und um Fahrgemeinschaften zu fördern, werden einige markierte Carpooling-Parkplätze zur Verfügung gestellt, die als Treffpunkt für Mitfahrgelegenheiten genutzt werden sollen. Vielleicht ergeben sich aber auch ganz andere Möglichkeiten, wie man ab und zu auf das eigene Auto verzichten kann – ein kleiner Kreativpreis für die beste Idee steht auf jeden Fall auch bereit.

Nähere Infos zum Ablauf und Wettbewerb im Rahmen der Testwochen «Nachhaltige Mobilität» gibt es unter www.naturpark-beverin.ch/mobilitaet oder beim Projektteam des Naturparks Beverin, Telefon 081 650 70 16.



Auf der Mitfahr-Plattform www.flinc.org werden Mitfahrgelegenheiten gesucht und gefunden.

Bild Naturpark Beverin, Frank Brüderti

ARGUS
MEDIENBEOBACHTUNG

Observation des médias
Analyse des médias
Gestion de l'information
Services linguistiques

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, case postale, 8027 Zurich
Tél. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Réf. Argus: 63148077
Coupure Page: 1/1

Date: 22.10.2016



Bündner Tagblatt
7007 Chur
081/ 255 50 50
www.buendnertagblatt.ch/

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse jour./hebd.
Tirage: 7'957
Parution: 6x/semaine



N° de thème: 808.005
N° d'abonnement: 1087983
Page: 8
Surface: 9'311 mm²

Mobilitätslösungen im Naturpark Beverin gesucht

WERGENSTEIN Bis am 15. November findet im Naturpark Beverin eine Testwochen-Aktion zur Bewertung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten statt. Gemäss einer Mitteilung soll dabei herausgefunden werden, was an Mobilitätslösungen in einer peripheren Region funktioniert und was nicht. Mit diesen Rückmeldungen werde dann weiter daran gearbeitet, Mobilitätsangebote zu entwickeln, welche auch im ländlichen Raum funktionieren.

Während der Aktion sollen möglichst viele Personen Alternativen zum eigenen Auto ausprobieren und mittels Online-Fragebogen kritisch bewerten, wie es weiter heisst. Ausprobiert werden kann etwa das Umsteigen auf Postauto und Zug oder Velo und E-Bike, aber auch die Versuche, eine Fahrgemeinschaft zu bilden oder eine kurze Distanz ganz einfach zu Fuss zurückzulegen. E-Bikes dürfen für eine Woche gratis ausgeliehen werden. Um Fahrgemeinschaften zu fördern, stehen einige markierte Carpooling-Parkplätze zur Verfügung, die als Treffpunkt dienen. Interessierte füllen nach jedem Test einen Online-Fragebogen aus und nehmen dabei gleich an einem Wettbewerb teil, bei dem als Hauptpreis ein E-Bike Beefalo von Black Bull Bike verlost wird. (BT)

Infos und Formular auf www.naturpark-beverin.ch

Testwochen für nachhaltige Mobilität: Begeisterung oder Entsetzen?

Ein Erlebnisbericht von Regula Schmid, Glaspass

Vom 15. Oktober bis 15. November lanciert der Naturpark Beverin Testwochen für nachhaltige Mobilität im Gebiet des Naturparks. Getestet und bewertet werden können E-Bikes, öffentlicher Verkehr, Mietautos, Rufbusse oder Taxi-Dienste – und was sonst noch alles möglich wäre.

Das kommt ja wie gerufen, endlich gibt es einen guten Grund, ein E-Bike zu testen, eine Woche lang! Samstag, ich hole mir «mein» Bike in Thusis ab, bin ja gespannt, wie lange die Fahrt nach Tschappina dauert. Da kommt schon das erste Problem, wo verstaue ich das Aufladekabel ohne Rucksack und Gepäckträger? In einer Tasche am Handgelenk, na, hoffentlich sieht das keiner! «Fahre nicht gerade im Turbo auf eine Kreuzung», lautet der Tipp von Johannes, und weg bin ich. Die elektrische Hilfe kann auf vier Stufen eingestellt werden. Klar wähle ich den Turbo, um den Berg hochzukommen. Wow, das ist ja ein Gefühl, locker trampeln und ohne Problem mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 23 Kilometern pro Stunde noch die Landschaft geniessen (die ich ja eigentlich kenne). Dass ich nach Masein sogar überlegen muss, die Autos einer Hochzeitsgesellschaft zu überholen – nein, ich nehme einen anderen Weg. Wir

sind trotzdem fast zur selben Zeit in Flerden. In einer knappen halben Stunde erreiche ich Tschappina. Bis nach Hause auf den Glaspass noch einmal 15 Minuten, da bin ich fast so schnell wie mein Vater mit dem 30er-Jeepi. Ich bin begeistert!

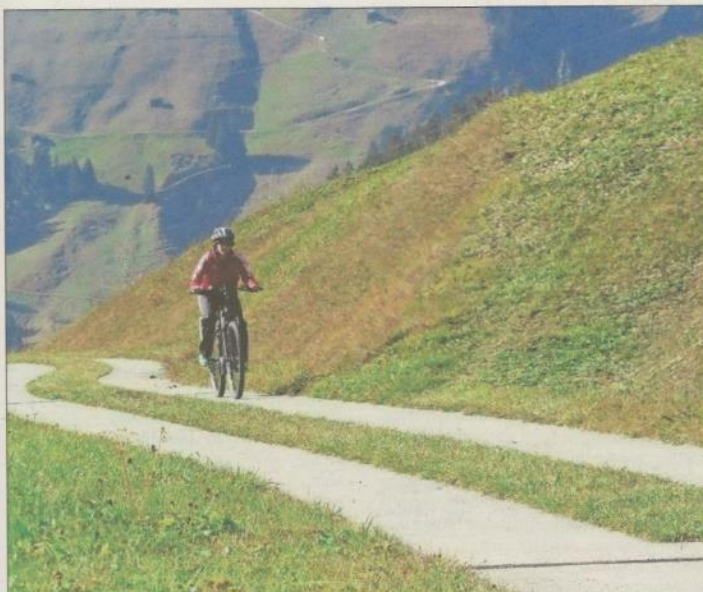
Eine längere Tour

Am Sonntag möchte ich nach Donat, das Ziel des Transviamala-Laufs, natürlich von zu Hause aus mit dem Test-Bike. Nur, eigentlich gehört der Sonntag der Familie, jedoch haben sie eh keine Lust zum Mitkommen. Fazit: familienuntauglich. Ich fahre also alleine nach Thusis, via Andeer nach Donat und kann den einen oder anderen Sportler anfeuern und mit den Helfern gemütlich reden. Nach Hause nehme ich einen kleinen Umweg über Präz. Was aber, wenn der Akku nicht so lange hält? Ich habe das Kabel dabei (in einem Rucksack!), aber wo aufladen? In Präz habe ich mit meiner Schwester abgemacht, da kann ich zum Glück eine Stunde «tanken». Sie als gute Bikerin war übrigens ein wenig entsetzt, mich mit einem E-Bike zu sehen. Ebenfalls mein Bruder: sie müssten es halt testen, ist voll cool! Von Präz reicht die Stunde Akku gerade bis knapp in die Obergemeind (Flerden – Oberurmein, der

kürzeste Weg). Ständig muss ich denken: «Hoffentlich hält der noch einen Moment.» Möglichst schnell hochfahren, damit ich weit komme, oder würde er weiter reichen nur im Eco-Modus und dafür nur 15 statt 22 Kilometer pro Stunde? Letzteres wäre die bessere Lösung gewesen, wie ich mich später belehren lasse. Und dann kommt es, so schnell wie ich vorher unterwegs war und so mancher staunte, umso strenger, ja sogar fast unmöglich, hochzufahren ist es nun ohne Strom (ein zweiter oder grösserer Akku wäre vorteilhaft). Ich kämpfe mich bis zu Sabine, sie gibt mir zehn Minuten Strom und einen gemütlichen Schwaz. «Das wollte ich auch schon einmal probieren», sind ihre Worte. Gerade bis Glas reichen die zehn Minuten Akku (zirka drei Minuten Fahrzeit) – und wieder leer, aber ich bin zuoberst.

Die Bilanz

Meine Gedanken zu diesem Tag: Toll! Nie hätte ich diese Strecke ohne E-Bike zurückgelegt, und an Bewegung fehlte es trotzdem nicht. Trotz Stress wegen dem ausgehenden Strom hatte ich Spass. Jederzeit kann ich mit dem Fahrrad zu einem Schwatz anhalten und muss keinen Parkplatz suchen. Schön, ohne sich überlegen zu müssen, reicht meine Kraft. Um wieder nach Glas hochzufahren, nehme ich das Bike für die Strecke Tschappina und zurtick. Kaum länger als mit dem Auto sind so kürzere Strecken gut zu meistern. Aber eine Alternative zum Auto? Vielleicht zu einem zweiten Auto oder einem Mofa. Was aber, wenn die Kinder mit wollen? Zum Wocheneinkauf mit fünf Taschen, den ich mit dem Training meiner Tochter verbinde? Im Winter bei Schnee, Regen und Kälte oder am Abend an eine Sitzung? Die Gespräche mit den Leuten sind interessant, viele sind entsetzt, ein E-Bike! Ich bin aber überzeugt, das sind sie nur solange, bis sie es probiert haben. Viele sind begeistert. Selbst gute Sportler bewegen sich damit. Wovon ich ein wenig Angst habe: dass man sich an dieses Bike-Gefühl gewöhnt und auf einem anderen ohne E nicht mehr trampeln möchte. Für Leute, die nicht so viel Kraft haben oder schnell und einfach von A nach B kommen wollen, und das ohne grosses Schwitzen, ist es eine echte und gute Alternative. Vielen lässt es sicher der sportliche Stolz noch nicht zu, dies einmal zu probieren. Aber für mich ist es auch nicht unbedingt ein Ersatz für das Biken, sondern eine Alternative für die schnelle Fortbewegung im Alltag.



Regula Schmid begeistert unterwegs mit dem E-Bike.

Date: 08.11.2016

südostschweiz

LA QUOTIDIANA

Redazione: Via commerciale 22, 7007 Cuira, tel. 081 255 57 10, mail: redazione-laquotidiana@so.ch

La Quotidiana
7007 Cuira
081/ 255 57 10
www.laquotidiana.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse jour./hebd.
Tirage: 4'105
Parution: 5x/semaine



N° de thème: 808.005
N° d'abonnement: 1087983
Page: 7
Surface: 14'198 mm²

Co viageschan igls avdànts digl Parc natiral Bavregn?

**La creatividad digls viageaders
vean premieada**

■ (bt) Igl Parc natiral Bavregn vut vagnir a saver co la glieud agl sies teritori samo-vi. Par que intent àni instrado eandas da test ca cuzan ànc antoc'igls 15 da quest mains. An que tains de vagnir sclariu tge variàntas da mobilitad ca funcziuneschian an la regiùn da muntognas e tge-negnas betg. Da catar alternativas a la mobilitad cugl auto e ple greav an regi-ùns muntagnardas c'agl martgieu. Cugl project ParkMobility safatschenda igl Parc natiral Bavregn da que tema. Par catar novas furmas da mobilitad anvidani tàntas parsungas sco pussevel d'ampruvar tàntas alternativas tigl auto sco pussevel. Tuts igls partizipànts da quella retscheartga àn alura la pussevladad d'evaluar lur alternativas tigl auto privat cun agid d'egn questunari electronic. A basa da las raspostas vean igl ampruvo da svilupar novas puschidas partutgànt la mobilitad an que antschiess. Tutas raspostas

antradas prendan part ad egna concurenza, cun la quala ign po gudagnear egn velo da muntogna electric.

Anstagl da viagear suler an egn auto de vagnir ampruvo sch'ign possi par exaimpel ear viagear cugl auto da posta near cugl tren, cugl velo near parfegn cugl velo electric. Mo forsa e'gl ear pussevel d'ampruvar da far cuminànzadas dad ir cun auto near dad ir a pe par tocs ple curts.

Parsunas interessadas survignan gratuitameing egn velo electric par ampruvar durant egn'antier'eanda. Par promover cuminànzadas d'ir cun auto veanigl mess a disposiziùn anzaquànts parcadis marcos. Quels parcadis da car-pooling servan sco liacs da santupada par glieud c'anquiera egna caschùn da cunviagear cun oters. Mo igls respunsavels digls parc natiral manegian c'igl deti forsa ear otras pussevlas co ign pudessi stgivar d'ir cun auto. Els metan a disposiziùn egn premi ear par la schliaziùn ple creativa an que gro. Mintgegna a mintgegn c'e da vieadi ainfer igl antschieg digl Parc natiral Bavregn po sapatizipar da quella concurenza. Suainter mintga amprova àn ign me da cumplanir igl questunari on-line.

Infurmaziuns ple detagliadas dat igl tigl Parc natiral Bavregn, 081 650 7016.

Date: 08.11.2016



Hauptausgabe

Die Südostschweiz / Graubünden
7007 Chur
081 / 255 50 50
www.suedostschweiz.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse jour./hebd.
Tirage: 32'697
Parution: 6x/semaine



N° de thème: 808.005
N° d'abonnement: 1087983
Page: 6
Surface: 66'859 mm²

Mit der App zur Arbeit fahren

Ohne eigenes Auto geht im ländlichen Raum (fast) nichts. Diese Behauptung will der Naturpark Beverin hinterfragen. Mit den «Testwochen nachhaltige Mobilität» soll die Bevölkerung der Parkgemeinden Alternativen testen und bewerten. Das Projekt dauert noch bis zum 15. November.



Einsteigen bitte: Lilian Würth vom Naturpark Beverin möchte Fahrgemeinschaften fördern.

Bild Marco Hartmann

ARGUS
MEDIENTBEOBACHTUNG

Observation des médias
Analyse des médias
Gestion de l'information
Services linguistiques

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, case postale, 8027 Zurich
Tél. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Réf. Argus: 63320844
Coupure Page: 1/2

Date: 08.11.2016



Hauptausgabe

Die Südostschweiz / Graubünden
7007 Chur
081 / 255 50 50
www.suedostschweiz.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse jour./hebd.
Tirage: 32'697
Parution: 6x/semaine



N° de thème: 808.005
N° d'abonnement: 1087983
Page: 6
Surface: 66'859 mm²

von Madleina Barandun

Montagsmorgen, 7.30 Uhr: Schneetreiben am Bahnhof Chur. Lilian Würth, verantwortlich für die Kommunikation beim Naturpark Beverin, ist pünktlich. Einladend öffnet sie die Türe ihres kleinen Autos. Gemeinsam gehts ins Zentrum Capricorns in Wergenstein, wo Würth arbeitet.

Fünffmal in der Woche fährt die junge Frau diese Strecke und ist auf der App «flinc» als Fahrerin registriert. Sie meldet alle ihre Fahrten im Voraus an und steht so für allfällige Mitreisende zur Verfügung. Dass sich Passagiere meldeten, komme jedoch nicht oft vor. Würth hofft nun, dass sich dies durch die Mobilitäts-Testwochen ändert. Auf der Fahrt durchs Domleschg erklärt sie das Ziel der Testwochen: Bevölkerung und Gäste des Naturparks sollen dazu animiert werden, Alternativen zum eigenen Auto zu testen. Dazu gehören die App «flinc» und die Bildung von Fahrgemeinschaften. «Wir wollen zu einem bewussteren Umgang mit dem Privatauto anregen und kreative Lösungen fördern», sagt Würth. «Dabei sind wir uns bewusst, dass dies im ländlichen Raum nicht einfach ist.»

Ein leerer Parkplatz in Zillis

8.20 Uhr: Ein kurzer Stopp beim Naturpark-Platz in Zillis. Sechs solcher Plätze gibt es im Parkgebiet für Personen, die Fahrgemeinschaften bilden wollen und einen kostenlosen Abstellplatz brauchen. Der Parkplatz ist leer. «Wir wissen nicht genau, wie oft diese Plätze benutzt wurden. Ich denke, dass das Thema der Fahrgemeinschaft-

ten noch nicht so verbreitet ist», meint Würth. Der Wunsch nach kurzfristigen Fahrten, die Notwendigkeit, allzeit überall hin zu können, werde heute grossgeschrieben, und viele Familien hätten mehrere Autos. 2015 wurden schweizweit 427'000 motorisierte Strassenfahrzeuge neu in Verkehr gesetzt.

8.30 Uhr: Ankunft in Wergenstein, das unter einer zehn Zentimeter dicken Schneedecke liegt. Fünf Autos stehen vor dem Center Capricorns, wo das Büro des Naturparks stationiert ist. Obwohl alle Mitarbeiter darauf achten, den persönlichen Gebrauch des Autos zu begrenzen, kommen auch sie nicht ganz ohne aus. Fabio Maurizio, seit Oktober Projektleiter für Energie und Mobilität im Natur-



«Wir wollen die Möglichkeiten, die neue Technologien im Bereich Mobilität bieten, aufzeigen.»

Fabio Maurizio

Projektleiter für Energie und Mobilität im Naturpark Beverin park, zieht ein erstes Fazit der Mobilitätswochen: «Die Leute waren sehr offen und haben vieles probiert.» So seien zum Beispiel elf E-Bikes getestet worden. «Wir wollen die Möglichkeiten, die neue Technologien für die Mobilität bieten, aufzeigen.»

Die fliegende Pfarrerin

Suzanna Hulstkamp, Pfarrerin aus Donat, ist eine der Testfahrerinnen: «Es hat unglaublichen Spass gemacht. Mit dem E-Bike war ich viel näher bei den Leuten.» Als umweltbewusste Person habe sie schon länger Ausschau nach einer Alternative zum Auto gehalten. Neben Hulstkamp haben rund 60 Personen Feedbackformulare zurückgesandt. Ein Drittel hat Fahrgemeinschaften und den ÖV kritisch unter die Lupe genommen. Damit Leute bereit sind, auch in Zukunft gemeinsam zu fahren, müsse die Verabredung einfach und unkompliziert erfolgen, heisst es in der Umfrage. Maurizio ist mit dem Rücklauf zufrieden und hat schon die nächsten Projekte im Köcher: Im Safiental sollen drei Ladestationen für E-Bikes installiert werden. Zudem soll für Bevölkerung und Gäste ein Elektroauto zum Mieten zur Verfügung gestellt werden.

Lösungen für Mobilität im ländlichen Raum

Die Testwochen wurden von der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW initiiert und vom Amt für Energie und Verkehr mitfinanziert. Vom 15. Oktober bis 15. November sollten möglichst viele Personen Alternativen zum eigenen Auto ausprobieren und kritisch bewerten. Am Montag, 28. November, findet als Abschluss im Hotel Fra vi in Andeer ein Impulsreferat von Peter Brandauer, Experte für sanfte Mobilität, statt. (baa)

Donnerstag, 26. Januar 2017

Gesellschaft

pöschli 13



An der Präsentation des Parkmobility-Projekts: Remo Kellenberger, Birgit Reutz und Fabio Maurizio (von links).

Bilder Albert Pitschi

Mobilitäts-Lösungen im ländlichen Raum gesucht – ohne eigenes Auto

In den Agglomerationen mit ihren Staus auf den Strassen zu den Hauptverkehrszeiten ist die Mobilität ein grosses Thema. In den ländlichen Gebieten gibt es zwar weniger Staus – trotzdem wird auch hier – insbesondere in den Naturparks – die Frage nach Alternativen zur Mobilität mit dem Privatauto gestellt.

■ Albert Pitschi

Im Frühling 2016 hat die Forschungsgruppe Tourismus und nachhaltige Entwicklung der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften zusammen mit dem Team des Naturparks Beverin in Wengen begonnen, an einem Projekt zur Verringerung des privaten Autoverkehrs im Berggebiet zu arbeiten. Das Projekt Parkmobility soll Lösungen aufzeigen, die ohne Einschränkung der persönlichen Mobilität funktionieren. Erste Projektergebnisse wurden am vergangenen Donnerstag in Thuisis präsentiert.

Erste Erfahrungen gesammelt

Wie Naturpark-Geschäftsleiter Remo Kellenberger und Projektleiterin Birgit Reutz ausführten, ging es in der ersten Projektphase darum, Erfahrungen zu sammeln und mögliche Lösungsansätze zu testen. Dazu wurden Workshops mit Interessierten durchgeführt und Impulsreferate veranstaltet. Ideen wurden gesucht, wie der motorisierte Individualverkehr im Berggebiet verringert werden könnte. Wichtig dabei war, dass von den Bedürfnissen der Bevölkerung ausgegangen wurde. Denn in einer späteren Umsetzungsphase, so Birgit Reutz, sollen nur Mobilitätsangebote realisiert werden, die von Einheimischen und Gästen auch genutzt werden. So kamen Ideen wie sichere Autostoppange-

bote, Bildung von Fahrgemeinschaften, Schaffung von Mitfahrbörsen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder Ausgestaltung der Infrastruktur für E-Autos und E-Bikes zusammen. Angebote mit dem Anreiz, auf die Benützung des eigenen Autos mit Benzinmotor zu verzichten, müssten jedoch einfach und benutzerfreundlich daherkommen. Während vier Testwochen im vergangenen Herbst habe man vor allem herausfinden wollen, inwiefern sich E-Bikes im Berggebiet als Alternative zum Auto bewähren könnten. In der nun folgenden zweiten Projektphase brauche es dazu wohl noch weitere Untersuchungen, so Birgit Reutz.

Fünf Themengebiete im Vordergrund

Diese zweite Phase wird vom Projektentwickler Energie und Mobilität beim Naturpark Beverin, Fabio Maurizio, geleitet. Am Informationsabend in Thuisis nannte er fünf Themengebiete, an denen weitergearbeitet werde: Carpooling (Mitfahrgelegenheiten), Carsharing (geteilte Autonutzung), Tourismus und Mobilität (zum Beispiel Bus alpin), Strukturen für E-Mobilität und Kommunikation (Sensibilisierung der Bevölkerung). Viele der Lösungsmöglichkeiten könnten dank der Internet-Technologie ohne allzu viel Aufwand umgesetzt werden, so Fabio

Maurizio. Für die Suche nach Mitfahrgelegenheiten bestehe bereits die App des Netzwerks Flinc; vorgesehen sei es, diese App mit der App des öffentlichen Verkehrs (Postauto) zu verbinden. Für das sichere Autostoppen soll das Autostopp-System Taxito im Berggebiet zugänglich gemacht werden, und für die geteilte Autonutzung (Carsharing) könne man sich auf der Website www.sharoo.com registrieren – und mit der Vermietung des eigenen Autos sogar noch Geld verdienen.

Ausbau des Wanderbus-Angebots

Bei den touristischen Massnahmen sieht Fabio Maurizio die Möglichkeit, mehr Fahrten als bisher mit dem Bus alpin zur Alp Anarosa anzubieten und auch das Gebiet des Lai da Vons mit dem Bus alpin zu erschliessen. Ein grosses Thema, mit dem man sich im laufenden Jahr befassen wolle, sei der Ausbau von Infrastrukturen für die E-Mobilität. Es brauche genügend Ladestationen für die E-Autos und die E-Bikes.

Am Schluss meinte Fabio Maurizio, dass Veränderungsprozesse Zeit brauchten. So sei es auch beim Versuch, die Menschen dazu zu bewegen, bei der Mobilität Alternativen zum eigenen Auto zu benützen. Mit Testaktionen und Fachstudien werde weiter nach sinnvollen Neuerungen gesucht, die von der Bevölkerung auch akzeptiert würden.

Im Anschluss wurde bei einem Apéro über all die vielen Möglichkeiten innovativer Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum weiterdiskutiert.

Weitere Informationen: www.naturpark-beverin.ch/testwochen und www.naturpark-beverin.mobilitaet.

7.3 Anhang 3: Flyer Mobilitätswochen

Damit wir möglichst viele Bewertungen von alternativen Mobilitätsangeboten erhalten, verlosen wir unter allen Rückmeldungen ein Bündner E-Bike Beefalo von Black Bull Bike.

- ☐ Ich möchte gerne am Wettbewerb teilnehmen.
☐ Ich möchte nicht am Wettbewerb teilnehmen, sondern nur meine Bewertung abgeben.

Vorname/Name

Adresse

PLZ/Ort

Telefonnummer

E-Mail

Naturpark Beverin
Testwochen nachhaltige Mobilität
Fabio Maurizio
Center da Capricorns
Dorfstrasse 15
7433 Wergenstein

Wettbewerb

Nutzen Sie ein alternatives Mobilitätsangebot im Naturpark Beverin und bewerten Sie dieses online oder mittels Talon. Unter allen Bewertungen verlosen wir eines der ersten Bündner E-Bikes Beefalo von Black Bull Bike! Je mehr Massnahmen Sie testen und bewerten, desto höher wird natürlich die Gewinnchance!



Haben Sie selbst eine kreative Lösung gefunden, um ohne Auto mobil zu sein? Berichten Sie uns darüber oder schicken Sie ein Foto. Die kreativste Massnahme gewinnt einen Überraschungspreis.

Alle Informationen zum Wettbewerb finden Sie online unter: www.naturpark-beverin.ch/mobilitaet

Teilnahmebedingungen

Bewertungsformular online ausfüllen oder senden an:
Naturpark Beverin | Center da Capricorns | 7433 Wergenstein
Einsendeschluss: 20.11.2016

Die Preise können nicht in bar eingelöst werden. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden per E-Mail oder telefonisch benachrichtigt.

Bitte
frankieren

PARKMOBILITY – Entwicklung innovativer Lösungsansätze für Mobilität im Naturpark Beverin

Im Naturpark Beverin werden im Rahmen des Projekts «PARKMOBILITY» nachhaltige Mobilität gefördert und innovative Mobilitätslösungen entwickelt. Gemeinsam mit der Bevölkerung werden Lösungen für einen gut funktionierenden Freizeit- und Berufsverkehr entwickelt, wo zwischendurch auf das Auto verzichtet werden kann. Praktikable Lösungen für nachhaltige Mobilität sollen in einer nächsten Projektphase in einen langfristigen Betrieb überführt werden.

Die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Forschungsgruppe Tourismus und Nachhaltige Entwicklung mit Sitz in Wergenstein, arbeitet gemeinsam mit dem Team des Naturpark Beverin und mit finanzieller Unterstützung der Stiftung Mercator Schweiz und dem Amt für Energie und Verkehr Graubünden an diesem Vorhaben.

Kontakt

ZHAW

Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
Center da Capricorns | 7433 Wergenstein
birgit.reutz@zhaw.ch | simone.gruber@zhaw.ch
058 935 56 65

Naturpark Beverin

Center da Capricorns | 7433 Wergenstein
remo.kellenberger@naturpark-beverin.ch

Finanzierung

Das Projekt Parkmobility wird finanziell unterstützt von:

**STIFTUNG
MERCATOR
SCHWEIZ**



Amt für Energie und Verkehr Graubünden
Ufficio d'energia e da traffic dal Grischun
Ufficio dell'energia e dei trasporti dei Grigioni

Testwochen nachhaltige Mobilität im Naturpark Beverin

Wir wollen wissen, wie man auch im ländlichen Raum zwischendurch auf das eigene Auto verzichten kann und welche alternativen Mobilitätslösungen hier (nicht) funktionieren.
www.naturpark-beverin.ch/mobilitaet



Mobilität im ländlichen Raum

Da oft weite Wege zurückgelegt werden müssen, ist Mobilität im ländlichen Raum eine grosse Herausforderung. Arbeit, Wohnen und Freizeit werden immer mehr entkoppelt und der Freizeit- und Berufsverkehr nimmt laufend zu.

Alternativen zum eigenen Auto, welche im städtischen Raum gut funktionieren, sind in Gegenden wie bei uns schwieriger umzusetzen. Im Rahmen des Projekts PARKMOBILITY widmet sich der Naturpark Beverin dieser Herausforderung und arbeitet gemeinsam mit der Bevölkerung an der Entwicklung innovativer Mobilitätslösungen.

Testen und Bewerten von Mobilitätsangeboten

Vom 15. Okt. bis 15. Nov. 2016 findet zur Bewertung von Mobilitätsangeboten eine Testwochen-Aktion statt. **Möglichst viele Personen sollen Alternativen zum eigenen Auto ausprobieren und kritisch bewerten.** Mit diesen Rückmeldungen und Hinweisen wird weiter daran gearbeitet, Mobilitätsangebote zu entwickeln, welche im ländlichen Raum funktionieren.

Impulsreferat aus Pionier-Gemeinde Werfenweng

Am Montag, 28. November, um 20 Uhr findet im Hotel Fravi (Andeer) ein Impulsreferat von Dr. Peter Brandauer (Gemeindepräsident der Gemeinde Werfenweng) statt. Werfenweng ist weithin bekannt für die vorbildliche Umsetzung diverser Ideen für eine sanfte Mobilität.



Foto: Frank Brändli

Mobilitätsangebote im Gebiet des Naturpark Beverin

Bestehende Möglichkeiten, um gelegentlich auf das eigene Auto zu verzichten:

Öffentlicher Verkehr (PostAuto, RhB)

Das Angebot des ÖV ist nach wie vor die am besten etablierte Mobilitätslösung zur Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs.

Rufbusse/Taxi-Dienste

- PostAuto-Kurse mit obligatorischer Reservierung (www.postauto.ch)
- Herbert Michael Personen Transporte (www.michaeltransporte.ch, 081 661 10 57)
- Taxi-Service Thusis (www.thisis-taxi.ch, 081 651 55 77)
- Safier Taxi (Christine Buchli, 079 704 77 73)

Velo/E-Bike

Statt mit dem Auto mit Velo oder E-Bike unterwegs zu sein ist im Naturpark Beverin eine besonders schöne Alternative (siehe auch E-Bike-Probeweche, nächste Seite).

Carpooling-Plattform flinc

Mit der Mitfahr-Plattform flinc (www.flinc.org) werden Mitfahrgelegenheiten vermittelt. Am Computer oder via App können Fahrten angeboten und gesucht werden. Wer eine Fahrgemeinschaft mit einem Treffpunkt unterwegs bildet, kann ein Fahrzeug beispielsweise auf einem der naturPARKPLÄTZE parkieren (siehe nächste Seite).

Car-Sharing

Der Car-Sharing-Anbieter Mobility bietet Mietstationen, wo kurzfristig und flexibel ein Fahrzeug ausgeliehen werden kann. Die nächsten Mobility-Stationen befinden sich in Thusis (Bahnhof) und Ilanz (Bahnhof).

Zu Fuss unterwegs

Kurze Distanzen können alternativ auch einmal ohne Fahrzeug zurückgelegt werden.

Testphase auch für neue Angebote

Für die Testphase werden neben den bestehenden temporär folgende zusätzlichen Mobilitätsangebote bereitgestellt.

E-Bike-Probeweche

Engagierte Tester können während einer Woche kostenlos ein E-Bike ausleihen und ausprobieren. Als Gegenleistung verpflichten sich die E-Bike-Tester für einen Erfahrungsbericht zur Verfügung zu stehen, welcher dann in die Gesamtbewertung der Testwochen einfließt.

Fabio Maurizio kümmert sich um die Reservation: 081 650 70 12 | fabio.maurizio@naturpark-beverin.ch
Anzahl Probewochen ist beschränkt.



Foto: Frank Brändli

naturPARKPLÄTZE für Fahrgemeinschaften

Um Fahrgemeinschaften zu fördern und aktiv zu bewerben, werden während der vier Testwochen einige Carpooling-Parkplätze markiert.

- Valendas (Gewerbezone, 1 Parkplatz)
- Versam (ARA, 2 Parkplätze)
- Tenna (Abzweigung, 1 - 2 Parkplätze)
- Safien Platz (Kanzlei, 1 Parkplatz)
- Zillis (Nislas, 2 Parkplätze)
- Thusis (Marktwiese, 2 Parkplätze)

www.naturpark-beverin.ch/mobilitaet

Bewertung getestetes Mobilitätsangebot

Welches Mobilitätsangebot haben Sie getestet?

Ich habe dieses Mobilitätsangebot bisher noch nie genutzt:

☐ ja ☐ nein

Details Testfahrt

Strecke: von bis

Tag: ☐ Mo ☐ Di ☐ Mi ☐ Do ☐ Fr ☐ Sa ☐ So

Zeit:

☐ Morgen

☐ Vormittag

☐ Mittag

☐ Nachmittag

☐ Feierabend

☐ Abend

Bewertung der Testfahrt:

☐ sehr gut (nutze ich weiterhin)

☐ gut (nutze ich weiterhin)

☐ in Ordnung

☐ eher schlecht (müsste sich verbessern)

☐ funktioniert nicht (nutze ich nicht mehr)

Was müsste verbessert werden?

Was fehlt aus Ihrer Sicht allgemein im Mobilitätsangebot und Verkehrsnetz, um ab und zu auf das Auto zu verzichten?

7.4 Anhang 4: Umsetzungsideen

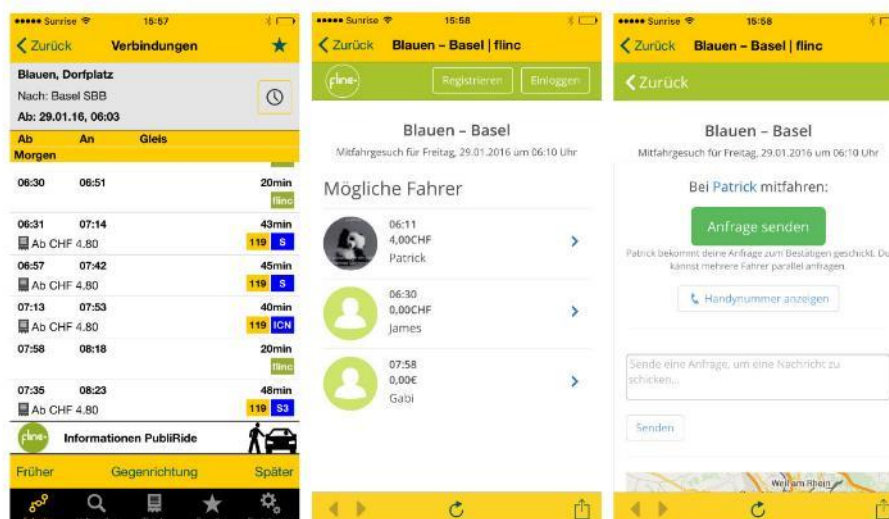


Infoblatt Umsetzungs idee 2017

PubliRide

Die Mitfahr-App PubliRide ist eine Mobilitätslösung für Gemeinden und Regionen sowie für Unternehmen. Angeboten wird es von PostAuto in Zusammenarbeit mit flinc (Mitfahrplattform).

Das Besondere an PubliRide ist die kundenspezifische Webseite zur gezielten Bewerbung sowie die Verbindung von Mitfahrgelegenheiten mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Mitfahrabfragen werden mögliche ÖV-Alternativen angezeigt. Die Mitfahrplattform überzeugt durch Echtzeit- und Teilstreckenvermittlung und eignet sich besonders für die in der Schweiz gängigen Kurzstrecken.



Layout der PubliRide-App auf dem Smartphone.

Kostenrahmen für rund 3 000 Einwohner

Implementierung: CHF 9 000, jährlicher Betrieb: CHF 7 000

Preisänderungen vorbehalten.

Leistungen von PostAuto:

- Bereich der Datenintegration
- Aufträge an Lieferanten (flinc und GLUE)
- Implementierung der Webseite
- Jährliche Betriebsgebühren flinc
- Präsentation, Schulung und Koordination
- und noch mehr!

Für mehr Infos: www.publiride.ch



Infoblatt Umsetzungsidee 2017

flinc

flinc ist eine kostenlose Mitfahrplattform und vernetzt Fahrer und Mitfahrer auf einfache Weise. Fahrgemeinschaften werden über die flinc-APP oder die flinc-Internetseite vermittelt. Finc eignet sich auch für spontane Fahrten und unterstützt regelmässig stattfindende Fahrt z.B. im Berufsverkehr.

Als Fahrer:

Biete Strecken, die du regelmässig fährst, ganz einfach bei flinc als Mitfahrgelegenheit an. So kannst du täglich, z.B. auf dem Weg zur Arbeit, Mitfahrer mitnehmen und einen Fahrtenbeitrag erhalten. Mitfahrer fragen dich direkt über flinc an. Benachrichtigt wirst du per SMS, E-Mail oder Push-Mitteilung. Du musst nur per Klick die Anfrage mit Abholadresse und Zeitpunkt verbindlich bestätigen.

Als Mitfahrer:

flinc schlägt dir automatisch die besten Fahrer für deine gesuchte Strecke vor. Mit einem Klick kannst du sie anfragen und deine Mitfahrt vereinbaren. Jeder flincer ist per Telefon erreichbar.

The screenshot shows the flinc app interface. On the left, a smartphone displays the app's main screen with options to 'FAHRT SUCHE' (Find ride) and 'FAHRT ANBIETEN' (Offer ride). The main part of the image shows a calendar for June 2015 titled 'Meine Fahrten' (My rides). The calendar grid shows dates from 1 to 28. Each date has a list of rides with details like time and location. For example, on June 1st, there are rides at 08:45 Uhr and 12:00 Uhr. The interface is clean and user-friendly, with a green header bar and a bottom navigation bar.

Mehr Infos auf www.finc.org

STIFTUNG
MERCATOR
SCHWEIZ



Amt für Energie und Verkehr Graubünden
Uffizi d'energia e da traffic dal Grischun
Ufficio dell'energia e dei trasporti del Grigioni

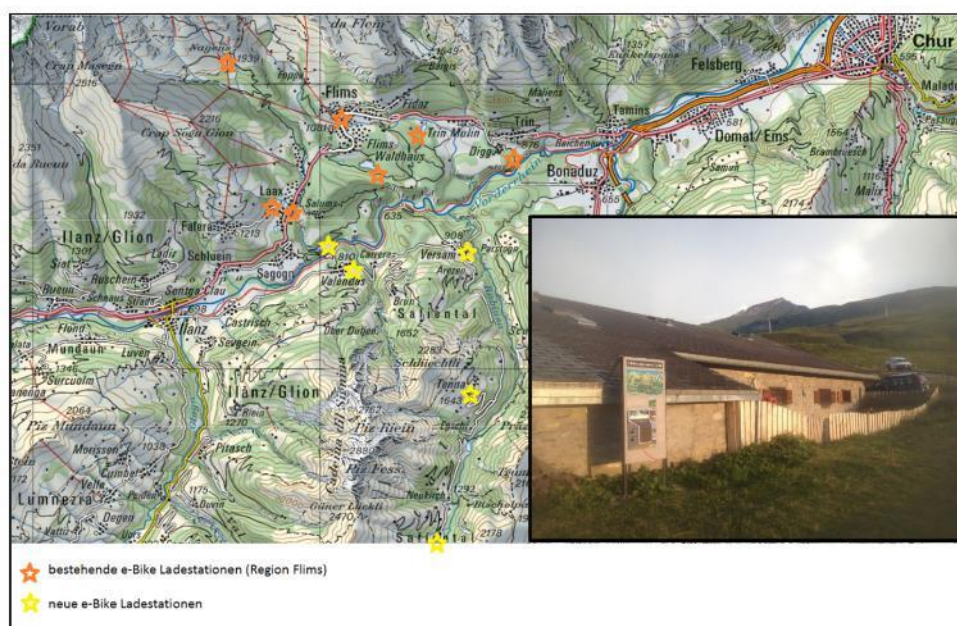
zhaw
Life Sciences und
Facility Management
UNH Institut für Umwelt und
Natürliche Ressourcen



Infoblatt Umsetzungsidee 2017

e-Bike Ladestation

Rund um Flims wurden in den letzten Jahren sieben Ladestationen (orange Punkte) eingerichtet, welche so konzipiert sind, dass verschiedene, auch längere, Ausflüge in der Region möglich sind, ohne dass der Akkustand kritisch wird. Es macht Sinn, die Ladestationen in der Nähe von Gastrobetrieben zu positionieren, so dass eine zusätzliche Wertschöpfung generiert wird und keine Wartezeiten durch das Laden entstehen. Mit der Erweiterung des Ladenetzes auf der Safier Talseite werden neue e-Bike-Ausflüge möglich sein, welche die Region Flims/Laax mit der Rehinschlucht, Valendas und das Safiental verbindet. Dieses Projekt ist in Zusammenarbeit mit der Stiftung Valendas Impuls, der Gemeinde Safiental und Marc Woodtli von Flims Tourismus entstanden.



Geplante Ladestationen im Safiental als Erweiterung des schon bestehenden Ladenetzes um Flims



bike-energy POINT (Ladestation Wandmontage)

POINT für 2 E-Bikes	P2B	3.122,- €
POINT für 4 E-Bikes	P4B	4.817,- €
POINT für 1 E-Car	P1C	2.236,- €
POINT für 2 E-Cars	P2C	3.348,- €
POINT für 2 E-Bikes + 1 E-Car	P2B1C	4.472,- €

Abmessungen: 1660, 5370, 7110 mm, Scherhells-Schliesenklasse (16A), Magnetschlösser (P1C, P2C und P2B1C: Schnell-Ladestation für E-Car, Typ2 Stecker, Kommunikationsmodul, 400 V, 32A, 22 kW).

Zubehör

AUFSTELLER für POINT freistehend	PBA1	843,- €
----------------------------------	------	---------

Kosten Aufbau einer e-Bike-Ladestation:

P4B Ladestation	5'300 CHF
Sonderfolierung	420 CHF (statt Firmenlogo selbständig gestaltbar)
Ladekabelsortiment	360 CHF (im Haus/Hotel/Bad zur Verfügung)
Gerüst/Aufbau	ca. 1'800 CHF
Grafik Folierung	ca. 700 CHF
Total für eine Ladestation	ca. 8'600 CHF



Infoblatt Umsetzungsidee 2017

e-Auto Ladestationen

Preise für e-Auto-Ladestationen variieren in Abhängigkeit von:

- Leistung der Station
- wo die Anschlüsse sind
- wird die Station vernetzt oder nicht
- Zahlungssystem integriert

	Private Wandladestation Bis 22 kW AC Ladezeit: 1-8h Anschluss: 400V/16A (11kW) 400V/32A (22kW) 230V/16A (3.7kW) 1'600-8000 CHF		Öffentliche Wandladestation Bis 22kW AC Ladezeit: 1-6h Anschluss: 400V/32A (22kW) 5'000-15'000 CHF
	Ladesäule 2 PP Bis 22 kW AC Ladezeit: 1-6h Anschluss: 400 V ideal 64 A minimal 32 A 20-30'000 CHF		DC Ladestation 50 kW Ladezeit: 0.5-1h Anschluss: 400 V ideal 120 A minimal 80 A Ca. 70'000 CHF

Bei vernetzten Stationen mit Zahlungssystem kommen noch Betriebs- oder Kommissionskosten dazu, die einen fixen und einen variablen Teil haben (je nach Vertrag). Dazu werden natürlich auch Einnahmen generiert, die ebenfalls variabel, abhängig von den Ladungen sind.

Weitere Infos

- In Europa ist Steckertyp 2 zum Standard gereift
- Jede Station kann man im Internet (z.B. auf LEMnet.org) sichtbar machen. Bei den vernetzten Stationen hat man zudem den Vorteil, dass man sieht ob sie besetzt sind oder nicht und man eine Station reservieren kann.
- Es gibt intelligente Stationen, welche die Leistung anpassen können, um unerwünschte Lastspitzen zu verhindern. (z.B. wenn parallel zwei Autos laden oder Hotelküche / Waschmaschinen am Laufen ist)
- Eine Ladung entspricht etwa 10-60 kWh je nach Auto und Füllstand. Gerechnet mit 15Rp/kWh macht das 1.5 bis 9 CHF.
- Ladezeit hängt nicht nur von der Leistung der Station ab. Oft ist die Ladeleistung schon beim Fahrzeug begrenzt.



Infoblatt Umsetzungsidee 2017

Anschaffung e-Auto

Renault ZOE, e-Auto, welches von PostAuto Mark angeschafft wird und vom Naturpark-Team sowie von Gästen oder Einheimischen (via Sharoo) genutzt werden kann, als Beispiel:

Preise und Ausstattungen

NR. 12/AB JANUAR 2017

Versionen mit Batteriemiete

CODE: ZOE				ENTRY	INTENS	SWISS EDITION
MOTORISIERUNGEN	BATTERIE					
R90 (68 kW / 92 PS)	22 kWh	bis 240 km NEDC	FACBA1	21 500.– LIF MB 17		
R90 (68 kW / 92 PS)	Z.E. 40 (41 kWh)	bis 400 km NEDC	FACBA2		26 200.– INT MB 17R	29 300.– ULT MB 17R
Q90 mit Schnellladung (65 kW / 88 PS)	Z.E. 40 (41 kWh)	bis 370 km NEDC	FACBA2		27 900.– INT MA 17R	31 000.– ULT MA 17R

Empfohlene Netto-Verkaufspreise, alle Preise inklusive 8.0 % MWST

Monatliche Batteriemiete

KILOMETER PRO JAHR	7500 km	10000 km	12500 km	15000 km	17500 km	Z.E. UNLIMITED ²⁾ Unlimitiert
BATTERIE						
22 kWh	79.– / Monat	89.– / Monat	99.– / Monat	109.– / Monat	119.– / Monat	139.– / Monat
Z.E. 40 (41 kWh)	89.– / Monat	99.– / Monat	109.– / Monat	119.– / Monat	129.– / Monat	139.– / Monat

Vor mietung ausschliesslich durch RCI Finance SA. Die Batterie kann mit dem Fahrzeug gekauft werden (siehe Bedingungen bei Ihren Renault Händler).

¹⁾ Mindestanzahl von Kilometern pro Jahr: 7500 km (zusätzlicher oder nicht verbrauchter km: ± 5,4 Rappen)²⁾ nur für Privatkunden

Versionen mit Batteriekauf

CODE: ZOE				ENTRY	INTENS	SWISS EDITION
MOTORISIERUNGEN	BATTERIE					
R90 (68 kW / 90 PS)	22 kWh	bis 240 km NEDC	FACBA1	31 500.– LIF MB 17 P		
R90 (68 kW / 90 PS)	Z.E. 40 (41 kWh)	bis 400 km NEDC	FACBA2		36 200.– INT MB 17RP	39 300.– ULT MB 17RP
Q90 mit Schnellladung (65 kW / 88 PS)	Z.E. 40 (41 kWh)	bis 370 km NEDC	FACBA2		37 900.– INT MA 17RP	41 000.– ULT MA 17RP

Empfohlene Netto-Verkaufspreise, alle Preise inklusive 8.0 % MWST

Zu beachten: Tanken (vor allem bei uns) und Versicherung sind bei Elektroautos deutlich günstiger.

PostAuto-Mark Andeer



STIFTUNG
MERCATOR
SCHWEIZ



Amt für Energie und Verkehr Graubünden
Uffizi d'energia e da traffic dal Grischun
Ufficio dell'energia e dei trasporti dei Grigioni

Life Sciences und
Facility Management
RUSI Institut für Umwelt und
Naturliche Ressourcen

SCHWEIZER PARKE
REGIONALEN
NATURPARK



Die Kooperation Fahrtziel Natur

Seit 2016 engagieren sich das Netzwerk Schweizer Pärke, der Verkehrs-Club der Schweiz und der Bündner Vogelschutz gemeinsam mit der Rhätischen Bahn und PostAuto Graubünden in der Kooperation «Fahrtziel Natur» für eine nachhaltige Mobilität und sanften Tourismus in den Bündner Pärken. Fahrtziel Natur setzt sich dafür ein, dass der Schweizerische Nationalpark, der Parc Ela, der Naturpark Beverin, die Biosfera Val Müstair und das UNESCO-Welterbe Tektonikarena Sardona umweltfreundlich mit dem öffentlichen Nahverkehr bereist und erlebt werden können.

Touristische Angebotsentwicklung für 2017

Erstellung von **einfach-für-retour-Tickets** für touristische Angebote im Bereich Wildlife Watching und Kulinarik in den Bündner Pärken. Die einfach-für-retour-Tickets können auch zur Angebotsentwicklung durch Hotels genutzt werden.

Weiter wird ein **RailAway-Kombiticket mit 20% Rabatt** auf die Anreise nach Graubünden entwickelt.

Weitere Informationen unter <http://fahrtziel-natur.ch/de/> oder beim PostAuto Region Graubünden kurt.willi@postauto.ch oder sarah.lauerburg@postauto.ch



Für Mensch
und Umwelt





Infoblatt Umsetzungsidee 2017:

Bus Alpin: Fahrplan-Erweiterung Wergenstein - Tguma

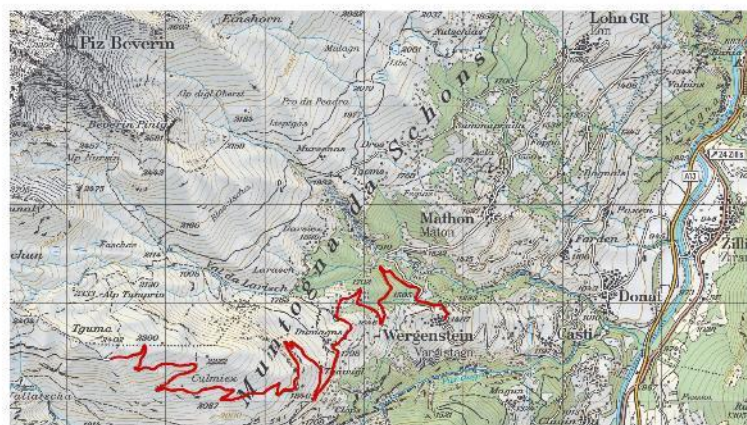
Der Verein Bus Alpin fördert ÖV-Angebote zu Ausflugszielen in Schweizer Berggebiets-Gemeinden, welche ans bestehende ÖV-Netz angebunden sind. Bus alpin hilft mit, durch die verbesserte ÖV-Erschliessung die touristische Attraktivität der Mitgliedsregionen zu steigern. Dadurch wird die regionale Wertschöpfung erhöht. Gleichzeitig wird ein Umsteigeeffekt vom Auto auf den ÖV angestrebt. Die Mitgliedsregionen werden von Bus alpin bei Angebotsentwicklung, Betriebsaufbau, Vermarktung und Finanzierung der ÖV-Angebote unterstützt. Schweizweit steigt die Zahl der Touristen, welche den Bus Alpin brauchen – auch im Naturpark Beverin.

Fahrgastzahlen in den Bus alpin Regionen

Region	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Alp Flix GR				2'406	2'211	2'199	2'537	3'003	2'697	3'299	3'260
Bergün GR							1'319	1'625	1'717	1'788	2'226 ⁴
Beverin GR									180	243	321
Binntal VS	6'735	5'688	6'400	10'263	11'726	10'200 ¹	11'135	10'056	10'660	10'120	10'478
Chasseral BE/NE			600	760	1'043	1'704	1'825	1'731	2'296	2'099	2'270
Gantrisch BE	151	273	363	302	389	291	247	611	526	440	710
Greina/Bleniot GR /TI	6'433	6'682	7'306	8'564	7'662	7'363	5'440	9'134	6'345	8'510	9'441 ⁵
Habkern-Lombachalp BE								2'500	2'123	2'526	3'136
Huttwil BE							245	247	669	2'765 ²	635
Thal SO				865	811	935	603	733	948	722	834
Val-de-Charmey FR									186	258 ¹	285
TOTAL	13'319	12'643	14'669	23'160	23'842	22'692	23'351	29'640	28'347	32'734	33'662

Idee Fahrplan-Erweiterung:

Erweiterung des bestehenden Angebots im Sommer 2018 mit zusätzlichen Fahrten. Der Betrieb ist vor allem auf die Wochenenden konzentriert (Juli bis Mitte Okt.) und umfasst eine Fahrt am Morgen und eine am Abend (für Wanderer die eine Tageswanderung machen). Eine zusätzliche Fahrt wäre zur Mittagszeit vorgesehen, sodass auch halbtägige Ausflüge ohne PW möglich werden.



Bus alpin Strecke im Naturpark Beverin (Wergenstein – Tguma).

www.naturpark-beverin.ch/busalpin



Infoblatt Umsetzungsidee 2017

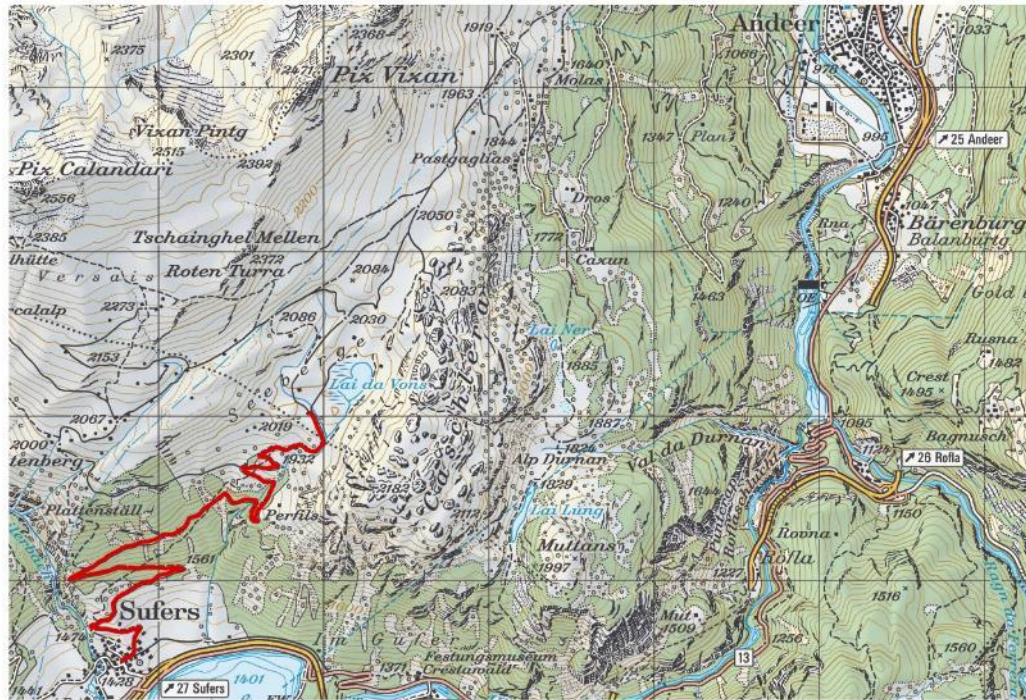
Wanderbus Lai da Vons

Ausgangslage/Problem:

Der Lai da Vons ist ein beliebtes Ausflugsziel. Von der Sufener Seite ist die Zufahrt für Autofahrer verboten, während die Strasse auf der Seite von Andeer bei schönen Sommertagen recht oft benutzt wird.

Idee/Lösung:

Um bei schönen Sommertagen (vor allem am Wochenende) den Verkehr zu reduzieren und den Gästen eine Möglichkeit zu geben an dieses schöne Ausflugsziel zu gelangen, wird ein Wander- oder Rufbuslinie errichtet (voraussichtlich schon für den Sommer 2017). Mit diesem Angebot soll die Bus alpin-Linie (Wergenstein – Tguma) gestärkt werden, weil neue Wanderungen möglich werden.



Der Betrieb ist hauptsächlich am Wochenende in der Sommersaison (Juli bis Mitte Oktober) oder auf Rufbasis (Anruf bis 20 Uhr am Vorabend) vorgesehen.



Infoblatt Umsetzungsidee 2017

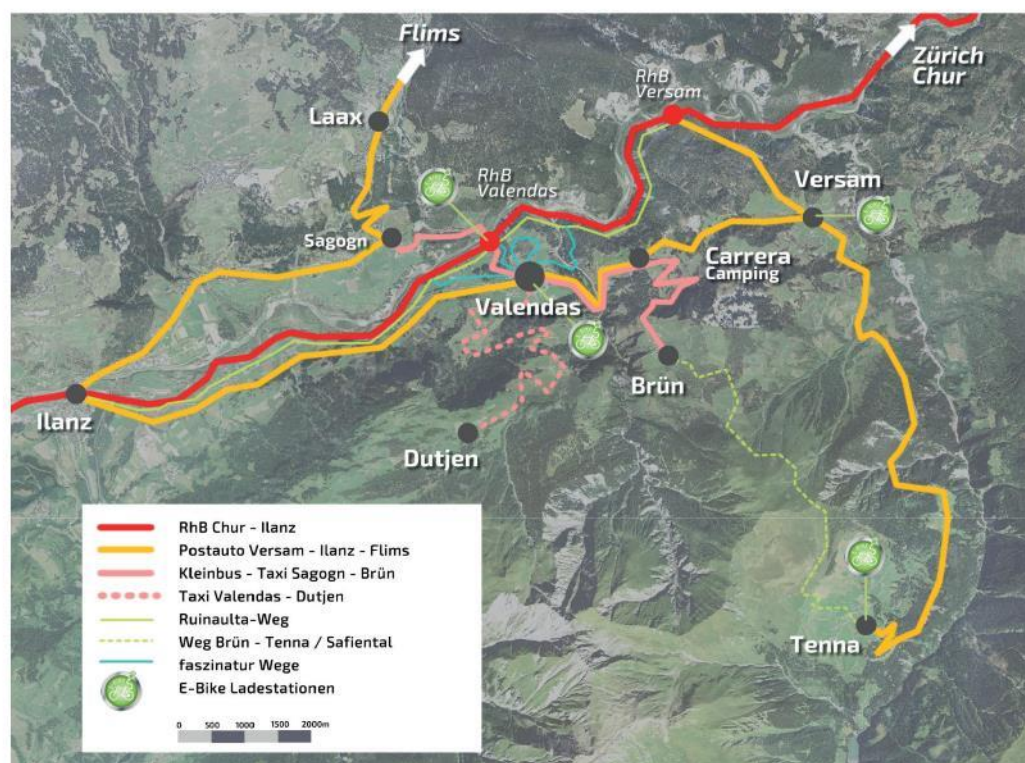
Buslinie Sagogn-Valendas-Brün

Ausgangslage/Problem:

Im Gebiet Valendas-Versam gibt es zwei mit ÖV bediente Verkehrswege: zum einen die RhB-Strecke dem Rhein entlang und zum andern die Postauto-Verbindung auf der Dorfebene. Beide Verkehrsträger verlaufen Ost-West. Die beiden Verkehrsströme (Dorfebene und Rheinschlucht) sind faktisch getrennt.

Idee/Lösung:

Auf dem Bild ist die Ausgangslage dargestellt und ein paar Ideen um die Verbindungen schlaue zu ergänzen.



Die Stiftung Valendas IMPULS ist in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Safiental, RhB, PostAuto und Naturpark Beverin auf gutem Weg eine neue Klein-/Rufbus-Linie zwischen Sagogn und Valendas/Brün (rosa durchgezogene Linie auf dem Bild) zu errichten.



Infoblatt Umsetzungsidee 2017

Mobility

Mobility ist die in der Schweiz am besten etablierte **Car-Sharing-Plattform**. Mobility-Fahrzeuge können in der ganzen Schweiz flexibel in Selbstbedienung gemietet werden. Die Mieter haben in der Regel ein Jahres-Abo bei Mobility und bezahlen neben dem Abo-Preis einfach je nach Fahrzeug und Nutzung. Gemeinden / Firmen können als Vertragspartner mit Mobility weitere Standorte einrichten.

Neuer Mobility-Standort:

- Parkplatz wird durch Vertragspartner (Gemeinde, Unternehmen) kostenlos zur Verfügung gestellt und von Mobility markiert.
- Ausreichend GSM-Empfang (900 – 1800 MHz).
- Ladesäule muss zur Verfügung stehen (bei E-Auto).

Vergleichsofferte für das Einrichten eines Mobility-Standorts mit einem E-Auto:

- **Mobility-Master:** Wenn der Vertragspartner beabsichtigt, das Fahrzeug selbst zu nutzen. Hier profitiert der Vertragspartner vom günstigsten Fahrтарif. Der Grundkostenbeitrag (= Umsatzgarantie) wird nur anteilig fällig, wenn zwischen dem tatsächlichen Gesamtumsatz und der Garantiesumme eine Differenz bleibt. Sämtliche Fahrten aller Mobility-Kunden mit dem Fahrzeug werden der Grundkostenbeteiligung angerechnet.
- **Mobility-Electro:** Wenn der Vertragspartner, zum Beispiel eine Gemeinde oder ein Energieversorger, den Bewohnern ein Elektromobilitäts-Angebot ermöglichen möchte, ohne das Fahrzeug selbst zu nutzen. Diese Variante empfiehlt sich auch, falls der Vertragspartner das Fahrzeug nur sporadisch nutzt.

Merkmal	Mobility Master	Mobility Electro
Fahrzeugtyp	Renault Zoé ZE 240, weiss, Aut. Navi, Aircon	
Wallbox / Ladesäule	Typ 2, 22kW, 32A, 400V (z.B. Greenmotion Private One, ZE ready)	
Branding am Fahrzeug	nein	optional
Leistungen von Mobility	Fahrzeug, Unterhalt, Reinigung, Elektrizität, Vignette, Service, 24/365 Kundendienst, Mobility-Reservationssystem, kostenstellengenaue Abrechnung für Firmen, Pannendienst	
Leistungen des Vertragspartners	Lade-Infrastruktur, Parkplatz	
Jahrespauschale	keine	CHF 13'700.--
Umsatzbeteiligung	keine	75% Kickback (1.) Berechnung auf Gesamtumsatz aller Nutzer
Grundkostenbeitrag (=Umsatzgarantie)	CHF 13'700.-- (1.)	keine
Abonnemente für Vertragspartner	Pro MA 1 persönliches Abo für 12 Mte kostenlos	
Fahrtarif für Vertragspartner	"Mobility Plus" individuelle Anzahl persönliche und übertragbare Mobility-Abos	"Mobility Basic" 15-20% teurer als MobilityPlus persönlich: CHF 120.-/Jahr übertragbar: CHF 250.-/Jahr

Alle Angaben excl. MwSt.

Abo-Preise für private Nutzer(jährlich):

- Genossenschafter: CHF 250.–
 - Jahresabo: CHF 190.–
- Zusätzlich Kosten für die Fahrten (Stundentarif sowie Kilometertarif).
Zusätzlich Haftungsreduktion für CHF 140.-/Jahr möglich.

mobility
car sharing

www.mobility.ch (z.B. Rubrik Geschäftskunden)

STIFTUNG
MERCATOR
SCHWEIZ



Amt für Energie und Verkehr Graubünden
Uffizi d'energia e da traffic dal Grischun
Ufficio dell'energia e dei trasporti dei Grigioni

zhaw
Life Science und
Facility Management
IHR Institut für Umwelt und
Kulturelle Ressourcen





Infoblatt Umsetzungsidee 2017

Sharoo

Mit Sharoo können via App private Autos gemietet und vermietet werden.

Abos & Preise	EASY Abo	PIONIER Abo	PRO Abo
Kosten / Monat	0.–	0.–	49.–
sharoo Box (CHF)	399.– einmalig	0.–	399.– einmalig
Kommission / Buchung	30%	30%	15%
Vertragszeit	2 Jahre	2 Jahre	2 Jahre
Free Circle	max. 6 Mitglieder	max. 6 Mitglieder	unlimitiert

- Das EASY Abo: ist ideal für Personen die ihr Auto selber regelmässig benutzt und es nur ab und zu vermieten.
- Das PIONIER Abo: ist ideal Personen die ihr Auto mehrere Tage pro Woche (Ø 2 Tage/Woche) zur Verfügung stellen. Als Pionier beteiligen diese sich an der Weiterentwicklung der Dienstleistung von Sharoo.
- PRO Abo: Für Firmen ab sechs Mitarbeitenden. Dank unlimitierter Free Circles können die Fahrzeuge beispielsweise intern für Geschäftsfahrten gebucht werden, unabhängig vom sharoo-Verrechnungssystem. Ausserhalb der Geschäftszeiten stehen die Autos Mitarbeitenden und je nach den Firmenvorgaben auch der gesamten sharoo-Community zur Verfügung.

Miet-Kosten für Mieter

Grundsätzlich empfiehlt Sharoo für Mittel- bis Kleinwagen:

- CHF 6.– pro Stunde, CHF 60.– pro Tag, CHF 300.– pro Woche
- 40 Rp./km (27 Rp./km + 30% Kommission)

Miet-Einnahmen für Vermieter

Die Mieteinnahmen werden bestimmt von:

- definierter Preis pro Stunde / Tag / Woche
- definierter Kilometerpreis ab dem 51. Kilometer (50 km + Treibstoff sind für den Mieter inbegriffen)
- abzüglich Sharoo-Kommission (je nach Abo 15%-30%)

Circle Prinzip

Der Vermieter bestimmt, wer das Auto wann und zu welchem Preis mieten kann. Das Circle Prinzip bietet dabei Flexibilität: Vermieter definiert eigene Nutzerkreise, Verfügbarkeiten und Preise für das Auto.

- **Free Circle:** Auto mit ausgewählten Personen losgelöst vom Mietpreis und der Sharoo Kommission teilen. Die Automiete ist somit gratis, einzig die nötigen Versicherungskosten fallen an.
- **Private Circle:** Nutzerkreis definieren, welcher das Auto zu speziellen Konditionen mieten kann. Beispielsweise Personen aus dem Bekanntenkreis oder der Nachbarschaft.
- **Public Circle:** Alle registrierten und authentifizierten Usern der Sharoo-Community. Mit diesem Circle kann der Vermieter am meisten Geld verdienen.

Versicherungsschutz

Als Vermieter bei Sharoo gibt es zwei Versicherungslösungen: die Sharoo Versicherung oder die Versicherung des Vermieters, sprich deine eigene Versicherung. Mit der Sharoo Versicherung ist jeder Mieter und damit auch dein Auto während jeder Buchung für den gesamten Mietzeitraum automatisch versichert. Dabei entstehen für den Vermieter keine zusätzlichen Kosten.

www.sharoo.com



Infoblatt Umsetzungsidee 2017

App Mobility

Ausgangslage/Problem:

Aufgrund der räumlichen Charakteristiken wie Topographie, geographische Lage und vergleichsweise geringen Bevölkerungsdichte, ist die Region vom Naturpark Beverin für die Entwicklung und Umsetzung von innovativen Mobilitätslösungen mit besonderen Herausforderungen konfrontiert. Etablierte Konzepte aus dem städtischen und urbanen Raum können nicht eins zu eins übertragen werden.

Massnahmen welche spontane und individuelle Mobilität ermöglichen sind nicht nur aus Sicht der Nachhaltigkeit relevant, sondern für die peripheren Gemeinden auch als Massnahme zur Minderung der Abwanderung von hoher Bedeutung.

Idee/Lösung:

Eine auf Ortungssystemen basierende App, welche einerseits Carpooling-Kontakte in der eigenen Region aufzeigt, aber auch Mitfahr-Möglichkeiten anbietet.

Die App soll nicht nur angebotsorientiert (Fahrten anbieten) sondern v.a. nachfrageorientiert (Fahrten suchen) aufgebaut sein. Bereitschaft aktiv zu werden ist bei den Nachfragenden generell höher als bei den Anbietenden. Fahrer werden mittels Push/Alarm aktiv kontaktiert, wenn jemand mitfahren möchte.



Die App erfasst von den Nutzern regelmässige Fahrten/Wege (ähnlich Funktion „häufige Orte“) ohne dass diese für andere Nutzer sichtbar werden. Fahrer erhält Push-Meldung/Alarm, wenn jemand eine Fahrt in eine seiner häufig/üblich angefahrenen Orten sucht, und zwar ohne dass der Fahrer sein Fahrziel aktiv angeboten hat. Die Ortung der User geschieht jedoch im Hintergrund und ist nicht für die Nutzer einsehbar. Die Nutzer sollen sich nicht

„beobachtet fühlen“ (Wahrung der Privatsphäre).

ÖV-Fahrten (PostAuto, RhB) müssten ebenfalls ins System eingepflegt werden können (automatisch nicht manuell) und bei Anfragen analog der Mitfahrgelegenheiten automatisch als kostenpflichtige Fahrten angeboten werden.

Kosten App-Programmierung:

Eine kurze Anfrage an App-Entwicklern hat ergeben, dass eine solche App-Entwicklung schnell über 100'000 CHF kosten würde und dass man dazu noch mit einem zusätzlichen Faktor zwischen 1.5 bis 2 rechnen muss, falls die App sowohl für Android als auch für iOS-Systeme kompatibel sein soll.



Infoblatt Umsetzungsidee 2017

Taxito

Was ist Taxito?

Taxito ist die clevere Verbindung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr und erschliesst Regionen, die vom ÖV nicht oder nur spärlich bedient werden. Eine Art modernes und sicheres Autostoppen.

Wie funktioniert Taxito?

An speziellen TaxitoPoint-Haltestellen wählt der Fahrgast über Handy die gewünschten Zieldestination (SMS oder App). An der TaxitoPoint-Tafel leuchtet anschliessend der Destinationwunsch auf. Wenn nun ein Autofahrer beim TaxitoPoint vorbeifährt, sieht dieser die Destination und den Fahrgast und kann ihn mitnehmen. Der Fahrgast schickt vor dem Einsteigen die Autonummer oder den Vignetten-Code per SMS oder über die App ein. Beide Beteiligten sind nun erfasst und die gemeinsame Fahrt kann beginnen.

Planung und Aufbau

Der Aufbau des Netzes der TaxitoPoint-Haltestellen erfolgt immer in Zusammenarbeit mit den involvierten Gemeinden/ Auftraggebern

- Festlegen Strategie und Netzaufbau, evtl. auch Etappenausbau
- Planung Netzstruktur
- Analyse Standorte und Destinationen
- Vorbereitung Technik und Apparaturen
- Umfassendes Kommunikations-Paket
- Begleitung Kommunikation und Planung Startevent

Startpauschale deckt im Normalfall alle entstehenden Kosten ab.

Grosse Regionen bedürfen evtl. zusätzlicher Analysen.

Preis: CHF 4200.– (exkl. MwSt.)

Betrieb

Umfassendes Leistungspaket taxito im Mietpreis inbegriffen:

- Miete Point mit Solarpanel
- Lizenzen
- Versicherungen
- Fernwartung
- Laufende Updates neue Software
- Regelmässige Auswertungen und Statistiken

Preis: einjähriger Vertrag: CHF 4250.– (exkl. MwSt.)

mehrjähriger Vertrag: CHF 3950.– (exkl. MwSt.)

(ev. ab 2017 einfachere Tafel: ca CHF 2500.–)

Gesamtkosten

Planung und Aufbau: CHF 4200.–
Betriebskosten: CHF 3950 pro Point

Bspw. Gemeinde mit 4 Points CHF 15'800.- pro Jahr

Mehr Infos auf www.taxito.com

