

Berner Verkehrstag 16. Mai 2003 Neue Ideen und Projekte in der Mobilitätspolitik

In der Verkehrspolitik spielen nicht nur Infrastrukturprojekte, sondern auch innovative Projekte auf regionaler und lokaler Ebene eine wichtige Rolle. Am Berner Verkehrstag vom 16. Mai 2003 wurde eine breite Palette innovativer Mobilitätsprodukte - von Car-Sharing zu Carlos, von der Verkehrsbeeinflussung auf der A1 bis zu neuen Kundenzentren der öffentlichen Verkehrsbetriebe - vorgestellt. Ebenfalls präsentiert wurde eine Evaluation all dieser Produkte. Fazit: Entwicklungen neuer Mobilitätsprodukte sind unabdingbar, ebenso die Erfahrungen, die bei den Umsetzungen gesammelt werden.

- Teil 1: Verkehrspolitik im Kanton Bern, innovative Projekte, die Rolle von Energie Schweiz und Wirkungsanalyse der Projekte
- Teil 2: Beispiele zu Ergänzungen zu Bahn und PW
- Teil 3: Beispiele zu Effizienzsteigerungen und Marketing für neue Mobilität
- Teil 4: Beispiele zu Mobilitätskonzepten

Weitere Informationen:

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kt. Bern
EnergieSchweiz

www.bve.be.ch
www.energie-schweiz.ch

17.05.2003

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Aarberggasse 8
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

3. Berner Verkehrstag

Freitag, 16. Mai 03
Bern, Kursaal

**Eco-Drive® -
sparen beim Gas geben**

Veltheim Driving Center

Mit Sicherheit mehr Fahrspass.

Peter Koch, Geschäftsführer

www.veltheim.com



Voraussetzung

dazu ist das Einhalten der ...

..vier goldenen Eco-Drive® Regeln

• Zügig beschleunigen

- spät herunterschalten

• Vorausschauend und gleichmässig fahren



Fallstudie Canon (Schweiz) AG

vormals Walter Rentsch AG

Vom Nutzen des Energiesparens im Verkehr

Das Veltheim DC hat 350 Servicefahrer in der Eco-Drive®-Fahrweise geschult

Vorteil 1: Einsparung 6.1 % nach 1 Jahr = Fr. 15'000

Vorteil 2: weniger Unfälle
22 % mehr Kilometer pro Unfall
35 % Abnahme der Unfälle
28 % weniger selbstverschuldete Unfälle

Vorteil 3 Reduktion der Luftschadstoff-Emissionen
- 50 % CO
- 31 % Kohlenwasserstoff
- 23 % Nox



Treibstoff-Einsparungen

. Januar 2002 - 31. Dezember 2002

Das Veltheim Driving Center hat im vorgenannten Zeitraum bei nachfolgend aufgelistete Produkten zuargestellten Einsparungen in TJ beigetragen.

| Produkt | Total Kurse | Teilnehmer | Total Outcome | |
|-----------------------|-------------|---------------|---------------|--------------|
| | | | TJ/a | tCO2/a |
| Grundkurs | 32 | 425 | 18.71 | 1'253 |
| Instruktion | 220 | 22'200 | 78.61 | 5'263 |
| VK Simulator | 6 | 316 | 24.55 | 1'643 |
| Simu-Demofahrt | 11 | 10'821 | 11.11 | 745 |
| Sonderveranstaltungen | 12 | 10'062 | 2.86 | 193 |
| Eco-Trainer/Coach | 2 | 20 | 0.34 | 23 |
| Total | 283 | 34'844 | 136.18 | 9'120 |

Die Outcome-Resultat 136.18 (66.78) konnte gegenüber dem Vorjahr um 104 % gesteigert werden!

Laut INFRAS entsprechen die vorgenannten Werte einer Einsparung von 3'000 t Benzin!

Das sind rund

3 Millionen Liter Benzin



Bisherige Wirkung

Evaluation der Eco-Drive®-Kurse auf der Strasse und im Simulator

Büro für raum- und Umweltplanung, Dr. rer. Pol. D. Hornung, Bern

im Auftrag des Bundesamtes für Energie, Oktober 2000

| Auswertung Strasse | Eco-Drive-Kurs Strasse | Nichtabsolventen Eco-Drive-Kurse | Differenz in % |
|----------------------------------|-----------------------------------|---|---------------------------|
| Durchschnittsverbrauch in /100km | 6.29 | 7.12 | - 11.70 |
| Durchschnittsgeschwindigkeit | 48.21 | 47.02 | + 2.53 |
| Eco-Kennzahl | 7.68 | 6.63 | + 15.80 |
| Schaltvorgänge | 30.20 | 38.20 | - 20.90 |

| Auswertung Simulator | Eco-Drive-Kurs im Simulator | Nichtabsolventen Eco-Drive-Kurse | Differenz in % |
|----------------------------------|--|---|---------------------------|
| Durchschnittsverbrauch in /100km | 6.29 | 7.58 | - 17.00 |
| Durchschnittsgeschwindigkeit | 48.51 | 48.00 | + 1.10 |
| Eco-Kennzahl | 7.74 | 6.36 | + 21.70 |
| Schaltvorgänge | 26.70 | 40.0 | - 33.30 |



Geben Sie in Zukunft viel Gas,

aber....

.....in einem hohen Gang.

(max. 2'500/min.)

**Besten Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.**

Weitere Informationen

Veltheim Driving Center, Postfach 35, CH-5106 Veltheim

*el. + 41 62 887 70 00
AX + 41 62 887 70 10
-Mail + info@veltheim.com
ternet + www.veltheim.com*



Telematik am Beispiel Verkehrslenkung auf der A1



Viktor Ruch, Tiefbauamt des Kantons Bern

- ***Begriffe***
 - ***Projekt***
 - ***Kosten***
 - ***Wirkung***
 - ***Folgerung***

Strassenverkehrstelematik

Technologien der

- **Telekommunikation**
- **Informatik**

Zweck :

- **Erhöhung Verkehrssicherheit**
- **Optimierte Nutzung der Infrastruktur**
- **Effiziente Verkehrsabwicklung**

BEGRIFFE

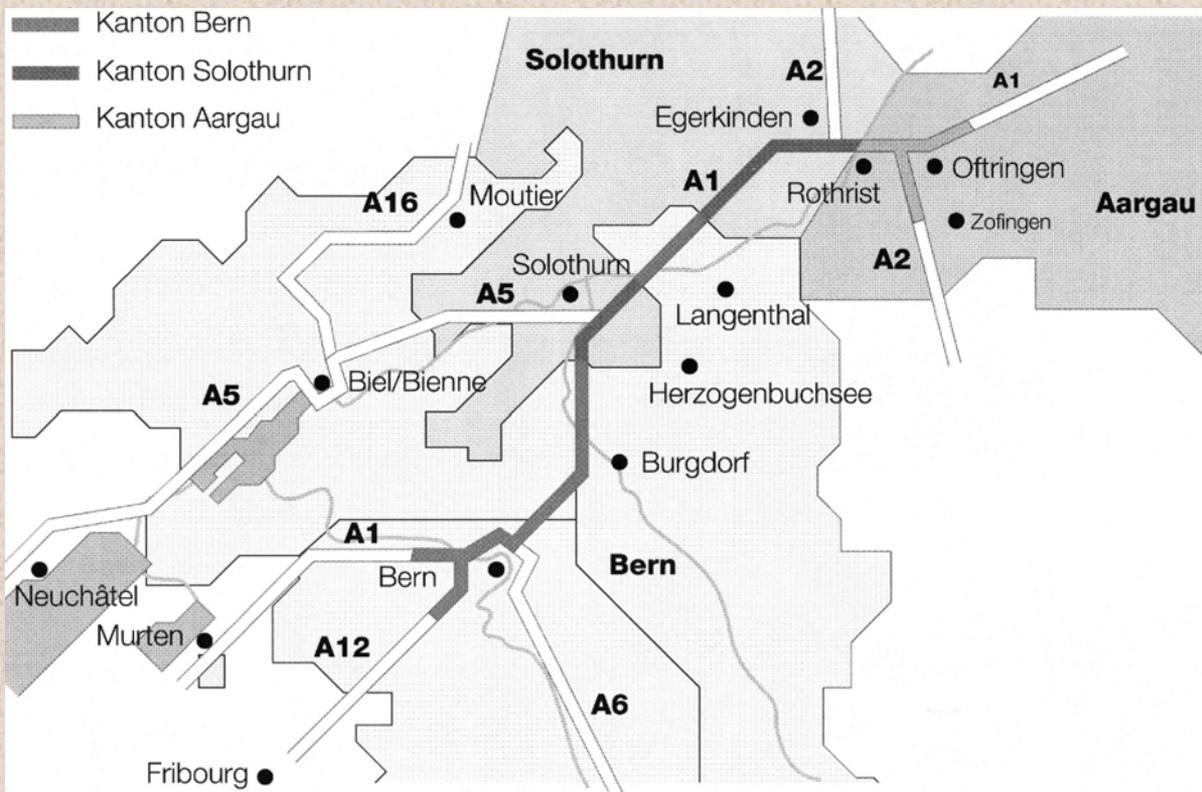
| | | | |
|--|--|---|---|
| Verkehrsmanagement und Betrieb | Verkehrsbeeinflussung Strassenverkehr | Beeinflussung des fließenden Verkehrs | Verkehrslenkung: Koordinierte Massnahmen auf Knoten und Strecken zur Lenkung des Verkehrs im Netz . |
| | | | Verkehrsleitung: Massnahmen zur sicheren, flüssigen und wirtschaftlichen Abwicklung der Verkehrs auf einer Strecke . |
| | | | Verkehrsregelung Knoten |
| | | | Verkehrsregelung Objekte |
| | | Beeinflussung des ruhenden Verkehrs | Parkraumbewirtschaftung |
| | | | Parkleitsystem |
| | Management der Fahrberechtigung | Management der Zufahrtsberechtigung | |
| | | Management der Fahrstreifenbenutzungsberechtigung | |
| | | Fahrberechtigung für City-Logistik | |
| | | Ausnahme- und Gefahrguttransporte | |
| Verkehrsüberwachung | Störungsmanagement | | |
| | Automatische Verkehrsüberwachung (Monitoring) <i>Überwachen der Verkehrssituation auf dem Strassennetz über Echtzeiterfassung und Auswertung von Daten bezüglich Verkehrsmenge und Zusammensetzung, Wetterverhältnissen und anderen für den Strassenverkehr massgebenden Bedingungen</i> | | |
| Betrieblicher Unterhalt der Strasse | | | |

Quelle : SVT Leitbild 2010, UVEK

PROJEKT

VerkehrsBeeinflussungsSystem VBS 01

Perimeter



Verkehrsb^eeinflussungsS^ystem VBS 01

Entstehung

- Verkehrsbelastung
- Bedürfnisse Expo.01 (später Expo.02)
- Verkehrslenkung Schweiz

Ziele

- Optimierung des Verkehrsflusses
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Bessere Information der Verkehrsteilnehmer
 - Verbesserte Verkehrsüberwachung
 - Nutzen für Dritte (Viasuisse u.a.)
 - Überprüfung durch Wirksamkeitsuntersuchungen
- [Nutzen : Kosten ~1.4]

PROJEKT

Verkehrsbbeeinflussungssystem VBS 01

Mittel

- **Variable Geschwindigkeitsanzeigen**



- **Gefahrensignalisation**



- **Wechseltextanzeigen**



**A1 Ausfahrt
Bern – Forsthaus
gesperrt**

- **Verkehrsfernsehen,
Ereignisdetektion**



WECHSELTEXTANZEIGE



KOSTEN

| Phase | Infrastruktur [Mio. Fr.] | Betrieb pro Jahr [Mio. Fr.] | Bemerkungen |
|---------------------|--------------------------|-----------------------------|---|
| Projekt VBSexpo01 | 57 | 1.5 | Anteile BE 50 % Anteile SO 30 % Anteile AG 20 % |
| | 0.5 * | | * pro Querschnitt mit Wechseltextanzeige |
| Projekt VBS 01 | 15 | 0.5 | 1999 |
| Realisierung VBS 01 | 16 | 0.4 | Anteile BE 38 % Anteile SO 42 % Anteile AG 20 % |
| | 0.45 * | | * pro Querschnitt mit Wechseltextanzeige |

KOSTEN

Vergleiche

| Projekt VBS expo 01 | Realisierung VBS 01 |
|--|--|
| 14 Wechseltextanzeigen | 15 Wechseltextanzeigen |
| --- | Wechselwegweisung "Belchen" |
| Geschwindigkeitsanzeigen alle 1.5 km | --- |
| Gefahrensignalisation alle 1.5 km | Gefahrensignalisation alle 4.5 km (Luterbach – Wiggertal) |
| Verkehrsfernsehen alle 1.5 km inkl. -erfassung | Verkehrsfernsehen alle 4.5 km inkl. -erfassung |
| Verknüpfung mit Systemen (Glatteis, Tunnel, VSM Bern) | --- |
| Integration VBS Grauholz | --- |

WIRKUNG

| Untersuchungs- bereich | Wirkung | | Bemerkung |
|--|---|---------------------|---|
| Geschwindigkeits- verhalten | Δv Messquerschnitt: - 5 km/h | | geprüft mittels "Andere Gefahren" |
| Verkehrssicherheit | Auswertung 2004 | | Unfallgeschehen |
| Leistungsfähigkeit | Kaum wirksame Beeinflussung | | Fehlende Geschwindigkeits- anzeigen |
| Stausituation | Kaum wirksame Beeinflussung | | Nicht geprüft |
| Verkehrslenkung, Routenmanagement | Expo- Parking | +Wahrnehmung | Befragungen |
| | | - Beachtung | |
| | Belchen | + Beachtung | Messungen |
| Verkehrsleitung | Gefahren- anzeige | + Beachtung | Befragungen |
| Verkehrs- überwachung | Positiv: <ul style="list-style-type: none"> • Wechselwegweisung • Ereignisdetektion • Fernsehen | | Befragung Betriebpersonal |

NewRide

Modul 1: Förderung des Einsatzes von energieeffizienten Fahrzeugen

Modul 2: Mobilitätsmanagement für Betriebe





Ausgangslage:

- Freizeitverkehr macht rund 60% des Privatverkehrsaufkommens aus
- rund 10% des Freizeitverkehrs steht in direktem Zusammenhang mit dem aktiven Sporttreiben (individuelles Training, Training und Wettkämpfe in Gruppen, ungebundener Sport etc.)
- zum organisierten Sport bestehen auf Grund der verschiedenen staatlichen Unterstützungsleistungen gute Kontakte zwischen dem kantonalen Sportamt und den Sport-Trägerschaften

--> die Verbindungen zu diesen Nachfragern sind zu nutzen



**SPORTLICH
MACH MIT!
ZUM SPORT**



are
.....
Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral de développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for spatial development


BAG OFSP


EAEPD Bundesamt für Sport- und Bewegung
OFSPD Ufficio federale dello sport e del movimento
LVSPD Ufficio federale dello sport e del movimento
LVSPD Ufficio federale dello sport e del movimento


energie schweiz

suisse energie



Zielsetzungen

- Reduktion der negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs im Sportverkehr
- vermehrte Benutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs
- Fokus auf einzelne Zielgruppen (Heterogenität des Sports!)
- Effizienter, praxis-orientierter Vollzug von Projekten und Massnahmen im Kanton Bern
- enge Zusammenarbeit mit den Akteuren im Bereich Sport und Verkehr
- Leistungskontrolle zur Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen
- Kanton Bern als Pilotgebiet, Ausbaufähigkeit auf andere Kantone/ganze Schweiz

Projektdauer

2002 bis 2005, 4 Jahre

Budget

ca. Fr. 200'00.- /Jahr





Übersicht

1 PROJEKT
– 4 TEILPROJEKTE

| | | | | |
|----------------------|---|--|--|---|
| WAS? | PROJEKT <i>BEWEGT INS TRAINING</i> | SENSIBILISIEREN + INFORMIEREN VON LEITENDEN | INFORMIEREN + BERATEN VON VERANSTALTENDEN | PLANUNG BEGLEITEN + BERATEN VON TRÄGERN DER SPORT- INFRASTRUKTUREN |
| WIE? | WETTBEWERB MEDIENARBEIT | AUS- UND FORTBILDUNG J+S | VERKEHRSTIPPS FÜR SUBVENT. ANLÄSSE | ERSCHEINUNGSGES-/ PARKIERUNGS- ASPEKTE |
| WER? | VERBÄNDE/ VEREINE | J+S-LEITENDE | VERANSTALTENDE | GEMEINDEN UND ANDERE TRÄGER VON SPORTANLAGEN |
| WIE VIEL? | 64/ 3'400 | ca. 25'000 aktiv ca. 10'000 LK/FK ca. 2'000 / J. | ca. 200 / J. ca. Fr. 700'000.-- (Beiträge) | ca. 200 / J. subventioniert mit 6-12 Mio. Fr. / J. |





Bewegt ins Training

Bisherige Ergebnisse

- Wettbewerbsvorbereitung: Information der Berner Sportverbände, Medienkonferenz
- Wettbewerbsaufruf: Mailing an Sportvereine, Telefonaktion, Reminderkarte
- Wettbewerbsdurchführung: Info-Veranstaltungen mit teilnehmenden Vereinen, Begleitung

Weiteres Vorgehen

- Wettbewerbsdauer bis Herbst 03, Jurierung, Preisverteilung mit Medienkonferenz Okt. 03
- Projekte mit Vorbildcharakter erarbeiten
- Aktive Kommunikation der Resultate, Aufzeigen der Handlungsfelder für die Öffentlichkeit
- Weiterentwicklung der Produkte (finanzielle Anreize für alle Teilnehmenden, Nutzen der kommunalen Netzwerke)





Ausbildungsmodul J+S

Bisherige Ergebnisse

- Unterrichtssequenz zum Thema „Sportverkehr“ bereitgestellt, rund 90 min. Dauer
- Testanwendung in einem J+S-FK Handball Juni 02
- Vorstellung und Diskussion des Moduls an der J+S-ChefexpertInnenkonferenz Okt. 02
- Einbau des Moduls in 6 J+S-FK (= 20% des Angebots des Kantons) im 2003

Weiteres Vorgehen

- Durchführung der Module ab März 03, enge Begleitung / Controlling
- Laufende Verbesserung des Projektes aufgrund der Erfahrungen
- Integration des Moduls ins nationale J+S-Programm





Sportveranstaltungen

Bisherige Ergebnisse

- Leitfaden für Beratung der Veranstalter von mittleren und kleineren Veranstaltungen
- Broschüre Kurztipps für die Veranstalter
- Anfrage der Veranstalter für Interesse bei Beratung
- Durchführung erster Beratungen

Weiteres Vorgehen

- Aktiveres Rekrutieren von beratungswilligen Veranstaltern
- weitere Beratungen, Rückfragen für Feedback und Controlling
- Prüfung eines Rating Systems für Veranstaltungen / verknüpfen mit *new ride*





Sportanlagen

Bisherige Ergebnisse

- Beratungskonzept, Bereitstellung von Unterlagen
- Durchführung einer Pilotberatung
- Artikel im KPG-Bulletin, welches sich an alle Gemeinden des Kantons Bern richtet
- Prüfung der aktuellen Subventionsgesuche von Bauherren von Sportanlagen
- Durchführung Beratung

Weiteres Vorgehen

- Entwicklung eines neuen Produktes, Rating System
- Musterplanung durchführen, geeignetes Objekt akquirieren





Kontakte

Programmleitung

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Ruedi Meier, ruedi.meier@bve.be.ch
in Zusammenarbeit mit Erziehungsdirektion des Kantons Bern, Amt für Sport

Mobilitätstipps für Veranstalter, Verkehrsberatung rund um Sportanlagen

B+S Ingenieur AG, Walter Schaufelberger, Bern, w.schaufelberger@bs-ing.ch



Kampagne mit Wettbewerb „Bewegt ins Training“, Verkehrs-Know-How für J+S-Leitende

BRO AG, Stefan Maissen, Therwil, st.maissen@bro.ch





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



Alpen retour - Mobilitätskampagne des SAC

Heikle Gratwanderung, steiniger Weg

Referent: Dr. Jürg Meyer, Umweltbeauftragter des SAC

Einleitung und Ausgangslage

Wie der Bergsteiger zum Berg kommt

Alle wissen wir es heute: der Freizeitverkehr macht schon über 50% des gesamten Verkehrsaufkommens in der Schweiz aus, Tendenz zunehmend. Und von den insgesamt rund 100 Milliarden Personenkilometern (Pkm) pro Jahr dafür werden rund 2/3 mit dem PW zurückgelegt. Damit ist der Freizeitverkehr zu einem hoch relevanten ökologischen Faktor in unserem Lande geworden.

Was den Bergsport anbelangt, so brachte eine Diplomarbeit des Umweltingenieurs Florian Hug¹ 1997 ans Licht: der entscheidende ökologische Faktor beim Bergsteigen ist nicht etwa die Ausrüstung oder die Übernachtung in der SAC-Hütte, selbst wenn dort das vom Heli hochgeflogene Essen und Trinken konsumiert wird. Denn auch so verbraucht eine Hüttenübernachtung nur etwa halb soviel Energie wie eine Nächtigung zuhause mit dem üblichen „Unterlandskomfort“. Es ist die Anreise, die durchschnittlich rund 30 mal mehr Energie verbraucht.

Nach diesem markanten Resultat doppelte der Touristikexperte Jürg Stettler in seiner Dissertation am FIF in Bern² gleich noch nach, indem er herausfand, dass unter allen Sportlern die Bergsteiger und Sportkletterer in Bezug auf ihre zurückgelegten durchschnittlichen jährlichen Wegdistanzen an dritter Stelle rangieren, nach den Auto- und Motorradsportlern, und dass dabei 3/4 mit dem PW zurückgelegt werden! Damit war der Mythos vom Natursport Bergsteigen arg angekratzt.

Wir vom SAC haben dies zum Glück schon vorher zumindest qualitativ auch so gesehen und haben 1998 eine Umfrage bei unseren SAC-Sektionen über ihr Mobilitätsverhalten bei den Sektionstouren gemacht. Die Auswertung zeigte einerseits, dass wir im SAC im Mittel schon deutlich mehr den öV benutzen (43%) als die nicht organisierten Bergwanderer und Bergsteiger, dass es aber gewaltige Unterschiede gibt zwischen Sektionen und Regionen und dass vor allem in der Romandie das Potenzial für eine markante Steigerung des öV-Einsatzes vorhanden ist.

¹ Stoff- und Energieflussanalyse für die Chamanna da Tschierva SAC. Florian Hug, 1997, Diplomarbeit ETHZ

² Sport und Verkehr. Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten. Jürg Stettler, 1997, FIF Bern; Berner Studien zu Freizeit und Tourismus Nr. 36

Im SAC-Leitbild von 1995 ist ausdrücklich festgehalten, dass eine ökologisch ausgerichtete und naturverträgliche Ausgestaltung unserer eigenen Aktivitäten hohe Priorität hat. Damit war die Ausgangslage und Motivation gegeben, im Rahmen einer eigenen Kampagne das Potenzial bei der Anreise zum Berg möglichst gut auszunützen.

Das Projekt „Alpen retour“ und seine Ziele

Schwierige Route mit etlichen Schlüsselstellen

Wir wählten ein anspruchsvolles Gipfelziel mit einer schwierigen Route aus: Wir wollen nichts weniger als den SAC zu einem nationalen Vorbild für einen ökologisch und nachhaltig handelnden Sportverband machen. Konkret wollen wir insgesamt 10% der Sektions-Pkm per PW durch öV-Kilometer ersetzen, das sind rund 1 Mio Pkm jährlich. Damit wollen wir über den Verband hinaus Vorbilds- und Signalwirkung erreichen.

Die gross angelegte Kampagne läuft 3 Jahre, heuer sind wir im dritten Jahr. Das Mitmachen ist für die SAC-Sektionen freiwillig. Es machen mehr als die Hälfte der 110 Sektionen mit.

Die Kampagne basiert auf den drei Pfeilern Sensibilisierung, ServiceAnreize, materielle Anreize.

Sensibilisierung

- **Selbstdeklaration** der SAC-Sektionen: Jede Sektion führt Buch über die Verkehrsmittelwahl bei ihren Touren. Damit können die Veränderungen quantitativ erfasst werden
- **Pilotprojekt Romandie**: Die Kampagne wurde mit ausgewählten Sektionen der Romandie begonnen, um Erfahrungen zu sammeln und der Romandie einen Vorsprung zu geben.
- **Jugendwettbewerb**: Ein kreativer Wettbewerb mit attraktiven Preisen soll die junge Generation vermehrt in die Kampagne einbeziehen.
- **Öffentlichkeitsarbeit**: Mit regelmässiger Information auf allen clubinternen Kanälen (Sektionsbulletins, zentrales Cluborgan, Intern → www.alpenretour.ch / www.alpesretour.ch)im Bewusstsein gehalten und vertieft.

Service-Anreize

- **Alpen-Fahrplan**: im Jahr 2001 wurde ein kompaktes Büchlein mit Infos zur öV-Anreise zu allen möglichen Destinationen im Berggebiet veröffentlicht (Berghütten, Tourengebiete, wichtigste Talorte, Klettergebiete, etc.)
- **Alpenfahrplan plus**: als Weiterentwicklung wird im Juni dieses Jahres eine kartenbasierte Internetplattform für die allgemeine Öffentlichkeit eingerichtet. Damit kann der Nutzer mit ein paar Mausklicken von seinem Wohnort bis zu seinem Tourenziel sämtliche Informationen zu SBB-Fahrplan, kombinierter Mobilität, Dienstleistungen sowie umfassenden Angaben zur Berghütte finden.

Name der Seite: www.alpenonline.ch / alpesonline.ch

- **Mobilitätsberatung**: die einzelnen SAC-Sektionen können eine gratis Mobilitätsberatung durch geschulte Bergführer beziehen.
- **ÖV-Tourenführer**: zusammen mit der Bergschutzorganisation „Mountain Wilderness“ wurde ein weiterer öV-Skitourenführer für die Romandie herausgegeben.

Materielle Anreize

- **SAC-Ausbildungsticket:** Für sämtliche SAC-Kurse ist die Anreise im Kurspreis inbegriffen
- **Alpenticket „Rail & Sleep“:** 2001 wurde zusammen mit den SBB das attraktive „Alpenticket“ für SAC-Mitglieder geschaffen, eine Dreitageskarte mit einer Hüttenübernachtung inbegriffen. Aus Kostengründen musste die Aktion allerdings 2002 abgebrochen werden. Wir sind derzeit am Suchen einer Alternative.

Die Kosten

Die SAC - Mobilitätsseilschaften sind vom Bund, Stiftungen und vom SAC selbst gesponsort

Vom Finanzrahmen her ist die Kampagne eines des bisher grössten Projekte des SAC. Weil der Verband die personellen Kapazitäten dafür nicht selbst aufbringen konnte, wurde die Projektleitung ausgelagert. Sie wird partnerschaftlich wahrgenommen durch das Alpenbüro Klosters (Jöri Schwärzel) und Pascal Regli, Verkehrsexperte.

Das gesamte Projektbudget über drei Jahre beträgt Fr. 541'000.-. Die Finanzierung verteilt sich wie folgt:

- | | |
|--|-----------|
| ➤ SAC eigene Mittel | 90'000.- |
| ➤ Stiftung "Save The Mountains", Zürich-Kloten | 90'000.- |
| ➤ Bundesämter (ARE, BUWAL, BfE, BAG) | 350'000.- |
| ➤ Verkehrsclub der Schweiz VCS | 10'000.- |
| ➤ Weitere | 1'000.- |

Bisherige Wirkungen, Erfolge und Misserfolge

Nach etlichen schönen Seillängen, etwas Steinschlag und einem heftigen Gewitter nach wie vor auf der Route

Insgesamt sind wir zufrieden, aber nicht begeistert vom bisher erreichten. Die Route erwies sich als heikel, wir verstiegen uns auch ein paar mal, immer mal wieder bläst uns eine steife Brise um die Ohren, hie und da gibt's auch Steinschlag und einmal gerieten wir in ein heftiges Gewitter. Konkret heisst das:

Der Ansatz, von der Basis (Sektionen & Mitglieder) her zu arbeiten (bottom up), kombiniert mit zentral gesteuerten Massnahmen (top down) hat sich bewährt. Es haben sie zahlreiche erfreulich Kontakte mit Sektionsvertretern ergeben – ein positiver Effekt für das gesamte Clubleben.

Mehr als 50% der SAC-Sektionen machen freiwillig und aktiv mit. Das ist für einen Sport- und Freizeitverband ein sehr gutes Resultat und zeigt das grundsätzlich hohe Engagement im SAC für die Umwelt. In vielen SAC-Sektionen wurde die Anreisetematik erst durch die Kampagne zu einem wirklichen Thema, über das aktiv nachgedacht wird.

Der Alpenfahrplan und sicher noch mehr Alpenfahrplan plus sind sehr gute Produkte, die auch weit über die Projektzeit hinaus Wirkung haben werden.

Einer der „materiellen Bergführer“ des „Rail&Sleep – Tickets“ ist „abgestürzt“, weil sowohl wir als auch SBB nicht von realistischen Rahmenbedingungen ausgegangen sind. Wir waren wohl zu blauäugig. Etwas mehr kühler und kritischer Pragmatismus hätte dies wohl verhindern können – wie das ja beim Bergsport überlebenswichtig ist.

Eine weitere Lehre daraus ist auch, dass wir mit dem Ticket zu wenig nicht materiellen Mehrwert verbunden haben.

Die Auswertungsarbeit der Selbstdeklaration überfordert manche Sektionen und einige „werfen das Handtuch“ → das Problem der Überforderung von Partnern ist sehr sensibel.

Die Mobilitätsberatung wurde viel weniger nachgefragt als wir erwarteten. Das hat uns etwas enttäuscht. Doch die Sektionen haben wohl eine gewisse Angst davor, dass man ihnen zu sehr „dreinreden“ wollte.

Von uns vorgesehene spielerische Elemente (etwa das so genannte „edelweiss sammeln“) wurden weitgehend nicht verstanden, nicht goutiert. Es war für den SAC nicht ein passendes Element.

Fazit und Ausblick

Neue Seilschaften gebildet, aber Gipfel noch nicht erreicht.

Wir sind im zweiten Drittel der Wandunterwegs, können die zurückgelegte Route schon etwas überblicken, spüren langsam die Müdigkeit und die diversen Blessuren, und ob wir den Gipfel tatsächlich erreichen ist immer noch nicht ganz sicher.

Wichtige Erfolgsfaktoren

- Freiwilligkeit und mix von Bottom-up und Top-down Ansatz: Die Freiwilligkeit nimmt sehr viel Druck weg, der Mix schafft mehr Motivation und Vertrauen
- Bergführer als Mobilitätsberater fanden gute Akzeptanz: Man muss anerkannte „Autoritäten“ aus dem eigenen Bereich gewinnen können
- Attraktive und professionelle Angebote sind wichtig: Der Alpenfahrplan wurde allseits hoch geschätzt, vom Alpenfahrplan plus kann dies noch mehr erwartet werden

Misserfolgskfaktoren

- „Absturz“ des Rail&Sleep Ticket: Angebote müssen realistisch und vorsichtig kalkuliert werden
- Überforderung von Sektionen: Man muss sehr vorsichtig sein, wie viel man Partnern zumuten will.
- Persönliche Kommunikation: Es ist entscheidend, wer und wie ein Projekt an die Zielgruppe kommuniziert. Da hat es bei uns Pannen gegeben.

Nachhaltige Wirkung?

Innerhalb des SAC dürften wir mit der Kampagne eine länger anhaltende Wirkung erzielen. Die sorgfältig aufgelegte Erfolgskontrolle durch die IKAÖ (Uni Bern) wird uns wertvolle Auswertungen und Resultate liefern.

Die Wirkung über den SAC hinaus kann noch nicht abgeschätzt werden. Mit Alpenfahrplan plus und einem angestrebten neuen „Alpenticket“ für die Allgemeinheit haben wir gute Chancen, solche Wirkungen zu erreichen. Aber auch ein „Nachahmefekt“ in anderen Freizeit- oder Sportverbänden kann erwartet werden.