

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung: Erlebnisregion «Engelberg-Titlis / Melchsee-Frutt / Meiringen-Hasliberg»

Autorin und Autoren:

Tina Keller, Sebastian Imhof, Jonas Frölicher, Prof. Dr. Timo Ohnmacht

Erstellung: April 2021



Inhaltsverzeichnis

Verzeichnisse	3
Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	3
Zusammenfassung	6
1. Einleitung	12
1.1. Ausgangslage und Problemstellung	12
1.2. Ziele und Aufbau der Verkehrsanalyse	12
2. Situationsbeschreibung	14
2.1. Engelberg – Titlis	14
2.2. Melchsee-Frutt	16
2.3. Meiringen-Hasliberg	17
2.4. Veränderung: Zubringer und Beherbergung	19
3. Verkehrsangebot	21
3.1. Verkehrserschliessung	21
3.2. Erreichbarkeit	24
3.3. Parkplatzangebot	30
3.4. Ski- und Ortsbusse	32
3.5. Veränderung: Verkehrsangebot	33
4. Nachfrage	35
4.1. Definitionen und Abgrenzung	35
4.2. Wintergäste, Skierdays und Logiernächte	35
4.3. Verkehr	37
4.4. Veränderung: Nachfrage	41
5. Einflüsse auf die Nachfrage	42
5.1. Entwicklung des Wintersportes und Nachfragetrends	42
5.2. Grundlagen der Prognose	44
6. Verkehrsprognose nach Zusammenschluss in eine Erlebnisregion	45
6.1. Wintergäste und Skierdays (Input)	45
6.2. An- und Abreise in die Tourismusregion (MIV und ÖV) (Output)	47
6.3. Innerortsverkehr (Belastungen Parkplätze an der Talstation, Ski und Ortsbusse) (Output)	49
6.4. Zusammenfassung der Prognose: Wintergäste und Verkehr	51

7. Herausforderungen nach Zusammenschluss	53
7.1. Abreise aus der Tourismusregion	53
7.2. Innerortsverkehr	56
7.3. Zusammenfassung der Herausforderungen	58
8. Gesamtstrategie	59
9. Teilstrategien (TS) und Massnahmenempfehlung	61
9.1. TS 1: Strassenverkehr in Tourismusregionen verringern, nachhaltig lenken, erträglich gestalten	61
9.2. TS 2: Öffentlicher Verkehr in Tourismusregionen nachhaltig lenken und erträglich gestalten	62
9.3. TS 3: Pricing – ökonomische Anreize, um Verkehrsspitzen zu brechen	66
9.4. TS 4: Faktor Mensch – Psychologische Ansätze zur Stärkung nachhaltiger Mobilität	68
9.5. TS 5: Digitalisierung – Technische und soziale Innovationen	69
10. Schlussbetrachtung und Empfehlung	70
11. Quellenverzeichnis	72

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Karte der Tourismusregion Engelberg-Titlis	14
Abbildung 2:	Karte der Tourismusregion Melchsee-Frutt	16
Abbildung 3:	Karte der Tourismusregion Meiringen-Hasliberg	18
Abbildung 4:	Übergeordnete Verkehrsanbindung der Erlebnisregion auf Strasse und Schiene	21
Abbildung 5:	Projekte Obwaldner A8	22
Abbildung 6:	Reisezeitisochronen für Engelberg	25
Abbildung 7:	Reisezeitisochronen für Melchsee-Frutt	26
Abbildung 8:	Reisezeitisochronen für Meiringen-Hasliberg	26
Abbildung 9:	Kostenloser Ortsbus der Engelberger Autobetriebe AG	33

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zubringerkapazitäten Engelberg – Gerschnialp – Trübsee	15
Tabelle 2:	Beherbergungsangebot Engelberg	15
Tabelle 3:	Zubringerkapazitäten Stöckalp – Cheselenfirst / Melchsee-Frutt	17
Tabelle 4:	Beherbergungsangebot Melchsee-Frutt	17
Tabelle 5:	Zubringerkapazitäten Meiringen-Hasliberg	18
Tabelle 6:	Beherbergungsangebot Meiringen-Hasliberg	19
Tabelle 7:	Zubringer und Beherbergung (mit Veränderung seit 2007)	20
Tabelle 8:	Weitere Ersatzneubauten	20
Tabelle 9:	Reisezeitisochronen für den MIV und erreichbare Bevölkerung	25
Tabelle 10:	Reisezeit nach Engelberg mit dem MIV (in Minuten)	27
Tabelle 11:	Reisezeit nach Engelberg mit dem ÖV (in Minuten)	27

Verzeichnisse

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Tabelle 12:	Reisezeit nach Melchsee-Frutt mit dem MIV (in Minuten)	28
Tabelle 13:	Reisezeit nach Melchsee-Frutt mit dem ÖV (in Minuten)	28
Tabelle 14:	Reisezeit nach Meiringen-Hasliberg mit dem MIV (in Minuten)	29
Tabelle 15:	Reisezeit nach Hasliberg mit dem ÖV (in Minuten)	30
Tabelle 16:	Reisezeit nach Meiringen, Hasliberg-Bahnen mit dem ÖV (in Minuten)	30
Tabelle 17:	Parkplatzkapazität Engelberg	31
Tabelle 18:	Parkplatzkapazität Melchsee-Frutt – Talstation Stöckalp	31
Tabelle 19:	Parkplatzkapazität Meiringen-Hasliberg	32
Tabelle 20:	Verkehrsangebot (Veränderung seit 2007)	34
Tabelle 21:	Entwicklung Anzahl Wintergäste seit 2007	36
Tabelle 22:	Entwicklung Wintergäste seit 2007 in Prozent gemäss Mittelwert (Tendenzen)	36
Tabelle 23:	Skierdays (Saison 2017/18)	36
Tabelle 24:	Logiernächte (Saison 2018/19)	37
Tabelle 25:	Zufahrtsstrassen	37
Tabelle 26:	Belastungswerte Melchtalerstrasse (Wintermonate) pro Tag	38
Tabelle 27:	Abendspitzen Zufahrtsstrassen	38
Tabelle 28:	Abendspitzen Melchtalerstrasse	39
Tabelle 29:	Aussteiger pro Tag in Engelberg auf IR Luzern – Engelberg	39
Tabelle 30:	Aussteiger pro Tag in Stöckalp auf Postauto-Linie Sarnen – Stöckalp	39
Tabelle 31:	Aussteiger pro Tag in Sarnen auf Postauto-Linie Stöckalp – Sarnen	40
Tabelle 32:	Aussteiger pro Tag in Meiringen auf IR Luzern – Interlaken Ost	40
Tabelle 33:	Aussteiger pro Tag in Hasliberg Twing & Reuti auf Postauto-Linie Brünig – Hasliberg	40
Tabelle 34:	Aussteiger pro Tag in Hasliberg Twing und Brünig Bahnhof	41
Tabelle 35:	Nachfrage Wintergäste und Verkehr (Veränderung seit 2007)	41

Verzeichnisse

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Tabelle 36:	Trends im Wintersport	42
Tabelle 37:	Wintergäste Total an einem Durchschnittstag	47
Tabelle 38:	Wintergäste Total an einem Spitzentag	47
Tabelle 39:	Verkehrsaufkommen Wintergäste an einem Durchschnittstag	48
Tabelle 40:	Verkehrsaufkommen Wintergäste an einem Spitzentag	49
Tabelle 41:	Verkehrsaufkommen Wintergäste vor Ort an einem Durchschnittstag	50
Tabelle 42:	Verkehrsaufkommen Wintergäste vor Ort an einem Spitzentag	51
Tabelle 43:	Nachfrage Wintergäste und Verkehrsaufkommen nach Zusammenschluss	51
Tabelle 44:	Übersicht Prozentwachstum nach Zusammenschluss	52
Tabelle 45:	Zusammenfassung der Herausforderungen	58

Zusammenfassung

Die drei Tourismusregionen Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt sowie Meiringen-Hasliberg prüfen aktuell die Zusammenarbeit für einen infrastrukturellen Zusammenschluss ihrer Beförderungsanlagen des Wintersports.

Die aus dem Verbund entstehende Tourismusregion wird nachfolgend als Erlebnisregion bezeichnet.

Der Zusammenschluss zu einer Erlebnisregion führt gemäss Prognosen zu einer Zunahme von Wintergästen.

Dies kann die Verkehrssituation in den Tourismusregionen selbst sowie bei An- und Abreise mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichen Verkehrs (ÖV) verändern. Die Problemkreise liegen – wie bereits heute ohne Verbindungen – bei den zur Verfügung stehenden Verkehrskapazitäten, die Belastung der Ortsdurchfahrten sowie bei der Ökologie (Treibhausgase, Lärm und Luftschadstoffe).

Das vorliegende Verkehrsanalyse hat vor dem Hintergrund dieser Ausgangslage vier Ziele:

1. Analyse der **Veränderungen in den Tourismusregionen im Allgemeinen** und der **Verkehrssituation im Besonderen** «in der letzten Dekade» (Vergleiche ab 2007, je nach Datenlage)
2. Quantifizierung der **zukünftigen Verkehrsentwicklung nach Zusammenschluss** anhand von Annahmen
3. Erkennen von **Herausforderungen für das Verkehrssystem**
4. Entwicklung von **Massnahmen(-bündel)**, um heutigen und künftigen **Kapazitätsengpässen** und damit den negativen Effekten des Verkehrs (Treibhausgase, Lärm und Luftschadstoffe) im Verkehrssystem entgegenzuwirken

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der vorliegenden Arbeit um kein Verkehrskonzept, sondern um eine Verkehrsanalyse handelt. Die Entwicklung des Verkehrs wird für die letzten zehn Jahre nachgezeichnet und in die Zukunft im Falle eines Zusammenschlusses projiziert. Es werden diverse verkehrsreduzierende Massnahmen vorgeschlagen, ohne diese zu priorisieren oder bereits finanzielle Auswirkungen für deren Umsetzung zu ermitteln. Dies wäre die Aufgabe eines darauffolgenden Verkehrskonzeptes.

Veränderungen in der Tourismusregion und der Verkehrssituation (Punkt 1) in der letzten Dekade werden in Tabelle Z-1 und Z-2 zusammengefasst. Bezogen auf die Nachfrageveränderung gilt es zu beachten, dass es sich bei den Vergleichswerten der Saison 2007/2008 um einen schneearmen Winter gehandelt hat.

	Engelberg-Titlis	Melchsee-Frutt	Meiringen-Hasliberg
Zubringer (ab Talstation)	3120 Personen/Stunde (+34 %)	2125 Personen/Stunde (+80 %)	2600 Personen/Stunde (Keine Veränderung)
Vermietbare Betten	6595 Betten (+12 %)	1635 Betten (+44 %)	2985 Betten (+20 %)
Nachfrage Skierdays & Wintergäste (Schätzungen)			
Durchschnitt	~ (+70 %)	~ (+16 %)	~ (+67 %)
Spitzentag	~ (+9 %)	~ (+55 %)	~ (+56 %)
Logiernächte			
Logiernächte	+8 % (Durchschnitt) +11 % (Hotels)	+13 %	+2 %

Tabelle Z-1: Veränderungen in der Tourismusregion und der Verkehrssituation «in der letzten Dekade»

Zusammenfassung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

	Engelberg-Titlis	Melchsee-Frutt	Meiringen-Hasliberg
Verkehrsanschluss (ab Zentralschweiz)			
MIV	Keine wesentlichen Veränderungen	A8 Obwalden, jedoch keine grösseren Ausbauten ab Sarnen	A8 Obwalden, diverse Ausbauten
ÖV	Engelberg-Tunnel	Zentralbahn (Taktverdichtung)	
Reisezeitgewinne bis Talstation (Erreichbarkeit)			
MIV	7 % bis 13 %, insbesondere ab Zürich	bis zu 16 %, insbesondere ab Zürich	bis zu 30 %, insbesondere ab Zürich, Raum Bern und Thun
ÖV	bis zu 25 %, insbesondere ab Luzern, Basel und Olten (nicht ab Zürich)	11 % bis 26 %, aus allen Regionen	bis zu 14 %, ab Basel und Olten, zudem ab Bern Halbstundentakt (nicht ab Luzern / Zürich)
Verkehrsinfrastruktur vor Ort			
Postauto, Ski- und Ortsbusse	Ski- und Ortsbusse vorhanden (keine wesentlichen Veränderungen)	Postauto vorhanden (Direktverbindungen bei hoher Nachfrage ab Sarnen, ÖV-Shuttleverkehr auf Parkplatz bei hoher Frequenz)	Ski- und Ortsbusse vorhanden (neuer Abendbus zwischen Bahnhof Brünig und Hasliberg Dorf)
Parkplätze	keine wesentlichen Veränderungen	+10 % (Parkhaus + neue Bewirtschaftung)	keine wesentlichen Veränderungen
Verkehr (zentrale Verkehrsachsen)			
MIV Winter (durchschnittlicher Tagesverkehr DTV)	+7 % (Dallenwil)	+ 38 % (Alpnachstad)	+ 35 % (Giessbachtunnel) +41 % (Brünig, Letzi) + 9 % (Meiringen, Lammi)
ÖV	Keine Daten zur Analyse der Veränderungen vorhanden / Spitzenwerte vorhanden für Engpassanalysen		

Tabelle Z-2: Veränderungen in der Tourismusregion und der Verkehrssituation «in der letzten Dekade»

Zusammenfassung: «Tourismusregion und Verkehrssituation»

- Die Tourismusregionen haben in der letzten Dekade ihre Zubringerkapazitäten in die Skigebiete durch Seilbahnen stark erhöht.
- Gleichzeitig sind die Beherbergungskapazitäten in Form von vermietbaren Betten in allen Tourismusregionen angewachsen.
- Die Tourismusregionen haben eine merkliche Zunahme der Wintergäste und der Logiernächte innerhalb der letzten Dekade erfahren.
- Die verkehrliche Erschliessung und die Erreichbarkeit (Reisezeitgewinne) der Tourismusregionen haben sich verkehrsträgerübergreifend verbessert.
- Die Ski- und Ortsbusse haben bezogen auf die Kapazitäten seit 2007 keine nennenswerten Veränderungen erfahren (bis auf Direktverbindungen Postauto Sarnen nach Stöckalp).

Zusammenfassung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

- Die Anzahl Parkplätze in Engelberg-Titlis und Meiringen-Hasliberg wurden in der letzten Dekade nicht wesentlich ausgebaut. In Melchsee-Frutt stiegen dagegen die Parkplätze um 10 % aufgrund der Realisation eines Parkhauses an.
- Zentrale Zubringer des MIV weisen im Winter eine Zunahme des Verkehrs auf, allerdings sind fahrtzweckspezifischen Analysen an den Querschnitten nicht möglich.

Interpretation: «Tourismusregion und Verkehrssituation»

- Die Zunahme an Wintergästen ist beeinflusst durch höhere Kapazitäten der Zubringer, dem Anstieg der vermietbaren Betten, Verbesserungen in der verkehrlichen Erschliessung und den daraus resultierenden Reisezeitgewinnen (Erreichbarkeit).
- Der infrastrukturelle Zusammenschluss der Beförderungsanlagen ist ein naheliegendes Ausbauziel, so dass die Pistenkapazitäten mit den gesteigerten Kapazitäten der Zubringeranlagen und dem Anstieg der Beherbergungsmöglichkeiten der letzten Dekade Schritt halten können.
- Aufgrund des vergleichsweise geringen Wachstums des MIV am Querschnitt Dallenwil ist zu vermuten, dass das Wachstum an Wintergästen in Engelberg-Titlis zu grossen Teilen durch den ÖV abgefangen wurde.

Lütolf (2020) prognostiziert die Zunahme an Wintergästen (nur Skierdays) (**Punkt 2**) nach dem Zusammenschluss in eine Erlebnisregion (Tabelle Z-3). Darauf aufbauend wird in Tabelle Z-3 ebenfalls die prognostizierte Verkehrsentwicklung zusammengefasst.

		Engelberg-Titlis	Melchsee-Frutt	Meiringen-Hasliberg
Skierdays & Wintergäste	Durchschnitt	490 (+10 %)	80 (+3 %)	300 (+10 %)
	Spitzentag	920 (+11 %)	315 (+3 %)	970 (+10 %)
Zusätzliches Verkehrsaufkommen im Segment Wintergäste				
Anfahrtsachse ÖV (Personen)	Durchschnitt	30 (+5 %)	10 (+3 %)	20 (+6 %)
	Spitzentag	55 (+6 %)	20 (+2 %)	55 (+5 %)
Anfahrtsachse MIV (Fahrzeuge)	Durchschnitt	50 (+5 %)	10 (+2 %)	30 (+5 %)
	Spitzentag	85 (+6 %)	35 (+2 %)	90 (+5 %)
Ski- und Ortsbusse (Personen)	Durchschnitt	200 (+10 %)	Gäste mehrheitlich in Tourismusregion	120 (+10 %)
	Spitzentag	370 (+11 %)	Gäste mehrheitlich in Tourismusregion	390 (+10 %)
Parkplätze (an Talstation)	Durchschnitt	100 (+10 %)	10 (+2 %)	60 (+10 %)
	Spitzentag	190 (+11 %)	35 (+2 %)	200 (+10 %)

Tabelle Z-3: Nachfrage Wintergäste und Verkehrsaufkommen nach Zusammenschluss Interpretation «Veränderung Verkehrsnachfrage»

Interpretation «Veränderung Verkehrsnachfrage»:

- Auf allen Zufahrtsachsen und in allen drei Tourismusregionen ist nach Zusammenschluss mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen.
- Gemäss Lütolf (2020) betragen die Zuwächse bezogen auf die Wintergäste aus Zusammenschluss und steigenden Beherbergungsmöglichkeiten 8 % bezogen auf alle drei Tourismusregionen.

Zusammenfassung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

- Der daraus folgende Mehrverkehr im MIV und im ÖV wird ein Wachstum zwischen 2 % bis 11 % aufweisen.
- Auf den Anfahrtsachsen sind es 2 % bis 6 %.
- In den Tourismusregionen selbst beträgt das Nachfragewachstum für Parkplätze an der Talstation und Fahrten in den Ski- und Ortsbusse zwischen 2 % bis 11 %.
- Diese Wertebereiche werden als realistische und im Bericht begründete Schätzungen angesehen und dienen als Grundlage zur Diskussion der daraus entstehenden Herausforderungen für die Tourismusregionen.

Die Herausforderungen für das Verkehrssystem (**Punkt 3**) werden in Tabelle Z-4 anhand von Beispielen aufgezeigt, die eine gewisse Empfindlichkeit für Veränderungen aufweisen («neuralgische Punkte»).

Herausforderungen		Engelberg-Titlis		Melchsee-Frutt		Meiringen-Hasliberg	
MIV «Zufahrt» (ASP)	Durchschnittstag	Dallenwil	+5 %	Alpnachstad	+1 %	Giessbach-tunnel	+2 %
				Melchtalerstrasse	+20 %	Brünig, Letzi	+2 %
	Spitzentag			Alpnachstad	+1,5 %	Giessbach-tunnel	+4 %
				Melchtalerstrasse	+12 %	Brünig, Letzi	+4 %
ÖV «Zufahrt»	Durchschnittstag	+6 %		+3 %		+3 %	
	Spitzentag	+6 %		+3 %		+7 %	
Parkplätze	Durchschnittstag	Kapazitäten ausreichend					
	Spitzentag	Kapazitäten nicht ausreichend					
Ski- und Ortsbusse		Keine quantitative Bewertung möglich. An Spitzentagen hohe Herausforderungen.					
Bewertung der Herausforderungen							
tief		mittel			Hoch		

Tabelle Z-4: Herausforderungen Verkehrssystem (Beispiele für neuralgische Punkte)

Interpretation «Herausforderungen»:

- Die Herausforderungen für das Verkehrssystem treten vor allem an Spitzentagen und in deren Hauptverkehrszeiten auf.
- Vor allem die Abendspitzen von 16 bis 18 Uhr sind an Spitzentagen von Verkehrsüberlastung betroffen.
- Der Beitrag zu den Engpässen auf den Zufahrtsachsen des Bundes- und Nationalstrassennetzes aufgrund des Wachstums aus dem Zusammenschluss zur Erlebnisregion ist als gering einzuschätzen.
- Jedoch dürften Engpässe auf den Strassen in den Gemeinden der Tourismusregionen auftreten, insbesondere dann, wenn sich die Fahrtenzwecke des Pendelns und der Freizeit abends überlagern. Dies ist insbesondere für die Melchtalerstrasse an Spitzentagen der Fall.
- Kapazitätsengpässe zeichnen sich an Spitzentagen vor allem bei den zur Verfügung stehenden Parkplätzen an den Talstationen ab.

Zusammenfassung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

- Auch gelangen an Spitzentagen die Kapazitäten der Postautos sowie der Ski- und Ortsbusse vor Ort sowie die der Züge der Zentralbahn an ihre Grenzen.
- Insgesamt beziehen sich diese Aussagen auf die rund 5 bis 10 Spitzentage in der Wintersaison.
- Das Verkehrssystem ist an Durchschnittstagen in der Tendenz ausreichend für den Zusammenschluss.

Vor dem Hintergrund der genannten Herausforderungen stellt sich die Frage, ob das Verkehrssystem infrastrukturell auf diese Spitzenlastzeit dimensioniert werden muss, um den Mehrverkehr aufnehmen zu können.

Es werden Massnahmen vorgeschlagen, die zur Glättung der Nachfragespitzen beitragen können oder eine Verlagerungswirkung zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs bewirken können. Dies reduziert auch die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Ökologie.

Die kombinierte Umsetzung in Massnahmenbündel – also die Kombination von Massnahmen – dürften den verkehrlichen Herausforderungen entgegenwirken, indem die Nachfrage so verteilt wird, dass sie das bestehende Verkehrssystem nicht überlastet.

Es werden die folgenden Massnahmen (**Punkt 4**) in Teilstrategien (TS) empfohlen, die im Bericht näher erläutert werden (vgl. Tabelle Z-5).

Teilstrategie	Massnahmenbeispiele
Strassenverkehr in Tourismusregionen nachhaltig lenken und erträglich gestalten	<ul style="list-style-type: none">– Gesamtverkehrsleitsystem für die gesamte Erlebnisregion– Einrichten von P & R (Park & Ride) an Knotenpunkten– Überprüfen von Massnahmen zur Lärmeindämmung durch den MIV
Öffentlicher Verkehr in Tourismusregionen nachhaltig lenken und erträglich gestalten	<ul style="list-style-type: none">– On-Demand Verkehr (Shuttle) anbieten (ab strategischen Knotenpunkten, wie P & R oder Bahnhöfe)– Erhöhung des Komforts der ÖV-Anreise durch die Reduktion der Anzahl Umsteigevorgänge und Gepäcktransport– Zusammenarbeit zwischen Sportfachgeschäften und Hotels für Vereinfachung der Materialmiete– Schaffung eines ÖV-Tickets für die ganze Region
Pricing – Ökonomische Anreize schaffen, um Verkehrsspitzen zu brechen	<ul style="list-style-type: none">– Preisanpassung als Steuerungsinstrument zur Verkehrsverlagerung (z. B. Abreise am Morgen anstatt am Abend, Anreise am Donnerstag anstatt am Freitag, Abreise am Montag anstatt am Sonntag)– Erhöhung der Mehrtagesaufenthalte durch Mietplattformen für Ferienwohnungen mit erweitertem Service für Vermieter– Schaffung neuer und preislich attraktiver Angebote im Bereich Food, Drink und Unterhaltung, um Gäste zu einer späteren Heimreise zu motivieren
Faktor Mensch – Psychologische Ansätze zur Stärkung nachhaltiger Mobilität	<ul style="list-style-type: none">– Kampagnen zur nachhaltigen Mobilität bei der Anreise– Verhaltensökonomische Ansätze zur Verringerung des Verkehrsaufkommens

Zusammenfassung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Teilstrategie	Massnahmenbeispiele
Digitalisierung – Technische und soziale Innovationen	<ul style="list-style-type: none">– Steuerung des Verkehrsaufkommens mittels Lancierung einer Erlebnisregion-App– Errichten und Bewerben von Co-Working-Spaces, flankiert mit dynamischem Preismanagement für Hotelübernachtungen («Bed & Co-Working»)

Tabelle Z-5: Teilstrategien und Massnahmenbeispiele

Grenzen des Ansatzes und Empfehlungen

Die Berechnungen berücksichtigen keine Annahmen für die Zielwahl aufgrund neuer Wahlmöglichkeiten für den Zutritt zur Erlebnisregion. Auch wenn aktuell dieser Effekt noch nicht quantifizierbar ist, sollte drauf hingewiesen werden, da sich hieraus auch Potentiale für Massnahmen zur Verkehrsverlagerung ergeben können. Denn Anfahrtswege, die früher um die anderen Tourismusregionen herum verliefen, können neu anhand des Zusammenschlusses durch die Erlebnisregion hindurchführen. Wenn zum Beispiel der Zugang zur Tourismusregion Meiringen-Hasliberg über Engelberg-Titlis möglich ist, so ist auch eine Zielwähländerung der Zentralschweizer Gäste möglich, indem der Zutritt über Engelberg-Titlis erfolgt. Gleichsam können Wintergäste der Tourismusregion Engelberg aus der (Nord-)Westschweiz einen näher gelegenen Zugang über Meiringen-Hasliberg finden. Vor allem die Wahlmöglichkeiten für den Zugang zur Erlebnisregion über Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt aber auch Meiringen-Hasliberg aus der Zentralschweiz kommend, scheint mit vergleichbarem Reiseaufwand gegeben zu sein. Aus aktueller Sicht ist anzunehmen, dass der Entscheid für den Zugang ins Skigebiet in höherem Masse auf die Melchsee-Frutt fallen dürfte. Die Erreichbarkeitsanalyse zeigen für die Melchsee-Frutt, dass innerhalb eines Stundenradius mit dem Auto die höchste Anzahl an Personen in der Schweiz erreicht werden kann (560 000 Personen). Dies gilt auch für die Erreichbarkeitsanalyse in einem 30 Minuten Radius mit dem Auto (47 000 Personen). Diese Aussagen gelten mehrheitlich für Mehrtagesgäste und basieren lediglich auf der Grundlage der Erreichbarkeitsanalyse.

Die Massnahmenbündel sollten zeitliche und räumliche Verlagerungseffekte bewirken, so dass die verkehrliche Nachfrage über das Angebot in den Tourismusregionen optimal verteilt wird. Vor dem Hintergrund der Digitalisierung, die sich durch die Verfügbarkeit von Echtzeitinformationen zum Beispiel zur Parkplatzbelegung oder zu lokalen Verkehrsengpässen auszeichnet, kann eine darüber informierende Erlebnisregion-App als verkehrslenkende Massnahme nützlich sein. Hier können Anreiseempfehlungen an Personenwagen, On-Demand-Verkehre (Ski-Shuttles) oder Reise-cars übermittelt werden, die eine angebotsoptimierte Verteilung der Nachfrage begünstigt, um Engpässen entgegenzuwirken. Das kann zum Beispiel bedeuten, dass wenn die Carparkplätze in der Melchsee-Frutt belegt sind eine Weiterfahrt nach Meiringen-Hasliberg erfolgt oder vice versa. Zudem kann eine flankierende Wirkung durch Anreizsysteme über die Preisgestaltung (Pricing) erfolgen, um Nachfragespitzen zu verlagern. Beispielsweise können günstige Hotelzimmer die Abfahrt um einen Tag verzögern und darüber hinaus zu einer Rückfahrt am Morgen anstatt am Abend anregen. Durch die (touristische) Angebotsentwicklungen kann ebenfalls die Aufenthaltsdauer verlängert werden (Angebot: «Bed & Co-Working-Office»). Die Anreise mit dem ÖV kann als attraktive Alternative zur Anreise mit dem MIV aus Umweltgesichtspunkten aktiv beworben werden, was im idealen Fall eine Verkehrsverlagerung bewirken kann. Durch solche Massnahmenbündel, die verschiedene Teilstrategien verbinden, können den prognostizierten Engpässen entgegengewirkt werden.

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage und Problemstellung

Die drei Tourismusregionen Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt sowie Meiringen-Hasliberg prüfen aktuell die Zusammenarbeit für einen infrastrukturellen Zusammenschluss ihrer Beförderungsanlagen zur «Erlebnisregion Engelberg-Titlis / Melchsee-Frutt / Meiringen-Hasliberg» – nachfolgend als Erlebnisregion bezeichnet.

Erfahrungen aus bereits durchgeführten Fusionierungen von benachbarten Tourismusregionen zeigen, dass sich hieraus Attraktivitätssteigerungen für die Wintergäste und ein Wachstum an Logiernächten ergeben können. Insbesondere durch die Erhöhung der Pistenkilometer geht ein abwechslungsreicheres Wintersportangebot hervor – vor allem für die Mehrtagesgäste (Lütolf, 2020).

Nach einem Zusammenschluss zur Erlebnisregion wird von einer erhöhten Wertschöpfung im Wintertourismus in den drei Tourismusregionen ausgegangen (Lütolf, 2020). Dies gilt vor allem für die Betreiber von Beförderungsanlagen des Wintersports¹, aber auch nachgelagert für Gastronomie, Hotellerie und Parahotellerie (ebd.).

Die Zunahme an Wintergästen – ausgelöst durch den Zusammenschluss – kann aber auch die Verkehrssituation verändern. Die möglichen Veränderungen stehen im Fokus der nachfolgenden Betrachtung. Ein zentrales Resultat der Arbeit ist die Empfehlung von Massnahmen, das in diesem Zusammenhang als «Verkehrsanalyse» bezeichnet wird. Die Massnahmen zielen darauf ab, möglichen Kapazitätsengpässen im Verkehrssystem aufgrund der potenziellen Nachfragesteigerung durch den Zusammenschluss entgegenzuwirken.

1.2. Ziele und Aufbau der Verkehrsanalyse

Die Verkehrsanalyse hat vor dem Hintergrund der Ausgangslage und der Problemstellung das Ziel, die aktuelle Verkehrssituation und deren Entwicklung zu analysieren und die mögliche, zukünftige Verkehrsentwicklung nach dem Zusammenschluss in eine Erlebnisregion anhand von Annahmen quantifiziert aufzuzeigen. Diskussionen zur Erlebnisregion mit Bezug zum Verkehr können so faktenbasiert und mit dokumentierten Annahmen geführt werden. Die Verkehrsanalyse stellt somit ein Planungsinstrument und eine Entscheidungsgrundlage für die Gemeinden Engelberg, Kerns sowie Meiringen und Hasliberg dar.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der vorliegenden Arbeit um kein Verkehrskonzept, sondern um eine Verkehrsanalyse handelt. Die Entwicklung des Verkehrs wird für die letzten zehn Jahre nachgezeichnet und in die Zukunft im Falle eines Zusammenschlusses projiziert. Es werden diverse verkehrsreduzierende Massnahmen vorgeschlagen, ohne diese zu priorisieren oder bereits finanzielle Auswirkungen für deren Umsetzung zu ermitteln. Dies wäre die Aufgabe eines darauffolgenden Verkehrskonzeptes.

Die Analysegrundlagen entstammen aus Daten vor der Corona-Pandemie. Die Entwicklungen rund um die Pandemie werden in diesem Bericht nur am Rande berücksichtigt (siehe Kapitel 5.1.2.).

¹ Lütolf (2020) kommt anhand von Modellrechnungen zum Schluss, dass durch die Verbindung der Tourismusregionen zur Erlebnisregion die Anzahl der Skierdays im Gebiet der Erlebnisregion um rund 6 % zunehmen könnte, was für die Bergbahnen einen zusätzlichen Ertrag von rund 2 Mio. CHF pro Jahr bedeuten könnte. Zudem werden pro Gebiet zusätzlich zum aktuellen Übernachtungsangebot je 250 neue Betten geschaffen, so könnten die Skierdays um rund 11 % steigen, was für die Bergbahnen einen totalen Verkehrsertrag von 3,5 Mio. CHF pro Jahr bedeuten könnte.

Einleitung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Der Bericht ist wie folgt aufgebaut:

- **Kapitel 2** beginnt mit einem Situationsbeschrieb für die drei Tourismusregionen. Hier erfolgt eine Übersicht zu Beförderungsanlagen sowie Beherbergungen und deren Entwicklung in der letzten Dekade.
- In **Kapitel 3** wird das aktuelle und zukünftige Verkehrsangebot und die Erreichbarkeit der drei Tourismusregionen sowie ebenfalls deren Entwicklung in der letzten Dekade vorgestellt.
- In **Kapitel 4** erfolgt die Darstellung der Nachfrageentwicklung mit besonderem Blick auf die Wintergäste und deren Verkehrserzeugung.
- In **Kapitel 5** werden basierend auf den Ergebnissen aus Kapitel 2 bis 4 die Einflüsse der Nachfrage für Wintergäste und des Verkehrs vorgestellt.
- In **Kapitel 6** wird basierend auf den Grundlagen aus Kapitel 2 bis 5 die zukünftige Verkehrsentwicklung nach dem Zusammenschluss in eine Erlebnisregion mit begründeten Annahmen und aufbauend auf Lütolf (2020) vorgestellt.
- In **Kapitel 7** erfolgt eine Problemanalyse mit Bezug zur aktuellen verkehrlichen Situation in den Tourismusregionen.
- Auf dieser Grundlage wird in **Kapitel 8** eine übergeordnete Gesamtstrategie für die Erlebnisregion formuliert.
- In **Kapitel 9** werden abschliessend konkrete Massnahmenempfehlungen vorgestellt. Die Massnahmen zielen darauf ab, Kapazitätsengpässe im Verkehrssystem aufgrund der potenziellen Nachfragesteigerung ausgelöst durch den Zusammenschluss entgegenzuwirken.
- In **Kapitel 10** erfolgt eine Schlussbetrachtung mit Empfehlung.

2. Situationsbeschreibung

Die Referenz für den aktuellen Stand des Situationsbeschreibs (Ist-Situation) beruht auf der Wintersaison 2019/2020. Zudem wird die Entwicklung seit 2007 gemäss Danielli et al. (2008) vorgestellt. Der Einfachheit halber wird dieser Analysezeitraum als eine Entwicklung «in der letzten Dekade» umschrieben.

2.1. Engelberg – Titlis

Engelberg ist eine Exklave des Kantons Obwalden, die von den Kantonen Bern, Nidwalden und Uri umgeben ist. Die Sommer- und Winterdestination liegt am Fusse des Titlis auf rund 1015 Meter über Meer (m. ü. M.) (Abbildung 1).



Abbildung 1: Karte der Tourismusregion Engelberg-Titlis
Quelle: Engelberg-Titlis Tourismus AG (2020)

2.1.1. Zubringer ab Talstation

In Engelberg gibt es zwei grosse Bergbahnen, die die Gebiete Titlis (Titlis Rotair) und Brunni (Brunni-Bahnen) erschliessen². In Tabelle 1 sind die Stundenkapazitäten des Zubringers ins Hauptgebiet von Engelberg ersichtlich. Mit der Inbetriebnahme des neuen Titlis-Express im Jahr 2015 wurden die Zubringerkapazitäten in die Tourismusregion Titlis um 800 Personen pro Stunde erhöht. Dies entspricht einer Zunahme von rund 34%. Der Vollständigkeit halber wird die geplante Transportbahn am Ende der Tabelle aufgeführt.

² Die für das Wandern vorbehaltene Fürenalp (Fürenalp-Bahn) wird nicht berücksichtigt, da diese für den Wintertourismus keine Relevanz hat.

Situationsbeschreibung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Zubringersystem	Stundenkapazität 2007 (Personen / Stunde)	Stundenkapazität 2020 (Personen / Stunde)
6-Personen Gondelbahn (Engelberg – Trübsee)	1600	–
8-Personen Gondelbahn Titlis Express (Engelberg – Trübsee)	–	2400
75-Personen Standseilbahn (Engelberg – Gerschnialp)	1080	1080
77-Personen Luftseilbahn (Gerschnialp – Trübsee)	750	750
Gesamtkapazität pro Stunde	3430	4230

Tabelle 1: Zubringerkapazitäten Engelberg – Gerschnialp – Trübsee Quelle: TITLIS Bergbahnen (2019), Seilbahn.net (2014), Seilbahn.net (2019), Chappuis et al. (2020)

2.1.2. Beherbergung

Das Beherbergungsangebot in Engelberg besteht aus dem Hotelsektor, Gruppenunterkünften, Ferienwohnungen, Berghütten, Jugendherbergen, Pensionen und Wohnwagenplätzen. Tabelle 2 zeigt, wie sich das Bettenangebot im Detail zusammensetzt und gegenüber 2007 verändert hat³. Bei den Gruppenunterkünften und Berghütten konnte eine Verringerung der Bettenanzahl festgestellt werden. Diese kann nicht vollständig erklärt werden, da die Quelle der Zahlen aus dem Jahr 2007 nicht dokumentiert ist⁴. Die Anzahl an vermietbaren Betten hat sich um 12 % gesteigert⁵. Der Rückgang von nicht vermietbaren Ferienwohnungen ist damit zu erklären, dass einige davon in einen Erstwohnsitz umgewandelt wurden.

Unterkunftsart	Anzahl Betten 2007	Anzahl Betten 2020
Hotel	1750	2020
Pension	373	339
Ferienwohnungen (vermietbar)	2440	3200
Ferienwohnungen (nicht vermietbar)	7900	7080
Gruppenunterkünfte	(605)	(430)
Berghütten	(392)	(190)
Jugendherberge	106	110
Zelt- und Wohnwagenplätze (vermietbar)	160	150
Wohnwagenstandplätze (vermietbar)	150	–
Saisonstellplätze (vermietbar)	–	120

³ Die Anzahl Betten von Ferienwohnungen wurden durch Engelberg-Titlis Tourismus geschätzt und entspricht der Anzahl Ferienwohnungen multipliziert mit dem Durchschnittswert von 4 Betten pro Wohnung.

⁴ Aktuell bezieht sich die Zahl der Gruppenunterkünfte auf die Unterkünfte Rover, Zschokke-Haus, Grünenwald, Juhui, Alphorn und St. Raphael. Die Betten der Berghütten setzen sich zusammen aus der Fürenalp, Schwand, Klondike, SAC Brunni und SAC Rughubel (P. Nicole, persönliche Kommunikation, 6. November 2020).

⁵ Für das Frühjahr 2021 ist die Eröffnung des Hotels Palace Engelberg Titlis geplant, das 129 Zimmer umfasst und die Zahl der Hotelbetten zukünftig erhöhen wird (Schweiz Tourismus, o. J.).

Situationsbeschreibung
 Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Unterkunftsart	Anzahl Betten 2007	Anzahl Betten 2020
Total Betten	13 916	11 693
Vermietbare Betten	5866	6595

Tabelle 2: Beherbergungsangebot Engelberg Quelle: Engelberg Tourismus, P. Nicole (5. Oktober 2020, 6. November 2020)

2.2. Melchsee-Frutt

Melchsee-Frutt gehört zur Gemeinde Kerns im Kanton Obwalden. Die Talstation Stöckalp der Bergbahnen Melchsee-Frutt liegt am Ende des Melchtals auf einer Höhe von 1080 m.ü.M (Abbildung 2).

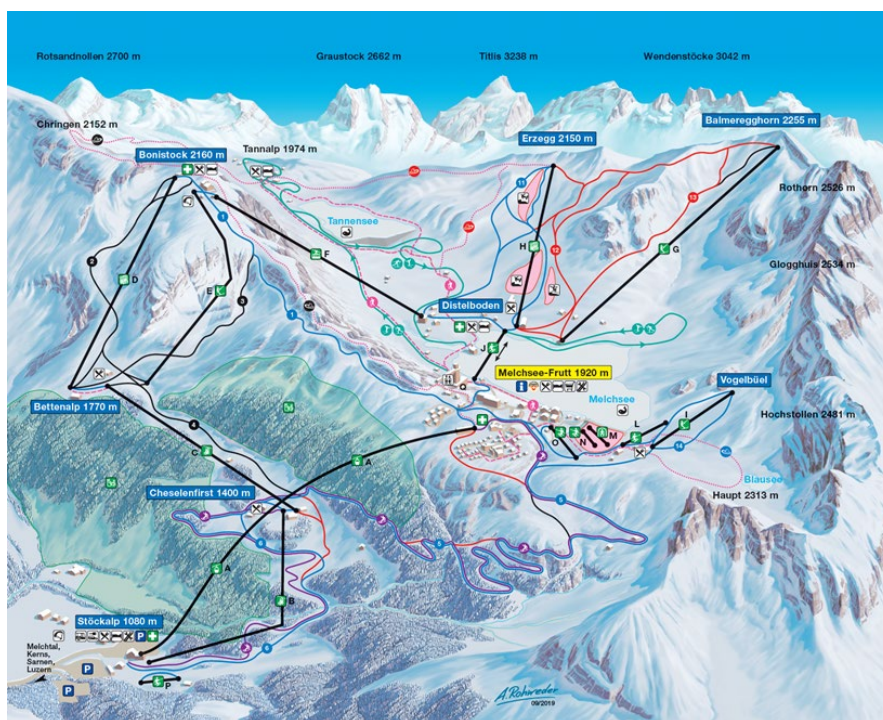


Abbildung 2: Karte der Tourismusregion Melchsee-Frutt Quelle: Sportbahnen Melchsee-Frutt (o.J.)

2.2.1. Zubringer ab Talstation

Von der Talstation Stöckalp fahren eine Gondel sowie eine Sesselbahn auf die Melchsee-Frutt und den Cheselenfirst. Mit dem Ersatz der 4er Gondelbahn durch eine 15er Gondelbahn konnte die Kapazität pro Stunde nach Melchsee-Frutt um fast 80 % gesteigert werden (Tabelle 3).

Situationsbeschreibung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Zubringersystem	Stundekapazität 2007 (Personen / Stunde)	Stundekapazität 2020 (Personen / Stunde)
4-Personen Gondelbahn (Stöckalp – Melchsee-Frutt)	750	–
15-Personen Gondelbahn (Stöckalp – Melchsee-Frutt)	–	1325
2er Sesselbahn (Stöckalp – Cheselenfirst)	800	800–1000
Gesamtkapazität pro Stunde	1550	2125

Tabelle 3: Zubringerkapazitäten Stöckalp – Cheselenfirst/Melchsee-Frutt Quelle: Sportbahnen Melchsee-Frutt (2010a)

2.2.2. Beherbergung

Das Beherbergungsangebot von Stöckalp und Melchsee-Frutt besteht aus dem Hotelsektor, Gruppenunterkünften sowie vermietete und nicht vermieteten Ferienwohnungen. Touristen nutzen auch Unterkünfte in Melchtal, St. Niklausen und Kerns. Der Bau der Frutt Lodge hat zur wesentlichen Erhöhung der Hotelbetten beigetragen. Bei den Gruppenunterkünften wird 2020 das Sportcamp Melchtal mit 600 Betten auch zur Melchsee-Frutt gezählt. Auf der Melchsee-Frutt haben die Gruppenunterkünfte gesamthaft abgenommen. Tabelle 4 zeigt, dass sich die vermietbare Bettenanzahl auf der Melchsee-Frutt seit 2007 um 44 % erhöht hat.

Unterkuftsart	Anzahl Betten 2007	Anzahl Betten 2020
Hotel	278	656
Gruppenunterkünfte	425	885
Ferienwohnungen (vermietbar)	432	379
Ferienwohnungen (nicht vermietbar)	687	1350
Total	1822	2985
Davon vermietbar	1135	1635

Tabelle 4: Beherbergungsangebot Melchsee-Frutt Quelle: Melchsee-Frutt, J. Knuesel (27. Oktober 2020)

2.3. Meiringen-Hasliberg

Hasliberg liegt im Kanton Bern auf einem Bergrücken oberhalb des Bezirkshauptortes Meiringen auf 1082 m. ü. M. Hasliberg erstreckt sich auf neun Kilometern Länge und besteht aus den vier Weilern Hohfluh, Wasserwendi, Goldern und Reuti (Abbildung 3).

Situationsbeschreibung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung



Abbildung 3: Karte der Tourismusregion Meiringen-Hasliberg Quelle: Bergfex GmbH (o. J.)

2.3.1. Zubringer ab Talstation

Im Ski- und Wandergebiet Meiringen-Hasliberg gibt es mit Twing, Reuti und Alpbach drei mögliche Zugänge zur Tourismusregion, die nahezu den gesamten Besucherzufluss in die Tourismusregion bewältigen. Im Anschluss führen weitere Gondel- und Sesselbahnen in höher gelegene Gebiete. In Tabelle 5 sind die Stundenkapazitäten der drei Zubringer ersichtlich. Die Kapazität der Zubringer in die Tourismusregion hat sich seit 2007 in Meiringen-Hasliberg nicht verändert.

Zubringersystem	Stundenkapazität 2007 (Personen / Stunde)	Stundenkapazität 2020 (Personen / Stunde)
Twing-Käserstatt (6er)	1200	1200 ⁶
Reuti-Mägisalp (8er)	1400	1400 ⁷
Meiringen-Reuti (Zubringer zu Reuti)	(900) ⁸	(900)
Total	2600	2600

Tabelle 5: Zubringerkapazitäten Meiringen-Hasliberg Quelle: Danielli et al. (2008), Meiringen-Hasliberg C. von Bergen (3. November 2020)

⁶ Bereits heute für maximal 1600 Personen konzessioniert, kann mit relativ geringem Aufwand aufgerüstet werden.

⁷ Bereits heute für maximal 2100 Personen konzessioniert, kann mit relativ geringem Aufwand aufgerüstet werden.

⁸ Der Zubringer zur Reuti zählt nicht zur Stundenkapazität.

2.3.2. Beherbergung

Insgesamt kann in der Region Meiringen-Hasliberg⁹ von einem Gästebettenbestand von 5500 ausgegangen werden (Tabelle 6). Für das Jahr 2020 wurde die Bettenstatistik neu in 3 Teilgebiete eingeteilt; Schattenhalb umfasst neu das Gebiet neben Meiringen auf der gegenüberliegenden Talseite. Neu erfasst wurden auch die Betten der beiden Campingplätze in Meiringen und Hasliberg. Tabelle 6 zeigt im Total die starke Zunahme bei den Ferienwohnungen auf, was in Meiringen insbesondere auf den Bau der Apartments der Swissspeak Resorts zurückzuführen ist. Die Anzahl an Betten hat sich somit um 49 % gesteigert. Die vermietbaren Betten sind um 20 % gestiegen¹⁰.

Unterkunftsart	Meiringen		Hasliberg		Schattenhalb		Total	
	Anzahl Betten 2007	Anzahl Betten 2020	Anzahl Betten 2007	Anzahl Betten 2020	Anzahl Betten 2007	Anzahl Betten 2020	Anzahl Betten 2007	Anzahl Betten 2020
Hotel	714	730	733	741	–	79	1447	1550
Ferienwohnungen	339	757	813	1677	–	33	1152	2467
Gruppenunterkünfte	500	387	550	460	–	84	1050	931
Camping	–	316	–	40	–	–	–	356
Berghütten	–	–	–	–	–	148	–	148
Total	1553	2190	2096	2918	–	344	3649	5452
Davon vermietbar	1214	1433	1283	1241		311	2479	2985

Tabelle 6: Beherbergungsangebot Meiringen-Hasliberg Quelle: Meiringen-Hasliberg, C. von Bergen (3. November 2020)

2.4. Veränderung: Zubringer und Beherbergung

In Tabelle 7 werden die Veränderungen in den drei Tourismusregionen bezüglich Zubringer ab Talstation und Beherbergung in der letzten Dekade zusammengefasst.

Interpretation «Zubringer und Beherbergung»:

- Die Tourismusregionen haben in der letzten Dekade ihre Zubringerkapazitäten in die Skigebiete durch Seilbahnen stark erhöht.
- Gleichzeitig sind die Beherbergungskapazitäten in Form von vermietbaren Betten in allen Tourismusregionen angewachsen.
- Der infrastrukturelle Zusammenschluss der Beförderungsanlagen ist somit ein naheliegendes Ausbauziel, so dass die Pistenkapazitäten mit den gesteigerten Kapazitäten der Zubringeranlagen und dem Anstieg der Beherbergungsmöglichkeiten der letzten Dekade Schritt halten können.

⁹ einschliesslich der Ortschaften Hohfluh, Wasserwendi, Goldern, Käserstatt, Mägisalp, Balisalp

¹⁰ Die Anzahl vermietbarer Betten kann nicht separat ausgewiesen werden. Vereinfacht wurden das Total der Betten minus die Anzahl Betten in den Ferienwohnungen in Tabelle 6 ausgewiesen.

Situationsbeschreibung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Situation	Engelberg-Titlis	Melchsee-Frutt	Meiringen-Hasliberg
Zubringer ab Talstation	3120 Personen/Stunde (~ +34%)	2125 Personen/Stunde (~ +80%)	2600 Personen/Stunde (Keine Veränderung)
Vermietbare Betten	6595 Betten (~ +12%)	1635 Betten (~ +44%)	2985 Betten (~ +20%)

Tabelle 7: Zubringer und Beherbergung (mit Veränderung seit 2007)

Neben den Zubringer ab Talstation wurden zwar Ersatzneubauten in den Tourismusregionen realisiert, diese haben aber keinen wesentlichen Einfluss auf die Pistenlängen in den Tourismusregionen (Tabelle 8).

Region	Objekt	Baujahr	Grund für Bau	Kapazität	Quelle
Engelberg-Titlis	6er-Sesselbahn Engstlensee- Jochpass	2019	Ersatzneubau ehem. 2er-Sessel- bahn	2000 Personen / Std	Seilbahn.net, (2019)
Meiringen-Hasli- berg	6er-Sesselbahn Bidmi-Käserstatt	2013	Ersatzneubau 2er-Sesselbahn	2000 Personen / Std	Skiresort Service International GmbH (o.J.)

Tabelle 8: Weitere Ersatzneubauten

3. Verkehrsangebot

Abbildung 4 zeigt die Verkehrsanbindung der drei Tourismusregionen ab Luzern, Basel, Zürich, Bern, Olten und Aarau auf Strasse und Schiene. Auf der Karte sind alle Gemeinden der Erlebnisregion aufgeführt¹¹. Es kann festgestellt werden, dass die drei betroffenen Tourismusdestinationen nach einem physischen Zusammenschluss verkehrstechnisch sowohl über den ÖV als auch MIV ausserordentlich attraktiv zu erreichen sein werden.

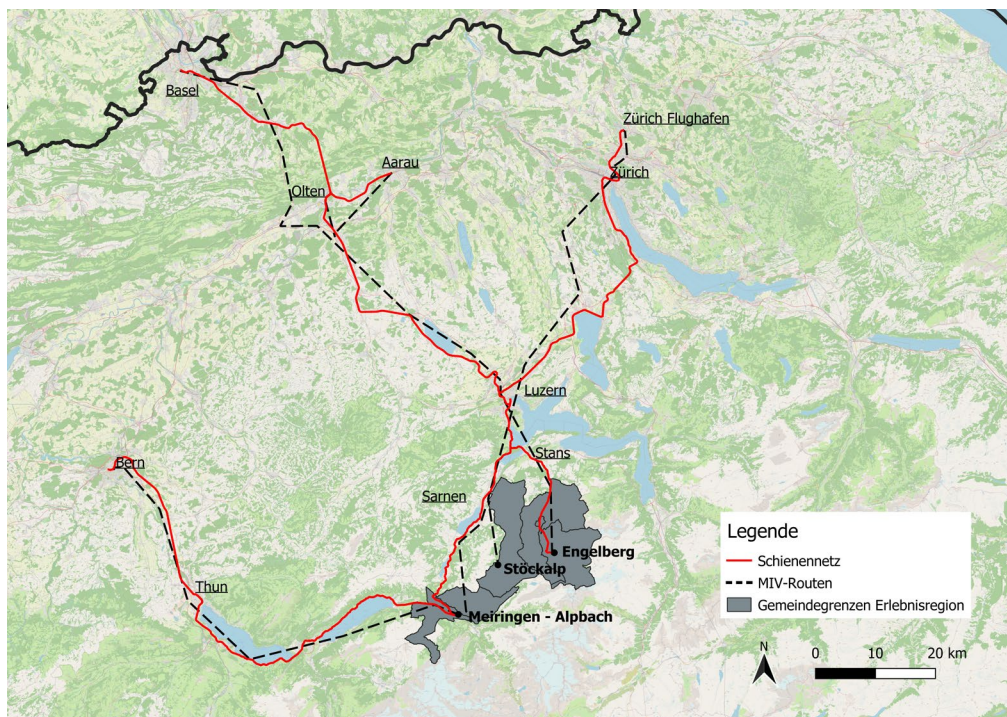


Abbildung 4: Übergeordnete Verkehrsanbindung der Erlebnisregion auf Strasse und Schiene [Quelle: Eigene Darstellung](#)

3.1. Verkehrserschliessung

In der letzten Dekade wurden verschiedene Infrastrukturausbauten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie des öffentlichen Verkehrs (ÖV) realisiert, die für die verkehrliche Erschliessung der drei Tourismusregionen eine Bedeutung haben.

3.1.1. Zentralschweiz (Allgemein)

Der Anschluss der Tourismusregionen hat sich durch Infrastrukturausbauten in der Schweiz im Allgemeinen und in den Zentralschweizer Kantonen im Besonderen verbessert. Nachfolgend werden zentrale Beispiele für den MIV und den ÖV aufgeführt, um die verbesserte Erschliessung vorzustellen.

¹¹ Die Gemeinde Wolfenschiessen ist aufgeführt, da gewisse Teile der Tourismusregion Engelberg-Titlis auf deren Gemeindeboden liegen.

3.1.1.1. MIV-Infrastruktur

3.1.1.1.1. Kanton Zug

Im Kanton Zug verbesserte ein Streifenausbau des Abschnitts Blegi-Rütihof im Jahre 2012 auch die Anbindung der Zentralschweiz. Die Fahrbahn wurde von 4 auf 6 Streifen ausgebaut (ingenta ag, o.J.)¹².

3.1.1.1.2. Kanton Obwalden

Auf der Obwaldner A8 – zwischen dem Loppertunnel und dem Brünigpass – wurden drei wichtige Projekte seit 2008 abgeschlossen (Abbildung 5). Diese sind für die Erschliessung der Kantone Obwalden und Bern von zentraler Bedeutung. Es handelt sich um die Umfahrung Lungern (Tunnelbau) (eröffnet 2012), den Tunnel Zollhaus (eröffnet 2010) sowie um den Kirchenwaldtunnel (eröffnet 2008). Vor 2008 konnten bereits die Umfahrung Giswil (eröffnet 2004) und die Sanierung des Loppertunnels (2006) fertiggestellt werden. In den kommenden Jahren sollen der Strassenabschnitt zwischen Lungern Nord und Giswil Süd, inklusive dem Tunnel Kaiserstuhl zur Nationalstrasse ausgebaut werden (geplantes Ende 2028). Die Sicherheit des Tunnels Sachseln soll mithilfe von neuen Stollen erhöht (bis Ende 2020) und der Vollanschluss Alpnach Süd soll fertig gestellt werden (2020/2021).



Abbildung 5: Projekte Obwaldner A8 Quelle: Bau- und Raumentwicklungsdepartement Obwalden (o.J.)

¹² Gemäss Medienberichten zeigt sich, dass dieser Ausbau einen positiven Einfluss auf den Verkehrsfluss hatte (SRF, 2013).

Verkehrsangebot

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

3.1.1.2. ÖV-Infrastruktur

3.1.1.2.1. NEAT

Die Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) bindet den Bahnhof Luzern an Ziele in der Schweiz und Europa an. Die Direktzüge zwischen Basel und Mailand halten jeweils in Luzern.

3.1.1.2.2. Zürich

Ausbauten der Bahninfrastruktur haben die Verbindungen nach Zürich verbessert. Mit dem Fahrplanwechsel 2020 wird einmal pro Stunde eine Verbindung an den Flughafen Zürich angeboten.

3.1.1.2.3. Zentralbahn

Im Jahre 2012 wurde der zweispurige Tunnel zwischen Luzern Bahnhof und Kriens Mattenhof eröffnet (Emch + Berger, o. J.). Im Jahr 2019 wurde ein neuer Doppelspur-Abschnitt in Hergiswil in Betrieb genommen. Diese Infrastrukturausbauten verbessern die Fahrplanstabilität, aber auch die Kapazitäten auf dem gesamten Netz der Zentralbahn (Zentralbahn AG, 2020).

3.1.2. Engelberg

3.1.2.1.1. MIV

Engelberg wird vom Anschluss Stans Süd der Nationalstrasse A2 über die Hauptverkehrsstrasse (Nr. 374) erschlossen. Der Weg mit dem Auto führt vom Mittelland her über die A2 durch Hergiswil und Stans und weiter via Kantonsstrasse durch Oberdorf, Dallenwil, Wolfenschiessen und Grafenort. In der letzten Dekade erfolgten vor Ort keine nennenswerten Ausbauten der Infrastrukturen des MIV.

3.1.2.1.2. ÖV

Mit der Zentralbahn ist Engelberg direkt mit Luzern verbunden. Auf dieser Zugstrecke wurde im Jahr 2010 der Engelberg-Tunnel zwischen Grafenort und Engelberg eröffnet.

3.1.3. Melchsee-Frutt

3.1.3.1.1. MIV

Die Melchsee-Frutt ist über die Melchtalerstrasse mit ihren weiteren Ortsteilen St. Niklausen und Kerns verbunden. Der Anschluss an das Nationalstrassennetz ist ab Sarnen sichergestellt (Ausfahrt «Sarnen Nord» der A8). In Hergiswil erfolgt der Anschluss an die A2. Die in Kapitel 3.1.1.2 aufgeführten Infrastrukturausbauten der A8 im Kanton Obwalden sind für die Anfahrt in die Tourismusregion der Melchsee-Frutt zum Teil von Bedeutung (Anreise aus dem Norden). Im Jahr 2013 wurde die Strasse Melchtal-Stöckalp ausgebaut, um Ausweichstellen zu schaffen. In den Jahren 2019 und 2020 wurde zudem die Zufahrt auf der Strasse im Melchtal verbreitert. Darüber hinaus wurden keine weiteren Ausbauten ab Sarnen getätigt.

Verkehrsangebot

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

3.1.3.1.2. ÖV

Die Melchsee-Frutt ist nicht an das Schienennetz angeschlossen. Ab Sarnen wird das Postauto benutzt, das direkt vor die Talstation verkehrt. Bis nach Sarnen kann der stündliche Luzern-Interlaken-Express oder die halbstündliche S5 der Zentralbahn genutzt werden.

3.1.4. Meiringen-Hasliberg

3.1.4.1.1. MIV

Die Gemeinde Meiringen ist von der Zentralschweiz ab Sarnen über die Kantonsstrasse und den Brünigpass erreichbar. Gäste aus der Region Bern erreichen Meiringen über die A6 und die A8 bis nach Brienzwiler, von wo aus die Kantonsstrasse bis nach Meiringen führt. Die Gemeinde Hasliberg wird ab Brienzwiler über die Brünigpassstrasse und die Kantonsstrasse erreicht. Die in Kapitel 3.1.1.2. aufgeführten Infrastrukturausbauten der A8 im Kanton Obwalden sind für die Anfahrt in die Tourismusregion Meiringen-Hasliberg von Bedeutung.

3.1.4.1.2. ÖV

Sowohl ab Luzern als auch ab Interlaken Ost bestehen direkte Verbindungen mit dem Interregio (IR) nach Meiringen, die von der Zentralbahn angeboten werden. Um nach Hasliberg-Twing zu gelangen wird die gleiche Strecke der Zentralbahn genutzt und Reisende steigen in Brünig-Hasliberg auf das Postauto um, das abgestimmt auf den InterRegio (IR) verkehrt.

Ab dem Fahrplan 2014 wurden Produktivitätsgewinne für den IR Luzern – Interlaken erzielt, indem man neues Rollmaterial einsetzen konnte, zwischen Kriens Mattenhof und Luzern die Tieflegung der Gleise fertigstellte und auf der Nordseite die Haltestellen reduzierte. Auf der Berner Seite konnte zudem durch die Verlegung der Zugskreuzungen vom Brünig in die reaktivierte Kreuzungsstelle Chäppeli die IR-Verbindung beschleunigt werden (IC Infraconsult AG, 2016).

3.2. Erreichbarkeit

In den Abbildung 6 bis 9 sind Reisezeitisochronen der drei Tourismusregionen dargestellt^{13,14}. Die Erreichbarkeit der Bevölkerung soll einen Eindruck darüber geben, welche lokalen und regionalen Potentiale bestehen, um Wintergäste innerhalb einer bestimmten Anfahrtszeit des MIV anzusprechen (Tabelle 9).

¹³ Für die Berechnungen für die Tourismusregion Meiringen-Hasliberg wurde die Talstation in der Gemeinde Meiringen als Startpunkt verwendet.

¹⁴ Aufgrund technischer Möglichkeiten ist lediglich eine Isochronen-Auswertung auf MIV-Basis möglich.

Verkehrsangebot

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Isochron	Engelberg (ab Titlis Bergbahnen, Talstation)	Melchsee-Frutt (ab Talstation Stöckalp)	Meiringen (ab Alpbach)
15 Minuten	4993	2903	7443
30 Minuten	37 044	46 580	24 040
60 Minuten	482 857	564 442	359 824

Tabelle 9: Reisezeitisochronen für den MIV und erreichbare Bevölkerung

Die Entwicklung der Reisezeiten für die Anreise in die Tourismusregionen in der letzten Dekade werden in den nachfolgenden Kapiteln aufgezeigt.

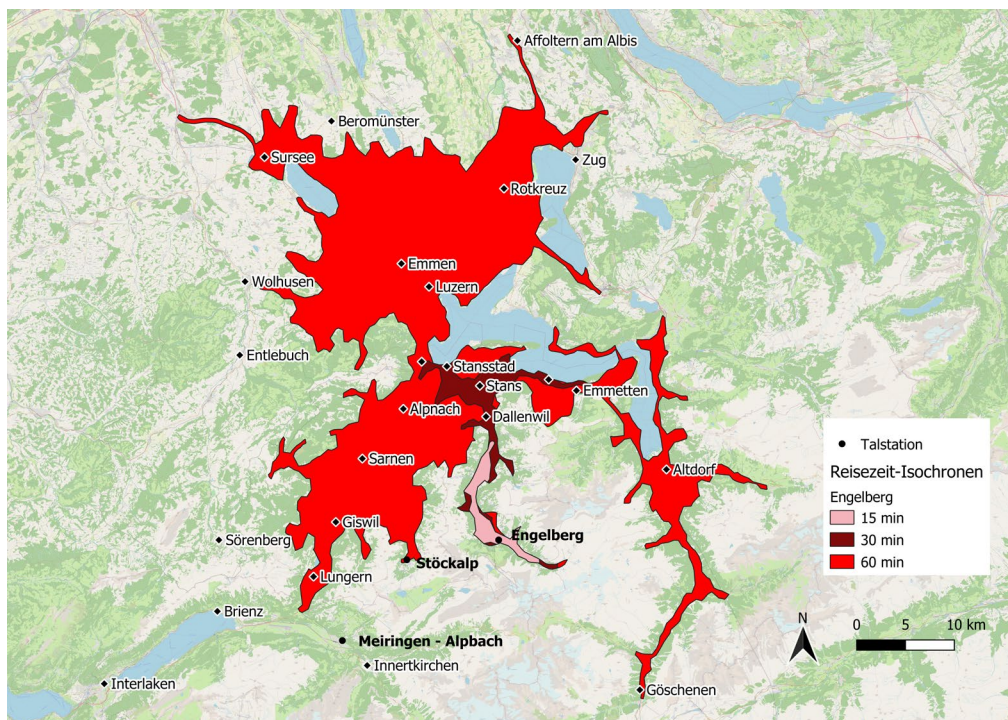


Abbildung 6: Reisezeitisochronen für Engelberg Quelle: Eigene Darstellung

Verkehrsangebot
 Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

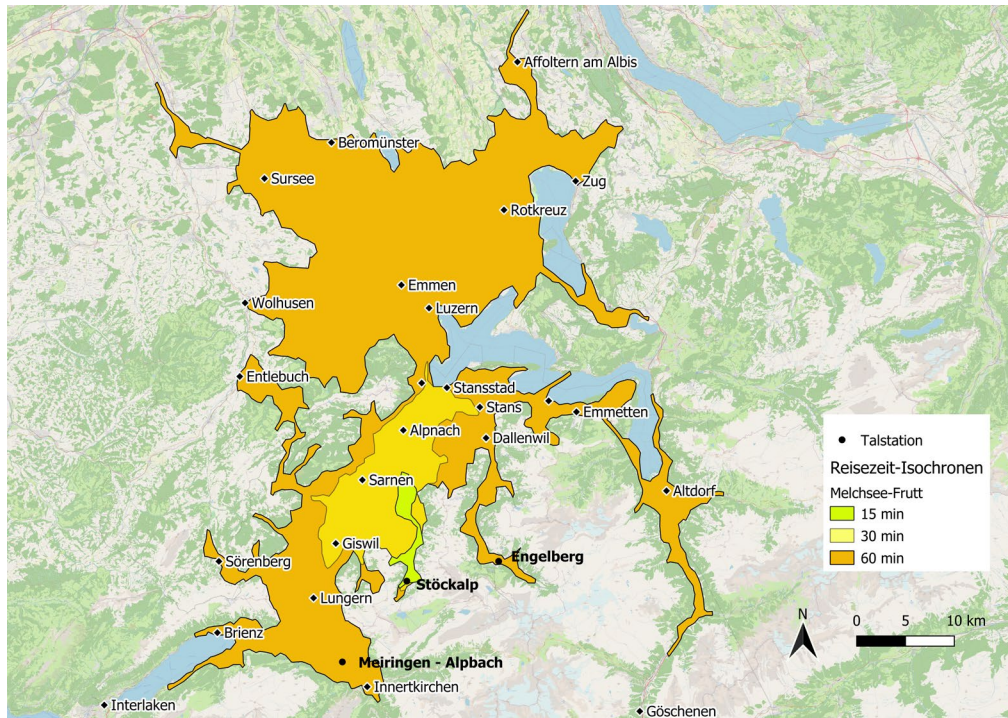


Abbildung 7: Reisezeitisochronen für Melchsee-Frutt Quelle: Eigene Darstellung

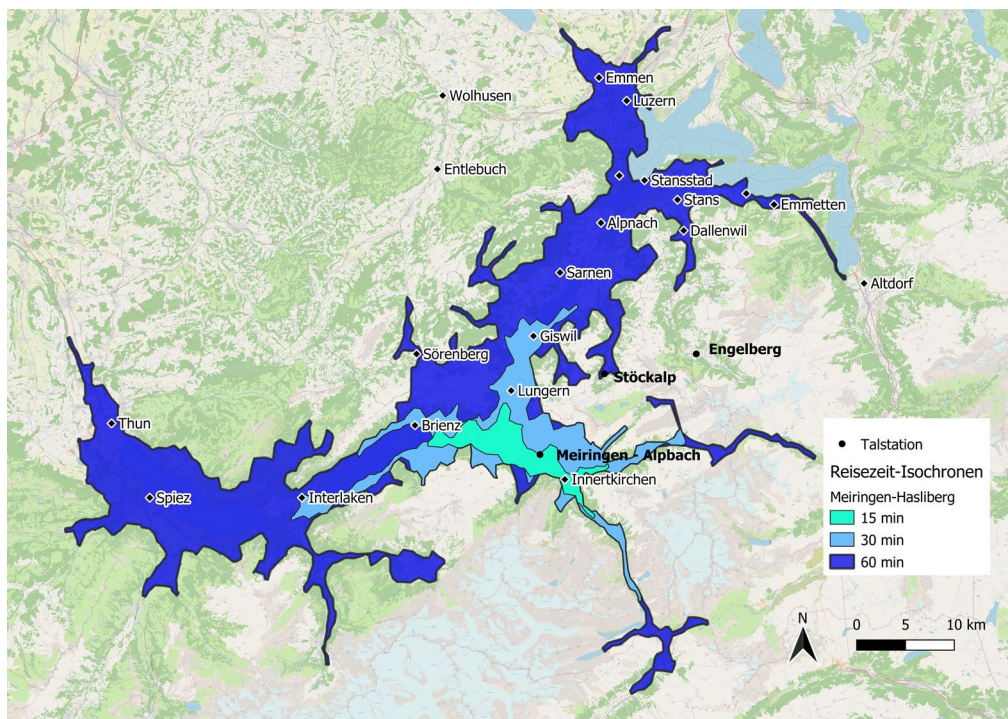


Abbildung 8: Reisezeitisochronen für Meiringen-Hasliberg Quelle: Eigene Darstellung

3.2.1. Engelberg

3.2.1.1. MIV

Engelberg ist mit dem Auto in 40 Minuten Fahrtzeit von Luzern aus erreichbar. Die Stadt Zürich ist in 1 Stunde 11 Minuten und Basel in 1 Stunde 41 Minuten Fahrtzeit erreichbar (Tabelle 10). In der letzten Dekade ist eine Abnahme der Reisezeit feststellbar, wobei für Zürcher Besuchende die grössten Reisezeitgewinne feststellbar sind (19 Minuten weniger). Die Fahrzeiten konnten insgesamt zwischen 7 % und 13 % verkürzt werden. Die in Kapitel 3.1.2. erwähnten Infrastrukturausbauten sind hierfür verantwortlich¹⁵.

Ausgangsort	Reisezeit (2007)	Reisezeit (2020) ¹⁶	Veränderung in Minuten
Luzern	0:43	0:40	-0:03
Zürich	1:30	1:11	-0:19
Aarau	1:23	1:17	-0:06
Basel	1:55	1:41	-0:14

Tabelle 10: Reisezeit nach Engelberg mit dem MIV (in Stunden und Minuten)

3.2.1.2. ÖV

Die reguläre, stündliche Verbindung mit der Zentralbahn dauert 43 Minuten von Luzern nach Engelberg (Tabelle 11). An Wochenenden verkehren zwei zusätzliche Expresszüge ab Luzern mit einer Reisezeit von 45 Minuten. Die in Kapitel 3.1.2. erwähnte Eröffnung des Engelberg-Tunnels im Jahr 2010 führte zu einer Verkürzung der Reisezeit. Im Vergleich mit dem Fahrplan aus dem Jahr 2007 spart der heutige ÖV-Reisende 6 Minuten ein (Reisezeitverkürzung: 12 %). Ab Olten können 27 Minuten (24 %) und ab Basel 29 Minuten (21 %) eingespart werden. Ab Zürich dauert die Reise eine Minute länger, was unter anderem durch Änderungen des Fahrplans zu erklären ist (ungefähr gleiche Reisezeit).

Ausgangsbahnhof	Reisezeit 2007 ¹⁷		Reisezeit 2020 ¹⁸	Veränderung ¹⁹ (in Minuten)	Fahrplandichte	Anzahl Umsteigevorgänge
	Regulär	Express				
			IR (Express)			
Luzern	1:01	0:49	0:43	-0:06	stündlich	0
Zürich	2:08	1:48	1:43	+0:01	stündlich	1
Olten	1:56	1:50	1:23	-0:27	stündlich	1
Basel	2:28	2:19	1:50	-0:29	stündlich	1

Tabelle 11: Reisezeit nach Engelberg mit dem ÖV (in Stunden und Minuten)

¹⁵ Vor allem der Üetlibergtunnel als Zubringer zur A4 Richtung Zug wie auch die gesamten weiteren Entwicklungen zwischen dem Anschluss Birmensdorf und Isisbergtunnel führen dazu, dass die Anreise verkürzt werden konnte.

¹⁶ Reisezeit basierend auf Google Maps-Auswertungen; die Auswertungen im Bericht (Danielli et al., 2008) basierten auf «TwixRoute»-Auswertungen.

¹⁷ Berechnung nach Danielli et al. (2008).

¹⁸ Stichdatum: 19.12.2020. Somit wird der Fahrplanwechsel 2020/2021 mitberücksichtigt.

¹⁹ Veränderung im Vergleich mit dem schnelleren Expresszug aus dem Jahre 2007.

Verkehrsangebot

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass der Interregio von Luzern nach Engelberg vom Stundentakt auf den Halbstundentakt ausgebaut werden soll. Die effektive Bestellung sowie der Kauf des Rollmaterials muss durch die politischen Gremien noch genehmigt werden. Die nötigen Infrastrukturausbauten (Doppelspur Staldifeld in Dallenwil) sind gemäss Ausbauschnitt AS 2030/35 durch den Bund schon bewilligt und die Finanzierung mittels Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert. Sobald die benötigte Infrastruktur gebaut und das nötige Rollmaterial vorhanden ist, kann das Angebot bestellt und gefahren werden (frühestens ab 2025). Dieses Zusatzangebot wird die Anfahrkapazität nach Engelberg erhöhen und den Modalsplit zu Gunsten des öV verbessern.

3.2.2. Melchsee-Frutt

3.2.2.1. MIV

Tabelle 12 zeigt, dass die Reisezeit mit dem MIV aus den wichtigen inländischen Quellmärkten kürzer geworden ist. Die Erreichbarkeit der Melchsee-Frutt hat sich aus Sicht der Region Zürich am besten verbessert (Reisezeitverkürzung 16 %).

Ausgangsort	Reisezeit (2007)	Reisezeit (2020)	Veränderung (in Minuten)
Luzern	0:50	0:42	-0:08
Zürich	1:33	1:09	-0:24
Aarau	1:35	1:19	-0:16
Basel	1:52	1:35	-0:17

Tabelle 12: Reisezeit nach Melchsee-Frutt mit dem MIV (in Stunden und Minuten)

3.2.2.2. ÖV

Die in Tabelle 13 aufgeführten Verbindungen nach Melchsee-Frutt verkehren alle über Luzern. Ab Luzern erfolgt ein Umstieg auf den Zug nach Sarnen. Ab Sarnen wird auf das Postauto nach Stöckalp umgestiegen. Im Vergleich mit dem Fahrplan aus dem Jahr 2007 gibt es merkliche Verbesserungen des Angebots auf allen untersuchten Strecken: ab Luzern spart der heutige ÖV-Reisende 18 Minuten ein (26 %). Ab Zürich können 23 Minuten (19 %), ab Olten 25 Minuten (19 %) und ab Basel 5 Minuten eingespart werden (11 %).

Ausgangsbahnhof	Reisezeit 2007		Reisezeit 2020 ²⁰		Veränderung ²¹ (in Minuten)	Fahrplan- dichte	Anzahl Umsteige- vorgänge
	S5 ab Luzern	IR ab Luzern	S5 ab Luzern	IR ab Luzern			
Luzern	1:09	1:21	1:05	0:51	-0:18	stündlich	1
Zürich	-	2:12	-	1:47 ²²	-0:23	stündlich	2

²⁰ Stichdatum: 19.12.2020. Somit wird der Fahrplanwechsel 2020/2021 mitberücksichtigt.

²¹ Vergleich wird mit der jeweils schnellsten Verbindung aus den beiden Jahren 2007 und 2020 gemacht.

²² Bei Abfahrt um 7:10 Uhr, 8:10 Uhr oder 9:10 Uhr dauert die Fahrt 1:47 Stunden; davor und danach dauert die Fahrt 2:08 Stunden.

Verkehrsangebot

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Ausgangsbahnhof	Reisezeit 2007		Reisezeit 2020 ²⁰		Veränderung ²¹ (in Minuten)	Fahrplandichte	Anzahl Umsteigevorgänge
Olten	2:10	2:37	1:48	1:45	-0:25	halbstündlich	2 (S5) oder 3 (IR)
Basel	2:32	3:12	2:15	2:39	-0:17	halbstündlich	2

Tabelle 13: Reisezeit nach Melchsee-Frutt mit dem ÖV (in Stunden und Minuten)

3.2.3. Meiringen-Hasliberg

3.2.3.1. MIV

Von Luzern erreicht man die Gondelbahn in Hasliberg-Twing mit dem Auto in 44 Minuten (Tabelle 14). Von Bern dauert die Fahrt nach Meiringen rund 90 Minuten und nach Hasliberg 72 Minuten. Für viele Verbindungen sind kürzere Reisezeiten feststellbar. Von Zürich aus kommend sind die grössten Reisezeitgewinne zu verzeichnen (30 %).

Ausgangsort	Zielort	Reisezeit 2007	Reisezeit 2020	Veränderung (in Minuten)
Bern	Meiringen	1:30	1:30	–
Interlaken	Meiringen	0:36	0:36	–
Luzern	Hasliberg Twing	1:03	0:44	-0:19
Zürich	Hasliberg Twing	1:47	1:15	-0:32
Olten	Hasliberg Twing	1:39	1:18	-0:21
Basel	Hasliberg Twing	2:02	1:44	-0:18

Tabelle 14: Reisezeit nach Meiringen-Hasliberg mit dem MIV (in Stunden und Minuten)

3.2.3.2. ÖV

Die in Tabelle 15 aufgeführten Verbindungen verkehren allesamt über Luzern. Für Reisende aus Olten und Basel wäre auch die Fahrt über Interlaken möglich, diese dauert jedoch je nach Verbindung rund 20 Minuten länger. Ab dem Bahnhof Brünig-Hasliberg erfolgt der Umstieg auf das Postauto, das nach Hasliberg Twing und Reuti verkehrt. Anders als in den anderen Tourismusregionen ist ab Zürich eine Verschlechterung der Reisezeit nach Hasliberg feststellbar. Die Reise ab Zürich dauert rund 7 Minuten (Reisezeitzunahme 5 %) länger (Tabelle 15). Die Anreise aus Luzern hat sich nicht merklich verändert (ungefähr gleiche Reisezeit). Ab Olten sind Reisezeitgewinne von 22 Minuten nach Hasliberg Twing (14 %) feststellbar. Ab Basel hat sich die Anreise um 13 Minuten verkürzt (5 %). Die Reisezeiten von Interlaken wie auch von Bern nach Meiringen haben sich nur leicht um 2 Minuten verlängert. Allerdings ist ab Bern neu ein Halbstundentakt eingeführt worden (Tabelle 16).

Ausgangsbahnhof	Ziel	Reisezeit 2007	Reisezeit 2020 ^{23, 24}	Veränderung	Fahrplandichte	Anzahl Umsteigevorgänge
Luzern	Hasliberg Twing	1:18	1:18	0	stündlich	1
	Hasliberg Reuti	1:30	1:32	+0:02	stündlich	1
Zürich	Hasliberg Twing	2:09	2:14	+0:05	stündlich	2
	Hasliberg Reuti	2:21	2:28	+0:07	stündlich	2
Olten	Hasliberg Twing	2:34	2:12	-0:22	stündlich	2
	Hasliberg Reuti	2:42	2:26	-0:16	stündlich	2
Basel	Hasliberg Twing	3:09	2:56	-0:13	stündlich	3
	Hasliberg Reuti	3:11	3:10	+0:01	stündlich	3

Tabelle 15: Reisezeit nach Hasliberg mit dem ÖV (in Stunden und Minuten)

Ausgangsbahnhof	Reisezeit 2007	Reisezeit 2020	Veränderung	Fahrplandichte	Anzahl Umsteigevorgänge
Interlaken Ost	0:41	0:43	+0:02	halbstündlich	0
Bern	1:41	1:43	+0:02	halbstündlich	1

Tabelle 16: Reisezeit nach Meiringen, Hasliberg-Bahnen mit dem ÖV (in Stunden und Minuten)²⁵

3.3. Parkplatzangebot

3.3.1. Engelberg

Der wichtigste Parkplatz für die Titlis Bergbahnen AG ist derjenige bei der Talstation (Tabelle 17). Mit 1170 Plätzen vermag dieser den grössten Teil der Nachfrage zu decken. Beim Sporting Park befindet sich der offizielle Überlaufparkplatz. Auf dem weiteren Gemeindegebiet sind insgesamt weitere 1223 Parkplätze verteilt. Die meisten befinden sich ausserhalb einer komfortablen Gehdistanz (Chappuis et al., 2020). Im Vergleich zu 2007 hat sich die Gesamtzahl der verfügbaren Parkplätze nicht merklich verändert.²⁶ Der Bau des ÖV-Tunnels war zudem an die Auflage gebunden, dass zukünftig keine weiteren Parkplätze erstellt werden dürfen. Die Car-Parkplätze werden nicht separat ausgewiesen, da diese auf den genannten Flächen bei der Talstation der Titlisbahnen inbegriffen sind. Fix sind 25 Parkplätze für Cars ausgewiesen, jedoch werden je nach Nachfrage Cars auf freien MIV-Parkplätzen und umgekehrt geparkt.

²³ Stichdatum ist hier der 19.12.2020. Somit wird der Fahrplanwechsel 2020/2021 bereits mitberücksichtigt.

²⁴ Es werden nur die schnellsten Verbindungen hier dargestellt.

²⁵ Für den Fussweg zwischen Bahnhof und Bergbahn wurden, wie im ursprünglichen Bericht von Danielli et al. (2008) 10 Minuten hinzugerechnet.

²⁶ Im Bericht von Danielli et al. (2008) wurde lediglich eine Unterscheidung in Bergbahnahe Parkplätze und in Parkplätze, die sich im Dorf befinden, gemacht.

Verkehrsangebot

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Parkplätze Bergbahnen	Anzahl Plätze	Sonstige Parkplätze	Anzahl Plätze
Talstation Titlis Bahnen	1170	Brunnibahn	300
Sporting Park (Überlaufparkplatz)	140	Bahnhof Engelberg	210
		Pfistermatte	175
		Heimat / Dürrbach	120
		Tiefgarage Bierlialp	70
		Kursaal / Kurpark	60
		Sportplatz Wyden	30
		Diverse	213
		Mühle	25
		Unterkunft Espen	20
Total Parkplätze Bergbahnen	1310	Total sonstige Parkplätze	1223
Total Parkplätze			2533

Tabelle 17: Parkplatzkapazität Engelberg Quelle: Engelberg-Titlis Tourismus AG (o. J.)

3.3.2. Melchsee-Frutt

Die Anzahl der Parkplätze rund um die Talstation Stöckalp in Melchsee-Frutt beläuft sich auf rund 1350 Parkplätze. Diese Zahl beruht auf einer eigenen Schätzung basierend auf Luftbildern. Im Winter wird neu ein Bewirtschaftungssystem eingesetzt (Tabelle 18). Zusätzlich sind – wie auch im Jahr 2007 – rund 35 Carparkplätze vorhanden. Ist der Parkplatz an Spitzentagen im Winter vollständig gefüllt, so wird in der Melchtalerstrasse ein Überlaufparkplatz auf den Feldern am Strassenrand eingerichtet. Diese werden nicht zum Total gezählt. In der Sommersaison kann zudem in Melchsee-Frutt in der Nähe der Bergstation gebührenpflichtig parkiert werden²⁷. Dieser Parkplatz «Dempfelmatt» umfasst rund 360 Parkplätze. Die grösste Veränderung seit 2007 besteht im Bau eines dreistöckigen Parkhauses mit 232 Parkplätzen direkt bei der Talstation Stöckalp (Zumbrunn, o. J.). Dies entspricht einer Zunahme gegenüber 2007 um knapp 16 %.

Parkplätze Bergbahnen		Anzahl Plätze
Stöckalp (Talstation)	Auto	1350
	Car	35
Total Parkplätze		1385

Tabelle 18: Parkplatzkapazität Melchsee-Frutt – Talstation Stöckalp

²⁷ Der Preis beträgt CHF 16.– für Auf- und Abfahrt und ist unabhängig von den Anzahl Tagen, die auf dem Parkplatz auf fast 2000 Meter Höhe verbracht werden (Sportbahnen Melchsee-Frutt, o. J.-b).

3.3.3. Meiringen-Hasliberg

An allen drei Talstationen stehen den Gästen kostenpflichtige Parkplätze zur Verfügung (Tabelle 19). Meiringen verfügt über die meisten Parkplätze aller Gemeinden. Wenn alle öffentlichen Parkplätze mitgezählt werden, belaufen sich diese auf total 792 Parkplätze. In Hasliberg, rund 150 Meter von der Gondelbahn Twing entfernt, befindet sich ein Parkhaus. Die bei Twing vorhandenen Aussenparkplätze werden unter anderem von Reiseautos benutzt. Am wenigsten Parkmöglichkeiten gibt es in Reuti, ein Teil davon ist zudem den Hotel- und Restaurantgästen vorbehalten. Das Parkieren über Nacht ist nur im Parkhaus oder auf den markierten Nachtparkplätzen in Reuti erlaubt. Insgesamt hat sich das Parkplatzangebot seit 2007 nicht wesentlich verändert. Die aktuellen Zahlen beruhen auf einer Schätzung mittels Luftbilder (Tabelle 19). Die Autos können auf dem grossen Kiesplatz hinter dem Twing-Parkhaus abgestellt werden. Diese Parkplätze werden nicht separat ausgewiesen, da sie als MIV-Parkplätze im Total bereits berücksichtigt sind. Auch hier kann der Platz je nach Nachfrage flexibel für Autos und Autos benutzt werden. Auf der gesamten Fläche besteht Platz für das Abstellen von rund 50 Autos²⁸.

	Parkplätze Bergbahnen	Sonstige Parkplätze	Total
Twing	680	136	816
Reuti	86	106	192
Meiringen	122	670	792
Total	888	912	1800

Tabelle 19: Parkplatzkapazität Meiringen-Hasliberg²⁹

3.4. Ski- und Ortsbusse

3.4.1. Engelberg

Vom Bahnhof Engelberg aus gibt es die Möglichkeit, per kostenlosem Ortsbus zur Talstation Engelberg-Titlis zu gelangen (vgl. Abbildung 9). Die Fahrt mit dem Ortsbus der Engelberger Autobetriebe AG zur Talstation Titlis dauert zwei Minuten, zu Fuss sind es zehn Minuten. Der kostenlose Ortsbus verbindet auf sechs verschiedenen Linien neben den drei Talstationen auch sämtliche weiteren zentralen Orte im Dorf (u. a. Brunnibahn, Fürenalpahn).

²⁸ Gerechnet wird mit einer 1:6 Ratio, so dass auf dem Platz von 1 Car 6 Autos geparkt werden können.

²⁹ Gemäss eigenen Schätzungen. Basierend auf Orthofotos (Google Maps), Stand. 21.10.2020. Gemäss C. von Bergen liegt die gesamte Anzahl an Parkplätzen bei etwa 1800 (C. von Bergen, persönliche Kommunikation, 3. November 2020)

Verkehrsangebot

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

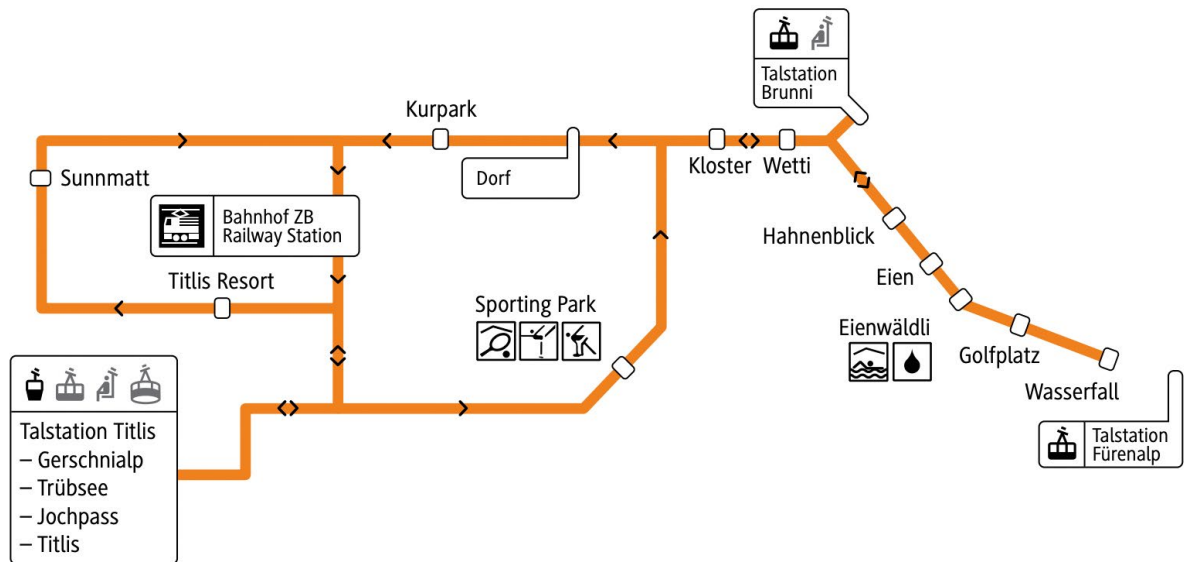


Abbildung 9: Kostenloser Ortsbus der Engelberger Autobetriebe AG Quelle: Engelberger Autobetriebe AG (o. J.)

3.4.2. Melchsee-Frutt

Im Dorf Melchsee-Frutt verkehrt im Sommer der Fruttli-Zug und verbindet die alte Bergstation mit der Tannalp. Im Winter verkehrt kein Ortsbus. Zur Stöckalp verkehrt das Postauto, das als Skibus verwendet wird. Dessen Anschluss ist auf den IR Luzern abgestimmt.

3.4.3. Meiringen-Hasliberg

In der Wintersaison wird zwischen Balm, Brücke, dem Bahnhof Meiringen und der Talstation Alpbach den Skigästen ein Skibus zur Verfügung gestellt. In den Morgenstunden wurden in der Saison 2019/2020 zwischen Balm, Brücke zur Talstation Alpbach an Werktagen vier und an Wochenenden fünf Kurse angeboten. In den Abendstunden zwischen 15:24 Uhr bis 17:24 Uhr wird dieselbe Anzahl an Kursen in die Gegenrichtung angeboten. Das Angebot ist für Inhaber eines gültigen Bergbahntickets gratis nutzbar (Bergbahnen Meiringen-Hasliberg, 2019). Zwischen dem Bahnhof Brünig und Hasliberg Reuti-Dorf verkehrt stündlich das Postauto. Zudem wird zwischen dem Bahnhof Brünig und der Luftseilbahn-Station Reuti ein Abendbus betrieben, der freitags und samstags pro Richtung jeweils 2 Kurse fährt (Bergbahnen Meiringen-Hasliberg, 2020).

3.5. Veränderung: Verkehrsangebot

In Tabelle 20 sind die Veränderungen des Verkehrsangebots aus Sicht der Zentralschweiz und der Schweiz im Allgemeinen für alle drei Tourismusregionen zusammenfassend aufgeführt.

Verkehrsangebot

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Verkehrsangebot	Engelberg-Titlis	Melchsee-Frutt	Meiringen-Hasliberg
Verkehrsanschluss (ab Zentralschweiz)			
MIV	Keine Änderungen	A8 Obwalden, jedoch keine grösseren Ausbauten ab Sarnen	A8 Obwalden, diverse Ausbauten
ÖV	Engelberg-Tunnel	Zentralbahn (Taktverdichtung)	
Reisezeitgewinne bis Talstation (Erreichbarkeit)			
MIV Reisezeitgewinne	7 % bis 13 %, insbesondere ab Zürich	bis zu 16 %, insbesondere ab Zürich	bis zu 30 %, insbesondere ab Zürich
ÖV Reisezeitgewinne	bis zu 25 %, insbesondere ab Luzern, Basel und Olten (nicht ab Zürich)	11 % bis 26 %, aus allen Regionen	bis zu 14 %, ab Basel und Olten, zudem ab Bern Halbstundentakt (nicht ab Luzern / Zürich)
Ski- und Ortsbusse	Ski- und Ortsbusse vorhanden (keine wesentlichen Veränderungen)	Postauto vorhanden (Direktverbindungen bei hoher Nachfrage ab Sarnen, ÖV-Shuttlevverkehr auf Parkplatz bei hoher Frequenz)	Ski- und Ortsbusse vorhanden (neuer Abendbus zwischen Bahnhof Brünig und Hasliberg Dorf)
Parkplätze	Keine wesentlichen Änderungen	~ + 16 % (Parkhaus + neue Bewirtschaftung)	Keine wesentlichen Änderungen
Erreichbarkeit Bevölkerung mit MIV im Vergleich (- = tief, 0 = mittel; + = hoch)			
15 Minuten	0	-	+
30 Minuten	0	+	-
60 Minuten	0	+	-

Tabelle 20: Verkehrsangebot (Veränderung seit 2007)

Interpretation «Verkehrsangebot»:

- Die verkehrliche Erschliessung und die Erreichbarkeit (Reisezeitgewinne) der Tourismusregionen hat sich verkehrsträgerübergreifend verbessert.
- Die Ski- und Ortsbusse haben bezogen auf die Kapazitäten seit 2007 keine nennenswerten Veränderungen erfahren (bis auf Direktverbindungen mit dem Postauto von Sarnen nach Stöckalp).
- Die Anzahl Parkplätze in Engelberg-Titlis und Meiringen-Hasliberg wurden in der letzten Dekade nicht wesentlich ausgebaut.
- In Melchsee-Frutt stiegen dagegen die Parkplätze um 10 % aufgrund der Realisation eines Parkhauses an.
- Erreichbarkeitsanalysen für den MIV zeigen, dass Melchsee-Frutt innerhalb eines Halb-/Stundenradius Fahrtzeit die höchste Anzahl an Bevölkerung erreichen kann. Dies könnte ein Hinweis dafür sein, dass Melchsee-Frutt ein zentraler Zugangsort in die Erlebnisregion stellen könnte (vgl. Kapitel 10 Schlussbetrachtung und Empfehlung) (Tabelle 9).

4. Nachfrage

In diesem Kapitel werden zu Beginn zentrale Definitionen und Abgrenzungen vorgestellt (Kapitel 4.1.). In Kapitel 4.2. wird die Entwicklung der Nachfrage mit Blick auf die Wintergäste und Logiernächte aufgearbeitet. In Kapitel 4.3. erfolgt eine Zusammenfassung von verfügbaren Daten zur Verkehrsnachfrage in den Tourismusregionen und bezogen auf die Hauptverkehrsachsen.

4.1. Definitionen und Abgrenzung

Bei einem sogenannten **Skierday** handelt es sich um einen Eintritt einer Person zum Ski- oder Snowboardfahren (oder einem vergleichbaren Sport) in einer Tourismusregion, der durch die Verwendung der Beförderungsanlagen an einem Tag definiert wird.

Lütolf (2020, S. 5) berücksichtigt die effektiven Skierdays für seine Wachstumsprognosen für den Zusammenschluss in eine Erlebnisregion. Denn insbesondere die Anzahl aktiver Wintersportler soll nach einem Zusammenschluss zur Erlebnisregion steigen.

Bei den **Winterersteinritten** – auch Ersteintritte nach Danielli (2007) genannt – werden zu den Ski- oder Snowboard-fahrenden noch weitere Gäste, die die Beförderungsanlagen nutzen, hinzugezählt. Dazu gehören unter anderem Schlittler, Fussgänger, Winterwanderer und auch Ressorttouristen.

Während Lütolf (2020) die Nachfrage nach dem Zusammenschluss zur Erlebnisregion aus Sicht der Schweizer Bergbahnen quantifiziert und damit auf die Skierdays in seinen Analysen abzielt, liegt in diesem Bericht der Fokus auf dem Verkehrsaufkommen.

Aus diesem Grunde stehen bezogen auf das Verkehrsaufkommen alle Wintergäste im Zentrum des Interesses, die Lütolf (2020, S. 5) als Winterersteintritte bezeichnet. Lütolf (2020, S. 35) weist für die betrachteten Tourismusregionen die Anteile der Skierdays an den Winterersteinritten aus, die in Kapitel 6 für die Hochrechnungen auf das gesamte Gästeaufkommen in den Tourismusregionen verwendet werden³⁰.

Der Einfachheit halber wird nachfolgend für die Winterersteintritte von Wintergästen gesprochen. Die Kennzahlen beziehen sich auf einen Durchschnittstag und einen Spitzentag.

4.2. Wintergäste, Skierdays und Logiernächte

4.2.1. Wintergäste

Tabelle 21 zeigt die Anzahl Wintergäste – bei Danielli (2007) Ersteintritte genannt – an einem durchschnittlichen Wintersporttag und an Spitzentagen in der Saison 2007/08 und 2017/18 auf. In diesen Zahlen sind die Skierdays enthalten.

³⁰ Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens gibt es neben den Winterersteinritten bei den Bergbahnen, theoretisch auch noch Touristen, die gar nicht die Bergbahnen benützen, trotzdem aber die Verkehrsinfrastrukturen für die An- und Abreise belasten.

Nachfrage

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Tourismusregion	Durchschnittstag		Spitzentag	
	2007/08	2017/18 ³¹	2007/08	2017/18
Engelberg-Titlis	3000	5100	7700	7900 bis 8900 ³²
Melchsee-Frutt	(2145)	2500	6500	9400 bis 10 800
Meiringen-Hasliberg	1800 ³³	3000	6300	9100 bis 10 600

Tabelle 21: Entwicklung Anzahl Wintergäste seit 2007

Quellen: Zahlen 2007/08 aus Danielli et al. (2008); Zahlen 2017/18 aus Lütolf (2020), eigene Schätzungen

Tabelle 22 beinhaltet die Entwicklung der Wintergäste seit 2007 in Prozent gemäss Mittelwert der Spannweiten aus Tabelle 21. Generell müssen die Zahlen als Tendenz interpretiert werden, da insbesondere die Daten aus Danielli et al. (2008) Schätzungen sind und es sich dabei um eine vergleichsweise schwache Saison handelt. Aus diesem Grund können sich recht hohe Wachstumszahlen ergeben.

Tourismusregion	Durchschnittstag	Spitzentag
Engelberg-Titlis	(+70 %)	(+9 %)
Melchsee-Frutt	(+16 %)	(+55 %)
Meiringen-Hasliberg	(+67 %)	(+56 %)

Tabelle 22: Entwicklung Wintergäste seit 2007 in Prozent gemäss Mittelwert (Tendenzen)

Quellen: Zahlen 2007/08 aus Danielli et al. (2008); Zahlen 2017/18 aus Lütolf (2020).

4.2.2. Skierdays

In Tabelle 23 wird die aktuelle Anzahl an Skierdays für die Saison 2017/18 aufgezeigt.

Tourismusregion	Durchschnittstag		Spitzentag		
	Anteil Skierdays an Wintergästen	Anzahl Skierdays	Anteil Skierdays an Wintergästen	Anzahl Skierdays	Anzahl Spizentage
Engelberg-Titlis	65 %	3330	85 % ³⁴	6800 bis 7600	5 bis 10
Melchsee-Frutt	75 %	1900	75 %	7000 bis 8000	5
Meiringen-Hasliberg	70 %	2100	70 %	6300 bis 7400	5

Tabelle 23: Skierdays (Saison 2017/18) Quellen: Anteil Skierdays an Wintergästen gemäss Lütolf (2020)

³¹ Annahme: Die Saisondauer beträgt 120 Tage (Dezember bis März)

³² Angaben zur Spannweite aus den Spizentagen

³³ Median 2000/01

³⁴ In Engelberg beträgt der Anteil an Spizentagen 85 %. Für die anderen Tourismusregionen liegen keine Informationen vor, weshalb vom jeweiligen Anteil an Skierdays an den Wintergästen an Durchschnittstagen ausgegangen wird.

Nachfrage

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

4.2.3. Logiernächte

In Tabelle 24 werden die Logiernächte für die Jahre 2018/2019 sowie das Wachstum aufgezeigt.

Tourismusregion	2018 oder 2019	Wachstum
Engelberg-Titlis	855 000 (2018)	Gegenüber 2007 bedeutet dies eine Zunahme von 8 %, bei den Hotelübernachtungen um 11 % (Engelberg-Titlis Tourismus AG, 2019a).
Melchsee-Frutt	88 824 (2019)	Für das Jahr 2007 liegen keine Zahlen zu den Logiernächten vor. Seit 2013 haben die Logiernächte um etwa 13 % zugenommen (2013: 78 690 gemäss BFS (2020)).
Meiringen-Hasliberg	361 000 (2018)	Gegenüber 2010 bedeutet das eine Zunahme von rund 2 % (Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG, 2011)

Tabelle 24: Logiernächte (Saison 2018/19) Quellen: Engelberg-Titlis Tourismus AG (2019b), Melchsee-Frutt: Auskunft T. Durrer, persönliche Kommunikation (9. Oktober 2020), Haslital Tourismus (2020)

4.3. Verkehr

Für die Aufstellung der Verkehrsflüsse wurden Kennzahlen für den MIV und den ÖV recherchiert, die Aussagen zum Fahrzweck «Wintersport» zumindest indikativ zulassen. Anhand dieser Verkehrsdaten werden in Kapitel 7 Einschätzungen zu möglichen Engpässen nach dem Zusammenschluss formuliert. Generell ist hinsichtlich der Analysen anzumerken, dass sich in den Verkehrsflüssen diverse Fahrtzwecke überlagern. Dies ist insbesondere in den Hauptverkehrszeiten der Fall.

4.3.1. MIV

Die Anzahl Fahrzeuge werden an den Zählstellen in Tabelle 25 dargestellt. Es handelt sich um Monatsmittel des 24-stündigen durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) für den jeweils stärksten Wintermonat.

Tourismusregion	Zählstelle	Monatsmittel DTV		Veränderung
		Winter 2006	Winter 2018	
Engelberg	Dallenwil	7949	8480	+7 %
Melchsee-Frutt	Alpnachstad	19 883	27 409	+38 %
Meiringen-Hasliberg	Giessbachtunnel	6215	8397	+35 %
	Brünig, Letzi	4626	6539	+41 %
	Meiringen, Lammi	2652	2716	+9 %

Tabelle 25: Zufahrtsstrassen Quellen: Bundesamt für Strassen ASTRA (2007; 2020)

Die Auswertungen zeigen, dass auf den Strassen in Dallenwil (+7 %) und in Meiringen, Lammi (+9 %) eine moderate Zunahme des Verkehrs festgestellt werden kann. Der Verkehr hat im Winter auf den Strassen in Alpnachstad (+38 %),

Nachfrage

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

im Giessbachtunnel (+35 %) sowie auf dem Brünig (+41 %) am stärksten zugenommen. Es sei an dieser Stelle nochmal darauf hingewiesen, dass diese Zählungen alle Fahrtzwecke umfassen.

Es liegen zusätzlich Belastungswerte zur Melchtalerstrasse³⁵ im Jahr 2018 vor, wobei in den Monaten Januar bis April der Datensatz nicht vollständig ist und durch Werte aus dem Jahr 2017 ergänzt wurden. In Tabelle 26 sind die DTV-Werte für den stärksten sowie schwächsten Wintermonat dargestellt, sowohl richtungstrennt nach Melchtal und Stöckalp wie auch in einem Querschnitt zusammengefasst.

Belastungswerte Melchtalerstrasse	Monatsmittel DTV Winter 2017/18			Monat und Jahr
	Richtung Melchtal	Richtung Stöckalp	Querschnitt	
Tiefster Wert	225	225	450	November 2018
Höchster Wert	997	1002	1999	Februar 2017

Tabelle 26: Belastungswerte Melchtalerstrasse (Wintermonate) pro Tag Quelle: Balmer + Partner AG (2018)

In den Wintermonaten ist der tiefste DTV-Wert im November mit 450 Fahrzeugen und der höchste DTV-Wert im Februar mit 1999 Fahrzeugen feststellbar. Die Werte pro Richtung entsprechen jeweils der Hälfte des Querschnittswert. Aussagen über die Entwicklung der Belastungswerte seit 2006 sind aufgrund fehlender Daten nicht möglich.

In Tabelle 27 werden für alle Zählstellen die maximalen Abendspitzen (ASP) aufgeführt. Es handelt sich um den maximalen Stundenverkehr, der an den entsprechenden Zählstellen gemessen wurde, sowohl unter der Woche als auch an den Wochenenden.

Tourismusregion	Zählstelle	Spitzenwert ASP Winter 2018		Monat
		Wochentag	Wochenende	
Engelberg	Dallenwil	941	1307	Januar
Melchsee-Frutt	Alpnachstad	3171	2447	Februar
Meiringen-Hasliberg	Giessbachtunnel	992	1033	Januar
	Brünig, Letzi	746	1202	Januar
	Meiringen, Lammi	293	239	Januar

Tabelle 27: Abendspitzen Zufahrtsstrassen Quelle: Bundesamt für Strassen ASTRA (2020)

Die Abendspitze unter der Woche macht verglichen mit den DTV-Werten in Tabelle 25 jeweils rund 11 % des DTV aus. Am Wochenende macht die Abendspitze hingegen einen durchschnittlichen Anteil von 15 % des DTV aus. Um später eine gemeinsame Vergleichsbasis zu haben, wird in Tabelle 28 dieses Verhältnis auch für die Querschnittswerte der Melchtalerstrasse (Tabelle 26) angewendet.

³⁵ Die entsprechende Zählstelle befindet sich südlich der Ortschaft Melchtal.

Nachfrage

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Melchtalerstrasse	Querschnitt DTV	ASP Winter 2017/18	
		Wochentag	Wochenende
Tiefster Wert	450	50	68
Höchster Wert	1999	220	300

Tabelle 28: Abendspitzen Melchtalerstrasse

4.3.2. ÖV

4.3.2.1. Engelberg

In Tabelle 29 wird die durchschnittliche Anzahl Aussteiger pro Tag auf der IR-Linie Luzern – Engelberg dargestellt. Die Spitzenwerte im Winter sind von Relevanz und erreichen an Sonntagen bis zu 823 Aussteigende pro Tag. Gemäss Zentralbahn machen die Freizeitreisenden 81 % an den Personenkilometern im Jahr 2019 aus (zentralbahn AG, 2020, S. 3). Die Zentralbahn stellt während der Hauptverkehrszeiten Entlastungszüge bereit. Vergleichszahlen für 2007 liegen nicht vor.

Taggruppe	Anzahl tägliche Verbindungen	Anzahl Aussteigende pro Tag in Engelberg	
		Jahresdurchschnitt	Spitzenwerte Winter (Februar)
Werktag	18	497	525
Samstag	23	775	868
Sonntag	22	726	828

Tabelle 29: Aussteiger pro Tag in Engelberg auf IR Luzern – Engelberg³⁶ Quellen: persönliche Kommunikation mit S. Gernet (19. Oktober 2020)

4.3.2.2. Melchsee-Frutt

Für die Postauto-Linie zwischen Sarnen und der Talstation Stöckalp kann mit 741 Personen die höchste durchschnittliche Aussteigerzahl am Samstag festgestellt werden (Tabelle 30). Für die Postauto-Linie liegen keine Spitzenwerte vor. Die Zahlen beziehen sich auf die Wintermonate (09.12.2018–31.03.2019). Vergleichszahlen für 2007 liegen nicht vor.

Taggruppe	Anzahl tägliche Verbindungen	Anzahl Aussteigende pro Wintertag in Stöckalp
Werktag	15	292
Samstag	15	741
Sonntag	13	415

Tabelle 30: Aussteiger pro Tag in Stöckalp auf Postauto-Linie Sarnen – Stöckalp Quellen: PostAuto (2020b)

³⁶ Daten wurden durch die Zentralbahn zur Verfügung gestellt. Die Zahlen gelten für das Jahr 2019.

Nachfrage

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

In der Gegenrichtung von der Talstation Stöckalp nach Sarnen, Bahnhof steigen an einem durchschnittlichen Samstag 523 Personen an diesem Bahnhof aus (Tabelle 31).

Taggruppe	Anzahl tägliche Verbindungen	Anzahl Aussteigende pro Tag in Sarnen, Bahnhof
Werktag	15	333
Samstag	15	523
Sonntag	13	403

Tabelle 31: Aussteiger pro Tag in Sarnen auf Postauto-Linie Stöckalp – Sarnen Quellen: PostAuto (2020b)

4.3.2.3. Meiringen-Hasliberg

In Meiringen kann im Jahr 2019 an einem Wintertag ein Spitzenwert von 791 Personen festgestellt werden, die am Bahnhof aussteigen (Tabelle 32).

Taggruppe	Anzahl tägliche Verbindungen	Anzahl Aussteigende pro Tag in Meiringen	
		Jahresdurchschnitt	Spitzenwerte Winter (Februar)
Werktag	16	885	712
Samstag	16	952	763
Sonntag	16	975	791

Tabelle 32: Aussteiger pro Tag in Meiringen auf IR Luzern – Interlaken Ost³⁷
Quelle: persönliche Kommunikation mit S. Gernet (19. Oktober 2020)

An einem Samstag steigen auf der Postauto-Linie 279 Personen in Reuti und 219 in Twing aus (Tabelle 33). Für die Postauto-Linie liegen keine Spitzenwerte vor. Die Zahlen beziehen sich auf die Wintermonate (09.12.2018–31.03.2019). Vergleichszahlen für 2007 liegen nicht vor.

Taggruppe	Anzahl tägliche Verbindungen	Anzahl Aussteigende pro Tag in	
		Hasliberg Twing	Hasliberg Reuti
Werktag	23	133	263
Samstag	19	219	279
Sonntag	19	87	174

Tabelle 33: Aussteiger pro Tag in Hasliberg Twing & Reuti auf Postauto-Linie Brünig – Hasliberg Quellen: PostAuto (2020a)

³⁷ Daten wurden durch die Zentralbahn zur Verfügung gestellt. Die Zahlen gelten für das Jahr 2019.

Nachfrage

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

In der Gegenrichtung von Hasliberg zum Bahnhof Brünig steigen an einem durchschnittlichen Samstag 249 Personen an diesem Bahnhof aus (Tabelle 34).

Taggruppe	Anzahl tägliche Verbindungen	Anzahl Aussteiger pro Tag in Hasliberg Twing	Anzahl Aussteiger pro Tag in Brünig. Bahnhof
Werktag	23	72	111
Samstag	19	140	249
Sonntag	19	62	170

Tabelle 34: Aussteiger pro Tag in Hasliberg Twing und Brünig Bahnhof Quellen: PostAuto (2020a)

4.4. Veränderung: Nachfrage

Tabelle 35 fasst die Entwicklung mit Bezug zu den Wintergästen und dem Verkehr – soweit möglich – in der letzten Dekade zusammen.

Nachfrage		Engelberg-Titlis	Melchsee-Frutt	Meiringen-Hasliberg
Skierdays & Wintergäste	Durchschnitt	~ (+70 %) ³⁸	~ (+16 %) ³⁹	~ (+67 %)
	Spitzentag	~ (+9 %)	~ (+55 %)	~ (+56 %)
Logiernächte		+ 8 % (Durchschnitt) + 11 % (Hotels)	+13 % (seit 2013)	+2 %
Verkehr				
MIV Winter (DTV) (zentrale Verkehrsachsen)		+7 % (Dallenwil)	+38 % (Alpnachstad)	+41 % (Brünig, Letzi) +35 % (Giessbachtunnel) +9 % (Meiringen, Lammi)
ÖV	Aussagen zur Veränderungen sind nicht möglich. Spitzenwerte sind für Engpassanalysen vorhanden.			

Tabelle 35: Nachfrage Wintergäste und Verkehr (Veränderung seit 2007)

Interpretation «Nachfrage»:

- Die Tourismusregionen haben eine merkliche Zunahme der Wintergäste und der Logiernächte innerhalb der letzten Dekade erfahren.
- Zentrale Zubringer des MIV weisen im Winter eine Zunahme des Verkehrs auf, allerdings sind fahrtzweckspezifische Analysen an den Querschnitten nicht möglich.
- Aufgrund des vergleichsweise geringen Wachstums des MIV am Querschnitt Dallenwil ist zu vermuten, dass das Wachstum an Wintergästen in Engelberg-Titlis zu grossen Teilen durch den ÖV abgefangen wurde.
- In Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg ist das Wachstum der Wintergäste stärker an den MIV gebunden.

³⁸ Tendenzen aufgrund unterschiedlichen Datengrundlagen.

³⁹ in Bezug auf einen durchschnittlichen schönen Wochenendtag

5. Einflüsse auf die Nachfrage

Das in Kapitel 2 nachgezeichnete Wachstum der Wintergäste und damit auch des Verkehrs in den drei Tourismusregionen in der letzten Dekade ist beeinflusst durch

1. die Modernisierung und Kapazitätssteigerungen der **Beförderungsanlagen** als Zubringer von der Talstation in die Tourismusregion (siehe Kapitel 2),
2. die Zunahme der **Beherbergungskapazitäten** (siehe Kapitel 2),
3. die Verbesserung der Erreichbarkeiten durch das **Verkehrsangebot** (siehe Kapitel 3.5.) und durch
4. diverse gesellschaftliche **Trends** in der Nachfrage und Entwicklung des Wintersportes.

Im Bericht wurden bislang Grundlagen für die Entwicklung für die Punkte 1 bis 3 vorgestellt.

Nachfolgend erfolgt in Kapitel 5.1. als Ergänzung ein Überblick zu generellen und spezifischen Trends zur Entwicklung des Wintersports mit Blick auf die Schweiz (4). In Kapitel 5.2. werden die Grundlagen, der darauffolgenden Prognose der Verkehrsnachfrage vorgestellt.

5.1. Entwicklung des Wintersportes und Nachfragetrends

5.1.1. Entwicklung

Gesamtschweizerisch konnte seit dem Jahr 2008 ein Rückgang bei den Ersteintritten im Wintersport festgestellt werden. Ab 2017 konnte diesem Trend Einhalt geboten werden und es findet seither ein jährliches Wachstum statt (Seilbahnen Schweiz, 2020). Die Schweiz liegt aktuell immer noch mehr als 10 % unter dem Ergebnis des Basisjahrs 2004⁴⁰ (Seilbahnen Schweiz, 2020)⁴¹.

5.1.2. Trends im Wintersport

Tabelle 36 fasst die Trends im Wintersport zusammen.

Trend	Beschrieb	Einfluss auf Tourismusregionen und Erlebnisregion	Quellen
Wintererlebnis statt Wintersport	Tendenz weg von sportlichen Winterangeboten hin zu nicht-sportlichen Winterangeboten; gestiegenes Interesse an Alternativen zu Skisport wie Langlauf, Ressorttourismus oder Winterwandern	Wintergäste steigen anzahlmässig stärker als Skierdays	Bausch & Gartner (2020); Beritelli et al. (2018)
Tourismusregionen stehen in Konkurrenz zu weltweiten Destinationen	Bedürfnis an Wintersport sinkt durch eine steigende Beliebtheit von Winterferien in wärmeren Regionen	Mögliche Nachfragereduktion	Papathanassis, (2019); Schweiz Tourismus (2018); Witting & Schmude, (2019)

⁴⁰ Die umliegenden Alpenländer Österreich, Italien und Frankreich haben im selben Zeithorizont deutlich weniger Veränderungen bei den Ersteintritten erlebt.

⁴¹ In derselben Zeit sind die Anteile des Sommergeschäfts in der Schweiz angestiegen. Die Personenverkehrserträge sind zwischen 2008 und 2018 verdoppelt worden. Es zeigt sich, dass das Sommergeschäft ein zentraler Faktor für eine solide Finanzsituation ist (Lütolf, 2019, S. 17).

Einflüsse auf die Nachfrage

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Trend	Beschrieb	Einfluss auf Tourismusregionen und Erlebnisregion	Quellen
Angebotsbündelung	Servicebündel mit verschiedenen Dienstleistungen der Tourismusregion werden aus einer Hand offeriert (Skibillette, Anreise, Hotel)	Kann zu neuen Kundengruppen führen Bündelung Hotels mit ÖV-Anreise möglich	Carlisle & Jones (2012); Volgger et al. (2019)
Aufenthaltsdauer	Trend zu kürzeren Aufenthalten; Bedeutungsverlust von Winterferien	Zunahme des Verkehrs durch mehr Tagesgästen / Kurzreisen; Beherbergungsnachfrage sinkt	Beritelli et al. (2018); Schweiz Tourismus (2018)
Schneesicherheit	Abnahme der Schneesicherheit; steigende Schneefallgrenze; Verkürzung der Wintersaison	Grosse und hoch gelegene Tourismusregionen haben Vorteile. Steigende Relevanz des Sommergeschäfts und von alternativen Winterangeboten; Zusammenschluss zur Erlebnisregion führt zu mehr Schneesicherheit, da diese über alle drei Regionen besser gegeben ist.	Schegg & Engeler (2018); Schweiz Tourismus (2018)
Dynamic Pricing	Flexible Preise, die sich nach Buchungszeitpunkt, Wetter, Nachfrage, Saisonphase und Wochentag richten	Dynamic Pricing kann zur Nachfragesteuerung genutzt werden; Reaktion der Kunden auf Dynamic Pricing kann unterschiedlich ausfallen und der Tourismusregion schaden	Rudolph et al. (2019); Wallimann (2020); Lütolf et al. (2020)
Corona-Pandemie	Corona-Pandemie führt zu Reisebeschränkungen und Veränderung der Gästestruktur; enge Platzverhältnisse in Bergbahnen und Restaurants begünstigen Infektionsrisiko; Veränderung der Nachfrage aus Angst vor Ansteckung	Weniger internationale Gäste (insbesondere relevant in Engelberg), mehr Schweizer Gäste; Massnahmen zur Reduktion des Infektionsrisikos werden eingefordert (Schutzkonzepte), u. a. mögliche Verstärkung des Skitouren-Trends / Langlauf	ISPO Sports Business Netzwerk (2020); SDA (2020)

Tabelle 36: Trends im Wintersport

5.2. Grundlagen der Prognose

Die im nachfolgenden Kapitel 6 präsentierte Prognose der Verkehrsnachfrage nach Zusammenschluss gründet ihre Annahmen darauf, dass die zubringenden Beförderungsanlagen (1), das Verkehrssystem (2) und die gesellschaftlichen Trends (3) in Zukunft unverändert bleiben. Bei der Zunahme der Beherbergungsmöglichkeiten (4) werden nur die zukünftig geplanten Beherbergungskapazitäten, die sich entweder im Bau befinden oder die unmittelbar im Betrieb genommen werden, berücksichtigt. Tragender Einflussfaktor ist somit die Zunahme der Pistenlänge im Zuge eines Zusammenschlusses zu einer Erlebnisregion (5).

Interpretation «Einflussfaktoren»:

- Die Zunahme an Wintergästen in den Tourismusregionen ist beeinflusst durch höhere Kapazitäten der Zubringer, dem Anstieg der vermietbaren Betten, Verbesserungen in der verkehrlichen Erschliessung und den daraus resultierenden Reisezeitgewinnen (Erreichbarkeit).
- Obwohl in der Schweiz im Allgemeinen ein Rückgang der Ersteintritte in der letzten Dekade zu verzeichnen war (Kapitel 5.1.1.), ist in den drei Tourismusregionen die Nachfrage angestiegen (Kapitel 4.4.).
- Wird zukünftig an «diesem Hebel gedreht», können Nachfragesteigerungen erwartet werden, die durch die Entwicklungen in den Bereichen **Beförderungsanlagen, Beherbergungskapazitäten und Verkehrsangebot** noch nicht ausgeschöpft wurden.

6. Verkehrsprognose nach Zusammenschluss in eine Erlebnisregion

Im Folgenden wird die zukünftige Verkehrsnachfrage im Falle eines Zusammenschlusses zur Erlebnisregion abgeschätzt. Die Verkehrsnachfrage wird dabei aus zwei Blickwinkeln betrachtet:

1. An- und Abreise in die Tourismusregion (Zufahrtsachsen des MIV und öV)
2. Innerortsverkehr (Belastungen Ski-, Ortsbus sowie Parkplätze an der Talstation)

Die Verkehrsnachfrage wird zudem wie folgt unterschieden:

1. durchschnittlicher Wintertag
2. Saisonspitzentage (zum Beispiel die Tage zwischen Weihnachten und Neujahr)

Ein Wintergast erzeugt aus Sicht des Verkehrs einen Hinweg und einen Rückweg in und aus der Tourismusregion, sei es als Tages- oder als Mehrtagesgast.

Zusätzlich erzeugt ein Wintergast, unabhängig davon, ob er als Tages- oder Mehrtagesgast in der Tourismusregion verweilt, je beim Innerortsverkehr einen Hinweg und Rückweg zur Talstation pro Winterersteintritt und beansprucht einen Parkplatz bei der Anreise mit dem MIV.

Grund für diese Differenzierung ist, dass ein beachtlicher Anteil der Wintergäste in Engelberg und Meiringen-Hasliberg in der Nähe der Talstation übernachtet. In Melchsee-Frutt hingegen übernachtet der überwiegende Anteil der Wintergäste direkt in der Tourismusregion, weshalb zu einem grossen Anteil die Anfahrtswege bei Mehrtagesgästen zur Talstation nur beim Hinweg in die Tourismusregion anfallen.

6.1. Wintergäste und Skierdays (Input)

Die Berechnungen bauen auf den Annahmen zum Wachstum der Skierdays und Wintergäste je Tourismusregion nach dem Zusammenschluss zur Erlebnisregion gemäss Lütolf (2020) auf. Da es keinen effektiven Zeitpunkt für den «Zusammenschluss der Tourismusregionen» gibt, wird der Prognosezeitraum im Folgenden nicht mit einer Jahreszahl belegt.

6.1.1. Annahmen

Für die nachfolgenden Berechnungen wurden die folgenden Annahmen getroffen:

- **Einfluss Beherbergungskapazitäten auf die Nachfrage (unabhängig eines Zusammenschlusses):**
Unabhängig eines Zusammenschlusses der drei Tourismusregionen wird die Anzahl Wintergäste durch den Bau von neuen Beherbergungsangeboten, die bereits im Bau oder schon fertiggestellt sind in den kommenden Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit zunehmen. Die Zahl der Wintergäste kann gemäss Lütolf (2020) in Engelberg-Titlis um weitere 5% (plus 240 Wintergäste an einem Durchschnittstag und 350 bis 400 an einem Spitzentag) und in Meiringen-Hasliberg um weitere 6% (plus 220 Wintergäste an einem Durchschnittstag und 660 bis 780 Wintergäste an einem Spitzentag) zunehmen. Kein unmittelbares Wachstum resultiert in Melchsee-Frutt, da derzeit keine neuen Beherbergungskapazitäten im Bau beziehungsweise geplant sind⁴².

⁴² Aktuell ist in Diskussion 58 neue Personal- und Ferienwohnungen zu errichten (Entscheid ist am 24. November).

– Anteil der Skierdays:

Den Wintergästen, die Schneesport betreiben (Skierdays) und den Wintergästen, die keinen Schneesport betreiben wird bei einem Zusammenschluss ein unterschiedliches Wachstumspotenzial unterstellt. Der Anteil an Skierdays an den Wintergästen beträgt in Engelberg-Titlis 65 %⁴³, in Melchsee-Frutt 75 % und in Meiringen-Hasliberg 70 % (vergleiche auch Tabelle 23 oder Lütolf, 2020, S. 35).

– Aufteilung der Skierdays in Saison-, Tages- und Mehrtageskarten:

Von allen verkauften Skibilletten je Skierdays fallen heute im Durchschnitt über alle drei Tourismusregionen 35 % auf Saisonkartenbesitzer, 38 % auf Tageskarten und 27 % auf Mehrtageskarten. Dabei gilt zu beachten, dass ein Teil der in der Tourismusregion gezählten Tageskarten und Saisonkarten den Mehrtagesgästen zuzurechnen ist. Es wird angenommen, dass es sich bei rund 10 % der verkauften Tageskarten um Mehrtagesgäste handelt, die in der Tourismusregion mindestens eine Nacht übernachten. Bei den Skierdays, die auf Saisonkartenbesitzer entfallen, wird unterstellt, dass rund 25 % auf Tagesgäste, 50 % auf Mehrtagesgäste und 25 % auf Einheimische entfallen.

– Aufteilung Wintergäste ohne Schneesport auf Tages- und Mehrtagesgäste:

Bei den verkauften Winterersteintritten, die nicht dem Ski- oder Snowboardfahren (respektive einer vergleichbaren Sportart) zuzuordnen sind, wird vereinfacht angenommen, dass 50 % auf Tagesgäste und 50 % auf Mehrtagesgäste entfallen.

– Wachstum Skierdays (abhängig von einem Zusammenschluss):

Ein Wachstum prognostiziert Lütolf (2020) im Falle eines Zusammenschlusses vor allem bei Skierdays von Mehrtagesgästen. Dieses Wachstum kann zum einen durch eine Aufenthaltsverlängerung der bestehenden Gäste, zum anderen durch neue Gäste entstehen.

– Das zusätzliche Wachstum der Skierdays aus Logiernächten wird für Engelberg mit 18 %, für Melchsee-Frutt mit 16 % und für Meiringen-Hasliberg mit 8 % beziffert.

– Bei den Tageskarten ohne Beherbergung wird für die Gebiete Engelberg und Hasliberg mit einem Wachstum um 2 % der Skierdays gerechnet. Für die Melchsee-Frutt wird aufgrund der etwas aufwendigeren Anreise nur mit einem Wachstum von 1 % gerechnet.

– Die Skierdays aus Saisonkarten würden im Falle einer Verbindung in allen drei Gebieten um 1 % zunehmen.

– Ein Zusammenschluss der Tourismusregionen hat keinen zusätzlichen Einfluss auf die Wintergäste, die weder Ski- noch Snowboardfahren. Das Angebot für dieses Gästesegment wird durch einen Zusammenschluss nicht verbessert.

– Gemäss Lütolf (2020) handelt es sich bei dieser Prognose um ein eher vorsichtiges Szenario. Parallel zur Verbindung der Beförderungsanlagen dürften mittel- bis langfristig weitere Beherbergungsangebote geschaffen werden, die nicht in die folgende Prognose einfließen.

– Wachstum Skierdays ohne Zusammenschluss:

Bei einer Nicht-Realisierung der Verbindung der Tourismusregionen rechnet Lütolf (2020) längerfristig mit einem Rückgang der Skierdays, der vor allem aus einem Rückgang aus den Mehrtageskarten resultiert. Insgesamt würde aber trotzdem ein Wachstum durch die zusätzliche Beherbergungskapazität entstehen.

6.1.2. Prognose

Tabelle 37 zeigt die Prognose der Wintergäste je Tourismusregion im Falle eines Zusammenschlusses an einem durchschnittlichen Wintertag. Dabei wird zwischen Tagesgästen (ohne Übernachtung in der Tourismusregion) und Mehrtagesgästen (mindestens eine Übernachtung in der Tourismusregion) unterschieden.

⁴³ In Engelberg beträgt der Anteil an Spizentagen 85 %. Für die anderen Tourismusregionen liegen keine Informationen vor, weshalb vom jeweiligen Anteil an Skierdays an den Wintergästen an Durchschnittstagen ausgegangen wird.

Tourismusregion	Wintergäste pro Durchschnittstag (aktuell)			Zusätzliche Wintergäste (nach Zusammenschluss)		
	Tagesgäste	Mehrtagesgäste	Total	Tagesgäste	Mehrtagesgäste	Total
Engelberg	2100	3000	5100	23	468	490
Melchsee-Frutt	1300	1200	2500	13	68	80
Meiringen-Hasliberg	1400	1600	3000	13	288	300
Total	4800	5800	10 600	48	823	870

Tabelle 37: Wintergäste Total an einem Durchschnittstag

Insgesamt beläuft sich das Wachstum für alle drei Tourismusregionen bei einem Zusammenschluss auf rund 870 zusätzliche Wintergäste an einem Durchschnittstag (+8%). Dieses Wachstum beruht mehrheitlich auf zusätzlichen Mehrtagesgästen, sei es durch eine Aufenthaltsverlängerung oder durch neu hinzukommende Wintergäste.

Tabelle 38 zeigt die zusätzlichen Wintergäste je Tourismusregion im Falle eines Zusammenschlusses für einen der fünf bis zehn Spitzentage. Es wird unterstellt, dass ein Spitzentag über das gleiche Wachstumspotenzial wie ein Durchschnittstag verfügt. Insgesamt wird das zusätzliche Wachstumspotenzial für alle drei Tourismusregionen zusammen an einem Spitzentag auf 2000 bis 2400 Wintergäste eingeschätzt (+8%).

Tourismusregion	Wintergäste pro Spitzentag (aktuell)			Zusätzliche Wintergäste (nach Zusammenschluss)		
	Tagesgäste	Mehrtagesgäste	Total	Tagesgäste	Mehrtagesgäste	Total
Engelberg	3025–3400	4875–5500	7900–8900	48–48	823–923	870–970
Melchsee-Frutt	4850–5550	4550–5250	9400–10 800	38–38	263–293	300–330
Meiringen-Hasliberg	4100–4775	5000–5825	9100–10 600	45–55	845–995	890–1050
Total	11 975–13 725	14 425–16 575	26 400–30 300	130–140	1930–2210	2060–2350

Tabelle 38: Wintergäste Total an einem Spitzentag

6.2. An- und Abreise in die Tourismusregion (MIV und ÖV) (Output)

Basierend auf der prognostizierten Anzahl an Tages- und Mehrtagesgästen nach dem Zusammenschluss lassen sich die Wege für die An- und Abreise ableiten (Fahrtenmodell).

6.2.1. Annahmen

Um das durch die Wintergäste ausgelöste Verkehrsaufkommen auf den Anfahrtswegen zu quantifizieren, sind zusätzliche Annahmen notwendig, die im Folgenden erläutert werden:

- **Verkehrserzeugung:**
Ein Wintergast erzeugt aus Sicht des Verkehrs einen Hinweg und einen Rückweg in und aus der Tourismusregion, sei es als Tages- oder als Mehrtagesgast.
- **Verlängerung des Aufenthalts aufgrund von Attraktivität:**
Gemäss Lütolf (2020) sind in Engelberg rund 10 % aller zusätzlich gezählten Wintergäste auf bestehende Gäste zurückzuführen, die aufgrund des Zusammenschlusses ihren Aufenthalt verlängern. Für Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg wird mit demselben Wert gerechnet. Der Anteil an Wintergästen, die durch eine Aufenthaltsverlängerung die Tourismusregionen zusätzlich beanspruchen, löst kein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den Anfahrtswegen aus.
- **Aufenthaltsdauer:**
Ein Mehrtagesgast bleibt im Durchschnitt 3.5 Tage in der Tourismusregion⁴⁴ und beansprucht daher nur jeden 3,5-ten Tag die Anfahrts- und Abreisewege.
- **Anteil Einheimische:**
Der Anteil der Einheimischen (beinhaltet auch Kurzerwerbsaufenthaltende) an den Skierdays aus Saisonkarten wird auf 25 % beziffert. Einheimische werden zwar beim Innerortsverkehr berücksichtigt, bei der An- und Abreise in die Tourismusregion allerdings nicht. Dieses Segment beansprucht die Anfahrtswege nicht direkt im Zusammenhang mit dem Wintersport und wird infolgedessen beim durch Wintergäste ausgelösten Verkehrsaufkommen nicht mitgezählt.
- **Besetzungsgrad:**
Ein durchschnittlicher Personenwagen (PW) ist mit 2.2. Personen ausgelastet (Besetzungsgrad). Diese Kennziffer wurde aus Lütolf (2020, S.28) übernommen. Bei den Wintergästen ist das Segment der Familien und Gruppen überproportional gross, weshalb der Wert höher liegt als im Schweizer Durchschnitt (1.6).
- **Modal Split an den Wegen:**
Rund 20 % der Wintergäste fahren mit dem ÖV an und 70 % mit dem MIV (10 % reisen anderweitig an).

6.2.2. Prognose

Tabelle 39 zeigt die Verkehrsnachfrage auf den Zufahrtsachsen auf Schiene und Strasse bezüglich der zusätzlichen Wintergäste an einem Durchschnittstag.

Tourismusregion	Nachfrage Wintergäste Anfahrt / Abfahrt MIV (in Fahrzeugen pro Richtung pro Durchschnittstag)			Nachfrage Wintergäste Anfahrt / Abfahrt öV (in Personenfahrten pro Richtung pro Durchschnittstag)		
	aktuell	nach Zusammenschluss	+	aktuell	nach Zusammenschluss	+
Engelberg	910	960	+50	570	600	+30
Melchsee-Frutt	510	520	+10	320	330	+10
Meiringen-Hasliberg	570	600	+30	360	380	+20
Total	1990	2080	+90	1250	1310	+60

Tabelle 39: Verkehrsaufkommen Wintergäste an einem Durchschnittstag

⁴⁴ 2,5 Übernachtungen gemäss Lütolf (2020)

Verkehrsprognose nach Zusammenschluss in eine Erlebnisregion

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Im MIV ist für Engelberg mit rund 50, für Melchsee-Frutt mit 10 und für Meiringen-Hasliberg mit rund 30 zusätzliche Fahrzeugen je Richtung und Tag auf den Anfahrtswegen an einem durchschnittlichen Wintertag zu rechnen. Dies entspricht 5% Mehrverkehr bei den Wintergästen. Im ÖV sind es für Engelberg 30, für Melchsee-Frutt 10 und für Meiringen-Hasliberg 20 zusätzlichen Personenfahrten je Richtung auf der Zentralbahn respektive im Postauto an einem durchschnittlichen Wintertag. Dies entspricht 5% Mehrverkehr bei den Wintergästen.

Tabelle 40 zeigt die Verkehrsnachfrage auf den Zufahrtsachsen auf Strasse und Schiene der zusätzlichen Wintergäste an einem Spitzentag auf.

Tourismusregion	Nachfrage Wintergäste Anfahrt / Abfahrt MIV (in Fahrzeugen pro Richtung pro Spitzentag)			Nachfrage Wintergäste Anfahrt / Abfahrt öV (in Personenfahrten pro Richtung pro Spitzentag)		
	aktuell	nach Zusammenschluss	+	aktuell	nach Zusammenschluss	+
Engelberg	1350–1520	1430–1610	+85	850–950	900–1010	+55
Melchsee-Frutt	1900–2180	1930–2220	+35	1190–1370	1210–1390	+20
Meiringen-Hasliberg	1710–2000	1790–2100	+90	1080–1260	1130–1320	+55
Total	4960–5700	5150–5930	+210	3120–3580	3240–3720	+130

Tabelle 40: Verkehrsaufkommen Wintergäste an einem Spitzentag

Im MIV ist für Engelberg mit bis zu 90, für Melchsee-Frutt mit 40 und für Meiringen-Hasliberg mit bis zu 100 zusätzlichen Fahrzeugen je Richtung an einem Spitzentag auf den Anfahrtswegen an einem Spitzentag zu rechnen. Dies entspricht global 4% Mehrverkehr bei den Wintergästen. Im ÖV sind es für Engelberg rund 60, für Melchsee-Frutt 20 und für Meiringen-Hasliberg 60 zusätzlichen Personenfahrten je Richtung auf der Zentralbahn respektive im Postauto an einem Spitzentag. Dies entspricht 4% Mehrverkehr.

6.3. Innerortsverkehr (Belastungen Parkplätze an der Talstation, Ski und Ortsbusse) (Output)

Zusätzlich erzeugt ein Wintergast – zumindest in Engelberg und Meiringen-Hasliberg – unabhängig davon, ob er als Tages- oder Mehrtagestourist in der Tourismusregion verweilt, je einen Hinweg und Rückweg zur Talstation pro Winterersteintritt (z. B. vom Hotel zur Talstation und wieder zurück).

6.3.1. Annahmen

Der Berechnung der Effekte auf die Verkehrsinfrastrukturen vor Ort (Ski- und Ortsbusse sowie Parkplätze an der Talstation) liegt folgende Annahme hinsichtlich des Modalsplits zu Grunde.

– **Modal Split:**

Innerhalb der Tourismusregion wird für Engelberg und Meiringen-Hasliberg mit einem höheren ÖV-Anteil gerechnet, da viele Übernachtungsgäste die Skibusse benützen und den eigenen PW bei der Ferienwohnung respektive

Verkehrsprognose nach Zusammenschluss in eine Erlebnisregion

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

beim Hotel parkieren. Es wird angenommen, dass rund 40 % aller Wintergäste mit den öffentlichen Ortsbussen/ Skibussen zur Talstation gelangen, 45 % kommen mit dem eigenen Auto und 15 % zu Fuss oder anderweitig.

– Melchsee-Frutt

In Melchsee-Frutt übernachtet der überwiegende Anteil der Wintergäste direkt in der Tourismusregion, weshalb die Anfahrtswege zur Talstation Stöckalp in der Regel nur beim Hinweg in die Tourismusregion anfallen. Für die Abschätzung der zusätzlichen Parkplatznachfrage an der Talstation gilt für Melchsee-Frutt derselbe Modalsplit wie bei den Anfahrtswegen (vgl. Kapitel 6.2.1.).

6.3.2. Prognose

Tabelle 41 zeigt den Einfluss der Wintergäste auf die Verkehrsinfrastruktur vor Ort an einem Durchschnittstag.

Tourismusregion	Nachfrage Wintergäste Parkplätze (in Fahrzeugen pro Durchschnittstag)			Nachfrage Wintergäste Ski- und Ortsbus (in Personenfahrten pro Richtung pro Durchschnittstag)		
	aktuell	nach Zusammen- schluss	+	aktuell	nach Zusammen- schluss	+
Engelberg	1000	1100	+100	2000	2200	+200
Melchsee-Frutt	510	520	+10	Gäste bereits in Tourismus- region	Gäste bereits in Tourismus- region	–
Meiringen-Hasliberg	600	660	+60	1200	1320	+120
Total	2110	2280	+170	3200	3520	+320

Tabelle 41: Verkehrsaufkommen Wintergäste vor Ort an einem Durchschnittstag

Hinsichtlich der Parkplatzkapazitäten an den Talstationen wäre bei einem Zusammenschluss mit 100 zusätzlichen Fahrzeugen in Engelberg und 60 Fahrzeugen in Meiringen-Hasliberg an einem Durchschnittstag zu rechnen. In Melchsee-Frutt erhöht sich die Parkplatznachfrage an der Talstation an einem Durchschnittstag um 10 zusätzliche Fahrzeuge durch die zusätzlich prognostizierten Wintergäste. Dies entspricht global 8 % Mehrverkehr bei den Wintergästen. Anders als in Engelberg und Meiringen-Hasliberg handelt es sich dabei vor allem um Fahrzeuge von Residenzgästen, die ihre Fahrzeuge auf die Parkplatzinfrastruktur der Bergbahnen für mehrere Tage abstellen und diese somit mehrere Tage beanspruchen.

Die Fahrgäste in den Ski- und Ortsbussen würden in Engelberg an einem Durchschnittstag um rund 200 Fahrgäste und in Meiringen-Hasliberg um 120 Fahrgäste zunehmen. Dies entspricht global einem Mehrverkehr von 10 % bei den Wintergästen.

Tabelle 42 zeigt den Einfluss der Wintergäste auf die Verkehrsinfrastruktur vor Ort an einem Spitzentag.

Tourismusregion	Nachfrage Wintergäste Parkplätze (in Fahrzeugen pro Spitzentag)			Nachfrage Wintergäste Ski- und Ortsbus (in Personenfahrten pro Richtung pro Spitzentag)		
	aktuell	nach Zusammen- schluss	+	aktuell	nach Zusammen- schluss	+
Engelberg	1600–1800	1780–2000	+190	3200–3600	3550–3990	+370
Melchsee-Frutt	1900–2180	1930–2220	+35	Gäste bereits in Tourismus- region	Gäste bereits in Tourismus- region	–
Meiringen-Hasliberg	1900–2200	2080–2420	+200	3600–4200	3960–4620	+390
Total	5400–6180	5790–6640	+425	6800–7800	7510–8610	+760

Tabelle 42: Verkehrsaufkommen Wintergäste vor Ort an einem Spitzentag

Hinsichtlich der Parkplatzkapazitäten an den Talstationen wäre bei einem Zusammenschluss mit 190 zusätzlichen Fahrzeugen in Engelberg und 200 zusätzlichen Fahrzeugen in Meiringen-Hasliberg an einem Spitzentag zu rechnen. In Melchsee-Frutt erhöht sich die Parkplatznachfrage an der Talstation an einem Spitzentag um 35 zusätzliche Fahrzeuge durch die zusätzlich prognostizierten Wintergäste. Dies entspricht global 7 % Mehrverkehr bei den Wintergästen.

Die Fahrgäste in den Ski- und Ortsbussen würden in Engelberg an einem Spitzentag um rund 370 Fahrgäste und in Meiringen-Hasliberg um 390 Fahrgäste zunehmen. Dies entspricht global 10 % Mehrverkehr bei den Wintergästen.

6.4. Zusammenfassung der Prognose: Wintergäste und Verkehr

Tabelle 43 und Tabelle 44 fassen die zukünftige Veränderung an Wintergästen und Verkehr im Falle eines Zusammenschlusses der drei Tourismusregionen zusammen.

Zusätzliche Nachfrage		Engelberg-Titlis	Melchsee-Frutt	Meiringen-Hasliberg
Skierdays & Wintergäste	Durchschnittstag	+490	+80	+300
	Spitzentag	+920	+315	+970
Zusätzliches Verkehrsaufkommen im Segment Wintergäste				
Anfahrtsachse MIV (Fahrzeuge)	Durchschnittstag	+50	+10	+30
	Spitzentag	+85	+35	+90
Anfahrtsachse ÖV (Personen)	Durchschnittstag	+30	+10	+20
	Spitzentag	+55	+20	+55
Parkplätze an Talstation	Durchschnittstag	+100	+10	+60
	Spitzentag	+190	+35	+200

Verkehrsprognose nach Zusammenschluss in eine Erlebnisregion
Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Zusätzliche Nachfrage		Engelberg-Titlis	Melchsee-Frutt	Meiringen-Hasliberg
Ski- und Ortsbusse (Personen)	Durchschnittstag	+200	Gäste bereits in Tourismusregion	+120
	Spitzentag	+370	Gäste bereits in Tourismusregion	+390

Tabelle 43: Nachfrage Wintergäste und Verkehrsaufkommen nach Zusammenschluss

Zusätzliche Nachfrage		Engelberg-Titlis	Melchsee-Frutt	Meiringen-Hasliberg
Skierdays & Wintergäste	Durchschnittstag	+10 %	+3 %	+10 %
	Spitzentag	+11 %	+3 %	+10 %
Zusätzliches Verkehrsaufkommen im Segment Wintergäste				
Anfahrtsachse MIV (Fahrzeuge)	Durchschnittstag	+5 %	+2 %	+5 %
	Spitzentag	+6 %	+2 %	+5 %
Anfahrtsachse öV (Personen)	Durchschnittstag	+5 %	+3 %	+6 %
	Spitzentag	+6 %	+2 %	+5 %
Parkplätze Talstation	Durchschnittstag	+10 %	+2 %	+10 %
	Spitzentag	+11 %	+2 %	+10 %
Ski- und Ortsbusse (Personen)	Durchschnittstag	+10 %	Gäste bereits in Tourismusregion	+10 %
	Spitzentag	+11 %	Gäste bereits in Tourismusregion	+10 %

Tabelle 44: Übersicht Prozentwachstum nach Zusammenschluss

Interpretation «Veränderung »:

- Auf allen Zufahrtsachsen und in allen drei Tourismusregionen ist nach Zusammenschluss mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen.
- Gemäss Lütolf (2020) betragen die Zuwächse aus Zusammenschluss und steigenden Beherbergungsmöglichkeiten 8 % bezogen auf alle drei Tourismusregionen.
- Der daraus folgende Mehrverkehr im MIV und im ÖV wird ein Wachstum zwischen 2 % bis 11 % aufweisen.
- Auf den Anfahrtsachsen sind es 2 % bis 6 %.
- In den Tourismusregionen selbst beträgt das Nachfragewachstum für Parkplätze an der Talstation und Fahrten in den Ski- und Ortsbusse zwischen 2 % bis 11 %.
- Diese Wertebereiche werden als realistische und im Bericht begründete Schätzungen angesehen und dienen als Grundlage zur Diskussion der daraus entstehenden Herausforderungen für die Tourismusregionen.

7. Herausforderungen nach Zusammenschluss

Nachfolgend wird aufgezeigt, welche Auswirkungen die in Kapitel 6 erstellten Prognosen auf die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen in den drei Tourismusregionen haben können. Hierbei wird auf Auswirkungen auf die Kapazitäten des MIV, des ÖV und der Parkplätze an Durchschnitts- und Spitzentagen eingegangen.

Die Grundlagen aus Kapitel 4.3 werden zur Abschätzung von möglichen Engpässen in den Tourismusregionen und auf den Zubringern verwendet.

7.1. Abreise aus der Tourismusregion

Bei den folgenden Beurteilungen wird vom ungünstigsten Fall ausgegangen, dass alle zusätzlichen an- oder abreisenden Wintergäste in der Abendspitze (ASP) die Strassenverkehrsinfrastruktur belasten könnten. Für den ÖV liegen keine Zahlen zu einer Abendspitze vor, weshalb nachfolgend die zusätzlichen Fahrten zu den Wintertageswerten aus Kapitel 4.3.2 hinzugerechnet werden.

7.1.1. Durchschnittstag MIV

Die zusätzlichen Fahrten an einem Durchschnittstag (Tabelle 39) werden hierbei der jeweils tieferen Abendspitze an einem Werktag (Tabelle 27) hinzugerechnet. Für die Melchsee-Frutt wird zusätzlich der tiefste Wert der Abendspitze unter der Woche (Tabelle 28) mit den zusätzlichen Fahrten verglichen.

7.1.1.1. Engelberg

Ein Zusammenschluss hätte an einem Durchschnittstag eine Verkehrszunahme um 50 Fahrzeuge jeweils bei An- und Abreise zur Folge (Tabelle 39). Verglichen mit der Anzahl gezählter Fahrzeuge an einem Spitzentag unter der Woche im Januar (Tabelle 27), wo bis zu 941 Fahrzeuge die Zählstelle in Dallenwil in einer Stunde passieren, würde dies eine lokale Verkehrszunahme um rund 5 % bedeuten.

Der Mehrverkehr an einem Durchschnittstag aufgrund des Zusammenschlusses kann als mittlere zusätzliche Belastung für Dallenwil angesehen werden.

7.1.1.2. Melchsee-Frutt

Auf dem Weg zur Talstation Stöckalp ist bei einem Zusammenschluss eine Verkehrszunahme um 10 Fahrzeuge jeweils bei An- und Abreise zu erwarten. An der Zählstelle in Alpnachstad würde der Verkehr in der ASP unter 1 % zunehmen. Für die Melchtalerstrasse würden die 10 Fahrzeuge eine Zunahme in der ASP um 20 % auf 60 Fahrzeuge bedeuten.

Der Mehrverkehr an einem Durchschnittstag aufgrund des Zusammenschlusses kann als geringe zusätzliche Belastung für die Melchtalerstrasse zur Talstation Stöckalp angesehen werden.

7.1.1.3. Meiringen-Hasliberg

Nach Zusammenschluss würde der MIV in Meiringen-Hasliberg um 30 Fahrzeuge ansteigen. Die Reise nach und weg von Meiringen-Hasliberg ist über zwei Haupttrouten (Zählstellen: Brünig-Pass und Giessbachtunnel) möglich. Unter der Annahme, dass sich die zusätzlichen Fahrzeuge gleichmässig auf die beiden Haupttrouten verteilen, würde der Verkehr in der ASP bei Fahrzeugen bei An- und Abreise an beiden Zählstellen jeweils um rund 2 % zunehmen.

Der Mehrverkehr an einem Durchschnittstag aufgrund des Zusammenschlusses kann als verträglich für die bestehenden Strassenverkehrsinfrastrukturen bewertet werden.

7.1.2. Spitzentag MIV

Die zusätzlichen Fahrten an einem Spitzentag (Tabelle 40) werden der Abendspitze am Wochenende hinzugerechnet. Für die Melchsee-Frutt wird zusätzlich der höchste Wert der Abendspitze am Wochenende (Tabelle 28) mit den zusätzlichen Fahrten verglichen.

7.1.2.1. Engelberg

In den Spitzenstunden würde ein Zusammenschluss der Tourismusregionen in Engelberg den MIV um 85 Fahrzeuge pro Weg ansteigen lassen. Unter der Annahme, dass alle Wintergäste in der ASP ungefähr gleichzeitig abreisen würden, könnte die ASP um knapp 7 % ansteigen.

Der Mehrverkehr an einem Spitzentag kann gemessen an der ASP zu mittleren Kapazitätsengpässen auf der Strasse führen.

7.1.2.2. Melchsee-Frutt

Der Verkehr auf der Melchtalerstrasse würde nach Zusammenschluss an einem Spitzentag um 35 Fahrzeuge pro Richtung anwachsen. Auf die 300 Fahrzeuge in der ASP auf der Melchtalerstrasse würde dies eine Verkehrszunahme von 12 % bedeuten.

In Alpnachstad wäre diese Verkehrszunahme mit einem Anstieg von 1.5 % nicht merklich spürbar. Jedoch kann die Verkehrszunahme auf der Melchtalerstrasse um 12 % als negative Beeinträchtigung der Anreise eingeschätzt werden.

7.1.2.3. Meiringen-Hasliberg

Ein Zusammenschluss hätte an einem Spitzentag für den MIV nach Meiringen einen Anstieg um 90 Fahrzeuge zur Folge. Unter selbiger Annahme der gleichmässigen Aufteilung der Fahrten auf die zwei Zählstellen am Brünig und im Giessbachtunnel wie in Kapitel 7.1.1.3., würde dies einen Anstieg der ASP um jeweils 4 % bedeuten.

Zwar würde sich dieser Mehrverkehr an einem Spitzentag auf zwei grosse An- und Abreisewege verteilen. Jedoch ist zu den Spitzenzeiten lokal mit mittleren Kapazitätsengpässen zu rechnen.

7.1.3. Durchschnittstag ÖV

Für den ÖV liegen keine Werte für die Abendspitzen vor, weshalb hiernach die Auswirkungen auf die durchschnittliche Nachfrage eines Werktags im Winter dargestellt wird.

7.1.3.1. Engelberg

Nach einem Zusammenschluss könnten zusätzliche 30 ÖV-Anreisende erwartet werden, die nach Engelberg anreisen würden. Addiert man diese auf einen durchschnittlichen Werktag im Winter hinzu, an dem rund 525 Personen mit der Zentralbahn nach Engelberg anreisen (Tabelle 29), würde dies einen Zuwachs um knapp 6 % bedeuten.

Dies ist als leichte Zunahme einzuschätzen, die sich auf die 18 IR-Verbindungen verteilen dürfte und kaum negativen Einfluss auf die Kapazitätsauslastung des ÖV-Angebots hatte.

7.1.3.2. Melchsee-Frutt

Der Zusammenschluss könnte zu einem leichten Anstieg ÖV-Anreisenden um 10 Personen führen. Auf die 292 Gäste, die heute an einem durchschnittlichen Werktag anreisen (Tabelle 30), bedeutet dies eine Zunahme um 3 %.

An einem Durchschnittstag werden bei dieser geringen Fahrgastzunahme keine negativen Auswirkungen auf die ÖV-Kapazitäten erwartet.

7.1.3.3. Meiringen-Hasliberg

In Meiringen-Hasliberg würde der Zusammenschluss eine Zunahme der ÖV-Anreisenden um 20 Personen bedeuten. Dies würde auf der Zentralbahn eine Zunahme um 6 % bedeuten, von 333 Personen, die an einem Werktag im Winter anreisen (Tabelle 32), auf 353 Personen.

Durch die zwei Anreisemöglichkeiten von Interlaken sowie Luzern verteilen sich die zusätzlich an- und abreisenden Wintergäste auf die verschiedenen IR-Verbindungen und es ist nicht mit grösseren Kapazitätsengpässen zu rechnen.

7.1.4. Spitzentag ÖV

Für den ÖV liegen keine Werte für die Abendspitzen vor, weshalb hiernach die Auswirkungen auf die durchschnittliche Nachfrage eines Spitzentages im Winter dargestellt wird.

7.1.4.1. Engelberg

An einem Spitzentag würden in Engelberg nach einem Zusammenschluss 55 zusätzliche ÖV-Anreisende erwartet werden, die zu den heutigen 868 Passagieren hinzukommen würden. Dies bedeutet eine Zunahme um 6 %.

Da die mit dem ÖV anreisenden Wintergäste in den meisten Fällen am Startbahnhof Luzern mit ihrem Gepäck und den Winterausrüstungen die gesamte Strecke nach Engelberg fahren, kann sich dies speziell zu Spitzenzeiten negativ auf die Anreisequalität und auch die Kapazitäten auswirken. Jedoch werden speziell an den Wochenenden auch Entlastungszüge eingesetzt, die diesem Problem entgegenwirken können.

7.1.4.2. Melchsee-Frutt

Für die Melchsee-Frutt ist nach Zusammenschluss an einem Spitzentag mit einer Zunahme um 20 ÖV-Anreisenden (+3 %) zu rechnen.

Wie in Engelberg kann vor allem in den Spitzenzeiten mit Kapazitätsengpässen gerechnet werden.

7.1.4.3. Meiringen-Hasliberg

In Meiringen-Hasliberg ist nach Zusammenschluss an einem Spitzentag mit einer Zunahme von 55 ÖV-Anreisenden zu rechnen, was auf den IR-Verbindungen eine Zunahme der Fahrgäste um 7 % bedeutet.

Obwohl eine Verteilung dieser Zunahme auf verschiedene ÖV-Linien zu vermuten ist, sind vor allem zu Spitzenzeiten und auf den Hauptachsen Engpässe möglich und zu erwarten.

7.2. Innerortsverkehr

Bei den folgenden Beurteilungen wird die zusätzliche Nachfrage auf die Parkplätze an den Talstationen sowie auf die Ski- und Ortsbusse bewertet. Für die Ski- und Ortsbusse liegen keine detaillierten Auslastungszahlen der letzten Jahre vor, weshalb keine quantitative Beurteilung der Auswirkungen auf das bestehende Angebot möglich ist.

7.2.1. Durchschnittstag Parkplätze

Die nachgefragten Parkplätze an einem Durchschnittstag werden den vorhandenen Parkplatzkapazitäten gegenübergestellt. In Engelberg und Meiringen-Hasliberg wird angenommen, dass die Fahrzeuge maximal einen Tag abgestellt werden; in der Melchsee-Frutt bleiben die Fahrzeuge der Residenzgäste an der Talstation über mehrere Tage stehen.

7.2.1.1. Engelberg

Für die vorhandenen Parkplatzanlagen in der Nähe der Talstation ist bei einem Zusammenschluss an einem Durchschnittstag nicht mit Kapazitätsengpässen zu rechnen, da die zusätzliche Nachfrage von 100 Parkplätzen auf bis zu 1100 Parkplätze tiefer ist als die maximale Parkplatzkapazität (regulärer Parkplatz: 1170 Parkplätze).

Es ist mit keiner Beeinträchtigung der Parkplatzkapazitäten zu rechnen.

7.2.1.2. Melchsee-Frutt

Der Zusammenschluss der Tourismusregionen führt an einem Durchschnittstag an der Talstation Stöckalp nicht zu Engpässen der Parkplatzkapazitäten, da lediglich mit einer zusätzlichen Belastung von 20 Fahrzeugen auf insgesamt 730 parkierte Fahrzeuge zu rechnen ist. Die maximale Kapazität beträgt 1350 Parkplätze.

Die bestehenden Kapazitäten sind ausreichend für die zusätzlichen Fahrzeuge.

7.2.1.3. Meiringen-Hasliberg

Der Zusammenschluss der Tourismusregionen führt an einem Durchschnittstag zu einem Anstieg der Parkplatznachfrage um zusätzlich 60 parkierte Fahrzeuge. Die Nachfrage würde dabei auf bis zu 660 Fahrzeuge ansteigen, welche auf den vorhandenen 888 Parkplätzen an den Talstationen Platz finden können.

Auch in Meiringen-Hasliberg ist mit keinen Engpässen der Parkplatzkapazitäten zu rechnen.

7.2.2. Spitzentag Parkplätze

Die nachgefragten Parkplätze an einem Spitzentag werden den vorhandenen Parkplatzkapazitäten gegenübergestellt. In Engelberg und Meiringen-Hasliberg wird angenommen, dass die Fahrzeuge maximal einen Tag abgestellt werden; in der Melchsee-Frutt bleiben die Fahrzeuge der Residenzgäste an der Talstation über mehrere Tage stehen.

7.2.2.1. Engelberg

An Spitzentagen verschärft sich die Parkplatzsituation in Engelberg nach dem Zusammenschluss. Auf den vorhandenen 1310 Parkplätzen (inklusive dem Überlaufparkplatz mit 140 Parkplätzen) nahe der Talstation wird nach dem Zusammenschluss an einem Spitzentag zusätzlich mit 190 parkierten Fahrzeugen zu den bereits heute geschätzten 1800 parkierten Fahrzeugen gerechnet.

Findet keine Doppelbelegung der Parkplätze statt, so würde sich die bereits heute bestehende Parkplatzknappheit an Spitzentagen weiter verschärfen.

7.2.2.2. Melchsee-Frutt

An einem Spitzentag würden bis zu 100 zusätzliche Fahrzeuge⁴⁵ die Parkplatzinfrastrukturen beanspruchen, was eine Nachfrage von bis zu 2200 Parkplätzen bedeuten würde. Auf den bestehenden 1350 Parkplätzen würden somit rund 850 Fahrzeuge keinen Parkplatz vorfinden.

Trotz dem neu gebauten Parkhaus würden an einem Spitzentag die vorhandenen Parkplatzkapazitäten nicht ausreichend sein. Die heute bereits bestehende Knappheit an Parkplätzen an Spitzentagen würde sich verschärfen.

7.2.2.3. Meiringen-Hasliberg

In Meiringen und Hasliberg sind rund 888 Parkplätze an den Talstationen vorhanden, die an einem Spitzentag nach dem Zusammenschluss nicht ausreichend wären, wenn zusätzlich 200 Fahrzeuge parkiert werden sollen. Es würden laut den gemachten Prognosen bis zu 2420 Parkplätze nachgefragt werden, weshalb die Parkplätze bei den Talstationen nicht annähernd ausreichen würden, um der Nachfrage an Parkplätzen an Spitzentagen nachkommen zu können. Zwar gibt es noch weitere 912 Parkplätze in den Gemeinden Meiringen und Hasliberg; diese sind jedoch nicht an erster Stelle für Wintergäste gedacht.

In Meiringen-Hasliberg ist verglichen mit den zwei anderen Tourismusregionen mit den grössten Kapazitätsengpässen zu rechnen in Bezug auf die Parkplätze an Spitzentagen. Ein Zusammenschluss der Tourismusregionen würde eine Verschärfung der Knappheit an Parkplätzen bedeuten.

⁴⁵ Auch die Fahrzeuge der Residenzgäste, die mehrere Tage parkieren, sind bei dieser Abschätzung enthalten.

7.3. Zusammenfassung der Herausforderungen

Tabelle 45 fasst die erwarteten Herausforderungen bezüglich des Verkehrsaufkommens sowie der Parkplatzkapazitäten im Falle eines Zusammenschlusses der drei Tourismusregionen zusammen.

Herausforderungen		Engelberg-Titlis		Melchsee-Frutt		Meiringen-Hasliberg	
MIV «Zufahrt» (ASP)	Durchschnittstag	Dallenwil	+5 %	Alpnachstad	+1 %	Giessbach-tunnel	+2 %
				Melchtaler-strasse	+20 %	Brünig, Letzi	+2 %
	Spitzentag		+7 %	Alpnachstad	+1,5 %	Giessbach-tunnel	+4 %
				Melchtaler-strasse	+12 %	Brünig, Letzi	+4 %
ÖV «Zufahrt»	Durchschnittstag	+6 %		+3 %		+3 %	
	Spitzentag	+6 %		+3 %		+7 %	
Parkplätze	Durchschnittstag	Kapazitäten ausreichend					
	Spitzentag	Kapazitäten nicht ausreichend					
Ski- und Ortsbusse		Keine quantitative Bewertung möglich. An Spitzentagen hohe Herausforderungen.					
Bewertung der Herausforderungen							
tief		mittel			Hoch		

Tabelle 45: Zusammenfassung der Herausforderungen

Interpretation «Herausforderungen»:

- Die Herausforderungen für das Verkehrssystem treten vor allem an Spitzentagen und in deren Hauptverkehrszeiten auf.
- Vor allem die Abendspitzen von 17 bis 18 Uhr sind an Spitzentagen von Verkehrsüberlastung betroffen.
- Der Beitrag zu den Engpässen auf den Zufahrtsachsen des Bundes- und Nationalstrassennetzes aufgrund des Wachstums aus dem Zusammenschluss zur Erlebnisregion ist als gering einzuschätzen.
- Jedoch dürften Engpässe auf den Strassen in den Gemeinden der Tourismusregionen auftreten, insbesondere dann, wenn sich die Fahrtzwecke des Pendelns und der Freizeit abends überlagern. Dies ist insbesondere für die Melchtalerstrasse an Spitzentagen der Fall.
- Es zeichnen sich Kapazitätsengpässe vor allem bei den zur Verfügung stehenden Parkplätzen an den Talstationen an Spitzentagen ab.
- Auch gelangen an Spitzentagen die Kapazitäten der Postautos, der Ski- und Ortsbusse vor Ort und der Züge der Zentralbahn an ihre Grenzen.
- Insgesamt beziehen sich diese Aussagen auf die rund 5 bis 10 Spitzentage in der Wintersaison.
- Das Verkehrssystem ist an Durchschnittstagen in der Tendenz ausreichend für den Zusammenschluss.

8. Gesamtstrategie

Vor dem Hintergrund des Zusammenschlusses zu einer Erlebnisregion kann folgende Gesamtstrategie formuliert werden.

Die Tourismusregionen verfolgen eine ökonomische Wachstumsstrategie in Form eines möglichen infrastrukturellen Zusammenschlusses der Beförderungsanlagen.

Die zukünftige Entwicklung orientiert sich an gesellschaftlich und ökologisch akzeptierten Rahmenbedingungen und an den aktuellen Grundsätzen zur Vereinbarkeit von Verkehr und Tourismus:

- Gesellschaft und Umwelt sollen durch die Zunahme des Tourismus aufgrund eines Zusammenschlusses zur Erlebnisregion keine negativen Auswirkungen erfahren.
- Der zukünftige Verkehr in der Erlebnisregion soll platzsparend, emissions- und lärmarm sowie kollaborativ, also möglichst mit dem öffentlichen Verkehr oder Fahrgemeinschaften, erfolgen⁴⁶.

Zur Erreichung dieser Gesamtstrategie besteht Bedarf für ein Verkehrskonzept, das mittels Massnahmenbündel den Herausforderungen in Form von Engpässen auf dem Verkehrssystem entgegenwirken kann.

Für die Umsetzung der Gesamtstrategie werden die nachfolgenden Teilstrategien (TS) empfohlen:

TS 1: Strassenverkehr in Tourismusregionen nachhaltig lenken und erträglich gestalten

Verkehrliche Massnahmen im Bereich des Strassenverkehrs in der Erlebnisregion sollen darauf abzielen, dass Engpässe in Form von Stau auf den Strassen – insbesondere an den Spitzentagen und in den Hauptverkehrszeiten – begrenzt werden. Der Einsatz von alternativen Transportmitteln ermöglicht autofreie Zonen in den Tourismusregionen. Ausserdem kann der Besetzungsgrad des MIV verbessert werden, indem mehrere Wintergäste im Rahmen eines Carpoolings zusammen in einem Fahrzeug anreisen.

TS 2: Öffentlicher Verkehr in Tourismusregionen nachhaltig lenken und erträglich gestalten

Verkehrliche Massnahmen in der Erlebnisregion sollen darauf abzielen, dass der ÖV eine attraktive Alternative zum MIV darstellt und – insbesondere an den Spitzentagen und in den Hauptverkehrszeiten – eine Verkehrsverlagerung stattfindet. Zum ÖV gehören auch im weiteren Sinne «Bedarfsverkehre», die zwischen klassischem ÖV und Taxi-Dienstleistungen positioniert sind. Gemeint sind unter anderem appbasierte Rufbussysteme, die Wintersportler kollaborativ an ihr Ziel und nach Hause bringen und Alternativen zum privaten Personenwagen bieten können. Zudem kann der Komfort der ÖV-Anreise erhöht werden, indem die Anzahl Umsteigevorgänge verringert wird und die ÖV-Haltestellen und die Talstation der Bergbahnen in einem Hub vereint werden. Als Reiseerleichterungen im Rahmen des ÖV gilt es, den Gepäcktransport zu fördern und die Miete der Wintersportausrüstung vor Ort komfortabler zu gestalten. Damit diese zeitunabhängig erfolgen und der Weg zu den Sportfachgeschäften gespart werden kann, ist eine Zusammenarbeit mit lokalen Beherbergungsbetrieben vorzusehen. Mithilfe von Garderoben, Schliessfächern und Skidepots an den Talstationen kann der Komfort für die Anreise erhöht werden. Die Sportausrüstung kann vor Ort gelassen werden und für die Anreise können bequemere Kleidung und Schuhe angezogen werden.

⁴⁶ Aus den Zielen in den kantonalen Richtplänen und lokalen Konzeptplanungen zur Entgegenwirkung von Verkehrsproblemen geht die Tendenz hervor, dass die angestrebten Entwicklungen der Gemeinden und allen voran der Kantone darauf abzielen, die MIV-Zunahme in Zukunft zu verhindern und vermehrt den ÖV und wo möglich auch den Langsamverkehr (LV) zu stärken.

Gesamtstrategie

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

TS 3: Pricing – Ökonomische Anreize schaffen, um Verkehrsspitzen zu brechen

Durch Preisanpassungen zum Beispiel in der Hotellerie und bei Bergbahnen kann eine Verkehrslenkung bewirkt werden. Dabei ist die Verlängerung der Aufenthaltsdauer anzustreben sowie Anreize zu setzen, damit aus Tagesgästen zudem Mehrtagesgäste werden. Je länger Wintergäste in einer Tourismusregion verweilen, desto weniger Auswirkungen hat dies auf den täglichen Verkehr, vor allem in den Abendstunden. Zudem erhöht sich die lokale Wertschöpfung, zum Beispiel durch abendliche Restaurantbesuche. Dazu müssen nebst attraktiven Hotellerie- und Parahotellerie-Angeboten auch weitere flankierende Massnahmen wie deutliche Vergünstigungen für Mehrtagestourismus ausgearbeitet werden.

TS 4: Faktor Mensch – Psychologische Ansätze zur Stärkung nachhaltiger Mobilität

Nachhaltige Anreisemöglichkeiten sollen verstärkt aus Umweltgesichtspunkten wahrgenommen werden und deren Image soll verbessert werden. Mittels verhaltensökonomischer Ansätze können Bevorteilungen für die nachhaltige Anreise geschaffen werden, die es dann passend an die Zielgruppen zu kommunizieren gilt.

TS 5: Digitalisierung – Technische und soziale Innovationen

Durch eine Informations-App für die gesamte Erlebnisregion kann eine Verkehrslenkung bewirkt werden. Die Förderung von Co-Working-Spaces in den Tourismusregionen kann einen positiven Einfluss auf die Verlängerung des Aufenthaltes und eine Verlagerungswirkung auf weniger stark frequentierte Tage haben.

9. Teilstrategien (TS) und Massnahmenempfehlung

9.1. TS 1: Strassenverkehr in Tourismusregionen verringern, nachhaltig lenken, erträglich gestalten

Massnahme 1A (Tages- und Mehrtagesgäste)	Gesamtverkehrsleitsystem sowie P&R (Park & Ride) an Knotenpunkten
Kurzbeschrieb	Ein Gesamtverkehrsleitsystem soll an den Hauptzugangsachsen zu den Tourismusregionen die aktuelle Parkplatzsituation aufzeigen. Die Informationen sollen bei den Autobahnausfahrten in Stans, Sarnen und Meiringen sowie auf dem Brünigpass angebracht werden. Vor Ort kann ein Parkleitsystem eingesetzt werden, das die freien Kapazitäten der unterschiedlichen Parkplatzanlagen zeigt und den Weg zu freien Parkplätzen weist, die von den Talstationen entfernt sind (in Engelberg umgesetzt).
Vor- und Nachteile	Durch das Gesamtverkehrsleitsystem werden die MIV-Anreisenden frühzeitig informiert und Suchverkehr kann vermieden werden. Der Zugang zur Talstation muss trotz entfernter Parkierung attraktiv ausgestaltet werden (ÖV-Shuttle).
Beitrag zur Zielerreichung	Die Parkraum-Kapazitäten werden optimal genutzt und der Suchverkehr wird eingedämmt. Dank dem P&R erfolgt eine Verlagerung auf den ÖV für die letzte Meile.
Verantwortung	Bergbahnen & Kantone; falls Installationen auf Autobahn: Bundesamt für Strassen ASTRA

Massnahme 1B (Tages- und Mehrtagesgäste)	Carpooling im Wintertourismus
Kurzbeschrieb	Auf einer nationalen Plattform wird ein Carpooling für Wintergäste ermöglicht. Darauf sollen Wintergäste freie Plätze in ihrem Privatfahrzeug für die Anreise in die Tourismusregionen anbieten können und andere Gäste ihr Interesse an einer Mitfahrt kundtun. Damit wird die Anzahl Fahrzeuge reduziert und der durch den Wintertourismus hervorgerufenen Verkehr und dessen externen Effekte vermindert.
Vor- und Nachteile	Der Besetzungsgrad des MIV wird erhöht und das Carpooling ermöglicht neue Bekanntschaften. Der Transport der Ausrüstung von mehreren Personen ist platzintensiv und die Grösse des Fahrzeugs ein limitierender Faktor dabei. Die zeitliche Flexibilität gegenüber der Anreise im eigenen Auto geht verloren.
Beitrag zur Zielerreichung	Die Effizienz der Nutzung des MIV wird verbessert und damit die Nachhaltigkeit des Verkehrs erhöht.
Verantwortung	Carpooling-Plattform (HitchHike); Schweiz Tourismus

Teilstrategien (TS) und Massnahmenempfehlung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Massnahme 1C	Überprüfen von Massnahmen zur Lärmeindämmung durch den MIV
Kurzbeschreibung	Das zunehmende Wissen, wie Lärm im Verkehr vermieden bzw. eingedämmt werden kann, soll für die Erlebnisregion in Wert gesetzt werden. Es soll überprüft werden, ob bauliche Massnahmen (allen voran leisere Strassenbeläge) eine Möglichkeit für die Zufahren zu den Skigebiete darstellen, die Lärm-Emissionen zu reduzieren.
Vor- und Nachteile	Eine Reduktion von Lärmemissionen kann zu attraktiverem Wohnraum in der Nähe von Hauptstrassen führen sowie die Aufenthaltsqualität verbessern, was wiederum den LV stärkt. Diese baulichen Massnahmen erzeugen hohe Investitionen, weshalb deren Wirkung in Gebieten mit viel Schneefall und -räumung zu überprüfen ist.
Beitrag zur Zielerreichung	Nachhaltigkeit des Verkehrs wird vor allem für Anwohner verbessert und Siedlungsraum kann an Qualität gewinnen.
Verantwortung	Gemeinden und Kantone

9.2. TS 2: Öffentlicher Verkehr in Tourismusregionen nachhaltig lenken und erträglich gestalten

Massnahme 2A (Tages- und Mehrtagesgäste)	On-Demand Verkehr anbieten ab strategischen Knotenpunkten (wie P&R, Bahnhöfe)
Kurzbeschreibung	On-Demand Verkehre sind Mobilitätslösungen, die zwischen einem klassischen ÖV- und Taxi-Angebot anzusiedeln sind. Aufgrund kleiner Fahrzeuge erlauben On-Demand Verkehre eine höhere Flexibilität bei gleichzeitig tieferen Kosten für Kunden als bei Taxi-Diensten. Solche On-Demand Verkehre können ab strategischen Knotenpunkten (z. B. Überlaufparkplätze analog Massnahme 1A) die Individualfahrt mit dem PW für die letzte Meile ersetzen. Gepäcktransporte in Form von grossen Dachboxen oder Anhängern müssen dabei in das Angebot integriert werden, damit diese Lösung wirkungsvoll ist. Das Angebot kann auch für die lokale Bevölkerung attraktiv sein.
Vor- und Nachteile	On-Demand Verkehre können eine Überlastung der Parkplatzkapazitäten der Tourismusregionen verhindern. Setzt man zudem ein Elektrofahrzeug für das Angebot ein, erzielt man auch Nachhaltigkeitsvorteile.
Beitrag zur Zielerreichung	Die Nachhaltigkeit des Verkehrs wird gefördert, Suchverkehr und Parkplatzengpässe werden vermieden und eine stressfreie Anreise für Kunden wird ermöglicht.
Verantwortung	Gemeinden und Kantone; Transportunternehmen oder anderes Unternehmen wie mybuxi; BAV (Konzessionierung, je nach Perimeter)

Teilstrategien (TS) und Massnahmenempfehlung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Massnahme 2B (Tages- und Mehrtagesgäste)	Erhöhung des Komforts der ÖV-Anreise durch die Reduktion der Anzahl Umsteigevorgänge
Kurzbeschreibung	Die Umsteigevorgänge zwischen den Verkehrsmitteln stellen eine Komforteinbusse für die Gäste dar, insbesondere für den gepäckintensiven Wintersport. Diese gilt es zu reduzieren. Infrastrukturbedingt sind Umstiege für die Benutzung der Zentralbahn (Meter-spurbahn) sowie für Abschnitte ohne Bahnerschliessung (Postauto-Strecken nach Stöckalp und Hasliberg) nicht zu vermeiden. Bei den Postauto-Strecken ist der Einsatz von (Zusatz-)Bussen ab einem vorgelagerten Bahnhof zu prüfen. So könnte ein Direktbus (Reisecar) aber auch On-Demand Verkehre (Massnahmen 2A) von Luzern zur Stöckalp ein Umsteigen in Sarnen verhindern.
Vor- und Nachteile	Durch eine Förderung der ÖV-Anreise wird der Verkehr gebündelt und das Verkehrsaufkommen auf der Strasse reduziert. Zu Spitzenzeiten konzentriert sich das Passagieraufkommens im ÖV weiter. Busse weisen im Gegensatz zu Zügen eine geringere Passagierkapazität auf.
Beitrag zur Zielerreichung	Die Förderung des ÖV erhöht die Nachhaltigkeit des Verkehrs, was mit der Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV einhergeht.
Verantwortung	Transportunternehmen; Bergbahnen; Tourismusorganisationen

Massnahme 2C (Tages- und Mehrtagesgäste)	ÖV Hub zur Attraktivitätssteigerung der ÖV-Anreise
Kurzbeschreibung	Ein ÖV-Hub vereint die Talstation der Bergbahnen mit der Bus-Station oder dem Bahnhof auf möglichst kleinem Raum, idealerweise im gleichen Gebäude. Der Zugang zur Bergbahn für ÖV-Nutzende wird damit gegenüber MIV-Nutzenden verbessert. Ein separater Zugang für die beiden genannten Gruppen ist realisierbar, was für verhaltensökonomische Ansätze hilfreich sein kann (Massnahme 4B). Weitere Services können in dem Gebäude untergebracht werden (Massnahme 2F).
Vor- und Nachteile	Der Zugang zu den Bergbahnen wird für ÖV-Nutzende komfortabler. Dadurch entsteht ein Anreiz für die Wahl des Verkehrsmittels ÖV. Es sind aufwändige bauliche Massnahmen notwendig, die finanziert und mit der Raumplanung abgestimmt werden müssen
Beitrag zur Zielerreichung	Es kann eine Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV bewirkt werden
Verantwortung	Bergbahnen; Transportunternehmen; Gemeinden

Teilstrategien (TS) und Massnahmenempfehlung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Massnahme 2D (Mehrtagesgäste)	Anreise mit dem ÖV kann durch Gepäcktransport vereinfacht werden
Kurzbeschreibung	Der Gepäcktransport ist im Wintersport ein entscheidender Faktor für die Verkehrsmittelwahl. Von der SBB wird ein Tür-zu-Tür-Gepäckservice angeboten. Dabei wird eine Pauschale von CHF 40.– und zusätzlich eine Gebühr von CHF 12.– pro Gepäckstück erhoben. Die Pauschale entfällt bei Aufgabe und Abholung an einem Bahnhof (Schweizerische Bundesbahnen SBB, o. J.). Die Abholung des Gepäcks könnte im Sinne eines guten Kundenservices auch durch die Beherbergungsbetriebe vorgenommen werden. Dieses Angebot ist mit Hilfe von verstärkter Promotion zu fördern. Es bietet insbesondere für Familien und Gruppen eine Erleichterung. Denkbar ist die Integration in ein Pauschalangebot, so dass der Gepäcktransport kostenfrei ist.
Vor- und Nachteile	Der Gepäcktransport für Wintersportler vereinfacht die Anreise und hilft so, den ÖV zu stärken. Reisen Familien vermehrt mit dem ÖV an, fällt der Platzbedarf von deren tendenziell grösseren Fahrzeugen weg. Bei der Promotion können Streuverluste entstehen.
Beitrag zur Zielerreichung	Die Nachhaltigkeit des Verkehrs wird durch eine vermehrte Anreise mit dem ÖV gestärkt. Parkplatzengpässe werden vermindert und eine stressfreie Anreise für Kunden ermöglicht.
Verantwortung	SBB; Schweiz Tourismus; lokale Tourismusorganisationen

Massnahme 2E (Tages- und Mehrtagesgäste)	Promotion der Materialmiete vor Ort sowie Zusammenarbeit zwischen Sportfachgeschäften und Hotels für Vereinfachung der Materialmiete
Kurzbeschreibung	Der Transport der Wintersportausrüstung wird von vielen Gästen als hinderlich empfunden und beeinflusst damit die Verkehrsmittelwahl in Richtung des Personenwagens. Mit der Miete der Ausrüstung vor Ort wird dies umgangen und die Anreise mit dem ÖV gewinnt an Attraktivität. Die bestehenden Mietmöglichkeiten sind verstärkt zu bewerben. Spezialangebote für Familien und Gruppen unterstützen dies. Diese ist an die Öffnungszeiten des Sportfachgeschäfts gebunden und ist daher mit einer Anreise am späteren Abend oder einem frühen Start in den Skitag schwer zu vereinbaren. Die Ausrüstung sollte daher bereits vorab durch den Kunden bestellt werden und vom Sportfachhändler ins entsprechende Hotel gebracht werden. So können die Gäste ihr Material direkt im Hotel entgegennehmen. Voraussetzung dafür ist die Digitalisierung des Angebots von Seiten des Sportfachhändlers mit Hilfe von Buchungsplattformen. Die Gäste können ihren Bedürfnissen und ihrer Grösse entsprechend die Ausrüstung online zusammenstellen.
Vor- und Nachteile	Die Gäste können bequem ohne Ausrüstung anreisen, die Anprobe im Sportfachgeschäft entfällt. Gäste, die über eine eigene Wintersportausrüstung verfügen, werden dieses Angebot kaum nutzen. Bei unpassender Mietausrüstung muss diese umgetauscht werden.
Beitrag zur Zielerreichung	Der Komfort bei der Anreise wird erhöht, was die Attraktivität des ÖV verstärkt und damit die Nachhaltigkeit des Verkehrs erhöht.
Verantwortung	Sportfachhändler; Hotels

Teilstrategien (TS) und Massnahmenempfehlung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Massnahme 2F (Tagesgäste)	Einrichtung einer Garderobe und eines Skidepots in der Talstation
Kurzbeschreibung	An der Talstation der Bergbahnen werden Garderoben mit Duschen und Schliessfächern eingerichtet. So können sich die Wintersportler vor und nach der sportlichen Betätigung umziehen und die Kleider sowie Schuhe für die An- und Abreise darin deponieren. Mittels eines Skidepots können die Gäste ihr Wintersportmaterial vor und nach dessen Benutzung an der Talstation in dafür vorgesehenen Kästen und Räumlichkeiten deponieren. Damit entfällt der Transport der Ausrüstung für die nächsten Wintersporttage. Das Angebot richtet sich an loyale Gäste, die hauptsächlich in dieser Destination Wintersport betreiben.
Vor- und Nachteile	Der Komfort für den ausrüstungsintensiven Wintersport wird für sämtliche Gäste verbessert. Skischuhe und andere sperrige Ausrüstung muss bei der Anreise nicht mitgenommen oder angezogen werden. Bei langer Anreisedauer ist dies besonders relevant. Der Platzbedarf für die genannten Einrichtungen an der Talstation ist gross und benötigt bauliche Massnahmen.
Beitrag zur Zielerreichung	Der Komfort für die (ÖV-) Anreise wird verbessert und der Aufwand für den Gepäcktransport verringert. Dies stärkt den ÖV und die Nachhaltigkeit des Verkehrs.
Verantwortung	Bergbahnen

Massnahme 2G (Mehrtagesgäste)	Schaffung eines ÖV-Tickets für die ganze Region
Kurzbeschreibung	Bei einem infrastrukturellen Zusammenschluss kann auch die gesamte Tourismusregion als Reiseregion beworben werden. Hierfür ist die Schaffung eines ÖV-Tickets für die ganze Region ein geeignetes Mittel, das den Eintritt in die Region an einem Punkt (z. B. Melchsee-Frutt) und den Austritt an einem anderen Punkt (z. B. Engelberg) ermöglicht. Dies gilt sowohl für den Winter als auch für den Sommer (5-Seen-Wanderung etc.). Als gutes Beispiel könnte der Jungfrau Travel Pass dienen, der zwischen drei bis acht Tagen eine freie Fahrt zu allen Ausflugzielen in der Jungfrauregion zu einem Spezialpreis erlaubt. Die Umsetzung in der Erlebnisregion wäre unter Einbezug der zwei Partnerunternehmen (z. B. Zentralbahn AG und Postauto AG) möglich.
Vor- und Nachteile	Vorteil ist, dass die Tourismusregion durch das temporäre Verbundbillet durch Touristinnen und Touristen als eine Reisedestination wahrgenommen wird. Ein Nachteil besteht darin, dass sich die Anzahl von Tarifen und Billetten erhöht, was zu einer Unübersichtlichkeit des Angebots führt.
Beitrag zur Zielerreichung	Der Komfort für die (ÖV-)Reise wird verbessert. Das Reisen mit dem ÖV zwischen den drei Destinationen wird erleichtert. Dies stärkt die Nutzung des ÖVs.
Verantwortung	Die Umsetzung wäre unter Einbezug der zwei Partnerunternehmen (z. B. Zentralbahn AG und Postauto AG) möglich.

9.3. TS 3: Pricing – ökonomische Anreize, um Verkehrsspitzen zu brechen

Massnahme 3A (Tages- und Mehrtagesgäste)	Dynamic Pricing als Steuerungsinstrument zur Verkehrsverlagerung
Kurzbeschreibung	<p>Über die Bepreisung von Leistungen kann eine wirksame Verhaltenssteuerung angestrebt werden. Mithilfe von Dynamic Pricing kann eine Preisdifferenzierung nach verschiedenen nachfragerlevanten Faktoren wie Buchungszeitpunkt, prognostizierter Nachfrage, Wetter, Saisonphasen und Wochentag vorgenommen werden (Lütolf et al., 2020). Die Preise sollen in Niederlastzeiten und bei schlechtem Wetter günstiger sein. Dadurch erfolgt eine Glättung der Nachfragespitzen, was sich in der Verkehrsnachfrage widerspiegelt. Die Prognosen dieser Faktoren können auch für Marketingmassnahmen verwendet werden. So können kurzfristig Spezialangebote geschaltet werden, insbesondere in nachfrageschwachen Zeiten.</p> <p>Mit der Bündelung von Dienstleistungen mit einer ÖV-Anreise wird das wahrgenommene Preis-Leistungsverhältnis verbessert. Dadurch wird die Attraktivität des ÖV gefördert und eine Verkehrsverlagerung weg vom MIV bewirkt.</p>
Vor- und Nachteile	<p>Dynamic Pricing wirkt sich positiv auf die Entwicklung der Ersteintritte sowie auf den Umsatz aus. Dynamische Preise können ein Anreiz für den Kauf von länger gültigen Tickets sein und somit die Aufenthaltsdauer verlängern (Lütolf et al., 2020). Es ist ein Verlagerungseffekt beim Verkehr, analog zur veränderten Nachfrage der Wintergäste zu erwarten. Die Gäste nehmen Dynamic Pricing als willkürliche Preisfestlegung wahr und fühlen sich ungerecht behandelt. Feste Kassenpreise, die teurer als die dynamischen Preise sind, können für zusätzliche Verärgerung sorgen.</p>
Beitrag zur Zielerreichung	<p>Die Massnahme zielt auf eine zeitliche Verkehrsverlagerung ab, wodurch die Spitzen geglättet werden. Zudem werden Mehrtagesaufenthalte gefördert. Durch die Integration des ÖV in Pauschalangebote wird die Nachhaltigkeit des Verkehrs verbessert.</p>
Verantwortung	Bergbahnen

Teilstrategien (TS) und Massnahmenempfehlung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Massnahme 3B (Mehrtagesgäste)	Erhöhung der Mehrtagesaufenthalte durch Mietplattformen für Ferienwohnungen mit erweitertem Service für Vermieter
Kurzbeschreibung	<p>Die drei Tourismusregionen sind ein beliebtes Ziel für Tagesausflüge. Mit einer Förderung der Mehrtagesaufenthalte kann die Verkehrsnachfrage zu Spitzenzeiten verringert und auf andere Zeiten verlagert werden.</p> <p>Die dadurch gesteigerte Beherbergungsnachfrage soll unter anderem durch Zweitwohnungen abgedeckt werden.</p> <p>Dabei sollen Zweitwohnungsbesitzende zur Vermietung ihrer Immobilie motiviert werden. Mithilfe einer Plattform und Partnern vor Ort soll die Vermietung vereinfacht und die Schlüsselübergabe, Kontrolle und Reinigung organisiert werden.</p>
Vor- und Nachteile	<p>Die längeren Aufenthalte helfen, die Verkehrsspitzen zu brechen. Die Zweitwohnungsbesitzenden erhalten eine Einnahmequelle und unterstützen das lokale Gewerbe.</p> <p>Für die Gäste kann ein höherer Erholungswert realisiert werden, was aber Mehrkosten mit sich bringt.</p>
Beitrag zur Zielerreichung	Es kann eine Verkehrsverlagerung weg von den Spitzenzeiten erreicht werden. Insgesamt ist mit einer Verringerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen.
Verantwortung	Zweitwohnungsbesitzende; Hotels; Bergbahnen; Reinigungsfirmen

Massnahme 3C (Tages- und Mehrtagesgäste)	Schaffung neuer und preislich attraktiver Angebote im Bereich Food, Drink und Unterhaltung, um Gäste zu einer späteren Heimreise zu motivieren.
Kurzbeschreibung	Als vielversprechend wird die Schaffung neuer Angebote für die spätere Heimreise an Spitzentagen im Winter eingeschätzt. Mit attraktiven Angeboten für Food, Drink und Unterhaltung bei den Talstationen könnte es eventuell gelingen, 5–10 % der Gäste zu einer späteren Heimreise zu bewegen und damit einen wichtigen Beitrag zur Entzerrung der Abendspitze zu leisten.
Vor- und Nachteile	Die Vorteile liegen in der Entzerrung der Abfahrtszeiten. Nachteile könnten sich ergeben, wenn sich die Nachfrage für die neuen Leistungen nicht einstellen.
Beitrag zur Zielerreichung	Es kann eine Verkehrsverlagerung weg von den Spitzenzeiten erreicht werden.
Verantwortung	Hotels; Restaurants; Bergbahnen

9.4. TS 4: Faktor Mensch – Psychologische Ansätze zur Stärkung nachhaltiger Mobilität

Massnahme 4A (Tages- und Mehrtagesgäste)	Kampagnen zur nachhaltigen Mobilität bei der Anreise
<p>Kurzbeschreibung</p>	<p>Schweizer NGOs, wie etwa Protect our Winters (POW), myclimate und My Blue Planet spezialisieren sich auf Massnahmen und Kampagnen, die insbesondere auf psychologische Aspekte und Interventionen abzielen, um dadurch etablierte Verhaltens- und Denkmuster zu durchbrechen.</p> <p>Eine Zusammenarbeit zwischen Schweiz Tourismus, den lokalen Tourismusorganisationen und diesen NGOs soll eine zielgruppenspezifische Kampagne ermöglichen.</p> <p>Dabei soll über Alternativen zum motorisierten Individualverkehr informiert werden, um das nachhaltige Mobilitätsverhalten im Wintertourismus zu fördern. Mithilfe von Probe-Angeboten kann die Benutzungswahrscheinlichkeit des ÖV für weitere Besuche erhöht werden. Testimonials, Blogbeiträge und die Präsenz auf Social Media können zusätzlich zur Benutzung des ÖV motivieren.</p> <p>Weiter sollen die Wintersportlerinnen und Wintersportler darauf sensibilisiert werden, nahe gelegene Destinationen den weiter entfernten vorzuziehen. Damit verkürzt sich die Anreise und der Ausstoss an CO₂-Emissionen. Kleinere und weniger schneesichere Destinationen werden gestärkt. Die Kommunikation kann durch neue Angebote wie Direktbusse von den umliegenden Gemeinden und nächsten Ballungszentren gestärkt werden.</p>
<p>Vor- und Nachteile</p>	<p>Die Gäste werden auf ökologische Nachhaltigkeitsaspekte sensibilisiert. Anreize fördern die Benutzung des ÖV und die Wahl nahe gelegener Destinationen. Die Kommunikationsmassnahmen der Kampagne weisen Streuverluste auf. Die Gäste sind unterschiedlich empfänglich für diese Thematik.</p>
<p>Beitrag zur Zielerreichung</p>	<p>Die Nachhaltigkeit des Verkehrs wird gefördert und die Zusammenhänge zwischen Verkehr und Umwelt werden aufgezeigt. Eine vermehrte ÖV-Anreise bewirkt einer Abnahme des Strassenverkehrs.</p>
<p>Verantwortung</p>	<p>NGOs; Schweiz Tourismus; lokale Tourismusorganisationen</p>

9.5. TS 5: Digitalisierung – Technische und soziale Innovationen

Massnahme 5A (Tages- und Mehrtagesgäste)	Steuerung des Verkehrsaufkommens mittels einer Erlebnisregion-App
Kurzbeschreibung	<p>Mithilfe einer App auf mobilen Endgeräten wird eine Verkehrslenkung angestrebt. Die Gäste erfahren, wo es freie Parkplätze hat oder Stau gibt. Auch die (prognostizierte) Nachfrage und die daraus entstehenden Wartezeiten an den Talstationen sollen abgebildet werden. So kann ihnen der passendste Zubringer in eine der drei Tourismusregionen gezeigt werden.</p> <p>Zudem werden die nächsten ÖV-Verbindungen angezeigt und die Differenz bezüglich Zeit und CO₂-Ausstoss im Vergleich zum MIV berechnet. Zur Förderung der Anreise mit dem ÖV kann eine Gamification vorgenommen werden (z.B. Punkte sammeln, die ab einem gewissen Stand belohnt werden).</p> <p>Die App kombiniert zudem den Verkauf der Bergbahntickets, eine Tracking-Funktion für die Ski-Abfahrten sowie eine Reservationsfunktion für Restaurants. Mit diesem Servicebündel bietet die App einen Mehrwert für die Gäste, was eine weit verbreitete Nutzung der App begünstigt.</p>
Vor- und Nachteile	Die Verkehrslenkung verringert den Suchverkehr und Verkehrsüberlastungen. Informationen über das Kundenverhalten können in die Angebotsentwicklung einfließen. Bei Gästen, welche die Tourismusregionen einmalig besuchen, ist die Bereitschaft zur Installation eines Apps reduziert.
Beitrag zur Zielerreichung	Es findet eine Verkehrslenkung statt und die Gäste können besser auf die bestehenden Kapazitäten aufgeteilt werden. Zudem kann die Kundenbindung verstärkt werden.
Verantwortung	Bergbahnen, Tourismusorganisationen

Massnahme 5B (Mehrtagesgäste)	Errichten und Bewerben von Co-Working-Spaces, flankiert mit dynamischem Preismanagement für Hotelübernachtungen
Kurzbeschreibung	<p>In Co-Working-Spaces können Arbeitsplätze kurzzeitig gemietet werden. In Tourismusregionen wächst deren Angebot (u.a. Laax). Damit wird diese Arbeitsform zusehends zum regionalpolitischen Wirtschaftsfaktor. Das Potenzial von Co-Working-Spaces zeigt sich auch an der Zunahme von Erwerbstätigen in der Schweiz, die von zu Hause ausarbeiten.</p> <p>Um die Verkehrsbelastungsspitzen zu glätten, empfiehlt sich eine zeitliche Entzerrung der Verkehrsströme. Ein Wochenendaufenthalt kann von Donnerstag bis Montag verlängert und mit günstigen Tarifen für die zusätzlichen Übernachtungen kombiniert werden.</p> <p>Schweiz Tourismus fördert solche Angebote unter dem Namen «Bed 'n' Bureau», wofür in Hotels Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt werden (Schweiz Tourismus, o. J.).</p>
Vor- und Nachteile	Durch die Arbeit im Co-Working-Space kann die Anreise auf die Nebenlastzeiten verlagert werden. Die Einrichtung eines Co-Working-Spaces erzeugt Initialkosten.
Beitrag zur Zielerreichung	Die Nachhaltigkeit des Verkehrs wird durch längere Aufenthalte verbessert. Die frühzeitige Anreise vermindert den Suchverkehr und Parkplatzengpässe. Den Gästen wird eine stressfreie Anreise ermöglicht.
Verantwortung	Work Smart Initiative; Coworking Switzerland; Village Office; Hotels; Bergbahnen

10. Schlussbetrachtung und Empfehlung

Im Gegensatz zu allgemeinen Trends im Wintersport in der Schweiz, verzeichneten die drei Tourismusregionen Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt sowie Meiringen-Hasliberg in der letzten Dekade bezogen auf die Wintergäste nennenswerte Nachfragegewinne. Diese Entwicklung ist beeinflusst durch die höheren Kapazitäten der Zubringeranlagen ab den Talstationen, die Zunahme an vermietbaren Betten sowie durch Verbesserungen der verkehrlichen Erschliessung und den daraus resultierenden Reisezeitgewinnen für die Erreichbarkeit der Tourismusregionen.

Der infrastrukturelle Zusammenschluss der Beförderungsanlagen ist somit ein naheliegendes Ausbauziel, so dass die Pistenkapazitäten mit dem nachweisbaren Wachstum in den Tourismusregionen Schritt halten können. Aus diesem Grund wird der infrastrukturelle Zusammenschluss der Beförderungsanlagen in den drei Tourismusregionen schon länger diskutiert.

Bei einem Zusammenschluss ist – bedingt durch die zusätzliche Gästefrage – jedoch mit Mehrverkehr auf den Anfahrtsachsen und in den Tourismusorten selbst zu rechnen. Der Zusammenschluss zur Erlebnisregion und die bereits geplanten Zuwächse im Beherbergungsangebot führen gemäss Prognosen zu einer globalen Zunahme von Wintergästen um 8 % (Lütolf, 2020). Gemäss den vorliegenden Analysen wird der daraus folgende Mehrverkehr im motorisierten Individualverkehr MIV und im öffentlichen Verkehr ÖV zwischen 2 % und 11 % zu liegen kommen. Auf den Anfahrtsachsen sind es 2 % bis 6 %. In den Tourismusregionen selbst sind es 2 % bis 11 % bezogen auf die Parkplätze sowie Ski- und Ortsbusse. Diese Wertebereiche können als realistische und begründete Schätzungen angesehen werden und dienen als Grundlage zur Diskussion, der daraus entstehenden Herausforderungen für das jeweilige Verkehrssystem.

Die Bewertungen und auch Erfahrungen zeigen, dass sich die Herausforderungen vor allem an den Spitzentagen und deren Hauptverkehrszeiten (vor allem die Abendspitze) bemerkbar machen werden. Der Beitrag zu den Engpässen auf den Zufahrtsachsen des Bundes- und Nationalstrassennetzes aufgrund des Zusammenschlusses ist als gering einzuschätzen. Allerdings zeichnen sich Kapazitätsengpässe vor allem bei den zur Verfügung stehenden Parkplätzen an den Talstationen an Spitzentagen ab. Auch gelangen an Spitzentagen die Kapazitäten der Postautos, der Ski- und Ortsbusse vor Ort und der Züge der Zentralbahn an ihre Grenzen.

Insgesamt beziehen sich diese Aussagen auf die rund 5 bis 10 Spitzentage in der Wintersaison. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob das Verkehrssystem infrastrukturell auf diese Spitzenlastzeit dimensioniert werden muss? Das Verkehrssystem ist an Durchschnittstagen in der Tendenz ausreichend.

Aus diesem Grund werden Massnahmen vorgeschlagen, die zur Glättung der Nachfragespitzen beitragen können. Deren kombinierte Umsetzung in Massnahmenbündeln dürften den verkehrlichen Herausforderungen aufgrund des Zusammenschlusses entgegenwirken.

Die Berechnungen berücksichtigen keine Annahmen für die Zielwahl aufgrund neuer Wahlmöglichkeiten für den Zutritt zur Erlebnisregion. Auch wenn aktuell dieser Effekt noch nicht quantifizierbar ist, sollte drauf hingewiesen werden, da sich hieraus auch Potentiale für Massnahmen zur Verkehrsverlagerung ergeben können. Denn Anfahrtswege, die früher um die anderen Tourismusregionen herum verliefen, können neu anhand des Zusammenschlusses durch die Erlebnisregion hindurchführen. Wenn zum Beispiel der Zugang zur Tourismusregion Meiringen-Hasliberg über Engelberg-Titlis möglich ist, so ist auch eine Zielwahländerung der Zentralschweizer Gäste möglich, indem der Zutritt über Engelberg-Titlis erfolgt. Gleichsam können Wintergäste der Tourismusregion Engelberg aus der (Nord-) Westschweiz einen näher gelegenen Zugang über Meiringen-Hasliberg finden. Vor allem die Wahlmöglichkeiten für den Zugang zur Erlebnisregion über Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt aber auch Meiringen-Hasliberg aus der Zentralschweiz herkommend, scheint mit vergleichbarem Reiseaufwand gegeben zu sein. Aus aktueller Sicht ist anzunehmen, dass der Entscheid für den Zugang ins Skigebiet in höherem Masse auf die Melchsee-Frutt fallen dürfte. Denn Erreichbarkeitsanalysen zeigen, dass innerhalb eines Stundenradius von Melchsee-Frutt mit dem Auto aus von alle

Schlussbetrachtung und Empfehlung

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

drei Tourismusregionen die höchste Anzahl an Personen in der Schweiz zu erreichen ist (560 000 Personen). Dies gilt auch für die Erreichbarkeitsanalyse in einem 30 Minuten Radius mit dem Auto (47 000 Personen). Ob eine solche Verlagerung effektiv stattfinden wird, kann nicht erhärtet werden. Gegen eine mögliche Verlagerung spricht – trotz der guten Erreichbarkeit – die beschränkte Anzahl an Parkplätzen beim Zugangspunkt Stöckalp. Die Massnahme 1A, ein gesamtheitliches Verkehrsleitsystem könnte überdies einem solchen Trend gut entgegenwirken. Ausserdem kann davon ausgegangen werden, dass bestehende Besuchende der drei Skigebiete weiterhin über ihren bisherigen Zutrittsort eintreten und nicht in grossem Masse ihre Routine aufgeben werden.

Die Massnahmenbündel sollten zeitliche und räumliche Verlagerungseffekte bewirken, so dass die verkehrliche Nachfrage über das Angebot in den Tourismusregionen optimal verteilt wird. Vor dem Hintergrund der Digitalisierung, die sich durch die Verfügbarkeit von Echtzeitinformationen zum Beispiel zur Parkplatzbelegung oder zu lokalen Verkehrsengpässen auszeichnet, kann eine darüber informierende Erlebnisregion-App als verkehrslenkende Massnahme nützlich sein. Hier können Reiseempfehlungen an Personenwagen, On-Demand-Verkehre (Ski-Shuttles) oder Reise-cars übermittelt werden, die eine angebotsoptimierte Verteilung der Nachfrage begünstigt, um Engpässen entgegenzuwirken. Das kann zum Beispiel bedeutet, dass wenn die Carparkplätze in Melchsee-Frutt belegt sind eine Weiterfahrt nach Meiringen-Hasliberg erfolgt oder vice versa.

Eine flankierende Wirkung kann auch durch ein Anreizsysteme über die Preisgestaltung (Pricing) erzeugt werden, um Nachfragespitzen zu verlagern. Beispielsweise können günstige Hotelzimmer die Abfahrt um einen Tag verzögern und darüber hinaus zu einer Rückfahrt am Morgen anstatt am Abend anregen. Durch die (touristische) Angebotsentwicklungen kann ebenfalls die Aufenthaltsdauer verlängert werden (Angebot: «Bed & Co-Working-Office»). Die Anreise mit dem ÖV kann als attraktive Alternative zur Anreise mit dem MIV aus Umweltgesichtspunkten aktiv beworben werden, was im idealen Fall eine Verkehrsverlagerung bewirken kann. Durch solche Massnahmenbündel, die verschiedene Teilstrategien verbinden, können den prognostizierten Engpässen entgegengewirkt werden.

11. Quellenverzeichnis

Balmer + Partner AG. (2018). Ganglinie S. 10 2018 [Datensammlung]. Kanton Obwalden.

Bau- und Raumentwicklungsdepartement Obwalden. (o. J.). Nationalstrasse A8. (Abgerufen am 19. Oktober 2020) [Link](#)

Bausch, T., & Gartner, W. C. (2020). Winter tourism in the European Alps: Is a new paradigm needed? *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 31. (Abgerufen am 24. September 2020) [Link](#)

Bergbahnen Meiringen-Hasliberg. (2019). Fahrplan Skibus Montag–Freitag. [Link](#)

Bergbahnen Meiringen-Hasliberg. (2020). Abendbus Hasliberg. [Link](#)

Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG. (2011). Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG. 4. Geschäftsbericht 2010. [Link](#)

Bergfex GmbH. (o. J.). Skigebiet Meiringen-Hasliberg. (Abgerufen am 11. November 2020) [Link](#)

Beritelli, P., Reinhold, S., & Laesser, C. (2018). Winteranalyse. Nachfrageanalyse. (Abgerufen am 25. September 2020) [Link](#)

Bundesamt für Statistik BFS. (2020). Hotellerie: Ankünfte und Logiernächte der geöffneten Betriebe in 100 Gemeinden nach Jahr, Monat, Gemeinde, Herkunftsland und Indikator. STAT-TAB – interaktive Tabellen (BFS). (Abgerufen am 22. Oktober 2020) [Link](#)

Bundesamt für Strassen ASTRA. (2007). Automatische Strassenverkehrszählung Jahresergebnisse Monats und Jahresmittel des 24-stündigen Verkehrs 2006 [Datensammlung]. Bundesamt für Strassen ASTRA. (16. Oktober 2020) [Link](#)

Bundesamt für Strassen ASTRA. (2020). Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung (SASVZ) Jahresergebnisse 2018 [Datensammlung]. Bundesamt für Strassen ASTRA. (16. Oktober 2020) [Link](#)

Carlisle, S., & Jones, E. (2012). The beach enclave: A landscape of power. *Tourism Management Perspectives*, 1, (S.9–16). (Abgerufen am 14. Oktober 2020) [Link](#)

Chappuis, A., Poletti, F., & Gisler, G. (2020). Neubau Seilbahn Stand–Titlis Verkehrsgrundlagen & Mobilität. (Abgerufen am 07. Oktober 2020) [Link](#)

Danielli, G., Schönhauser, N., & Sonderegger, R. (2008). Verkehrskonzept Schneeparadies. Hochschule Luzern.

Durrer, T. (9. Oktober 2020). Datenbeschaffung Verkehrskonzept Erlebnisregion Engelberg [Persönliche Kommunikation].

Emch + Berger. (o. J.). Doppelspur und Tieflegung Zentralbahn. (Abgerufen am 19. Oktober 2020) [Link](#)

Engelberger Autobetriebe AG. (o. J.). Herbstsbus 2020. (Abgerufen am 3. September 2020) [Link](#)

Engelberg-Titlis Tourismus AG. (o. J.). Parkplätze und Tarife. (Abgerufen am 15. Oktober 2020) [Link](#)

Engelberg-Titlis Tourismus AG. (2019). Jahresbericht 2018/19. (Abgerufen am 3. September 2020) [Link](#)

Engelberg-Titlis Tourismus AG. (2020). Pistenplan. Engelberg-Titlis Tourismus AG.

Quellenverzeichnis

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

Gernet, S. (19. Oktober 2020). Daten zu den Passagierfrequenzen der Zentralbahn [Persönliche Kommunikation].

IC Infraconsult AG. (2016). Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan Oberland-Ost 2016. Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2. Generation (S. 126). Regionalkonferenz Oberland-Ost. (Abgerufen am 23. November 2020) [Link](#)

ingenta ag. (o. J.). Streifen-Ausbau Blegi-Rütihof, N4. (Abgerufen am 19. Oktober 2020) [Link](#)

ISPO Sports Business Netzwerk. (25. Februar 2020). Skitouren 2020/21: Das sind die Trends. (Abgerufen am 09. November 2020) [Link](#)

Knuesel, J. (27. Oktober 2020). Datenbeschaffung Verkehrskonzept [Persönliche Kommunikation].

Lütolf, P. (2020). Potenzialanalyse der Tourismusregion Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt & Meiringen-Hasliberg. Kommission «Wirtschaft, Markt & Produkt». [Link](#)

Lütolf, P., Stettler, J., Wagenseil, U., Wallimann, H., & Rohrer, B. (2020). Auswirkungen der neuen Preismodelle – Erkenntnisse für die Bergbahnbranche. SBS Schriften (10). Hochschule Luzern/Seilbahnen Schweiz. (Abgerufen am 25. November 2020) [Link](#)

Mathews, P. (2003). Technische Machbarkeitsstudie. Ecosign Mountain Resort Planners Ltd.

Nicole, P. (05. Oktober 2020). Datenbeschaffung Verkehrskonzept [Persönliche Kommunikation].

Nicole, P. (06. November 2020). Datenbeschaffung Verkehrskonzept [Persönliche Kommunikation].

NZZ. (06. April 2009). Ein aussergewöhnliches Stück Strasse. Neue Zürcher Zeitung. (Abgerufen am 19. Oktober 2020) [Link](#)

Papathanassis, A. (2019). The growth and development of the cruise sector: A perspective article. Tourism Review, 75(1). (Abgerufen am 14. Oktober 2020) [Link](#)

PostAuto. (2020a). Brünig-Hasliberg, Bahnhof–Hasliberg Reuti, Dorf. Tagesgang der Linie (Mittelwert je Fahrt).

PostAuto. (2020b). Sarnen, Bahnhof–Melchtal, Dorf -(Stöckalp). Tagesgang der Linie (Mittelwert je Fahrt).

Rudolph, T., Scheidegger, G., Barth, E., & Linzmayer, M. (2019). The Dose Makes the Poison. Marketing Review St. Gallen, 5, 22–31. (Abgerufen am 09. November 2020) [Link](#)

Schegg, R., & Engeler, M. (2018). Bergbahnen Geschäftsmodelle, Kooperationen und Digitalisierung (PWC, Hrsg.). (Abgerufen am 08. Oktober 2020) [Link](#)

Schweiz Tourismus. (o. J.). Bed 'n' Bureau. (Abgerufen am 25. November 2020) [Link](#)

Schweiz Tourismus. (2018). Winteranalyse. Chancen für den Wintertourismus. (Abgerufen am 25. September 2020) [Link](#)

Schweizerische Bundesbahnen SBB. (o. J.). Reisegepäck Tür zu Tür. (Abgerufen am 8. Oktober 2020) [Link](#)

Quellenverzeichnis

Verkehrsanalyse mit Massnahmenempfehlung

- SDA. (7. August 2020). 70 Prozent weniger Touristen im Titlis-Gebiet. Hotelrevue. (Abgerufen am 08. Oktober 2020) [Link](#)
- Seilbahnen Schweiz. (2020). Fakten & Zahlen zur Schweizer Seilbahnbranche 2019. (Abgerufen am 25. September 2020) [Link](#)
- Seilbahn.net. (15. Mai 2014). Baustart Gondelbahn Engelberg – Trübsee – Stand. (Abgerufen am 07. Oktober 2020) [Link](#)
- Seilbahn.net. (11. Juni 2019). Titlis: Neue Sesselbahn Engstlensee – Jochpass. (Abgerufen am 07. Oktober 2020) [Link](#)
- Skiresort Service International GmbH. (o.J.). Bidmi-Käserstatt (Baujahr 2013). (Abgerufen am 07. Oktober 2020) [Link](#)
- Sportbahnen Melchsee-Frutt. (o.J.-a). Pistenplan. (Abgerufen am 11. November 2020) [Link](#)
- Sportbahnen Melchsee-Frutt. (o.J.-b). Strasse Stöckalp–Melchsee-Frutt. (Abgerufen am 23. November 2020) [Link](#)
- Sportbahnen Melchsee-Frutt. (2010). Die Pionierzeit geht weiter! Ersatzbau der Gondelbahn Stöckalp – Melchsee-Frutt Parkhaus Stöckalp. (Abgerufen am 17. September 2020) [Link](#)
- TITLIS Bergbahnen. (2019). Technische Daten zu den Bergbahnen. (Abgerufen am 17. September 2020) [Link](#)
- Volgger, M., Herntrei, M., Pechlaner, H., & Pichler, S. (2019). Cooperative resorts: An analysis of creative integration strategies in community destinations. *Journal of Destination Marketing & Management*, 11, (S. 200–210). (Abgerufen am 14. Oktober 2020) [Link](#)
- von Bergen, C. (03. November 2020). Datenbeschaffung Verkehrskonzept [Persönliche Kommunikation].
- Wallimann, H. (2020). A complementary product of a nearby ski lift company. *Tourism Economics*. (Abgerufen am 25. November 2020) [Link](#)
- Witting, M., & Schmude, J. (2019). Impacts of climate and demographic change on future skier demand and its economic consequences – evidence from a ski resort in the German Alps. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 26, (S. 50–60). (Abgerufen am 14. Oktober 2020) [Link](#)
- zb zentralbahn AG. (2020). Geschäftsbericht 2019. Die Zentralbahn. (Abgerufen am 14. Oktober 2020) [Link](#)
- Zentralbahn AG. (21. September 2020). Doppelspurausbau in Hergiswil. zb Zentralbahn AG. (Abgerufen am 19. Oktober 2020) [Link](#)
- Zumbrunn, K. (o. J.). Chronik von Melchsee-Frutt—Melchsee-Frutt. (Abgerufen am 03. September 2020) [Link](#)

Hochschule Luzern – Wirtschaft
Institut für Tourismus und Mobilität ITM

Rösslimatte 48
Postfach 2940
CH-6002 Luzern

itm@hslu.ch
www.hslu.ch/itm