

Nr. 203 | November 2009

Verkehrsmanagement in Schweizer Berg- gemeinden mit touristischen Ausflugszielen



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Inhalt

Zusammenfassung	2
Ziele der Broschüre	3
Problemstellung am Beispiel der bus alpin-Regionen	3
Analyse bestehender Lösungsansätze in der Schweiz	4
Handlungsempfehlungen für das Verkehrsmanagement	7
Exemplarische Umsetzung des Verkehrsmanagements in zwei bus alpin-Regionen	9
Vorstellung der IG bus alpin	12

Titelbild: Moosalp (www.alpevents.ch)

1. Zusammenfassung

Im Rahmen eines Erfahrungsaustauschtreffens der IG bus alpin (Kasten Seite 12) vom Januar 2009 auf der Moosalp VS wurde bei den VertreterInnen der Mitgliedsregionen ein grosses Bedürfnis festgestellt, Wissenslücken für ein effektives Verkehrsmanagement von touristischen Ausflugszielen zu schliessen. Die vorliegende Broschüre versucht vor dem Hintergrund bestehender Lösungsansätze und vor dem Hintergrund des Projektes bus alpin Handlungsempfehlungen für ein Verkehrsmanagement in touristisch interessanten Berggemeinden zu formulieren.

Beim lokalen Verkehrsmanagement sehen sich die Regionen oft mit den gleichen Problemen konfrontiert, beispielsweise werden Forststrassen und landwirtschaftliche Meliorationsstrassen durch den Tourismus zweckentfremdet und damit als «öffentliche» Strassen etabliert oder die Parkierung kann nicht zufriedenstellend gelöst werden. Detailliert vorgestellt wird die Situation in der Region des Parc régional Chasseral im Berner und Neuenburger Jura. Bestehende Lösungsansätze bei der Lenkung des motorisierten Individualverkehrs werden analysiert. Dabei werden drei verschiedene Massnahmentypen gefunden:

1. Orte, welche zur geordneten Erschliessung ihrer Ausflugsziele eine Parkplatzbewirtschaftung einführen,
2. Orte, welche Fahrverbote erlassen und

3. Orte, respektive Körperschaften wie Alpengenossenschaften, welche gebührenpflichtige Strassen unterhalten. Der dritte Massnahmentyp kommt zwar recht häufig vor, allerdings gibt es dafür keine rechtliche Grundlage.

Abgeleitet aus der Analyse der bestehenden Handlungsansätze werden Handlungsempfehlungen bei der Gestaltung eines effektiven Verkehrsmanagements gegeben. Grundsätzlich gibt es die beschriebenen Möglichkeiten zur Lenkung des motorisierten Individualverkehrs. Die besten Wirkungen werden aber dann erzielt, wenn die lenkenden Massnahmen kombiniert werden mit öV-fördernden Massnahmen. Ein Modellbeispiel für letztere ist die IG bus alpin (Kasten Seite 12), welche für die Angebotserweiterung im touristischen öV sowie bei der Information und Sensibilisierung für die öV-Benützung bereits zwei Innovationspreise gewonnen hat.

Abschliessend wird die exemplarische Umsetzung des Verkehrsmanagements anhand der beiden bus alpin-Regionen Moosalp VS und Gantrisch BE dargestellt. Beschrieben werden die Ausgangslagen in beiden Regionen, die Massnahmen zur Lenkung des motorisierten Individualverkehrs sowie die öV-fördernden Massnahmen.

2. Ziele der Broschüre

Im Rahmen eines Erfahrungsaustauschtreffens der IG bus alpin (Kasten Seite 12) vom Januar 2009 auf der Moosalp VS wurde bei den VertreterInnen der Mitgliedsregionen ein grosses Bedürfnis festgestellt, Wissenslücken für ein effektives Verkehrsmanagement von touristischen Ausflugszielen zu schliessen.

Der Freizeitverkehr macht in der Schweiz 41% aller Wege, 45% der Distanzen und 52% der Wegzeit aus. Der Freizeitverkehr ist damit mit Abstand der wichtigste Verkehrszweck. Zudem werden rund 70% der Distanzen im Freizeitverkehr mit dem Auto zurückgelegt. Der Freizeitverkehr wird in Zukunft noch stärker zunehmen. Für viele touristisch interessante Regionen stellt sich damit das Problem, wie der Freizeitverkehr bewältigt werden kann. Der hohe Anteil an motorisiertem Personenverkehr respektive, umgekehrt formuliert die zum Teil fehlenden Angebote im öffentlichen Verkehr stellen besondere Herausforderungen dar. In den Gemeinden können Probleme auftreten wie wildes Parkieren, verstopfte Strassen an Spitzentagen etc. Die vorliegende Broschüre versucht vor dem Hintergrund bestehender Lösungsansätze und vor dem Hintergrund des Projektes bus alpin Handlungsempfehlungen für ein Verkehrsmanagement in touristisch interessanten Berggemeinden zu formulieren. Unter Verkehrsmanagement wird dabei Folgendes verstanden:

Verkehrsmanagement ist die Gesamtheit aller Massnahmen planerischer, technischer, organisatorischer und rechtlicher Art, die räumlich und zeitlich geeignet sind, den gesamten Verkehrsablauf für Betreiber, Benützer und Betroffene optimal zu gestalten¹.

Die Broschüre umfasst:

- Schilderung der Problemstellung am Beispiel der sieben bus alpin-Regionen,
- die Analyse bestehender Lösungsansätze aus der Schweiz,
- die Formulierung von übertragbaren Handlungsempfehlungen für Gemeinden und Regionen mit vergleichbaren Fragestellungen.

3. Problemstellung am Beispiel der bus alpin-Regionen

Stellvertretend für die Problemstellung in anderen touristisch interessanten Gemeinden wird im Folgenden die Verkehrssituation in den sieben bus alpin-Regionen geschildert. Die Ausgangssituationen in den einzelnen sieben Regionen sind aufgrund ihrer geografischen Lage, Distanz zu den mittelländischen Zentren, Erschliessungs-

Die bus alpin-Regionen im Jahr 2009



¹ Quelle: VSS-Norm SN 671 832a

qualität etc. sehr unterschiedlich. Die Lage der sieben Regionen kann der Übersichtskarte entnommen werden: Alle sieben bus alpin-Regionen sind vor dem Start der Projektarbeit (siehe Kasten auf Seite 12) schlecht oder gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Gäste reisen deshalb mehrheitlich mit dem Auto an. Daraus ergeben sich u. a. folgende Probleme beim lokalen Verkehrsmanagement:

- Forststrassen und landwirtschaftliche Meliorationsstrassen werden durch den Tourismus zweckentfremdet und haben sich als «öffentliche» Strassen etabliert.
- Die befahrbaren Strassen in den Regionen sind teils weitverzweigt und es kommt zum wilden Parkieren.
- Kontrolle des erlaubten Parkierens ist teilweise schwierig und die Akzeptanz für Bussen ist nicht vorhanden («öffentliche» Strasse – s.o.).
- Touristische Leistungserbringer, Seilbahnen etc. stehen mit ihrem Parkplatzangebot in Konkurrenz zur Umlagerung der Verkehrsströme auf den öV.

- Die Koordination unter den Gemeinden in den weitläufigen Gebieten ist schwierig und die Einführung eines einheitlichen Parkierungsregimes für die gesamte Region noch nicht überall geglückt.
- Das Parkplatzangebot ist – zumindest in Spitzenzeiten – knapp, teilweise auch schon in den regionalen Zentren der Regionen.

4. Analyse bestehender Lösungsansätze in der Schweiz

4.1. Parkplatzbewirtschaftung: das Beispiel St. Antönien GR

Auslöser für die Einführung der Parkplatzbewirtschaftung war das Überhandnehmen einer unkontrollierten Entwicklung bei der Parkierung («Autos waren überall»)².

Die Lösung: Eigentümer der Parkierungsflächen war die Alpgenossenschaft. Die Gemeinde hat die Flächen im Bau-recht übernommen und die Parkierung mit einem Regle-

Das Beispiel der Region des Parc régional Chasseral

Der Parc régional Chasseral ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Aber für den letzten Kilometer, welcher die Gäste vor allem interessiert, gibt es noch grosse Verbesserungsmöglichkeiten.

Chasseral-Gipfel

Der Gipfelbereich ist durch zwei asphaltierte Strassen von Norden und Süden zugänglich, ausser für Fahrzeuge ab 26 Tonnen. Die beiden Strassen sind neu seit 2007 im Besitz des Kantons Bern.

Die Buslinie Saint-Imier–Chasseral mit täglichem Betrieb von Ende Mai bis Mitte Oktober sowie während der Öffnungszeiten der Skilifte im Winter hat ungedeckte Kosten, welche von der Gemeinde Saint-Imier übernommen werden müssen. Die Buslinie Nods–Chasseral mit Wochenend-Betrieb im Sommer hat ungedeckte Kosten, welche durch ein Sponsoring der Raiffeisenbank und des Parc régional Chasseral sowie der Gemeinde Nods übernommen werden müssen.

Der Gipfelbereich des Chasserals wird bei schönem Wetter in der Höhe und Nebel im Tal von Motorfahrzeugen überschwemmt. Der Parc régional Chasseral versucht, dass die Gäste immer öfter den Bus benutzen. Er wird nächstes Jahr an einer besseren Preispolitik arbeiten und eine Ausweitung des Angebotes anstreben.

Gesamtes Chasseral-Massiv

Die Berggasthöfe («métairies») am Chasseral sind von den Einheimischen und Gästen sehr geschätzt. Alle Berggasthöfe können seit Langem mit dem Privatauto, zu

Fuss oder per Mountainbike erreicht werden. Eine Veränderung kommt in den nächsten Jahren nicht in Frage.

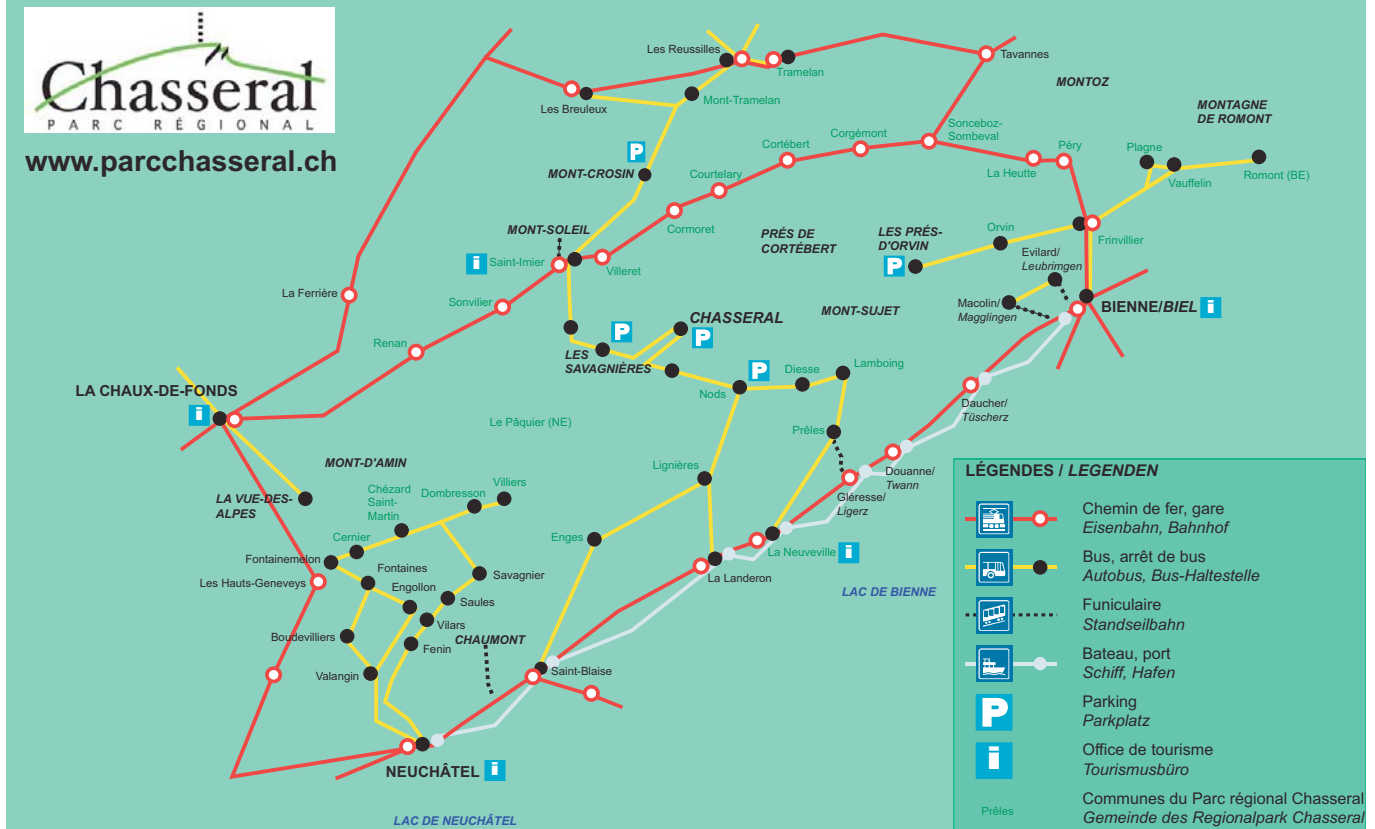
Aufgabe des Parc régional Chasseral ist es, öV-Projekte zu lancieren, damit die Berggasthöfe auch mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden können, beispielsweise mit der Verlängerung der Linie Biel–Les Prés-d’Orvin bis zum Place centrale (Ausgangspunkt von Wanderungen). Eine solche würde Investitionen von kommunalen oder privaten Geldgebern bedingen. Im Unterschied zur bestehenden öV-Linie könnte die Verlängerung nicht von kantonalen Abgeltungen profitieren, da es sich um eine touristische Linie handelt. Diese Problematik ist typisch für bus alpin-Projekte. Ein zusätzliches Problem: Bei den Forststrassen müssen Ausweichstellen geschaffen werden, damit der Bus mit den Autos kreuzen kann. Deshalb gehen die Projekte langsam voran.

Ein weiteres Angebot besteht im Winter mit dem «Snowbus» von Neuchâtel nach Les Bugnens.

Gebirgskette des Montagne du Droit

Die Hauptattraktion ist der Erlebnispfad (Themenweg zur Wind- und Sonnenenergie) vom Mont-Soleil zum Mont-Crosin. Der Mont-Soleil ist mit der Standseilbahn von Saint-Imier erreichbar, der Mont-Crosin auf der öV-Regionalverkehrslinie Tramelan–Saint-Imier. Der Weg ist für den motorisierten Individualverkehr nicht zugänglich, aber es ist möglich, sich mit der Pferdekutsche chauffieren zu lassen.

LES TRANSPORTS PUBLICS DANS LE PARC RÉGIONAL CHASSERAL (période estivale) ÖFFENTLICHER VERKEHR IM REGIONALPARK CHASSERAL (Sommer)



Die öV-Linien in der Region des Parc régional Chasseral.

ment geregelt. Die Parkplätze P2 bis P7 liefern Platz für etwa 150 Fahrzeuge. Hinzu kommen bewirtschaftete Parkplätze im Ortskern von St. Antönien. Insgesamt wurden nur drei Parkuhren aufgestellt, eine im Ortskern, eine am Taleingang und eine dritte beim Parkplatz P5. Mit dem Ziel, Falschparkierung im Keim zu ersticken, werden relativ intensive Kontrollen durchgeführt.

Die Kosten beliefen sich auf etwa CHF 100 000.– Investitionen und CHF 3000 bis 5000.– pro Jahr für Kontrolle und Betreuung. Von den rund CHF 70 000.– Umsatz fließen zwei Drittel in die Gemeindekasse (wovon ein Teil für den Unterhalt der Parkuhren benötigt wird), der Rest steht dem Tourismus für Marketingmassnahmen etc. zur Verfügung.

4.2. Parkplatzbewirtschaftung: das Beispiel Engstlenalp BE

Die Engstlenalp – am Ende des Melchtaler-Seen-Hochplateaus Richtung Jochpass gelegen – ist von Meiringen–Innertkirchen mit einer Strasse erschlossen. Bei Innertkirchen zweigt die Strasse links von der Sustenpass-Strasse ab und führt bis zum Restaurant Wagenkehr und von dort weiter durch das wenig bekannte Gentäl bis zur Engstlenalp. Von der Nidwaldner Seite her ist die Engstlenalp über Melchsee-Frutt zu erreichen (grosser Parkplatz in Melchsee-Frutt). Von Obwalden her (Engelberg) gibt es nur die Seilbahn über den Jochpass.

Beim Zugang von Innertkirchen ist die Genossenschaft

Mühletal-Engstlenalp³ Eigentümerin der Strasse. Es wurde eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt für das Gentäl bis zur Engstlenalp. Die Parkierungsgebühr beträgt CHF 8.– für ein Auto oder CHF 4.– für ein Motorrad. Die Erträge aus den Gebühren werden für den Unterhalt der Parkplätze und der Strasse, Inkasso und Kontrolle sowie Abgabe an die Alpen verwendet.

Vom 20. Juni bis zum 3. Oktober (2009) werden täglich vier PostAuto-Kurse von Meiringen nach der Engstlenalp angeboten. Diese müssen selbsttragend betrieben werden. Eine Retourfahrt von Meiringen zur Engstlenalp kostet 56 Franken (Halbtax CHF 28.–).

Eine effektive Umlenkung der Verkehrsströme konnte kaum erreicht werden. Zwar kommen die Gäste des Hotels und der Hütten zu Fuss oder mit dem öV, Probleme gibt es aber mit grossen Frequenzen beim Tagestourismus. Dieser wird vorwiegend mit dem PW abgewickelt, Wertschöpfung für die Region wird damit praktisch keine geschaffen. Zudem kommt es zu Akzeptanzproblemen für die Entrichtung der Parkierungsgebühr. Insbesondere städtische BesucherInnen gehen davon aus, dass in den Bergen gratis parkiert werden kann. Als weiterführende Idee käme die Einrichtung eines zentralen Parkplatzes beim Restaurant Wagenkehr und anschliessender Taxidienst bis zur Engstlenalp mit Elektrobus in Frage.

4.3. Parkplatzbewirtschaftung: das Beispiel Göschenen

³ Telefonische Angaben von Fritz Immer, Sekretär der Genossenschaft Mühletal-Engstlenalp

UR

Die Ausweitung des Busbetriebes von Göschenen zur Göschenenalp im Rahmen des Projektes Modellregion Göschenen war der Ausgangspunkt für die Lancierung des Projektes Alpentäler-Bus/Bus Alpin, welches dann zur Gründung der IG bus alpin führte.

Ergänzend zur Verbesserung des öV-Angebotes wurde im Göschenental eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt⁴. Die SBB betreiben eine Parkuhr beim Bahnhof Göschenen. Zusätzlich wird von den Kraftwerken Göschenen und der Korporation Uri eine Parkuhr beim Hotel Dammagletscher zuhinterst im Tal betrieben – für 300 Parkplätze.

Bei der Parkuhr beim Hotel Dammagletscher werden ein bis zwei Mal täglich Kontrollen durchgeführt. Dabei gibt es erhebliche Akzeptanzprobleme. Insbesondere städtische BesucherInnen gehen davon aus, dass in den Bergen gratis parkiert werden kann. Akzeptanzprobleme gibt es teilweise aber auch bei Einheimischen. Der Parkplatz kann mit der aktuellen Lösung sauber unterhalten werden. Ein Drittel der Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung kann für den Betrieb des Busses eingesetzt werden. Dagegen konnte das Problem des wilden Parkierens nicht substantiell gelöst werden. Für eine solche Lösung müsste im gesamten Tal eine einheitliche Parkierungslösung (eine Parkuhr beim Bahnhof, eine Parkuhr beim Taleingang, eine Parkuhr beim Hotel Dammagletscher – alle mit denselben Gebühren) durchgesetzt werden. Hierzu müssten die Gemeinde Göschenen und die SBB Hand bieten, was bis heute noch nicht der Fall ist.

Die Kosten beliefen sich auf etwa CHF 50 000.– Investitionen und CHF 10 000 bis 12 000.– pro Jahr für Unterhalt (Probleme mit Vandalismus! Kontrolle und Betreuung).

4.4. Fahrverbot für Gemeindestrassen: das Beispiel Savognin GR

In der Ferienregion Savognin gibt es zwei Täler, für welche der Verkehr speziell gelenkt wird: das Val Faller und das Val d'Err. Die Strasse ins Val Faller führt von Mulegns im Talboden nach Tga. Die Strasse ins Val d'Err hinein führt von Tinizong nach Pensa.

Die Strassen sind im Besitz der Gemeinde⁵. Für den Zugang in die beiden Täler wird eine Bewilligung benötigt. Eine solche erhalten nur die Hüttenbetreiber sowie AnwohnerInnen. Das Val Faller wird zusätzlich mit einer Barriere (mit Schlüssel zum Öffnen) für Unbefugte gesperrt.

Die Ferienregion Savognin bietet die Gästekarte an für BesucherInnen, welche mindestens einmal in der Region übernachten. Die Karte ist gratis und beinhaltet die Gratis-Postauto-Benützung sowie die Benützung der Wanderbusse Radons (Val Faller) und Pensa (Val d'Err). Der Wanderbus Radons bringt die Gäste jeweils donnerstags am Morgen nach Radons und holt diese abends im Val Faller wieder ab. Der Wanderbus fährt jeweils dienstags Mor-

gen nach Pensa und holt die Gäste abends am gleichen Ort wieder ab.

Bei der Umsetzung des Systems gibt es gewisse Schwierigkeiten. Das Fahrverbot wird von den Gästen meistens eingehalten und es kommt selten zu Übertretungen. Der Aufwand für die Kontrollen ist gering. Die Wanderbusse werden pro Jahr von rund 1000 Gästen benutzt und erfreuen sich grosser Beliebtheit.

4.5. Keine rechtliche Grundlage für gebührenpflichtige Strassen

Nachfolgend wird ein Beispiel dargestellt, welches im Schweizer Berggebiet gar nicht so selten ist. Es hat einen Schönheitsfehler – es fehlt die rechtliche Grundlage (siehe dazu Kapitel 5.4).

Vom Ortsteil X der Gemeinde Y führt eine Strasse bis zur Alp Z. Diese Strasse gehört einer Genossenschaft. Seit alters ist die Strasse gebührenpflichtig. Bezahlt werden muss für eine Retourfahrt ein beträchtlicher Betrag, eine Jahreskarte kann ebenfalls gelöst werden. Die Erträge aus den Strassengebühren werden vollumfänglich für den Strassenunterhalt verwendet. Dieser ist aufgrund der Topografie und Geologie sehr kostenintensiv. Es gibt Bestrebungen, dass die Gemeinde Y die Strasse von der Alpengenossenschaft übernehmen muss, da Änderungen in der Nutzung vorgesehen sind. Eine Parkplatzbewirtschaftung, wie sie in den oben beschriebenen Beispielen dargestellt ist, wird zurzeit nicht betrieben. Die Gebührenpflichtigkeit ist in der Region selber umstritten. Ein Teil der regionalen Bevölkerung sowie die Feriengäste sind für die Beibehaltung der Gebührenpflichtigkeit der Strasse, ein anderer Teil der Bevölkerung sowie die Ferienhausgäste sind für die Auflösung der Gebührenpflichtigkeit der Strasse.

Daneben gibt es ein öV-Angebot von PostAuto mit im Sommer täglich vier bis sechs Kursen. Weil das Angebot als touristische Linie betrieben werden muss, sind die Preise relativ hoch. Das vorhandene öV-Angebot und die Strassenbenützungsgebühren führen zu einer Verkehrslenkung, welche bei einer Änderung des Systems eventuell in Gefahr käme.

⁴ Telefonische Angaben von Peter Tresch, Geschäftsführer der Kraftwerke Göschenen

⁵ Telefonische Angaben von Albert Kruker, Savognin Tourismus, Leiter Produktmanagement



Die Wanderbus-Angebote der Destination Savognin führen Wandernde in die schönen Seitentäler des Surses. (Savognin Tourismus)

5. Handlungsempfehlungen für das Verkehrsmanagement

5.1. Übersicht Verkehrsmanagementsysteme

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die Verkehrsströme zu lenken und so die negativen Auswirkungen durch den motorisierten Individualverkehr einzudämmen. Um dieses Ziel zu erreichen, können Massnahmen getroffen werden, welche geeignet sind, den motorisierten Individualverkehr zu lenken, oder Massnahmen, welche den öffentlichen Verkehr fördern und Anreize setzen für dessen Benützung. Am aussichtsreichsten ist die Kombination dieser beiden Massnahmentypen. Wichtig bei der Umsetzung ist die regionale Koordination aller relevanten Akteure (Gemeinden, touristische Anbieter etc.), damit eine einheitliche Kommunikation der Massnahmen möglich wird (beispielsweise einheitliches Tarifsystem für Parkierung).

Lenkungsmassnahmen für den Individualverkehr (Kapitel 5.2. bis 5.4.)

- A) Parkierungsgebühren
- B) Fahrverbote
- C) Strassenbenützungsggebühren

ÖV-fördernde Massnahmen (Kapitel 5.5. bis 5.6.)

- D) Aufbau bedarfsorientierter öV-Angebote, welche idealerweise mit touristischen Angeboten verknüpft werden

- E) Informations- und Sensibilisierungskampagnen für die Benützung der neuen öV-Systeme

Empfehlung:

Kombination der Massnahmentypen A–C (sofern rechtlich zulässig) und D–E sowie regionale Koordination!

5.2. Parkierungsgebühren

Die Erhebung von Parkierungsgebühren kann im übergeordneten Interesse einer Region oder Gemeinde liegen. Motivation für deren Erhebung ist in der Regel die Lenkung von Verkehrsströmen sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung. Anhalten und kurzes Parkieren gilt als Gemeingebrauch der Strassenfläche. Längeres Parkieren dagegen gilt als gesteigerter Gemeingebrauch und dafür ist die Erhebung einer Parkierungsgebühr zulässig⁶. Diese Bestimmung ist auch durch mehrere Bundesgerichtsentscheide rechtlich abgesichert⁷. Für die Einrichtung von Parkierungssystemen gibt es folgende Möglichkeiten:

1. Flächige Parkraumbewirtschaftung ohne Kanalisierung der Parkierung
2. Bewirtschaftung eines oder mehrerer Parkplätze mit einem einheitlichen Gebührensysteem
3. Bewirtschaftung mehrerer Parkplätze mit unterschiedlichen Gebührenregimes

⁶ Bericht des Bundesrates zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz in Erfüllung des Postulats 04.3619 KVF Nationalrat vom 16.11.2004, Seite 11
⁷ Telefonische Auskunft Bundesamt für Strassen ASTRA

Letztere Alternative muss dann gewählt werden, wenn sich die politischen Akteure sowie Grundbesitzer nicht auf eine einheitliche Lösung einigen können.

5.3. Fahrverbote

Gemäss Strassenverkehrsgesetz SVG aus dem Jahr 1958 sind Kantone befugt⁸, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde. Im SVG sind die Grundlagen und Voraussetzungen für den Erlass von Fahrverboten detailliert beschrieben. Hoch gewichtet wird der Schutz von AnwohnerInnen sowie vor Lärm und Luftverschmutzung.

5.4. Strassenbenützungsgebühren

Der Einführung von Strassenbenützungsgebühren sind in der Schweiz ganz enge Grenzen gesetzt. Gemäss der Schweizerischen Bundesverfassung⁹ ist es nicht erlaubt, Gebühren für eine öffentlich zugängliche Strasse zu erheben. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen. Dies hat sie mit der Bewilligung der Tunnelgebühr am Grosse St. Bernhard erst einmal getan. Im bereits in Kapitel 5.2. erwähnten Bericht des Bundesrates zum Road-Pricing¹⁰ wird darauf verwiesen, dass zur Einführung eines Road-Pricings die Verfassungsbestimmung gelockert werden müsste. Dies wird sie allerdings kaum tun, damit kein Präzedenzfall geschaffen wird. Gemäss diesem Bericht ist die Einführung eines Road-Pricings am ehesten in Städten oder Agglomerationen denkbar.

Für Gemeinden des Berggebietes bietet einzig die Bestimmung nach der öffentlichen Zugänglichkeit einen gewissen

Spielraum. In dem oben erwähnten Bericht findet sich auch eine Erklärung für die Abgrenzung des Begriffes «öffentliche Strasse»: Gemäss Verfassungstext ist das Prinzip der Gebührenfreiheit auf öffentliche Strassen beschränkt. Dieser Einschränkung kommt in der Praxis deshalb keine grosse Bedeutung zu, weil für die Charakterisierung einer öffentlichen Strasse nicht massgebend ist, wem die Strasse gehört. Entscheidend ist vielmehr, ob sie der Öffentlichkeit zugänglich ist. Da dies bei fast allen Strassen der Fall ist, erstreckt sich der Anwendungsbereich von Artikel 83 Absatz 2 BV praktisch auf das gesamte Strassennetz.

Die Akteure des fiktiven Beispiels aus Kapitel 4.5. operieren also ohne rechtliche Grundlage.

5.5. Bedarfsorientierte öV-Angebote

Kann eine regionale Trägerschaft gefunden werden, ist der Aufbau eines öV-Angebotes – auch in Regionen ohne abgeltungsberechtigten Regionalverkehr – eine Möglichkeit, das Reiseverhalten der Gäste zu beeinflussen. Ein allfälliges neues öV-Angebot muss sich am Bedarf ausrichten. Dafür kommen neben fixen Buslinien auch Rufbussysteme in Frage. Eine Verknüpfung mit touristischen Angeboten erhöht die Vermarktbarkeit der neu geschaffenen Busbetriebe. Ein Modellbeispiel diesbezüglich ist die IG bus alpin, welche bereits zwei Innovationspreise gewonnen hat (siehe Kasten Seite 12).

5.6. Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen für öV-Benützung

Neu aufgebaute öV-Angebote müssen beim Gast eingeführt werden. Mögliche Massnahmen hierzu sind Medien-



Die Buslinie Saint-Imier–Chasseral mit täglichem Betrieb von Ende Mai bis Ende Oktober.

⁸ SVG, Art. 3

⁹ Bundesverfassung, Art. 82, Abs. 3



Die Moosalp ist mit PostAuto-Linien erschlossen.

(Peter Salzmann)

arbeit sowie Vermarktung über regionalen Partner aus Tourismus und weiteren interessierten Kreisen. Angesprochen werden einerseits autofreie Haushalte, welche zu einer Erhöhung der touristischen Wertschöpfung beitragen sowie autobesitzende Haushalte, welche durch ein gutes öV-Angebot angeregt werden können, ihre Reise ohne Auto zu machen. Damit kann letztlich regionale Wertschöpfung erzielt und gleichzeitig die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden.

6. Exemplarische Umsetzung des Verkehrsmanagements in zwei bus alpin-Regionen

6.1. Region Moosalp

Der «Passübergang» Moosalp auf 2000 m ü. M. mit seinen drei Restaurants ist ein beliebtes Ausflugsziel. Die Moosalp ist vom Mattertal über Stalden – Törbel und aus dem Rhonetal über Visp – Bürchen mit Strassen und PostAuto-Linien erschlossen. Die Forststrasse von Bürchen zur Moosalp hat sich als «öffentliche» Strasse etabliert. Zudem gibt es sehr grosse Verkehrsströme, welche die Moosalp zumindest zu Spitzenzeiten übermässig belasten.

Vor dem Hintergrund dieser Probleme haben die Gemeinden Bürchen und Törbel ein Verkehrsmanagementsystem konzipiert. Die beiden Gemeinden haben verschiedene Lösungsstrategien evaluiert. Wegen der schwierigen rechtlichen Realisierbarkeit wurde die Idee der Einführung eines

Road-Pricings fallen gelassen, nicht zuletzt auch weil die Errichtung von Barrieren in Bürchen und Törbel insgesamt CHF 250 000.– gekostet hätte.

Weiter wurde erwogen, das gesamte Gebiet der Moosalp (Gemeinden Bürchen und Törbel) als grosses «Parkhaus» aufzufassen und flächendeckend Parkgebühren zu erheben. Dabei hätten die Gemeinden den Privaten eine Miete bezahlt und im Gegenzug das Recht erhalten, eine Parkgebühr zu erheben. Es stellte sich auch hier ein konkretes Umsetzungsproblem: Die Lasten (Verkehrsströme) und der Nutzen aus den Gebühren wären zwischen den Gemeinden schwierig zu verteilen gewesen. Schliesslich haben die Gemeinden Bürchen und Törbel zentrale Parkuhren aufgestellt. Damit soll die Parkierung auf der Moosalp gebündelt werden. Zur Bezahlung gibt es separate Parkkarten für Bürchen und Törbel.

Am Eingang des weit verzweigten Siedlungsgebietes von Bürchen wird mit einem P-Symbol auf die Parkgebührenpflicht aufmerksam gemacht. Eine externe Firma ist für die Kontrolle zuständig. Anfänglich stiessen die Parkuhren bei der einheimischen Bevölkerung teilweise auf Ablehnung. Die offiziellen Parkplätze sind zudem in Spitzenzeiten überfüllt, was die Parkierung auch ausserhalb erzwingt. Doch auch für diese «wilden Notparkplätze» ist eine Parkkarte zu lösen. Das neue Parkregime ist insgesamt schwierig zu kommunizieren. Für viele Tagesgäste ist das System nicht auf den ersten Blick ersichtlich.

Neben der Lenkung des motorisierten Individualverkehrs ist die Region Moosalp auch bei der Stärkung des öffent-

lichen Verkehrs aktiv geworden. Die Moosalp ist eine Mitgliedsregion der IG bus alpin (siehe Kasten Seite 12). Das bestehende öV-Angebot von und zur Moosalp konnte punktuell etwas ausgebaut werden. Die Region schaffte spezifische touristische Angebote (beispielsweise das Rail-Away-Angebot Moosalp-Raclette), mit welchen es gelang, das bestehende öV-Angebot besser zu kommunizieren.

Die Angebotsentwicklung auf der Moosalp wurde durch in der Region breit abgestützte Arbeitsgruppen begleitet: vertreten waren die Gemeinden Bürchen und Törbel, Tourismus Bürchen und Törbel, die übergeordnete touristische Dachorganisation «Rund um Visp» sowie die Restaurants auf der Moosalp-Passhöhe. Als Folge der intensivierten Zusammenarbeit mit der IG bus alpin konnte die Dachmarke «IG Moosalp Augstbordregion» geschaffen werden, welcher sich mittlerweile die Gemeinden Bürchen, Unterbäch, Törbel, Embd und Zeneggen angeschlossen haben. Damit sind auf einen Streich sowohl der öffentliche Verkehr wie auch der Tourismus Gewinner in der Region.

6.2. Region Gantrisch

Die Region Gantrisch ist in Naherholungsdistanz zu den Städten Bern, Freiburg und Thun gelegen. Das Gebiet ist weit verzweigt und mit einer gut ausgebauten Strasse und

diversen Hotels, Berggasthäusern und Restaurants sowie einer PostAuto-Linie erschlossen. Die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr sind hier insbesondere bei speziellen Wetterlagen (Sonne über dem Nebel der Agglomeration Bern!) enorm. Es sind zu wenige Parkplätze für Spitzenlasten vorhanden. Die Gäste parkieren wild. Im Winter führt dies an manchen Tagen sogar dazu, dass das Postauto wegen Schneewänden und wild parkierten Autos nicht oder nur mit grosser Mühe wenden kann.

Zwischen 1982 und 1999 wurden Massnahmen zur Regelung bzw. Bewirtschaftung der Parkierung im Gantrischgebiet vorab im Bereich der Wasserscheide verschiedentlich diskutiert. In einigen Wintern Ende der 90er-Jahre wurde an wenigen Spitzentagen ein Parkdienst ohne Gebührenerhebung eingerichtet. Die Erfahrungen damit waren gut, die grössten Auswüchse der Überlastung konnten verhindert werden. Der Parkdienst war allerdings mit Kosten verbunden, die die betroffenen Gemeinden übernehmen mussten. In den letzten Jahren wurde auf die Durchführung verzichtet¹¹.

Aktuell gibt es in der Region Gantrisch kein System, mit dem die Verkehrsströme gelenkt werden, was zu den eingangs erwähnten Problemen führt. Einen Beitrag zur Lösung der Probleme könnte die Einführung von Parkie-



Gantrisch: Naherholungsgebiet vor den Toren von Bern.

(Jesper Dijohn)



Der Rufbus von bus alpin im Binnental VS – perfekte Anbindung an die PostAuto-Linie von Fiesch.

(Brigitte Wolf)

rungsgebühren liefern. Dabei müsste ein einheitlicher Tarif für das gesamte Gebiet gelten und die Kommunikation klar gestaltet werden (siehe auch Handlungsempfehlungen in Kapitel 5.2.).

Wie in den anderen bus alpin-Regionen sind auch die Akteure in der Region Gantrisch bei der Stärkung des öffentlichen Verkehrs aktiv geworden. Die Region Gantrisch ist eine Mitgliedsregion der IG bus alpin (Kasten Seite 12). Das bestehende öV-Angebot mit dem Post-Auto-Kurs von Thurnen, Riggisberg über Gurnigelbad, Schwefelbergbad, Sangernboden und Plaffeien nach Schwarzenburg wurde im Winter durch den Schneebus und im Sommer durch den Wanderbus erweitert. Damit konnte auch das Herz der Region Gantrisch mit öV erschlossen werden. Der Schneebus führt von Wahlern direkt zu den Wintersportanlagen im Schwarzenbühl und Selital. Der Wanderbus führt von Schwarzenburg über Schwarzenbühl bis zum Ausflugsrestaurant Ottenleuenbad. Für Sporttreibende und Erholungssuchende aus der Agglomeration Bern konnten neue Möglichkeiten geschaffen werden, bei der Anreise auf das Auto zu verzichten. Die neu geschaffenen Angebote wurden dabei optimal auf die S-Bahn Bern abgestimmt.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs war gut abgestützt: In der regionalen Arbeitsgruppe vertreten waren die Gemeinden Schwarzenburg, Guggisberg und Rüscheegg, PostAuto Schweiz AG, Region Bern, das Verkehrsbüro

Schwarzenburg sowie der Förderverein Region Gantrisch. Aktiv involviert war auch eine Begleitgruppe bestehend aus VertreterInnen der Regionalen Verkehrskonferenz Bern – Mittelland, des Regions-Verbands Schwarzwasser, des Planungsvereins Region Gürbetal sowie dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern.

11. Vorstellung der IG bus alpin

IG bus alpin: die öV-Erschliessung touristischer Ausflugsziele im Schweizer Berggebiet

Die IG bus alpin wurde im Jahr 2008 gegründet. Der Interessengemeinschaft für die öV-Erschliessung touristischer Ausflugsziele sind insgesamt sieben Regionen¹² in den Schweizer Alpen und im Jura angeschlossen. Diesen Regionen ist gemeinsam, dass sie vor dem Beitritt zur IG bus alpin schlecht oder gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen waren, weil sie nicht von Abgeltungen der öffentlichen Hand profitieren können. Träger der IG bus alpin sind die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB, VCS, SAC und PostAuto Schweiz AG.

Mit Versuchsbetrieben in vier Pilotregionen wurde das bus alpin-Konzept in den Jahren 2006 und 2007 getestet und erfolgreich Busangebote – im Fixbetrieb und auf Rufbusbasis – aufgebaut. Entscheidend für den Erfolg der IG bus alpin ist die Zusammenarbeit der nationalen Träger mit den breit abgestützten Trägerschaften in den bus alpin-Regionen. Die nationalen Partner besitzen zusammen mit der Projektleitung das notwendige Know-how bei Aufbau und Vermarktung der öV-Angebote, die Verantwortung für die Busbetriebe wird aber von den regionalen Partnern getragen.

Das innovative bus alpin-Konzept wurde in den Jahren 2007 und 2008 mit Preisen ausgezeichnet. Im ersten Betriebsjahr 2008 wurden in fünf Regionen rund 18 000 Personen transportiert. Auf die Sommersaison 2009 wurden in zwei weiteren bus alpin-Regionen Busangebote lanciert.

Die IG bus alpin ist offen für die Aufnahme von Neumitgliedern. Mit dem Aufbau von neuen öV-Angeboten soll die Plattform ständig weiter ausgebaut werden. Angestrebt wird die Schaffung eines Geheimtipp-Portals für Ausflüge in Regionen mit naturnahen Ausflugszielen.

Weitere Informationen: www.busalpin.ch



Binntal – Ein Eldorado für Mineralienfreunde und Naturbegeisterte.

(Andreas Weissen)