



Nutzen der Grimselbahn für den Tourismus

Schlussbericht

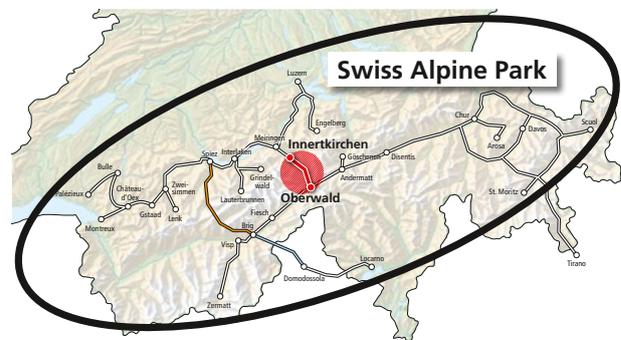
Management Summary

Ferien in den Alpen, das Gepäck reist mit

Ferien im Alpenraum mit dem Luxus des Gepäcktransports bieten eine bequeme und sorgenfreie Art des Reisens mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch diese beeindruckende Gebirgslandschaft. Indem das Gepäck separat transportiert wird, können Reisende die Schönheit der Alpen in vollen Zügen geniessen, ohne sich um das Tragen schwerer Taschen oder Rucksäcke kümmern zu müssen. Diese entspannte Reiseoption ermöglicht es den Gästen, sich auf das Erkunden der alpinen Wunder zu konzentrieren, sei es das Wandern entlang der Pfade, das Erkunden malerischer Dörfer oder das Bestaunen der majestätischen Gipfel. Während das Gepäck den Weg zum nächsten Zielort findet, haben die Reisenden die Freiheit, die Natur zu erkunden, regionale Köstlichkeiten zu probieren und die Vielfalt der alpinen Kultur hautnah zu erleben. **Ferien in den Alpen mit Gepäckservice bieten die perfekte Kombination aus Komfort und Abenteuer, wodurch unvergessliche Erinnerungen geschaffen werden können.**¹

Voraussetzungen für destinationsübergreifende Packages

Im Schweizer Alpenraum findet sich eine vielfältige, qualitativ hochstehende Angebotspalette, die während aller Jahreszeiten Gästen zur Verfügung steht. Alle wichtigen Destinationen im Alpenraum sind bestens durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.



Dieser Umstand bietet beste Voraussetzungen für das nachhaltige Reisen in unvergleichbarer Alpenwelt.

Während sich Schiffreisen einer grossen Beliebtheit erfreuen, ist das «Alpine Cruising» unter Nutzung des öffentlichen Verkehrs, sprich ein Reisen von Ort zu Ort im Alpenraum, heute wenig verbreitet. Hauptgrund dafür ist, dass – anders als bei Schiffsreisen – das Gepäck auf den Transfers mitgeführt werden muss. Die Schmalspurzüge sind dafür aber schlecht vorbereitet. Zudem entfällt die Möglichkeit weitgehend, an Reisetagen zwischen den Aufenthaltsorten Ausflugsziele, beispielsweise mit Bergbahnen, zu besuchen.

Die Organisation eines Gepäcktransports im Alpenraum eliminiert dieses Problem. Um die Bequemlichkeit («Convenience») des Reisens im Alpenraum deutlich zu steigern, ist ein kundenfreundliches System des Gepäcktransports eine Grundvoraussetzung!

¹ ChatGPT, 21. August 2023

Destinationsübergreifende Angebote mit Unterkunft, ÖV-Tickets und Gepäcktransport

Gäste sollen unbeschwerte Ferien im Schweizer Alpenraum geniessen. Sie logieren in Hotels in der gewählten Hotelkategorie auf Basis mit Frühstück, für Reisen zum nächsten Aufenthaltsort benutzen sie das Schmalspurnetz von 800 Kilometern Länge oder die Postautos. Sie verlassen am Reisetag das Hotel ohne Gepäck und finden dieses am Abend nach der Ankunft im neuen Hotel auf dem Zimmer vor. Sie geniessen den Reisetag und können diesen beliebig gestalten mit gewünschten Aktivitäten wie beispielsweise Besuch von Ausflugszielen oder Kulturinstitutionen.

Grundsätzlich werden die Packages das ganze Jahr angeboten werden. In vielen Destinationen soll damit ein Beitrag zur Saisonverlängerung geleistet werden. Wegen unterschiedlicher Saisonzeiten und Auslastungen in den Destinationen sind aber verschiedene Ausprägungen erforderlich:

Flexibilität in der Reiseabwicklung

Bei den Packages wird unterschieden, ob der Gast lediglich die Unterkunft der ersten Übernachtung bucht und dann seine Reiseroute flexibel festlegt, oder ob er vor Reiseantritt alle Übernachtungen festlegt. Im Winter und im Sommer machen flexible Buchungen wegen der hohen Auslastung in den meisten Destinationen keinen Sinn und die Reise muss im Voraus gebucht werden. Im Frühjahr und im Herbst soll der Gast beide Optionen haben. Sicher für den Gast ist es die Reise zum Voraus zu buchen. Er hat im Frühjahr und im Herbst die Möglichkeit der flexiblen Reisegestaltung mit dem Risiko, dass nicht alle Destinationen bereisbar sind.

Einschränkungen bei Winterdestinationen

In Top-Winterorten wie Zermatt, Saas-Fee, Jungfrau Region (Grindelwald und Wengen), St. Moritz, Davos und Arosa ist in Hotels in der Winterhochsaison eine Mindestaufenthaltsdauer von mehreren Tagen weit verbreitet. Diese Destinationen können somit im Winter für die Packages nicht aufgenommen werden. Gleichwohl gibt es gute Gründe, auch im Winter Angebote anzubieten:

- Destinationen wie Luzern oder Interlaken weisen grössere Verfügbarkeiten auf;
- Die Top-Winterorte können als Tagesausflüge oder Ziele an Reisetagen besucht werden.

Aus diesem Grund werden in den vier Jahreszeiten Packages mit unterschiedlichen Ausprägungen angeboten:

- FRÜHJAHR (Mitte April bis Ende Juni)
Buchbar sowohl zum Voraus oder flexibel
- SOMMER (Juli bis Mitte Oktober)
Buchbar zum Voraus
- HERBST (Mitte Oktober bis Mitte Dezember)
Buchbar sowohl zum Voraus oder flexibel
- WINTER LIGHT (Mitte Januar bis Mitte April)
Buchbar zum Voraus

Preisgestaltung der Packages im Swiss Alpine Park

Die Packagepreise setzen sich aus den Komponenten Unterkunft (je nach Hotelkategorie), ÖV-Ticket (Basis Halbtax/GA oder Vollpreis) und Gepäcktransport sowie der Reisedauer zusammen.

Die errechneten Preise werden als marktfähig erachtet. Dazu folgende Beispiele:

- 7 Logiernächte bzw. 8 Reisetage kosten im Frühling im 3*-Hotel 1150 CHF pro Person (Basis Halbtax).
- 3 Logiernächte bzw. 4 Reisetage kosten im Sommer im 4*-Hotel 675 CHF pro Person (Basis Halbtax).

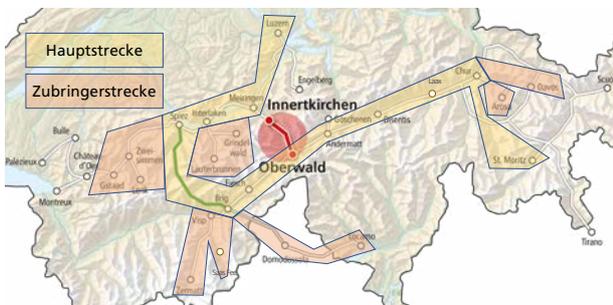
Die Beispiele erlauben Vergleiche anzustellen, beispielsweise zu einer Woche Ferien am Meer oder einem Städtetrip von vier Tagen.

Machbarkeit der Innovation Gepäcktransport bestätigt

Seit Jahrzehnten wird nach Lösungen für den Gepäcktransport gesucht. Dabei liegt das Augenmerk bei An- und Abreise, nicht aber Reisen mit mehreren Aufenthaltsorten.

Für jede Jahreszeit wird das optimale Transportsystem angeboten. Der gewählte Ansatz für die Organisation des Gepäcktransports im Alpenraum im Frühling und im Herbst sieht vor, dass täglich ein Transport auf der Hauptstrecke in beiden Richtungen von Luzern nach Chur und ein Transport von Interlaken nach St. Moritz geführt wird. Zudem werden über Zubringerstrecken Lauterbrunnen und Grindelwald nach Interlaken, Gstaad nach Spiez, Zermatt, Saas Fee und Locarno nach Brig, sowie Arosa und Davos nach Chur angeschlossen.

Streckennetz Gepäcktransport Frühling und Herbst



Insgesamt können in diesem Konzept folgende Destinationen direkt bedient werden:

Knoten	Region	Knoten	Region
1	Luzern	4.3	Locarno
2	Interlaken	5	Oberwald
2.1	Lauterbrunnen	6	Andermatt
2.2	Grindelwald	7	Laax Flims
3	Spiez	8	Chur
3.1	Gstaad	8.1	Arosa
4	Brig	8.2	Davos
4.1	Zermatt	9	St. Moritz
4.2	Saas Fee		

Für benachbarte Destinationen werden Anschlusslösungen angeboten. Damit werden Orte abgedeckt, die insgesamt ein Drittel der Hotellogiernächte in der Schweiz aufweisen.

Mit Planzer Transport AG konnte ein versierter Partner gefunden werden, der unentgeltlich das Transport- und Logistikkonzept inklusive Kostenberechnung erarbeitet hat. Die von der Firma Planzer berechneten Transportkosten betragen pro transportiertes Gepäckstück 25 CHF.

Weitgehend ausgearbeitet ist das Logistikkonzept für den Gepäcktransport in den Destinationen. Erforderlich sind Container an für beteiligte Hotels gut zugänglichen Standorten.

Das Transportunternehmen und die Destinationen übernehmen die Verantwortung für den Betrieb der Mini-Hubs (Logistikzentrum der Destination) vor Ort. Den Transport der Gepäckstücke vom Hotel zum Mini-Hub übernehmen die Hotels.

Plattform für Buchungen

Das komplexe Angebot des gepäckfreien Reisens im Alpenraum erfordert die Nutzung der fortschreitenden Digitalisierung. Herausforderung für die Abwicklung ist eine benutzerfreundliche und äusserst zuverlässige IT-Plattform. Mit der Firma SpotWerbung, St. Moritz, wurde die Machbarkeit einer Lösung nachgewiesen, die auf bereits bestehenden und erprobten Modulen basieren.

Anforderung	Status	Bemerkung
Unterkünfte	vorhanden	Deskline/feratel, STC, e-domizil
ÖV-Tickets	vorhanden	SBB Webservice
Gepäcktransport	zu entwickeln	In Zusammenarbeit mit Planzer Transport AG
Zusatzleistung	vorhanden	Skidata, Axess
Bergbahnen		
Zusatzleistung	vorhanden	Experience-Bank von Trekksoft
Aktivitäten		
Zusatzleistung	vorhanden	Trekksoft, NextEvent
Events		
Packages	vorhanden	ExperienceBuilder

Mit Ausnahme des Moduls für den Gepäcktransport stehen die Anwendungen im Einsatz und sind erprobt. Die Herausforderung besteht in der Entwicklung einer einfachen und benutzerfreundlichen Oberfläche mit Schnittstellen zu vielen bestehenden Lösungen. Die Lösung wird auf Basis von Transaktionen und wo immer möglich nicht mit Kommissionen finanziert.

Voraussetzung ist die Offenheit der IT-Lösung. So müssen die bereits bestehenden Marktplätze der Destinationen eingebunden werden können. Bereits sind erste Frontend-Prototypen beispielhaft entwickelt worden.

Trägerschaft Swiss Alpine Park

Als Trägerschaft wird eine Genossenschaft Swiss Alpine Park gegründet. Genossenschafter sind die beteiligten Leistungsträger. Gedacht wird an ein geschlossenes System, in dem die Leistungserbringer jederzeit über Betrieb und Weiterentwicklung die Kontrolle haben.

Swiss Alpine Park

Genossenschaft (Eigentümer)	Aktiengesellschaft (Betreiber)
Destinations	Angebotsgestaltung
Hotels	Abwicklung
Bahnunternehmen	Vermarktung
Ausflugsziele	Verkauf
Kulturinstitutionen	IT-Plattform
Dienstleistungen (Vermietung, Ausbildung etc.)	Buchhaltung
	Produkteentwicklung

Weiterführende Informationen in Musterpräsentation.²

30. September 2023

Dres von Weissenfluh
Projektleiter

² Anhang 1: Musterpräsentation

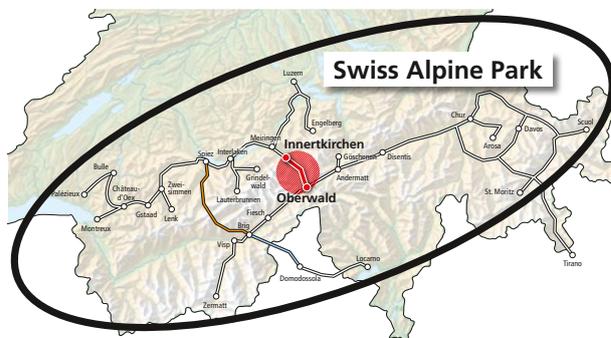
Management Summary

En vacances dans les régions alpines, les bagages vous suivent

Des vacances dans la région alpine, avec le luxe du transport des bagages, vous offrent une manière confortable et sans souci de voyager en transports publics à travers ce paysage montagneux impressionnant. Comme les bagages sont transportés séparément, les voyageurs peuvent profiter pleinement de la beauté des Alpes sans se soucier de porter de lourds sacs ou sacs à dos. Cette option de voyage décontractée permet aux touristes de se concentrer sur la découverte des merveilles alpines, que ce soit la randonnée le long des sentiers, la découverte de villages pittoresques ou l'admiration des sommets majestueux. Pendant que les bagages trouvent leur chemin vers la prochaine destination, les voyageurs ont la liberté d'explorer la nature, de déguster des spécialités régionales et de vivre de près la diversité de la culture alpine. **Des vacances dans les régions alpines avec service de bagages offrent une combinaison parfaite de confort et d'aventure, ce qui permet de créer des souvenirs inoubliables.**¹

Exigences pour les forfaits multidestinations

L'espace alpin suisse offre une palette d'activités variées et de haute qualité qui est à disposition des visiteurs pendant toutes les saisons. Toutes les destinations importantes de l'espace alpin sont parfaitement bien desservies par les transports publics.



Cette situation offre les meilleures conditions pour voyager durablement dans un environnement alpin incomparable.

Tandis que les voyages en bateau sont très populaires, le concept de «croisière alpine» en utilisant les transports publics, c'est-à-dire voyager d'un endroit à l'autre dans l'espace alpin, est peu répandu aujourd'hui. La raison principale en est que, contrairement aux voyages en bateau, les bagages doivent être transportés pendant les transferts. Mais les trains à voie étroite sont mal équipés pour cela. De plus, il est souvent impossible de visiter des destinations touristiques entre les lieux de séjour, par exemple d'utiliser des remontées mécaniques, lors des journées de voyage.

L'organisation d'un transport de bagages dans l'espace alpin élimine ce problème. Pour améliorer considérablement le confort des voyages dans l'espace alpin, un système conviviaux de transport de bagages est une condition indispensable !

1 ChatGPT, 21. August 2023

Offres multi-destinations comprenant l'hébergement, les billets de transport en commun et le transport des bagages

Les voyageurs doivent pouvoir profiter de vacances relaxantes dans l'espace alpin suisse. Ils logent dans des hôtels de la catégorie de leur choix, avec petit-déjeuner inclus. Pour leurs déplacements vers la prochaine destination, ils utilisent le réseau à voie étroite de 800 kilomètres de longueur ou les autobus postaux. Le jour du voyage, ils quittent l'hôtel sans bagages et les retrouvent le soir, à leur arrivée dans le nouvel hôtel, dans leur chambre. Ils peuvent profiter pleinement de cette journée de voyage en la personnalisant avec des activités telles que la visite de sites touristiques ou d'institutions culturelles de leur choix.

En principe, les forfaits seront proposés toute l'année. Dans de nombreuses destinations, cela va contribuer à prolonger la saison. Cependant, en raison des saisons différentes et des niveaux d'occupation variables dans les destinations, plusieurs variantes seront nécessaires :

Flexibilité dans le déroulement du voyage

Pour les forfaits, on distingue si le client réserve uniquement le logement de la première nuit et définit ensuite son itinéraire de manière flexible, ou s'il fixe toutes les nuitées avant le départ. En hiver et en été, les réservations flexibles ne donnent aucun sens en raison du taux d'occupation élevé dans la plupart des destinations et le voyage doit être réservé à l'avance. En printemps et en automne, le voyageur doit avoir les deux options. Pour le client il est plus sûr de réserver son voyage à l'avance. En printemps et en automne, il a la possibilité d'organiser son voyage de manière flexible, avec le risque que certaines destinations ne soient pas accessibles.

Restrictions dans les destinations hivernales

Dans les principales stations hivernales telles que Zermatt, Saas-Fee, la région de la Jungfrau (Grindelwald et Wengen), St. Moritz, Davos et Arosa, une durée minimale de séjour de plusieurs jours est largement répandue dans les hôtels pendant la haute saison hivernale. Par conséquent, ces destina-

tions ne peuvent pas être incluses dans les forfaits hivernaux. Pourtant, il y a de bonnes raisons de proposer des offres également en hiver :

- Des destinations telles que Lucerne ou Interlaken offrent davantage de disponibilités ;
- Les principales stations hivernales peuvent être visitées en tant qu'excursions d'une journée ou comme destinations lors des jours de voyage

C'est pourquoi des forfaits avec différentes options sont proposés tout au long des quatre saisons :

- PRINTEMPS (de mi-avril à fin juin) peut être réservé à l'avance ou de manière flexible
- ÉTÉ (de juillet à mi-octobre) peut être réservé à l'avance
- AUTOMNE (de mi-octobre à mi-décembre) peut être réservé à l'avance ou de manière flexible
- HIVER LÉGER (de mi-janvier à mi-avril) peut être réservé à l'avance

Prix des forfaits dans le Swiss Alpine Park

Les prix des forfaits comprennent l'hébergement (selon la catégorie d'hôtel), le billet de transport public (base abonnement demi-tarif/abonnement général ou plein tarif) et le transport des bagages ainsi que la durée du voyage.

Les tarifs calculés sont considérés comme compétitifs. Voici quelques exemples :

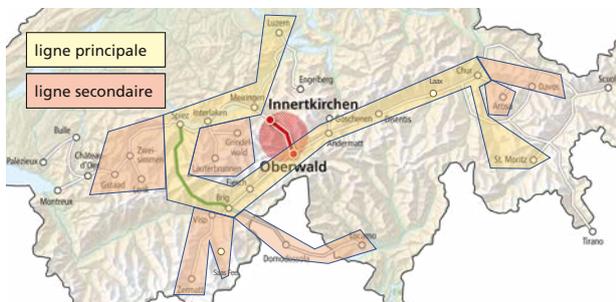
- 7 nuits d'hébergement soit 8 jours de voyage en printemps dans un hôtel 3 étoiles coûtent 1150 CHF par personne (sur la base du demi-tarif).
- 3 nuits d'hébergement soit 4 jours de voyage en été dans un hôtel 4 étoiles coûtent 675 CHF par personne (sur la base du demi-tarif).

Ces exemples permettent de faire des comparaisons, par exemple avec une semaine de vacances au bord de la mer ou un séjour en ville de quatre jours.

La faisabilité de l'innovation du transport des bagages a été confirmée

Depuis des décennies, la recherche de solutions pour le transport des bagages est en cours., en mettant l'accent sur l'arrivée et le départ, mais pas sur les voyages avec plusieurs lieux de séjour. Pour chaque saison, le système de transport optimal est proposé. L'approche choisie pour l'organisation du transport des bagages dans l'espace alpin en printemps et en automne prévoit un transport quotidien sur la ligne principale dans les deux directions, de Lucerne à Coire, ainsi qu'un transport de Interlaken à Saint-Moritz. De plus, des lignes de desserte permettent de relier Lauterbrunnen et Grindelwald à Interlaken, Gstaad à Spiez, Zermatt, Saas Fee et Locarno à Brigue, ainsi qu'Arosa et Davos à Coire.

Réseau de transport des bagages en printemps et en automne



Au total, les destinations suivantes peuvent être directement desservies dans le cadre de ce concept :

Nœud	Région	Nœud	Région
1	Lucerne	4.3	Locarno
2	Interlaken	5	Oberwald
2.1	Lauterbrunnen	6	Andermatt
2.2	Grindelwald	7	Laax Flims
3	Spiez	8	Coire
3.1	Gstaad	8.1	Arosa
4	Brig	8.2	Davos
4.1	Zermatt	9	St. Moritz
4.2	Saas Fee		

Des solutions de raccordement sont proposées pour les destinations voisines. Cela permet de couvrir des lieux qui représentent au total un tiers des nuitées hôtelières en Suisse.

Planzer Transport AG, un partenaire expérimenté, a été trouvé pour élaborer gratuitement le concept de transport et de logistique, y compris le calcul des coûts. Les coûts de transport calculé par l'entreprise Planzer s'élèvent à 25 CHF par pièce de bagage transportée.

Le concept logistique pour le transport des bagages dans les destinations est largement élaboré. Il est nécessaire d'installer des conteneurs à des endroits facilement accessibles pour les hôtels participants.

Les destinations assument la responsabilité de l'exploitation des mini-hubs (centres logistiques de la destination) sur place. Le transport des bagages de l'hôtel au Mini Hub est pris en charge par les hôtels.

Plateforme de réservation

L'offre complexe de voyages sans bagages dans l'espace alpin nécessite l'utilisation de la digitalisation progressive. Le défi pour le déroulement est une plateforme informatique conviviale et extrêmement fiable. En collaboration avec la société SpotWerbung à St. Moritz, la faisabilité d'une solution basée sur des modules existants et éprouvés a été démontrée

Exigence	Statut	Remarque
Hébergement	existant	Deskline/feratel, STC, e-domizil
Billets de transport en commun	existant	SBB-Webservice
Transport des bagages	à développer	En collaboration avec Planzer Transport AG
Services supplémentaires	existant	Skidata, Axess
Remontées mécaniques		
Services supplémentaires	existant	Experience-Bank von Treksoft
Activités		
Services supplémentaires	existant	Treksoft, NextEvent
Événements		
Forfaits	existant	ExperienceBuilder

À l'exception du module pour le transport des bagages, les applications sont en service et ont été testées. Le défi consiste à développer une surface simple et conviviale avec des interfaces à de nombreuses solutions existantes. La solution sera financée sur la base de transactions et, dans la mesure du possible, sans commissions.

La condition préalable est l'accès de la solution informatique. Ainsi, les places de marché déjà existantes des destinations doivent pouvoir être intégrées. Des premiers prototypes d'interface utilisateur ont déjà été développés à titre d'exemple.

Parrainage du Swiss Alpine Park

Une coopérative Swiss Alpine Park est créée en tant qu'entité gestionnaire. Les membres de la coopérative sont les prestataires de services participants. Il est envisagé un système fermé dans lequel les fournisseurs de services ont toujours le contrôle sur l'exploitation et le développement.

Swiss Alpine Park

Coopératif (propriétaire)	Société par actions (exploitant)
destinations hôtels compagnies ferroviaires destinations d'excursions institutions culturelles services, location, formation, etc.	traitement marketing vente plateforme informatique comptabilité développement de produits

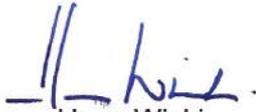
Informations complémentaires dans la présentation modèle.²

30. September 2023

Dres von Weissenfluh
 Projektleiter

² Annexe 1: Présentation modèle

Grimselbahn AG



Hans Wicki
Präsident

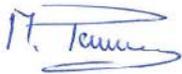


Nadja Umbricht Pieren
Vizepräsidentin



Beat Rieder
Verwaltungsrat

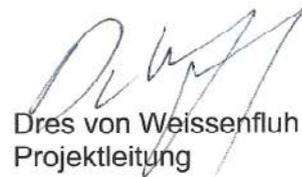
Projekt



Marcel Perren
Oberleitung



Christian Laesser
Wissenschaftliche Begleitung



Dres von Weissenfluh
Projektleitung

Kontakt

Grimselbahn AG
Dres von Weissenfluh
Grimselstrasse 19
3702 Hondrich

Tel. 078 865 76 88

Mail dres.vonweissenfluh@grimseltunnel.ch

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung, Vorgeschichte	14
2.	Vision Swiss Alpine Park	17
2.1.	Swiss Alpine Park	17
2.2.	Nachhaltigkeit.....	18
2.3.	Convenience.....	18
2.4.	Flexibilität	19
2.5.	Marktfähigkeit	19
3.	Aufbau der Studie, Vorarbeiten	20
3.1.	Ziele und Ablauf	20
3.2.	Organisation	21
3.3.	Umfang der Packages	22
3.4.	Studienpartner	22
3.5.	Von der Grimselbahn zur Lötschberg Bergstrecke	24
3.6.	Machbarkeit Gepäcktransport, Evaluation Studienpartner.....	25
3.7.	Machbarkeit IT-Plattform, Evaluation Studienpartner	25
3.8.	Ermittlung der Ausgangsdaten zum Nachweis der Machbarkeit.....	26
3.9.	Erhebungsmethoden Fragebogen und Workshops	27
3.10.	Ownership	28
3.11.	Ablauf der Studie.....	29
4.	Einbezug der Studienpartner	30
4.1.	Erstgespräch	32
4.2.	Erkenntnisse aus den Fragebogen und der Workshops	33
4.2.1.	Erstbefragung	34
4.2.2.	Verifikation der Zwischenergebnisse.....	34
4.2.3.	Erkenntnisse aus den Workshops	36
4.2.4.	Zusammenfassung der Inputs der Studienpartner.....	38
5.	Machbarkeit des Gepäcktransports für eine Einführung von Packages im Swiss Alpine Park	39
5.1.	Simulation Variante Grimselbahn.....	40
5.2.	Simulation Basisvariante Lötschberg Bergstrecke	42
5.3.	Simulation Lötschberg Bergstrecke Doppelführung.....	43
5.4.	Massnahme zum stabilen System des Gepäcktransports: Reduktion Knoten	45
5.5.	Simulation Lötschberg Bergstrecke optimiert	46
5.6.	Massnahme zum stabilen System des Gepäcktransports: Bahnverlad	47
5.7.	Simulation Lötschberg Bergstrecke Winter und Sommer.....	48
5.8.	Einbezug der Studienpartner zum Gepäcktransport: Saisonzeiten.....	50

5.9.	Simulation Lötschberg Bergstrecke Saisonzeiten	52
5.10.	Simulation Lötschberg Bergstrecke Saisonzeiten optimiert.....	53
5.11.	Konzept für einen Gepäcktransport im Alpenraum.....	54
5.11.1.	Transportkonzept Winter, Produkt Winter light.....	55
5.11.2.	Transportkonzept Frühling und Herbst.....	56
5.11.3.	Transportkonzept Sommer	57
5.11.4.	Machbarkeit Gepäcktransport im Swiss Alpine Park.....	58
6.	Machbarkeit der IT-Plattform	59
7.	Berechnung der Kosten der Packages	61
7.1.	Kosten ÖV-Ticket	62
7.1.1.	Berechnung auf Basis Streckentickets	62
7.1.2.	Regionale Pässe	64
7.1.3.	Swiss Travel Pass	66
7.1.4.	Spartageskarte Gemeinde	67
7.1.5.	Annahmen für die Packages.....	67
7.2.	Kosten Unterkunft	68
7.3.	Kosten Gepäcktransport.....	68
8.	Preise Packages im Swiss Alpine Park.....	69
9.	Einschätzung der Ergebnisse.....	70
9.1.	Vorgaben der Studienpartner	70
9.2.	Einschätzung der Preise.....	71
9.3.	Vermarktung von Packages im Swiss Alpine Park.....	71
10.	Umsetzung	73
10.1.	Trägerschaft.....	73
10.1.1.	Swiss Alpine Park (Genossenschaft).....	74
10.1.2.	Swiss Alpine Park AG	74
10.2.	Zeitplan	75
10.3.	Kosten	76
10.4.	Abschliessende Bemerkungen	77
Anhänge.....	79

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projekt Schmid 1856.....	14
Abbildung 2: Ankündigung des Grimseltunnels in der New York Times 1904.....	14
Abbildung 3: Projektskizze Gotthardkreuz.....	15
Abbildung 4: Vision «SuisseAlpineExpress», Hadorn.....	15
Abbildung 5: Schmalspurnetz im Alpenraum, Hadorn.....	15
Abbildung 6: Perimeter Swiss Alpine Park.....	17
Abbildung 7: Ablauf Studie.....	20
Abbildung 8: Organisation Projekt.....	21
Abbildung 9: Aufteilung der Studienpartner auf Regionen.....	23
Abbildung 10: Schmalspurnetz mit Grimselbahn und Alternative Lötschberg Bergstrecke.....	24
Abbildung 11: Grundannahmen für Simulationen.....	26
Abbildung 12: Verteilung der Packages auf die Monate.....	27
Abbildung 13: Modell Ownership Swiss Alpine Park.....	28
Abbildung 14: Ablauf der Studie.....	29
Abbildung 15: Einbezug des Knowhows der Studienpartner.....	30
Abbildung 16: Einbezug des Knowhows der Studienpartner modifiziert.....	31
Abbildung 17: Bewertung der Höhe der Kommissionen.....	36
Abbildung 18: Simulationen zum Nachweis der Machbarkeit des Gepäcktransports.....	39
Abbildung 19: Transportsystem Simulation Variante Grimseltunnel.....	41
Abbildung 20: Transportsystem Simulation Variante Lötschberg Bergstrecke.....	42
Abbildung 21: Transportsystem Simulation Variante Lötschberg Bergstrecke Doppelführung.....	44
Abbildung 22: Überarbeitetes Konzept der Knoten.....	45
Abbildung 23: Transportsystem Simulation Variante Lötschberg Bergstrecke Doppelführung optimiert.....	46
Abbildung 24: Transportkonzept zwischen Oberwald und Sedrun.....	47
Abbildung 25: Transportsystem Simulation Variante Lötschberg Bergstrecke Sommer.....	49
Abbildung 26: Transportsystem Simulation Variante Lötschberg Bergstrecke Winter.....	49
Abbildung 27: Saisonzeiten in Destinationen im Alpenraum.....	51
Abbildung 28: Transportsystem Simulation Variante Saisonzeiten Winter.....	52
Abbildung 29: Transportsystem Simulation Variante Saisonzeiten Frühling, Sommer, Herbst.....	53
Abbildung 30: Anzahl Gepäckstücke bei den Knoten nach Jahreszeiten.....	54
Abbildung 31: Transportsystem im Winter.....	55
Abbildung 32: Transportzeiten im Winter.....	55
Abbildung 33: Transportsystem im Frühling und im Herbst.....	56
Abbildung 34: Transportzeiten im Frühling und im Herbst.....	56
Abbildung 35: Transportsystem Simulation Variante Saisonzeiten Sommer.....	57
Abbildung 36: Transportzeiten im Sommer.....	57
Abbildung 37: Bereits angebundene Systeme.....	59
Abbildung 38: Übersicht über erforderliche Module.....	60
Abbildung 39: Tabelle der Packagepreise.....	61
Abbildung 40: Preise Streckentickets (Basis Vollpreis, Saisonzeit Sommer).....	62
Abbildung 41: Berechnung ÖV-Preis auf Basis Streckentickets (Preise in CHF pro Person).....	63
Abbildung 42: Geltungsbereich Erlebniscard MGB.....	65
Abbildung 43: Geltungsbereich Berner Oberland Pass.....	65
Abbildung 44: Berechnung der Packagepreise.....	69
Abbildung 45: Zeitplan Umsetzung Swiss Alpine Park.....	75

1. Einleitung, Vorgeschichte

Reisen im Alpenraum mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat eine lange Vorgeschichte. Sie geht bis ins neunzehnte Jahrhundert zurück. Die ersten Pläne sahen 1850 eine Alpenbahn vor, die das Piemont mit Deutschland auf kürzestem Wege über Grimsel via Brünig, Luzern und Basel hätte verbinden sollen (Abb. 1).

Der Grimseltunnel wurde vom Kanton Bern 1866 zugunsten der Gotthardbahn aufgegeben. Die Erschliessung des Alpenraums mit Schmalspurbahnen schritt aber zügig voran. 1889 wurde die Brünigbahn von Brienz nach Luzern in Betrieb genommen, das letzte Teilstück von Brienz nach Interlaken wurde 1916 vollendet. Bereits 1904 wurde die Verbindung von Meringen ins Wallis angekündigt, was die Weiterreise vom Berner Oberland nach Zermatt ermöglichen würde (Abb. 2).

Auch war ein Grimseltunnel in den Plänen von Bundesrat Bonvin für die Realisierung eines «Gotthardkreuzes» enthalten (Abb.3). Nach den Kostenüberschreitungen des 1982 eröffneten Furkatunnels wurde aber das Projekt nicht weiterverfolgt.

2009 hat Alain Hadorn in einer Masterarbeit an der Universität St. Gallen³ darauf hingewiesen, dass mit einem Grimseltunnel von 22 Kilometer Länge ein zusammenhängendes Schmalspurnetz von 850 Kilometer Länge realisiert werden kann. Der prozentuale Anteil der fehlenden 22 km der Strecke Innertkirchen-Oberwald beträgt lediglich 2.6% (Abb. 4 und 5).

Auch wurde in der Masterarbeit auf das Potential für den Tourismus hingewiesen, das durch den Zusammenschluss der Schmalspurnetze entstehen würde.

Nicht zuletzt aufgrund der Erkenntnisse der Masterarbeit Hadorn wurde 2012 die Interessengemeinschaft Grimselbahn gegründet. Eine 2014 abgeschlossene Machbarkeitsstudie wies die Kosten für die Realisierung einer Grimselbahn mit 450 Mio. CHF. aus. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde als nicht genügend eingestuft.

2015 präsentierte die nationale Netzgesellschaft Swissgrid die Pläne für die Erneuerung des Höchstspannungsnetzes. Im strategischen Netz 2025 war die Erneuerung und Ertüchtigung

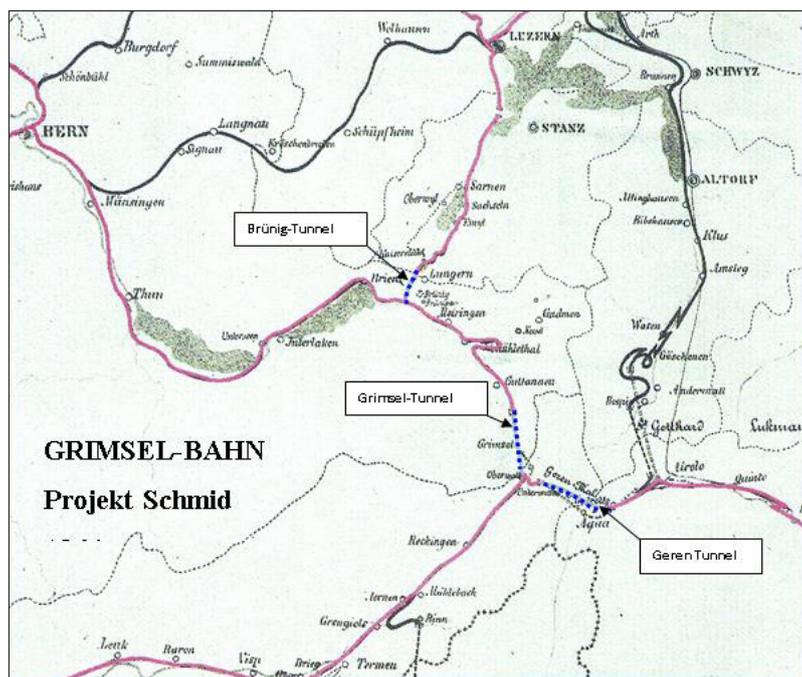


Abb. 1: Projekt Schmid 1856



Abb. 2: Ankündigung des Grimseltunnels in der New York Times 1904

3 Hadorn A. (2007), Marktpotential des «SuisseAlpineExpress» – eine empirische Befragung bei potenziellen Fahrgästen

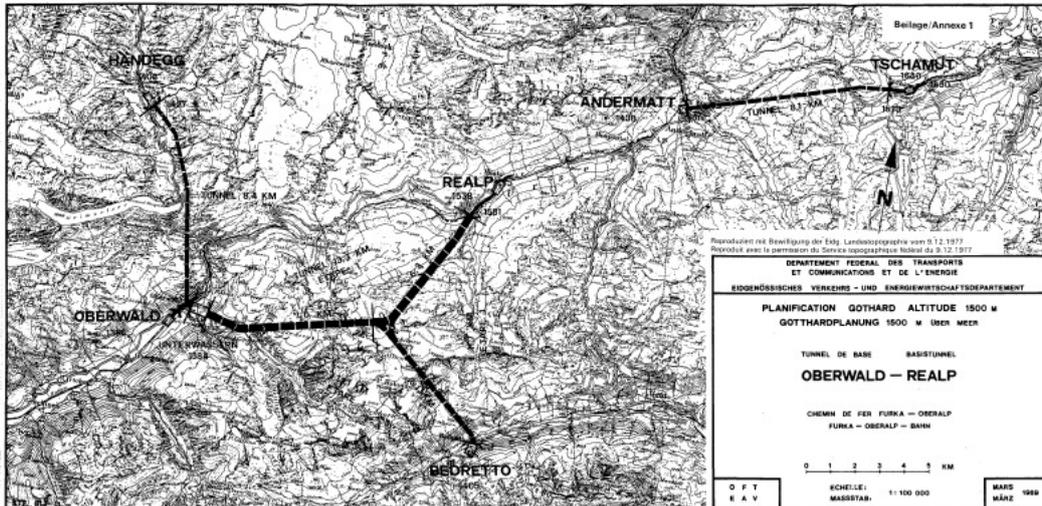


Abb. 3: Projektskizze Gotthardkreuz

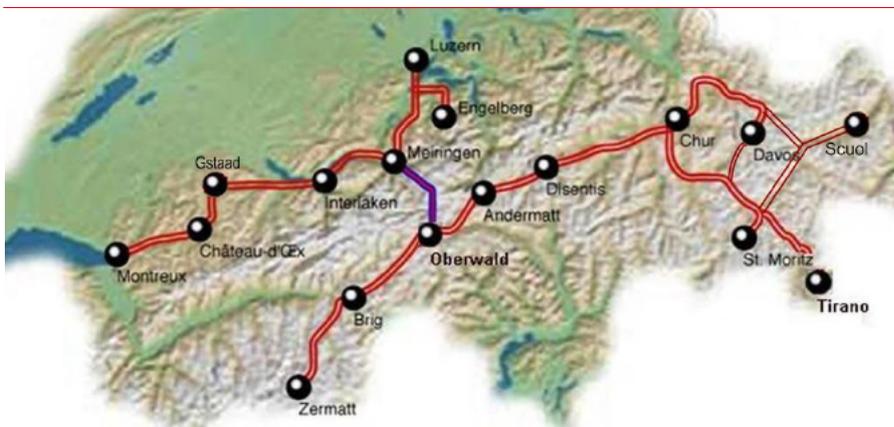


Abb. 4: Vision «SuisseAlpineExpress», Hadorn

Bahngesellschaft		Streckenlänge km	Streckenlänge %
MOB	Montreux-Oberland Bernois-Bahn	75	8,8
tpf	transport public fribourgeois	48	5,6
BLS (teil „SAE“)	BLS AG	50,07	5,9
BOB	Berner Oberland-Bahn	23,6	2,8
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn	4,99	0,6
zb	Zentralbahn	98,6	11,6
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn	144	16,9
RhB	Rhätische Bahn	384	45,2
Vision „SAE“	Strecke Innertkirchen-Oberwald	22	2,6
	Summe:	850,26	100
	Total:	850	100

Abb. 5: Schmalspurnetz im Alpenraum, Hadorn

der Grimselleitung enthalten. Damit gemeinsam mit Swissgrid die Möglichkeit einer innovativen und zukunftsgerichteten Bündelung von Bahn- und Kabelinfrastruktur geprüft werden kann, wurde 2015 die Grimselbahn AG gegründet. Eine 2019 abgeschlossene Machbarkeitsstudie belegt, dass sich die Gesamtkosten für eine Bahn-/Kabel-Infrastruktur auf 660 Mio. CHF belaufen. Somit können die Kosten für die Bahn dank der Nutzung von Synergien deutlich gesenkt werden.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Grimseltunnel hat Prof. Dr. Christian Laesser in einer Studie das Potential der jährlichen Fahrten durch den Grimseltunnel auf 400 000 geschätzt.⁴ Dabei wurde dasselbe Modell angewendet, wie es auch bei den letzten neu eröffneten Bahntunnelstrecken (Lötschberg-Basistunnel, Furka, Vereina) eingesetzt wurde. In der Studie wird darauf hingewiesen, dass durch attraktive touristische Packages im Alpenraum ein zusätzliches Potential an Fahrten erschlossen werden kann.

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 22. Februar 2023 einer Änderung des Sachplans Übertragungsleitungen (SÜL Objektblatt 203) zugestimmt. Mit dieser Änderung legt er zwei mögliche Planungskorridore für den Ersatz der bestehenden 220 Kilovolt-Übertragungsleitung der nationalen Netzgesellschaft Swissgrid zwischen Innertkirchen (BE) und Ulrichen (VS) durch eine 380-kV-Leitung fest. Im Falle der rechtzeitigen Realisierung des Projekts Grimselbahn wird die Leitung mit dem Bahnprojekt gebündelt und in einem parallel zum Bahntunnel verlaufenden Kabelstollen errichtet. Noch nie war die Realisierung eines Grimseltunnels so nah. Ausstehend ist der Parlamentsbeschluss zur Finanzierung der Grimselbahn. Dieser soll im Rahmen des Ausbaus der Bahninfrastruktur im Jahr 2026 gefällt werden. Bis dahin wird die Projektierung der kombinierten Bahn-/Kabel-Infrastruktur abgeschlossen, der Baubeginn ist für 2027 vorgesehen.

4 Laesser Chr. (2014), Marktvolumen und volkswirtschaftliche Auswirkungen

2. Vision Swiss Alpine Park

2.1. Swiss Alpine Park

Wie wäre es, den Alpenbogen der Schweiz mit Hilfe eines integralen Übernachtungs- und Mobilitätsangebotes für Personen und Gepäck, zu welchem weitere Aktivitätsangebote dynamisch und individuell zugebündelt werden können, zum wahrscheinlich grössten Themenpark der Welt zu entwickeln? (Abb.6)

Im Perimeter des Swiss Alpine Park finden sich viele der bedeutenden Destinationen. Gemeinsam haben diese, dass sie optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, viele haben einen Bahnanschluss, einige sind mit Postauto erreichbar.

Heute sind auf dem Markt nur wenige destinationsübergreifende Packages zu finden. Am vielfältigen Angebot im Alpenraum kann dies sicher nicht liegen. Der Frage, wie denn zukunftsgerichtete und innovative Tourismusangebote ausgestaltet werden müssen, wurde bisher wenig Beachtung geschenkt.

Selbstredend müssen wichtige Trends im Tourismus beachtet werden. Die Nachhaltigkeit hat im Tourismus eine zentrale Rolle übernommen, künftige Angebote sind darauf auszurichten. Gerade bei Reisen im Alpenraum wird die Bequemlichkeit (Convenience) vermisst. Mit gezielten Massnahmen soll dies verbessert werden.

Der Alpenraum kann sehr viel bieten, nicht aber die Wettergarantie, in allen Jahreszeiten muss auch mit temporär schlechten Wetterbedingungen gerechnet werden. Das Wetter entlang des Alpenkamms ist eher kleinräumig und wechselhaft. Zudem herrscht am Alpennordkamm und auf der Alpensüdseite unterschiedliches Wetter. Kann ein Gast kurzfristig seinen Aufenthaltsort wählen, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass er gutes Wetter vorfindet. Dies erfordert aber die Möglichkeit einer flexiblen Reisegestaltung. Flexibilität als Kriterium der Reiseplanung hat neben dem Wetter auch noch andere Ausprägungen.

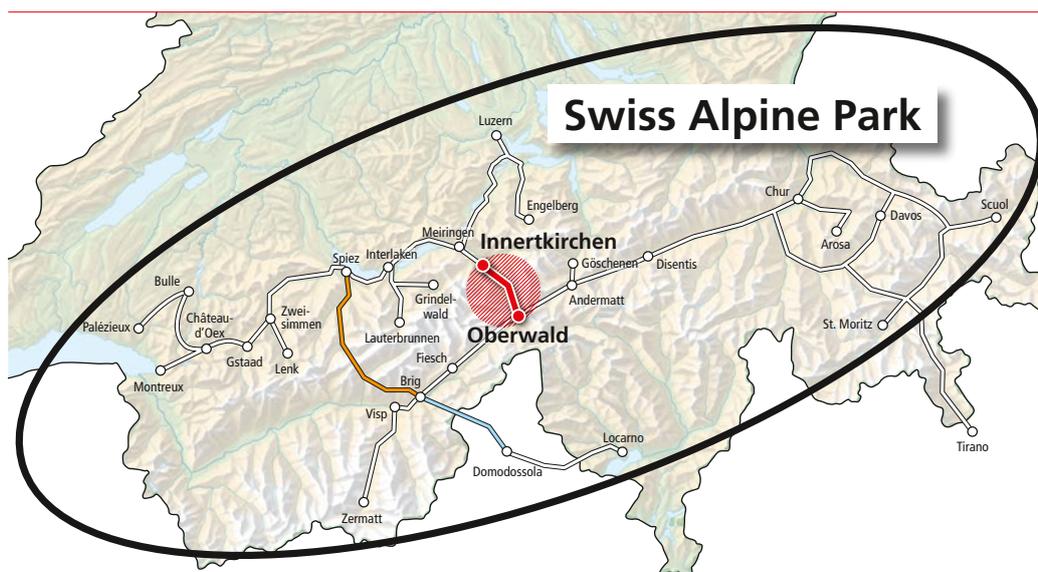


Abb. 6: Perimeter Swiss Alpine Park

2.2. Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit beim Reisen ist ein wichtiges Thema, da Reisen mit Umweltauswirkungen wie CO₂-Emissionen, Ressourcenverbrauch und Umweltbelastungen verbunden ist.

Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Alpenraum ist in vieler Hinsicht förderungswürdig. Der Freizeitverkehr ist mit 40 % in der Schweiz dominant und übertrifft den Verkehr zur Arbeit deutlich. Beim Modal-Split hingegen ist die Nutzung des öffentlichen Verkehrs beim Freizeitverkehr unterdurchschnittlich. Die Reduktion des CO₂-Ausstosses durch den Freizeitverkehr ist im sensiblen Alpenraum unabdingbar. Alle Massnahmen, die einen Beitrag zur Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr leisten, sind prioritär zu unterstützen.

2.3. Convenience

«Convenience» beim Reisen bezieht sich auf die Bequemlichkeit und den Komfort, den Reisende während ihren Reiseerfahrungen suchen und schätzen. Wichtig dabei sind:

- Gepäckservice, um das Schleppen von schwerem Gepäck zu minimieren;
- Mobile Apps bieten eine bequeme Möglichkeit, Tickets, Hotelreservierungen und Reiseinformationen auf Ihrem Smartphone zu speichern und zu verwalten;
- Online-Buchungen bieten die Möglichkeit Unterkünfte, Transport und Aktivitäten zu reservieren, was den Planungsprozess bequemer und zeitsparender macht.

In vielen Belangen erreicht die Bequemlichkeit des Reisens in der Schweiz nicht die internationalen Standards. Mit ein Grund dafür sind höhere Kosten bei der Erbringung von Serviceleistungen. Gerade beim Gepäcktransport bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs scheitern Lösungsansätze an hohen Kosten oder wenig kundenfreundlichen Bedingungen.

2.4. Flexibilität

Die Flexibilität beim Reisen bezieht sich auf die Fähigkeit, Ihre Reisepläne, -route und -zeitplan an sich ändernde Umstände anzupassen. Es gibt gerade bei Reisen im Alpenraum einige Gründe, warum Flexibilität beim Reisen von grossem Vorteil sein kann:

- Wetterbedingungen in den Alpen können oft dazu führen, dass bei Anpassungen von geplanten Reiserouten Destinationen bei schönem Wetter besucht werden können,
- wenn man einen Ort besonders mag, kann der Aufenthalt verlängert werden, ohne sich an feste Reisepläne halten zu müssen,
- die Fähigkeit, spontan zu sein, ermöglicht unerwartete Sehenswürdigkeiten oder Aktivitäten zu entdecken, die nicht im ursprünglichen Reiseplan enthalten waren,
- manchmal entdecken Reisende interessante kulturelle Veranstaltungen oder lokale Feiern, die sie nicht verpassen möchten. Flexibilität erlaubt es Ihnen, Ihre Reiseroute anzupassen, um solche Erfahrungen zu machen,
- Flexibilität ermöglicht generell je nach Befinden spontane Abenteuer oder Ausflüge einzuplanen.

Um Ihre Reise flexibel zu gestalten, sollten Sie offene Reisepläne erstellen und alternative Optionen in Betracht ziehen. Es kann auch hilfreich sein, Reiseversicherungen abzuschliessen, die Stornierungen oder Änderungen abdecken, falls unvorhergesehene Umstände eintreten. Flexibilität ermöglicht es Ihnen, die positiven Aspekte von Reisen zu maximieren und sich an unerwartete Situationen anzupassen.

Der Flexibilität in der Reiseplanung sind aber auch Grenzen gesetzt. In vielen Destinationen im Alpenraum ist während gewisser Saisonzeiten die Auslastung der Unterkünfte (glücklicherweise) hoch, so dass kurzfristige Buchungen nicht möglich sind.

2.5. Marktfähigkeit

Die Marktfähigkeit von touristischen Angeboten bezieht sich auf die Fähigkeit eines touristischen Produkts, auf dem Markt erfolgreich zu sein und die Bedürfnisse und Wünsche der Zielgruppe zu erfüllen. Nachfolgend sind Faktoren, die die Marktfähigkeit von touristischen Angeboten beeinflussen, aufgelistet:

- die Einzigartigkeit eines Angebots kann dazu beitragen, Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen und Wettbewerbsvorteile zu schaffen. Dies kann durch die Schaffung einzigartiger Erlebnisse, Aktivitäten oder Sehenswürdigkeiten erreicht werden,
- touristische Angebote müssen die Bedürfnisse, Interessen und Erwartungen der Zielgruppe ansprechen,
- die Qualität der Dienstleistungen und Einrichtungen ist entscheidend. Reisende erwarten einen hohen Standard an Sauberkeit, Sicherheit und Komfort,
- die Preisgestaltung sollte wettbewerbsfähig sein und den Wert des Angebots widerspiegeln. Dies bedeutet nicht unbedingt, dass das Angebot das billigste sein muss, sondern dass es den Preis wert ist.

Die Marktfähigkeit der zu kreierenden Packages wird in erster Linie durch die Einzigartigkeit und die Qualität erreicht. Bei der Preisgestaltung wird ein fairer Preis sowohl für Anbieter als auch für Nachfrager angestrebt.

3. Aufbau der Studie, Vorarbeiten

3.1. Ziele und Ablauf

Im Gesuch für die Finanzierungsunterstützung durch das seco vom August 2019⁵ wurde angekündigt, dass in der Studie aufgezeigt wird:

- wie neue Produkte, Ausrüstungen und Vertriebskanäle entwickelt und eingeführt werden,
- wie bestehende Dienstleistungen verbessert und wo notwendig neue geschaffen werden,
- wie wettbewerbsfähige Strukturen zur Buchung und Abwicklung erarbeitet werden, die eine Steigerung der Effizienz ermöglichen.

Untersucht wird entlang den Wertschöpfungsketten, welche neuen Produkte in folgenden Bereichen Chancen am Markt haben:

- Packages (all inclusive, Beherbergung, Transport, Gepäcktransport, Ausflugsziele, Rentals, ...),
- Themenurlaub (Wandern, Biken, Baden, Klettern, Golfen, Skifahren, Schlitteln, Wellness, Essen, Kochen, ...),
- Ausflüge, Museen, Events.

Augenmerk wird dabei auch auf Saisonverlängerung im Frühling und im Herbst sowie mögliche Alternativen zum Wintersport gelegt. Bei neuen innovativen Produkten steht auch eine Verbesserung der bestehenden oder wo angezeigt die Schaffung neuer Dienstleistungen im Fokus:

- gepäckloses Reisen im Alpenraum (Gepäck reist mit),
- Flexibilisierung in der Buchungsabwicklung,
- Reiseinformationen vor und während der Reise.

Bereits während der Studie soll eng mit Studienpartnern zusammengearbeitet werden, die künftig auch Vertragspartner in neuen zu schaffenden Strukturen sein könnten. Einfache und neuste Technologie nutzende Plattformen (Buchung, Vermietung, Vermarktung, ...) sollen mithelfen, marktfähige und effiziente Strukturen aufzuzeigen. Weiter soll untersucht werden, ob ein Mengengerüst an nachgefragten Leistungen erreicht werden kann, welche genügend Preisvorteile mit sich bringen, damit die neuen Produkte marktfähig sein werden.

Das vom seco mitfinanzierte Projekt «Nutzen der Grimselbahn für den Tourismus» wurde 1. Januar 2020 gestartet. Folgender Ablauf war zu Projektbeginn geplant (Abb. 7):

Zeitraum	Modul	Inhalt
Januar 20 bis Juni 20	Projektkonzept MODUL 1	Verifizierung Projektziele, Entwicklung Fragebogen, Validierung
Juli 20 bis Dezember 20	Kick-Off-Arbeiten MODUL 2	Vorstellung des Projekts bei involvierten Partnern, Projektverfeinerung und -optimierung, Bestandesaufnahme bestehender Produkte
Januar 21 bis Dezember 21	Neue Angebote MODUL 3	Bestehende Angebote entlang der Strecken, saisonale Streuung, Unterkünfte, Attraktionen (Befragungen), Neue Angebote – Kreation, Sammlung, Abklärungen Preise, Vermarktung, Plattformen
Januar 22 bis Oktober 22	Aufbau Kooperationsnetz MODUL 4	Angebotsübersicht, Vermarktung, Beteiligte, Preise, Plattformen
Oktober 22 bis März 23	Diffusion der Ergebnisse MODUL 5	Schlussfolgerungen, Berichterstattung Verifikation, Akzeptanz bei Beteiligten

Abb. 7: Ablauf Studie

5 ANHANG 2: Projektbeschrieb Innotour Gesuch

Die Ergebnisse des Projekts werden ein halbes Jahr verspätet Ende Oktober 2023 eingereicht und veröffentlicht. Gründe dafür waren:

- Die Ansprache der Studienpartner erforderte mehr Zeit. Die Kontaktaufnahme war erschwert, da im Sommer 2020 wegen Corona einschränkende Restriktionen zu beachten waren,
- Die Evaluation der wichtigsten Projektpartner für den Nachweis der Machbarkeit des Gepäcktransports und der IT-Plattform erforderte mehr Zeit,
- Verunsicherung der Studienpartner durch Rückfragen durch das seco.

3.2. Organisation

Die Organisation für das Projekt wird einfach und schlank gehalten. Die Oberleitung Marcel Perren, Tourismusdirektor Luzern, stellt die Schnittstellen zu den Destinationen sowie den nationalen Tourismusorganisationen sicher. Die Wissenschaftliche Begleitung Prof. Dr. Christian Laesser, Institut für Systemisches Management der Universität St. Gallen, überwacht fachlich die Ergebnisse und bringt das Knowhow als Experte für touristischen Verkehr und Gepäcktransport ein.

Dres von Weissenfluh nimmt die Projektleitung wahr und stellt die Schnittstelle zum Projekt Grimseltunnel sicher. Die Koordination in den Regionen übernimmt die Ansprache und die Begleitung der Studienpartner (Abb. 8).



Abb. 8: Organisation Projekt

3.3. Umfang der Packages

Nach eingehendem Studium der Anforderungen an neue, zukunftsgerichtete und innovative Packages im Alpenraum einerseits, und der Erkenntnis des qualitativ hochstehenden und sehr vielfältigen Angebots im Perimeter des Swiss Alpine Parks wurde der Umfang der Packages wie folgt festgelegt:

- Übernachtung (Basis Zimmer/Frühstück),
- Transport (Basis öffentlicher Verkehr, Schmalspurnetze und Verbindungsstrecken),
- Gratis Gepäcktransport (zwischen den Aufenthaltsorten).

Neben diesen Basisleistungen sollen – allenfalls in weiteren Schritten – die Packages erweitert werden durch:

- Buchung von Zusatzleistungen wie Besuch von Ausflugszielen, Nutzung von Bergbahnen, Teilnahme an Outdoorveranstaltungen, Vermietung von Sportartikeln, ...
- Themenwochen wie beispielsweise Wanderwochen, Langlaufwochen, Golfwochen, ...

Der Gast bucht das Package für einen bestimmten Zeitraum (z. B. 3, 7, 10 oder 14 Übernachtungen bzw. 4, 8, 11 oder 15 Reisetage). Wenn möglich soll die Abwicklung der Reise flexibel erfolgen, der nächste Aufenthaltsort soll bestenfalls bis am Vortag festgelegt werden. Alle erforderlichen Schritte soll der Gast über eine benutzerfreundliche Plattform steuern.

Herausforderung bei der Ausgestaltung der Packages ist insbesondere die Organisation des Gepäcktransports im Alpenraum. Zudem ist für eine kundenfreundliche Abwicklung der Reise eine IT-Plattform erforderlich, die höchsten Anforderungen genügt.

3.4. Studienpartner

Von Beginn an wird angestrebt die Studie in enger Zusammenarbeit und Unterstützung von Bahnunternehmen, nationalen Institutionen, Destinationen, Wirtschaftsorganisationen, Hotels, Bergbahnen und Ausflugszielen durchzuführen.

Bei Studienbeginn war der Einbezug von insgesamt gegen 200 Studienpartnern in drei Kategorien geplant, in der «Kategorie 1» 15 Bahnen und Organisationen, in der «Kategorie 2» 35 touristische und Wirtschaftsorganisationen, sowie in der «Kategorie 3» 150 touristische Betriebe, darunter gegen 100 Hotels sowie 50 Ausflugsziele, Bergbahnen, Museen und Veranstaltungen sowie Outdoorunternehmen.

Damit sichergestellt wird, dass im Hinblick die Rückmeldungen der Studienpartner aussagekräftig sind, wurden zur Verteilung der Betriebe entlang des Schmalspurnetzes Regionen mit Subregionen gegründet. Als Kriterium wurden die Hotellogiernächte der Tourismusorte als Basis herangezogen. Damit im Hinblick auf die für die Angebote im Alpenraum die relevanten Zielgruppen nicht verzerrt abgebildet werden, sind Anpassungen erforderlich. Um eine repräsentative Verteilung der Studienpartner zu erhalten, wurde folgende Gewichtung vorgenommen:

- Ausländische Logiernächte werden zu 50 % mit einbezogen;
- Bei Logiernächte starken Subregionen, bei denen auch Gruppentourismus vertreten ist, werden lediglich 50 % der Logiernächte berücksichtigt (Berner Oberland Ost, Wallis Süd, Innerschweiz Nord) bzw. 25 % (Graubünden Ost).

Auf Basis der Verteilung der Studienpartner auf die Regionen wurden die Betriebe ausgewählt und im Sommer und Herbst 2020 von den Koordinatoren des Projekts kontaktiert, über 90 % durch einen Besuch mit einem persönlichen Gespräch.

Die meisten der angefragten Betriebe und Institutionen die Teilnahme als Studienpartner zugesagt.⁶ Insgesamt 173 Betriebe haben in einer Absichtserklärung bestätigt, dass sie das Projekt unterstützen und ihr Knowhow einfließen las-

6 ANHANG 3: Liste der Studienpartner

Bestimmung der Studienpartner

Regionen/Subregionen

I	Westschweiz/Tessin	Ia Westschweiz / Ib Tessin
II	Berner Oberland	IIa West / IIb Ost
III	Wallis	IIIa Süd / IIIb Nord
IV	Innerschweiz	IVa Nord / IVb Süd
V	Graubünden	Va West / Vb Ost

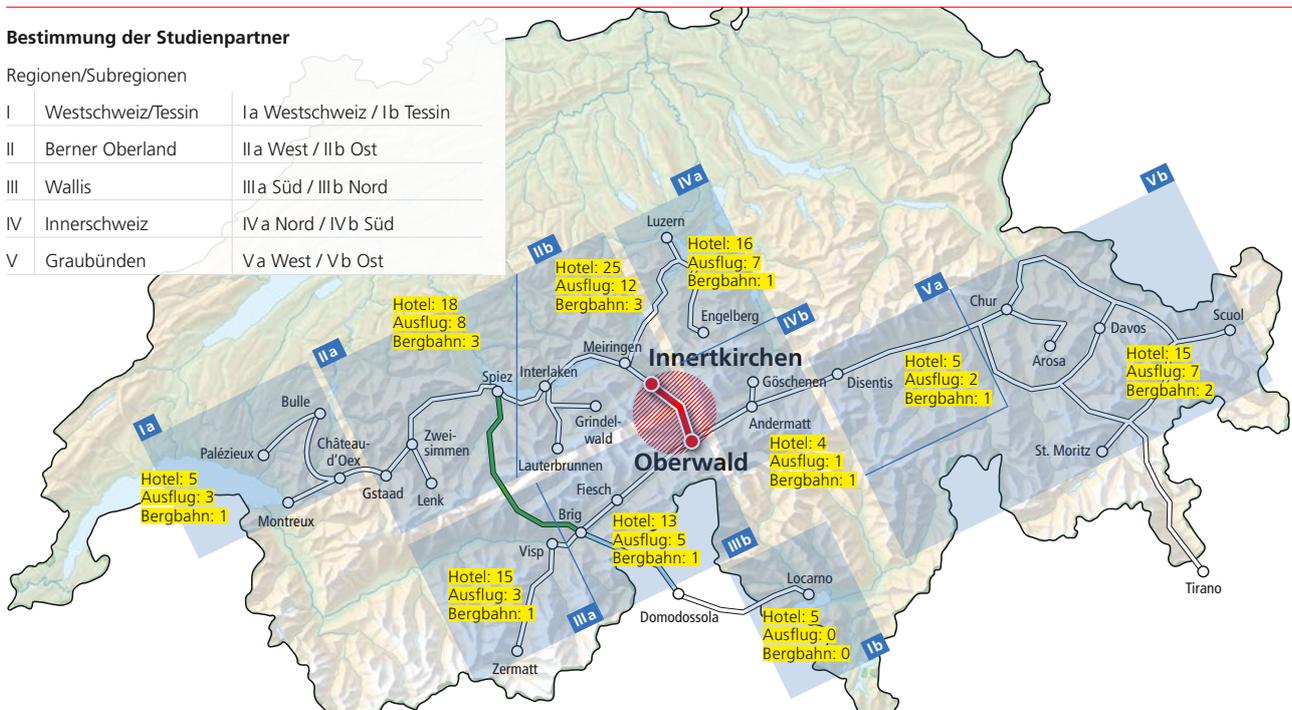


Abb. 9: Aufteilung der Studienpartner auf Regionen

sen, und bereit sind, unentgeltlich dafür Stunden zu leisten («Kategorie 1» 60 Stunden, «Kategorie 2» 30 Stunden, «Kategorie 3» 16 Stunden). Während des Zeitraums der Studie wurden zwei Betriebe geschlossen, ein lediglich Betrieb hat sich nach einem Wechsel in der Führung zurückgezogen.

Bei der regionalen Verteilung wurde die Zielsetzung nicht ganz erreicht. Während die Regionen Bern/Berner Oberland (angestrebt 69, zugesagt 67), Wallis (angestrebt 38, zugesagt 58) und die Innerschweiz (angestrebt 30, zugesagt 36) wie erwartet gut vertreten sind, wurde das Ziel in den Regionen Westschweiz (angestrebt 14, zugesagt 2) und Graubünden (angestrebt 32, zugesagt 10) nicht erreicht. Dies ist mit dem Umstand erklärbar, dass das Projekt einer Grimselbahn im Berner Oberland, im Wallis sowie in der Innerschweiz sehr bekannt ist, nicht aber in der Westschweiz und im Kanton Graubünden. Falls das Projekt umgesetzt wird besteht in diesen beiden Regionen Handlungsbedarf.

Erfreulich ist, dass alle beteiligten 22 Organisationen der Destinationen die Unterstützung als Studienpartner zugesagt haben, weiter sind sechs regionale Dachorganisationen und Wirtschaftsverbände eingebunden. Bei den 87 Hotels (9 *****, 39 ****, 19 ***, 20 Swiss Lodges oder nicht klassifiziert) ist eine Übervertretung im Viersterne-Segment vorhanden. Sehr erfreulich ist das grosse Interesse bei den angefragten Fünfsterne-Hotels. Weiter nehmen 35 Ausflugsziele und 14 Bergbahnunternehmen als Studienpartner teil.

Die 173 Betriebe und Institutionen unterstützen das Projekt mit Eigenleistungen von insgesamt über 3600 Stunden und haben dies mit der Unterzeichnung einer Absichtserklärung zugesichert. Der Wert dieser in Aussicht gestellten Unterstützung beträgt gegen CHF 350'000. Geplant war, dass diese vorwiegend durch Beantwortung von Fragebogen sowie Feedbacks zu Studienergebnissen erfolgt.

3.5. Von der Grimselbahn zur Lötschberg Bergstrecke

Die Idee von der Einführung von destinationsübergreifenden Angeboten im Alpenraum wurde von den Studienpartnern sehr begrüsst. Erstes Ergebnis der Studie aus den Erstgesprächen war, dass von den meistens Studienpartnern gefordert wurde, attraktive und zukunftsgerichtete Packages nicht erst nach Eröffnung einer Grimselbahn anzubieten. Der starke Wunsch lag sicher auch darin begründet, dass im Sommer und im Herbst 2020 wegen der Corona-Pandemie viele Schweizer Gäste den Alpenraum bereisten. Ein Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln mehrere Schweizer Tourismusorte zu bereisen, wäre nach Ansicht vieler Studienteilnehmer stark nachgefragt worden.

Aus diesem Grund wurde beschlossen neben der Grimselbahn als Verbindung zwischen den Schmalspurbahnen auch zu prüfen, ob dafür die Lötschberg-Bergstrecke in Frage kommt. Als Ersatz der geplanten Verbindung der Schmalspurnetze im Nordwesten mit denjenigen im Südosten mit

dem Grimseltunnel (Verfügbar ab 2033) wird die Lötschberg-Bergstrecke einbezogen. Der Vorteil dieser Lösung ist, dass eine Lancierung von Packages im Alpenraum sofort erfolgen kann.

Um möglichst viele Destinationen im Alpenraum abzudecken werden neben dem Rückgrat der Schmalspurbahnen ausgewählte weitere Teilstrecken ins Projekt integriert. Die Verbindung der MOB und der zb erfolgt mittels der BLS-Strecke Zweisimmen–Interlaken Ost. Nach Inbetriebnahme der Umspuranlage in Zweisimmen sind bereits direkte Züge von Montreux nach Interlaken im Einsatz. Um das Tessin und die Centovallibahn einzubinden wird auch die Strecke Brig–Domodossola einbezogen. Die BLS wird somit nebst den Schmalspurbahnunternehmen zum wichtigen und gleichwertigen Partner in die Studie einbezogen.

Die im Perimeter des Projekts berücksichtigten Tourismusgemeinden weisen 35 % der Hotel-Logiernächte in der Schweiz auf.⁷

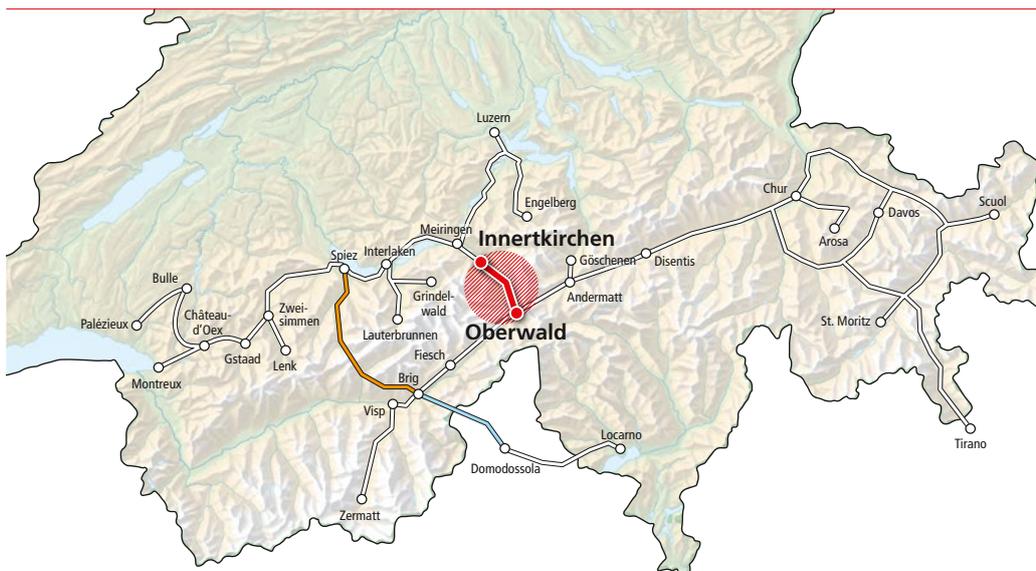


Abb. 10: Schmalspurnetz mit Grimselbahn und Alternative Lötschberg Bergstrecke

7 ANHANG 4: Hotel-Logiernächte Tourismusgemeinden im Perimeter Swiss Alpine Park (2019)

3.6. Machbarkeit Gepäcktransport, Evaluation Studienpartner

Wichtiger Pfeiler bei den skizzierten Packages im Swiss Alpine Park ist der Gepäcktransport. Zwar gibt es Ansätze für einen Gepäcktransport in der Schweiz. So bieten beispielsweise die SBB einen «Tür zu Tür»-Service für die Beförderung des Gepäcks an. Da dies zwischen Aufgabe und Auslieferung mehrere Tage dauert wird das Angebot für An- und Abreise in Anspruch genommen. Einige Reiseanbieter haben in Programmen – beispielsweise bei Wanderferien – den Gepäcktransport im Programm. Flächendeckend im Alpenraum wird ein tagesgenauer, das heisst Abholung und Lieferung am selben Tag, Gepäckservice nicht angeboten.

Erste Wahl für den Gepäcktransport zwischen Tourismusorten entlang der Schmalspurbahnen wäre selbstverständlich die Nutzung der Bahn. Bereits in Erstgesprächen haben alle Bahnen mitgeteilt, dass diese Variante nicht möglich ist. Alle Ressourcen für Gütertransport wurden stillgelegt. Heute im Betrieb eingesetzte Zugkompositionen bieten mit den modernen Kupplungssystemen nicht mehr die Möglichkeiten, Güterwaggons anzuhängen.

Verschiedene Transportunternehmen transportieren Güter auf der Strasse oder auch kombiniert auf Schiene und Strasse. Diese gängigen Angebote kommen für den Gepäcktransport im Swiss Alpine Park nicht in Frage, da diese Güter vorzugsweise über Nacht transportiert werden.

Somit bleibt nach umfangreichen Abklärungen nur die Möglichkeit, für den Transport vom Gepäck im Alpenraum ein neues Transportsystem zu entwickeln. Die Wahl als Studienpartner für die Lösung der Frage des Gepäcktransports im Alpenraum fiel auf die Firma Planzer Transport AG. Planzer hat bereits Erfahrung bei Lieferung von Gütern im Alpenraum und zeigt sich bereit, unentgeltlich Studien zum Nachweis eines Gepäcktransports im Alpenraum auszuführen.

3.7. Machbarkeit IT-Plattform, Evaluation Studienpartner

Obschon es im Schweizer Tourismus eine sehr grosse Anzahl von unterschiedlichen IT-Lösungen gibt, werden diese von recht wenigen Anbietern realisiert. Verschiedene Destinationen wurden nach Erfahrungen mit den IT-Anbietern gefragt. Die Antworten fielen recht unterschiedlich aus.

Viele der für die Abwicklung der Packages erforderlichen Module sind bereits im Einsatz, so zum Beispiel für Hotelreservierungen, für den Kauf von Bahntickets als auch von Bergbahntickets, oder den Eintritt in Museen oder der Zutritt zu Konzerten. Zudem hat fast jede Destination einen lokalen oder regionalen Marktplatz, die auch Produkte und Leistungen anbieten. Erstaunlich hier wie viele unterschiedliche Lösungen für deckungsgleiche Anforderungen existieren.

Auch im Interesse der Studienpartner wurde Wert auf zwei wichtige Aspekte bei IT-Lösungen gelegt:

- «Open Source»

Die IT-Plattform soll unter Wahrung des Prinzips «Open Source» realisiert werden. Die Quellcodes werden offengelegt und sind für andere Anbieter zugänglich und kopierbar. Dies gilt insbesondere für die Schnittstellen, so dass bestehende andere Anwendungen leicht eingebunden werden können,

- Abrechnung nach Transaktionen

Verglichen mit anderen Branchen leidet der Tourismus unter kleinen Margen. Mit ein Grund dafür ist, dass für eingekaufte Leistungen hohe Kommissionen abgegeben werden müssen, beispielsweise bei der Nutzung von Buchungsplattformen. Ein Augenmerk der Studie ist, dass erwirtschaftete Erträge grundsätzlich den Leistungserbringern zufließen. Für die zu realisierende IT-Lösung heisst dies, dass abgewickelte Aktivitäten nach Transaktionen abgerechnet werden, und Kommissionen nur entrichtet werden, wo dies anders nicht möglich ist.

Nach umfangreichen Vorabklärungen wurde entschieden, dass die Firma SpotWerbung, St. Moritz, als Studienpartner für die IT-Lösung gewählt wird. Mit Ausnahme des Moduls für die Abwicklung des Gepäcktransport hat SpotWerbung nachgewiesen, dass für alle anderen erforderlichen Module Anwendungen im Markt erfolgreich im Einsatz sind. Die Forderungen nach einer «Open Source»-Struktur und Abrechnung nach Transaktionen sind bei SpotWerbung erfüllt.

3.8. Ermittlung der Ausgangsdaten zum Nachweis der Machbarkeit

Zum Nachweis der Machbarkeit insbesondere des Gepäcktransports, aber auch zur Ermittlung der Kosten der Packages, werden Ausgangsdaten benötigt. Da derzeit keine diesbezüglichen Angebote auf dem Markt sind, fehlen diese. Die Ermittlung der erforderlichen Angaben erfolgt durch eine Simulation, bzw. zur Prüfung und Bewertung von verschiedenen Varianten durch mehrere Simulationen.

Alle Berechnungen beruhen auf den Basisleistungen der Packages von Übernachtung (Basis Zimmer/Frühstück), Transport mit öffentlichem Verkehr sowie Gepäcktransport

zwischen den Ferenzielen. Damit die Berechnungen nicht zu umfangreich werden, sind Vereinfachungen in den Annahmen erforderlich. So werden alle Simulationen auf Basis von zwei erwachsenen Reisenden im Doppelzimmer, die je einen Koffer mitführen, durchgeführt. Die Aussagekraft für Nachweis der Machbarkeit ist dennoch gegeben. Die Ermittlung von Packagepreisen für weitere Varianten (Einzelzimmer, Kinder, ...) kann später erfolgen.

Die Preise der Basisangebote setzen sich somit aus den Kosten für den Transport, die Übernachtungskosten sowie die Kosten für den Gepäcktransport zusammen. Die Simulationen für den Nachweis der Machbarkeit des Gepäcktransports und die Errechnung der Packagepreise werden auf der Grundannahme durchgeführt, dass in einem Tourismusjahr 15000 Packages von unterschiedlicher Reisedauer abgesetzt werden (Abb. 11).

Aus dem Mengengerüst geht hervor, dass weitere Annahmen getroffen werden. Bei der Zuweisung der Anzahl transportierter Gepäckstücke pro Package wird davon ausgegangen, dass nicht an allen Tagen eine Verschiebung stattfindet. Mit diesen Annahmen ergibt sich als Ausgangslage für die Simulationen, dass bei 15000 abgesetzten Packages in einem Jahr 234000 Logiernächte erzielt und 171000 Gepäckstücke transportiert werden.

Packagedauer	3 Übernachtungen, 4 Reisetage	7 Übernachtungen, 8 Reisetage	10 Übernachtungen, 11 Reisetage	14 Übernachtungen, 15 Reisetage
Anzahl	4500	4500	3000	3000
Im Sommer	3600	3600	2250	2250
Im Winter	900	900	750	750
Personen	2 Erwachsene	2 Erwachsene	2 Erwachsene	2 Erwachsene
Gepäcktransporte	4	10	16	20
Logiernächte	27 000	63 000	60 000	84 000
Gepäckstücke	18 000	45 000	48 000	60 000

Abb. 11: Grundannahmen für Simulationen

Der Touring-Gast ist im Alpenraum bisher schwergewichtig im Sommer unterwegs. In den nachfolgenden Berechnungen wird davon ausgegangen, dass die Packages im Sommer eine höhere Nachfrage als im Winter verzeichnen werden, und es wird eine Verteilung von $\frac{3}{4}$ (absolut 11 650 Packages) im Sommer (Mai bis Oktober) und $\frac{1}{4}$ (absolut 3350 Packages) im Winter (November bis April) festgelegt.

Monat	Verteilung gewichtet	Verteilung Logiernächte
Januar	4.2 %	7.2 %
Februar	4.6 %	7.9 %
März	5.0 %	8.5 %
April	4.0 %	6.8 %
Mai	10.0 %	7.6 %
Juni	12.6 %	9.6 %
Juli	15.1 %	11.5 %
August	14.9 %	11.4 %
September	12.3 %	9.4 %
Oktober	10.1 %	7.7 %
November	3.1 %	5.3 %
Dezember	4.2 %	7.2 %

Abb. 12: Verteilung der Packages auf die Monate

Bei der Besprechung von Ergebnissen werden Sensitivitätsanalysen zu den ausgewiesenen Kosten angestellt, die auf weniger verkauften Packages oder mehr verkauften Packages basieren.

3.9. Erhebungsmethoden Fragebogen und Workshops

Ziel der Studie ist es, das Knowhow der Studienpartner einzubeziehen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Interessen der Leistungserbringer wo immer möglich in die Ausgestaltung der Packages einfließen. Mit dem Instrument der digitalen Befragungen kann dies optimal erreicht werden. Die Studienpartner haben weder im Erstgespräch dagegen Einwände geäußert noch haben sich bei zwei ersten Befragungen Schwierigkeiten ergeben. Der Rücklauf war jeweils über 60 % und die Ergebnisse waren sehr aussagekräftig.

Nach einer Intervention des seco, wonach die angewandte pauschale Zeiterfassung der erbrachten Eigenleistungen der Studienpartner durch die Projektleitung nicht statthaft ist, musste das geeignete Erhebungsmittel der Befragung aufgegeben werden.

Als Ersatz wurden die Fragestellungen an Workshops besprochen. Der Aufwand für Organisation und Durchführung sowie auch die Kosten sind ungleich höher als bei der Befragung mittels Fragebogen, zudem war die Beteiligung entsprechend tiefer. Die Aussagekraft der Ergebnisse aus den Besprechungen an den Workshops sind jedoch höher einzustufen als bei den Fragebogen.

3.10. Ownership

In der Studie wird auch aufgezeigt, welche Partner in welcher Form im Falle einer Umsetzung beteiligt sind. Ein Modell, das einen möglichen Ansatz bei einer Realisierung von Packages im Swiss Alpine Park aufzeigt, stammt von Christian Laesser (Abb. 13).

Direkt beteiligte Betriebe und Organisationen wie Hotels, Bahnen und Destinationen, schliessen sich zu einer Genossenschaft «Swiss Alpine Park» zusammen. Diese ist Eigentümerin und bestimmt über Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Packages sowie über deren Vermarktung. Ebenfalls entscheidet sie über die Verteilung von allfälligen Gewinnen. Dies kann auch über Ausschüttungen an die Genossenschafter nach vorgegebenen Regeln erfolgen.

Die Genossenschaft ist Mehrheitsbesitzerin, allenfalls mit weiteren Partnern, an der Aktiengesellschaft «Swiss Alpine Park». Diese übernimmt die operative Abwicklung der Packages.

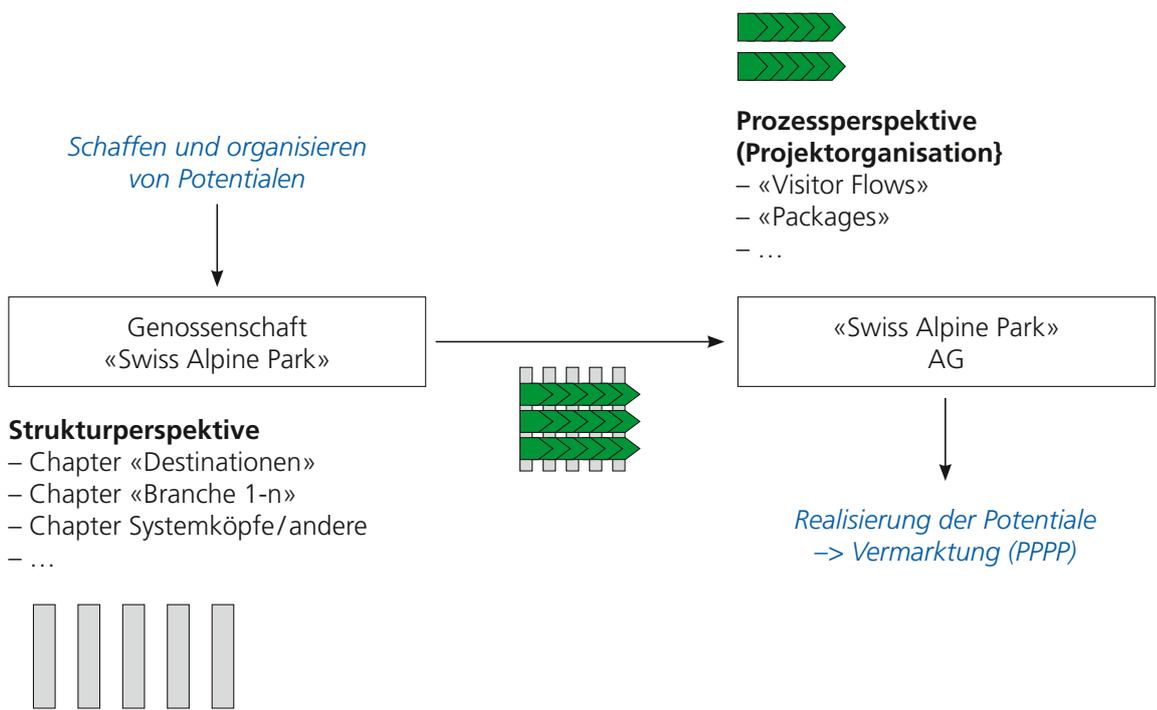


Abb 13: Modell Ownership Swiss Alpine Park

3.11. Ablauf der Studie

Aus den Erkenntnissen, was für eine erfolgreiche Einführung von Packages im Swiss Alpine Park vorausgesetzt wird, lässt sich der Ablauf der Studie ableiten.

Im Zentrum steht der Nachweis der Machbarkeit der Einführung eines Gepäcktransports im Alpenraum. Nur wenn eine stabile, kundenfreundliche und kostengünstige Lösung möglich ist, kann die Einführung von Packages weiter geprüft werden. Nächste Hürde sind die Preise der Angebote. Kosten für Unterkunft, ÖV-Ticket und Gepäcktransport müssen marktfähig sein. Weiter ist zu klären, ob für die Buchung der Packages und die Abwicklung der Reise sich eine IT-Plattform mit vertretbarem Aufwand realisieren lässt.

In die Abklärungen zu den einzelnen Schritten fließen fortlaufend Inputs der beteiligten Studienpartner ein, die einerseits über Befragungen und Workshops eingebracht werden.

Bei Abschluss der Studie werden erste Abschätzungen zu den Marktchancen eingeholt und geklärt, ob das Interesse bei Betrieben für einen Eintritt in eine Trägerschaft vorhanden ist.

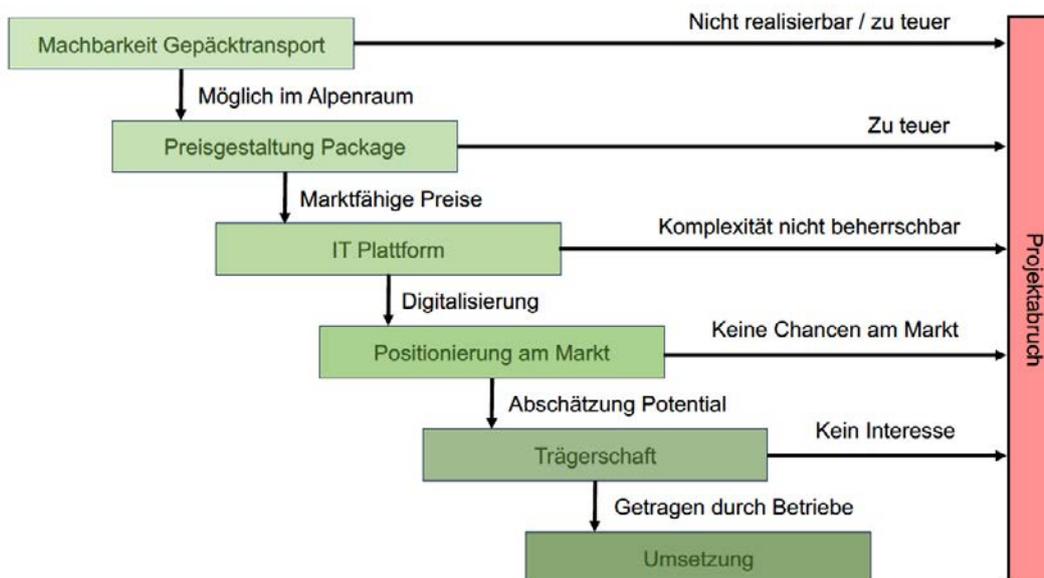


Abb. 14: Ablauf der Studie

4. Einbezug der Studienpartner

Damit einzuführende Packages im Swiss Alpine Park sowohl die Bedürfnisse der Gäste, aber auch die Interessen der Anbieter so weit als möglich erfüllen, wird den beteiligten Studienpartnern die Möglichkeit geboten, deren Knowhow einzubringen. Dies ist wichtig aus mehreren Gründen wichtig:

- die Beteiligten bringen spezifisches Fachwissen und Expertise in ihre jeweiligen Bereiche ein. Dieses Fachwissen ist entscheidend, um die Herausforderungen und Anforderungen des Projekts zu verstehen und effektive Lösungen zu entwickeln,
- sie Beteiligten können innovative Ideen und Best Practices aus ihren jeweiligen Fachgebieten einbringen, um Prozesse zu optimieren und effizientere Lösungen zu entwickeln,
- der Einbezug der Beteiligten fördert das Engagement und die Beteiligung aller relevanten Parteien am Projekt. Dies kann die Akzeptanz und Unterstützung des Projekts erhöhen,

- die Beteiligten können dazu beitragen, potenzielle Risiken und Herausforderungen frühzeitig zu identifizieren und geeignete Massnahmen zur Risikominderung zu entwickeln,
- das Knowhow der Beteiligten kann sicherstellen, dass die entwickelten Lösungen und Pläne tatsächlich umsetzbar sind und den Bedürfnissen und Ressourcen gerecht werden,
- der Einbezug des Knowhows der Beteiligten ermöglicht den Wissenstransfer und die Weitergabe von Informationen und Erfahrungen zwischen den verschiedenen Beteiligten.

Insgesamt trägt der Einbezug des Knowhows der Beteiligten dazu bei, dass ein Projekt effektiv geplant, entwickelt und umgesetzt wird und die besten Ergebnisse erzielt werden können.

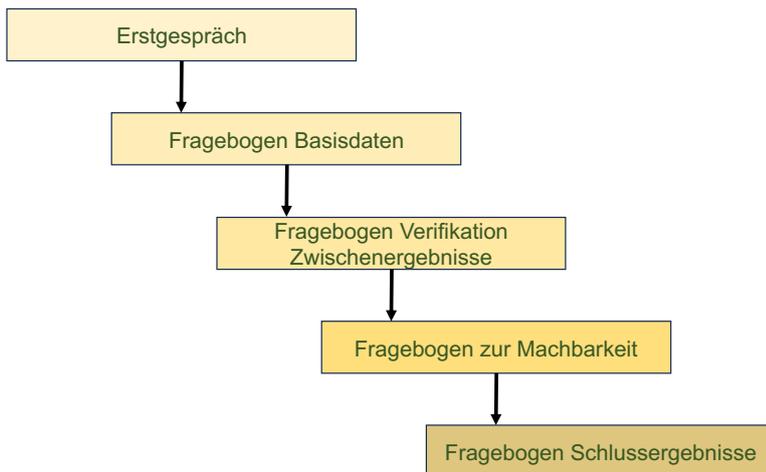


Abb. 15: Einbezug des Knowhows der Studienpartner

Dank des Einbezugs neuer Möglichkeiten, welche dank der fortschreitenden Digitalisierung heute verfügbar sind, kann auf das Wissen von Beteiligten rasch und unkompliziert zugegriffen werden. Der Rücklauf mit über 95 % bei der Erhebung der Basisdaten und mit über 50 % bei der Verifikation der Zwischenergebnisse ist befriedigend, die Ergebnisse sind aussagekräftig.

Im Verlauf der Studie musste die Methode zum Einbezug der Studienpartner modifiziert werden. Die Methode der Befragung mittels elektronischer Fragebogen hat die Schwierigkeit, dass es für die Erhebung des Zeitbedarfs für die Ausfüllung durch die Studienpartner keine befriedigende Lösung gibt. Der Nachweis der Erbringung der Eigenleistungen ist somit nicht gegeben. Deshalb wurde für den Schritt der Besprechung der Ergebnisse zur Machbarkeit des Gepäcktransports im Alpenraum und der Einführung von Packages beschlossen, Workshops an verschiedenen Orten durchzuführen. Die Ergebnisse werden durch die Teilnehmenden der Workshops mittels Fragebogen dokumentiert.

Der Hürde für den Einbezug des Knowhows ist für den Studienpartner allerdings deutlich höher. Beim Fragebogen kann Ort und Zeit der Ausfüllung selbst bestimmt werden, beim Workshop wurde eine Terminumfrage mit mehreren Zeitfenstern durchgeführt. Auch bei der Wahl des optimalen Termins konnten nicht alle Interessierten teilnehmen. Viele der Studienpartner haben sich entschuldigt, dass wegen der hohen Arbeitsbelastung und teilweise auch aus Gründen des Personalmangels ganz auf eine Teilnahme verzichtet werden musste.

Die Beteiligung an den Workshop mit über 25 % der Studienpartner darf als befriedigend betrachtet werden. Vorteil dieser Methode ist, dass die Rückmeldungen viel umfassender ausfallen, und dass ein intensiver Austausch unter den Teilnehmenden entsteht.

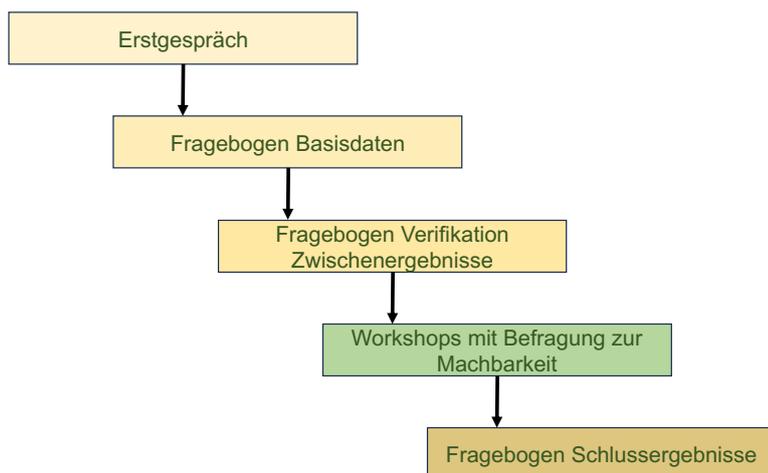


Abb. 16: Einbezug des Knowhows der Studienpartner modifiziert

4.1. Erstgespräch

Mit fast allen Studienpartnern wurde ein ausführliches Erstgespräch geführt. Dabei wurde das Ziel der Studie erklärt. Das Interesse an Packages im Alpenraum war sehr gross. Insbesondere mit der Einführung eines Gepäcktransports in Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr wurde sehr begrüsst.

Herbert Volken, Alt Grossratspräsident des Kantons Wallis und Beirat der Grimselbahn AG hat als Koordinator des Projekts im Oberwallis vom August bis Oktober 2020 entlang der Strecke der Matterhorn Gotthard Bahn, zwischen Zermatt und Oberwald, mit insgesamt 45 auserwählten Studienpartnern Kontakt aufgenommen und diese persönlich besucht. 42 Betriebe haben eine Absichtserklärung betreffend der Unterstützung des Projekts und der Zusicherung der Eigenleistungen ohne Verrechnung unterzeichnet. Lediglich drei Betriebe haben trotz mehrmaliger Besuche, Telefonate oder E-Mails auf eine Teilnahme als Studienpartner am Projekt verzichtet.

Die Absichtserklärung unterzeichnet haben 31 Hotels, zwei Bergbahnen (Aletsch Bahnen AG und Zermatt Bergbahnen AG), die Postauto Oberwallis, sowie acht Ausflugsziele (Bergsteigen, Flying, Golf, Kongress, Kultur, Langlauf).

Von sämtlichen Betrieben wurde er durch den Besitzer oder die Besitzerin, den Direktor oder die Direktorin, oder die Geschäftsführung persönlich empfangen. Alle waren vom Projekt Grimselbahn begeistert, insbesondere aber von deren Nutzen für den Tourismus. Grossmehrheitlich waren diese an den neuen Packages mit Gepäcktransport sehr interessiert.

Alle Studienpartner waren bereit, Fragebogen auszufüllen oder weitere Gespräche zu führen. Einige regten an, sich regional in Gruppen zu einem Meinungsaustausch an Workshops zu treffen. Sehr oft kam die Frage, ob dieser Gepäcktransport nicht schon früher, also nicht erst nach Inbetriebnahme der Grimselbahn angeboten werden könne.

Nach Erhalt der Fragebogen hatte sich jeweils der eine oder andere Studienpartner gemeldet und über den Stand des Projektes informiert. Bei gelegentlichen Zufallstreffen wurde die Grimselbahn und der Gepäcktransport von ihnen immer angesprochen. Dabei war jeweils stark spürbar, dass die neuen Packages mit Gepäcktransport dringend und baldmöglichst erwartet werden.

Gerhard Fischer, Alt Grossratspräsident des Kantons Bern und Beirat der Grimselbahn AG hat im Berner Oberland zwischen September und November 2020 insgesamt 42 Betriebe (24 Hotels, 8 Berg- und Ausflugsbahnen und 10 Ausflugsziele) besucht. Seine Ansprechpartner waren Verwaltungsratspräsidenten, CEO's und Direktoren sowie Marketing-Verantwortliche. Die Erstgespräche dauerten zwischen ein bis über zwei Stunden und das Projekt «Nutzen der Grimselbahn für den Tourismus» wurde im Detail vorgestellt.

Das Projekt stiess überall auf grosses Interesse und der Nutzen von Packages im Alpenraum wurde schnell begriffen. Beim Gesprächsabschluss wurden die unterbreiteten Absichtserklärungen unterzeichnet und die Teilnahme an den Befragungen zugesichert.

In der Innerschweiz hat Jost Meyer, Gemeinderat Andermatt und Beirat der Grimselbahn AG, über 30 Betriebe besucht und zur Teilnahme als Studienpartner bewegt. Die meisten telefonischen Kontakte waren sehr freundlich und die Gesprächspartner waren hilfsbereit. In der Regel wurde er direkt mit dem CEO oder dem Marketingverantwortlichen verbunden. Die vereinbarten Termine wurden eingehalten.

Im persönlichen Gespräch anlässlich des Besuchs entwickelte sich sehr schnell ein interessantes Gespräch. Ein kurzer Film über das Projekt Grimseltunnel war ein perfekter Start in die Gespräche. Die Packages im Swiss Alpine Park sind auf grosses Interesse gestossen und die meisten Fragen wurden kompetent beantwortet. Interessiert waren auch immer das weitere Vorgehen und der Zeithorizont. Häufige Fragen waren, wer bereits als Studienpartner zugesagt hat. Eine gewisse Exklusivität war bei vielen Partnern sehr wichtig. Dass ein neues Produkt den touristischen Wert im ganzen Alpenraum steigert, wurde sehr geschätzt. Es war sehr befriedigend, wie viele sehr unterschiedliche Betriebe in das Projekt eingebunden werden konnten.

Die Ansprache der Studienpartner erfolgte in der zweiten Jahreshälfte 2020. Dabei ist anzumerken, dass dies wenige Monate nach dem Ausbruch der Corona-Pandemie geschah und deshalb erschwerte Bedingungen herrschten.

4.2. Erkenntnisse aus den Fragebogen und der Workshops

Während der Studie wurden die Studienpartner eingeladen an Befragungen teilzunehmen. Alle Ergebnisse der Befragungen sind detailliert ausgewiesen.⁸ Folgende Fragebogen wurden den Betrieben zur Ausfüllung unterbreitet:

- Erstbefragung Hotels: Juni / Juli 2020, 87 Teilnehmende, 83 vollständig ausgefüllte Fragebogen (Rücklauf 95 %)
- Erstbefragung Ausflugsziele: August 2020, 35 Teilnehmende, 33 vollständig ausgefüllte Fragebogen (Rücklauf 94 %)
- Erstbefragung Bergbahnen: August 2020, 14 Teilnehmende, 14 vollständig ausgefüllte Fragebogen (Rücklauf 100 %)
- Verifikation der Zwischenergebnisse Hotels: September 2021, 42 Teilnehmende, 37 vollständig ausgefüllte Fragebogen (Rücklauf 43 %)
- Verifikation der Ausflugsziele: September 2021, 21 Teilnehmende, 17 vollständig ausgefüllte Fragebogen (Rücklauf 49 %)
- Verifikation der Zwischenergebnisse Bergbahnen: September 2021, 7 Teilnehmende, 7 vollständig ausgefüllte Fragebogen (Rücklauf 50 %)
- Verifikation der Zwischenergebnisse Destinationen und Wirtschaftsorganisationen: September 2021, 26 Teilnehmende, 20 vollständig ausgefüllte Fragebogen (Rücklauf 71 %)
- Der Rücklauf, nur vollständig ausgefüllte Fragebogen wurden berücksichtigt, betrug bei der Erstbefragung 96 % und bei der Verifikation der Zwischenergebnisse noch 52 %.
- Von den 44 Teilnehmenden an den Workshops (27 % der eingeladenen Studienpartner) haben 17 oder 39 % den Fragebogen zur Vorbereitung des Workshops sowie deren 24 oder 55 % den Fragebogen nach dem Workshop eingereicht.

4.2.1. Erstbefragung

Die Erstbefragungen der Studienpartner erfolgten im Sommer 2020. Aus der Erstbefragung konnten wertvolle Erkenntnisse für die Studie gewonnen werden. Nachfolgend werden diese in kurzen Zügen dargestellt und der Bezug zu den Packages wird hergestellt.

Die Studienpartner, sowohl Hotels, Ausflugsziele und Bergbahnen, werden in der Regel als Zweisaisonbetriebe geführt. Im Sommer haben sie meist vom Juni bis Oktober, im Winter vom November und Dezember bis April geöffnet.

→ Es besteht ein grosses Potential für eine Saisonverlängerung. Bedingt durch den Klimawandel wird in vielen Destinationen im Alpenraum insbesondere die Sommersaison länger. Mai und Oktober bieten dafür ein grosses Potential.

→ In der Wintersaison sind Angebote für Nichtskifahrer zunehmend gefragt. Der Anteil der Gäste, die aktiv Wintersport betreiben, geht zunehmend zurück, neue Ideen sind gefragt.

Die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr wird von den Studienpartnern bei den Hotels mit 34 %, mit den Ausflugszielen mit 37 % und bei den Bergbahnen mit lediglich 19 % angegeben. Der tiefe Wert bei den Bergbahnen ist insbesondere auch auf die Skifahrer im Winter zurückzuführen, welche die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr meiden.

→ Packages mit ÖV-Ticket inklusive können einen Anreiz schaffen, in den Ferien vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.

Der Anteil der Individualgäste ist sowohl bei den Hotels mit 72 % als auch bei den Bergbahnen mit 74 % sehr hoch. Die wichtigsten Gästesegmente sind über alle Betriebe die Familien, Pensionierte und Sportler.

→ Die Packages im Swiss Alpine Park sind insbesondere auf diese Segmente auszurichten.

Von Interesse sind auch die Wünsche der Gäste, die nicht erfüllt werden können. Bei den Hotels wurde beispielsweise genannt, dass Gästekarten attraktiver sein können, insbesondere was die Nutzung der Bergbahnen betrifft. Auch werden ein Ticketverkauf an der Rezeption sowie Taxi- und Abholservices gewünscht.

→ Bei der Ausgestaltung der Packages können einige der Wünsche berücksichtigt werden.

4.2.2. Verifikation der Zwischenergebnisse

Ein Jahr nach den Erstbefragungen wurde im Herbst 2021 eine zweite Runde von Befragungen durchgeführt. Dabei sind die vorliegenden Zwischenergebnisse in einem Bericht vorgestellt und die Packages grob umschrieben worden. Ein erstes Transportsystem für die Gepäckstücke wurde präsentiert, eine Berechnung von Preisen der Packages wurde zur Diskussion gestellt. Ziel der Umfrage war von den Studienpartnern eine Einschätzung zu den Erkenntnissen über die Ausgestaltung der Packages im Swiss Alpine Park mit Unterkunft, ÖV-Tickets und Gepäcktransport zu erhalten. Die Rückmeldungen werden zur Weiterentwicklung und zur Erhöhung der Marktfähigkeit der Packages berücksichtigt.

Nachfolgend werden aus den umfangreichen Informationen aus den Antworten aus den Fragebogen zusammenfassend einige Aspekte umschrieben, die in die weitere Entwicklung der Packages einfließen.

Unbestritten ist aus Sicht der Studienpartner, dass für Packages mit Unterkunft, ÖV-Tickets und Gepäcktransport im Alpenraum eine Nachfrage vorhanden ist.⁹ Die Frage wie die Studienpartner aus Sicht ihrer Gäste die Nachfrage der

⁹ Der Tourismus im Zeitraum der Befragungen im Herbst 2021 war immer noch von der Corona-Pandemie geprägt. Im Alpenraum war eine deutliche Zunahme von Gästen aus der Schweiz zu verzeichnen, die das eigene Land bereisten und entdeckten. Viele Studienpartner hätten sich gewünscht, dass diese Packages bereits auf dem Markt gewesen wären.

Packages beurteilen, ergab noch höhere Werte. Den Befragten wurden auch beispielhaft errechnete Gesamtpreise für Unterkunft, ÖV-Tickets und Gepäcktransport unterbreitet.

→ Insgesamt wird den Packages mit Übernachtung, ÖV-Tickets und Gepäcktransport attestiert, dass eine Nachfrage vorhanden ist. Die unterbreiteten Preisvorstellungen wurden von den Studienpartnern sowohl von Ausflugszielen, Bergbahnen und Destinationen grossmehrheitlich als richtig eingestuft. Lediglich bei den Hotels fand je etwa die Hälfte der Befragten, die Preise seien richtig beziehungsweise seien zu tief.

Breit getragen wird das Ziel, die Packages ganzjährig anzubieten. Ein wichtiger Punkt war aber die Frage der Preisgestaltung. Ein Einheitspreis für das ganze Jahr ist wegen der Schwankungen der Preise nach Saisonzeiten nicht zielführend, auch Sommer- und Winterpreise nicht. Grosse Zustimmung fand der Vorschlag nach vier Preisen für Sommer-Haupt- und -Nebensaison sowie für Winter-Haupt- und Nebensaison. Bei den Hotels war der Wunsch nach dynamischer Preisgestaltung sehr stark vertreten.¹⁰

→ Die Packages sollen ganzjährig angeboten werden. Saisonale Preisgestaltungen mit Haupt- und Nebensaison werden angestrebt.

Wichtiges Thema bei den Hotels sind die Abhol- und Lieferzeiten der Gepäckstücke. Seitens der Gäste ist erwünscht, dass deren Koffer am Morgen möglichst spät bereitgestellt und Nachmittag früh ausgeliefert werden. Ein erfolgreiches System des Gepäcktransports im Alpenraum bedingt, dass die Zeiten von den Touristen akzeptiert werden. Anders verhält es sich bezüglich des Transportsystems. Fahrzeiten und Umschlagzeiten bestimmen, zu welchen Zeiten die Knoten angefahren werden. Insbesondere bei den Start- und Endknoten der einzelnen Strecken wird es abzuwägen sein, was für die Gäste zumutbar ist.

Aus der Befragung der Hotels geht hervor, dass als Abholzeit der Koffer im Hotel am Morgen 09.00 akzeptiert wird, 09.30 wäre besser. Am Abend ist die Bereitstellung um 17.00 erwünscht, früher wäre besser, allerdings ist auch 18.00 noch vertretbar.

→ Für die Studie wird übernommen, dass die Gepäckstücke nach Möglichkeit nicht vor 09.00 abgeholt und nicht nach 17.00 ausgeliefert werden.¹¹

Bei den Ausflugszielen stellt sich die Frage, inwiefern diese in die Packages eingebunden werden. Aus der Erstbefragung geht bei den Hotels hervor, dass bei Gästen durchaus erwünscht wäre Tickets an der Rezeption zu erwerben. Die Ausflugsziele geben an, dass sie offen sind, dass Eintritte über die Plattform gebucht werden können und allenfalls auch Ermässigungen gewährt werden können. Dasselbe gilt auch für weitere Dienstleistungen wie Vermietung von Outdoor-Utensilien bis hin zur Buchung von Outdoor-Aktivitäten. Erwünscht ist die Möglichkeit die Zusatzleistungen als Option, allenfalls auch mit Ermässigungen zu buchen.

Ähnliche Ergebnisse ergeben die Befragungen der Bergbahnunternehmen. Erwünscht ist die Buchbarkeit sowohl von Bergbahntickets als auch von zusätzlichen Leistungen wie beispielsweise der Berggastronomie.

→ Die Reservation von Zusatzleistungen über die IT-Plattform ist erwünscht und wird als Vorgabe für die Entwicklung der Buchungsplattform aufgenommen.

Die Destinationen geben in der Befragung an, dass sie deren Leistung in der Unterstützung der Vermarktung der Packages sehen, nicht aber in der Organisation des Gepäcktransports vor Ort. Stark erwünscht ist die Integration der bereits bestehenden regionalen Marktplätze in die Buchungsplattform.

→ Auf die regionalen Marktplätze kann über die IT-Plattform zugegriffen werden.

10 Eine dynamische Preisgestaltung insbesondere für die Übernachtungspreise ist mit Pauschalpreisen für Packages nicht vereinbar. Denkbar wäre ein Preismodell, bei dem das Hotel die «Preisführerschaft» hat, indem zum Übernachtungspreis die ÖV-Pauschale und die Gepäcktransport-Pauschale einkassiert. Bei der Weiterentwicklung der Packages wird aber bei der Preisgestaltung auf Pauschalen gesetzt.

11 Zur Vereinfachung werden bei der Entwicklung der Transportkonzepte für die Abhol- und Lieferzeiten diejenigen der Mini-Hubs (Umschlagplätze) der Knoten angegeben. Damit bleiben unterschiedliche Transportzeiten zwischen Hotel und Mini-Hub unberücksichtigt.

4.2.3. Erkenntnisse aus den Workshops

Nach Abschluss der Vorarbeiten, insbesondere für die Einführung eines Transportsystems für Gepäckstücke im Alpenraum sowie Evaluation einer IT-Plattform, sind die Ergebnisse mit den Studienpartnern abgestimmt worden. Dazu sind sechs Workshops in verschiedenen Destinationen durchgeführt worden, an denen insgesamt 44 Studienpartner teilgenommen haben.

Als Vorbereitung auf die an den Workshops zu besprechenden Themen wurde ein Fragebogen zugestellt. Nach Abschluss der Workshops wurden die gleichen Fragen nochmals gestellt. Damit wird auch geprüft, welche Unterschiede vor und nach der Besprechung der Themen festzustellen sind. Die Workshops dauerten je 2.5 Stunden und boten Gelegenheit, einige Themen auch vertieft zu besprechen. Obschon die Austragungsorte bezüglich der Tourismusformen in sehr unterschiedlichen Destinationen stattgefunden haben, sind die Ergebnisse sehr konform.

In der in den Workshops zur Verfügung stehenden Zeit wurden zu den Packages im Alpenraum viele Aspekte, teilweise bis ins Detail, besprochen. Die Diskussionen verliefen sehr engagiert und es wurden Erkenntnisse gewonnen, die für die Studienergebnisse sehr wertvoll sind.

Wichtiges Einstiegsthema war die Frage, was ein marktfähiger Preis für Ferien im Alpenraum mit Unterkunft, Tickets für den öffentlichen Verkehr und Gepäcktransport ist. Eine Woche (sieben Übernachtungen bzw. acht Reisetage) im ***-Hotel mit Halbtaxabonnement wurde als Musterbeispiel ausgewählt. Die Vorarbeiten haben einen Preis im Winter von 1081 CHF pro Person, im Sommer 1185 CHF ergeben.

Wichtige Erkenntnis aus den Diskussionen in den Workshop war, dass die Packages nicht über den Preis zu verkaufen sind. Das Produkt wird als derart gut eingestuft, dass die Marktfähigkeit auch bei höheren Kosten gegeben ist. Der durchschnittliche Wochenpreis stieg folgerichtig zwischen den Befragungen an.

→ Bei der Preisgestaltung der Packages werden keine Abzüge vorgenommen.

Befragung vor Workshops

	Ø	Gut	Befriedigend	Schlecht
0 bis 5 %	Ø: 1.21 Σ: 14	12 85.71%	1 7.14%	1 7.14%
5% bis 10%	Ø: 1.64 Σ: 14	5 35.71%	9 64.29%	
10% bis 15%	Ø: 2.29 Σ: 14	3 21.43%	4 28.57%	7 50%
über 15%	Ø: 2.79 Σ: 14	1 7.14%	1 7.14%	12 85.71%

Befragung nach Workshops

	Ø	Gut	Befriedigend	Schlecht
0 bis 5 %	Ø: 1 Σ: 23	23 100%		
5% bis 10%	Ø: 1.43 Σ: 23	13 56.52%	10 43.48%	
10% bis 15%	Ø: 2.48 Σ: 23		12 52.17%	11 47.83%
über 15%	Ø: 3 Σ: 23			23 100%

Abb. 17: Bewertung der Höhe der Kommissionen

Eingehend besprochen wurde die Frage, an welchen Saisonzeiten die Packages angeboten werden. Unbestritten mit dem höchsten Wert wurde die Nebensaison im Sommer genannt gefolgt von der Nebensaison im Winter. Besprochen wurde insbesondere ob dies auch während der Hochsaison im Winter und im Sommer Sinn macht.

Eng verknüpft war diese Frage mit der Flexibilität bei der Abwicklung der Reise. In den Nebensaisons ist die Auslastung in den Destinationen nicht so hoch, dass man durchaus dem Gast die Möglichkeit einer flexiblen Gestaltung seines Aufenthalts gewähren soll. Zwar kann der Fall eintreten, dass an ausgewählten Daten in einigen Destinationen kurzfristig keine Unterkunft in einem der teilnehmenden Hotels gefunden wird. Deshalb soll der Kunde darauf aufmerksam gemacht, dass dies ausnahmsweise eintreten kann.

In den Hochsaisons wird bei der Buchung vorausgesetzt, dass alle Aufenthaltsorte im Voraus gebucht werden. Damit wird sichergestellt, dass sowohl für die Gäste als auch für die Hotels eine sichere Reiseabwicklung gegeben ist.

Diskutiert wurden auch die Unterschiede zwischen den Destinationen. Orte wie Luzern und Interlaken sind an einer besseren Auslastung ihrer Hotels insbesondere im Winter interessiert. Winter-Toporte verlangen aber gerade in dieser Jahreszeit oft Mindestaufenthalte von mehreren Tagen, folgerichtig stehen für Ferien mit mehreren Aufenthaltsorten keine Zimmer zur Verfügung.

→ Die Ausgestaltung der Packages haben die in den Destinationen Ausprägungen der Saisonzeiten zu berücksichtigen. In der Nebensaison kann der Gast wählen, ob er die Reise flexibel gestalten wird, oder ob er sich im Voraus festlegen will. In der Hochsaison wird nur die Vorausbuchung aller Aufenthaltsorte angeboten.

Bezüglich der Logistik des Gepäcktransports wird gewünscht, dass der Betrieb der Umladestationen (Mini-Hubs) durch das Transportunternehmen erfolgt. Die Hotels übernehmen den Transport der Koffer zwischen der Unterkunft und der Umladestation.

→ Für den Betrieb der Mini-Hubs übernimmt das Transportunternehmen die Verantwortung. Die Hotels befördern die Koffer zwischen Unterkunft und Umschlagplatz.

Wichtig insbesondere für die Hotels ist die Frage, wieviel an Kommissionen zu entrichten ist. Zielsetzung beim Projekt ist, dass die eingenommenen Einnahmen weitgehendst den Erbringern der Dienstleistungen zufließen. In den Diskussionen wurde deutlich, dass für die Hotels der Abzug von Kommissionen zum Tagesgeschäft gehört. Mit Befriedigung wurde zur Kenntnis genommen, dass bei den Packages im Alpenraum die Höhe der Kommissionen nicht vergleichbar sein wird mit den heutigen Abgaben an die Buchungsplattformen.

Die Ergebnisse der Befragungen zeigen, dass nach der geführten Diskussion Klarheit bezüglich der Bewertung der Höhe der Kommissionen geschaffen werden konnte. Unter 5 % wird übereinstimmend als gut befunden, zwischen 5 % und 10 % jeweils zur Hälfte als gut beziehungsweise befriedigend eingestuft werden.

→ Anzustreben ist eine Kommission von unter 5 %, akzeptierbar ist bis zu 10 %.

Bei weiteren Themen herrschte weitgehend Einigkeit. Die Hotels übernehmen den Ausdruck der erforderlichen Tags für den Gepäcktransport. Auch sind die Hotels gerne bereit Zusatzleistungen zu verkaufen, sollte der Gast dazu nicht selbst in der Lage sein.

Ausflugsziele und Bergbahnen sollen als Zusatzleistungen über die Buchungsplattform gebucht werden können. Die Herausforderung wird dabei sein zu klären, welche Ermässigungen gewährt werden können. Einige der Bergbahnen akzeptieren Halbtax- und Generalabonnemente, bei einigen Destinationen werden Ermässigungen bei Gästekarten gewährt.

Sehr begrüsst wird die Zielsetzung, zu bestimmten Themen spezifische Packages anzubieten, die neben Unterkunft, ÖV-Tickets und Gepäcktransport weitere Leistungen enthalten sind.

→ Über die IT-Plattform sollen Zusatzleistungen gebucht werden können. Zudem sollen Themenpackages angeboten werden können.

Die Abschlussfrage, ob nach dem Nachweis der Machbarkeit der Einführung eines Gepäcktransports im Alpenraum eine Umsetzung bis Sommer 2025 in Angriff genommen werden soll, wurde von allen Betrieben ohne Vorbehalte bejaht.

4.2.4. Zusammenfassung der Inputs der Studienpartner

Zusammenfassend werden folgende Inputs und Vorgaben der Studienpartner für die Ausgestaltung der Packages zu berücksichtigen sein:

- Preisgestaltung auf Basis der Angebotspreise, keine Rabatte,
- Zielsetzung für Kommission: unter 5 %, Obergrenze: max. 10 %,
- Gästesegmente Familien, Senioren, Sportler,
- Saisonale Preisgestaltung,
- Besonderes Augenmerk auf Saisonzeiten, Unterschiede zwischen Destinationen,
- Saisonverlängerung,
- Nicht-Skifahrer Angebote im Winter,
- Zusatzleistungen buchbar,
- Ausarbeitung von Themenpackages,
- Wenn möglich für Koffer Abholzeiten nach 09.00 und Lieferzeiten vor 17.00,
- Betrieb der Mini-Hubs durch das Transportunternehmen,
- IT-Lösung mit offener Struktur, Einbettung der regionalen Marktplätze.

Bezüglich der Ausgestaltung der Packages besteht unter den Studienpartnern weitgehend Einigkeit. Damit bestehen gute Voraussetzungen, sollten die Packages realisiert und eingeführt werden. Nach dem Wunsch der Studienpartner wird nach Abschluss der Machbarkeitsstudie geprüft, ob eine Umsetzung in Angriff genommen werden soll.

5. Machbarkeit des Gepäcktransports für eine Einführung von Packages im Swiss Alpine Park

Voraussetzung für die Lancierung der Packages im Swiss Alpine Park mit Unterkunft, ÖV-Ticket und Gepäcktransport ist der Nachweis der Machbarkeit eines zuverlässigen Systems des Transports von Gepäckstücken im Alpenraum zu marktfähigen Kosten. Die Herleitung der Grundlagen für ein funktionierendes System des Gepäcktransports im Alpenraum ist deshalb wesentlicher Bestandteil der Studie und nimmt entsprechend Raum ein.

Da die Beförderung per Eisenbahn nicht möglich ist, weil die Ressourcen dafür nicht vorhanden sind, finden die Transporte grossmehrheitlich auf der Strasse statt.

Nachfolgend wird dargestellt, welche Varianten einer Einführung des Gepäcktransports geprüft und wie diese bewertet wurden. Zur besseren Lesbarkeit werden im Hauptteil der Studie zu den einzelnen Simulationen lediglich das geprüfte Transportsystem und die wesentlichen Ergebnisse beschrieben. Alle Schritte zur Herleitung der Erkenntnisse werden ausführlich in entsprechenden Anhängen beschrieben und belegt.

Eine erste Simulation wird für die Variante mit der Grimselbahn durchgeführt. Geprüft wird sodann die Machbarkeit der Einführung des Gepäcktransports unter Einbezug der Lötschberg Bergstrecke. In weiteren zwei Simulationen wird geprüft, ob durch Einführung eines optimierten Transportsystems sowie Anpassungen für das Sommer- und das Winter-

halbjahr eine kundenfreundlicher Gepäcktransport realisiert werden kann. Schlussendlich wird unter Einbezug von weiteren Erkenntnissen sowie der Ergebnisse der Bewertungen für die berechneten Varianten durch die Studienpartner eine Simulation durchgeführt, die spezifische Packages für die vier Jahreszeiten ermöglicht. Auf Basis dieser durch mehrere Schritte erreichten optimalen Organisation des Gepäcktransports werden die weiteren Schritte für die Packages im Swiss Alpine Park ausgeführt (Abb. 18).

Alle Simulationen durchlaufen die gleichen Schritte. Erster Schritt ist die Bestimmung der Knoten, die im Transportsystem bedient werden. Diese sind sogenannte Mini-Hubs im System und dienen zum Umschlag. Für den Transport zu und von den Knoten sind die Hotels verantwortlich. Die Anzahl der Knoten im Transportsystem ist ein wesentlicher Faktor, weil Umschlagzeiten anfallen, die zu den Fahrzeiten zwischen den Knoten addiert werden.

Zudem werden die Transportwege definiert. Dabei wird unterschieden in eine Hauptstrecke sowie in mehrere Zubringerstrecken. Diese werden täglich in jede Richtung befahren. Da auf den Strecken Abschnitte mit Autoverlad benutzt werden, ist der Einsatz vom Kleinlastwagen von max. 3.5 Tonnen und falls erforderlich mit Anhänger vorgesehen. Abgeleitet werden die Anfahrts- und Abfahrtszeiten der Knoten. Weiter werden die Transportkosten ermittelt.

Abfolge der Varianten der Simulationen



Abb. 18: Simulationen zum Nachweis der Machbarkeit des Gepäcktransports

Als zweiter Schritt wird die Anzahl der Koffer pro Knoten berechnet. Die Gesamtzahl der transportierten Gepäckstücke ist mit 171 000 als Basiswert für die Simulation vorgegeben. Die Verteilung der Koffer auf die Knoten erfolgt zweistufig. Massgebend sind geglättete Logiernächte der Knoten. Die Glättung bricht die Spitzen der Top-Destinationen und stärkt die kleinen Destinationen. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass in logiernächtestarken Tourismusorten Gästesegmente wie beispielsweise Gruppenreisende vermehrt vorhanden sind, deren Nachfrage an Packages im Swiss Alpine Park klein ist. Weiter wird die Attraktivität der Verbindungen von zwei Tourismusorten miteinbezogen. Als wenig attraktiv werden beispielsweise Reisen zwischen benachbarten Orten, aber auch Reisen mit sehr vielen Teilstrecken eingestuft.

Schlussendlich wird die Zahl der transportierten Gepäckstücke berechnet (pro Jahr, pro Monat, pro Tag). Dabei ist zu beachten, dass die Transportkapazität nicht überschritten wird.¹²

Die detaillierten Ergebnisse für jeden Schritt werden zu allen Simulationen in Anhängen ausgewiesen und mit Tabellen und Abbildungen dokumentiert. Zudem wird eine ausführliche Bewertung geliefert.

Alle Berechnungsgrundlagen und die detaillierte Herleitung der Ergebnisse sind im Anhang aufgeführt.¹³

5.1. Simulation Variante Grimselbahn

Ausgangspunkt der Studie war die Frage, was ein Grimseltunnel für den Tourismus im Alpenraum für eine Bedeutung hat. Auslöser für diese Fragestellung war die Potentialstudie der Universität St. Gallen mit der Schätzung der Frequenzen für den Grimseltunnel.¹⁴ Darin wird ausgesagt, dass zu den erwarteten jährlich 400 000 Frequenzen zusätzliches Potential besteht, wenn attraktive und innovative Tourismusangebote im Alpenraum angeboten werden.

Die Simulation zur Einführung eines Gepäcktransports im Alpenraum durch den Grimseltunnel hat weitere Erkenntnisse zu dieser Aussage erbracht. Bei jährlich abgesetzten 15 000 abgesetzten Packages mit Unterkunft, Billets für den öffentlichen Verkehr sowie dem Gepäcktransport würden jährlich zusätzlich weitere 100 000 Personen die Grimselbahn benutzen.

Dank der Grimselbahn kann ein schlanker und kostengünstiger Gepäcktransport im Alpenraum eingeführt werden. Die tagesgenaue Lieferung von Gepäckstücken wird für alle möglichen Reisen zwischen den wichtigsten Destinationen ermöglicht. Reisen von Endpunkten des Transportsystems wie von Montreux in der Westschweiz, von Engelberg und Luzern in der Zentralschweiz, von Zermatt im Wallis, von Locarno im Tessin, bis nach Schuls oder Poschiavo im Kanton Graubünden werden ohne Gepäck möglich. Reisetage werden zu Erlebnistagen, können doch viele Bergbahnen benutzt oder Ausflugsziele besucht werden.

12 3.5 t Nutzfahrzeuge haben eine Nutzlast von gegen 2.4 t, d.h. können max. 120 Koffer transportieren

13 ANHANG 6: Entwicklung Transportkonzept

14 Laesser Chr. (2014), Marktvolumen und volkswirtschaftliche Auswirkungen

Ermöglicht wird dies dank einem raschen Transport der Gepäckstücke auf der Bahn von Meiringen via Oberwald, Andermatt nach Sedrun/Disentis. Die Destinationen der Westschweiz, des Berner Oberlands und der Innerschweiz werden optimal mit den Destinationen der Kantone Wallis und Graubünden sowie im Tessin verbunden.

Neben der Möglichkeit der Einführung eines optimalen Transportsystems für das Gepäck wird das Reisen mit öffentlichem Verkehr generell stark aufgewertet. Reisen zwischen Tourismusorten in allen Landesteilen auf einem 850 Kilometer langen Schmalspurnetz werden bequem und nachhaltig möglich.

Es wird ein Beitrag zur Verlagerung des Autoverkehrs auf die Bahn im besonders sensiblen Alpengebiet geleistet. Für Schweizer Gäste, die wegen dem mühsamen Schleppen der Koffer an Reisetagen das Auto bevorzugen, erhalten (endlich) eine Alternative. Gäste aus dem Ausland, die für die Ferien im Alpenraum ein Auto mieten, haben dank den Packages mit Gepäcktransport künftig eine Wahl, entspannt mit der Bahn die gewünschten Orte zu besuchen.

Nachteil dieser Lösung: die Grimselbahn ist erst in der zwar weit fortgeschrittenen Planung, aber zeitnah nicht verfügbar. Weil aber die Einführung von Packages mit einem Gepäcktransport im Swiss Alpine Park in vielen Gesprächen mit beteiligten Studienpartnern sehr grosse Unterstützung erhalten hat, wurde angeregt, nach alternativen Lösungen zu suchen.

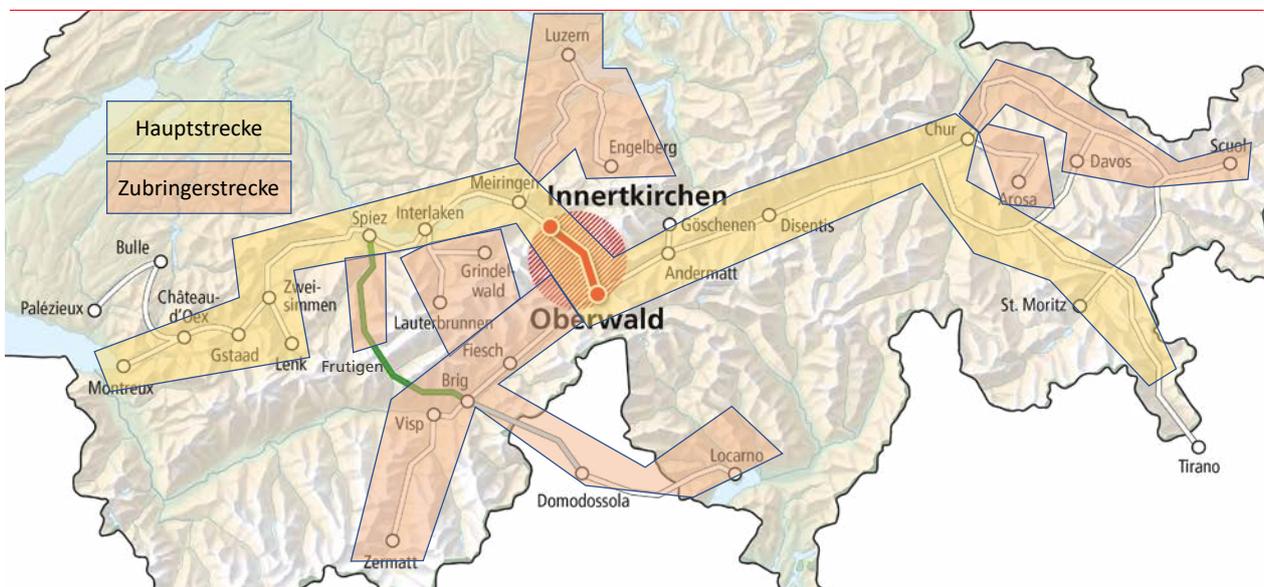


Abb. 19: Transportsystem Simulation Variante Grimseltunnel

5.2. Simulation Basisvariante Lötschberg Bergstrecke

Ausgangspunkt der Simulation war die Frage, ob mit der Lötschberg Bergstrecke als Alternative zur Grimselbahn ein Gepäcktransport im Swiss Alpine Park realisiert werden kann. Der Zusammenschluss der Schmalspurnetze der Montreux – Berner Oberland – Bahn und der Zentralbahn werden mit den Netzen der Matterhorn Gotthard Bahn und den Rhätischen Bahnen anstelle der Grimselbahn zwischen Meiringen und Oberwald mit der Lötschberg Bergstrecke zwischen Spiez und Brig zusammengeschlossen.

Weil der Gepäcktransport grösstenteils über die Strasse abgewickelt wird, basiert das Transportsystem auf dem Autoverlad durch den Lötschberg. Für diese Simulation erweist sich als beste Variante eine Hauptstrecke von Engelberg über Luzern via Spiez durch den Lötschberg nach Oberwald. Durch die Furka und über den Oberalp ist zwischen Oberwald und Disentis/Sedrun ein Bahnverlad vorgesehen. Über die Strasse geht es via Chur nach St. Moritz und Poschiavo. Zubringerstrecken sind von Lauterbrunnen und

Grindelwald nach Interlaken, von Montreux via Gstaad nach Spiez, von Zermatt und Locarno nach Brig, sowie von Schuls über Davos sowie von Arosa nach Chur. Sowohl Hauptstrecke als auch alle Zubringerstrecken werden täglich in beide Richtungen bedient.

Die Zeittabelle der Transporte sieht vor, dass Engelberg um 07.15 verlassen wird, und Poschiavo nach 18.00 erreicht wird. Die Hauptstrecke wird in der Gegenrichtung von Poschiavo, Abfahrt 07.45, nach Engelberg, Ankunft 18.45, befahren. Die berechneten Kosten für den ganzjährigen Betrieb des Gepäcktransports beträgt 3.15 Mio. CHF. Bei 171 000 transportierten Koffern macht die knapp 18.50 pro Gepäckstück.

Gegenüber der Simulation mit der Grimselbahn verschieben sich wegen veränderter Attraktivitäten der Strecken Verteilung der Gepäckstücke und somit die Besuche der Gäste auf die Destinationen. Weil die Lötschberg-Strecke wesentlich mehr Zeit als der Grimseltunnel in Anspruch nimmt, nehmen Reisen zwischen Destinationen der Innerschweiz, dem Berner Oberland sowie dem Oberwallis zu, zu den Destinationen in Graubünden aber leicht ab.

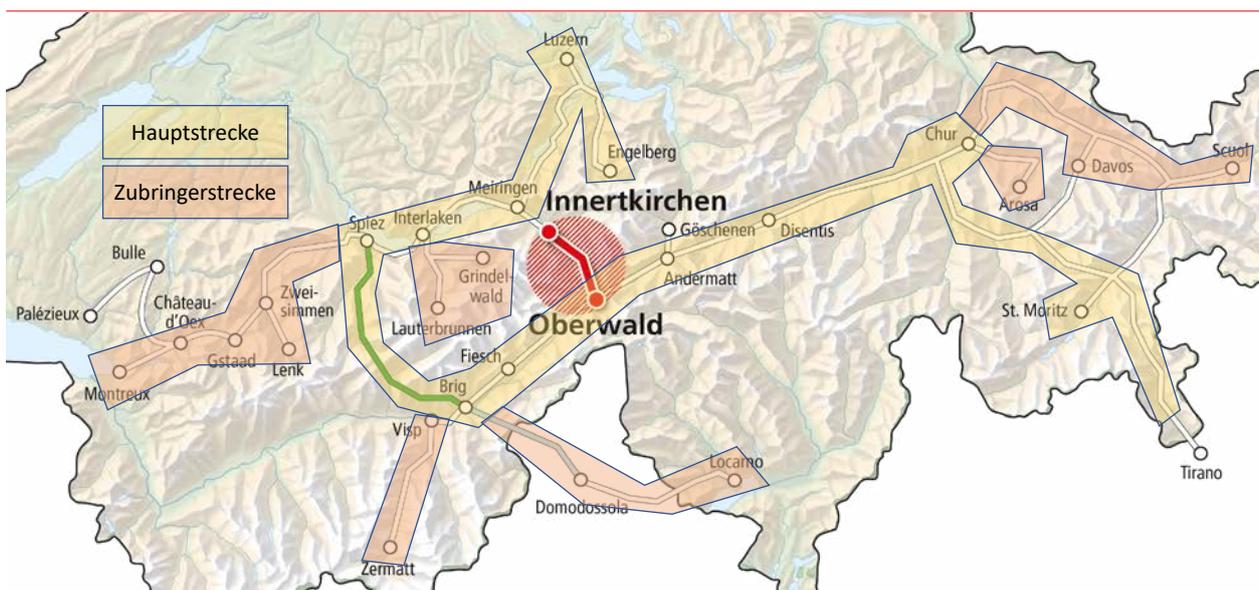


Abb. 20: Transportsystem Simulation Variante Lötschberg Bergstrecke

Beim Transportsystem dieser Simulation ist es wenig erstaunlich, dass beim Verbindungsstück Lötschberg Bergstrecke zwischen der Montreux – Berner Oberland – Bahn und Zentralbahn mit der Matterhorn Gotthardbahn mit über 30 000 pro Richtung eine hohe Anzahl der Gepäckstücke in jede Richtung transportiert wird. Über 30 000 Koffer pro Richtung werden auch auf den benachbarten Strecken Interlaken – Spiez sowie Brig – Fiesch verzeichnet.

Bei der Verteilung der Koffertransporte auf die einzelnen Monate wird in dieser Simulation berücksichtigt, dass Reisen mit mehreren Aufenthaltsorten im Alpenraum im Sommer deutlich häufiger sind als im Winter. $\frac{3}{4}$ der verkauften Packages werden dem Sommer und $\frac{1}{4}$ dem Winter zugewiesen.

Die Basisvariante der Simulation mit Einbezug der Lötschberg Bergstrecke zeigt auf, dass ein kostengünstiger Gepäcktransport im Alpenraum im Grundsatz möglich wäre. Dennoch weist die untersuchte Variante gegenüber dem Grimseltunnel sehr grosse Nachteile auf. Die Zeit für Abgabe und Auslieferung der Koffer sind wenig kundenfreundlich, dies insbesondere an den Endknoten. Zudem sind die Zeiten sehr knapp berechnet und die Verfügbarkeit der Bahntressen durch den Furkatunnel und über die Oberalp ist nicht garantiert. Eine Optimierung ist also zwingend erforderlich.

5.3. Simulation Lötschberg Bergstrecke Doppelführung

Ziel dieser Simulation war ein Transportsystem zu finden, das kundenfreundliche Abhol- und Lieferzeiten der Koffer garantiert. Dazu wurde eine Doppelführung der Transporte auf Teilen der Hauptstrecke eingeführt. Der Transport von Engelberg wird bis Chur geführt, derjenige von Interlaken nach St. Moritz, dies auch in der Gegenrichtung. Die Abfahrtszeiten sollen nach 09.00 erfolgen, die Auslieferzeiten mit wenigen Ausnahmen vor 18.00.

Diese Streckenführung hat Einschränkungen bei der tagesgenauen Lieferung von Gepäckstücken zwischen den Destinationen zur Folge. Gepäckstücke auf der Linie Engelberg bis Meiringen sowie von Zubringerstrecken Grindelwald, Lauterbrunnen sowie Montreux, Gstaad und Zweisimmen erreichen die Destinationen Davos, Arosa, St. Moritz, Poschiavo und Schuls nicht am gleichen Tag. Anzumerken ist, dass diese eher langen Strecken, die nicht mehr tagesgenau bedient werden, keine hohe Attraktivität aufweisen. Diese Einschränkung ist im Vergleich zum Vorteil, dass kundenfreundliche Abhol- und Lieferzeiten erreicht werden, zu akzeptieren. In den Mehrtages-Packages sind all diese Reisen möglich, einfach mit einer Übernachtung an einem Ort auf der Strecke.

Durch die Doppelführung von Teilen der Hauptstrecken fallen zusätzliche Kosten an. Die Beförderung steigt pro transportiertes Gepäckstück auf knapp CHF 24.00 an.

Das Transportsystem mit der Doppelführung der Hauptstrecken führt dazu, dass die Destinationen St. Moritz, Davos, Arosa, Poschiavo und Schuls etwas weniger von den Packages profitieren werden, die anderen Destinationen haben etwas höhere Anzahlen von Koffern, wohl auf von Logiernächten.

Das Transportsystem mit der Doppelführung hat weiter den Vorteil, dass das Handling der Koffertransporte einfacher wird. Die Zahl der transportierten Gepäckstücke auf den stark frequentierten Teilstrecken nimmt dank parallel geführten Transporten ab, so dass auf die Fahrten von Kleinlastwagen mit Anhängern verzichtet werden kann.

Mit der Simulation der Variante der Lötschberg Bergstrecke wird nachgewiesen, dass ein Gepäcktransport im Alpenraum mit Einschränkungen, aber mit kundenfreundlichen Abhol- und Lieferzeiten der Koffer, möglich ist. Die Kosten pro transportiertes Gepäckstück mit knapp CHF 24.00 sind marktfähig.

Die Zeiten der Fahrzeiten sind insbesondere wegen den vielen Halten zum Gepäckumschlag bei den Knoten jedoch sehr knapp bemessen. Die Stabilität des Transportsystems ist tageweise, insbesondere bei schlechten Witterungsverhältnissen, gefährdet.

Ein weiterer Vorbehalt muss weiterhin bezüglich des Koffertransports zwischen Oberwald und Disentis/Sedrun angebracht werden, weil nicht gesichert ist, ob der Bahnverlad zwischen Oberwald und Disentis/Sedrun wegen der hohen Auslastung der Bahntrassen möglich ist.

Weitere Varianten sollen aufzeigen, ob die noch verbleibenden Vorbehalte ausgeschlossen werden können.

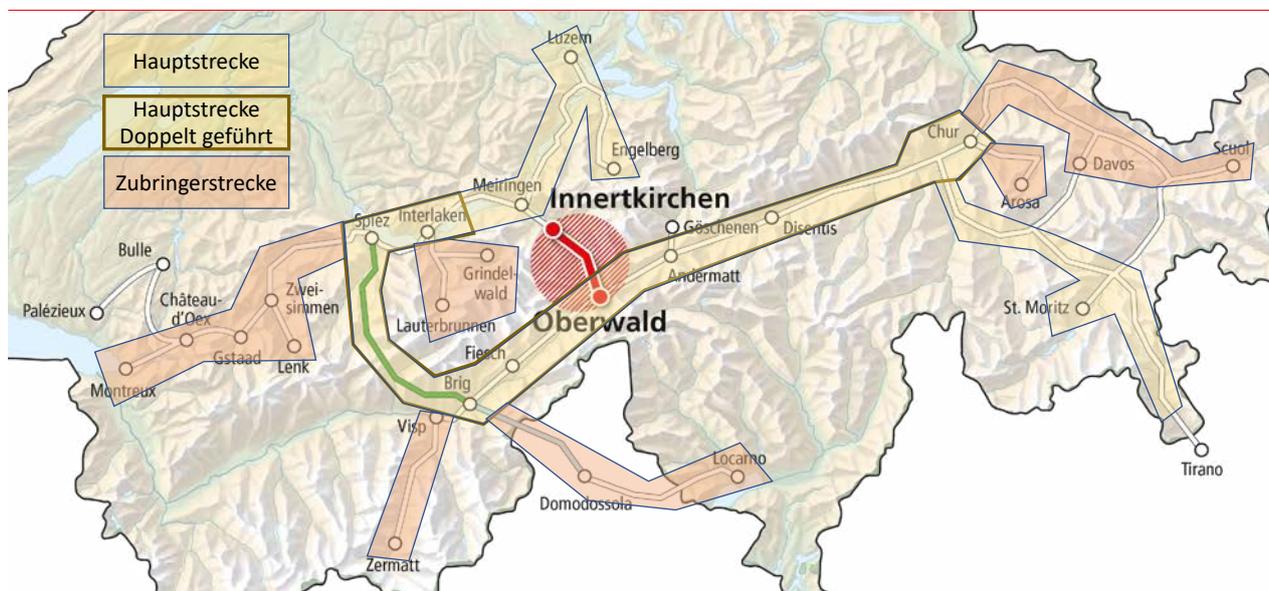


Abb. 21: Transportsystem Simulation Variante Lötschberg Bergstrecke Doppelführung

5.4. Massnahme zum stabilen System des Gepäcktransports: Reduktion Knoten

Damit ein zuverlässiger und stabiler Gepäcktransport sowohl im Sommer als auch im Winter mit kundenfreundlichen Abhol- und Lieferzeiten der Koffer eingeführt werden kann, werden Anpassungen der Ausgangslage zu den bisherigen Varianten vorgenommen.

Damit die Fahrzeiten der Gepäcktransporte sicher eingehalten werden können, werden die bisherigen Endpunkte Poschiavo, Schuls, Engelberg und Montreux nicht mehr bedient. Mit dieser Massnahme wird das Transportsystem infolge kürzerer Fahrzeiten wesentlich stabiler.

Weiter werden Knoten mit vergleichsweise tiefen Zahlen an Gepäckstücken, die umgeschlagen werden, nicht mehr bedient (Sarnen, Meiringen, Zweisimmen, Fiesch, Frutigen). Somit werden Umschlagzeiten von je 22 Minuten eingespart. Für diese Destinationen soll aber nach Lösungen gesucht werden, wie diese von den bedienten Knoten beliefert werden.

In den geprüften Varianten wurden lediglich Destinationen an Bahnstrecken, nicht aber an Postautostrecken. Neu ersetzt Laax/Flims Disentis im Transportsystem. Weil die Gepäckstücke auf der Strasse befördert werden, liegt dieser Ort bereits an der Strecke. Neu ins Transportkonzept eingefügt wird Saas-Fee. Der Tourismusort kann mit einer Zubringerstrecke von Brig aus bedient werden, die Gäste reisen bequem mit dem Postbus an. Auf dieser Strecke kann auf geprüft werden, ob die Postauto AG auch den Gepäcktransport übernehmen kann. Allenfalls wären mit einer solchen Lösung auch weitere Orte im Saastal wie Saas Grund und Saas Allmagell eingebunden werden.

Die weiteren Varianten der Simulationen basieren auf einem abgespeckten Transportkonzept mit 17 Knoten anstelle bisher 25 Knoten.

Knoten	Region	Knoten	Region
1	Luzern	4.3	Ascona
2	Interlaken	5	Obergoms
2.1	Lauterbrunnen	6	Andermatt
2.2	Grindelwald	7	Laax Flims
3	Spiez	8	Chur
3.1	Gstaad	8.1	Arosa
4	Brig	8.2	Davos
4.1	Zermatt	9	St. Moritz
4.2	Saas Fee		

Abb. 22: Überarbeitetes Konzept der Knoten

5.5. Simulation Lötschberg Bergstrecke optimiert

Die Doppelführung der Kernstrecke zwischen Interlaken und Chur sowie die Staffung der Knoten bringt eine deutliche Erhöhung in der Stabilität des Gepäcktransports im Alpenraum. Es werden zwar nicht mehr alle Destinationen bedient und es gibt Einschränkungen der tagesgenauen Lieferung. Die Knoten, die nicht mehr bedient werden, haben auf die Attraktivität des Gepäcktransports nicht grossen Einfluss.

Mit CHF 22.40 schlägt sich trotz der Doppeltransporte die Staffung des Netzes auch bei den Kosten pro transportiertes Gepäckstück nieder. Vorteil dieser Lösung ist, dass die Abhol- und Lieferzeiten kundenfreundlich sind. Abholzeiten sind nicht vor neun Uhr morgens, Lieferzeiten sind mit wenigen Ausnahmen vor sechs Uhr abends.

Die Simulation in der vorliegenden Variante hat aber immer noch den Vorbehalt des Transports per Bahn zwischen Oberwald und Sedrun. Die verfügbaren Bahntrassen im Furkatunnel sind begrenzt, über den Oberalp auch knapp verfügbar. Weil nicht gesichert ist, ob der Bahnverlad zwischen Oberwald und Disentis/Sedrun wegen der hohen Auslastung der Bahntrassen möglich ist, ist nach einer Möglichkeit zu suchen, welche diesen letzten Vorbehalt ausschliesst.

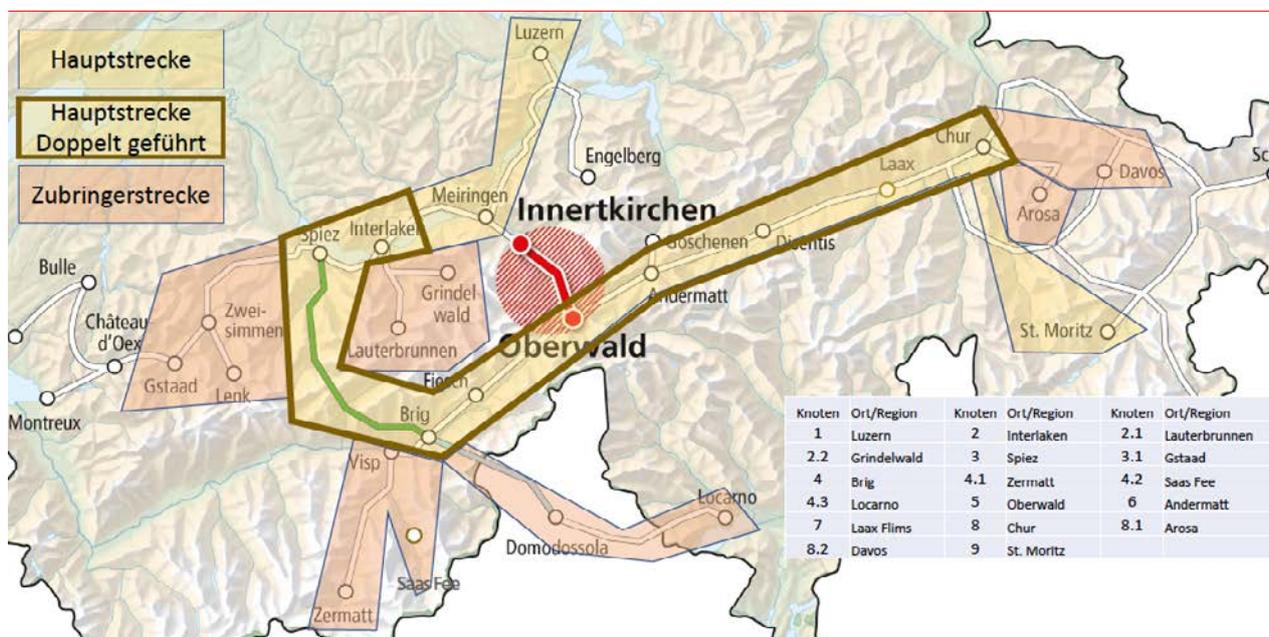


Abb.23: Transportsystem Simulation Variante Lötschberg Bergstrecke Doppelführung optimiert

5.6. Massnahme zum stabilen System des Gepäcktransports: Bahnverlad

Ein Vorbehalt bleibt weiterhin bezüglich Koffertransport zwischen Oberwald und Disentis/Sedrun. Weil nicht gesichert ist, ob der Bahnverlad zwischen Oberwald und Disentis/Sedrun wegen der hohen Auslastung der Bahntrassen – insbesondere im Furkatunnel – möglich ist, ist nach einer Möglichkeit zu suchen, welche diesen Vorbehalt ausschliesst.

Gemeinsam mit dem Studienpartner für Fragen des Gepäcktransports, der Planzer Transport AG, wurde die Problematik eines zuverlässigen Transportsystems insbesondere auf der Strecke zwischen Oberwald und Disentis/Sedrun analysiert und nach Lösungsansätzen gesucht.

Da der Bahntransport zwischen Oberwald durch den Furkatunnel nach Andermatt und weiter über die Oberalp nach Disentis/Sedrun nicht mangels verfügbarer Bahntrassen nicht zugesichert werden kann, muss für diesen Abschnitt nach anderen Lösungen gesucht werden.

Im Sommer bei offenen Pässen Furka (Mitte Juni bis Mitte Oktober) kann der Gepäcktransport auf der Strasse genutzt werden. Im Winterhalbjahr steht bei geschlossenen Pässen am Furka der Autoverlad zur Verfügung. Diese Lösung steht für den Oberalp nicht zur Verfügung, weil der Autoverlad ab Herbst 2023 eingestellt und nicht mehr angeboten wird. Damit werden aber wenige Bahntrassen frei, die für einen Bahntransport im Winter für den Oberalp verfügbar sind.

Weiter sieht das Transportkonzept im Sommer vor, dass die Pässe Furka und Oberalp auf der Strasse überquert werden. Im Winter basiert das Konzept auf dem Autoverlad durch die Furka. Zwischen Andermatt und Sedrun ist ein Bahntransport vorgesehen.

Knoten	Strecke	Sommer	Winter
Oberwald– Andermatt	Oberwald– Realp	Strasse	Autoverlad
Andermatt– Laax/Flims	Andermatt – Sedrun	Strasse	Bahnverlad

Abb. 24: Transportkonzept zwischen Oberwald und Sedrun

5.7. Simulation Lötschberg Bergstrecke Winter und Sommer

Mit der Simulation der Variante des Transportsystems auf der Lötschberg Bergstrecke mit Einführung eines Doppeltransports zwischen Interlaken und Chur im Sommer und zwischen Interlaken und Andermatt im Winter wurde insbesondere die Frage des Bahntransport zwischen Oberwald und Sedrun grösstenteils gelöst. Im Sommer fahren die Transporter über die Pässe Furka und Oberalp. Im Winter wird der Autoverlad durch die Furka benutzt. Da lediglich ein Transport von Andermatt nach St. Moritz geführt wird, verbleibt lediglich ein Bahntransport zwischen Andermatt und Sedrun in beiden Richtungen. Dafür sollen zwei Bahntrassen verwendet werden, die vom eingestellten Bahnverlad über den Oberalp verfügbar werden (Abb. 25, Abb. 26).

Die Kosten pro transportiertes Gepäckstück steigen durch die Änderungen und Anpassungen im Transportkonzept auf knapp CHF 26.00. Vorteil dieser Lösung ist, dass die Abhol- und Lieferzeiten kundenfreundlich sind und die Stabilität des Transportsystems noch weiter erhöht werden kann.

Bei der Simulation in der vorliegenden Variante sind fast alle Vorbehalte entkräftet. Das Transportsystem darf als sehr stabil eingestuft werden. Die vorgenommenen Einschränkungen sind überschaubar, der skizzierte Gepäcktransport im Alpenraum ist nach wie vor sehr attraktiv. Verbleibt die Unsicherheit, ob im Zeitpunkt der Einführung die beiden Bahntrassen zwischen Andermatt und Oberwald im Winter verfügbar sind.

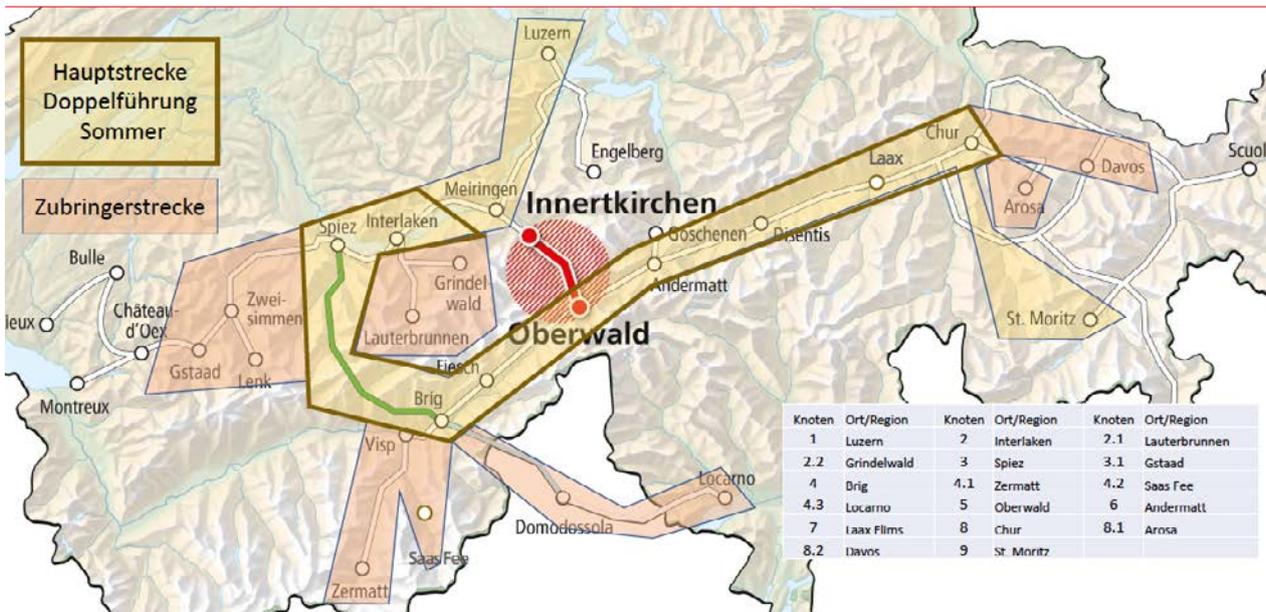


Abb.25: Transportsystem Simulation Variante Lötschberg Bergstrecke Sommer

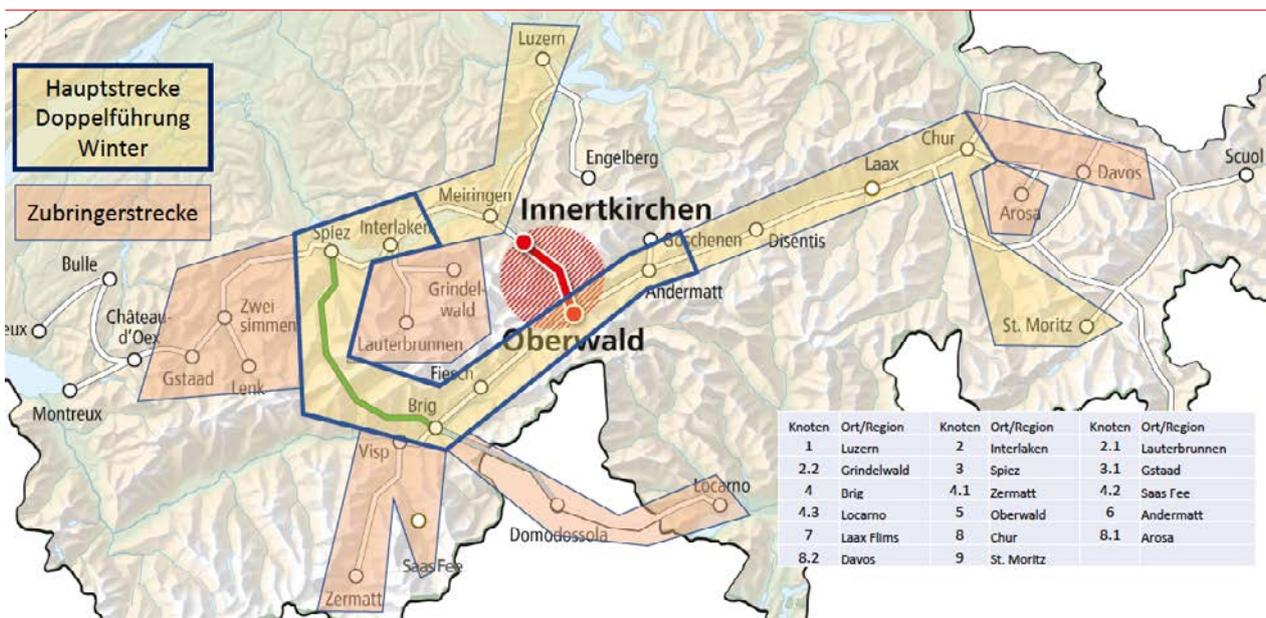


Abb.26: Transportsystem Simulation Variante Lötschberg Bergstrecke Winter

5.8. Einbezug der Studienpartner zum Gepäcktransport: Saisonzeiten

Diskussionen aus den Workshops haben aufgezeigt, wie wichtig es ist, die Saisonzeiten insbesondere mit den grossen Unterschieden zwischen den Destinationen möglichst optimal in der Ausgestaltung der Packages zu berücksichtigen.

Luzern und Interlaken als grosse Destinationen haben ein Interesse an den Packages im Alpenraum insbesondere im Winter, damit die Auslastung verbessert werden kann. Gerade umgekehrt präsentiert sich die Ausgangslage in der Top-Winterorten. In diesen Destinationen wird in vielen Betrieben eine Mindestaufenthaltsdauer von mehreren Tagen verlangt. Für diese Destinationen wird es schwierig für einzelne Übernachtungen im Winter Zimmer zu finden, auch wenn die Buchung im Voraus erfolgen würde.

Nicht alle Orte sind Ganzjahresdestinationen, in einigen davon sind die Mehrzahl der Betriebe beim Übergang vom Frühling zum Sommer oder vom Herbst zum Winter geschlossen. Es ist aber eine Tendenz festzustellen, dass die Öffnungszeiten erweitert werden. Dies hat verschiedene Gründe:

- Eine längere Tourismussaison schafft die Möglichkeiten anstatt Saisonstellen Ganzjahresstellen anzubieten. Dies soll dazu führen, dass gute Fachkräfte gehalten werden können.
- Der sich abzeichnende Klimawandel eröffnet witterungsbedingt neue Möglichkeiten. Beispielsweise öffnen Bergbahnen im Sommer früher, weil Wanderwege oder Bikerouten bereits im Mai begehbar beziehungsweise befahrbar sind. Im Herbst werden bei gutem Wetter im November an Wochenenden Spitzenergebnisse erzielt.
- Es gibt Gäste, die es schätzen ihre Reisen ausserhalb der Hauptsaison zu planen. Sie umgehen damit volle Tourismusorte und profitieren von günstigeren Preisen.
- Die Saisonverlängerung kann den Strom von Touristen über das Jahr hinweg besser verteilen. Ob dies zur Entlastung von Überlastungen während der Hauptsaison beiträgt ist aber nicht erwiesen.
- Der ganzjährige Betrieb führt dazu, dass die vorhandene touristische Infrastruktur besser ausgelastet werden kann.
- Eine Saisonverlängerung kann das Image einer Tourismusdestination stärken und sie als Ganzjahresziel positionieren.

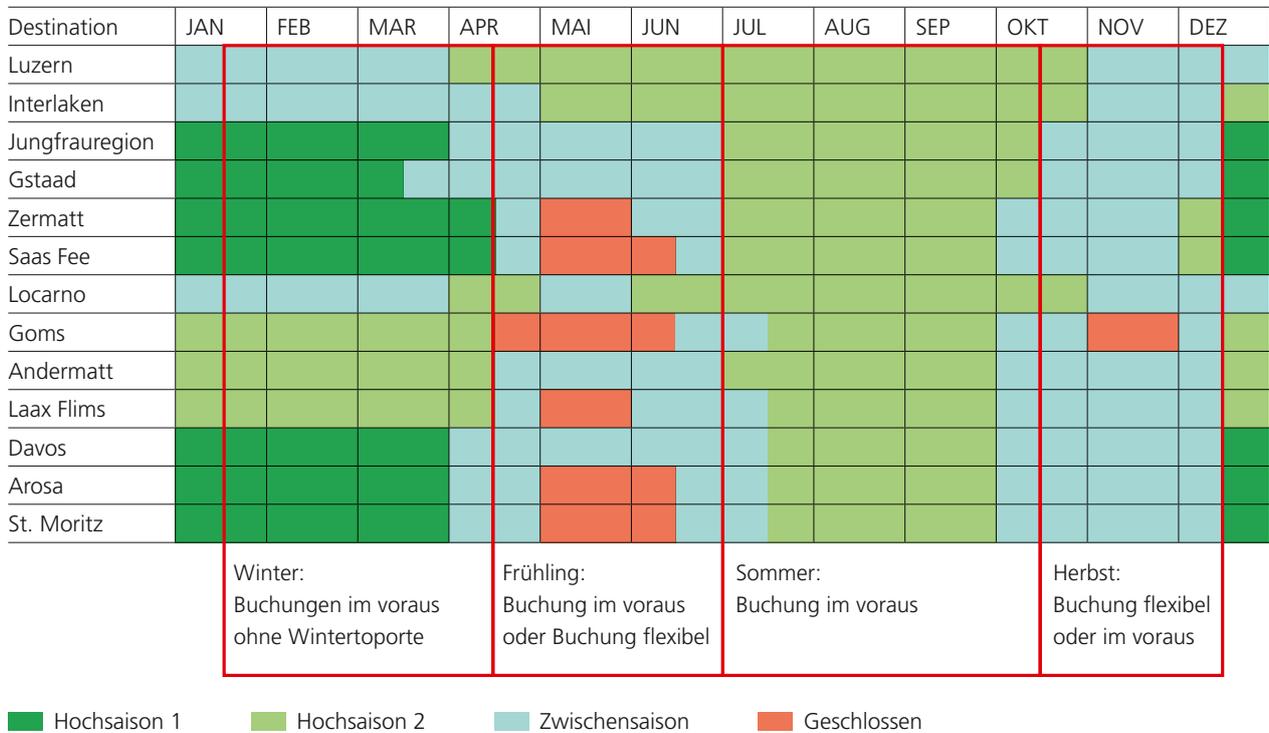


Abb.27: Saisonzeiten in Destinationen im Alpenraum

Gestützt auf Inputs der Studienpartner und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Auslastungen werden für die Packages im Alpenraum vier Saisonzeiten definiert:

- Winter: 16. Januar bis 15. April
- Frühling: 16. April bis 30. Juni
- Sommer: 1. Juli bis 15. Oktober
- Herbst: 16. Oktober bis 15. Dezember

Weil im Winter in den Winter-Toporten Unterkünfte für lediglich eine Nacht nicht verfügbar sind, wird das Produkt «Winter Light» kreiert. Auch wenn in Orten wie Zermatt, St. Moritz, Grindelwald oder Gstaad nicht übernachtet werden kann, ist das Angebot attraktiv. Das Preisniveau der verbleibenden Knoten ist tiefer und führt zu interessanten Packagepreisen. Die Top-Orte sind als Tagesausflug bereisbar, in Orten wie Luzern oder Interlaken, welche die Attraktivität im Winter mit Massnahmen steigern, ist die Verfügbarkeit der Unterkünfte gegeben. Dem Wunsch der Studienpartner, die Packages ganzjährig anzubieten, wird entsprochen, lediglich über die Festtage zum Jahreswechsel sind keine Packages buchbar.

Die Beurteilung der Auslastung in den Saisonzeiten hat Einfluss, ob die Flexibilität in der Abwicklung der Reisen gewährt werden kann. Bei hoher Auslastung kann nicht garantiert werden, dass die Verfügbarkeit der Unterkunft bei kurzfristigen Buchungen gewährleistet wird.

Aus diesem Grund wird für die Saisonzeiten folgende Regelung getroffen:

- Alle Saisonzeiten: Buchung der gesamten Reise ist möglich,
- Frühling und Herbst: als Alternative wird auch die flexible Buchung angeboten, lediglich die Unterkunft am Anreisetag muss festgelegt werden.

Gestützt auf die Saisonzeiten und den Wegfall der Winter-Toporte im Winter sind Anpassungen der Transportkonzepte erforderlich.

5.9. Simulation Lötschberg Bergstrecke Saisonzeiten

Werden beim Transportkonzept die unterschiedlichen Bedürfnisse nach Saisonzeiten berücksichtigt, wird eine weitere Optimierung erreicht. Im Winter wird mit dem Paket «Winter light» mit dem Verzicht auf die Winter-Topkurorte ein einfaches Transportkonzept zwischen Luzern und Andermatt mit den zwei Zubringerstrecken Gstaad–Spiez und Locarno–Brig eingeführt. Genutzt werden die Autoverladestrecken am Lötschberg zwischen Kandersteg und Goppenstein sowie an der Furka zwischen Oberwald und Realp.

Diese Variante bringt den grossen Vorteil, dass ganz auf Bahntransporte verzichtet werden kann. Damit ist ein wichtiger letzter Vorbehalt gegen ein funktionierendes und stabiles Transportsystem für den Gepäcktransport im Alpenraum entkräftet. Die tagesgenaue Lieferung der Gepäckstücke zwischen allen Knoten auch ohne Doppelführung auf der Hauptstrecke garantiert, dies zu kundenfreundlichen Abhol- und Lieferzeiten (Abb. 28).

Im Frühling, Sommer und Herbst verbleibt die Doppelführung auf den Hauptstrecken Luzern–Chur und Interlaken–St. Moritz. Dadurch ist die tagesgenaue Lieferung der Gepäckstücke nicht zwischen allen Knoten möglich (Abb. 29).

Die Kosten im Durchschnitt über alle Saisonzeiten pro transportiertes Gepäckstück sind mit CHF 22.30 marktfähig. Wegen tieferer Auslastung sind sie im Winter und Herbst aber deutlich höher als im Frühling und im Sommer. Ein Ausgleich erfolgt aber insbesondere im Winter, weil die Unterkunftspreise der Hotels in den verbleibenden Knoten nach dem Verzicht auf die Winter-Topkurorte tiefer sind.

Bei der Simulation in der vorliegenden Variante mit Packages nach Jahreszeiten sind alle Vorbehalte entkräftet. Die Abhol- und Lieferzeiten sind kundenfreundlich. Das Transportsystem darf als sehr stabil eingestuft werden. Nicht optimal ist sicher, dass die tagesgenaue Zustellung der Gepäckstücke im Frühling, im Sommer und im Herbst nicht zwischen allen Knoten möglich ist. Die vorgenommenen Einschränkungen sind aber überschaubar, der skizzierte Gepäcktransport im Alpenraum sowie die Preise sind sehr attraktiv.

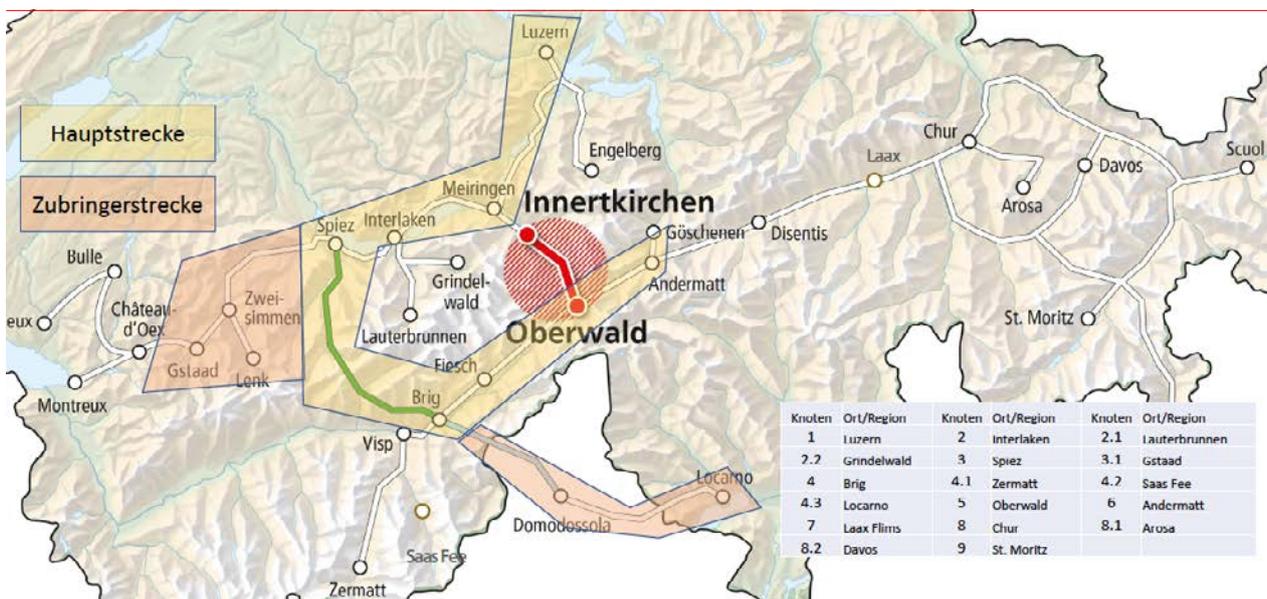


Abb.28: Transportsystem Simulation Variante Saisonzeiten Winter

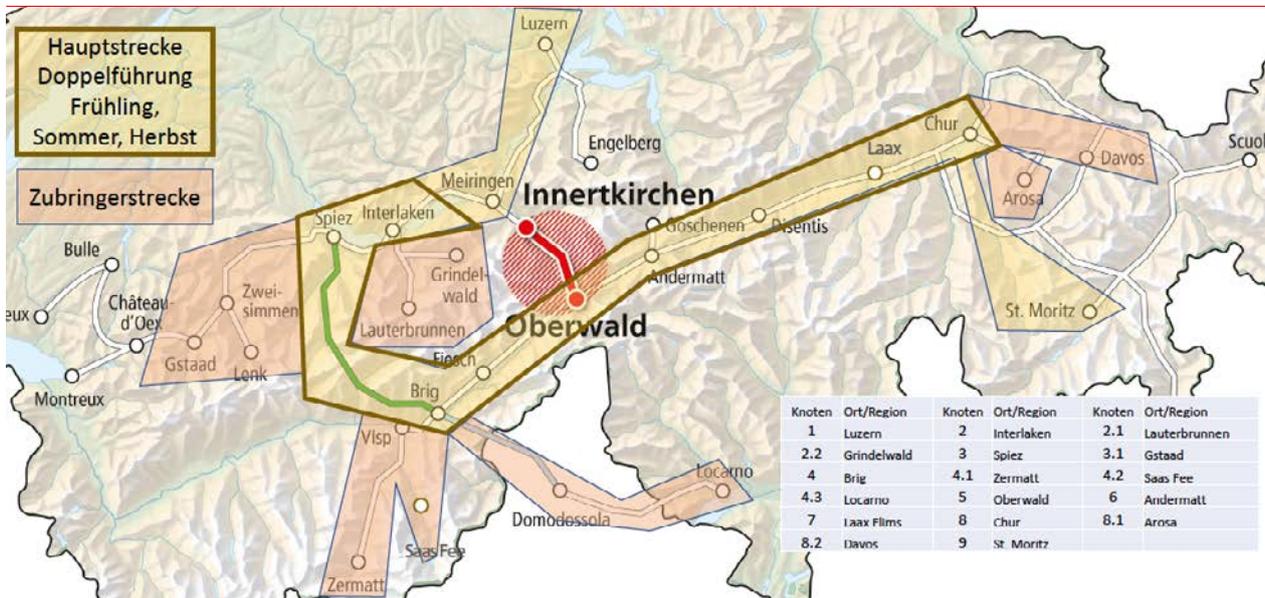


Abb.29: Transportsystem Simulation Variante Saisonzeiten Frühling, Sommer, Herbst

5.10. Simulation Lötschberg Bergstrecke Saisonzeiten optimiert

Der Grund, dass die tagesgenaue Lieferung der Gepäckstücke nicht möglich ist, liegt im Zeitbedarf für die Strecke Luzern nach Andermatt über Interlaken, Autoverlad Lötschberg und Furkapass von über sieben Stunden. Im Sommer steht eine alternative Strecke zur Verfügung, die lediglich dreieinhalb Stunden in Anspruch nimmt. Diese führt von Luzern über Meiringen und den Sustenpass nach Andermatt. Das neue Streckenkonzept mit dieser Hauptstrecke Luzern über den Sustenpass nach St. Moritz mit neuen Zulieferstrecken im Berner Oberland (Gstaad, Grindelwald und Lauterbrunnen via Interlaken) und dem Wallis (Zermatt, Saas Fee) und dem Tessin (Locarno) via Brig und Oberwald, weist gegenüber dem Konzept der Doppelführung viele Vorteile auf:

- Verzicht auf Doppelführung der Hauptstrecke;
- alle Knoten sind tagesgenau erreichbar;
- kundenfreundliche Abhol- und Lieferzeiten;
- nochmals günstigere Kosten.

Der Sustenpass ist in der Regel von Anfangs Juni bis Ende Oktober geöffnet, und während der definierten Sommer-Saisonzeit von Anfangs Juli bis Mitte Oktober gut befahrbar. Der Knoten Spiez wird auf der Zubringerstrecke von Gstaad im Sommer nicht angefahren, dafür wird der Knoten Meiringen auf der Hauptstrecke auch als Umschlagplatz eingeführt.

Diese Simulation übernimmt die Transportkonzepte der Jahreszeiten Winter (Winter light), Frühling und Herbst. Eine bedeutende Optimierung kann für den Sommer, mit über 75 000 beförderten Gepäckstücken die Hauptreisezeit, realisiert werden.

Mit dieser Anpassung des Transportkonzepts kann die Einschränkung, dass die tagesgenaue Lieferung der Gepäckstücke nicht zwischen allen Knoten möglich ist, zwar nicht eliminiert, aber doch stark vermindert werden. Somit kann von den im Jahr gut 170 000 transportierten Koffern für deren 100 000 im Winter und im Sommer die tagesgenaue Beförderung zwischen allen Knoten angeboten werden.

5.11. Konzept für einen Gepäcktransport im Alpenraum

Nach Berechnung mehrerer Varianten und Beseitigung von Schwachstellen sowie dem Einbezug von Inputs von Studiopartnern wurde eine Simulation erstellt, die aufzeigt, wie ein optimiertes Transportsystem zum Gepäcktransport im Detail funktionieren kann. Die Fahrzeiten sind inklusive der erforderlichen Umschlagzeiten vom Transportpartner Planzer Transport AG berechnet worden. Ebenso hat der Transportspezialist die notwendigen Angaben zur Kostenberechnung geliefert.

Für jede Saisonzeit wird ein Konzept vorgestellt, das mehreren Aspekten Rechnung trägt:

- Auslastung in den Destinationen (Winter ohne Top-Winterorte),
- Nachfrage (Hauptreisezeit im Sommer, im Winter geringere Nachfrage),

- Verfügbarkeit der Verkehrswege (Sommer Transport über Sustenpass),
- Kundenfreundliche Abhol- und Lieferzeiten,
- Unabhängigkeit von Bahntransporten, lediglich Nutzung des Autoverlads,
- Stabilität der Transportsysteme.

Sowohl im Winter bei eingeschränktem Netz der bedienten Knoten als auch im Sommer ist die tagesgenaue Zustellung der Koffer garantiert. Im Frühjahr und im Herbst sind nicht alle Verbindungen an einem Tag machbar. Die Kosten für den Gepäcktransport über alle Jahreszeiten betragen 3.75 Mio. CHF oder knapp 22.00 CHF pro transportiertes Stück.

Die wichtigsten Informationen zu den Transportkonzepten werden nachfolgend kurz aufgeführt, für die Details wird auf den Anhang verwiesen.¹⁵

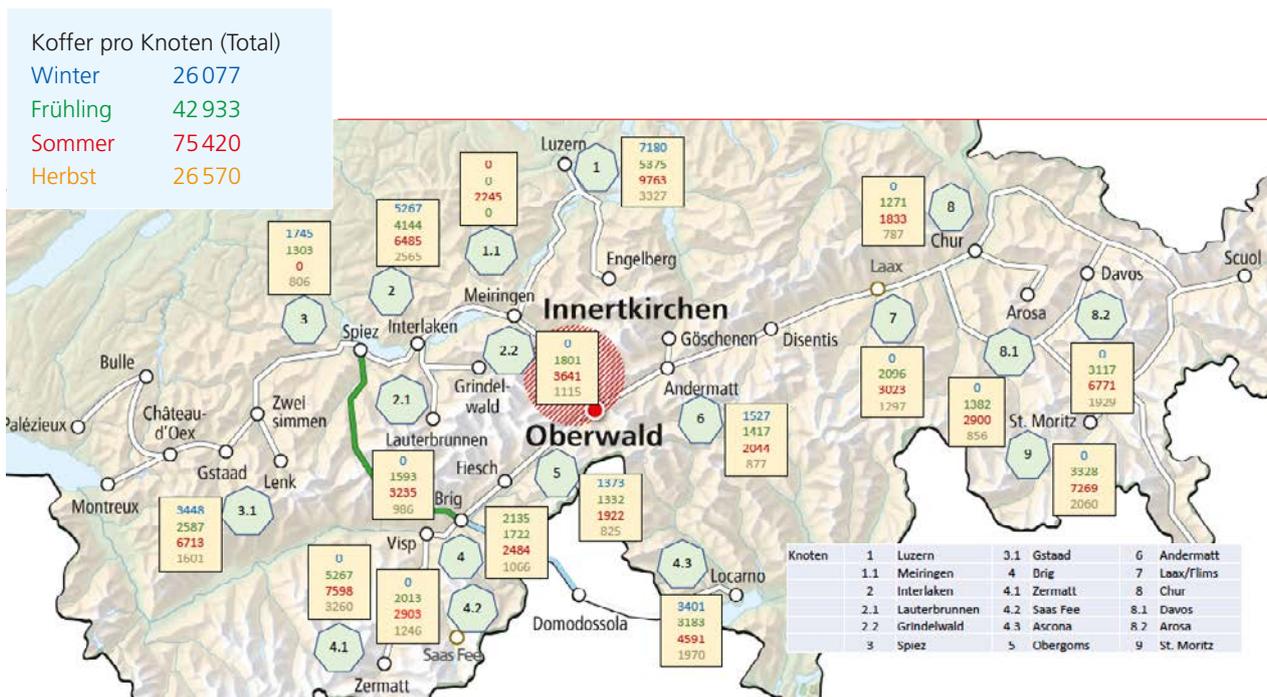


Abb.30: Anzahl Gepäckstücke bei den Knoten nach Jahreszeiten

15 Anhang 5: Entwicklung Transportkonzept

5.11.1. Transportkonzept Winter, Produkt Winter light

Im Package «Winter light» werden die Winter-Toporte nicht angeboten. Das redimensionierte Konzept sieht eine Hauptstrecke von Luzern nach Andermatt vor. Diese führt über Interlaken und die Autoverlade am Lötschberg und an der Furka. Mit Zubringerstrecken sind Gstaad und Locarno erschlossen (Abb. 31).

Die Abhol- und Lieferzeiten sind kundenfreundlich. Die Abgabe bei den Knoten erfolgt frühestens um 09.00, die Auslieferung erfolgt spätestens um 16.00 (Abb. 32). Die Kosten pro transportiertem Gepäckstück betragen 32.00 CHF. Der Betrag ist trotz eingeschränktem Netz höher als in anderen Jahreszeiten, dies wegen der tieferen Transportlast im Winter.

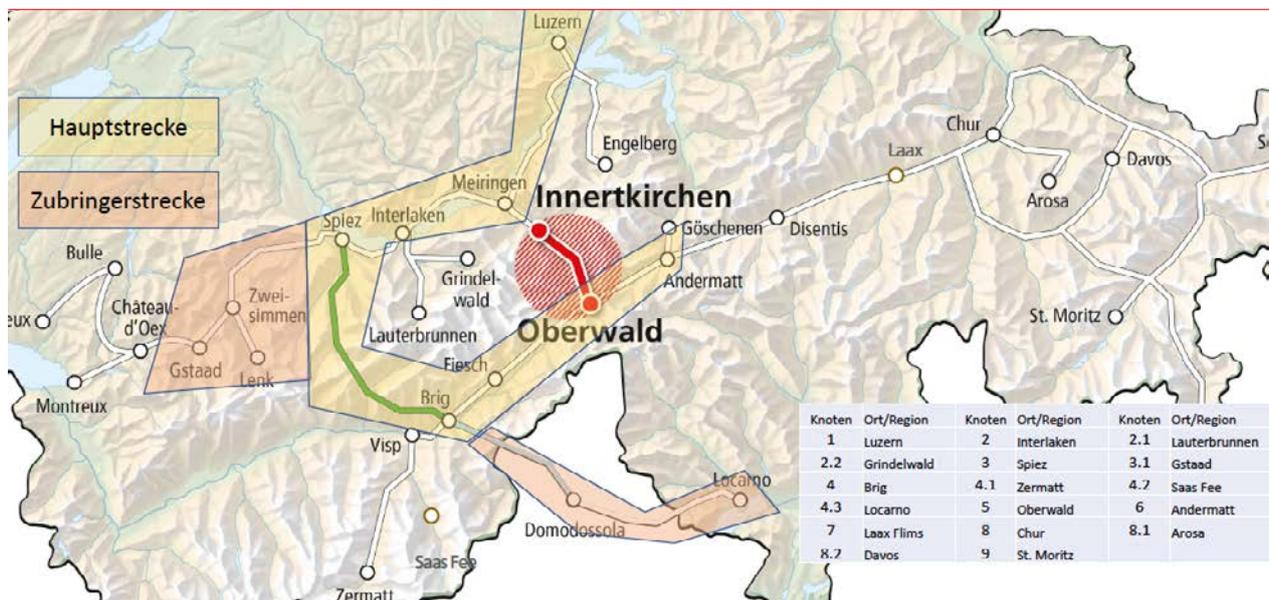


Abb.31: Transportsystem im Winter

Winter		Luzern – Andermatt			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab
Luzern	1		09:00		
Lauterbrunnen	2.1				
Grindelwald	2.2				
Interlaken	2	10:25	10:45	10:15	
Gstaad	3.1				10:00
Spiez	3	11:05	11:25	11:00	
Zermatt	4.1				
Saas Fee	4.2				
Ascona	4.3				09:40
Brig	4	13:40	14:00	11:00	
Oberwald	5	15:00	15:35		
Andermatt	6	16:00			
Laax/Flims	7				
Chur	8				
Arosa	8.1				
Davos	8.2				
St. Moritz	9				

Winter		Andermatt – Luzern			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab
St. Moritz	9				
Davos	8.2				
Arosa	8.1				
Chur	8				
Laax/Flims	7				
Andermatt	6		09:45		
Oberwald	5	10:20	10:40		
Brig	4	11:40	12:00		14:30
Zermatt	4.1				
Saas Fee	4.2				
Ascona	4.3			15:50	
Spiez	3	14:15	14:35		14:35
Gstaad	3.1			15:35	
Interlaken	2	14:55	15:15		
Lauterbrunnen	2.1				
Grindelwald	2.2				
Luzern	1	16:50			

Abb.32: Transportzeiten im Winter

5.11.2. Transportkonzept Frühling und Herbst

Im Frühling und im Herbst finden auf der Hauptstrecke Transporte von Luzern nach Chur und von Interlaken nach St. Moritz, jeweils Hin- und Rückfahrt, statt.

Die Abhol- und Lieferzeiten sind am Morgen kundenfreundlich, die Abgabe bei den Knoten erfolgt frühestens um 09.00. Am Abend erfolgt die Auslieferung spätestens um 19.00. Die Kosten pro transportiertem Gepäckstück betragen 21.60 CHF im Frühling und CHF 28.00 im Herbst.

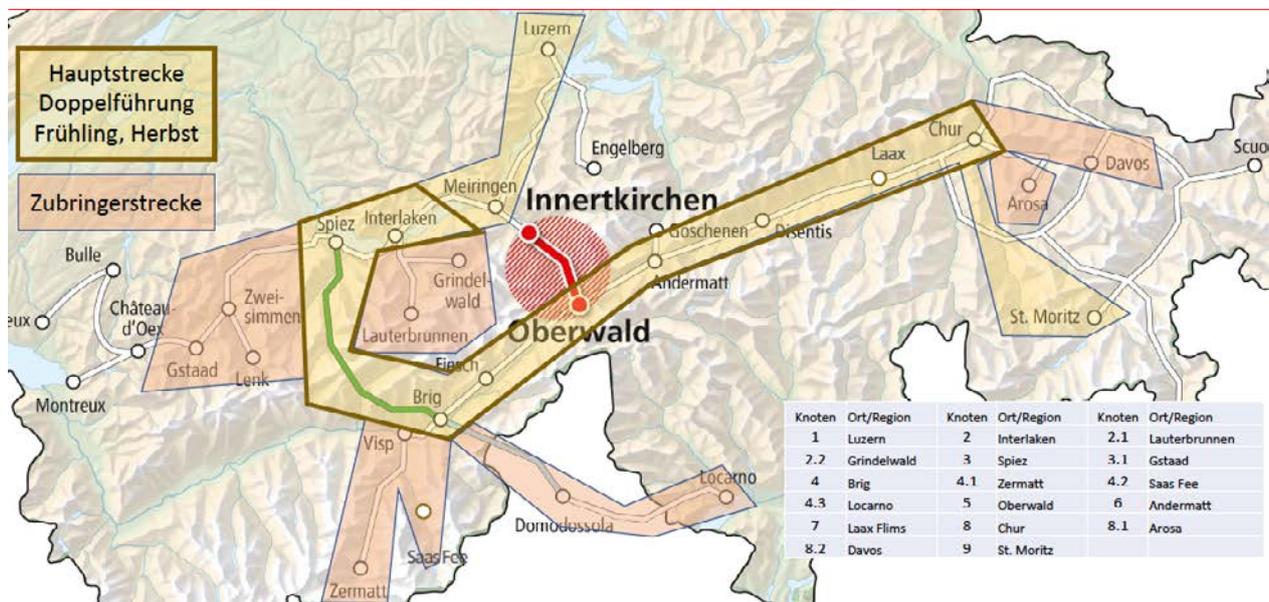


Abb.33: Transportsystem im Frühling und im Herbst

Frühling / Herbst		Luzern–Chur			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab
Luzern	1		09:00		
Lauterbrunnen	2.1				09:45
Grindelwald	2.2				09:45
Interlaken	2	10:25	10:45	10:15	
Gstaad	3.1				10:00
Spiez	3	11:05	11:25	11:00	
Zermatt	4.1				
Saas Fee	4.2				
Ascona	4.3				
Brig	4	13:40	14:00		
Oberwald	5	15:00	15:20		
Andermatt	6	16:20	16:40		
Laax/Flims	7	18:00	18:20		
Chur	8	18:45			
Arosa	8.1				
Davos	8.2				
St. Moritz	9				

Frühling / Herbst		Interlaken–St. Moritz			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab
Luzern	1				
Lauterbrunnen	2.1				
Grindelwald	2.2				
Interlaken	2		09:00		
Gstaad	3.1				
Spiez	3				
Zermatt	4.1				10:30
Saas Fee	4.2				10:15
Ascona	4.3				10:00
Brig	4	11:35	11:55	11:15	
Oberwald	5	12:55	13:15		
Andermatt	6	14:30	14:50		
Laax/Flims	7	16:15	16:35		
Chur	8	16:55	17:15		
Arosa	8.1				18:00
Davos	8.2				18:35
St. Moritz	9	19:00			

Abb.34: Transportzeiten im Frühling und im Herbst

5.11.3. Transportkonzept Sommer

Im Sommer wird ein Transport in beiden Richtungen von Luzern über den Sustenpass via Andermatt und Chur nach St. Moritz geführt. Mit Zubringerstrecken sind Gstaad, Grindelwald und Lauterbrunnen via Interlaken, Zermatt, Saas Fee und Locarno via Brig, sowie Davos und Arosa angeschlossen.

Die Abhol- und Lieferzeiten sind am Morgen kundenfreundlich, die Abgabe bei den Knoten erfolgt frühestens um 09.45. Am Abend erfolgt die Auslieferung spätestens um 18.30. Die Kosten pro transportiertem Gepäckstück betragen 16.50 CHF. Der Betrag ist tief, weil die Transportlast in der Hauptreisezeit sehr hoch ist, und auf Doppeltransporte verzichtet wird.

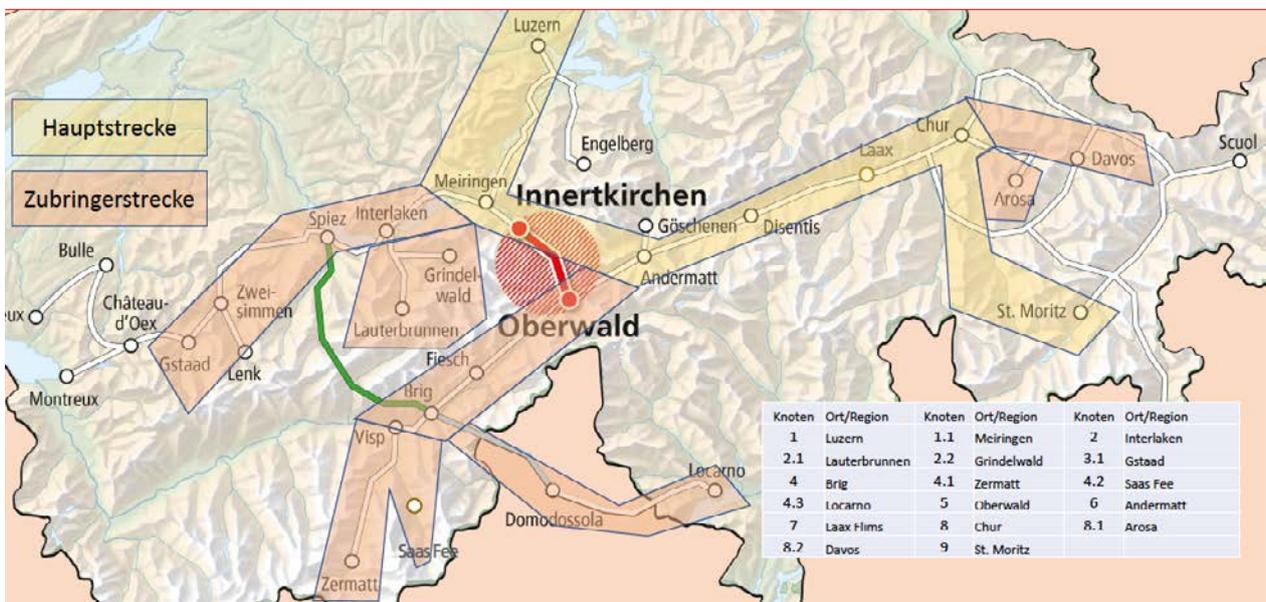


Abb.35: Transportsystem Simulation Variante Saisonzeiten Sommer

Frühling / Herbst		Luzern – St. Moritz			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab
Luzern	1		09:45		
Lauterbrunnen	2.1				09:30
Grindelwald	2.2				09:15
Gstaad	3.1				08:30
Interlaken	2			10:00	10:20
Meiringen	1.1	11:00	11:30	11:00	
Zermatt	4.1				09:00
Saas Fee	4.2				09:15
Ascona	4.3				08:45
Brig	4			10:00	10:30
Oberwald	5			11:30	12:00
Andermatt	6	13:00	13:30	13:00	
Laax/Flims	7	15:15	15:35		
Chur	8	16:20	16:40		16:40
Arosa	8.1				17:30
Davos	8.2				18:15
St. Moritz	9	18:30			

Abb.36: Transportzeiten im Sommer

5.11.4. Machbarkeit Gepäcktransport im Swiss Alpine Park

Über mehrere Simulationen wurden Varianten von Transportsystemen weiterentwickelt und fortlaufend optimiert. Mit dem Einbezug der Firma Planzer Transport AG wurden die Berechnungen überprüft, Transport- und Umschlagzeiten aus der Praxis übernommen, und die Kosten berechnet (Kostenstand 2023).

Optimal kann der Gepäcktransport im Sommer betrieben werden. Dank der Streckenführung über den Sustenpass werden die Fahrzeiten gegenüber der Nutzung des Lötschberg Autoverlads stark verkürzt.¹⁶ Im Winter wird mit dem Produkt «Winter light» ein schlankes aber sehr attraktives Angebot durch ein Transportsystem ermöglicht. Im Sommer und Winter sind die Abhol- und Lieferzeiten sehr kundenfreundlich. Die tagesgenaue Belieferung zwischen allen angefahrenen Knoten ist garantiert.

Im Frühling und im Herbst sind auf der Hauptstrecke Doppeltransporte erforderlich. Es sind zwar dadurch alle Orte am Transportsystem angeschlossen, bei der tagesgenauen Gepäcklieferung sind aber Einschränkungen erforderlich. Die Abhol- und Lieferzeiten sind am morgen kundenfreundlich, am Abend erfolgt die Auslieferung an wenigen Knoten nach 17.00.

Die Kosten pro transportiertes Gepäckstück betragen im Durchschnitt über alle Jahreszeiten 22.00 CHF. Dieser Preis darf als absolut marktfähig eingestuft werden!

¹⁶ Die Streckenführung über den Sustenpass kommt der optimalen Variante mit dem Grimseltunnel sehr nahe.

6. Machbarkeit der IT-Plattform

Die fortschreitende Digitalisierung im Tourismus hat eine Vielzahl von Veränderungen und Entwicklungen ausgelöst. Online-Buchungssysteme bieten die Möglichkeit, Reisen online zu buchen, was den Buchungsprozess erheblich vereinfacht. Reise-Apps bieten nützliche Funktionen wie GPS-gesteuerte Navigation, Echtzeit-Informationen und mobile Check-ins, die das Reisen bequemer machen.

Eine kundenfreundliche Benutzeroberfläche ist von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, dass Benutzer die Anwendung gerne nutzen und eine positive Erfahrung haben. Dies kann zur Benutzerbindung, zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und letztendlich zum Erfolg der Anwendung beitragen. Die Benutzeroberfläche sollte so gestaltet sein, dass sie die Bedürfnisse und Erwartungen der Benutzer in den Mittelpunkt stellt. Die Anwendung sollte eine klare und einfache Navigation bieten, damit Benutzer schnell finden, wonach sie suchen. Zudem sollte die Anwendung auf verschiedenen Geräten wie Smartphones, Tablets und Desktops gut funktionieren. Zudem sollte die Anwendung über eine Hilfefunktion verfügen, um Benutzern bei Fragen oder Problemen Unterstützung zu bieten.

In den vergangenen Jahren haben verschiedenste IT-Lösungen Einzug im Schweizer Tourismus gehalten. Schweizer Tourismusdestinationen haben oft umfassende Websites mit Informationen zu Unterkünften, Aktivitäten und Veranstaltungen aufgeschaltet. Diese Websites sind eine wichtige Ressource für Reisende. Weiter wurden lokale und regionale Marktplätze entwickelt, die ermöglichen, Dienstleistungen zu buchen oder Informationen abzurufen.

Für die Lancierung von Packages im Swiss Alpine Park besteht neben der Einführung einer Gepäcktransports im Alpenraum die Herausforderung, eine kundenfreundliche Plattform zu entwickeln, die es den Gästen erlaubt, einen Ferienaufenthalt zu buchen, und die anschliessend die Reisenden während des Aufenthalts begleitet.

Folgende Vorgaben sind dabei einzuhalten:

- wenn immer möglich sind bestehende und im Markt eingeführte Module zu verwenden,
- offene Systeme garantieren, dass bereits entwickelte Systeme angeschlossen werden können,
- auf Kommissionen wird weitgehend verzichtet, anfallende Kosten sollen auf Basis von Transaktionen verrechnet werden.



Abb.37: Bereits angebundene Systeme

Im Rahmen der Evaluation für die Wahl des Studienpartners für den IT-Bereich wurden mehrere Gespräche mit Anbietern, aber auch mit Destinationen geführt. Die Rückmeldungen waren sehr aufschlussreich und fielen bezüglich der Bewertung von eingesetzten Produkten recht unterschiedlich aus. Schlussendlich fiel die Wahl auf die Firma SpotWerbung, St. Moritz. Sie hat unterschiedliche Produkte in mehreren Destinationen, u. a. Engadin Tourismus und Davos Klosters Tourismus, erfolgreich im Einsatz. Die Systeme erfüllen die Anforderungen nach offenen Schnittstellen, die wichtigsten und führenden IT-Lösungen im Tourismus sind bereits eingebunden (Abb. 37).

Mit SpotWerbung kann sichergestellt werden, dass auf bereits entwickelte und erfolgreich im Einsatz stehende Module zurückgegriffen werden kann. Die Buchung von Unterkünften, der Kauf von ÖV-Tickets, aber auch von Bergbahnkarten, ist nachgewiesenermassen möglich. Auch sind für viele Zusatzleistungen bereits Schnittstellen zu den spezialisierten Anwendungen entwickelt und werden eingesetzt (Abb. 38).

Die einzige Ausnahme ist das Modul für den Gepäcktransport. Mit der Firma Planzer Transport AG wurde aber bereits die Struktur der Anwendung entwickelt. Die Komplexität des zu entwickelnden Moduls darf als überschaubar eingestuft werden.

Anforderung	Status	Bemerkung
Unterkünfte	vorhanden	Deskline/feratel, STC und e-domizil angebunden, Schnittstelle zu TOMAS wäre allenfalls noch zu entwickeln. Beispiel Engadin
ÖV-Tickets	vorhanden	Anbindung zum Webservice der SBB vorhanden.
Gepäcktransport	zu entwickeln	Lösung in Zusammenarbeit mit Planzer zu entwickeln.
Zusatzleistung	vorhanden	Schnittstelle zu Skidata sowie zu Axess vorhanden. Darüber können verschiedene Arten von Tickets gebucht werden (Beispiel)
Bergbahnen		
Zusatzleistung	vorhanden	Dank der Anbindung der ExperienceBank von Trekkssoft können eine Vielzahl von regionalen Aktivitäten buchbar gemacht werden (siehe z. B. Beispiel Engadin). Via ExperienceBank/ Waldhart sind auch Schneesportschulen buchbar. Dank Aleno und Lunchgate können sogar Tische in Restaurants gebucht werden.
Aktivitäten		
Zusatzleistung	vorhanden	Kleinere Events/Führungen via Trekkssoft buchbar. Grossveranstaltungen mit Sitzplänen über NextEvent buchbar.
Events		
Packages	vorhanden	Dank eigens entwickeltem ExperienceBuilder möglich.

Abb.38: Übersicht über erforderliche Module

7. Berechnung der Kosten der Packages

Die Gesamtkosten der Packages enthalten die Beträge für die ÖV-Tickets, den Gepäcktransport und die Unterkunft. Für die Bahntickets wird berücksichtigt, wer ein Halbtax-abonnement hat. Die Unterkunftspreise sind nach Hotelkategorien unterschiedlich. Zudem werden Preise für unterschiedliche Dauern der Reisen berechnet (3 Übernachtungen/ 4 Reisetage, 7 Übernachtungen/8 Reisetage, 10 Übernachtungen/11 Reisetage, 14 Übernachtungen/15 Reisetage).

Als Basis für weitere Schritte zur Berechnung der Packagekosten wird die Variante der optimierten Saisonzeiten verfolgt. Alle Preiskomponenten werden auf die Jahreszeiten berechnet. Im Winter mit dem Produkt «Winter Light» ist das Streckennetz eingeschränkt, viele der erschlossenen Destinationen haben infolge Neben- oder Mittelsaison günstigere Unterkunftspreise, der Gepäcktransport ist wegen tiefer Auslastung eher teuer. Im Frühling und im Herbst schlägt der Doppeltransport für Gepäck auf der Hauptstrecke auf die Transportkosten, die meisten Destinationen haben für die Unterkunftspreise Mittelsaison. Im Sommer hingegen sind die Transportkosten dank optimiertem Streckennetz des Gepäcktransports und hoher Auslastung tief, dafür sind die Unterkunftspreise wegen Mittel- oder teilweise Hochsaison höher.

Preisgestaltung Packages (pro Person)		Frühling				Sommer				Herbst				Winter light			
		3 LN	7 LN	10 LN	14 LN	3 LN	7 LN	10 LN	14 LN	3 LN	7 LN	10 LN	14 LN	3 LN	7 LN	10 LN	14 LN
ÖV-Ticket	Halbtax HT																
	Vollpreis VP																
Gepäcktransport																	
Hotel	*****																

	Swiss Hotels																
Total	***** HT																
	***** VP																
	**** HT																
	**** VP																
	*** HT																
	*** VP																
	Swiss Hotels HT																
	Swiss Hotels VP																

Abb.39: Tabelle der Packagepreise

7.1. Kosten ÖV-Ticket

Die Bestimmung der Kosten für die ÖV-Tickets für Packages im Swiss Alpine Park von verschiedenen Reisedauern gestaltet sich schwierig. Unterschiedliche Ansätze können zur Berechnung herangezogen werden und werden nachfolgend vorgestellt und auf deren Eignung bewertet. Dabei wird auf bekannte Konzepte abgestellt.

7.1.1. Berechnung auf Basis Streckentickets

Die fortschreitende Digitalisierung bietet die Möglichkeit, für die Tagesstrecken neben dem Ausdruck des Tags für den Gepäcktransport auch das Ticket für den öffentlichen Verkehr ausgestellt wird. Aus der Simulation der Variante Saisonzeiten optimiert ist für jede Jahreszeit bekannt, wie viele Gepäckstücke auf den einzelnen Strecken befördert werden (Abb. 40).

Die Gesamt-Ticketkosten können für die Jahreszeiten durch Multiplikation der Streckenpreise mit den Anzahl Fahrten pro Strecke in beide Richtungen errechnet werden. Dabei wurde die Annahme getroffen, dass ähnlich viele Tickets zum vollen Preis wie mit Halbtaxabonnement gelöst werden. Die Gesamtausgaben für die ÖV-Tickets belaufen sich bei 15000 abgesetzten Packages auf 18739306 CHF (Winter 1 267 460 CHF, Frühjahr 5 147 292 CHF, Sommer 9 138 946 CHF, Herbst 3 185 608 CHF).

Knoten		LUZ	MEI	INT	LAU	GRI	GST	BRI	ZER	SAA	ASC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV
		1	1.1	2	2.1	2.2	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2
St. Moritz	9	84.00	104.00	128.00	119.00	139.20	136.00	114.00	152.00	134.20	80.00	90.00	84.00	56.20	38.00	53.00	42.00
Davos	8.2	63.00	88.00	108.00	115.60	119.20	116.00	124.00	128.00	141.40	74.80	66.00	60.00	29.40	15.20	39.00	
Arosa	8.1	59.00	84.00	104.00	111.60	115.20	120.00	128.00	142.00	145.40	88.00	80.00	74.00	35.60	30.00		
Chur	8	48.00	74.00	96.00	103.60	107.20	108.00	81.00	81.00	119.00	62.00	57.00	51.00	14.20			
Laax/Flims	7	73.20	88.20	110.20	117.80	121.40	122.20	95.20	133.20	115.40	72.00	51.00	65.20				
Andermatt	6	115.00	56.00	71.20	88.60	92.20	94.00	35.00	73.00	55.20	33.80	15.20					
Oberwald	5	101.80	43.00	67.80	75.40	79.00	80.80	21.80	59.80	42.00	55.80						
Locarno	4.3	72.00	74.00	80.00	87.60	91.20	112.00	56.00	96.00	76.40							
Saas Fee	4.2	97.40	70.40	63.40	71.00	74.60	76.40	20.20	47.20								
Zermatt	4.1	117.00	90.00	83.00	90.60	94.20	96.00	38.00									
Brig	4	80.00	53.00	46.00	53.60	57.20	59.00										
Gstaad	3.1	96.00	43.00	35.00	42.60	46.20											
Grindelwald	2.2	44.20	24.20	11.20	9.00												
Lauterbrunnen	2.1	40.60	20.60	7.60													
Interlaken	2	33.00	13.00														
Meiringen	1.1	23.80															

Abb.40: Preise Streckentickets (Basis Vollpreis, Saisonzeit Sommer)

Die Gesamtkosten können anhand der Verteilung der Packages nach Jahreszeiten und nach Reisetagen aufgeteilt werden.

Dauer		3 LN/4 Tage			
Saisonzeit	WI	FR	SO	HE	
Ticket VP	130	320	323	320	
Ticket Halbtax	65	160	162	160	

Dauer		7 LN/8 Tage			
Saisonzeit	WI	FR	SO	HE	
Ticket VP	324	799	808	799	
Ticket Halbtax	162	400	404	400	

Dauer		10 LN/11 Tage			
Saisonzeit	WI	FR	SO	HE	
Ticket VP	518	1279	1293	1279	
Ticket Halbtax	259	639	646	639	

Dauer		14 LN/15 Tage			
Saisonzeit	WI	FR	SO	HE	
Ticket VP	648	1599	1616	1599	
Ticket Halbtax	324	799	808	799	

Abb. 41: Berechnung ÖV-Preis auf Basis Streckentickets
(Preise in CHF pro Person)

Der Kauf von Einzeltickets zu Strecken, auf denen das Gepäck befördert wird, ist von der Abwicklung machbar, hat aber gewichtige Nachteile. So kann es durchaus sein, dass Gäste eine andere Strecke als das Gepäck wählen, beispielsweise um mit einem Umweg ein Ausflugsziel zu besuchen. Weiter möchten Ausflüge gemacht werden, auch wenn an einem Aufenthaltsort mehrere Tage verbracht werden.

Als gewichtigster Nachteil dieser Lösung sind die Kosten zu betrachten. Auf Basis der Simulation würde der Preis pro Reisetag im Durchschnitt gut 50 CHF Basis Halbtax oder etwas über 100 CHF Basis Vollpreis kosten. Diese Preise werden als nicht marktfähig betrachtet.

7.1.2. Regionale Pässe

Verfügbar sind regionale Pässe, die freie Fahrt auf ausgewählten Strecken ermöglichen. Die «Erlebniscard» der Matterhorn Gotthard Bahn bietet freie Fahrt auf 761 km Bahn- und Busstrecken, der Perimeter deckt das Oberwallis und angrenzende Gebiete ab (Abb. 42).

Die Kosten auf Basis 2. Klasse (Halbtaxabonnament / ohne Ermässigung) betragen:

- Zwei Tage: 64.00 CHF / 109.00 CHF
- Drei Tage: 75.00 CHF / 142.00 CHF
- Fünf Tage: 98.00 CHF / 197.00 CHF

Die Tage sind innert eines Monats frei wählbar. Die «Erlebniscard» bietet weitere Ermässigungen auf Bergbahnen und für Ausflugsziele.

Ein ähnliches Angebot ist auch im Berner Oberland verfügbar. Der «Berner Oberland Pass» ist gültig im Berner Oberland mit den angrenzenden Gebieten (Abb. 43).

Der «Berner Oberland Pass» bietet:

- Freie Fahrt ab Bern, Luzern, Saanen, Domodossola und im ganzen Berner Oberland
- Freie Fahrt bei über 25 Bergbahnen
- Freie Fahrt auf den Schiffen des Thuner- und Brienersees
- Freie Eintritte und Vergünstigungen bei rund vierzig Bonuspartnern

Die Kosten auf Basis 2. Klasse (Halbtaxabonnament / ohne Ermässigung) betragen:

- Drei Tage: 150.00 CHF / 230.00 CHF
- Vier Tage: 175.00 CHF / 270.00 CHF
- Sechs Tage: 220.00 CHF / 340.00 CHF
- Acht Tage: 250.00 CHF / 380.00 CHF
- Zehn Tage: 275.00 CHF / 420.00 CHF

Der «graubünden Pass» ist das Generalabo für den Kanton Graubünden. Dieser bietet freie Fahrt im ganzen Kanton und ist an zwei Tagen innerhalb einer Woche oder an fünf Tagen innerhalb von zwei Wochen gültig.

Die Kosten auf Basis 2. Klasse (Halbtaxabonnament / ohne Ermässigung) betragen:

- Zwei Tage: 86.00 CHF / 113.00 CHF
- Fünf Tage: 131.00 CHF / 165.00 CHF

Die beispielhaft aufgezeigten regionalen Pässe decken neben den Kernregionen auch die angrenzenden Gebiete ab. Sie umfassen teilweise weitere Ermässigungen auf Bergbahnen und Ausflugszielen sowie Eintritten in Museen.

Die Preisgestaltung ist recht unterschiedlich. Anzumerken gilt, dass bei allen regionalen Pässen die Variante ohne Ermässigung nicht doppelt so teuer ist wie die Variante mit Halbtaxabonnament.

Würde ein Pass über alle drei Perimeter ausgestellt, würde der Alpenraum abgedeckt und der Pass mit allenfalls weiteren Ermässigungen wäre die ideale Grundlage für die Packages im Alpenraum.

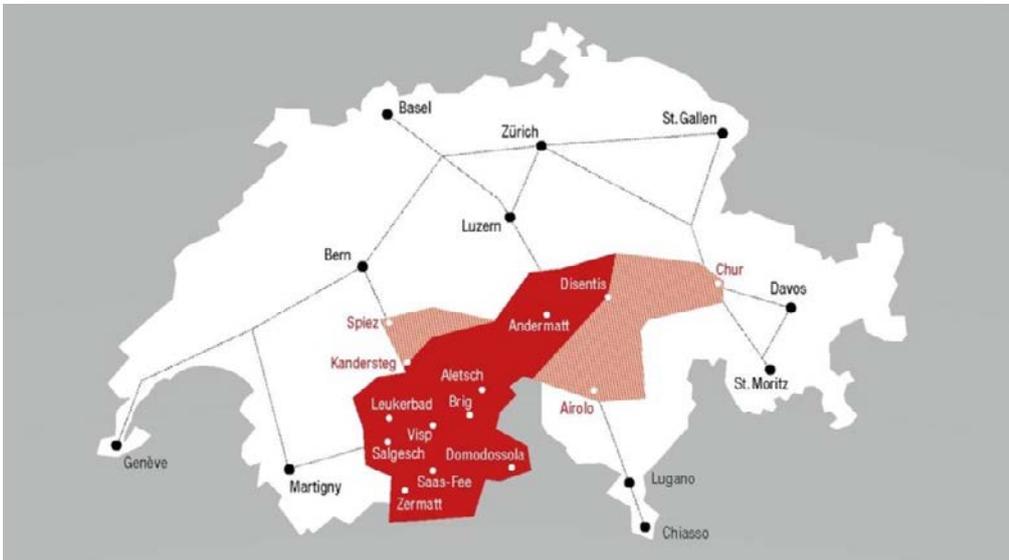


Abb. 42: Geltungsbereich Erlebniscard MGB



Abb. 43: Geltungsbereich Berner Oberland Pass

7.1.3. Swiss Travel Pass

Bekannt ist der «Swiss Travel Pass», ein spezielles Angebot für Touristen, um das Reisen in der Schweiz bequemer und kosteneffizienter zu gestalten. Der Swiss Travel Pass bietet unbegrenzte Fahrten mit dem öffentlichen Verkehrssystem, einschliesslich Zügen, Postautos und Schiffen. Der Pass ist in verschiedenen Laufzeiten erhältlich, darunter drei, vier, acht und fünfzehn aufeinanderfolgende Tage. Er bietet den Inhabern verschiedene Vorteile und Dienstleistungen.

Hier sind einige wichtige Informationen zum «Swiss Travel Pass»:

- Mit dem Swiss Travel Pass können Touristen während der Gültigkeitsdauer des Passes so oft fahren, wie sie möchten, ohne zusätzliche Kosten für Tickets zu zahlen. Dies gilt für Züge, Busse und Schiffe.
- Der Pass gewährt Inhabern oft auch kostenlosen oder ermässigten Eintritt zu vielen Museen und Sehenswürdigkeiten in der Schweiz.
- Der Pass ermöglicht es den Inhabern, spezielle Panoramazüge und -bahnen in der Schweiz kostenlos zu nutzen.
- In vielen Städten der Schweiz ist die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, einschliesslich Trams und Busse, für Passinhaber kostenlos.
- Der Swiss Travel Pass kann auch den kostenlosen Eintritt in ausgewählte Thermalbäder und Schwimmbäder ermöglichen.

Der «Swiss Travel Pass» offeriert freie Fahrt auf alle Transportmittel des öffentlichen Verkehrs (Bahnen, Postauto, Schifffahrt) während einem bestimmten Zeitraum. Zudem werden Ermässigungen für Bergbahnen und Ausflugsziele gewährt.

Die Preise betragen auf Basis 2. Klasse:

- Drei Tage: 232.00 CHF
- Vier Tage: 281.00 CHF
- Acht Tage: 389.00 CHF
- Fünfzehn Tage: 429.00 CHF

Allerdings ist der «Swiss Travel Pass» ausschliesslich für Touristen aus dem Ausland erhältlich und deshalb nur bedingt ein Lösungsansatz für die Packages im Swiss Alpine Park.

7.1.4. Spartageskarte Gemeinde

Die Spartageskarte Gemeinde ist das Nachfolgeprodukt der Gemeindetageskarten. Diese werden ab 2024 angeboten. Das Angebot ist kontingentiert, es gibt keine Beschränkung für den Bezug. Die Tageskarten sind personalisiert.

Die Preise betragen auf Basis 2. Klasse:

Klasse und Segment	Preisstufe 1	Preisstufe 2
	bis maximal 10 Tage vor dem Reisetag erhältlich	bis maximal 1 Tag vor dem Reisetag erhältlich
2. Klasse 1/2	39 CHF	59 CHF
2. Klasse 1/1	52 CHF	88 CHF

Der Verkauf wird ausschliesslich über Gemeinde- und Stadtverwaltungen erfolgen, eine Einschränkung auf Einwohnerinnen und Einwohner ist aber nicht vorgesehen.

7.1.5. Annahmen für die Packages

Für Schweizer gibt es derzeit keine Angebote für Tickets für den öffentlichen Verkehr mit freier Fahrt auf dem Schweizer Streckennetz für mehrere Tage. Der «Swiss Travel Pass» ist ausschliesslich für ausländische Gäste zugänglich. Dies war auch schon Gegenstand von parlamentarischen Anfragen.¹⁷ Der Bundesrat sah keinen Handlungsbedarf, weil in der Schweiz wohnende mit einer Gemeindetageskarte (Preis im Mittel 45 Franken pro Tag) den ÖV ähnlich günstig nutzen wie ausländische Gäste.

Für eine Berechnung der Kosten eines Basisangebotes wird folgende Schätzung für freie Fahrt auf dem Streckennetz für die zweite Klasse (Halbtaxabonnement / ohne Ermässigung) auf Basis der Spartageskarten angenommen:

- Drei Übernachtungen / Vier Tage:
 - HT 156.00 CHF
 - VP 208.00 CHF
- Sieben Übernachtungen / Acht Tage:
 - HT 312.00 CHF
 - VP 416.00 CHF
- Zehn Übernachtungen / Elf Tage:
 - HT 429.00 CHF
 - VP 572.00 CHF
- Vierzehn Übernachtungen / Fünfzehn Tage:
 - HT 585.00 CHF
 - VP 780.00 CHF

Ausdrücklich werden An- und Abreisetag in die Packages eingeschlossen. Für ausländische Gäste sind dadurch bei Erwerb des Packages Reisen beispielsweise von Flughäfen, für Schweizer Gäste vom Wohnort, zu und von Ferienorten inbegriffen.

Die Gesamtausgaben für die ÖV-Tickets belaufen sich bei 15000 abgesetzten Packages auf 12011918 CHF (Winter 1831680 CHF, Frühjahr 3015820 CHF, Sommer 5297957 CHF, Herbst 1866461 CHF).

Bestrebungen für die Einführung von «Mini-GA's», von ÖV-Tickets mit freier Fahrt im Streckennetz für wenige Tage, sind im Gange. Falls diese bis zu einer allfälligen Einführung von Packages im Alpenraum nicht angeboten werden, ist mit der Organisation Alliance SwissPass, der Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs, zu klären, ob ein spezieller Tarif ausgearbeitet und eingeführt werden kann. Speziell an diesen Tickets wäre, dass diese an einen Aufenthalt in Hotels gekoppelt wären.

17 Interpellation «Swiss Travel Pass. Für alle mit ausländischem Pass spottbillig, nur für Schweizer nicht» von Nationalrat Amstutz, 2018

7.2. Kosten Unterkunft

Die Übernachtungspreise auf Basis Zimmer und Frühstück werden anhand der publizierten Übernachtungspreise (Hotelwebsites, Buchungsportale) auf Basis Zimmer und Frühstück von den als Studienpartner teilnehmenden Hotels errechnet (Preisstand 2023/2024)¹⁸. Aussagekräftig sind dabei die Kategorien 3* (20 Betriebe), 4* (34 Betriebe) und 5* (8 Betriebe) sowie Swiss Lodges (11 Betriebe). Die Preise wurden für Wochentage und ausserhalb der Spitzenzeiten von Weihnachten und Neujahr abgerufen. Folgende Preise pro Person (Basis Doppelzimmer, Übernachtung Frühstück) wurden pro Saison ermittelt:

Kategorie	Winter Light	Frühling	Sommer	Herbst
*****	282	270	308	259
****	112	142	155	138
***	102	100	108	97
Swiss Lodges	106	99	101	89

Die einzelnen Unterkunftspreise der Betriebe weichen teilweise vom Durchschnitt ab. Insbesondere ist die Bandbreite bei den *****-Sterne-Hotels recht gross, auch sind Unterschiede nach Destinationen festzustellen. Ein Mechanismus für den Ausgleich zwischen den teilnehmenden Hotels wird in der zu gründenden Trägerorganisation festgelegt.

7.3. Kosten Gepäcktransport

Die Kosten für den Gepäcktransport lassen sich aus der Simulation für die Variante Saisonzeiten optimiert entnehmen. Bei den Transportkosten handelt es sich um Fixkosten, die Strecken werden unabhängig von der Anzahl Koffer gefahren.

Jahreszeit	Kosten	pro Gepäckstück	Gepäckstücke
Winter	835 626 CHF	32.04 CHF	26 077
Frühling	927 960 CHF	21.61 CHF	42 933
Sommer	1 244 584 CHF	16.50 CHF	75 420
Herbst	744 810 CHF	28.03 CHF	26 570
Transportkosten	3 752 980 CHF	21.95 CHF	171 000

Für die Berechnung der Packagepreise wird ein Einheitspreis über alle Saisons von 25.00 CHF pro transportiertes Gepäckstück festgelegt. Möglich wäre auch die Verwendung der errechneten Preise pro Jahreszeit. Dies würde zu einer Verbilligung der Sommerpackages und zu einer Verteuerung der Winterpackages führen. Bei 171 000 transportierten Koffern ergeben sich Kosten von 4 275 000 CHF. Die Differenz zu den ausgewiesenen Fahrkosten kann beispielsweise für den Betrieb der Umschlagplätze eingesetzt werden.

18 ANHANG 7: Preisberechnung Hotels

8. Preise Packages im Swiss Alpine Park

Nachfolgend die Auflistung der Preiskomponenten (ÖV-Ticket, Gepäcktransport, Unterkunft) und die errechneten Gesamtpreise für Packages im Swiss Alpine Park.

Die Packagepreise bewegen sich von 500 CHF für drei Übernachtungen in Swiss Hostels mit Halbtax bis über 5000 CHF für zwei Wochen Ferien in 5*-Hotels.

Preisgestaltung Packages (pro Person)		Frühling 16.4.-30.6.				Sommer 1.7.-15.10.				Herbst 16.10.-15.12.				Winter light 16.12.-15.4.			
		3 LN	7 LN	10 LN	14 LN	3 LN	7 LN	10 LN	14 LN	3 LN	7 LN	10 LN	14 LN	3 LN	7 LN	10 LN	14 LN
ÖV-Ticket	Halbtax HT	156	312	429	585	156	312	429	585	156	312	429	585	156	312	429	585
	Vollpreis VP	208	416	572	780	208	416	572	780	208	416	572	780	208	416	572	780
Gepäcktransport		50	125	200	250	50	125	200	250	50	125	200	250	50	125	200	250
Hotel	*****	810	1890	2700	3780	924	2156	3080	4312	777	1813	2590	3626	846	1974	2820	3948
	****	426	994	1420	1988	465	1085	1550	2170	414	966	1380	1932	336	784	1120	1568
	***	300	700	1000	1400	324	756	1080	1512	291	679	970	1358	306	714	1020	1428
	Swiss Hostels	297	693	990	1386	303	707	1010	1414	267	623	890	1246	318	742	1060	1484
Total	***** HT	1016	2327	3329	4615	1130	2593	3709	5147	983	2250	3219	4461	1052	2411	3449	4783
	***** VP	1068	2431	3472	4810	1182	2697	3852	5342	1035	2354	3362	4656	1104	2515	3592	4978
	**** HT	632	1431	2049	2823	671	1522	2179	3005	620	1403	2009	2767	542	1221	1749	2403
	**** VP	684	1535	2192	3018	723	1626	2322	3200	672	1507	2152	2962	594	1325	1892	2598
	*** HT	506	1137	1629	2235	530	1193	1709	2347	497	1116	1599	2193	512	1151	1649	2263
	*** VP	558	1241	1772	2430	582	1297	1852	2542	549	1220	1742	2388	564	1255	1792	2458
	Swiss Hostels HT	503	1130	1619	2221	509	1144	1639	2249	473	1060	1519	2081	524	1179	1689	2319
	Swiss Hostels VP	555	1234	1762	2416	561	1248	1782	2444	525	1164	1662	2276	576	1283	1832	2514

Abb.44: Berechnung der Packagepreise

9. Einschätzung der Ergebnisse

9.1. Vorgaben der Studienpartner

Bei der Einschätzung der Ergebnisse ist massgebend, ob die Vorgaben und die Wünsche der Studienpartner erfüllt werden können.

Preisgestaltung auf Basis der Angebotspreise, keine Rabatte 👍

Für die Berechnung der Packagepreise sind für die Komponenten der ÖV-Tickets und die Unterkunft publizierten Preise verwendet worden. Die Transportkosten sind nach Vorgaben der Planzer Transport AG berechnet worden.

Zielsetzung für Kommission: unter 5%, Obergrenze: max. 10% 👍

Die Frage der zu entrichtenden Kommissionen ist noch nicht geklärt. Vorabklärungen haben ergeben, dass für den Zugriff zu den Hotelreservationsplattformen eine Kommission entrichtet werden muss. Bei den erwarteten Hotelumsatzzahlen dürfte diese unter fünf Prozent liegen. Auch Kreditkartenkommissionen werden unumgänglich. Ziel wird es sein, in Verhandlungen Ansätze zu erwirken, damit die Gesamtkommission eher bei fünf Prozent, sicher aber nicht über zehn Prozent liegen wird.

Gästesegmente Familien, Senioren, Sportler 👍

Die Packages sind attraktiv für Familien, Senioren oder Sportler. Bei der Umsetzung werden weitere Preiskategorien geschaffen (Kinderpreise, Seniorenpreise). Für Sportler wird es weitere Preisangaben geben, beispielsweise Zusatzkosten für Biketransport.

Saisonale Preisgestaltung 👍

Die Angebote werden mit Ausnahme der Festtage über den Jahreswechsel ganzjährig angeboten. Sowohl Produkte als auch Preise sind auf die Saisonzeiten ausgerichtet.

Besonderes Augenmerk auf Saisonzeiten, Unterschiede zwischen Destinationen 👍

Die unterschiedliche Ausgestaltung der Saisonzeiten zwischen den Destinationen sind weitgehend in die Packages eingeflossen, das Produkt «Winter light» ist dafür beispielhaft.

Saisonverlängerung 👍

Mit den Packages wird für Betriebe ein Anreiz geschaffen, die Saison zu verlängern. Die Produkte Frühling im Mai und Herbst im November bieten für Gäste attraktive Möglichkeiten für den Alpenraum zu bereisen. Dank der flexiblen Reisegestaltung können auf die herrschenden Wetterbedingungen in die Reiseplanung einfließen. Auch können Bergbahnen und Ausflugsziele die Attraktivität der Destinationen durch Verlängerung der Betriebszeiten steigern.

Zusatzleistungen buchbar 👍

Zusatzleistungen wie Bergbahntickets, Eintritte in Museen oder Ausflugsziele, werden über die Plattform buchbar. Weitere Leistungen wie Outdooraktivitäten oder Vermietung von Sportartikeln folgen bei der Weiterentwicklung der Packages.

Ausarbeitung von Themenpackages 🍷

Nicht-Skifahrer Angebote im Winter 🍷

Für die Ausarbeitung von Themenpackages sind erst Beispiele vorhanden.¹⁹ Die Integration von solchen Packages ist für die Weiterentwicklung der Buchungsplattform vorgesehen. Dies kann gestaffelt erfolgen. Möglich sind Themenpackages auch durch Fremdanbieter, die eigene Angebote auf den Packages Swiss Alpine Park aufbauen (Beispielsweise Eurotrek Wander- und Bikeferien, Glacierexpress, etc.).

Wenn möglich für Koffer Abholzeiten nach 09.00 und Lieferzeiten vor 17.00 👍

Die Abholzeiten und Lieferzeiten der Koffer sind kundenfreundlich. Mit wenigen Ausnahmen im Frühling und im Herbst liegen sie zwischen 09.00 am Morgen und 17.00 am Nachmittag.

19 ANHANG 8: Beispiele von Themenpackages

Betrieb der Mini-Hubs durch das Transportunternehmen 🍌

Der Betrieb der Mini-Hubs wird in die Verantwortung des Transportunternehmens. Bei der Realisierung der Umschlagstellen ist die Unterstützung der Standortgemeinden und der Destinationen erforderlich.

IT-Lösung mit offener Struktur, Einbettung der regionalen Marktplätze 🍌

Der gewählte Lösungsansatz der IT-Plattform verfolgt den Ansatz der offenen Strukturen. Auf regional Marktplätze kann von der Buchungsplattform zugegriffen werden.

Insgesamt darf festgehalten werden, dass wesentliche Vorgaben erfüllt werden konnten, einige werden im Rahmen der Umsetzung realisiert, allenfalls in Weiterentwicklungen.

9.2. Einschätzung der Preise

Die errechneten Preise für die Packages im Swiss Alpine Park werden als marktfähig eingeschätzt. Die Preisschätzung von Studienpartnern, wonach eine Woche im ***-Hotel ca. 1235 CHF kosten soll, wurde eingehalten. Je nach Jahreszeit werden Kosten auf Basis Halbtax von 1116 CHF (Herbst) bis 1193 CHF (Sommer) errechnet. Eine Woche im ****-Hotel auf Basis Halbtax kostet im Frühling und im Herbst knapp über 1400 CHF.

Zu Studienanfang wurde die Erwartung gehegt, dass sich der Preis für eine Woche Ferien im Alpenraum mit Unterkunft, ÖV-Tickets und Gepäcktransport, etwa auf der Höhe eines Aufenthalts am Meer für ein Zimmer mit Meerblick bewegt. Ein Städtetrip in Europa soll etwa ähnlich viel kosten wie drei Übernachtungen im Swiss Alpine Park.

Es darf festgehalten werden, dass preislich Reisen im Alpenraum mit mehreren Aufenthaltsorten durchaus mit Städtetrips oder Ferien am Meer mithalten können.

9.3. Vermarktung von Packages im Swiss Alpine Park

Packages mit Aufenthalten im Swiss Alpine Park mit öffentlichem Verkehr und organisiertem Gepäcktransport entsprechen wichtigen Trends im Tourismus. Sie gelten durch Reisen mit Bahn und Postauto als nachhaltig, und dank einem zuverlässigen Gepäcktransport wird der Komfort stark gesteigert.

Insbesondere die Einführung des Gepäcktransports im Alpenraum ist eine Innovation und ein USP der Packages. Damit wird eine Dienstleistung auf den Markt gebracht, die in dieser Form flächendeckend noch nicht existiert. War bei Studienbeginn wegen der coronabedingt herrschenden Umstände die Erwartung, dass Packages im Swiss Alpine Park in erster Linie im Schweizer Markt auf Interesse stossen wird, hat sich diese Einschätzung mittlerweile relativiert. Nach der Pandemie haben sich die Fernmärkte rascher als erwartet erholt. Die ausländischen Gäste kommen nicht mehr in Grossgruppen, sondern reisen vermehrt individuell und in Kleingruppen. Die Packages im Swiss Alpine Park sind interessant für internationale Reiseveranstalter. Auch wenn diese deren Kommission auf den Packagepreis aufschlagen müssen, sind die Konditionen immer noch marktfähig.

Die Destinationen im Alpenraum sowie beteiligte Studienpartner sichern zu, die Packages über deren Kanäle aktiv zu bewerben. Die Reichweite ist jedoch begrenzt.

Entscheidend für die erfolgreiche Lancierung der Packages ist der Support von Schweiz Tourismus. Nach Einschätzung von Gesprächspartnern bei Schweiz Tourismus²⁰ ist eine Zusammenarbeit insbesondere unter dem Label «Swisstainable» denkbar. Damit die Packages im Swiss Alpine Park die Nachhaltigkeit überzeugend belegen, wäre es erstrebenswert, wenn möglichst viele Hotelpartner das Swisstainable Level I bis III nachweisen können. Bezüglich des Gepäcktransport wäre es vorteilhaft, wenn die Fahrzeuge zumindest auf den kürzeren Zubringerstrecken elektrisch betrieben würden.

Bezüglich der Flexibilität bei der Abwicklung der Reisen wird eine Unterscheidung zwischen Schweizer Markt und Nah- und Fernmärkten gemacht. Fern- und Nahmärkte kommen nicht spontan, sondern buchen das im Vorndherein. Daher ist der Markt Schweiz eher interessant. Beim Markt Schweiz ist aber zu beachten, dass Viele oft Dinge selbst festlegen möchten und nicht so affin zu Packages sind. Schweizer würden sicher wetterabhängig spontan und flexibler buchen und allenfalls auch kurzfristig verlängern. Da es in der Schweiz insbesondere im Frühling und Herbst keine Schönwetter-Garantie gibt, könnte die Option «flexible Reiseplanung» aber durchaus ein USP darstellen. Es gilt gut zu überlegen, wie viel Flexibilität die Zielgruppe wirklich braucht und ab wann sind zu viele Optionen zum Stressfaktor werden.

Die Packages bieten aber noch weiteres Potential. Bahnstrecken, die von internationalen Gästeströmen benutzt werden, haben ein Problem mit den mitgeführten Gepäckstücken, weil deren Züge nicht auf die grosse Menge an Koffern ausgerichtet sind. Dies vermehren sowohl die Zentralbahn auf dem Luzern-Interlaken Express als auch die Matterhorn Gotthard Bahn auf dem Glacier Express. Auf den Strecken Luzern–Interlaken sowie Zermatt–St. Moritz und Davos bieten die Packages im Swiss Alpine Park den Gepäcktransport zu attraktiven Zeiten an.

Auch die Postauto AG kann sich vorstellen, Postautoferien zu lancieren. Viele der Verbindungen zwischen den bedienten Knoten lassen sich zumindest auf Teilstrecken mit Postautos bereisen.

Die Lancierung von Packages im Alpenraum stellt eine grosse Herausforderung dar und braucht professionelle Vorbereitung. Der Absatz von 15 000 Packages mit einem Umsatz von 48 Mio. CHF, die jährlich 240 000 Logiernächte generieren, wird im hart umkämpften Markt ab Beginn wenig realistisch sein. Der Fixanteil an den Kosten beschränkt sich auf die Transportkosten mit jährlich 4.25 Mio. CHF.

10. Umsetzung

Die Machbarkeit der Einführung eines Gepäcktransports zu marktfähigen Preisen ist erwiesen. Auch der Nachweis, dass eine Buchungsplattform auf Basis von auf dem Markt erprobten Modulen – ausgenommen für den Gepäcktransport – kostengünstig realisiert werden kann, ist erbracht.

Ist das Interesse von Anbietern der Dienstleistungen (Hotels im Alpenraum, Bahnunternehmen, Bergbahnen und Ausflugsziele, weitere) an einer Einführung der Packages vorhanden, ist eine Einführung auf Sommer 2025 als Zielsetzung realistisch. Nachfolgend wird skizzenhaft aufgezeigt, welche Schritte dafür erforderlich sind.

10.1. Trägerschaft

Derzeit ist geplant, dass die Abwicklung der Packages Swiss Alpine Park in einem geschlossenen System erfolgt, eine Instanz wird über die Zulassung zur Teilnahme entscheiden. Mehrere Gründe sprechen dafür, dass die Leistungserbringer auch in die Verantwortung für das Produkt eingebunden werden:

- *Qualitätsbewusstsein*: Voraussetzung für eine erfolgreiche Einführung von Packages mit Unterkunft, ÖV-Ticket und Gepäcktransport ist die Garantie, dass die Aufenthalte im Alpenraum absolut reibungslos ablaufen. Dies gilt insbesondere für den Gepäcktransport. Das Handling der transportierten Koffer erfordert eine Null-Toleranz bei allen an der Transportkette Beteiligten.
- *Kontrolle der Weiterentwicklung der Packages*: Die Grundidee der Packages hat ein grosses Potential und Weiterentwicklungen dürfen erwartet werden. Die Entscheidungen darüber soll von den Leistungserbringern gefällt werden.
- *Erfahrungsaustausch*: Die teilnehmenden Betriebe werden ein Wertesystem entwickeln und teilen. Ein Austausch mit Gleichgesinnten ist erwünscht.²¹
- *Verwaltung der Erträge*: Regeln zur Verteilung der Erträge müssen ausgearbeitet werden. Da die Packages in Form von Pauschalen vertrieben werden, gibt es gerade im Bereich der Unterkünfte unterschiedliche Preisstrukturen, die ausgeglichen werden müssen, beispielsweise wegen unterschiedliche Preisniveaus zwischen den Destinationen.²²

Somit bleiben wichtige Entscheidungen wie Weiterentwicklung der Packages, Erweiterung der teilnehmenden Betriebe und Institutionen sowie die Bewirtschaftung der Erträge in eigener Hand.

²¹ Bereits während der Studie hat sich gezeigt, dass ein Erfahrungsaustausch sehr erwünscht ist. Insbesondere während den Workshops wurde der Wunsch geäussert, Gefässe vorzusehen, die dies ermöglichen.

²² Die Auswertung der Hotelpreise nach Destinationen hat Unterschiede aufgezeigt, allerdings waren diese nicht allzu gross. Grössere Unterschiede gibt es zwischen den teilnehmenden 5*-Betrieben.

10.1.1. Swiss Alpine Park (Genossenschaft)

Die Dienstleistungserbringer gründen eine Trägerschaft. Dies kann in Form einer GmbH oder einer Aktiengesellschaft sein, aufgrund der Geschäftstätigkeit drängt sich die Rechtsform einer Genossenschaft auf. Genossenschafter kann werden, wer Dienstleistungen für die Packages Swiss Alpine Park erbringt. Dies sind Unterkuftsbetriebe, Bahnunternehmen, aber auch Betriebe von Zusatzleistungen wie Bergbahnen, Ausflugsziele oder Sportgeschäfte. Eingebunden werden auch die wichtigsten Partner wie Transporteur oder IT-Firma.

Der Dienstleistungserbringer zeichnet Anteilscheine und wird Genossenschafter. Bei Beendigung der Mitgliedschaft wird der Betrag zurückbezahlt. Der Ausgabepreis der Anteilscheine wird im Voraus festgelegt und wird aber eher bescheiden sein. Die Genossenschaft hat Statuten und die Genossenschafter wählen einen Vorstand. Zu klären wird sein, ob Genossenschafter mehrere Anteilscheine zeichnen können. Die Genossenschafter treffen sich zur Generalversammlung, um über die statutarischen Geschäfte zu entscheiden, und allenfalls zu weiteren Treffen.

Wichtige Aufgabe der Genossenschaft ist die Verwaltung der Erträge und die Verteilung der Überschüsse. Während es sich bei den Kosten für die ÖV-Tickets und den Gepäcktransport um Fixpreise handelt – allenfalls können Mengenrabatte ausgehandelt werden – besteht bei den Erträgen für die Unterkünfte Bedarf nach einer Umverteilung. Im Packagepreis ist der Hotelpreis als Durchschnitt einer Hotelkategorie enthalten. Würde der Ertrag nach Buchungen an die Hotels ausgeschüttet, würde einige Betriebe bevor- und einige benachteiligt. Die Genossenschafter werden somit Regeln auszuarbeiten, die eine gerechte Verteilung sicherstellen.²³

10.1.2. Swiss Alpine Park AG

Die Genossenschaft gründet die Swiss Alpine Park AG. Die Gesellschaft ist im Besitz der Genossenschaft und hat einen Verwaltungsrat und eine operative Leitung. Die Swiss Alpine Park AG ist verantwortlich für die operative Abwicklung der Packages. Sie schliesst alle erforderlichen Verträge ab wie mit dem Transportgesellschaft, mit der IT-Firma aber auch mit Firmen, die an der Abwicklung der Packages beteiligt sind wie beispielsweise die Plattform für Hotelreservierungen.

Geklärt werden muss insbesondere auch die Organisation der Vermarktung der Packages. Dies kann durch die Gesellschaft selbst erfolgen oder an spezialisierte Partner ausgelagert werden.

Ob und in welcher Form sich die Gesellschaft im Aktionariat mit strategischen Partnern verstärkt, entscheiden dies Genossenschaft. Für die Weiterentwicklung der Packages im Swiss Alpine Park kann dies allenfalls erforderlich sein.

23 Ein Lösungsansatz wäre, dass ein niedriger Ansatz ausbezahlt wird und Überschüsse nach Preisniveau und Anzahl Buchungen verteilt werden.

10.2. Zeitplan

Ist das Interesse von Anbietern der Dienstleistungen (Hotels im Alpenraum, Bahnunternehmen, Bergbahnen und Ausflugsziele, weitere) an einer Einführung der Packages vorhanden, wäre eine Einführung auf Sommer 2025 als Zielsetzung realistisch. Nachfolgend wird skizzenhaft ein Zeitplan aufgezeigt.

Nach umfangreichen Vorarbeiten ist es möglich, die Packages im Swiss Alpine Park bis Sommer 2025 einzuführen, die erforderliche Buchungsplattform zu realisieren sowie den Gepäcktransport im Alpenraum zu organisieren. Der Zeitraum für die Vorbereitung ist knapp bemessen, erforderliche Entscheidungen müssen zeitnah gefällt werden.

Als erster Schritt wird im Dezember 2023 ein Verein Swiss Alpine Park gegründet. Ein «harter Kern» von Dienstleistungserbringern schliesst sich zusammen, um die Phase bis zur Einführung zu leiten. Der Verein kann fortlaufend zusätzliche Mitglieder aufnehmen.

Der Verein verabschiedet die Projektschritte bis zur Einführung der Packages im Sommer 2025 und stellt die Gesuche um Finanzierung der erforderlichen Vorarbeiten. Bis im Mai 2024 sollten die Zusagen der Beiträge vorliegen. Im Sommer 2024 wird der Verein Swiss Alpine Park zur Genossenschaft. Diese erteilt als erste Aktivität die Aufträge an Transportunternehmen und IT-Firma. Gegen Ende 2024 soll das Transportkonzept vorliegen und die Planung und Realisierung der Mini Hubs läuft mit Unterstützung durch die Standortgemeinden und die Destinationen. Ebenso wird die Entwicklung der Buchungsplattform bis dahin fertig sein.

Absgeschlossen werden die Vorarbeiten mit der Gründung der Swiss Alpine Park AG im Frühling 2025.

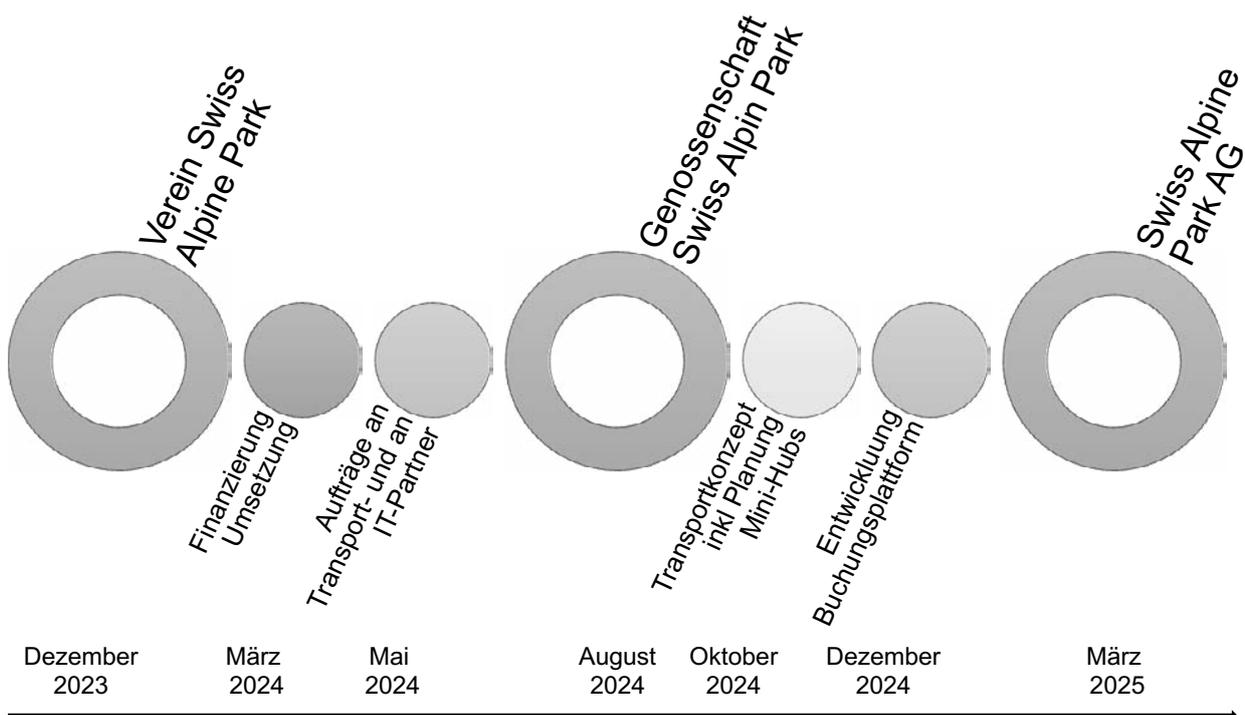


Abb.45: Zeitplan Umsetzung Swiss Alpine Park

10.3. Kosten

Die Kosten für die Vorbereitung der Umsetzung der Packages im Swiss Alpine Park können derzeit nur grob geschätzt werden. Für Vorarbeiten für die Einführung des Gepäcktransports werden rund 750 000 CHF benötigt (150 000 CHF Finalisierung Transportkonzept, 600 000 CHF Planung und Realisierung der Mini Hubs). Für die Realisierung der Buchungsplattform werden 200 000 CHF eingestellt. Mit Mandaten für Projektleitung und Vorbereitung der Gründung der erforderlichen Institutionen der Trägerschaft sowie einem Betrag für Unvorhergesehenes ergibt sich eine grobe Kostenschätzung von 1.5 Mio. CHF.

Gesuche für die Finanzierung können an Standortkantone, Gemeinden und Bahnunternehmen sowie das Seco gestellt werden.

10.4. Abschliessende Bemerkungen

Nachdem der Nachweis erbracht ist, dass ein Gepäcktransport im Alpenraum zu marktfähigen Preisen realisiert werden kann, ist die wichtigste Voraussetzung für eine erfolgreiche Lancierung von Packages im Alpenraum erfüllt.

Mit dem Label «Swiss Alpine Park» ist kann eine Marke geschaffen werden, die weit mehr als Produkte vertreiben kann. Das Bewusstsein, dass der Alpenraum eine hohe Dichte an Angeboten von absoluter Spitzenqualität aufweist, ist geweckt. Nun ist es an der Zeit, dank einem USP, der Einführung eines Gepäcktransportsystems im Alpenraum, dieses einzigartige Angebot destinationsübergreifend zu vermarkten.

Darüber hinaus kann ein Zusammenschluss innovativer und an der Weiterentwicklung des Tourismus im Alpenraum interessierten Betrieben ein Gefäss bilden, das anstehende Probleme aus der Sicht der Praxis angeht. Was hat der Klimawandel, der im Alpenraum besonders schnell zu grossen Veränderungen in vieler Hinsicht führt, für Auswirkungen? Bringen diese Veränderungen auch Chancen, die falls frühzeitig erkannt wirtschaftlich erfolgreich genutzt werden können?

Wie werden sich die Rahmenbedingungen für den Wintertourismus verändern, wie gehen Destination mit Skigebieten in tieferen Höhenlagen damit um? Werden Monate Mai oder November, in denen es kein Schnee mehr hat oder noch kein Schnee liegt, zu Reisemonaten? Können allenfalls damit neue Verfügbarkeiten geschaffen werden, die zunehmend in der Hochsaison im Winter und im Sommer fehlen?

Künftig werden diese, aber auch viele weitere Fragen auf-tauchen und diskutiert werden müssen. Ein starkes Gefäss Swiss Alpine Park wäre dazu geeignet.

Die Einführung neuer Packages im hartumkämpften Tourismusmarkt ist eine grosse Herausforderung und birgt Risiken. Diese können aber mit geeignetem Vorgehen auch minimiert werden. Die Studie hat überraschende Teilergebnisse geliefert, die auf den ersten Blick in der Fülle an Erkenntnissen nicht adäquat bewertet werden.

Das Transportkonzept in der Hauptreiseseason Sommer überzeugt durch einfache Streckenführung, die tagesgenaue Lieferung der Gepäckstücke zwischen allen Destinationen, kundenfreundliche Abhol- und Lieferzeiten der Koffer sowie tiefe Kosten für den Gepäcktransport. Es ist zu prüfen, ob für den Sommer 2025 die Packages Swiss Alpine Park als Pilotprojekt vermarktet werden könnten.

Die Transportkosten für die Periode vom 1. Juli 2025 bis 15. Oktober 2025 betragen 1.25 Mio. CHF. Die erforderliche Infrastruktur für die Mini Hubs könnten allenfalls als Fahrnisbauten ohne Baubewilligung befristet aufgestellt werden. Nach Auswertung der Pilotphase könnten bei positiver Bewertung die Packages auf Sommer 2026 definitiv eingeführt werden.

Danksagung

Die Erstellung dieser Studienarbeit über Packages im «Swiss Alpine Park» wäre ohne die Unterstützung und das Engagement zahlreicher Menschen und Institutionen nicht möglich gewesen. An dieser Stelle möchte ich mich herzlich bei all denen bedanken, die einen Beitrag zu diesem Projekt geleistet haben.

Zunächst möchte ich meinen Dank an alle Studienpartner aussprechen. Ihre Unterstützung und die Bereitschaft für die aktive Mitarbeit sowie die vielen Inputs haben massgeblich dazu beigetragen, dass diese Arbeit erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Ein besonderer Dank geht an die Leitung des Projekts, Marcel Perren und Prof. Dr. Christian Laesser. Sie haben mit deren fachlichen und wissenschaftlichen Begleitung einen wesentlichen Beitrag geleistet. Grosse Arbeit haben in den Regionen die Koordinatoren Herbert Volken (Oberwallis), Gerhard Fischer (Berner Oberland) und Jost Meyer (Innerschweiz), Bernadette Widmer für die Übersetzungen und Andrea Grob für die grafische Gestaltung geleistet.

Die Erbringung des Nachweises, dass im Swiss Alpine Park attraktive Packages angeboten werden können, setzte insbesondere voraus, dass ein funktionierender Gepäcktransport im Alpenraum realisierbar ist. Der Studienpartner Planzer Transport AG hat mit sehr grossem Aufwand und viel Kompetenz ein erfolgsversprechendes Konzept ausgearbeitet und die Grundlagen geliefert. Für diese unentgeltlich erbrachten Arbeiten möchte ich meinen besonderen Dank an Tanja Schürmann, Projektleiterin, Jean-Pierre Wettstein, Leiter Region Westschweiz, und Severin Baer, Verwaltungsrat, aussprechen.

Auch geht ein besonderer Dank an Werni Pircher, Gründer, und Flavio Godenzi, Partner, der Firma SpotWerbung. Sie haben als Studienpartner aufgezeigt, wie die kundenfreundliche Buchungsplattform auf Basis weitgehend existierender Modulen realisiert werden kann.

Finanziell haben folgende Institutionen und Firmen die Arbeit unterstützt:

- Staatssekretariat für Wirtschaft SECO, Direktion für Standortförderung (Tourismuspolitik)
- Standortförderung Kanton Bern, Tourismus und Regionalentwicklung
- Kanton Wallis, Dienststelle für Wirtschaft, Tourismus und Innovation
- Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri
- Matterhorn Gotthard Bahn MGB und Zentralbahn zb
- Raiffeisenbanken Aletsch-Goms und Region Haslital Brienz
- Grimselbahn AG

Diese Studie würde ohne die oben genannten Personen und Institutionen nicht in der vorliegenden Form existieren. Nochmals herzlichen Dank an alle, die dazu beigetragen haben.

Hondrich, 20. Oktober 2023
Dres von Weissenfluh, Projektleiter

Anhänge

Anhang 1	Musterpräsentation.....	80
Anhang 2	Projektbeschrieb Innotour Gesuch.....	84
Anhang 3	Liste der Studienpartner.....	88
Anhang 4	Hotel-Logiernächte im Perimeter Swiss Alpine Park.....	91
Anhang 5	Ergebnisse der Befragungen	92
Anhang 6	Entwicklung Transportkonzept	118
Anhang 7	Preisberechnung Hotels.....	200
Anhang 8	Themenbezogene Packages.....	202

Anhang 1: Musterpräsentation

Packages im Swiss Alpine Park



**Machbarkeit
bestätigt**

**Einführung
Sommer 2025?**

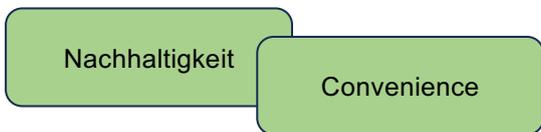


Ergänzung zum Management Summary

Packages im Swiss Alpine Park



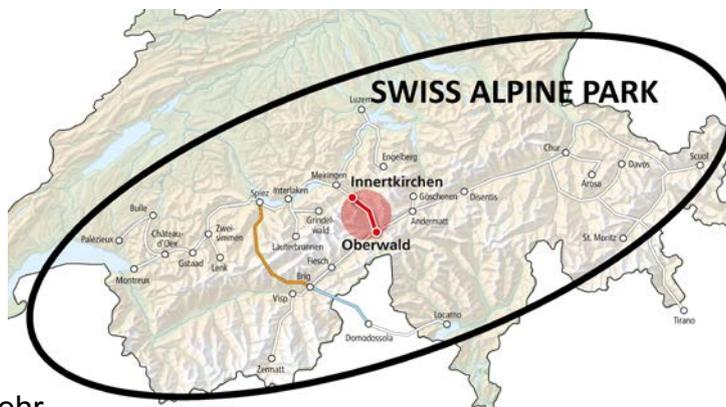
Megatrends im Tourismus:



Packages mit

- Übernachtung (Zimmer /Frühstück)
- Tickets für Reisen mit öffentlichem Verkehr
- freiem Gepäcktransport

sind gefragt.



Packages im Swiss Alpine Park



Ganzjähriges Angebot erwünscht

Destination	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ
Luzern	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Interlaken	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Jungfrauregion	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Gstaad	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Zermatt	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Saas Fee	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Locarno	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Goms	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Andermatt	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Laax Flims	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Davos	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Arosa	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
St. Moritz	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Winter:
Buchungen im voraus
ohne Wintertopote

Frühling:
Buchung im voraus
oder Buchung flexibel

Sommer:
Buchung im voraus

Herbst:
Buchung flexibel
oder im voraus

Allerdings:
Unterschied-
liche Ange-
bote im
Frühling,
Sommer,
Herbst und
Winter

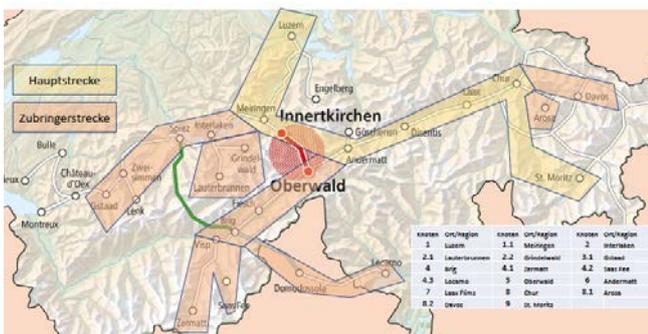
■ Hochsaison 1 ■ Hochsaison 2 ■ Zwischensaison ■ Geschlossen

3

Packages im Swiss Alpine Park



Sommer (1.7. – 15.10.) über den Sustenpass



Sommer - im voraus buchbar 1.7. - 15.10.				
Dauer	3 LN / 4 Tage	7 LN / 8 Tage	10 LN / 11 Tage	14 LN / 15 Tage
Kosten Swiss Hostels VP	561	1248	1782	2444
Kosten Swiss Hostels HT	509	1144	1639	2249
Kosten *** VP	582	1297	1852	2542
Kosten *** HT	530	1193	1709	2347
Kosten **** VP	723	1626	2322	3200
Kosten **** HT	671	1522	2179	3005
Kosten ***** VP	1182	2697	3852	5342
Kosten ***** HT	1130	2593	3709	5147

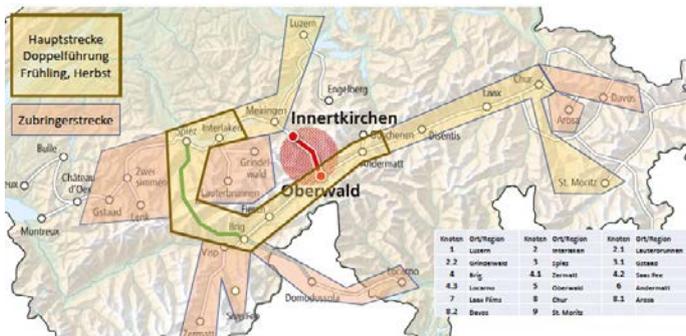
SOMMER		LUZERN ST. MORITZ			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab
Luzern	1		09:45		
Lauterbrunnen	2.1				09:30
Grindelwald	2.2				09:15
Gstaad	3.1				08:30
Interlaken	2			10:00	10:20
Meiringen	1.1	11:00	11:30	11:00	
Zermatt	4.1				09:00
Saas Fee	4.2				09:15
Ascona	4.3				08:45
Brig	4			10:00	10:30
Oberwald	5			11:30	12:00
Andermatt	6	13:00	13:30	13:00	
Laax/Flims	7	15:15	15:35		
Chur	8	16:20	16:40		16:40
Arosa	8.1			17:30	
Davos	8.2			18:15	
St. Moritz	9	18:30			

4



Packages im Swiss Alpine Park

Frühling (16.4. – 30.6.) und Herbst (16.10. – 15.12.)



FRÜHLING HERBST	Knoten	Nr.	LUZERN CHUR				INTERLAKEN ST. MORITZ			
			Hauptstrecke		Zubringer		Hauptstrecke		Zubringer	
			an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
Luzern	1		09:00							
Lauterbrunnen	2.1				09:45					
Grindelwald	2.2				09:45					
Interlaken	2	10:25	10:45	10:15			09:00			
Gstaad	3.1				10:00					
Spiez	3	11:05	11:25	11:00						
Zermatt	4.1									10:30
Saas Fee	4.2									10:15
Ascona	4.3									10:00
Brig	4	13:40	14:00			11:35	11:55	11:15		
Oberwald	5	15:00	15:20			12:55	13:15			
Andermatt	6	16:20	16:40			14:30	14:50			
Laax/Films	7	18:00	18:20			16:15	16:35			
Chur	8	18:45				16:55	17:15			17:15
Arosa	8.1									18:00
Davos	8.2									18:35
St. Moritz	9					19:00				

Frühling - flexibel buchbar 16.4. - 30.6.

Dauer Preise p. P. CHF	3 LN / 4 Tage	7 LN / 8 Tage	10 LN / 11 Tage	14 LN / 15 Tage
Kosten Swiss Hostels VP	555	1234	1762	2416
Kosten Swiss Hostels HT	503	1130	1619	2221
Kosten *** VP	558	1241	1772	2430
Kosten *** HT	506	1137	1629	2235
Kosten **** VP	684	1535	2192	3018
Kosten **** HT	632	1431	2049	2823
Kosten ***** VP	1068	2431	3472	4810
Kosten ***** HT	1016	2327	3329	4615

Herbst - flexibel buchbar 16.10. - 15.12.

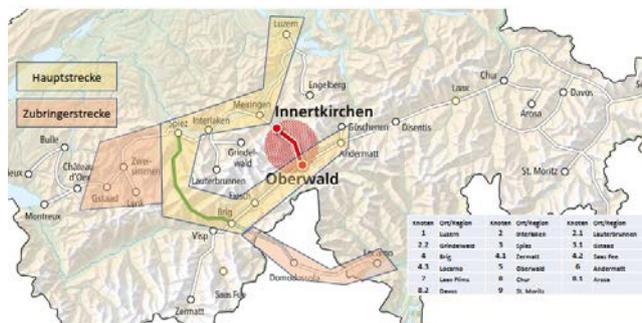
Dauer Preise p. P. CHF	3 LN / 4 Tage	7 LN / 8 Tage	10 LN / 11 Tage	14 LN / 15 Tage
Kosten Swiss Hostels VP	525	1164	1662	2276
Kosten Swiss Hostels HT	473	1060	1519	2081
Kosten *** VP	549	1220	1742	2388
Kosten *** HT	497	1116	1599	2193
Kosten **** VP	672	1507	2152	2962
Kosten **** HT	620	1403	2009	2767
Kosten ***** VP	1035	2354	3362	4656
Kosten ***** HT	983	2250	3219	4461

5

Packages im Swiss Alpine Park



Winter light (1.7. – 15.10.) ohne Winter-Toporte



Winter light - flexibel buchbar 16.1. - 15.4.

Dauer Preise p. P. CHF	3 LN / 4 Tage	7 LN / 8 Tage	10 LN / 11 Tage	14 LN / 15 Tage
Kosten Swiss Hostels VP	576	1283	1832	2514
Kosten Swiss Hostels HT	524	1179	1689	2319
Kosten *** VP	564	1255	1792	2458
Kosten *** HT	512	1151	1649	2263
Kosten **** VP	594	1325	1892	2598
Kosten **** HT	542	1221	1749	2403
Kosten ***** VP	1104	2515	3592	4978
Kosten ***** HT	1052	2411	3449	4783

WINTER	Knoten	Nr.	LUZERN ANDERMATT			
			Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
			an	ab	an	ab
Luzern	1			09:00		
Lauterbrunnen	2.1					
Grindelwald	2.2					
Interlaken	2	10:25	10:45	10:15		
Gstaad	3.1					10:00
Spiez	3	11:05	11:25	11:00		
Zermatt	4.1					
Saas Fee	4.2					
Ascona	4.3					09:40
Brig	4	13:40	14:00	11:00		
Oberwald	5	15:00	15:35			
Andermatt	6	16:00				
Laax/Films	7					
Chur	8					
Arosa	8.1					
Davos	8.2					
St. Moritz	9					

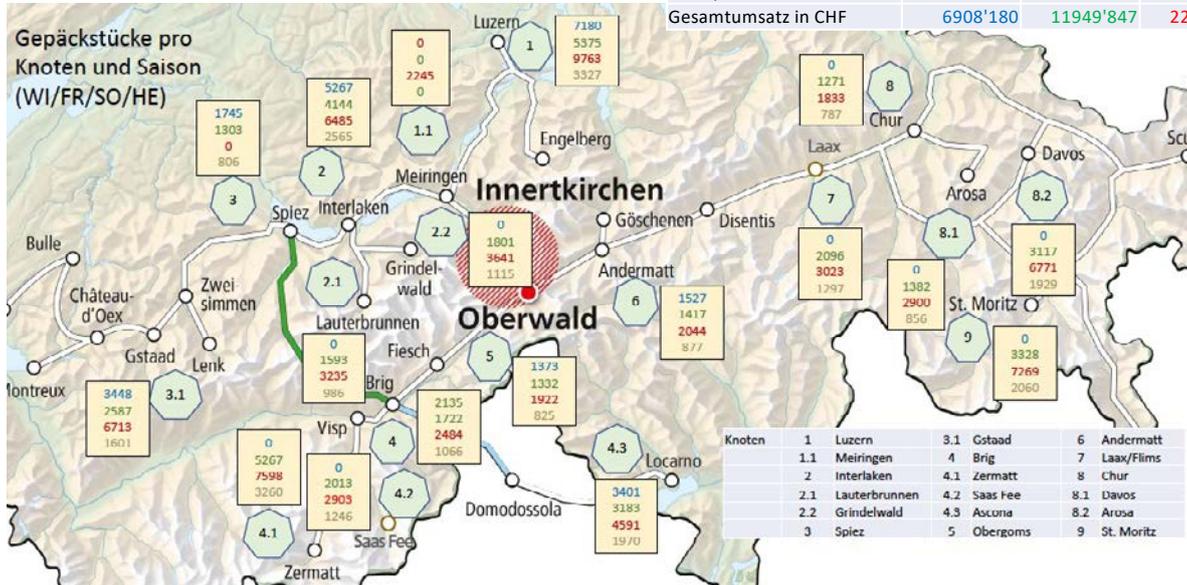
6

Packages im Swiss Alpine Park



Kennzahlen

	Winter	Frühling	Sommer	Herbst
Logiernächte	35'682	58'750	103'207	36'360
Transportierte Koffer	26'076	42'933	75'420	26'570
Gesamtumsatz in CHF	6908'180	11949'847	22334'251	7242'930

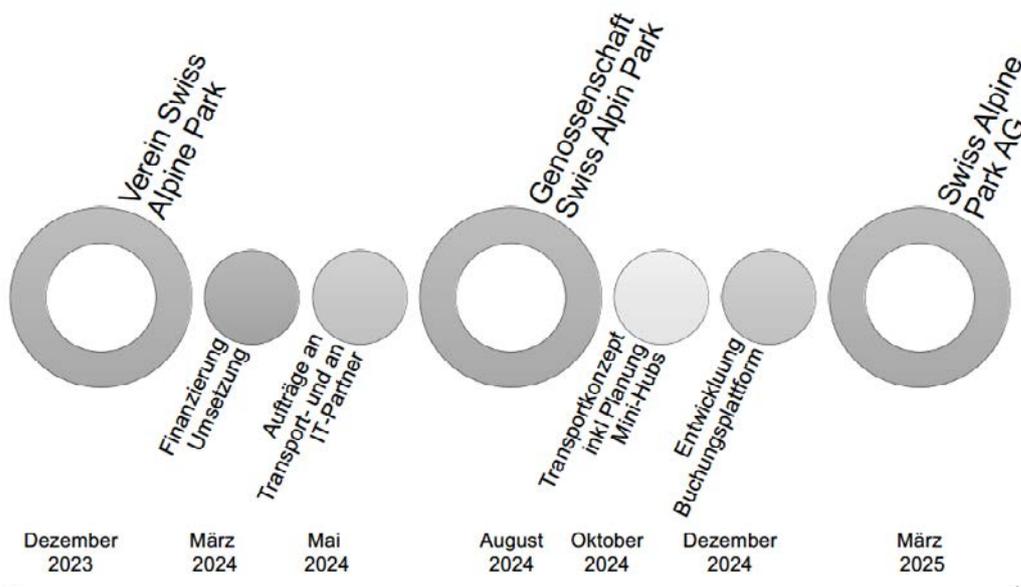


7

Packages im Swiss Alpine Park



Schritte zur Umsetzung bis Sommer 2025



8

Anhang 2: Projektgesuch

Dokument 1: Umfassender Projektbeschrieb

1. Ausgangslage

Die Grimselbahn als Zusammenschluss zweier bedeutender Schmalspurnetze (MOB, zb, BOB mit MGB, RhB) zu einem der längsten Schmalspurbahnnetze der Welt von 820 km kann nur gebaut werden, wenn

1. das Parlament die Mittel für die Grimselbahn im Rahmen des Ausbaus der Bahninfrastruktur im Ausbauschnitt bewilligt (nächste Möglichkeit 2024),
2. im Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) für den Ausbau der Leitung Innertkirchen – Ulrichen die kombinierte Variante Bahn – Kabel im Tunnel gewählt wird.

Der Parlamentsentscheid zur Finanzierung weiterer Planungsarbeiten für die Grimselbahn ist in der Sommersaison 2019 gefallen. Die Grimselbahn ist in der Studienliste des Bundesamts für Verkehr mit Projekten, die Mittel für Planungen erhalten, aufgenommen (siehe Anhang 1). Der Entscheid über die optimale Kabelvariante fällt voraussichtlich bis spätestens 2022. Nach Erscheinen des UVEK-Berichts und der Absichtserklärung der beteiligten Ämter zur Förderung der Bündelung (siehe Anhang 2).

Damit das Projekt Grimselbahn 2024 im Parlament die benötigte Finanzierung für den Bahnteil erhält, braucht es breite Unterstützung und überzeugende Argumente. Das Projekt überzeugt:

1. weil die Bündelung von Infrastrukturen zukunftsweisend ist,
2. weil es innovativ ist (erstmalige Führung von Bahn und Höchstspannungskabel über 23 km),
3. weil es zur sicheren Erschliessung von bewohnten Gemeinden beiträgt (Guttannen, Oberwald),
4. **weil es dem Schweizer Tourismus ein grosses Potential eröffnet,**
5. weil es in ländlichen Regionen Wertschöpfung generiert und Arbeitsplätze schafft,
6. weil es den Rückbau von Hochspannungsleitungen im BLN-Gebiet ermöglicht.

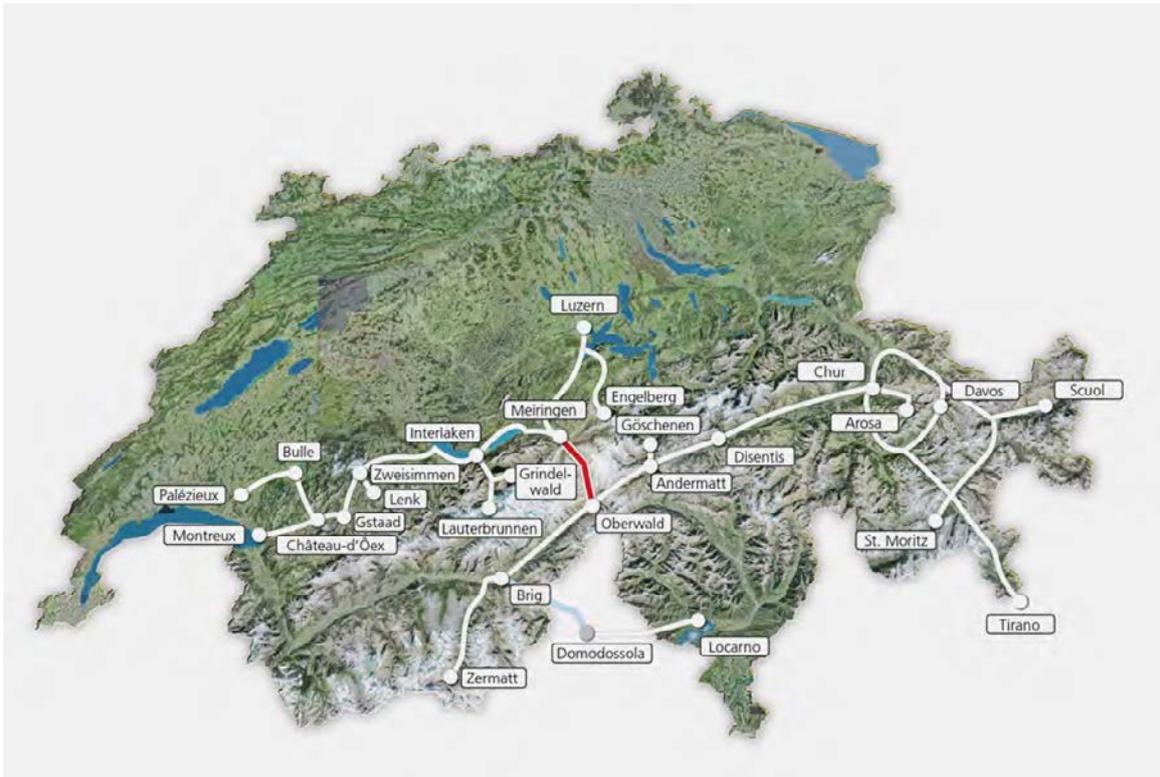
Wichtig wird es deshalb sein, den Nutzen der Grimselbahn für den Tourismus darzulegen. Eine Studie der HSG St. Gallen hat eine überraschend hohe Nachfrage bereits bei der Inbetriebnahme ergeben. „Insgesamt kann damit für die Neubaustrecke etwa von 400'000 Passagieren pro Jahr ausgegangen werden. Dies entspricht einer Ausschöpfung des Potentials von ca. 36%.“ (siehe Anhang 3). Eine weitere Steigerung ist nach Aussage der Studie möglich, wenn mit geeigneten Massnahmen das vorhandene Potential weiter ausgeschöpft wird.

Bis im Frühjahr 2023 wird die Grimselbahn AG zusammen mit Tourismusverantwortlichen zwischen Montreux und St. Moritz aufzeigen, welchen Nutzen eine Grimselbahn für den nationalen Tourismus bringen kann, und mit welchen geeigneten Aktivitäten die Nachfrage gesteigert werden kann.

Die Ergebnisse der Studie werden Impulse für den Schweizer Tourismus auslösen. Zudem dienen sie als Entscheidungsgrundlagen für die Realisierung des Grimseltunnels und werden für das Parlament für den Entscheid der Freigabe der Finanzmittel für die Bahn hohe Bedeutung erhalten.

2. Zielsetzungen der Studie: Nachweis des Nutzens der Grimselbahn für den Tourismus

Dass der Zusammenschluss der Schmalspurnetze im Norden des Alpenkamms (MOB, zb) mit denjenigen im Süden des Alpenkamms (MGB, RhB) zu einem einzigartigen Netz von über 800 km eine Chance für den Tourismus ist, wird nicht bestritten. Viele der wichtigsten Destinationen im Alpenraum sind ans Schmalspurnetz angeschlossen.



Mit einer Fahrzeit von lediglich 32 Minuten zwischen Meiringen und Oberwald werden Fahrzeiten für Reisen mit dem öffentlichen Verkehr zwischen bedeutenden Tourismusorten deutlich kürzer. Ganzjährige Verbindungen ohne Umzusteigen von beispielsweise Interlaken nach Andermatt eröffnen den Touristen neue Möglichkeiten. Mit der Inbetriebnahme einer Umspuranlage werden bereits Ende 2020 direkte Züge zwischen Montreux und Interlaken verkehren.

Durch den Zusammenschluss entstehen Potentiale für den Schweizer Tourismus, die es zu nutzen gilt. Bereits die prognostizierte Zahl der 400'000 Fahrgäste, die die Grimselbahn ab Eröffnung jährlich frequentieren, zeigt die grosse Bedeutung der neuen Bahnlinie. Mit zusätzlichen Angeboten mit entsprechender Vermarktung kann diese Zahl erhöht werden. Davon profitieren wird die gesamte Wertschöpfungskette des Tourismus im Alpenraum. Neben den Bahnunternehmen sind dies insbesondere Beherberger, Ausflugsziele und weitere Betriebe wie beispielsweise Geschäfte oder Vermietungsorganisationen.

In der Studie wird aufgezeigt:

- neue Produkte, Ausrüstungen und Vertriebskanäle entwickelt und eingeführt werden,
- bestehende Dienstleistungen verbessert werden und wo notwendig neue geschaffen werden,
- wettbewerbsfähige Strukturen zur Buchung und Abwicklung erarbeitet werden, die eine Steigerung der Effizienz ermöglichen.

Entlang den Wertschöpfungsketten wird untersucht, welche neuen Produkte in folgenden Bereichen Chancen am Markt haben:

- Packages (all inclusive, Beherbergung, Transport, Gepäcktransport, Ausflugsziele, Rentals, ...),
- Themenurlaub (Wandern, Biken, Baden, Klettern, Golfen, Skifahren, Schlitteln, Wellness, Essen, Kochen,),
- Ausflüge, Museen, Events

Augenmerk wird dabei auch auf Saisonverlängerung im Sommerhalbjahr sowie mögliche Alternativen zum Wintersport gelegt.

Bei neuen innovativen Produkten steht auch eine Verbesserung der bestehenden oder wo angezeigt die Schaffung neuer Dienstleistungen im Fokus:

- gepäckloses Reisen im Alpenraum (Gepäck reist mit),
- Flexibilisierung in der Buchungsabwicklung,
- Reiseinformationen vor und während der Reise.

Bereits während der Studie wird eng mit Studienpartnern zusammengearbeitet, die künftig auch Vertragspartner in neuen zu schaffenden Strukturen sein könnten. Einfache und neuste Technologie nutzende Plattformen (Buchung, Vermietung, Vermarktung, ...) helfen mit, marktfähige und effiziente Strukturen aufzuzeigen.

Es soll untersucht werden, ob ein Mengengerüst an nachgefragten Leistungen erreicht werden kann, welche genügend Preisvorteile mit sich bringen, damit neue Produkte marktfähig sein werden

3. Übereinstimmung mit Stossrichtungen Innotour

Die Zielsetzungen der Studie «Nutzen der Grimselbahn für den Tourismus» stimmend weitgehend mit den Stossrichtungen von Innotour überein.

Stossrichtung I: Modernisierung der Beherbergungswirtschaft:

Es sollen neue innovative Geschäftsmodelle entwickelt und mögliche Kooperationen aufgezeigt werden. Durch neue Produkte werden Impulse für die Saisonverlängerung für Beherbergungsbetriebe geschaffen

Stossrichtung II: Verstärkung Qualitäts- und Produktentwicklung

Einzigartige Produkte entstehen. Die erbrachten Leistungen werden mit hoher Qualität erbracht. Das Reisen entlang eines zusammengeschlossenen Schmalspurnetzes bringt Potential zur Förderung des Touring-Tourismus. Dank Angebotsvielfalt und einen anzustrebenden Mengengerüst entstehen Kostenvorteile. Dabei werden Nachfragebedürfnisse bei der Produktentwicklung stark berücksichtigt.

Stossrichtung III: Optimierung Strukturen und Verstärkung Kooperationen

Zu schaffende Produkte entlang des Schmalspurnetzes sind hochgradig destinationsübergreifend. Entstehen können handlungs- und marktfähige Beherbergungsstrukturen, die eine deutlich bessere Auslastung der Kapazitäten ermöglicht.

4. Inhalt und Ablauf

Nach Ausarbeitung und Überprüfung der Projektziele werden Grundlagen für eine breit angelegte Befragung erarbeitet. Im ersten Halbjahr 2020 wird das Projekt beteiligten Studienpartnern vorgestellt und deren Inputs zur Präzisierung der Projektinhalte verarbeitet. Parallel dazu werden bestehende Produkte entlang dem Schmalspurnetz analysiert.

Ab Mitte 2020 findet die breit angelegte Befragung der Studienpartner statt. Dabei geht es sowohl um bestehende als auch um mögliche neue Angebote. In der zweiten Jahreshälfte 2021 werden die Ergebnisse ausgewertet und Preisstrukturen untersucht. Daraus abgeleitet werden neue Produktideen, die überarbeitet werden.

Im 2022 werden Zwischenergebnisse mit Studienpartnern besprochen und Anpassungen und Optimierungen vorgenommen. Ergebnisse werden kritisch hinterfragt und validiert.

Im letzten Halbjahr der Studie bis März 2023 werden Schlussfolgerungen getroffen, konkrete Produkte und Massnahmen festgelegt. Alle Ergebnisse werden im Schlussbericht festgehalten.

MODUL 0	Projektdefinition Verifizierung Projektziele, Entwicklung Fragebogen, Validierung	Oktober 19 bis Januar 20
MODUL 1	Projektvorstellung Vorstellung des Projekts bei involvierten Partnern, Projektverfeinerung und -optimierung	Januar 20 bis Juni 20
MODUL 2	Bestandesaufnahme Frequenzen alpine Züge, bestehende Produkte, Entwicklungen, Aussichten	April 20 bis Juni 20
MODUL 3	Partnerangebote Angebote entlang der Strecken, saisonale Streuung, Unterkünfte, Attraktionen (Befragungen)	Juli 20 bis Juni 21
MODUL 4	Zwischenergebnisse: Angebotsübersicht, Vermarktung, Beteiligte, Preise, neue Produkte	Juli 21 bis Dezember 21
MODUL 5	Diskussion der Zwischenergebnisse mit Anbietern, Anpassungen und Optimierungen, Validierung	Januar 22 bis Oktober 22
MODUL 6	Schlussfolgerungen, Berichterstattung Verifikation, Akzeptanz bei Beteiligten	Oktober 22 bis März 23

Nach Abschluss der Studie wird auf breiter Basis diskutiert, ob und in welchem Umfang erste Ergebnisse umgesetzt werden könnten.

Anhänge:

- Anhang 1: Studienliste BAV
- Anhang 2: Absichtserklärung zur Bündelung von Infrastrukturen
- Anhang 3: Machbarkeitsstudie Grimselbahn; Marktvolumen und volkswirtschaftliche, Auswirkungen

Anhang 3: Liste der Studienpartner

STUDIENPARTNER (Stand 30.09.2023)

Studienpartner Kategorie 1 (Bahnen, nationale Institutionen, Unterstützung mit 60 Stunden)

Kat	Name	Adresse	PLZ	Ort	Ansprechpartner
1	Kanton Wallis; DWTI	Rue St-Théodule	1950	Sion	Helmut Ritz
1	Kanton Bern; Tourismus und Regionalentwicklu	Münsterplatz 3a	3000	Bern 8	Daniel Wüthrich
1	BLS	Genfergasse 11	3001	Bern	Silvan Munz
1	Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Schwarzenburgstrasse 11	3007	Bern	Raimund Rodewald
1	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Ber	Seilerstrasse 4	3011	Bern	Thomas Egger
1	Jungfrauabnahmen	Harderstrasse 14	3800	Interlaken	Urs Kessler
1	Matterhorn Gotthard Bahn	Bahnhofplatz 7	3900	Brig	Xavier Gertschen
1	zentralbahn	Bahnhofstrasse 23	6362	Stansstad	Lou Lischer
1	Kanton Uri; Volkswirtschaftsdirektion	Klausenstrasse 4	6460	Altdorf	Christian Raab
1	Planzer Transport AG	Lerzenstrasse 14	8953	Dietikon	Tanja Schürmann

Studienpartner Kategorie 2 (Destinationen, Wirtschaftsorganisationen, Unterstützung mit 30 Stunden)

Kat	Name	Adresse	PLZ	Ort	Ansprechpartner
2	Montreux-Vevey Tourisme	Rue du Théâtre 5	1820	Montreux	Christoph Sturny
2	Valais Wallis Promotioon	Rue Pré-Feurie 6	1951	Sion	Christian Schwab
2	BE! Tourismus AG	Thunstrasse 8	3005	Bern	Pascale Berclaz
2	PostAuto AG	Engelhaldenstrasse 39	3030	Bern	Valentine Achi
2	Volkswirtschaft Berner Oberland	Thunstrasse 34	3700	Spiez	Susanne Huber
2	Spiez Marketing AG	Am Bahnhof	3700	Spiez	Manuel Fischer
2	Tourismus Adelboden-Lenk-Kandersteg (TALK)	Untere Bahnhofstrasse 16	3714	Frutigen	Dominique Lüthi
2	Diemtigtal Tourismus	Bahnhofstrasse 20	3753	Oey	Norbert Schmid
2	Gstaad Saanenland Tourismus	Promenade 41	3780	Gstaad	Flurin Riedi
2	TOI	Marktgasse 1	3800	Interlaken	Daniel Sulzer
2	Jungfrau Region Tourismus	Kammstrasse 13	3800	Interlaken	Marc Ungerer
2	Haslital Tourismus	Bahnhofplatz 12	3860	Meiringen	Simon Zobrist
2	Grimselwelt	Geimselstrasse 19	3862	Innertkirchen	Florian Spichtig
2	Brig-Simplon-Tourismus	Bahnhofstrasse 2	3900	Brig	Silvio Burgener
2	Stiftung UNESCO-Welterbe Swiss Alps Jungfrau	Bahnhofstrasse 9a	3904	Naters	Hans-Christian Leiggenger
2	RW Oberwallis AG	Bahnhofstrasse 9c	3904	Naters	Tamar Hosennen
2	Saastal Tourismus	Obere Dorfstrasse 2	3906	Saas Fee	Matthias Supersaxo
2	Lötschental Marketing AG		3918	Wiler	Adrian Schnyder
2	Zermatt Tourismus	Bahnhofplatz 5	3920	Zermatt	Daniel Luggen
2	Visp Tourismus	Balfrinstrasse 3	3930	Visp	Heike Bruchertseifer
2	Obergoms Tourismus AG	Furkastrasse 617	3985	Münster	Samuel Hofmann
2	Bellwald Tourismus	Bellwalderstr. 446	3997	Bellwald	Claudio Della Bianca
2	Luzern Tourismus	Bahnhofstrasse 3	6000	Luzern	Marcel Perren
2	Obwalden Tourismus	Bahnhofplatz 1	6060	Sarnen	Florian Spichtig
2	Engelberg Tourismus	Hinterdorfstrasse 1	6390	Engelberg	Andres Lietha
2	Uri Tourismus	Schützengasse 11	6460	Altdorf	Maurus Stöckli
2	Andermatt-Urserntal Tourismus GmbH	Gotthardstrasse 2	6490	Andermatt	Thomas Christen
2	Andermatt Swiss Alps AG	Gotthardstrasse 2	6490	Andermatt	Daniel Zumoberhaus
2	Chur Tourismus	Bahnhofplatz 3	7000	Chur	Reny Heinrich
2	Sedrun Disentis Tourismus SA	Via Alpu 64a	7188	Sedrun	Pascal Schär
2	Davos Klosters Tourismus	Talstrasse 41	7270	Davos Platz	Fredi Michel

Studienpartner Kategorie 3 (Hotels, Bergbahnen, Ausflugsziele, Unterstützung mit 16 Stunden)

Kat	Name	Adresse	PLZ	Ort	Ansprechpartner
3	Musée du Vieux Pays-d'Enhaut	Grand Rue 107	1660	Chateau-d' Oex	Jean-Frédéric Henchoz
3	Hotel Eden Spiez	Seestrasse 58	3700	Spiez	Patrick Jäger
3	Belvedere Strandhotel & Restaurant	Schachenstrasse 39	3700	Spiez	Bruno Affentranger
3	Niesenbahn AG	Heustrichstrasse 12	3711	Mülönen	Urs Wohler
3	Tropenhaus Frutigen	Tropenhausweg 1	3714	Frutigen	Beate Makowski
3	Relais & Châteaux Waldhotel Doldenhorn	Doldenhornstrasse 26	3718	Kandersteg	Rene Maeder
3	Stockhornbahn AG	Kleindorf 338A	3762	Erlenbach	Stefan Schmid
3	Lenkerhof gourmet spa resort	Badstrasse 20	3775	Lenk	Jan-Andreas Stiller
3	Hotel Simmenhof	Lenkstrasse 43	3775	Lenk	Oliver Zolin
3	Lenk Bergbahnen	Badstrasse 1	3775	Lenk	Nicolas Vauclair
3	Golfhotel les Hauts de Gstaad	Bahnhofstrasse	3777	Saanenmöser	Andrea Sprenger-von Siebenthal
3	Hotel Kernen	Dorfstrasse 58	3778	Schönried	Bruno Kernen

3	The Alpina Gstaad	Alpinastrasse 23	3780 Gstaad	Nadine Friedli
3	Bergbahnen Destination Gstaad AG	Egglistrasse 43	3780 Gstaad	Matthias In Albon
3	Hotel Spitzhorn	Spitzhornweg 30	3792 Saanen	Michel Wichman
3	Victoria Jungfrau Grand Hotel & Spa	Hoeheweg 41	3800 Interlaken	Peter Kämpfer
3	Carlton-Europe Hotel	Hoeheweg 92 - 94	3800 Interlaken	Stephan JJ. Maeder
3	Royal ST Georges MGallery	Hoeheweg 139	3800 Interlaken	Karim Abid
3	Hotel Interlaken	Hoeheweg 74	3800 Interlaken	Georges Beutler
3	Metropole Swiss Quality Hotel	Höheweg 37	3800 Interlaken	Marco von Euw
3	Swiss Dreams Hotel Du Nord	Hoeheweg 70	3800 Interlaken	Garry Lock
3	Stella Swiss Quality Hotel	General Guisan Strasse 2	3800 Interlaken	Bastian Hofmann
3	Jugendherberge Interlaken	Untere Bönigstrasse 3a	3800 Interlaken	Ulrich Zürcher
3	Backpackers Villa Sonnenhof	Alpenstrasse 16	3800 Interlaken	David Bühler
3	Golfclub Interlaken-Unterseen	Seestrasse 117	3800 Unterseen	Markus Steiner
3	Jungfrau World Events	Obere Bönigstrasse 100	3800 Matten	Lorenz Krebs
3	Kunsthau Interlaken	Jungfraustrasse 55	3800 Interlaken	Heinz Häsler
3	Interlaken Classics	Obere Bönigstrasse 17	3800 Interlaken	Nando von Allmen
3	Swiss Paragliding & Adventure	Centralstrasse 5	3800 Interlaken	David Eienberger
3	Jungfrauabahn Holding AG	Höheweg 35	3800 Interlaken	Urs Kessler
3	Schilthorn Bahnen	Höheweg 2	3800 Interlaken	Christoph Egger
3	Seehotel Bönigen	Seestrasse 22	3806 Bönigen	Sandra Budd-Hohermuth
3	Hotel Seiler au Lac	Am Quai 3	3806 Bönigen	Stefan Zingg
3	Hotel-Restaurant Alpenblick	Oberdorfstrasse 3	3812 Wilderswil	Richard Stöckli
3	Hotel Spinne	Dorfstrasse 136	3818 Grindelwald	Andreas Kaufmann
3	Hotel Kirchbühl	Kirchbühlstrasse 23	3818 Grindelwald	Christian Brawand
3	Aspen Alpin Lifestyle Hotel Grindelwald	Aspen 1	3818 Grindelwald	Stefan Grossniklaus
3	Grindelwald Bus AG	Grundstrasse 32	3818 Grindelwald	Thomas Rubi
3	Hotel Silberhorn - Wengen Classic Hotels	Gruebiweidli 1440A	3823 Wengen	Bettina Zinnert
3	Eiger Mürren Swiss Quality Hotel	Aegerten 1079c	3825 Mürren	Adrian Stähli
3	Grandhotel Giessbach	Giessbach 1201	3855 Brienz	Mark von Weissenfluh
3	Brienz Rothorn Bahn AG	Hauptstrasse 149 C	3855 Brienz	Peter Flück
3	Ballenberg	Museumsstrasse 100	3858 Hofstetten	Martin Michel
3	Hotel Alpbach	Kirchgasse 17	3860 Meiringen	Remo Neeser
3	Hotel Victoria	Bahnhofplatz 9	3860 Meiringen	Simon Anderegg
3	Musikfestwoche Meiringen		3860 Meiringen	Katja Demenga-Etter
3	Aareschlucht AG		3860 Willigen	Andreas Michel
3	Bergsteigerschule Rosenloui	Lenggasse 4	3860 Meiringen	Christian Willi
3	Gadmer Lodge	Gadmen 283a	3863 Gadmen	Romina Amacher
3	Bären	Bären 151	3864 Guttannen	Thomas Gasser
3	Hotel Victoria	Bahnhofstrasse 2	3900 Brig	Reto Steiner
3	PostAuto Wallis	Nordstrasse 2	3900 Brig	William Garbely
3	Hotel Restaurant Alex	Furkastrasse 88	3904 Naters	Armand Imhof
3	World Nature Forum	Bahnhofstrasse 9a	3904 Naters	Barbara Mäder
3	Hotel Kristall-Saphir	Talstrasse 45	3905 Saas Almagell	Christian Anthamatten
3	Saastal Bergbahnen AG	Panoramastrasse 5	3906 Saas Fee	Nicolas Bodenmüller
3	Walliserhof Grand Hotel & Spa	Dorfweg 1	3906 Saas Fee	Klaus Habegger
3	Wellnesshotel Schweizerhof	Haltenstrasse 10	3906 Saas Fee	Jacqueline Schmutz
3	WellnessHostel4000	Panoramastrasse 1	3906 Saas Fee	Chantal Anthamatten
3	Grand Hotel Zermatterhof	Bahnhofstrasse 55	3920 Zermatt	Markus Marti
3	Tradition Julen Zermatt	Riedstrasse 2	3920 Zermatt	Paul-Marc Julen
3	Resort Hotel Alex	Bodmenstrasse 12	3920 Zermatt	René Hürlimann
3	Hotel La Ginabelle	Vispastrasse 52	3920 Zermatt	Thomas Abgottspen
3	Hotel Bellerive	Riedstrasse 3	3920 Zermatt	Mario Noti
3	Hotel Bristol	Schlumattstrasse 3	3920 Zermatt	Francis Perren
3	Hotel La Couronne	Kirchstrasse 17	3920 Zermatt	Florian Julen
3	Cervo Mountain Resort	Riedweg 156	3920 Zermatt	Daniel F. Lauber
3	Jägerhof Hotel & Apartements	Steinmattstrasse 85	3920 Zermatt	Sämi Perren
3	Hotel Alpenblick Zermatt AG	Oberdorfstrasse 106	3920 Zermatt	Pierre-André Pannatier
3	Unique Hotel Post	Bahnhofstrasse 41	3920 Zermatt	Martin Perren
3	Christiania Mountain & Spa	Wieststrasse 7	3920 Zermatt	Dominic Franzen
3	Golf Club Matterhorn	Postfach 321	3920 Zermatt	Gerold Berchtold
3	Zermatt Bergbahnen AG	Postfach 378	3920 Zermatt	Markus Hasler
3	Hotel Visperhof	Bahnhofstrasse 2	3930 Visp	Patrick Gloser
3	Kultur- und Kongresszentrum La Poste	La Poste-Platz 4	3930 Visp	Edi Sterren
3	Badehotel Salina Maris - Wellness & Vintage	Breiten 1	3983 Mörel-Filet	Markus Schmid

3	Alpenblick Wellnesshotel	Zer Flie 2	3984 Fieschertal	Fabian Holzer
3	Hotel des Alpes	Furkastrasse 33	3984 Fiesch	Fabian Albrecht
3	Bergsteigerzentrum Aletsch	Furkastrasse 46	3984 Fiesch	Richard Bortis
3	Flying Center Oberwallis	Wichelstrasse 9	3984 Fiesch	Hansi Zeiter
3	Sport Resort Fiesch	Feriedorf 1	3984 Fiesch	Barbara Moosmann
3	Hotel Restaurant Landhaus	Furkastrasse 133	3985 Münster	Simon Weger
3	Golfhotel Riederhof	Aletschpromenade 25	3987 Riederalp	Doris Nellen-Seiler
3	Golfclub Riederalp		3987 Riederalp	Willy Kummer
3	Hotel Hubertus	Schlüsselacker 2	3988 Obergesteln	Regula Lagger
3	Hotel Walser	Nufenenstrasse 13	3988 Ulrichen	Andi Imfeld
3	Hallenbarter Nordic AG	Mattenstasse 10	3988 Obergesteln	Koni Hallenbarter
3	Golf – Source du Rhône		3988 Obergesteln	Nicolas Bürcher
3	Hotel Alpfrieden		3992 Bettmeralp	Patrick Jenelten
3	Aletsch Bahnen AG		3992 Bettmeralp	Valentin König
3	Musikdorf Ernen, Ernen	Kirchweg 5	3995 Ernen	Francesco Walter
3	Hotel Blinnenhorn	Furkastrasse 3	3998 Reckingen	Bruno Wolfisberg
3	Hotel Restaurant Tenne	Furkastrasse 320	3998 Glurigen	Fernando Michlig
3	Hotel Glocke	Engelmattstrasse 16	3998 Glurigen	Sonja Schmid
3	Hotel Grimsel Passhöhe	Grimselpass	3999 Oberwald	Tamara Brog
3	Hotel Furka	Furkastrasse 60	3999 Oberwald	Claudio Spranzi
3	Mammut Alpine School	Birren 5	5703 Seon	Wey Markus
3	Hotel Schweizerhof Luzern	Schweizerhofquai	6002 Luzern	Pascal Bandi
3	Continental-Park Hotel	Murbacherstrasse 4	6002 Luzern	Alessandro Pedrazzetti
3	Hotel Wilden Mann	Bahnhofstrasse 30	6003 Luzern	Arno Affolter
3	Hotel Anker	Pilatusstrasse 36	6003 Luzern	Bastian Eltschinger
3	Kultur- und Kongresszentrum Luzern	Europaplatz 1	6005 Luzern	Irene Villiger
3	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersee	Werftstrasse 5	6005 Luzern	Werner Lüönd
3	Art Deco Hotel Montana Luzern	Adligenswilerstrasse 22	6006 Luzern	Iris Reinert
3	Verkehrshaus der Schweiz	Lidostrasse 5	6006 Luzern	Martin Bütikofer
3	Pilatus Bahn	Schlossweg 1	6010 Kriens	Godi Koch
3	Glasi Hergiswil	Seestrasse 12	6052 Hergiswil	Erika Renggli
3	Hotel Krone Samen	Brünigstrasse 130	6060 Samen	Josef Inderbitzin-Müller
3	Seehotel Wilerbad	Wilerbadstrasse 6	6062 Samen	Renate Stocker
3	Emma's Hotel - Bed & Breakfast	Bahnhofstrasse 32	6078 Lungern	Barbara Caluori
3	Hotel Kaiserstuhl Lungernsee	Brünigstrasse 232	6078 Bürglen	Christian Haase
3	Restaurant + Camp Obsee AG	Campingstrasse 1	6078 Lungern	Klaus Bürgi
3	Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG	Twing 365L	6084 Hasliberg	Reto Schläppi
3	Das Hotel Panorama	Engi 448 A	6086 Hasliberg Reuti	Ramon Künzler
3	Stanserhorn-Bahn	Stansstaderstrasse 19	6370 Stans	Jürg Balsiger
3	H+ Hotel & SPA Engelberg	Dorfstrasse 33	6390 Engelberg	Susan Filip
3	Hotel Crystal Engelberg	Dorfstrasse 45	6390 Engelberg	Sandra von Holzen
3	TITLIS Bergbahnen, Hotels & Gastronomie	Poststrasse 3	6391 Engelberg	Marco Leu
3	The Chedi Andermatt	Gotthardstrasse 4	6490 Andermatt	Jean-Yves Blatt
3	Radisson Blu Hotel Reussen	Bärengasse 1	6490 Andermatt	Andreas Meier
3	Hotel Drei Könige und Post	Gotthardstrasse 69	6490 Andermatt	Alex Renner
3	Hotel Crown	Gotthardstrasse 64	6490 Andermatt	Maggie Gnos
3	ANDERMATT-SEDRUN SPORT AG	Gotthardstrasse 110	6490 Andermatt	Raphael Krucker
3	Golfclub Andermatt Realp	Witenwasserstrasse	6491 Realp	Bächinger Werner
3	Catrina Resort Hotel	Via Auletta 12	7180 Disentis	Stefan Arnold
3	Disentis Bergbahnen AG	Via Auletta 2	7180 Disentis	Stefan Arnold
3	Hotel Krüzli	Via Alpsu 79	7188 Sedrun	Curdin Brugger
3	Hotel La Cruna	Via Alpsu 65	7188 Sedrun	Josef und Diana Russi
3	Kirchner Museum Davos	Promenade 82	7270 Davos	Severin Bischof
3	Grand Hotel des Bains Kempinski	Via Mezdi 27	7500 St. Moritz	Konstantin Zeuke
3	SpotWerbung	Via Brattas 2	7500 St. Moritz	Werner Pircher
3	SWISSPEAK Resorts p/A HHD AG	Sägereistrasse 27	8152 Glattbrugg	Sonja Thomann
Abgemeldet / geschlossen				
3	GRAND HOTEL GLACIER DU RHONE	Furkastrasse	3999 Gletsch	Tobias Winkelmann
3	Hotel Castle	Aebnete 8	3989 Blitzingen	Peter Geschwendtner
3	Hotel-Restaurant Zur alten Gasse	Zur alten Gasse	3997 Bellwald	Sebastian Wetzler

Anhang 4: Hotel-Logiernächte im Perimeter Swiss Alpine Park

Hotels und Kurbetriebe: Gäste nach Inland-Ausland und nach Gemeinde 2019

Gemeindename	Region	Sub-region	Ankünfte Inland	Logiernächte Inland	Dauer	Ankünfte Ausland	Logiernächte Ausland	Dauer	Total Ankünfte	Total Logiernächte	Dauer
Schweiz			9'279'360	17'922'428	1.9	10'485'197	21'639'611	2.1	19'764'557	39'562'039	2.0
Montreux	VS	I a	112'956	211'824	1.9	136'124	277'347	2.0	249'080	489'171	2.0
Saanen	BO	II a	97'254	216'620	2.2	46'250	145'946	3.2	143'504	362'566	2.5
Lenk	BO	II a	46'951	100'323	2.1	11'122	20'817	1.9	58'073	121'140	2.1
Zweisimmen	BO	II a	7'135	10'319	1.4	3'082	4'416	1.4	10'217	14'735	1.4
Spiez	BO	II a	40'478	65'609	1.6	26'355	49'352	1.9	66'833	114'961	1.7
Frutigen	BO	II a	4'210	7'925	1.9	1'313	3'479	2.6	5'523	11'404	2.1
Kandersteg	BO	II a	35'840	62'360	1.7	15'862	39'093	2.5	51'702	101'453	2.0
Adelboden	BO	II a	56'846	128'873	2.3	33'249	77'102	2.3	90'095	205'975	2.3
Leissigen	BO	II b	11'015	17'899	1.6	5'886	10'443	1.8	16'901	21'927	1.3
Interlaken	BO	II b	74'279	137'723	1.9	340'115	643'284	1.9	414'394	781'007	1.9
Unterseen	BO	II b	10'443	17'869	1.7	63'905	126'828	2.0	74'348	144'697	1.9
Matten bei Interlaken	BO	II b	10'443	17'869	1.7	63'905	126'828	2.0	74'348	72'124	1.0
Bönigen	BO	II b	34'534	56'568	1.6	97'880	204'567	2.1	132'414	261'135	2.0
Wilderswil	BO	II b	19'299	39'748	2.1	46'389	81'741	1.8	65'688	121'489	1.8
Lauterbrunnen	BO	II b	51'757	117'006	2.3	155'842	431'745	2.8	207'599	548'751	2.6
Grindelwald	BO	II b	99'351	187'653	1.9	218'223	469'950	2.2	317'574	657'603	2.1
Iseltwald	BO	II b	14'943	25'386	1.7	9'620	15'055	1.6	24'563	21'896	0.9
Ringgenberg (BE)	BO	II b	1'924	3'150	1.6	12'391	26'094	2.1	14'315	29'244	2.0
Brienz (BE)	BO	II b	31'000	48'628	1.6	17'123	31'637	1.8	48'123	80'265	1.7
Meiringen	BO	II b	18'566	30'977	1.7	38'038	53'237	1.4	56'604	84'214	1.4
Hasliberg	BO	II b	27'057	62'050	2.3	12'586	32'590	2.6	39'643	94'640	2.4
Innertkirchen	BO	II b	9'048	13'613	1.5	4'231	7'405	1.8	13'279	21'018	1.6
Guttannen	BO	II b	4'207	5'664	1.3	981	1'385	1.4	5'188	7'049	1.4
Saas Allmagell	VS	III a	12'601	39'097	3.1	3'326	17'701	5.3	15'927	56'798	3.6
Saas Fee	VS	III a	71'533	191'441	2.7	26'871	128'530	4.8	98'404	319'971	3.3
Saas Grund	VS	III a	8'106	25'442	3.1	6'939	31'679	4.6	15'045	57'121	3.8
Zermatt	VS	III a	244'971	594'038	2.4	376'176	919'919	2.4	621'147	1'513'957	2.4
Täsch	VS	III a	11'830	21'253	1.8	35'820	60'747	1.7	47'650	82'000	1.7
Visp	VS	III a	15'003	26'068	1.7	6'759	12'832	1.9	21'762	38'900	1.8
Brig-Glis	GR	III b	41'987	76'169	1.8	32'627	83'577	2.6	74'614	159'746	2.1
Naters	VS	III b	16'785	33'249	2.0	9'708	20'320	2.1	26'493	53'569	2.0
Mörel-Filet	VS	III b	5'327	9'684	1.8	1'419	4'016	2.8	6'746	13'700	2.0
Bettmeralp	VS	III b	12'941	33'982	2.6	2'744	10'371	3.8	15'685	44'353	2.8
Riederalp	VS	III b	8'777	21'470	2.4	8'061	15'225	1.9	16'838	36'695	2.2
Fiesch	VS	III b	14'106	31'571	2.2	5'982	14'127	2.4	20'088	45'698	2.3
Goms	VS	III b	16'987	37'924	2.2	3'457	6'876	2.0	20'444	44'800	2.2
Obergoms	VS	III b	21'522	45'255	2.1	5'866	9'164	1.6	27'388	54'419	2.0
Lungern	ZS	IV a	2'836	3'502	1.2	7'763	13'574	1.7	10'599	17'076	1.6
Giswil	ZS	IV a	1'827	2'578	1.4	5'099	8'884	1.7	6'926	11'462	1.7
Sachseln	ZS	IV a	20'171	35'152	1.7	25'776	39'305	1.5	45'947	74'457	1.6
Sarnen	ZS	IV a	17'690	37'560	2.1	13'950	19'886	1.4	31'640	57'446	1.8
Hergiswil (NW)	ZS	IV a	5'986	9'440	1.6	8'470	20'952	2.5	14'456	30'392	2.1
Horw	ZS	IV a	9'483	17'938	1.9	17'520	27'344	1.6	27'003	45'282	1.7
Luzern	ZS	IV a	191'274	316'626	1.7	611'415	1'066'354	1.7	802'689	1'382'980	1.7
Kriens	ZS	IV a	16'950	26'755	1.6	44'954	73'846	1.6	61'904	100'601	1.6
Emmetten	ZS	IV a	12'379	20'220	1.6	6'077	11'266	1.9	18'456	31'486	1.7
Stansstad	ZS	IV a	28'759	44'149	1.5	37'397	76'628	2.0	66'156	120'777	1.8
Stans	ZS	IV a	7'587	12'940	1.7	15'403	20'424	1.3	22'990	33'364	1.5
Kerns	ZS	IV a	29'271	55'232	1.9	26'613	33'592	1.3	55'884	88'824	1.6
Engelberg	ZS	IV a	57'446	117'423	2.0	117'562	241'149	2.1	175'008	358'572	2.0
Andermatt	ZS	IV b	57'130	96'263	1.7	27'220	60'350	2.2	84'350	156'613	1.9
Tujetsch	GR	V a	14'148	42'572	3.0	4'702	18'327	3.9	18'850	60'899	3.2
Disentis/Mustér	GR	V a	10'598	20'935	2.0	4'336	9'179	2.1	14'934	30'114	2.0
Ilanz/Glion	GR	V a	9'528	18'033	1.9	2'344	3'935	1.7	11'872	21'968	1.9
Laax/Flims	GR	V a	92'677	231'898	2.5	40'316	160'191	4.0	132'993	392'089	2.9
Chur	GR	V a	63'777	101'481	1.6	59'348	92'776	1.6	123'125	194'257	1.6
Klosters-Serneus	GR	V b	28'232	73'611	2.6	17'045	66'854	3.9	45'277	140'465	3.1
Davos	GR	V b	212'072	505'574	2.4	127'421	409'606	3.2	339'493	915'180	2.7
Bergün Filisur	GR	V b	20'620	45'636	2.2	6'743	17'677	2.6	27'363	63'313	2.3
Arosa	GR	V b	95'338	259'179	2.7	25'758	124'838	4.8	121'096	384'017	3.2
St. Moritz	GR	V b	104'286	257'540	2.5	171'324	494'959	2.9	275'610	752'409	2.7
Pontresina	GR	V b	62'414	202'034	3.2	27'727	102'168	3.7	90'141	304'202	3.4
Sils im Engadin/Segl	GR	V b	35'788	136'998	3.8	15'135	75'827	5.0	50'923	212'825	4.2
Silvaplana	GR	V b	17'750	50'006	2.8	9'399	30'871	3.3	27'149	80'877	3.0
Celerina/Schlarigna	GR	V b	26'103	72'787	2.8	9'788	31'754	3.2	35'891	104'541	2.9
Brusio	GR	V b	735	1'382	1.9	297	550	1.9	1'032	1'932	1.9
Poschiavo	GR	V b	15'569	31'157	2.0	20'520	42'675	2.1	36'089	73'832	2.0
Samedan	GR	V b	17'416	37'288	2.1	6'335	14'356	2.3	23'751	51'644	2.0
Zuoz	GR	V b	13'942	37'463	2.7	4'324	10'723	2.5	18'266	48'186	2.6
Zernez	GR	V b	26'475	52'437	2.0	8'058	14'372	1.8	34'533	66'809	1.9
Val Müstair	GR	V b	4'754	10'549	2.2	1'497	2'351	1.6	6'251	50'964	8.2
Scuol	GR	V b	49'637	91'272	1.8	54'974	127'160	2.3	104'611	218'432	2.1
Samnaun	GR	V b	29'155	92'588	3.2	17'599	68'377	3.9	46'754	160'965	3.4
Ascona	VS	I b	31'931	69'559	2.2	17'017	72'736	4.3	48'948	408'053	8.3
Locarno	VS	I b	110'287	231'165	2.1	32'584	74'248	2.3	142'871	305'413	2.1
				6'241'131			7'995'489			14'442'909	
					34.8%						36.5%

Quelle: HESTA

Anhang 5: Ergebnisse der Befragungen

Erstbefragung Hotels – Auswertung von 83 Fragebogen

Studienpartner (Betrieb, Organisation, Institution)

Bitte Bezeichnung des Studienpartners (Name, Adresse, PLZ, Ort)

Hotel	Ort
Hotel des Alpes	Fiesch
Grand Hotel Alpina AG	Gstaad
Alpenblick Wellnesshotel	Fieschertal
RBG Hotels GmbH	Bellwald
Hotel Restaurant Castle AG	Blitzingen - Goms
Hotel Blinnenhorn AG	Reckingen VS
Hotel Victoria	Brig
SEJ Landhaus AG	Münster
Hotel des alpes	Fiesch
Badehotel Salina Maris	Breiten ob Mörel
Hotel Alpfrieden AG	Bettmeralp
Hotel Crown	Andermatt
Golfhotel Riederhof	Riederalp
Hotel du Nord AG	Interlaken
Bernensis Hotel AG	Interlaken
Belvédère Strandhotel	Spiez
Hotel Seiler au Lac	Bönigen
Sport Resort Fiesch	Fiesch
Hotel Interlaken AG	Interlaken
Hotel Victoria	Meiringen
Hotel Walser AG	Ulrichen
Waldhotel Doldenhorn	Kanderseg
Michlig Gastro AG	Gluringen
Unique Hotel Post Zermatt	Zermatt
Tradition Julen Zermatt	Zermatt
Backpackers Villa Sonnenhof	Interlaken
Hotel Alpenblick Zermatt AG	Zermatt
Hotel Jägerhof Zermatt AG	Zermatt
Resort Hotel Alex	Zermatt
Wengen Classic Hotels	Wengen
Hotel Metropole	Interlaken
Christiania Mountain & Spa	Zermatt
HOTEL LA COURONNE	ZEMATT
Hotel Alpenblick	Wilderswil
Jugendherberge SJH	Interlaken
Hotel Hubertus	Obergesteln
Hotel Kirchbühl AG	Grindelwald
Hotel Bristol	Zermatt
Grand Hotel Zermatterhof	Zermatt
CERVO Mountain Resort	Zermatt
Hotel Furka Ag	Fiesch
Alpenblick Rest. Hotel	Andermatt

Hotel	Ort
HHD AG / Interhome	Glattbrugg
Hotel bristol	Zermatt
Hotel Royal St.Georges Interlaken	Interlaken
Hotel Visperhof	Visp
Emma's Hotel Bed & Breakfast GmBh	Lungern
Parkhotel Giessbach AG	Brienz
Parkhotel Giessbach AG	Brienz
JUNGFRAU HOTEL	Interlaken
Hotel & Restaurant Kaiserstuhl	Bürglen OW
HotellerieSuisse Berner Oberland	Grindelwald
Stella Hotel Interlaken AG	Interlaken
Emma's Hotel Bed & Breakfast GmBh	Lungern
Hotel Eiger Mürren	Mürren
Hotel Bellerive	Zermatt
Seehotel Bönigen	Boenigen
Hotel Spinne und Central Hotel Wolter	Grindelwald
Victoria-Jungfrau Grand Hotel & Spa	Interlaken
Restaurant + Camp Obsee AG	Lungern
Hotel Alpbach	Meiringen
Hotel Drei Könige und Post	Andermatt
Continental – Park Hotel	Luzern
The Chedi Andermatt	Andermatt
Hotel Krüzli	Sedrun
Hotel La Cruna	Sedrun
Hotel Simmenhof	Lenk
Hotel Wilden Mann	Luzern
Catrina Resort Hotel	Sedrun
Hotel Kernen AG	Schönried-Gstaad
Seehotel Wilerbad	Wilen
Hotel Restaurant Anker Luzern	Luzern
Radisson Blu Hotel Reussen	Andermatt
Hotel Crystal Engelberg AG	Engelberg
H+ Hotel & Spa Engelberg	Engelberg
Hotel Krone Sarnen	Sarnen
Hotel Schweizerhof Luzern	Luzern
Grand Hotel des Bains Kempinski	St Moritz
Art Deco Hotel MONTANA	Luzern
Das Hotel Panorama	Hasliberg Reuti
Hotel Grimsel Passhöhe	Oberwald
Hotel Spitzhorn	Saanen
Gadmer Lodge SK GmbH	Gadmen

Klassifikation

Klassifikation	Prozent	Anzahl
*****	9.64	8
****	44.58	37
***	31.33	26

Klassifikation	Prozent	Anzahl
*/**	0.00	0
Keine	2.41	2
Andere Klassifikation	12.05	10

Öffnungszeiten

Sommer					
von			bis		
Mai	54	73%	September	6	8%
Juni	17	23%	Oktober	56	75%
Juli	3	4%	November	5	7%
ganzjährig				7	10%

Winter						
von			bis			
November	32	43%	März	13	17%	
Dezember	35	47%	April	51	69%	
				Mai	3	4%
ganzjährig				7	10%	

Informationen über die Gäste

Anteil Schweizer Gäste : 57%
 Anteil Logiernächte Sommersaison : 55%
 Anteil Anreise mit öffentlichem Verkehr : 34%
 Anteil Individualgäste : 72%

Wichtige Kundensegmente

Geben Sie Ihre wichtigsten Kundensegmente an:

Kundensegment	Prozent	Anzahl
Familien	26.64	57
Pensionierte	22.43	48
Sportler	26.64	57
Kulturell Interessierte	8.88	19
Weitere Segmente	15.42	33

Durchschnittliche Aufenthaltsdauer

Winter - Anzahl Tage : 3.2 Tage
 Sommer - Anzahl Tage : 2.5 Tage

Erfüllte Gästewünsche

Gibt es Gästewünsche, die häufig nachgefragt werden, und die Sie erfüllen?

Erfüllte Gästewünsche	Anzahl
Abholservice Bahnhof	6
Beratung Ausflüge, Ausflugsziele, Insider tips	12
Ticketverkauf Bahn, Bergbahn, Ausflugsziel, Veranstaltung	16
Bike-Verleih	6
Früheres Check-In späteres Check-Out	10
Organisation von Feiern (Geburtstag, Hochzeit, weitere)	7
Reservationen (Restaurant, Skilehrer, weitere)	6

Nicht erfüllbare Gästewünsche

Gibt es Gästewünsche, die häufig nachgefragt werden, und die Sie nicht erfüllen (können)?

Unerfüllte Gästewünsche	Anzahl
Wellness, SPA, Schwimmbad, Sauna, Fitness	18
Gästekarte, Bergbahnen inklusive, ÖV-Vergünstigung, weitere	10
Ticketverkauf	8
Packages mit ÖV und Veranstaltungen	5
Gepäckaufbewahrung am Bahnhof	5
Klimatisierte Zimmer	4
Abholservice	8
Taxiservice	6

Wichtigste Buchungsvorgänge

Bitte nach Wichtigkeit ordnen (häufigste zuerst)

	Ø	1	2	3	4
Am wichtigsten: Buchung über Buchungsportal	Ø: 1.75 Σ: 80	40 50%	23 28.75%	14 17.5%	3 3.75%
Am zweitwichtigsten: Buchung über Hotelwebsite	Ø: 1.98 Σ: 80	23 28.75%	37 46.25%	19 23.75%	1 1.25%
Am drittwichtigsten: Buchung per Telefon	Ø: 2.4 Σ: 80	16 20%	19 23.75%	42 52.5%	3 3.75%
Unwichtig: Anreise ohne Buchung	Ø: 3.88 Σ: 80	1 1.25%	1 1.25%	5 6.25%	73 91.25%

Ausflugsziele in der Umgebung

Bitte nennen Sie die Ausflugsziele in Ihrer Umgebung, die von den Gästen gerne besucht werden.

Ausflugsziel	Anzahl
Jungfrauojoch	25
Zermatt / Gornergrat / Matterhorn	24
Aletscharena, Aletschgletscher	21
Grimselwelt	10
Harder Interlaken	10
Hasliberg	9
Pässe Furka, Grimsel, Nufenen, Gotthard, Simplon	9
Schilthorn	9
Freilichtmuseum Ballenberg	8
Thuner- / Brienzensee	8
Aareschlucht	7
Pilatus	7
Binn Landschaftspark	5
Grindelwald First	5

Veranstaltungen in der Umgebung

Bitte nennen Sie die Veranstaltungen, die von Ihren Gästen besucht werden.

Veranstaltung	Anzahl
Zermatt Unplugged	10
Jungfrau Marathon	9
Ernen Musikdorf	8
Ice Magic Interlaken	7
KKL Konzerte Luzern	6
Lauberhornrennen Wengen	6
Swiss Economic Forum Interlaken	6
Greenfield Festival Interlaken	5
Zermatt Marathon	5
Beach Volley Gstaad	4
Brünig Schwinget	4
Eiger Ultra Trail Grindelwald	4
Gommer Lauf Goms	4
Menuhin Festival Gstaad	4
Musikfestwoche Meiringen	4
Seaside Festival Spiez	4
Theater Obergoms Münster	4
Thuner Seespiele	4

Erstbefragung Ausflugsziele: Auswertung von 33 Fragebogen

Studienpartner (Betrieb, Organisation, Institution)

Bitte Bezeichnung des Studienpartners (Name, Adresse, PLZ, Ort)

Ausflugsziel	Ort
Gotthardkutsche	Andermatt
Grand Hotel Glacier du Rhone	Oberwald
Bergsteigerzentrum Aletsch Fiesch AG	Fiesch
Koni Hallenbarter	Obergesteln
Golfclub Riederalp	Riederalp
Verein Musikdorf Ernen	Ernen
PostAuto AG	Brig
Kultur- und Konresszentrum La Poste	Visp
Flyingcenter Oberwallis	Fieschertal
Golf Source du Rhône	Obergesteln
Golfclub Matterhorn	Täsch
Golfclub Interlaken-Unterseen	Unterseen
Swiss Paragliding & Adventure GmbH	Interlaken
Bergschule Rosenau GmbH	Meiringen
Tropenhaus Frutigen	Frutigen
Stockhornbahn AG	Erlenbach
Grindelwald Bus AG	Grindelwald

Ausflugsziel	Ort
Aareschlucht AG	Meiringen
Bergsteigerzentrum Aletsch Fiesch AG	Fiesch
Kunsthause Interlaken	Interlaken
NIESENBAHN AG	Mülenen
Freilichtmuseum Ballenberg	Hofstetten
3076 Verein Interlaken Classics	Interlaken
Golfclub Andermatt Realp	Realp
Mammut Alpine School	Leon
Jungfrau Wold Events	Interlaken
Stanserhorn-Bahn AG	Stans
Hergiswiler Glas AG	Hergiswil
Kirchner Museum Davos	Davos
Verkehrshaus der Schweiz	Luzern
KKL Luzern Management AG	Luzern
World Nature Forum Jungfrau-Aletsch	Naters
Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees AG	Luzern

Betriebszeiten

Monat bis Monat (Bsp. Juni bis Oktober)

Sommer					
von			bis		
Mai	19	61%	September	3	10%
Juni	8	26%	Oktober	20	64%
Juli	1	3%	November	5	16%
geschlossen					
ganzjährig			3 10%		

Winter					
von			bis		
November	8	26%	März	3	10%
Dezember	7	23%	April	12	39%
Januar	2	6%	Mai	2	6%
geschlossen			11 35%		
ganzjährig			3 10%		

Informationen über die Gäste

- Anteil Schweizer Gäste : 82%
- Anteil Gäste aus Tagesausflugsverkehr : 56%
- Anteil Anreise mit öffentlichem Verkehr : 37%
- Anteil Umsatz im Sommer : 66%

Wichtige Kundensegmente

Geben Sie Ihre wichtigsten Kundensegmente an:

Option	Prozent	Anzahl
Familien	22.73	20
Pensionierte	27.27	24
Sportler	14.77	13
Kulturell Interessierte	14.77	13
Schulklassen	5.68	5
Weitere Seamente	14.77	13

Ausflugsziele in der Umgebung

Bitte nennen Sie die Ausflugsziele in Ihrer Umgebung, die von Ihren Gästen auch besucht werden.

Ausflugsziel	Anzahl
Aletsch Arena / Aletschgletscher	11
Schiffahrt Brienersee / Thunersee	5
Schiffahrt Vierwaldstättersee	4
Dampfbahn Furka Bergstrecke	3
Jungfraujoch	3
Pilatus	3
Zermatt	3
Balenberg Museum	2
Briener Rothorn	2
Bürgenstock	2
Oeschinensee	2
Saas Fee	2

7 - Erfüllte Gästewünsche

Gibt es Gästewünsche, die häufig nachgefragt werden, und die Sie erfüllen?

Eine Vielzahl von Nennungen aber sehr unterschiedlich. Es ist keine Häufung von Antworten erkennbar. Viele Rückmeldungen sind in Zusammenhang von Events in der Natur eingegangen.

8 - Nicht erfüllbare Gästewünsche

Gibt es Gästewünsche, die häufig nachgefragt werden, und die Sie nicht erfüllen (können)?

Eine Vielzahl von Nennungen aber sehr unterschiedlich. Es ist keine Häufung von Antworten erkennbar.

Erstbefragung Bergbahnen: Auswertung von 14 Fragebogen

Studienpartner (Betrieb, Organisation, Institution)

Studienpartner (Betrieb, Organisation, Institution)

Bitte Bezeichnung des Studienpartners (Name, Adresse, PLZ, Ort)

Unternehmen	Ort
Andermatt Swiss Alps	andermatt
Aletsch Bahnen AG	Bettmeralp
Stockhornbahn AG	Erlenbach
Bergbahnen Meiringen-Hasliberg	Hasliberg
Jungfraubahnen Management AG	Interlaken
Zermatt Bergbahnen AG	Zermatt
Genossenschaft Lenk Bergbahnen	Lenk

Unternehmen	Ort
Schiithornbahn AG	Interlaken
Jungfraubahnen Management AG	Interlaken
Brienz Rothorn Bahn AG	Brienz
Andermatt – Sedrun Sport AG	Andermatt
Bergbahnen Disentis	Disentis
Pilatus-Bahnen AG	Kriens
Bergbahnen Engelberg-Trübsee-Titlis AG	Engelberg

Betriebszeiten

Monat bis Monat (Bsp. Juni bis Oktober)

Sommer					
von			bis		
Mai	6	43%	Oktober	9	64%
Juni	5	36%	November	3	22%
Juli	1	7%			
ganzjährig				2	14%

Winter					
von			bis		
November	6	43%	April	10	72%
Dezember	5	36%	Mai	1	7%
geschlossen				1	7%
ganzjährig				2	14%

Informationen über die Gäste

- Anteil Schweizer Gäste : 64%
- Anteil Tagesausflugsverkehr : 61%
- Anteil Anreise mit öffentlichem Verkehr : 19%
- Anteil Individualgäste : 74%
- Anteil Umsatz im Sommer: 48%

Wichtige Kundensegmente

Geben Sie Ihre wichtigsten Kundensegmente an:

Segment	Prozent	Anzahl
Familien	16.92	11
Pensionierte	12.31	8
Skifahrer	15.38	10
Wanderer	16.92	11
Biker	3.08	2
Adventure	4.62	3
Stammgäste	13.85	9
Besucher Bergrestaurants	10.77	7
Weitere Segmente	6.15	4

Verifikation der Annahmen Hotels Auswertung von 37 Fragebogen

Idee Package im Alpenraum mit Unterkunft, Bahnticket und Gepäcktransport, generell

Ein Package soll im Alpenraum entlang den Bahnstrecken geschaffen werden, dass Hotelunterkunft mit ZF, Bahnticket und freier Gepäcktransport (von Hotelzimmer zu Hotelzimmer) enthält.

*Wie beurteilen Sie das Interesse **generell** des Gastes an diesem Produkt. Besteht dafür eine Nachfrage?*

Option	Prozent	Anzahl
Nachfrage ist hoch	5.41	2
Nachfrage ist vorhanden	83.78	31
Keine Nachfrage	5.41	2
Weiss nicht	5.41	2

Idee Package im Alpenraum mit Unterkunft, Bahnticket und Gepäcktransport, Ihre Gäste

*Wie beurteilen Sie das Interesse aus der Sicht **Ihres Gastes** an diesem Produkt?*

Option	Prozent	Anzahl
Nachfrage ist hoch	11.11	4
Nachfrage ist vorhanden	75.00	27
Keine Nachfrage	8.33	3
Weiss nicht	5.56	2

Packagepreis insgesamt für 4 Tage / 3 Übernachtungen (inkl. Ticket/Gepäcktransport)

Die Packages sollen für unterschiedliche Anzahl Tage angeboten werden (4 Tage/3 Übernachtungen, 8 Tage/7 Übernachtungen, 11 Tage/10 Übernachtungen oder 15 Tage/14 Übernachtungen). Vorarbeiten haben als erste Ergebnisse folgende Preise für Unterkunft, Bahnticket und Gepäcktransport zwischen den Hotels ergeben, die Sie bitte beurteilen.

Folgende Packagepreise für 4 Tage / 3 Übernachtungen DZ/ZF Basis Halbtax pro Person

	Ø	Zu tief	Gerade richtig	Zu hoch	Weiss nicht
*** Hotel Sommer 387.- p.P.	Ø: 2.28 Σ: 29	10 34.48%	8 27.59%	4 13.79%	7 24.14%
*** Hotel Winter 364.- p.P.	Ø: 1.93 Σ: 27	13 48.15%	8 29.63%	1 3.7%	5 18.52%
**** Hotel Sommer 514.- p.P.	Ø: 2.44 Σ: 25	6 24%	9 36%	3 12%	7 28%
**** Hotel Winter 481.- p.P.	Ø: 2.42 Σ: 24	5 20.83%	11 45.83%	1 4.17%	7 29.17%
***** Hotel Sommer 828.- p.P.	Ø: 2.86 Σ: 22	3 13.64%	6 27.27%	4 18.18%	9 40.91%
***** Hotel Winter 879.- p.P.	Ø: 2.67 Σ: 24	6 25%	5 20.83%	4 16.67%	9 37.5%

Packagepreise für 8 Tage / 7 Übernachtungen (inkl. Ticket/Gepäcktransport)

Bewerten Sie folgende Packagepreise für 8 Tage / 7 Übernachtungen DZ/ZF Basis Halbtax pro Person

	Ø	Zu tief	Gerade richtig	Zu hoch	Weiss nicht
*** Hotel Sommer 874.- p.P.	Ø: 2.34 Σ: 29	8 27.59%	10 34.48%	4 13.79%	7 24.14%
*** Hotel Winter 821.- p.P.	Ø: 2 Σ: 28	11 39.29%	11 39.29%	1 3.57%	5 17.86%
**** Hotel Sommer 1171.- p.P.	Ø: 2.35 Σ: 23	6 26.09%	8 34.78%	4 17.39%	5 21.74%
**** Hotel Winter 1094.- p.P.	Ø: 2.22 Σ: 23	7 30.43%	9 39.13%	2 8.7%	5 21.74%
***** Hotel Sommer 1903.- p.P.	Ø: 2.86 Σ: 22	3 13.64%	6 27.27%	4 18.18%	9 40.91%
***** Hotel Winter 2022.- p.P.	Ø: 2.75 Σ: 24	5 20.83%	5 20.83%	5 20.83%	9 37.5%

Unterkunftspreis insgesamt für 4 Tage / 3 Übernachtungen (nur Hotel)

Für die Unterkunft haben die Vorarbeiten als erste Ergebnisse folgende Preise für Unterkunft ergeben, die Sie bitte beurteilen.

Folgende Unterkunftspreise für 4 Tage / 3 Übernachtungen DZ/ZF pro Person

	Ø	Zu tief	Gerade richtig	Zu hoch	Weiss nicht
*** Hotel Sommer 257.- p.P.	Ø: 1.68 Σ: 28	13 46.43%	13 46.43%		2 7.14%
*** Hotel Winter 234.- p.P.	Ø: 1.44 Σ: 27	19 70.37%	6 22.22%		2 7.41%
**** Hotel Sommer 384.- p.P.	Ø: 2.08 Σ: 25	9 36%	10 40%	1 4%	5 20%
**** Hotel Winter 351.- p.P.	Ø: 1.96 Σ: 25	11 44%	9 36%		5 20%
***** Hotel Sommer 698.- p.P.	Ø: 2.7 Σ: 23	4 17.39%	8 34.78%	2 8.7%	9 39.13%
***** Hotel Winter 749.- p.P.	Ø: 2.67 Σ: 24	4 16.67%	9 37.5%	2 8.33%	9 37.5%

Packagepreise für 8 Tage / 7 Übernachtungen (nur Hotel)

Bewerten Sie folgende Packagepreise für 8 Tage / 7 Übernachtungen DZ/ZF Basis Halbtax pro Person

	Ø	Zu tief	Gerade richtig	Zu hoch	Weiss nicht
*** Hotel Sommer 599.- p.P.	Ø: 1.67 Σ: 27	14 51.85%	10 37.04%	1 3.7%	2 7.41%
*** Hotel Winter 546.- p.P.	Ø: 1.41 Σ: 27	20 74.07%	5 18.52%		2 7.41%
**** Hotel Sommer 896.- p.P.	Ø: 2.04 Σ: 23	7 30.43%	11 47.83%	2 8.7%	3 13.04%
**** Hotel Winter 819.- p.P.	Ø: 1.87 Σ: 23	9 39.13%	11 47.83%		3 13.04%
***** Hotel Sommer 1628.- p.P.	Ø: 2.5 Σ: 20	5 25%	6 30%	3 15%	6 30%
***** Hotel Winter 1747.- p.P.	Ø: 2.43 Σ: 21	6 28.57%	6 28.57%	3 14.29%	6 28.57%

Saisonzeiten

Das Package soll ganzjährig angeboten werden (ausgenommen Weihnachten/Neujahr). Wieviele Saisonzeiten würden Sie festlegen?

	Ø	Ganzjahrespreis	Sommer/Winter)	Hoch-/Nebensaison für Sommer und Winter	Dynamische Preise
Anzahl Saisonzeiten	Ø: 3.23 Σ: 35	2 5.71%	5 14.29%	11 31.43%	17 48.57%

Abholzeit des Gepäcktransports

Damit das Gepäck am gleichen Tag zum nächsten Ferienort gebracht wird, muss es am Morgen zu einer bestimmten Zeit im Hotel bereitgestellt werden. Welche Zeit finden Sie aus Gästesicht vertretbar?

Option	Prozent	Anzahl
08.30 Uhr	5.88	2
09.00 Uhr	50.00	17
09.30 Uhr	32.35	11
später	11.76	4

Lieferzeit des Gepäcktransports

Das Gepäck wird am Reisetag am gleichen Tag im Ankunfts-Hotel bereit sein. Welche Zeit finden Sie aus Gästesicht vertretbar?

Option	Prozent	Anzahl
19.00 Uhr	0.00	0
18.00 Uhr	20.59	7
17.00 Uhr	64.71	22
früher	14.71	5

Ausflugsziele Verifikation der Annahmen – Auswertung von 17 Fragebogen

Idee Package im Alpenraum mit Unterkunft, Bahnticket und Gepäcktransport, generell

Ein Package soll im Alpenraum entlang den Bahnstrecken geschaffen werden, dass Hotelunterkunft mit ZF, Bahnticket und freier Gepäcktransport (von Hotelzimmer zu Hotelzimmer) enthält.

Wie beurteilen Sie das Interesse **generell** des Gastes an diesem Produkt. Besteht dafür eine Nachfrage?

Option	Prozent	Anzahl
Nachfrage ist hoch	5.88	1
Nachfrage ist vorhanden	70.59	12
Keine Nachfrage	0.00	0
Weiss nicht	23.53	4

Packagepreis insgesamt für 4 Tage / 3 Übernachtungen (inkl. Ticket/Gepäcktransport)

Die Packages sollen für unterschiedliche Anzahl Tage angeboten werden (4 Tage/3 Übernachtungen, 8 Tage/7 Übernachtungen, 11 Tage/10 Übernachtungen oder 15 Tage/14 Übernachtungen). Vorarbeiten haben als erste Ergebnisse folgende Preise für Unterkunft, Bahnticket und Gepäcktransport zwischen den Hotels ergeben, die Sie bitte beurteilen.

Folgende Packagepreise für 4 Tage / 3 Übernachtungen DZ/ZF Basis Halbtax pro Person

	Ø	Zu tief 1	Gerade richtig 2	Zu hoch 3	Weiss nicht 4
*** Hotel Sommer 387.- p.P.	Ø: 2.13 Σ: 16	2 12.5%	12 75%		2 12.5%
*** Hotel Winter 364.- p.P.	Ø: 1.93 Σ: 15	5 33.33%	8 53.33%		2 13.33%
**** Hotel Sommer 514.- p.P.	Ø: 2.4 Σ: 15	1 6.67%	10 66.67%	1 6.67%	3 20%
**** Hotel Winter 481.- p.P.	Ø: 2.13 Σ: 15	4 26.67%	8 53.33%		3 20%
***** Hotel Sommer 828.- p.P.	Ø: 2.56 Σ: 16	1 6.25%	9 56.25%	2 12.5%	4 25%
***** Hotel Winter 879.- p.P.	Ø: 2.8 Σ: 15	1 6.67%	6 40%	3 20%	5 33.33%

Packagepreise für 8 Tage / 7 Übernachtungen (inkl. Ticket/Gepäcktransport)

Bewerten Sie folgende Packagepreise für 8 Tage / 7 Übernachtungen DZ/ZF Basis Halbtax pro Person

	Ø	Zu tief 1	Gerade richtig 2	Zu hoch 3	Weiss nicht 4
*** Hotel Sommer 874.- p.P.	Ø: 2.13 Σ: 15	2 13.33%	11 73.33%		2 13.33%
*** Hotel Winter 821.- p.P.	Ø: 2.07 Σ: 14	3 21.43%	9 64.29%		2 14.29%
**** Hotel Sommer 1171.- p.P.	Ø: 2.21 Σ: 14	1 7.14%	11 78.57%		2 14.29%
**** Hotel Winter 1094.- p.P.	Ø: 2.15 Σ: 13	2 15.38%	9 69.23%		2 15.38%
***** Hotel Sommer 1903.- p.P.	Ø: 2.5 Σ: 14		10 71.43%	1 7.14%	3 21.43%
***** Hotel Winter 2022.- p.P.	Ø: 2.62 Σ: 13		8 61.54%	2 15.38%	3 23.08%

Einbezug Ausflugsziele und touristischen Dienstleistern

Sollen Ausflugsziele (Golfplätze, Museen, Erlebnisparks, Schifffahrt, Events, weitere mit Eintritten und Tickets) und touristische Dienstleister (Vermietung, Ausbildungszentren mit Vermietungen von Sportartikeln wie Langlauf- oder Bergsteigerausrüstung oder Bikes) in das Package einbezogen werden? Wenn ja, wie? (Mehrfachnennungen erlaubt)

Option	Prozent	Anzahl
Kein Einbezug - Gäste kaufen Leistungen zum normalen Tarif	6.45	2
Einbezug mit Ermässigungen - Gäste erhalten Ermässigung (Bsp. 20%)	32.26	10
Einbezug in das Package, als Option buchbar	35.48	11
Einbezug in das Package im Sommer gegen Aufpreis	12.90	4
Einbezug in das Package im Winter gegen Aufpreis	9.68	3
Weitere Vorschläge	3.23	1

Zusatzleistungen Ausflugsziele und touristischen Dienstleistern

Sollen Zusatzleistungen der Ausflugsziele (Golfplätze, Museen, Erlebnisparks, Schifffahrt, Events, weitere) und touristische Dienstleister (Vermietung, Ausbildung) in das Package einbezogen werden? Beispiele wären Gastronomie (Schifffahrt, Museen), Kursangebote auf Tagesbasis (Bergsteiger- und Langlaufzentrum, Paragliding, Golf), etc. Wenn ja, wie?

(Mehrfachnennungen erlaubt)

Option	Prozent	Anzahl
Kein Einbezug - Gäste kaufen Leistungen zum normalen Tarif	7.14	2
Einbezug mit Ermässigungen - Gäste erhalten Ermässigung (Bsp. 20%)	32.14	9
Einbezug in das Package, als Option buchbar	42.86	12
Einbezug in das Package im Sommer	10.71	3
Einbezug in das Package im Winter	7.14	2
Weitere Vorschläge	0.00	0

Bergbahn Verifikation der Annahmen – Auswertung von 7 Fragebogen

Ein Package soll im Alpenraum entlang den Bahnstrecken geschaffen werden, das Hotelunterkunft mit ZF, Bahnticket und freier Gepäcktransport (von Hotelzimmer zu Hotelzimmer) enthält.

Wie beurteilen Sie das Interesse **generell** des Gastes an diesem Produkt. Besteht dafür eine Nachfrage?

Option	Prozent	Anzahl
Nachfrage ist hoch	0.00	0
Nachfrage ist vorhanden	75.00	3
Keine Nachfrage	0.00	0
Weiss nicht	25.00	1

Packagepreis insgesamt für 4 Tage / 3 Übernachtungen (inkl. Ticket/Gepäcktransport)

Die Packages sollen für unterschiedliche Anzahl Tage angeboten werden (4 Tage/3 Übernachtungen, 8 Tage/7 Übernachtungen, 11 Tage/10 Übernachtungen oder 15 Tage/14 Übernachtungen). Vorarbeiten haben als erste Ergebnisse folgende Preise für Unterkunft, Bahnticket und Gepäcktransport zwischen den Hotels ergeben, die Sie bitte beurteilen.

Folgende Packagepreise für 4 Tage / 3 Übernachtungen DZ/ZF Basis Halbtax pro Person

	Ø	Zu tief 1	Gerade richtig 2	Zu hoch 3	Weiss nicht 4
*** Hotel Sommer 387.- p.P.	Ø: 2.67 Σ: 3		2 66.67%		1 33.33%
*** Hotel Winter 364.- p.P.	Ø: 2.33 Σ: 3	1 33.33%	1 33.33%		1 33.33%
**** Hotel Sommer 514.- p.P.	Ø: 3.33 Σ: 3		1 33.33%		2 66.67%
**** Hotel Winter 481.- p.P.	Ø: 3 Σ: 3	1 33.33%			2 66.67%
***** Hotel Sommer 828.- p.P.	Ø: 4 Σ: 3				3 100%
***** Hotel Winter 879.- p.P.	Ø: 4 Σ: 3				3 100%

Packagepreise für 8 Tage / 7 Übernachtungen (inkl. Ticket/Gepäcktransport)

Bewerten Sie folgende Packagepreise für 8 Tage / 7 Übernachtungen DZ/ZF Basis Halbtax pro Person

	Ø	Zu tief 1	Gerade richtig 2	Zu hoch 3	Weiss nicht 4
*** Hotel Sommer 874.- p.P.	Ø: 2.67 Σ: 3		2 66.67%		1 33.33%
*** Hotel Winter 821.- p.P.	Ø: 2.33 Σ: 3	1 33.33%	1 33.33%		1 33.33%
**** Hotel Sommer 1171.- p.P.	Ø: 3.33 Σ: 3		1 33.33%		2 66.67%
**** Hotel Winter 1094.- p.P.	Ø: 3 Σ: 3	1 33.33%			2 66.67%
***** Hotel Sommer 1903.- p.P.	Ø: 4 Σ: 3				3 100%
***** Hotel Winter 2022.- p.P.	Ø: 4 Σ: 3				3 100%

Einbezug Bergbahnen

Sollen die Bergbahnen in das Package einbezogen werden? Wenn ja, wie? (Mehrfachnennungen erlaubt)

Option	Prozent	Anzahl
Kein Einbezug - Gäste kaufen Tickets zum normalen Tarif	0.00	0
Einbezug mit Ermässigungen - Gäste erhalten Ermässigung (Bsp. 20%)	0.00	0
Einbezug in das Package, als Option buchbar	37.50	3
Einbezug in das Package im Sommer	37.50	3
Einbezug in das Package im Winter (ohne Skibetrieb)	25.00	2

Einbezug Berggastronomie

Soll die Berggastronomie in das Package einbezogen werden? Wenn ja, wie? (Mehrfachnennungen erlaubt)

Option	Prozent	Anzahl
Kein Einbezug - Gäste kaufen Konsumation zum normalen Tarif	60.00	3
Einbezug mit Ermässigungen - Gäste erhalten einen Gutschein (Bsp. 10 CHF ab 50 CHF Konsumation)	0.00	0
Einbezug in das Package, als Option buchbar (Konsumationsgutscheine)	20.00	1
Einbezug in das Package im Sommer (Konsumationsgutscheine)	0.00	0
Einbezug in das Package im Winter (Konsumationsgutscheine)	0.00	0
Weitere Vorschläge	20.00	1

Destinationen und Wirtschaftsverbände Verifikation der Annahmen – Auswertung von 22 Fragebogen

Ein Package soll im Alpenraum entlang den Bahnstrecken geschaffen werden, dass Hotelunterkunft mit ZF, Bahnticket und freier Gepäcktransport (von Hotelzimmer zu Hotelzimmer) enthält.

Wie beurteilen Sie das Interesse **generell** des Gastes an diesem Produkt. Besteht dafür eine Nachfrage?

Option	Prozent	Anzahl
Nachfrage ist hoch	10.00	2
Nachfrage ist vorhanden	80.00	16
Keine Nachfrage	5.00	1
Weiss nicht	5.00	1

Packagepreis insgesamt für 4 Tage / 3 Übernachtungen (inkl. Ticket/Gepäcktransport)

Die Packages sollen für unterschiedliche Anzahl Tage angeboten werden (4 Tage/3 Übernachtungen, 8 Tage/7 Übernachtungen, 11 Tage/10 Übernachtungen oder 15 Tage/14 Übernachtungen). Vorarbeiten haben als erste Ergebnisse folgende Preise für Unterkunft, Bahnticket und Gepäcktransport zwischen den Hotels ergeben, die Sie bitte beurteilen.

Folgende Packagepreise für 4 Tage / 3 Übernachtungen DZ/ZF Basis Halbtax pro Person

	Ø	Zu tief 1	Gerade richtig 2	Zu hoch 3	Weiss nicht 4
*** Hotel Sommer 387.- p.P.	Ø: 1.83 Σ: 18	4 22.22%	13 72.22%	1 5.56%	
*** Hotel Winter 364.- p.P.	Ø: 1.67 Σ: 18	7 38.89%	10 55.56%	1 5.56%	
**** Hotel Sommer 514.- p.P.	Ø: 2.11 Σ: 18	2 11.11%	13 72.22%	2 11.11%	1 5.56%
**** Hotel Winter 481.- p.P.	Ø: 1.89 Σ: 18	6 33.33%	9 50%	2 11.11%	1 5.56%
***** Hotel Sommer 828.- p.P.	Ø: 2.28 Σ: 18	2 11.11%	11 61.11%	3 16.67%	2 11.11%
***** Hotel Winter 879.- p.P.	Ø: 2.22 Σ: 18	3 16.67%	10 55.56%	3 16.67%	2 11.11%

Packagepreise für 8 Tage / 7 Übernachtungen (inkl. Ticket/Gepäcktransport)

Bewerten Sie folgende Packagepreise für 8 Tage / 7 Übernachtungen DZ/ZF Basis Halbtax pro Person

	Ø	Zu tief 1	Gerade richtig 2	Zu hoch 3	Weiss nicht 4
*** Hotel Sommer 874.- p.P.	Ø: 1.83 Σ: 18	5 27.78%	11 61.11%	2 11.11%	
*** Hotel Winter 821.- p.P.	Ø: 1.61 Σ: 18	8 44.44%	9 50%	1 5.56%	
**** Hotel Sommer 1171.- p.P.	Ø: 2 Σ: 18	3 16.67%	13 72.22%	1 5.56%	1 5.56%
**** Hotel Winter 1094.- p.P.	Ø: 1.88 Σ: 17	5 29.41%	10 58.82%	1 5.88%	1 5.88%
***** Hotel Sommer 1903.- p.P.	Ø: 2.33 Σ: 18	2 11.11%	10 55.56%	4 22.22%	2 11.11%
***** Hotel Winter 2022.- p.P.	Ø: 2.29 Σ: 17	3 17.65%	8 47.06%	4 23.53%	2 11.76%

Organisation Gepäcktransport; Abholzeit Gepäck

Damit das Gepäck am gleichen Tag zum nächsten Ferienort gebracht wird, muss es am Morgen zu einer bestimmten Zeit im Hotel bereitgestellt werden. Welche Zeit finden Sie aus Gästesicht vertretbar?

Option	Prozent	Anzahl
08:30	17.65	3
09:00	47.06	8
09:30	29.41	5
später	5.88	1

Organisation Gepäcktransport; Lieferzeit Gepäck

Das Gepäck wird am Reisetag am gleichen Tag im Ankunfts-Hotel bereit sein. Welche Zeit finden Sie aus Gästesicht vertretbar?

Option	Prozent	Anzahl
19:00	0.00	0
18:00	23.53	4
17:00	58.82	10
früher	17.65	3

Einbezug der Destinationen

Bei der Weiterentwicklung des Projekts prüfen wir die Frage und Möglichkeiten des Einbezugs der Destinationen. Wie sehen Sie die Aufgaben der Destinationen?

Option	Prozent	Anzahl
Kein Einbezug	0.00	0
Unterstützung der Vermarktung	48.48	16
Unterstützung der Organisation des Gepäcktransports in der Destination	9.09	3
Integration eines digitalen Marktplatzes der Destination	36.36	12
Weitere Vorschläge	6.06	2

Vorbereitung zum Workshop

Auswertung von 17 Fragebogen

Betrieb

Hotel	Ort
BLS	Bern
Naturpark Diemtigtal	Diemtigen
Emma's Hotel Bed & Breakfast	Lungern
Saastal Bergbahnen AG	Saas Fee
Hotel Blinnenhorn	Reckingen
Hotel Glocke	Reckingen
Schilthornbahn AG	Interlaken
Hotel Schweizerhof Saas-Fee	Saas Fee
Hotel Hubertus	Obergesteln

Hotel	Ort
Interlaken Tourismus	Interlaken
Obergoms Tourismus AG	Münster
Haslital Tourismus	Meiringen
Hotel Landhaus Münster	Münster
Saastal Bergbahnen AG	Saas Fee
Gemeinde Obergoms	Obergesteln
Golf Source du Rhône	Obergesteln
Hotel Walser	Ulrichen

PACKAGES - Preispolitik

Als Basisangebot werden Packages im Swiss Alpine Park mit Unterkunft (DZ, ZF), Bahntickets und freiem Gepäcktransport zwischen den Aufenthaltszielen vermarktet.

Welches ist Ihre Preisvorstellung für ein Package in einem ***-Hotel mit 7 Übernachtungen (8 Reisetage)?

Druchschnitt 1'195 CHF (von 800 CHF bis 1'800 CHF)

PACKAGE - Saisonzeiten

In welchen Saisonzeiten sollen die Packages angeboten werden? (Mehrfachantwort möglich)

Option	Prozent	Anzahl
Zwischensaison Sommer (1.5. bis 30.6., 15.8. bis 31.10.)	36.11	13
Hochsaison Sommer (1.7. bis 14.8.)	16.67	6
Zwischensaison Winter (1.11. bis 20.12., 15.3. bis 30.4.)	30.56	11
Hochsaison Winter (21.12. bis 14.3.)	16.67	6

PACKAGE - Flexibilität

Ein Gast bucht ein Package mit 7 Übernachtungen (8 Reisetage). Welche Flexibilität soll er bei der Ausgestaltung seiner Reise erhalten?

Option	Prozent	Anzahl
Der Gast bucht alle Aufenthaltsziele (Hotels) im Voraus	73.33	11
Der Gast bucht nur erste Übernachtung und entscheidet dann von Tag zu Tag	26.67	4

GEPÄCKTRANSPORT - Betrieb Mini Hubs

Die Koffer werden vom Transporteur zu Umschlagstellen, sogenannten Mini Hubs, gebracht bzw. von diesen abgeholt.

Im Sinne einer Qualitätssicherung muss festgelegt werden, wer für den Betrieb dieser Mini Hubs verantwortlich zeichnet. Diese Aufgabe könnte übernehmen? (Eine Antwort)

Option	Prozent	Anzahl
Tourismusorganisation	21.43	3
Transportunternehmen	57.14	8
Vermarktungsorganisation	0.00	0
Teilnehmende Hotels	21.43	3

GEPÄCKTRANSPORT - Transport zwischen Unterkunft und Mini Hub

Wer übernimmt den Transport der Koffer zwischen Unterkunft und dem Mini Hub? (Eine Antwort)

Option	Prozent	Anzahl
Hotel	57.14	8
Tourismusorganisation	7.14	1
Vermarktungsorganisation	0.00	0
Transportunternehmen	35.71	5

IT-PLATTFORM Kommissionen

Wie beurteilen Sie folgende Ansätze für Kommissionen?

	Ø	Gut	Befriedigend	Schlecht
0 bis 5 %	Ø: 1.21 Σ: 14	12 85.71%	1 7.14%	1 7.14%
5% bis 10%	Ø: 1.64 Σ: 14	5 35.71%	9 64.29%	
10% bis 15%	Ø: 2.29 Σ: 14	3 21.43%	4 28.57%	7 50%
über 15%	Ø: 2.79 Σ: 14	1 7.14%	1 7.14%	12 85.71%

IT PLATTFORM Aufgaben der Beherberger

Frage an Hotels: Welche Aufgaben übernehmen Sie als Beherberger? (Mehrere Antworten möglich)

Option	Prozent	Anzahl
Ausdruck von Tags für Gepäcktransport	30.77	4
Verkauf von Zusatzleistungen	38.46	5
Reservation Hotel am nächsten Aufenthaltsort	15.38	2
Weitere	15.38	2

TRÄGERSCHAFT

Bezüglich Trägerschaft der Packages im Swiss Alpine Park steht zur Diskussion, dass dafür eine Genossenschaft gegründet wird. (Eine Antwort)

Option	Prozent	Anzahl
Ich möchte Genossenschafterin werden und mitbestimmen	16.67	2
Ich möchte lediglich Leistungen im Package anbieten	83.33	10

VERMARKTUNG Aufgabe der Betriebsorganisation

Soll die Betriebsorganisation neben der Abwicklung der Packages auch für die Vermarktung zuständig sein?

Option	Prozent	Anzahl
JA	80.00	12
NEIN	20.00	3

UMSETZUNG Nächste Schritte

Machbarkeit des Gepäcktransports im Alpenraum ist nachgewiesen, mögliche IT-Plattform steht bereit. Falls letzte offene Fragen bis Herbst 2023 beantwortet werden könnte eine Umsetzung bis Sommer 2025 angestrebt werden. Soll ein solches Ziel verfolgt werden?

Option	Prozent	Anzahl
JA	100.00	10
NEIN	0.00	0

ZEITBEDARF

Geben Sie bitte den Zeitbedarf zum Ausfüllen des Fragebogens und zur Vorbereitung des Workshops ein (Anzahl Minuten)

Durchschnitt Anzahl Minuten: 40 (von 5 Minuten bis 300 Minuten)

Befragung nach dem Workshop Auswertung von 24 Fragebogen

Betrieb

Hotel	Ort
Saastal Bergbahnen AG	Saas Fee
Saastal Tourismus AG	Saas Fee
Obergoms Tourismus AG	Münster
Hotel Landhaus	Münster
Hotel Tenne Gluringen	Münster
Hotel Glocke	Reckingen
Gemeinde Goms	Obergesteln
Hotel Walser	Ulrichen
Hotel Furka	Oberwald
Hotel Hubertus	Saas Fee
Zentralbahn AG	Stans
Hotel Krone	Sarnen

Hotel	Ort
Seehotel Wilerbad	Wilen Sarnen
Emmas Hotel B&B	Lungern
Jungfrau Region Tourismus AG	Interlaken
Tourismusorganisation Interlaken	Interlaken
Spiez Marketing AG	Spiez
Grimselwelt	Innertkirchen
Schilthornbahnen	Lauterbrunnen
Naturpark Diemtigtal	Diemtigen
WellnessHostel 4000,	Saas Fee
Wellnesshotel Schweizerhof	Saas Fee
Kristall Saphir	Saas Allmagell
Walliserhof Grand Hotel & Spa	Saas Fee

PACKAGES - Preispolitik

Als Basisangebot werden Packages im Swiss Alpine Park mit Unterkunft (DZ, ZF), Bahntickets und freiem Gepäcktransport zwischen den Aufenthaltszielen vermarktet.

Welches ist Ihre Preisvorstellung für ein Package in einem ***-Hotel mit 7 Übernachtungen (8 Reisetage)?

Durchschnitt CHF 1'234 CHF (von CHF 1'000 bis CHF 1'900)

PACKAGE - Saisonzeiten

In welchen Saisonzeiten sollen die Packages angeboten werden? (Mehrfachantwort möglich)

Option	Prozent	Anzahl
Zwischensaison Sommer (1.5. bis 30.6., 15.8. bis 31.10.)	34.43	21
Hochsaison Sommer (1.7. bis 14.8.)	24.59	15
Zwischensaison Winter (1.11. bis 20.12., 15.3. bis 30.4.)	29.51	18
Hochsaison Winter (21.12. bis 14.3.)	11.48	7

PACKAGE - Flexibilität

Ein Gast bucht ein Package mit 7 Übernachtungen (8 Reisetage). Welche Flexibilität soll er bei der Ausgestaltung seiner Reise erhalten?

Option	Prozent	Anzahl
Der Gast bucht alle Aufenthaltsziele (Hotels) im Voraus	48.57	17
Der Gast bucht nur erste Übernachtung und entscheidet dann von Tag zu Tag	51.43	18

GEPÄCKTRANSPORT - Betrieb Mini Hubs

Die Koffer werden vom Transporteur zu Umschlagstellen, sogenannten Mini Hubs, gebracht bzw. von diesen abgeholt.

Im Sinne einer Qualitätssicherung muss festgelegt werden, wer für den Betrieb dieser Mini Hubs verantwortlich zeichnet. Diese Aufgabe könnte übernehmen? (Eine Antwort)

Option	Prozent	Anzahl
Tourismusorganisation	11.11	2
Transportunternehmen	66.67	12
Vermarktungsorganisation	5.56	1
Teilnehmende Hotels	16.67	3

GEPÄCKTRANSPORT - Transport zwischen Unterkunft und Mini Hub

Wer übernimmt den Transport der Koffer zwischen Unterkunft und dem Mini Hub? (Eine Antwort)

Option	Prozent	Anzahl
Hotel	81.82	18
Tourismusorganisation	4.55	1
Vermarktungsorganisation	0.00	0
Transportunternehmen	13.64	3

IT-PLATTFORM Kommissionen

Wie beurteilen Sie folgende Ansätze für Kommissionen?

	Ø	Gut	Befriedigend	Schlecht
0 bis 5 %	Ø: 1 Σ: 23	23 100%		
5% bis 10%	Ø: 1.43 Σ: 23	13 56.52%	10 43.48%	
10% bis 15%	Ø: 2.48 Σ: 23		12 52.17%	11 47.83%
über 15%	Ø: 3 Σ: 23			23 100%

IT PLATTFORM Aufgaben der Beherberger

Frage an Hotels: Welche Aufgaben übernehmen Sie als Beherberger? (Mehrere Antworten möglich)

Option	Prozent	Anzahl
Ausdruck von Tags für Gepäcktransport	42.86	18
Verkauf von Zusatzleistungen	35.71	15
Reservation Hotel am nächsten Aufenthaltsort	21.43	9
Weitere:	0.00	0

AUSFLUGSZIELE Aufnahme als Zusatzleistung

Sollen Ausflugsziele (Bergbahnen, Sehenswürdigkeiten, Museen, ...) über die IT-Plattform buchbar sein?

Option	Prozent	Anzahl
JA	90.91	20
NEIN	9.09	2

AUSFLUGSZIELE Gewährte Reduktionen

Welche Reduktionen werden gewährt?

Option	Prozent	Anzahl
Halbtax/GA	38.24	13
Gästekarte	41.18	14
Einheimische	17.65	6
Weitere	2.94	1

AUSFLUGSZIELE Themenpackages

Sollen Ausflugsziele als Themenpackages pauschal zu einem fixen Mehrpreis buchbar sein? (z. Bsp. Bergbahnen zum Preis XXX)

Option	Prozent	Anzahl
JA	76.19	16
NEIN	19.05	4
Andere Antwort:	4.76	1

TRÄGERSCHAFT

Bezüglich Trägerschaft der Packages im Swiss Alpine Park steht zur Diskussion, dass dafür eine Genossenschaft gegründet wird. (Eine Antwort)

Option	Prozent	Anzahl
Ich möchte Genossenschafterin werden und mitbestimmen	25.00	5
Ich möchte lediglich Leistungen im Package anbieten	75.00	15

VERMARKTUNG Aufgabe der Betriebsorganisation

Soll die Betriebsorganisation neben der Abwicklung der Packages auch für die Vermarktung zuständig sein?

Option	Prozent	Anzahl
JA	83.33	20
NEIN	16.67	4

UMSETZUNG Nächste Schritte

Machbarkeit des Gepäcktransports im Alpenraum ist nachgewiesen, mögliche IT-Plattform steht bereit. Falls letzte offene Fragen bis Herbst 2023 beantwortet werden könnte eine Umsetzung bis Sommer 2025 angestrebt werden. Soll ein solches Ziel verfolgt werden?

Option	Prozent	Anzahl
JA	100.00	20
NEIN	0.00	0

ZEITBEDARF

Geben Sie bitte den Zeitbedarf zum Ausfüllen des Fragebogens und zur Vorbereitung des Workshops ein (Anzahl Minuten)

Durchschnitt Anzahl Minuten: 43 (von 10 Minuten bis 150 Minuten)

Anhang 6: Entwicklung Transportkonzept

Simulation Gepäckstücke zur Variante Grimselbahn

Schritt 1: Knoten und Transportkonzept

Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region
1	Montreux	2	Ascona	3	Gstaad
4	Zweisimmen	5	Spiez	6	Frutigen
7	Interlaken	8	Lauterbrunnen	9	Grindelwald
10	Meiringen	11	Zermatt	12	Brig
13	Fiesch	14	Goms	15	Sarnen
16	Luzern	17	Engelberg	18	Andermatt
19	Disentis	20	Chur	21	Davos
22	Arosa	23	St. Moritz	24	Poschiavo
25	Scuol				

Abbildung 1: Liste der bedienten Knoten

Die Hauptstrecke führt auf der Strasse von Montreux über Interlaken nach Meiringen. Bis nach Sedrun wird der Transporter per Bahn befördert. Weiter geht es auf der Strasse via Chur nach St. Moritz und Poschiavo.

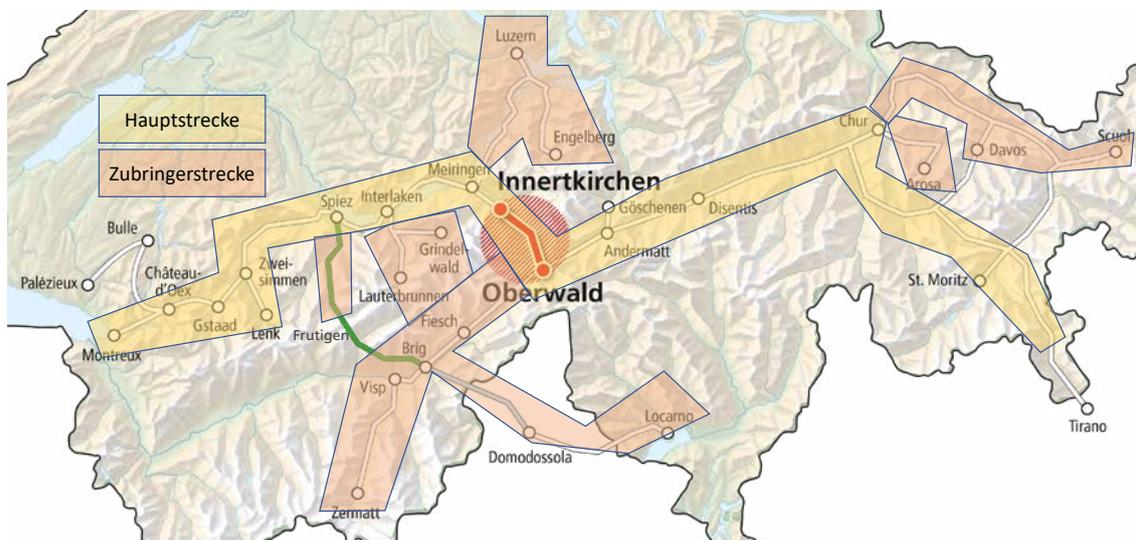


Abbildung 2: Transportkonzept mit Haupt- und Zubringerstrecken

Als Zubringerstrecken werden Frutigen nach Spiez, Engelberg via Luzern nach Meiringen, Grindelwald und Lauterbrunnen nach Interlaken, Zermatt und Locarno via Brig nach Oberwald sowie von Scuol via Davos sowie Arosa nach Chur geführt. Alle Strecken werden täglich in beide Richtungen befahren. In dieser Variante ist der gesamte Perimeter des Swiss Alpine Parks abgedeckt.

Nachfolgende Zeittabelle zeigt auf, dass ein tagesgenauer Gepäcktransport im Alpenraum möglich ist, sobald die Grimselbahn genutzt werden kann. Die Verbindung ist zudem ganzjährig sicher verfügbar.

Nr.	Knoten	RICHTUNG MEIRINGEN OBER-				Nr.	Knoten	RICHTUNG OBERWALD MEIRIN-			
		Hauptstrecke		Zübringerstrecke				Hauptstrecke		Zübringerstrecke	
		an	ab	an	ab			an	ab	an	ab
1	Montreux		09:00			24	Poschiavo		08:45		
3	Gstaad		10:05			23	St. Moritz		09:30		
4	Zweisimmen		10:25			25	Schuls				08:00
6	Frutigen					21	Davos				09:00
5	Spiez	11:00	11:10	11:00		22	Arosa				09:00
8	Lauterbrun-				10:30	20	Chur	10:55	11:00	10:00	
9	Grindelwald				10:45	19	Disentis	12:00	12:14		
7	Interlaken	11:30	11:30	11:15		7	Andermatt		13:37		
17	Engelberg				10:00	17	Oberwald	14:09	14:10		14:15
16	Luzern				11:00	16	Fiesch				14:45
15	Sarnen				11:25	11	Brig			15:05	15:05
10	Meiringen	12:00	12:08	12:00		10	Ascona			17:00	
11	Zermatt				10:45	15	Zermatt			16:00	
2	Ascona				09:45	10	Meiringen	14:41	14:45		14:45
12	Brig			11:35	11:45	15	Sarnen				15:20
13	Fiesch				12:05	16	Luzern				15:45
14	Oberwald	12:40	12:43			17	Engelberg				16:45
18	Andermatt		13:28			7	Interlaken	15:15	15:15		15:30
19	Disentis	14:39	14:45			9	Grindelwald				16:00
20	Chur	15:45	15:50		15:50	8	Lauterbrun-				16:00
22	Arosa			16:35		5	Spiez	15:35	15:35		15:45
21	Davos				17:00	6	Frutigen				16:15
25	Schuls			18:00		4	Zweisimmen			16:20	
23	St. Moritz	17:20	17:20			3	Gstaad			16:40	
24	Poschiavo	18:05				1	Montreux	17:45			

Abbildung 3: Transportzeiten Hin - und Rückweg

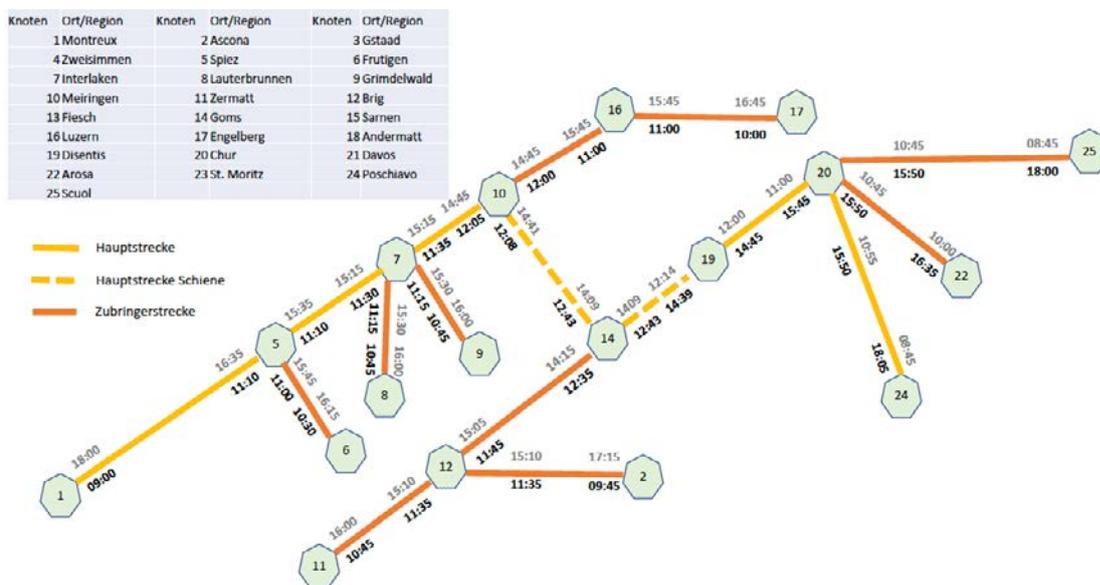


Abbildung 4: Transportkonzept mit Transportzeiten

Die Gesamtkosten für den Transport der Gepäckstücke betragen insgesamt knapp 3 Mio. CHF pro Jahr, wenn Hauptstrecke und alle Zubringerstrecken täglich in beide Richtungen abgefahren werden.

Kostenberechnung

Von	Nach	km	Kosten retour
Montreux	Meiringen	163	511'000 CHF
Meiringen	Disentis	Bahn	365'000 CHF
Disentis	Poschiamo	186	547'500 CHF
Grindelwald	Interlaken	21	105'850 CHF
Lauterbrunnen	Interlaken	13	69'350 CHF
Engelberg	Meiringen	86	240'900 CHF
Zermatt	Oberwald	85	197'100 CHF
Locarno	Brig	109	474'500 CHF
Chur	Schuls	110	357'700 CHF
Chur	Arosa	50	113'150 CHF
Total			2'982'050 CHF
pro Gepäckstück			17.44 CHF

Abbildung 5: Berechnung Transportkosten

Aus den Annahmen der Simulation werden jährlich 171'000 transportierte Gepäckstücke ausgewiesen. Daraus resultieren Transportkosten pro Gepäckstück von knapp CHF 17.50. In der Kostenberechnung nicht enthalten sind die Aufwendungen für den Betrieb der Umschlagstellen (Mini-Hubs) bei den Knoten.

Zweiter Schritt: Anzahl Koffer pro Knoten und Strecke

Knoten	Gemeindename	LN Knoten	Gepäckstücke
	Schweiz	39'562'039	
1	Montreux	489'171	6'291
2	Ascona Locarno	713'466	8'391
3	Gstaad	362'566	5'105
4	Zweisimmen	135'875	2'982
5	Spiez	114'961	2'787
6	Kandersteg Frutigen Adelboden Leissigen Interlaken Unterseen	318'832	4'696
7	Matten bei Interlaken Bönigen Wilderswil Iseltwald Ringgenberg (BE)	1'453'519	15'321
8	Lauterbrunnen	548'751	6'849
9	Grindelwald Brienz (BE) Meiringen	657'603	7'868
10	Hasliberg Innertkirchen Guttannen	287'186	4'399
11	Zermatt Täsch Visp	1'595'957	16'655
12	Brig-Glis Naters Mörel-Filet Bettmeralp	265'915	4'200
13	Riederalp Fiesch	126'746	2'897
14	Goms Obergoms Lungern	99'219	2'639
15	Giswil Sachslen Sarnen Hergiswil (NW) Horw Luzern	160'441	3'212
16	Kriens Emmetten Stansstad Stans Kerns	1'833'706	18'882
17	Engelberg	358'572	5'068
18	Andermatt Tujetsch	156'613	3'177
19	Disentis/Mustér Illanz/Glion	112'981	2'768
20	Chur	194'257	3'529
21	Klosters-Serneus Davos	1'055'645	11'595
22	Bergün Filisur Arosa St. Moritz Pontresina	447'330	5'899
23	Sils im Engadin/Segl Silvaplana Celerina/Schlarigna Samedan Zuoz	1'633'227	17'004
24	Brusio Poschiamo Zernez	75'764	2'419
25	Val Müstair Scul Samnaun	497'170	6'366
	Total Knoten	13'695'473	171'000

Abbildung 6: Basis Hotellogiernächte pro Knoten (2019)

Für die Berechnung der Anzahl Koffer pro Knoten sind die Logiernächte relevant. Die Logiernächte der Knoten werden zur Berechnung der Koffer geglättet.¹

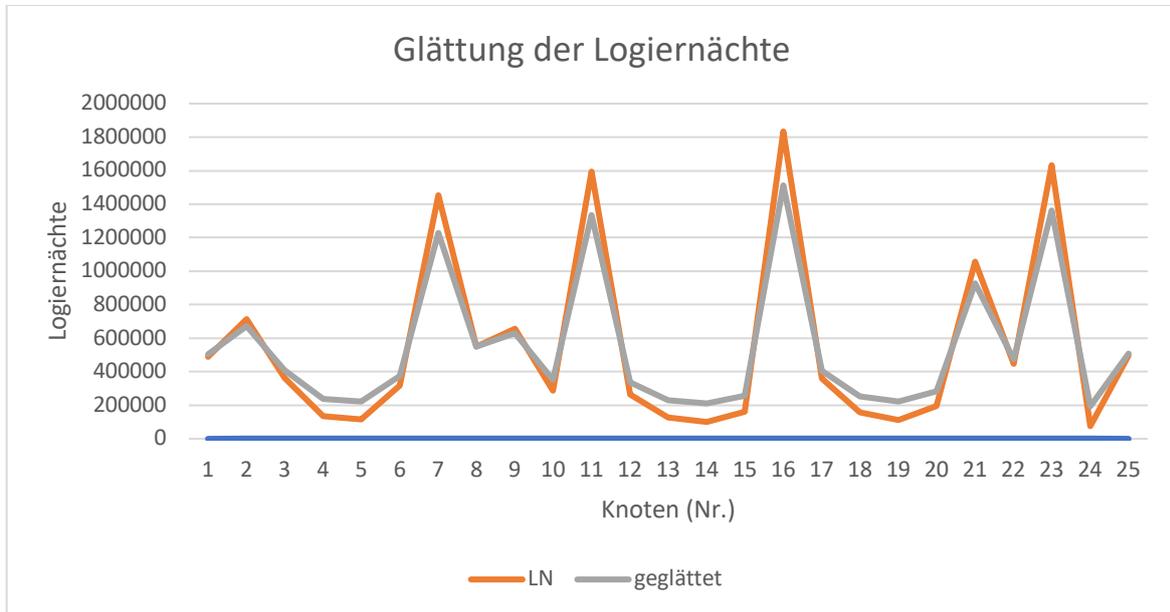


Abbildung 7: Glättung der Logiernächte

Grund dafür ist, dass in Destinationen mit hohen Logiernächtezahlen wie Luzern, Interlaken, St. Moritz oder Zermatt ein Anteil von Gästen nicht für die Buchungen von Packages im Alpenraum nicht relevant sind. Für die Berechnung der Verteilung der Anzahl Koffer auf die Destinationen wird die Anzahl der geglätteten Logiernächte verwendet.

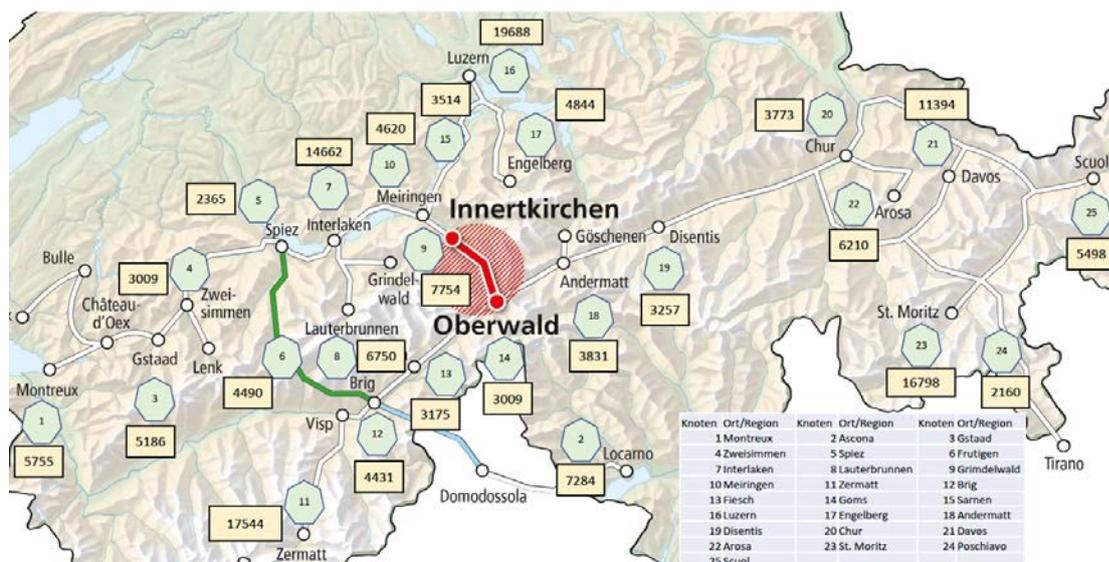


Abbildung 8: Verteilung der Koffer auf die Knoten

¹ Formel: $(\text{Total Logiernächte}/25 - \text{Logiernächte Knoten})/4 + \text{Logiernächte Knoten}$

Auch mit der Glättung der Logiernächte weisen die Top-Orte Luzern, Interlaken, St. Moritz und Zermatt sehr hohe Umschlagszahlen von Koffern auf. Orte wie Goms, Meiringen oder auch Andermatt profitieren von der zentralen Lage im Transportsystem und haben gemessen an den Logiernächten höhere Zahlen an Gepäckstücken als die Endpunkte wie Engelberg, Schuls, Locarno oder Poschiavo.

Nicht berechnet werden die Logiernächte, die mit den Packages an den Knoten generiert werden. Im Tourismusort löst pro umgeschlagenem Koffer im Durchschnitt knapp 1.5 Logiernächte aus.

Zur Ermittlung, wie viele Gepäckstücke zwischen den Knoten transportiert werden, ist die Attraktivität der einzelnen Strecken massgebend (Skala 0 unattraktiv, 3 sehr attraktiv). Berücksichtigt wird dabei die Länge der Strecke (Reisen zwischen Nachbarorten eher unattraktiv, lange Reisen eher unattraktiv).

Knoten	SCU	POS	STM	ARO	DAV	CHU	DIS	AND	ENG	LUZ	SAR	GOM	FIE	BRI	ZER	MEI	GRI	LAU	INT	FRU	SPI	ZWE	GST	ASC
	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	3	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
Montreux	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Ascona	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	2
Gstaad	3	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	0		
Zweisimmer	4	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	0			
Speiz	5	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	1	0	0				
Frutigen	6	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2				
Interlaken	7	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0	0						
Lauterbrunn	8	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	0							
Grindelwald	9	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2								
Meiringen	10	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3								
Zermatt	11	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	2	1	0										
Brig	12	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0											
Fiesch	13	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0												
Goms	14	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3										
Sarnen	15	2	2	3	3	3	3	3	2	1	1													
Luzern	16	2	2	3	3	3	3	3	3	1														
Engelberg	17	1	1	2	2	2	2	3																
Andermatt	18	3	3	3	3	3	3																	
Disentis	19	3	3	3	3	3	3																	
Chur	20	3	3	3	3	3																		
Davos	21	3	3	3	3																			
Arosa	22	3	3	3																				
St. Moritz	23	3	3																					
Poschiavo	24	3																						

Abbildung 9: Attraktivität der Strecken zwischen den Knoten

Beispielsweise wird davon ausgegangen, dass nach einem Aufenthalt in Fiesch als nächster Ort nicht Oberwald gewählt wird (Attraktivität 0). Von Montreux nach Interlaken erscheint attraktiv (Attraktivität 3), hingegen von Montreux nach St. Moritz wegen der langen Reise eher weniger (Attraktivität 1). Nicht überraschend sind die höchsten zu transportierenden Anzahlen der Kofferstücke zwischen den logiernächtestarken Orten wie Zermatt, Luzern, Interlaken und St. Moritz.

Mit über 2'000 transportierten Gepäckstücken pro Richtung erzielen die Strecken Luzern – Zermatt, Luzern – Interlaken, Luzern – St. Moritz und Zermatt – St. Moritz die höchsten Werte.

Knoten	Nr.	SCU	POS	STM	ARO	DAV	CHU	DIS	AND	ENG	LUZ	SAR	GOM	FIE	BRI	ZER	MEI	GRI	LAU	INT	FRU	SPI	ZWE	GST	ASC
		25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
Montreux	1	99	38	264	92	180	55	86	99	236	879	150	123	90	130	517	205	366	319	713	219	130	139	238	391
Ascona	2	132	50	352	122	240	146	115	132	210	782	133	164	180	261	1034	273	489	425	952	194	173	123	211	
Gstaad	3	80	30	428	149	292	89	70	120	192	714	121	100	109	159	629	166	297	259	579	118	35	0		
Zweisimmen	4	47	18	250	87	171	52	41	70	112	417	71	58	64	93	368	97	174	151	338	69	0			
Spiez	5	44	17	234	81	159	73	57	66	105	389	66	54	60	87	344	91	54	47	0	0				
Frutigen	6	74	28	394	137	269	123	96	110	176	656	112	92	101	146	579	102	182	159	355					
Interlaken	7	481	183	1928	669	1315	400	314	360	575	2141	364	299	329	476	1889	0	0	0						
Lauterbrunnen	8	215	82	862	299	588	179	140	161	257	957	163	134	147	213	844	149	0							
Grindelwald	9	247	94	990	344	675	206	161	185	295	1100	187	154	169	245	970	171								
Meiringen	10	138	53	554	192	378	115	90	103	165	615	105	86	94	137	542									
Zermatt	11	523	199	2096	727	1429	435	341	392	625	2328	396	217	119	0										
Brig	12	198	75	529	183	360	110	86	99	158	587	100	0	0											
Fiesch	13	136	52	365	126	249	76	59	68	109	405	69	0												
Goms	14	124	47	332	115	227	69	54	62	66	369	63													
Sarnen	15	101	38	404	140	276	84	66	76	80	150														
Luzern	16	593	225	2376	824	1621	493	387	444	236															
Engelberg	17	80	30	425	148	290	88	69	119																
Andermatt	18	150	57	400	139	273	83	65																	
Disentis	19	130	50	348	121	238	72																		
Chur	20	166	63	444	51	101																			
Davos	21	546	208	973	338																				
Arosa	22	278	106	742																					
St. Moritz	23	801	305																						
Poschiavo	24	114																							

Abbildung 10: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung

Berechnet kann weiter basierend der Verteilung der Gepäckstücke auf die Knoten die Anzahl der Koffer, die auf den einzelnen Teilstrecken transportiert werden. Beim Transportsystem mit der Grimselbahn ist es wenig erstaunlich, dass beim Verbindungsstück von Zentralbahn und Matterhorn Gotthardbahn mit über 55'000 die höchste Anzahl der Gepäckstücke in jede Richtung transportiert wird. Zwar kann nicht abgeleitet werden, dass jeder Koffer auch gleich einen Personentransport auslöst, weil ja auch alternative Routen wie beispielsweise die Postautolinien über den Susten oder über die Grimsel benutzt werden können. Es darf aber davon ausgegangen werden, dass die Packages im Swiss Alpine Park zusätzliche Frequenzen für die Grimselbahn von ca. jährlich 100'000 Personen erzeugen.

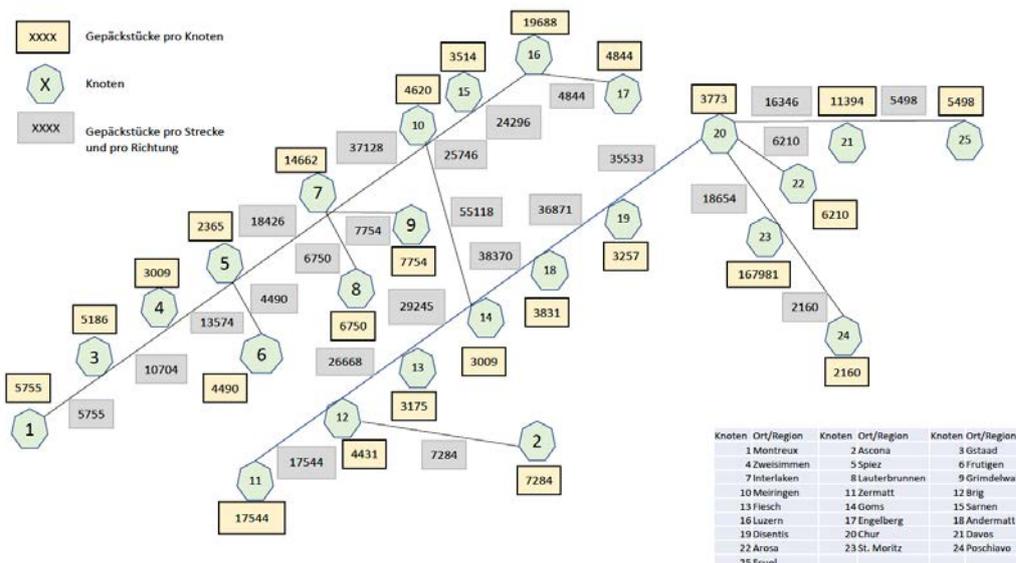


Abbildung 11: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke

Aus der Anzahl der Gepäckstücke zwischen den Knoten lässt sich die Anzahl der transportierenden Koffer auf den einzelnen Strecken berechnen (pro Jahr, pro Monat, pro Tag). Dies ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Transportkapazitäten auch zu Spitzenzeiten in genügender Grösse verfügbar sind. Mit durchschnittlich 209 Gepäckstücken an einem Juli-Tag auf der Strecke Meiringen – Goms muss der Bahnverlad einen Transporter mit Anhänger befördern können.

Strecke	Orte	Jahr	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
1-3	MON-GST	5755	413	453	488	389	437	553	665	655	539	445	303	415
		16	13	15	16	13	14	18	21	21	17	14	10	13
3-4	GST-ZWE	10704	767	842	907	724	814	1028	1236	1219	1002	828	564	771
		29	25	27	29	23	26	33	40	39	32	27	18	25
4-5	ZWE-SPI	13574	973	1068	1150	918	1032	1304	1568	1546	1271	1050	716	978
		37	31	34	37	30	33	42	51	50	41	34	23	32
5-7	SPI-INT	18426	1321	1450	1562	1247	1401	1770	2128	2098	1726	1425	972	1327
		50	43	47	50	40	45	57	69	68	56	46	31	43
7-8	INT-LAU	6750	484	531	572	457	513	648	779	769	632	522	356	486
		18	16	17	18	15	17	21	25	25	20	17	11	16
7-9	INT-GRI	7754	556	610	657	525	589	745	895	883	726	600	409	559
		21	18	20	21	17	19	24	29	28	23	19	13	18
7-10	INT-MEI	37128	2662	2922	3146	2512	2822	3566	4288	4228	3477	2872	1958	2675
		102	86	94	101	81	91	115	138	136	112	93	63	86
10-15	MEI-SAR	25746	1846	2026	2182	1742	1957	2473	2973	2932	2411	1992	1357	1855
		71	60	65	70	56	63	80	96	95	78	64	44	60
15-16	SAR-LUZ	24296	1742	1912	2059	1644	1847	2334	2806	2767	2275	1880	1281	1750
		67	56	62	66	53	60	75	91	89	73	61	41	56
16-17	LUZ-ENG	2365	170	186	200	160	180	227	273	269	221	183	125	170
		6	5	6	6	5	6	7	9	9	7	6	4	5
5-6	SPI-FRU	4490	322	353	381	304	341	431	519	511	421	347	237	323
		12	10	11	12	10	11	14	17	16	14	11	8	10
6-12	MEI-GOM	55118	3952	4338	4671	3730	4189	5294	6365	6277	5162	4264	2906	3971
		151	127	140	151	120	135	171	205	202	167	138	94	128
12-11	BRI-ZER	6750	484	531	572	457	513	648	779	769	632	522	356	486
		18	16	17	18	15	17	21	25	25	20	17	11	16
12-2	BRI-ASC	7754	556	610	657	525	589	745	895	883	726	600	409	559
		21	18	20	21	17	19	24	29	28	23	19	13	18
12-13	BRI-FIE	26668	1912	2099	2260	1804	2027	2562	3080	3037	2497	2063	1406	1921
		73	62	68	73	58	65	83	99	98	81	67	45	62
13-14	FIE-GOM	29245	2097	2301	2478	1979	2223	2809	3377	3330	2739	2262	1542	2107
		80	68	74	80	64	72	91	109	107	88	73	50	68
14-18	GOM-AND	38370	2751	3020	3252	2596	2916	3686	4431	4370	3593	2968	2023	2764
		105	89	97	105	84	94	119	143	141	116	96	65	89
18-19	AND-DIS	36871	2643	2902	3125	2495	2802	3542	4258	4199	3453	2852	1944	2656
		101	85	94	101	80	90	114	137	135	111	92	63	86
19-20	DIS-CHU	35533	2547	2796	3011	2404	2701	3413	4103	4046	3328	2749	1873	2560
		97	82	90	97	78	87	110	132	131	107	89	60	83
20-21	CHU-DAV	16346	1172	1286	1385	1106	1242	1570	1888	1861	1531	1264	862	1178
		45	38	41	45	36	40	51	61	60	49	41	28	38
20-22	CHU-ARO	6210	445	489	526	420	472	596	717	707	582	480	327	447
		17	14	16	17	14	15	19	23	23	19	15	11	14
20-23	CHU-STM	18654	1337	1468	1581	1262	1418	1792	2154	2124	1747	1443	984	1344
		51	43	47	51	41	46	58	69	69	56	47	32	43
23-24	STM-POS	2160	155	170	183	146	164	208	250	246	202	167	114	156
		6	5	5	6	5	5	7	8	8	7	5	4	5
21-25	DAV-SCU	5498	394	433	466	372	418	528	635	626	515	425	290	396
		15	13	14	15	12	13	17	20	20	17	14	9	13

Abbildung 12: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke (Jahr und Monate, Durchschnitt pro Tag)

In dieser Simulation wird auf eine Verteilung der verkauften Packages von ¼ im Winter und ¾ im Sommer verzichtet.

Bewertung

Mit dem Grimseltunnel kann der Gepäcktransport im Alpenraum optimal und kostengünstig abgewickelt werden. Alle Destinationen können angeschlossen und tagessgenau bedient werden. Die Zeiten für Abgabe der Gepäckstücke am Morgen und deren Auslieferung am Abend sind kundenfreundlich.

Dank der kurzen Zeit, die die Durchquerung der Pässe Grimsel und Furka in Anspruch nimmt, kann nicht nur das ganze Alpengebiet von Montreux bis Poschiavo angeschlossen werden, es bleibt auch genügend Zeit für den Umschlag an kleineren Destinationen.

Das Transportsystem mit der Kombination auf Strasse und Schiene ist auch sehr kostengünstig, die Kosten pro transportiertes Gepäckstück liegen bei CHF 15.00. Zudem ist dank dem Bahntransport durch Grimsel und Furka sowie über den Oberalp der ganzjährige Betrieb gesichert. Die Zeiten für Abholung und Auslieferung bleiben in allen Jahreszeiten gleich.

Aus der Simulation kann auch abgeleitet werden, dass jährlich über 100'000 Gepäckstücke durch den Grimseltunnel transportiert werden. Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass dank attraktiven und innovativen Packages zu den geschätzten Frequenzen von 400'000 Personen pro Jahr zusätzlich 100'000 Gäste befördert werden.

Die Variante der Packages im Alpenraum mit der Variante der Grimselbahn hat auch einen gewichtigen Vorbehalt. Diese Lösung ist erst nach Eröffnung des Grimseltunnels nach 2030 realisierbar. Aus diesem Grund müssen kurz- und mittelfristig Ersatzlösungen gefunden werden, will man einen Gepäcktransport einführen.

Der Bahntransport durch den Grimseltunnel kann dank der Möglichkeiten von Fahrten zwischen dem Stundentakt erfolgen. Ob die erforderlichen Bahntrassen im Furkatunnel und über den Oberalp nach 2030 verfügbar sind, ist derzeit noch offen.

Fazit: Die Grimselbahn eröffnet sehr günstige Perspektiven für ein Einführung eines kundenfreundlichen, kostengünstigen und den ganzen Alpenraum abdeckenden Gepäcktransport. Diese Variante ist aber frühestens ab 2030 verfügbar.

Simulation Gepäckstücke zur Basisvariante Lötschberg Bergstrecke

Schritt 1: Knoten und Transportkonzept

Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region
1	Montreux	2	Ascona	3	Gstaad
4	Zweisimmen	5	Spiez	6	Frutigen
7	Interlaken	8	Lauterbrunnen	9	Grindelwald
10	Meiringen	11	Zermatt	12	Brig
13	Fiesch	14	Goms	15	Sarnen
16	Luzern	17	Engelberg	18	Andermatt
19	Disentis	20	Chur	21	Davos
22	Arosa	23	St. Moritz	24	Poschiavo
25	Scuol				

Abbildung 9: Liste der bedienten Knoten

Für die Organisation des Gepäcktransports wird für diese Simulation mit einer Hauptstrecke von Engelberg via Luzern und Interlaken über Brig nach Chur über St. Moritz nach Poschiavo sowie diverse Zubringerstrecken durchgeführt. Die Hauptstrecken werden in beide Richtungen bedient (Kern SPIEZ BRIG und BRIG SPIEZ), ebenso die Zubringerlinien.

Für die Machbarkeit der Organisation des Gepäcktransports aufzuzeigen wird vorerst auf den Transport auf der Strasse abgestellt. Lediglich für das Teilstück Oberwald – Disentis ist die Beförderung per Bahn vorgesehen. Dies insbesondere weil für diesen Abschnitt im Winter keine Transportmöglichkeit auf der Strasse möglich ist.

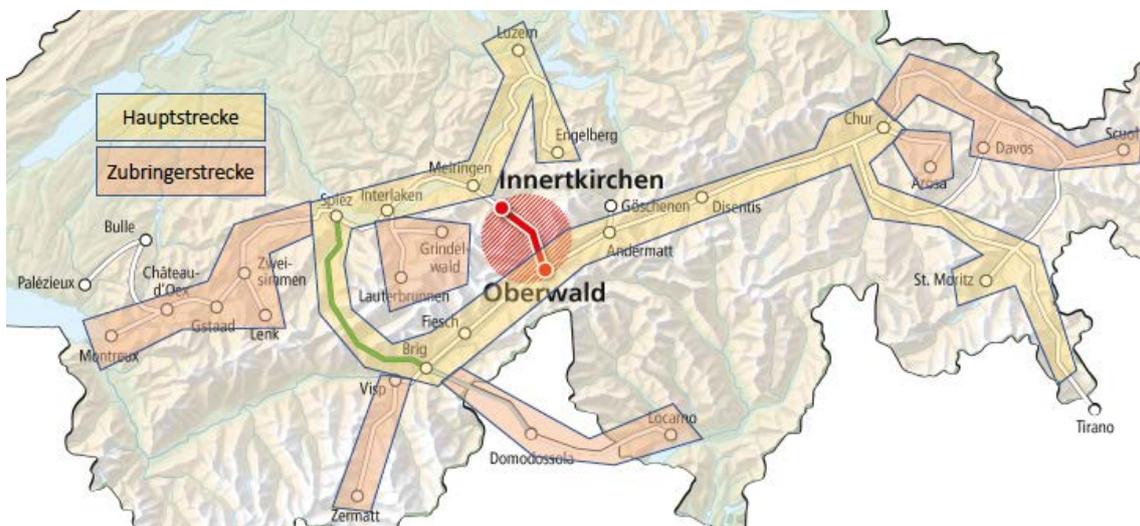


Abbildung 10: Transportkonzept mit Haupt- und Zubringerstrecken

Alle Strecken werden täglich in beide Richtungen befahren. Auch in dieser Variante ist der gesamte Perimeter des Swiss Alpine Parks abgedeckt.

RICHTUNG SPIEZ BRIG					RICHTUNG BRIG SPIEZ						
Nr.	Knoten	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Nr.	Knoten	Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab			an	ab	an	ab
17	Engelberg		07:15			24	Poschiavo		07:45		
16	Luzern	08:05	08:10			23	St. Moritz	08:30	08:30		
15	Sarnen	08:35	08:35			25	Schuls				07:45
10	Meiringen	09:10	09:10			21	Davos			08:45	08:45
8	Lauterbrunnen				09:00	22	Arosa				09:00
9	Grindelwald				09:00	20	Chur	09:55	10:00	09:45	
7	Interlaken	09:35	09:40	09:30		19	Disentis	11:00	11:14		
1	Montreux				07:45	18	Andermatt	12:37	12:37		
3	Gstaad			08:45	08:45	14	Oberwald	13:09	13:15		
4	Zweisimmen			09:05	09:05	13	Fiesch	13:45	13:45		
5	Spiez	10:00	10:05	10:00		12	Zermatt				13:00
6	Frutigen	10:15	10:15			2	Ascona				12:00
11	Zermatt				10:45	12	Brig	14:05	14:10	13:50	14:10
2	Ascona				09:45	2	Ascona				16:00
12	Brig	11:45	11:45	11:35	14:10	12	Zermatt				15:00
2	Ascona			16:00		6	Frutigen	15:40	15:40		09:45
11	Zermatt			15:00		5	Spiez	15:55	16:00		16:00
13	Fiesch	12:05	12:05			4	Zweisimmen	12:05	12:05	16:45	16:45
14	Oberwald	12:35	12:43			3	Gstaad	12:35	12:43	17:05	17:05
18	Andermatt	13:28	13:28			1	Montreux	13:28	13:28	18:15	
19	Disentis	14:39	14:45			7	Interlaken	16:25	16:30		16:30
20	Chur	15:45	15:50		15:50	9	Grindelwald Lauterbrunnen			17:00	
22	Arosa			16:35		8	Lauterbrunnen			17:00	
21	Davos			17:00	17:00	10	Meiringen	16:55	16:55		
25	Schuls			18:45		15	Sarnen	17:30	17:30	18:45	
23	St. Moritz	17:20	17:20			16	Luzern	17:55	17:55		
24	Poschiavo	18:05				17	Engelberg	18:45			

Abbildung 11: Transportzeiten Hin - und Rückweg

Nachfolgende Zeittabelle zeigt auf, dass ein tagesgenauer Gepäcktransport im Alpenraum möglich ist. Allerdings sind die Abfahrtszeiten insbesondere an den Ausgangspunkten der Strecke nicht sehr kundenfreundlich.

Die Verbindung ist durch den Bahntransport von Oberwald bis Sedrun/Disentis ganzjährig sicher. Die Verfügbarkeit des Bahnverlads wird seitens Matterhorn Gotthard Bahn in Frage gestellt, weil die Auslastung im Furkatunnel bereits sehr hoch ist und über den Oberalp der Autoverlad gänzlich eingestellt wird.

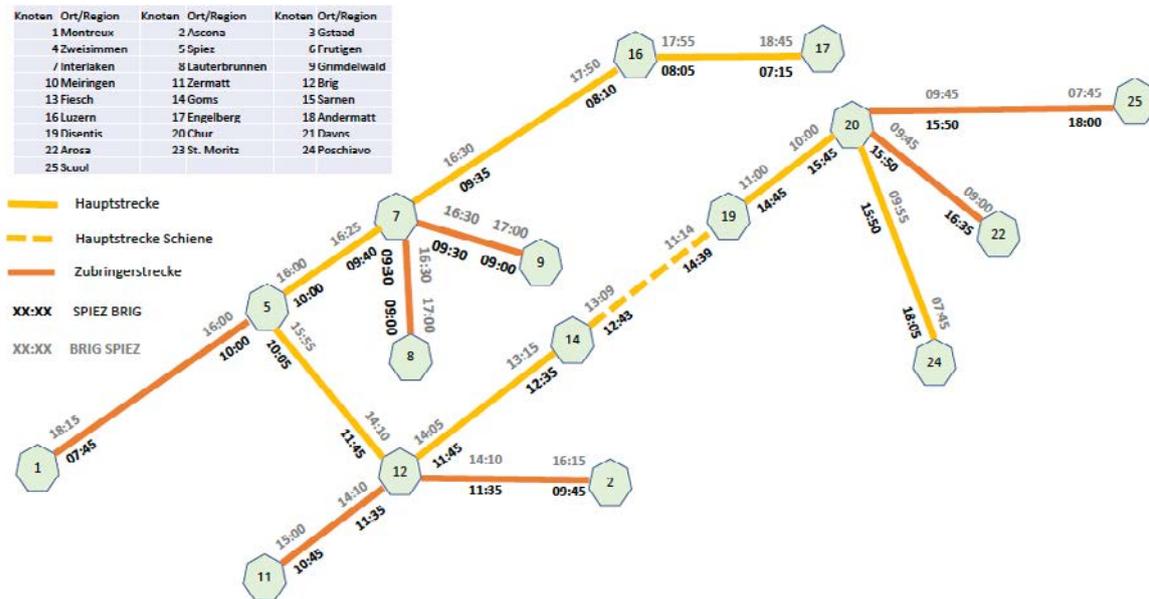


Abbildung 12: Transportkonzept mit Transportzeiten

Die Gesamtkosten für den Transport der Gepäckstücke betragen insgesamt gut 3.15 Mio. CHF pro Jahr, wenn Hauptstrecke und alle Zubringerstrecken täglich in beide Richtungen abgefahren werden.

Von	Nach	km	Kosten retour
Engelberg	Oberwald	265	899'000 CHF
Oberwald	Disentis	Bahn	273'750 CHF
Disentis	Poschiavo	186	547'500 CHF
Grindelwald	Interlaken	21	105'850 CHF
Lauterbrunnen	Interlaken	13	69'350 CHF
Montreux	Spiez	86	116'300 CHF
Zermatt	Oberwald	85	197'100 CHF
Locarno	Brig	109	474'500 CHF
Chur	Schuls	110	357'700 CHF
Chur	Arosa	50	113'150 CHF
Total			3'154'200 CHF
pro Gepäckstück			18.45 CHF

Abbildung 13: Berechnung Transportkosten

Aus den Annahmen der Simulation werden jährlich 171'000 transportierte Gepäckstücke ausgewiesen. Daraus resultieren Transportkosten pro Gepäckstück von knapp CHF 18.50. In der Kostenberechnung nicht enthalten sind die Aufwendungen für den Betrieb der Umschlagestellen (Mini-Hubs) bei den Knoten.

Zweiter Schritt: Anzahl Koffer pro Knoten und Strecke

Knoten	Gemeindename	LN Knoten	Gepäckstücke	Knoten	Gemeindename	LN Knoten	Gepäckstücke	Knoten	Gemeindename	LN Knoten	Gepäckstücke
	Schweiz	39'562'039									
1	Montreux	489'171	6'291	11	Zermatt	1'595'957	16'655	18	Andermatt	156'613	3'177
2	Ascona Locarno	713'466	8'391		Täsch			19	Tujetsch	112'981	2'768
3	Gstaad	362'566	5'105		Visp			20	Disentis/Mustér	194'257	3'529
4	Zweisimmen	135'875	2'982	12	Brig-Glis	265'915	4'200	21	Illanz/Glion	1'055'645	11'595
5	Spiez	114'961	2'787		Naters			22	Klosters-Serneus	447'330	5'899
6	Kandersteg	318'832	4'696		Mörel-Filet			23	Davos	1'633'227	17'004
	Frutigen			13	Bettmeralp				Arosa		
	Adelboden				Riederalp	126'746	2'897	24	Bergün Filisur	75'764	2'419
	Leissigen			14	Fiesch				St. Moritz		
	Interlaken				Goms	99'219	2'639	25	Pontresina		
	Unterseen			15	Obergoms				Sils im Engadin/Segl		
7	Matten bei Interlaken	1'453'519	15'321		Lungern				Silvaplana	1'633'227	17'004
	Bönigen				Giswil	160'441	3'212		Celerina/Schlarigna		
	Wilderswil				Sachslen				Samedan		
	Iseltwald				Sarnen				Zuoz		
	Ringgenberg (BE)				Hergiswil (NW)				Brusio		
8	Lauterbrunnen	548'751	6'849		Horw				Poschiavo		
9	Grindelwald	657'603	7'868	16	Luzern	1'833'706	18'882		Zernez		
	Brienz (BE)				Kriens				Val Müstair	497'170	6'366
	Meiringen				Emmetten				Scuol		
10	Hasliberg	287'186	4'399		Stansstad				Samnaun		
	Innertkirchen				Stans				Total Knoten	13'695'473	171'000
	Guttannen			17	Kerns	358'572	5'068				
					Engelberg						

Abbildung 14: Basis Hotellogiernächte pro Knoten (2019)

Für die Berechnung der Anzahl Koffer pro Knoten sind die Logiernächte relevant. Die Logiernächte der Knoten werden zur Berechnung der Koffer geglättet.²

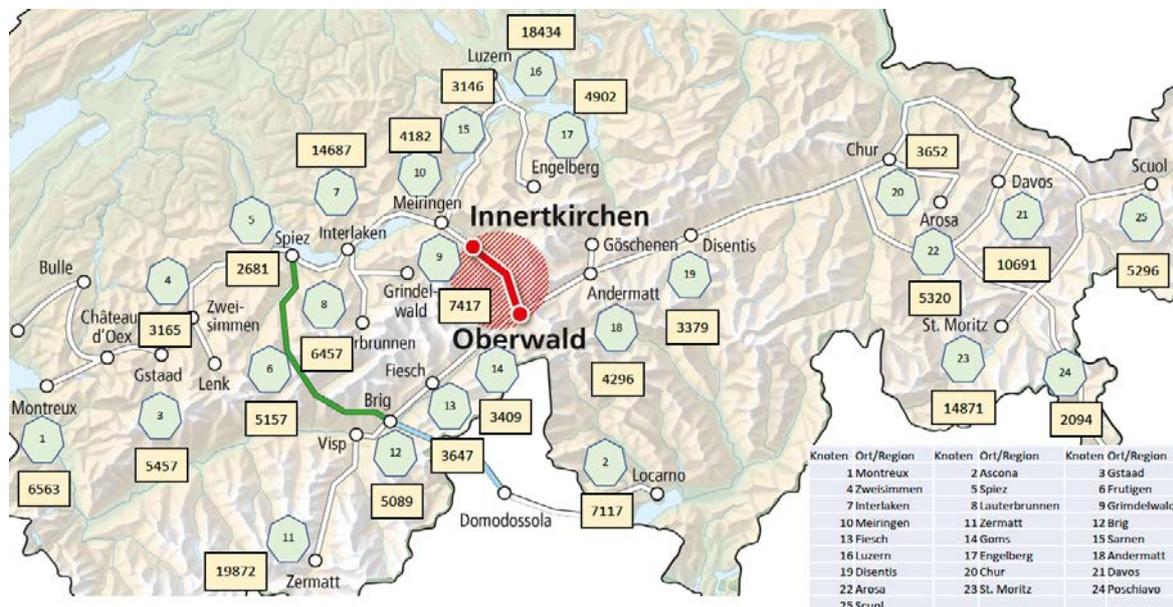


Abbildung 15: Verteilung der Koffer auf die Knoten

Auch mit der Glättung der Logiernächte weisen die Top-Orte Luzern, Interlaken, St. Moritz und Zermatt sehr hohe Umschlagszahlen von Koffern auf. Orte wie

² Formel: $(\text{Total Logiernächte}/25 - \text{Logiernächte Knoten})/4 + \text{Logiernächte Knoten}$

Goms, Meiringen oder auch Andermatt profitieren von der zentralen Lage im Transportsystem und haben gemessen an den Logiernächten höhere Zahlen an Gepäckstücken als die Endpunkte wie Engelberg, Schuls, Locarno oder Poschiavo.

Nicht berechnet werden die Logiernächte, die mit den Packages an den Knoten generiert werden. Im Tourismusort wird pro umgeschlagenem Koffer im Durchschnitt knapp 1.5 Logiernächte ausgelöst.

Zur Ermittlung, wie viele Gepäckstücke zwischen den Knoten transportiert werden, ist die Attraktivität der einzelnen Strecken massgebend (Skala 0 unattraktiv, 3 sehr attraktiv). Berücksichtigt wird dabei die Länge der Strecke (Reisen zwischen Nachbarorten eher unattraktiv, lange Reisen eher unattraktiv).

Beispielsweise wird davon ausgegangen, dass nach einem Aufenthalt in Fiesch als nächster Ort nicht Oberwald gewählt wird (Attraktivität 0). Von Montreux nach Interlaken erscheint attraktiv (Attraktivität 3), hingegen von Montreux nach St. Moritz wegen der langen Reise eher weniger (Attraktivität 1). Nicht überraschend sind die höchsten zu transportierenden Anzahlen der Kofferstücke zwischen den logiernächtestarken Orten wie Zermatt, Luzern, Interlaken und St. Moritz.

Knoten	SCU	POS	STM	ARO	DAV	CHU	DIS	AND	ENG	LUZ	SAR	GOM	FIE	BRI	ZER	MEI	GRI	LAU	INT	FRU	SPI	ZWE	GST	ASC
	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
Montreux	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ascona	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2
Gstaad	3	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	0		
Zweisimmen	4	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	0			
Speiz	5	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	1	0	0				
Frutigen	6	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2					
Interlaken	7	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	0	0	0						
Lauterbrunnen	8	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	0	0							
Grindelwald	9	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	0								
Meiringen	10	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3									
Zermatt	11	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	0									
Brig	12	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0										
Fiesch	13	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0										
Goms	14	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3												
Sarnen	15	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1													
Luzern	16	1	1	1	1	2	2	3	3	1														
Engelberg	17	1	1	1	1	1	2	2	3															
Andermatt	18	3	3	3	3	3	3	3																
Disentis	19	3	3	3	3	3	3																	
Chur	20	3	3	3	1	1																		
Davos	21	3	3	2	2																			
Arosa	22	3	3	3																				
St. Moritz	23	3	3																					
Poschiavo	24	3																						

Abbildung 8: Attraktivität der Strecken zwischen den Knoten

Mit über 2'000 transportierten Gepäckstücken pro Richtung erzielen die Strecken Luzern – Zermatt, Luzern – Interlaken, Luzern – St. Moritz, Interlaken - Zermatt und Zermatt – St. Moritz die höchsten Werte.

Knoten	SCU	POS	STM	ARO	DAV	CHU	DIS	AND	ENG	LUZ	SAR	GOM	FIE	BRI	ZER	MEI	GRI	LAU	INT	FRU	SPI	ZWE	GST	ASC	
	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	
Montreux	1	113	43	303	105	207	63	99	113	271	1010	172	94	103	150	594	235	421	366	819	251	149	160	273	449
Ascona	2	151	58	404	140	276	84	66	76	121	449	153	188	207	300	1188	209	374	326	1093	223	199	142	243	
Gstaad	3	92	35	246	85	168	102	80	138	220	820	139	115	126	182	723	191	341	297	665	136	40	0		
Zweisimmen	4	54	20	144	50	98	60	47	81	128	479	81	67	73	106	472	112	199	174	388	79	0			
Spiez	5	50	19	260	93	183	84	66	75	120	447	76	63	69	100	395	69	62	54	0	0				
Frutigen	6	85	32	453	157	309	141	111	127	202	754	128	105	116	168	665	117	209	182	408					
Interlaken	7	276	105	1477	512	1007	306	240	414	660	2459	418	344	377	547	2169	0	0	0						
Lauterbrunnen	8	124	47	660	229	450	137	107	185	295	1099	187	154	169	245	970	0	0							
Grindelwald	9	142	54	758	263	517	157	123	212	339	1263	215	177	194	281	1114	0								
Meiringen	10	79	30	424	147	289	88	69	119	190	706	120	99	108	157	623									
Zermatt	11	601	228	2408	557	1642	500	392	450	738	2674	455	249	137	0										
Brig	12	227	86	607	211	414	126	99	113	181	674	115	0	0											
Fiesch	13	157	60	419	145	286	87	68	78	125	465	79	0												
Goms	14	143	54	382	132	260	79	62	71	76	424	72													
Sarnen	15	58	22	155	54	106	32	50	58	46	172														
Luzern	16	341	129	910	316	1241	378	444	510	271															
Engelberg	17	91	35	244	85	167	101	80	137																
Andermatt	18	172	65	459	159	313	95	75																	
Disentis	19	150	57	400	139	273	83																		
Chur	20	191	73	510	59	116																			
Davos	21	628	239	1118	388																				
Arrosa	22	319	121	853																					
St. Moritz	23	920	350																						
Poschiavo	24	151																							

Abbildung 9: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung

Berechnet kann weiter basierend der Verteilung der Gepäckstücke auf die Knoten die Anzahl der Koffer, die auf den einzelnen Teilstrecken transportiert werden. Beim Transportsystem mit der Lötschberg Bergstrecke ist es wenig erstaunlich, dass beim Verbindungsstück Lötschberg Bergstrecke zwischen der Montreux – Berner Oberland – Bahn und Zentralbahn mit der Matterhorn Gotthardbahn mit über 30'000 pro Richtung eine hohe Anzahl der Gepäckstücke in jede Richtung transportiert wird. Über 30'000 Koffer pro Richtung werden auch auf den benachbarten Strecken Interlaken – Spiez sowie Brig – Fiesch verzeichnet.

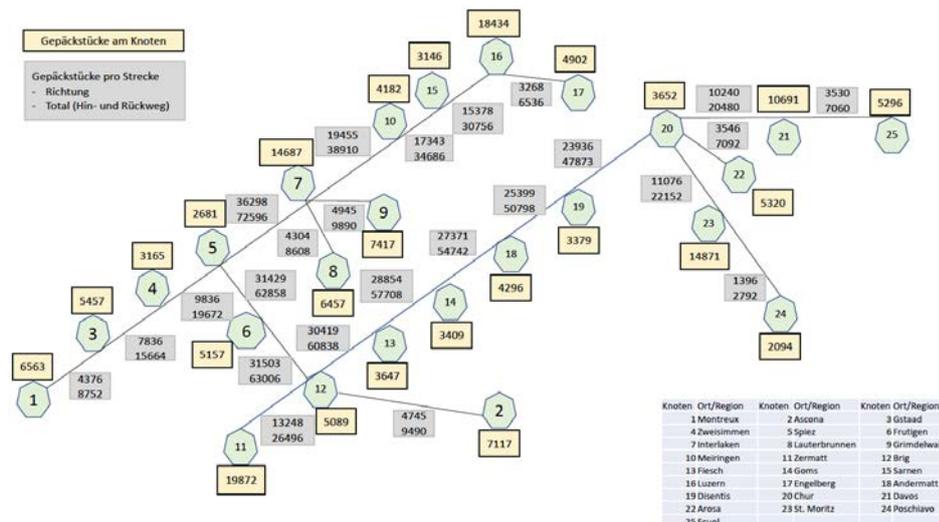


Abbildung 10: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke

Strecke	Orte	Auto		Bahn	Jahr	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
		km	min	min	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag
1-3	MON-GST	58	71	93	6564	275	302	325	260	654	826	993	979	805	665	202	276
					18	9	10	10	8	21	27	32	32	26	21	7	9
3-4	GST-ZWE	14	17	26	11748	492	541	582	465	1170	1478	1778	1753	1441	1191	362	495
					32	16	17	19	15	38	48	57	57	46	38	12	16
4-5	ZWE-SPI	39	39	42	14754	618	679	731	584	1469	1857	2232	2201	1810	1495	455	621
					40	20	22	24	19	47	60	72	71	58	48	15	20
5-7	SPI-INT	19	21	22	54447	2282	2505	2698	2154	5422	6852	8238	8124	6681	5519	1678	2293
					149	74	81	87	69	175	221	266	262	216	178	54	74
7-8	INT-LAU	14	18	20	6456	271	297	320	255	643	812	977	963	792	654	199	272
					18	9	10	10	8	21	26	32	31	26	21	6	9
7-9	INT-GRI	21	27	33	7418	311	341	368	293	739	933	1122	1107	910	752	229	312
					20	10	11	12	9	24	30	36	36	29	24	7	10
7-10	INT-MEI	29	24	31	29183	1223	1343	1446	1155	2906	3673	4416	4354	3581	2958	900	1229
					80	39	43	47	37	94	118	142	140	116	95	29	40
10-15	MEI-SAR	30	32	52	26015	1091	1197	1289	1029	2591	3274	3936	3881	3192	2637	802	1096
					71	35	39	42	33	84	106	127	125	103	85	26	35
15-16	SAR-LUZ	21	21	20	23067	967	1061	1143	913	2297	2903	3490	3442	2830	2338	711	972
					63	31	34	37	29	74	94	113	111	91	75	23	31
16-17	LUZ-ENG	35	37	47	4902	205	226	243	194	488	617	742	731	601	497	151	206
					13	7	7	8	6	16	20	24	24	19	16	5	7
5-6	SPI-FRU	14	15	12	47144	1976	2169	2336	1865	4695	5933	7133	7034	5785	4778	1453	1986
					129	64	70	75	60	151	191	230	227	187	154	47	64
6-12	FRU-BRI	62	88	55	47255	1981	2174	2342	1870	4706	5947	7150	7051	5798	4790	1457	1991
					129	64	70	76	60	152	192	231	227	187	155	47	64
12-11	BRI-ZER	39	39	87	19872	833	914	985	786	1979	2501	3007	2965	2438	2014	613	837
					54	27	29	32	25	64	81	97	96	79	65	20	27
12-2	BRI-ASC	105	118	148	7118	298	328	353	282	709	896	1077	1062	873	721	219	300
					20	10	11	11	9	23	29	35	34	28	23	7	10
12-13	BRI-FIE	18	21	39	45629	1913	2100	2261	1805	4544	5742	6904	6808	5599	4625	1407	1922
					125	62	68	73	58	147	185	223	220	181	149	45	62
13-14	FIE-GOM	24	28	41	43281	1814	1992	2145	1712	4310	5447	6549	6458	5311	4387	1334	1823
					119	59	64	69	55	139	176	211	208	171	142	43	59
14-18	GOM-AND	28	53	38	27371	1147	1259	1356	1083	2726	3445	4141	4084	3358	2774	844	1153
					75	37	41	44	35	88	111	134	132	108	89	27	37
18-19	AND-DIS	32	39	68	38099	1597	1753	1888	1507	3794	4795	5765	5684	4675	3862	1174	1605
					104	52	57	61	49	122	155	186	183	151	125	38	52
19-20	DIS-CHU	60	59	78	35904	1505	1652	1779	1421	3575	4518	5433	5357	4405	3639	1107	1512
					98	49	53	57	46	115	146	175	173	142	117	36	49
20-21	CHU-DAV	62	62	84	15360	644	707	761	608	1530	1933	2324	2292	1885	1557	474	647
					42	21	23	25	20	49	62	75	74	61	50	15	21
20-22	CHU-ARO	29	43	64	5319	223	245	264	210	530	669	805	794	653	539	164	224
					15	7	8	9	7	17	22	26	26	21	17	5	7
20-23	CHU-STM	85	85	125	16614	696	764	823	657	1654	2091	2514	2479	2039	1684	512	700
					46	22	25	27	21	53	67	81	80	66	54	17	23
23-24	STM-POS	41	43	94	2094	88	96	104	83	209	264	317	312	257	212	65	88
					6	3	3	3	3	7	9	10	10	8	7	2	3
21-25	DAV-SCU	52	82	73	5295	222	244	262	209	527	666	801	790	650	537	163	223
					15	7	8	8	7	17	21	26	25	21	17	5	7

Abbildung 11: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke (Jahr und Monate, Durchschnitt pro Tag)

Aus der Anzahl der Gepäckstücke zwischen den Knoten lässt sich die Anzahl der transportierenden Koffer auf den einzelnen Strecken berechnen (pro Jahr, pro Monat, pro Tag). Dies ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Transportkapazitäten auch zu Spitzenzeiten in genügender Grösse verfügbar sind. Mit durchschnittlich 230 Gepäckstücken an einem Juli-Tag muss der Bahnverlad am Lötschberg einen Transporter mit Anhänger befördern.

Bei der Aufteilung der beförderten Gepäckstücke auf die Monate ist festzuhalten, dass in dieser Variante berücksichtigt wurde, dass von den verkauften Packages $\frac{3}{4}$ in den Sommermonaten und nur $\frac{1}{4}$ auf den Winter entfallen. Dies ist begründet

mit dem Umstand, dass Ferien mit mehreren Aufenthaltsorten im Sommerhalbjahr wesentlich häufiger sind als im Winterhalbjahr.

Bewertung

Mit der Simulation der Variante des Transportsystems mit dem Einbezug der Lötschberg Bergstrecke wird aufgezeigt, dass im Grundsatz der Gepäcktransport im Alpenraum eingeführt werden kann. Alle Destinationen können angeschlossen und tagesgenau bedient werden, die Kosten pro transportiertes Gepäckstück liegen bei CHF 18.50. Vorteil dieser Lösung ist, dass die Infrastruktur für eine zeitnahe Umsetzung vorhanden ist.

Die Simulation in der vorliegenden Variante hat aber grössere Nachteile. Die Zeiten für Abgabe der Gepäckstücke am Morgen und deren Auslieferung am Abend sind wenig kundenfreundlich. Die Zeiten insbesondere beim Gepäckumschlag bei den Knoten sind knapp bemessen. Zudem ist offen, wie die Strecke zwischen zwischen Oberwald und Disentis per Bahn organisiert wird. Die verfügbaren Bahntrassen im Furkatunnel sind begrenzt, über den Oberalp auch begrenzt verfügbar.

Fazit: Die Basisvariante mit dem Einbezug der Lötschberg Bergstrecke zeigt, dass die Einführung eines Gepäcktransports im Alpenraum kostengünstig machbar ist. Bezüglich der Zeiten muss aber eine Optimierung erfolgen, sind doch die Abgabe- und die Auslieferungszeiten insbesondere für die Endknoten nicht kundenfreundlich.

Simulation Gepäckstücke zur Variante Lötschberg Bergstrecke - Doppeltransport

Schritt 1: Knoten und Transportkonzept

Die Simulation der Basisvariante zur Lötschberg Bergstrecke hat ergeben, dass die Abhol- und Auslieferzeiten der Gepäckstücke nicht kundenfreundlich sind. Grund dafür ist die lange Fahrzeit auf der Hauptstrecke. Abholzeiten vor 09.00 und Lieferzeiten nach 18.00 müssen wenn möglich vermieden werden.

Aus diesem Grund wird für die Simulation ein Transportkonzept ausgearbeitet, das auf der Hauptstrecke einen Doppeltransport vorsieht. Der erste Kleinlastwagen fährt von Engelberg via Lötschberg Autoverlad und Bahnverlad zwischen Oberwald und Disentis/Sedrun bis nach Chur. Der zweite Transport fährt von Interlaken bis nach St. Moritz und Poschiavo. Die Zubringerstrecken werden wie bei der Basisvariante lediglich einmal bedient. Dasselbe Konzept gilt für die Gegenrichtung.

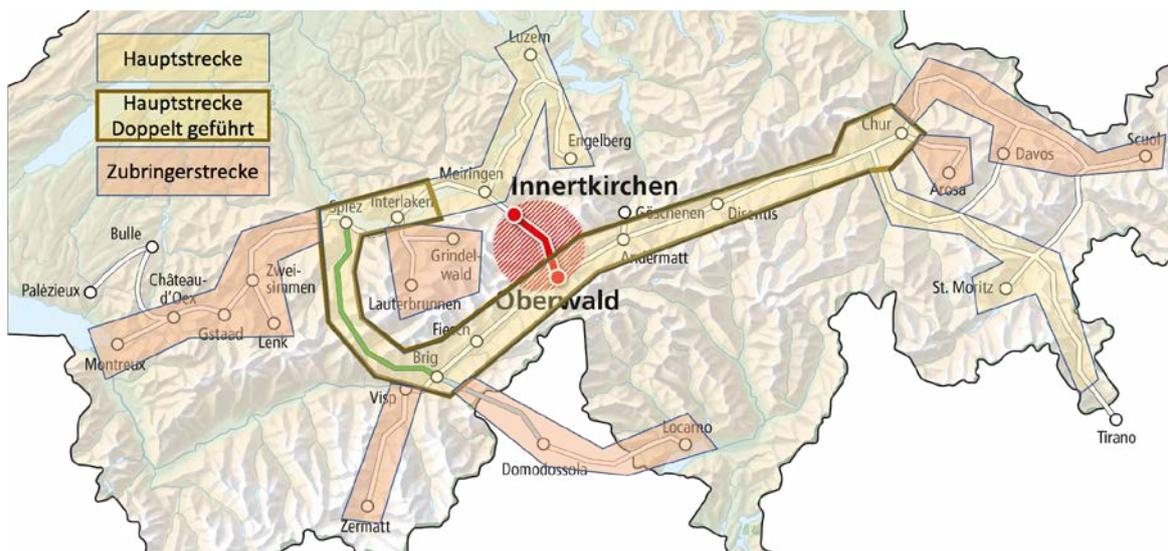


Abbildung 1: Transportkonzept mit Haupt- und Zubringerstrecken

Die hat aber zur Folge, dass Gepäckstücke nicht zwischen allen Knoten tagesgenau geliefert werden können. Weil auf der Hauptlinie nicht mehr die ganze Strecke abgefahren wird, hat die Einschränkungen zur Folge.

Ausgeschlossen sind beispielsweise tagesgenaue Gepäcktransporte entlang der Hauptstrecke zwischen Engelberg, Luzern oder Meiringen nach St. Moritz, Davos oder Arosa. Betroffen sind auch die Zubringerstrecken. So ist die Lieferung von Montreux oder Gstaad, aber auch von Grindelwald oder Lauterbrunnen, nach den Destinationen St. Moritz, Davos oder Arosa nicht möglich.

Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region
1	Montreux	2	Ascona	3	Gstaad
4	Zweisimmen	5	Spiez	6	Frutigen
7	Interlaken	8	Lauterbrunnen	9	Grindelwald
10	Meiringen	11	Zermatt	12	Brig
13	Fiesch	14	Goms	15	Sarnen
16	Luzern	17	Engelberg	18	Andermatt
19	Disentis	20	Chur	21	Davos
22	Arosa	23	St. Moritz	24	Poschiavo
25	Scuol				

Gepäcklieferung zu allen Knoten möglich	
Keine Gepäcklieferung zu Knoten Davos, Arosa, St. Moritz, Poschiavo, Scuola	
Keine Gepäcklieferung zu Knoten Montreux, Gstaad, Zweisimmen, Lauterbrunnen, Sarnen, Luzern, Engelberg	

Abbildung 2: Liste der bedienten Knoten

Die Einschränkungen betreffen nur wenige Strecken mit hoher Attraktivität, da sehr lange Strecken betroffen sind. Möchte ein Gast von Luzern nach St. Moritz ist dies nicht ausgeschlossen, er muss jedoch eine Übernachtung – beispielsweise in Zermatt oder Andermatt – einplanen.

RICHTUNG SPIEZ BRIG							
Knoten	Nr.	Hauptstrecke Interlaken-Poschiavo		Hauptstrecke Engelberg-Chur		Zubringerstrecken	
		an	ab	an	ab	an	ab
Engelberg	17				09:15		
Luzern	16			10:05	10:10		
Sarnen	15			10:35	10:35		
Meiringen	10			11:10	11:10		
Lauterbrunnen	8						11:00
Grindelwald	9						11:00
Interlaken	7		09:40	11:35	11:40	11:30	
Montreux	1						09:45
Gstaad	3					10:45	10:45
Zweisimmen	4					11:05	11:05
Spiez	5	10:00	10:05	12:00	12:05	12:00	
Frutigen	6	10:15	10:15	12:15	12:15		
Zermatt	11						10:45
Ascona	2						09:45
Brig	12	11:45	11:45	13:45	13:45	11:35	16:10
Ascona	2					18:00	
Zermatt	11					17:00	
Fiesch	13	12:05	12:05	14:05	14:05		
Oberwald	14	12:35	12:43	14:35	14:43		
Andermatt	18	13:28	13:28	15:28	15:28		
Disentis	19	14:39	14:45	16:39	16:45		
Chur	20	15:45	15:50	17:45			15:50
Arosa	22					16:35	
Davos	21					17:00	17:00
Schuls	25					18:45	
St. Moritz	23	17:20	17:20				
Poschiavo	24	18:05					

RICHTUNG BRIG SPIEZ							
Knoten	Nr.	Hauptstrecke Poschiavo-Interlaken		Hauptstrecke Chur-Engelberg		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab	an	ab
Poschiavo	24				09:45		
St. Moritz	23			10:30	10:30		
Schuls	25						09:45
Davos	21					10:45	10:45
Arosa	22						01:00
Chur	20	09:55	10:00	11:55	12:00	11:45	
Disentis	19	11:00	11:14	13:00	13:14		
Andermatt	18	12:37	12:37	14:37	14:37		
Oberwald	14	13:09	13:15	15:09	15:15		
Fiesch	13	13:45	13:45	15:45	15:45		
Zermatt	12						10:45
Ascona	2						09:45
Brig	12	14:05	14:10	16:05	16:10	11:35	16:10
Ascona	2					18:00	
Zermatt	11					17:00	
Frutigen	6	15:40	15:40	17:40	17:40		
Spiez	5	15:55	16:00	17:55	18:00		16:00
Zweisimmen	4					16:45	16:45
Gstaad	3					17:05	17:05
Montreux	1					18:15	
Interlaken	7	16:25	16:30	18:25			16:30
Grindelwald	9					17:00	
Lauterbrunnen	8					17:00	
Meiringen	10	16:55	16:55				
Sarnen	15	17:30	17:30				
Luzern	16	17:55	17:55				
Engelberg	17	18:45					

Abbildung 3: Transportzeiten Hin - und Rückweg

Alle Strecken werden täglich in beide Richtungen befahren. Auch in dieser Variante ist der gesamte Perimeter des Swiss Alpine Parks abgedeckt.

Mit den Doppeltransporten kann Gepäcktransport mit den genannten Einschränkungen eingeführt werden. Die Abhol- und Auslieferzeiten sind kundenfreundlich. Die Verbindung ist durch den Bahntransport von Oberwald bis Sedrun/Disentis ganzjährig sicher.

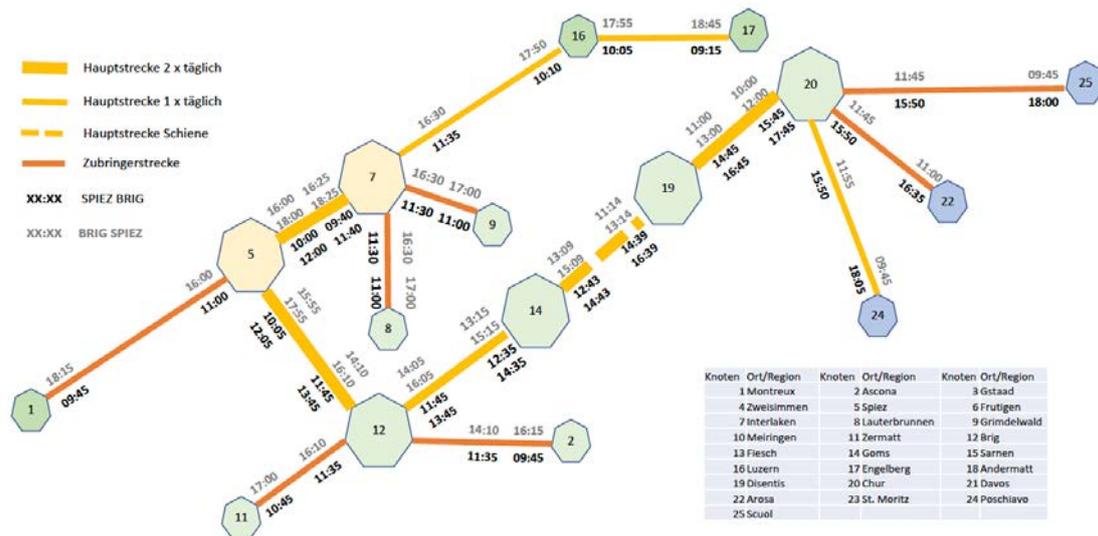


Abbildung 4: Transportkonzept mit Transportzeiten

Die Gesamtkosten für den Transport der Gepäckstücke betragen insgesamt knapp 4.1 Mio. CHF pro Jahr, wenn Hauptstrecke und alle Zubringerstrecken täglich in beide Richtungen abgefahren werden.

Kostenberechnung

Von	Nach	Strecke	km	Kosten retour
Engelberg	Oberwald	Hauptstr. 2	265	899'000 CHF
Oberwald	Disentis	Hauptstr. 2	Bahn	273'750 CHF
Disentis	Chur	Hauptstr. 2	65	182'500 CHF
Interlaken	Oberwald	Hauptstr. 1	165	521'500 CHF
Oberwald	Disentis	Hauptstr. 1	Bahn	273'750 CHF
Disentis	Poschiavo	Hauptstr. 1	186	547'500 CHF
Grindelwald	Interlaken	Zubringer	21	105'850 CHF
Lauterbrunnen	Interlaken	Zubringer	13	69'350 CHF
Montreux	Spiez	Zubringer	86	116'300 CHF
Zermatt	Brig	Zubringer	39	156'950 CHF
Locarno	Brig	Zubringer	109	474'500 CHF
Chur	Schuls	Zubringer	110	357'700 CHF
Chur	Arosa	Zubringer	50	113'150 CHF
Total				4'091'800 CHF
pro Gepäckstück				23.93 CHF

Abbildung 5: Berechnung Transportkosten

Aus den Annahmen der Simulation werden jährlich 171'000 transportierte Gepäckstücke ausgewiesen. Daraus resultieren Transportkosten pro Gepäckstück

von knapp CHF 24.00. In der Kostenberechnung nicht enthalten sind die Aufwendungen für den Betrieb der Umschlagstellen (Mini-Hubs) bei den Knoten.

Zweiter Schritt: Anzahl Koffer pro Knoten und Strecke

Knoten	Gemeinde	LN Knoten	Gepäckstücke	Knoten	Gemeinde	LN Knoten	Gepäckstücke	Knoten	Gemeinde	LN Knoten	Gepäckstücke
Schweiz		39'562'039									
1	Montreux	489'171	6'291	11	Zermatt	1'595'957	16'655	18	Andermatt	156'613	3'177
2	Ascona Locarno	713'466	8'391		Täsch			19	Tujetsch Disentis/Mustér Ilanz/Glion	112'981	2'768
3	Gstaad	362'566	5'105	12	Visp Brig-Glis Naters	265'915	4'200	20	Chur	194'257	3'529
4	Zweisimmen	135'875	2'982		Mörel-Filet Bettmeralp			21	Klosters-Serneus Davos	1'055'645	11'595
5	Spiez	114'961	2'787	13	Riederalp Fiesch	126'746	2'897	22	Bergün Filisur Arosa	447'330	5'899
6	Kandersteg Frutigen Adelboden Leissigen	318'832	4'696	14	Goms Obergoms	99'219	2'639		St. Moritz Pontresina Sils im Engadin/Segl		
7	Interlaken Unterseen Matten bei Interlaken Bönigen Widerswil Iseltwald Ringgenberg (BE)	1'453'519	15'321	15	Lungern Giswil Sachseln Sarnen Hergiswil (NW)	160'441	3'212	23	Silvaplana Celerina/Schlarigna Samedan Zuoz	1'633'227	17'004
8	Lauterbrunnen	548'751	6'849		Horw Luzern Kriens			24	Brusio Poschiavo	75'764	2'419
9	Grindelwald	657'603	7'868	16	Emmetten Stansstad Stans Kerns	1'833'706	18'882	25	Zernez Val Müstair Scuol Samnaun	497'170	6'366
10	Brienz (BE) Meiringen Hasliberg Innertkirchen Guttannen	287'186	4'399	17	Engelberg	358'572	5'068		Total Knoten	13'695'473	171'000

Abbildung 6: Basis Hotellogiernächte pro Knoten (2019)

Für die Berechnung der Anzahl Koffer pro Knoten sind die Logiernächte relevant. Die Logiernächte der Knoten werden zur Berechnung der Koffer geglättet.³

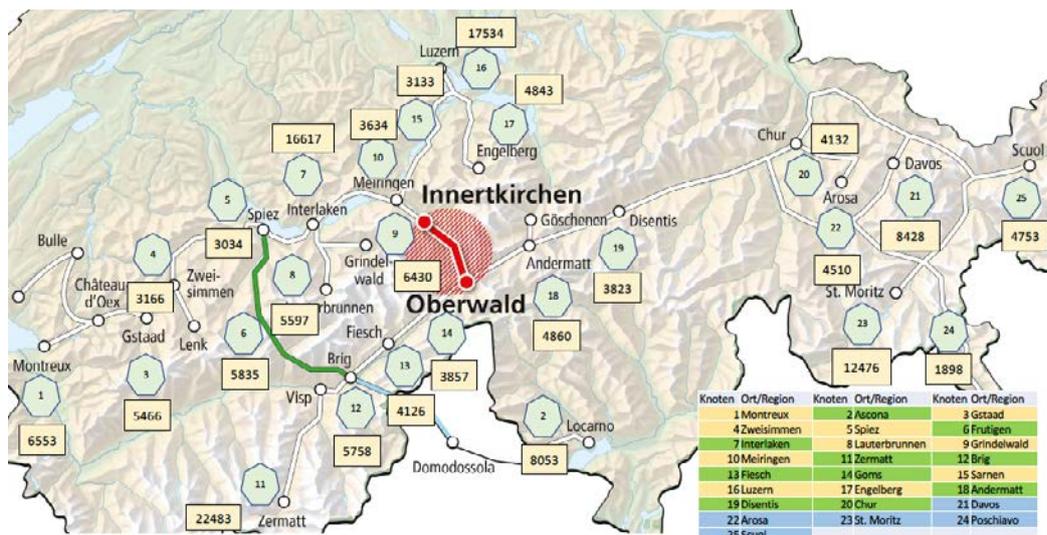


Abbildung 7: Verteilung der Koffer auf die Knoten

³ Formel: (Total Logiernächte/25 – Logiernächte Knoten)/4+Logiernächte Knoten

Auch mit der Glättung der Logiernächte und den Doppeltransporten weisen die Top-Orte Luzern, Interlaken, St. Moritz und Zermatt sehr hohe Umschlagszahlen von Koffern auf. Orte wie Goms, Meiringen oder auch Andermatt profitieren von der zentralen Lage im Transportsystem und haben gemessen an den Logiernächten höhere Zahlen an Gepäckstücken als die Endpunkte wie Engelberg, Schuls, Locarno oder Poschiavo.

Nicht berechnet werden die Logiernächte, die mit den Packages an den Knoten generiert werden. Im Tourismusort werden pro umgeschlagenem Koffer im Durchschnitt knapp 1.5 Logiernächte ausgelöst.

Zur Ermittlung, wie viele Gepäckstücke zwischen den Knoten transportiert werden, ist die Attraktivität der einzelnen Strecken massgebend (Skala 0 unattraktiv, 3 sehr attraktiv). Berücksichtigt wird dabei die Länge der Strecke (Reisen zwischen Nachbarorten eher unattraktiv, lange Reisen eher unattraktiv). Ersichtlich wird hier das durch Doppeltransporte angepasste Transportkonzept. Dadurch tagessgenaue Zustellungen von Gepäck auf gewissen Strecken nicht mehr möglich sind, beispielsweise von Grindelwald nach St. Moritz, wird die Attraktivität null zugewiesen. Dies führt nachfolgend dazu, dass auf dieser Strecke auch keine Koffer zu transportieren sind.

Knoten	SCU	POS	STM	ARO	DAV	CHU	DIS	AND	ENG	LUZ	SAR	GOM	FIE	BRI	ZER	MEI	GRI	LAU	INT	FRU	SPI	ZWE	GST	ASC	
Montreux	1	0	0	0	0	1	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
Ascona	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2
Gstaad	3	0	0	0	0	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	0		
Zweisimmen	4	0	0	0	0	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	0			
Spiez	5	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	1	0	0					
Frutigen	6	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2						
Interlaken	7	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	0	0	0							
Lauterbrunnen	8	0	0	0	0	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0								
Grindelwald	9	0	0	0	0	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	0									
Meiringen	10	0	0	0	0	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3										
Zermatt	11	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	1	0										
Brig	12	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0												
Fiesch	13	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0														
Goms	14	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3														
Sarnen	15	0	0	0	0	1	2	2	1	1															
Luzern	16	0	0	0	0	2	3	3	1																
Engelberg	17	0	0	0	0	2	2	3																	
Andermatt	18	3	3	3	3	3	3	3																	
Disentis	19	3	3	3	3	3																			
Chur	20	3	3	3	3																				
Davos	21	3	3	3																					
Arosa	22	3	3																						
St. Moritz	23	3																							
Poschiavo	24	3																							

Abbildung 8: Attraktivität der Strecken zwischen den Knoten

Die Berechnung der transportierten Gepäckstücke zwischen den Knoten erfährt folgerichtig auch Anpassungen bedingt dadurch, dass auf einigen Strecken keine Koffer transportiert werden. Auf den Top-Strecken Luzern – Zermatt, Luzern –

Interlaken, Interlaken - Zermatt und Zermatt – St. Moritz steigt die Anzahl der transportierten Gepäckstücke pro Richtung auf Werte über 2'500 pro Richtung.

Knoten	SCU	POS	STM	ARO	DAV	CHU	DIS	AND	ENG	LUZ	SAR	GOM	FIE	BRI	ZER	MEI	GRI	LAU	INT	FRU	SPI	ZWE	GST	ASC	
	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	
Montreux	1	0	0	0	0	0	71	112	128	307	1143	194	106	117	169	672	266	476	414	927	284	169	180	309	508
Ascona	2	171	65	457	159	312	95	74	85	136	508	173	213	234	339	1344	237	423	369	1237	253	225	160	275	
Gstaad	3	0	0	0	0	0	116	91	156	249	927	158	130	142	206	818	216	386	336	752	154	46	0		
Zweisimmen	4	0	0	0	0	0	67	53	91	145	542	92	76	83	120	478	126	226	196	440	90	0			
Spiez	5	57	22	304	105	207	95	74	85	136	506	86	71	78	113	446	79	70	61	0	0				
Frutigen	6	96	36	512	178	349	159	125	143	229	853	145	119	131	190	752	132	237	206	461					
Interlaken	7	313	119	1671	580	1139	347	272	468	747	2783	473	389	427	619	2455	0	0	0						
Lauterbrunnen	8	0	0	0	0	0	155	122	209	334	1244	212	174	191	277	1097	0	0							
Grindelwald	9	0	0	0	0	0	178	140	240	384	1429	243	200	219	318	1260	0								
Meiringen	10	0	0	0	0	0	100	78	134	214	799	136	112	123	178	705									
Zermatt	11	680	258	2724	630	1858	565	443	509	812	3025	515	282	155	0										
Brig	12	257	98	687	238	468	143	112	128	205	763	130	0	0											
Fiesch	13	177	67	474	150	323	98	77	89	141	526	90	0												
Goms	14	162	61	432	164	294	90	70	81	86	479	82													
Sarnen	15	0	0	0	0	0	36	57	65	52	194														
Luzern	16	0	0	0	0	0	427	503	577	307															
Engelberg	17	0	0	0	0	0	115	90	155																
Andermatt	18	195	74	520	180	354	108	85																	
Disentis	19	169	64	453	157	309	94																		
Chur	20	216	82	577	67	131																			
Davos	21	710	270	1264	439																				
Arosa	22	361	137	965																					
St. Moritz	23	1041	396																						
Poschiavo	24	148																							

Abbildung 9: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung

Berechnet kann weiter basierend der Verteilung der Gepäckstücke auf die Knoten die Anzahl der Koffer, die auf den einzelnen Teilstrecken transportiert werden.

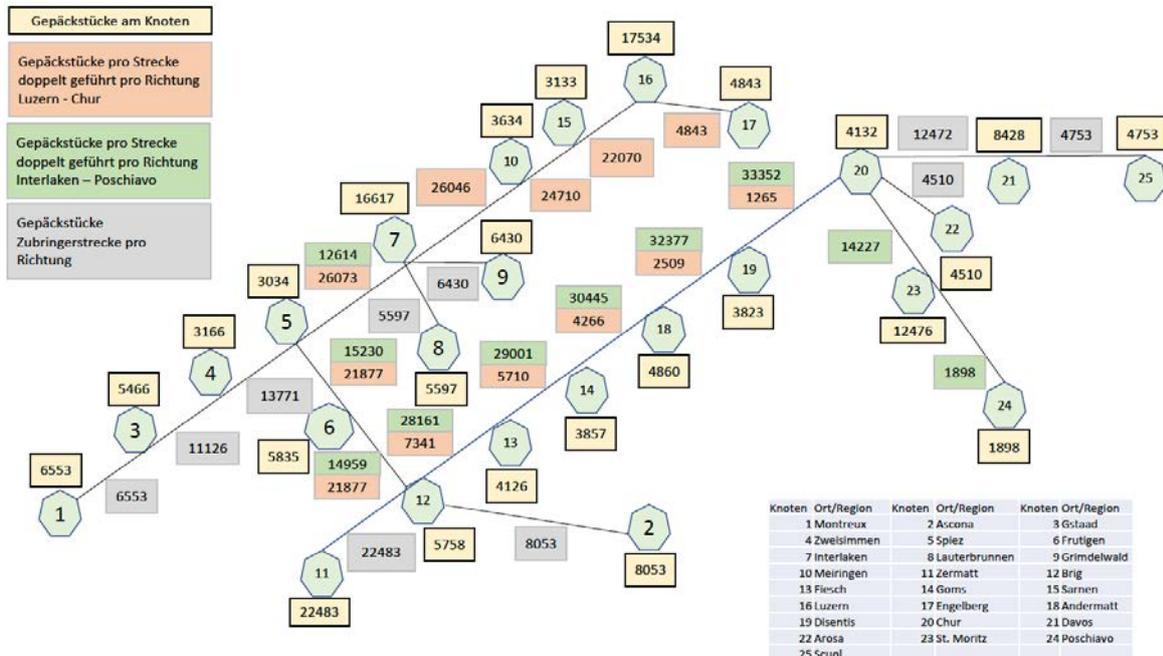


Abbildung 10: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke

Die Höchstlasten auf der Verbindung der Lötschberg Bergstrecke verteilen sich auf die beiden Transporte. Die Anzahl der Gepäckstücke auf der Strecke

Engelberg – Chur baut sich bis Brig auf und nimmt dann stark ab, der Transport der Strecke Interlaken – St. Moritz fällt sich ab Brig zunehmend.

Strecke	Orte	Auto		Bahn min	Jahr	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
		km	min														
1-3	MON-GST	58	71	93	6553	275	302	325	259	291	368	442	436	359	296	202	276
					18	9	10	10	8	9	12	14	14	12	10	7	9
3-4	GST-ZWE	14	17	26	11126	466	512	551	440	494	625	751	741	609	503	343	469
					30	15	17	18	14	16	20	24	24	20	16	11	15
4-5	ZWE-SPI	39	39	42	13771	577	634	682	545	612	773	930	917	754	623	425	580
					38	19	20	22	18	20	25	30	30	24	20	14	19
5-7	SPI-INT	19	21	22	12614	529	580	625	499	561	708	852	840	691	571	389	531
					35	17	19	20	16	18	23	27	27	22	18	13	17
5-7	SPI-INT	19	21	22	26073	1093	1200	1292	1032	1159	1464	1761	1736	1428	1179	804	1098
					71	35	39	42	33	37	47	57	56	46	38	26	35
7-8	INT-LAU	14	18	20	5597	235	258	277	221	249	314	378	373	306	253	173	236
					15	8	8	9	7	8	10	12	12	10	8	6	8
7-9	INT-GRI	21	27	33	6430	270	296	319	254	286	361	434	428	352	291	198	271
					18	9	10	10	8	9	12	14	14	11	9	6	9
7-10	INT-MEI	29	24	31	26046	1092	1198	1291	1030	1158	1463	1759	1734	1426	1178	803	1097
					71	35	39	42	33	37	47	57	56	46	38	26	35
10-15	MEI-SAR	30	32	52	24710	1036	1137	1224	978	1098	1388	1669	1645	1353	1118	762	1041
					68	33	37	39	32	35	45	54	53	44	36	25	34
15-16	SAR-LUZ	21	21	20	22070	925	1016	1094	873	981	1240	1490	1470	1209	998	680	930
					60	30	33	35	28	32	40	48	47	39	32	22	30
16-17	LUZ-ENG	35	37	47	4843	203	223	240	192	215	272	327	322	265	219	149	204
					13	7	7	8	6	7	9	11	10	9	7	5	7
5-6	SPI-FRU	14	15	12	15230	638	701	755	603	677	855	1028	1014	834	689	470	642
					42	21	23	24	19	22	28	33	33	27	22	15	21
5-6	SPI-FRU	14	15	12	21877	917	1007	1084	866	972	1229	1477	1457	1198	990	674	922
					60	30	32	35	28	31	40	48	47	39	32	22	30
6-12	FRU-BRI	62	88	55	14959	627	688	741	592	665	840	1010	996	819	677	461	630
					41	20	22	24	19	21	27	33	32	26	22	15	20
6-12	FRU-BRI	62	88	55	21877	917	1007	1084	866	972	1229	1477	1457	1198	990	674	922
					60	30	32	35	28	31	40	48	47	39	32	22	30
12-11	BRI-ZER	39	39	87	22483	943	1035	1114	890	999	1263	1518	1497	1231	1017	693	947
					62	30	33	36	29	32	41	49	48	40	33	22	31
12-2	BRI-ASC	105	118	148	8053	338	371	399	319	358	452	544	536	441	364	248	339
					22	11	12	13	10	12	15	18	17	14	12	8	11
12-13	BRI-FIE	18	21	39	28161	1181	1296	1395	1114	1252	1582	1902	1875	1542	1274	868	1186
					77	38	42	45	36	40	51	61	60	50	41	28	38
12-13	BRI-FIE	18	21	39	7341	308	338	364	290	326	412	496	489	402	332	226	309
					20	10	11	12	9	11	13	16	16	13	11	7	10
13-14	FIE-GOM	24	28	41	29001	1216	1334	1437	1147	1289	1629	1958	1931	1588	1312	894	1222
					79	39	43	46	37	42	53	63	62	51	42	29	39
13-14	FIE-GOM	24	28	41	5710	239	263	283	226	254	321	386	380	313	258	176	241
					16	8	8	9	7	8	10	12	12	10	8	6	8
14-18	GOM-AND	28	53	38	30445	1276	1401	1509	1205	1353	1710	2056	2027	1667	1377	939	1282
					83	41	45	49	39	44	55	66	65	54	44	30	41
14-18	GOM-AND	28	53	38	4266	179	196	211	169	190	240	288	284	234	193	132	180
					12	6	6	7	5	6	8	9	9	8	6	4	6
18-19	AND-DIS	32	39	68	30445	1276	1401	1509	1205	1353	1710	2056	2027	1667	1377	939	1282
					83	41	45	49	39	44	55	66	65	54	44	30	41
18-19	AND-DIS	32	39	68	2509	105	115	124	99	112	141	169	167	137	114	77	106
					7	3	4	4	3	4	5	5	5	4	4	2	3
19-20	DIS-CHU	60	59	78	33352	1398	1535	1653	1320	1482	1873	2252	2221	1826	1509	1028	1405
					91	45	50	53	43	48	60	73	72	59	49	33	45
19-20	DIS-CHU	60	59	78	1265	53	58	63	50	56	71	85	84	69	57	39	53
					3	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	1	2
20-21	CHU-DAV	62	62	84	12472	523	574	618	493	554	700	842	830	683	564	384	525
					34	17	19	20	16	18	23	27	27	22	18	12	17
20-22	CHU-ARO	29	43	64	4510	189	208	223	178	200	253	305	300	247	204	139	190
					12	6	7	7	6	6	8	10	10	8	7	4	6
20-23	CHU-STM	85	85	125	14227	596	655	705	563	632	799	961	947	779	644	439	599
					39	19	21	23	18	20	26	31	31	25	21	14	19
23-24	STM-POS	41	43	94	1898	80	87	94	75	84	107	128	126	104	86	59	80
					5	3	3	3	2	3	3	4	4	3	3	2	3
21-25	DAV-SCU	52	82	73	4753	199	219	236	188	211	267	321	317	260	215	147	200
					13	6	7	8	6	7	9	10	10	8	7	5	6

Abbildung 11: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke (Jahr und Monate, Durchschnitt pro Tag)

Aus der Anzahl der Gepäckstücke zwischen den Knoten lässt sich die Anzahl der transportierenden Koffer auf den einzelnen Strecken berechnen (pro Jahr, pro Monat, pro Tag). Dies ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Transportkapazitäten auch zu Spitzenzeiten in genügender Grösse verfügbar sind. Durch die Aufteilung der Hauptstrecke auf zwei Transporte können die Koffer auf allen Abschnitten mit Kleinlastwagen ohne Anhänger transportiert werden. Dies macht das Handling an den Umschlagsplätzen der Knoten einfacher.

Bei der Aufteilung der beförderten Gepäckstücke auf die Monate ist festzuhalten, dass in dieser Variante berücksichtigt wurde, dass von den verkauften Packages $\frac{3}{4}$ in den Sommermonaten und nur $\frac{1}{4}$ auf den Winter entfallen. Dies ist begründet mit dem Umstand, dass Ferien mit mehreren Aufenthaltsorten im Sommerhalbjahr wesentlich häufiger sind als im Winterhalbjahr.

Bewertung

Mit der Simulation der Variante des Transportsystems auf der Lötschberg Bergstrecke mit Einführung eines Doppeltransports zwischen Interlaken und Chur wird eine deutliche Optimierung erreicht. Es werden alle Destinationen bedient, aber mit Einschränkungen der tagesgenauen Lieferung. Die Kosten pro transportiertes Gepäckstück liegen mit knapp CHF 24.00 wegen den Doppeltransporten höher als bei anderen Varianten. Vorteil dieser Lösung ist, dass die Abhol- und Lieferzeiten kundenfreundlich sind.

Die Simulation in der vorliegenden Variante hat aber immer noch Nachteile. Die Zeiten der Fahrzeiten sind insbesondere wegen den vielen Halten zum Gepäckumschlag bei den Knoten knapp bemessen. Zudem ist offen, wie die Strecke zwischen Oberwald und Disentis per Bahn organisiert wird. Die verfügbaren Bahntrassen im Furkatunnel sind begrenzt, über den Oberalp auch knapp verfügbar.

Fazit: Die Variante mit der Lötschberg Bergstrecke und einer Doppelführung auf der Hauptstrecke ist bezüglich des Gepäcktransports kundenfreundlich, bringt aber Einschränkungen bei der Wahl der Reisen zwischen Aufenthaltsorten, und weist leicht höhere Kosten pro transportiertes Gepäck auf.

Weil die Stabilität im Transportsystem noch nicht optimal ist, und weiter nicht gesichert ist, ob der Bahnverlad zwischen Oberwald und Disentis/Sedrun wegen der hohen Auslastung der Bahntrassen möglich ist, ist nach Möglichkeiten zu suchen, welche diese Vorbehalte ausschliessen.

Simulation Gepäckstücke zur Variante Lötschberg Bergstrecke optimiert

Schritt 1: Knoten und Transportkonzept

Damit die Stabilität des Gepäcktransports im Alpenraum deutlich gesteigert werden kann, wird das Transportsystem redimensioniert und die Endknoten Engelberg, Poschiavo, Schuls und Montreux werden nicht mehr bedient. Damit werden die Fahrzeiten verkürzt. Weiter werden Knoten, an denen vergleichsweise wenige Koffer umgeschlagen werden (Sarnen, Meiringen, Zweisimmen, Frutigen, Fiesch) nicht mehr angefahren. Damit werden Umschlagzeiten vermieden. Für diese Knoten wird nach Anschlusslösungen von Nachbarknoten gesucht. Neu werden logiernächtstarke Tourismusorte hinzugefügt, die mit dem Postauto erschlossen sind. Laax/Flims, das Disentis ersetzt, wird im Transportkonzept auf dem Weg nach Chur ohnehin angefahren. Saas Fee kann mit einer Zubringerstrecke von Brig aus einbezogen werden.

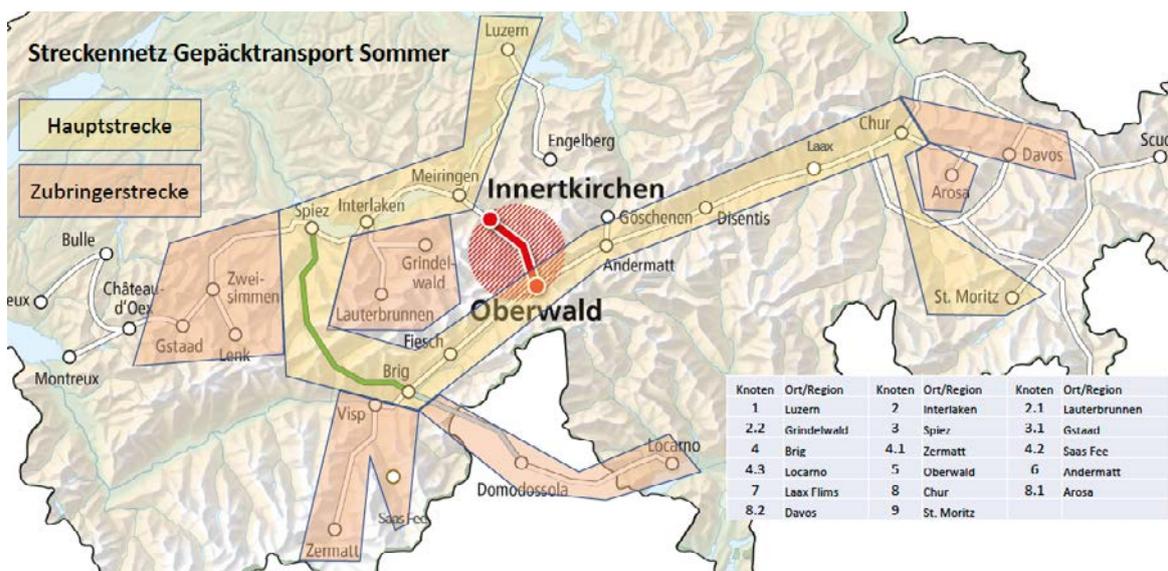


Abbildung 1: Transportkonzept mit Haupt- und Zubringerstrecken

Das Transportkonzept sieht weiterhin vor, dass auf der Hauptstrecke zwei Transporte (Luzern – Chur, Interlaken – St. Moritz) geführt werden. Die tagesgenaue Lieferung von Gepäckstücken zwischen allen Knoten ist nicht gewährleistet.

Der Transport von Luzern nach Chur nimmt die Gepäckstücke von den Zulieferstrecken von Lauterbrunnen, Grindelwald und Gstaad, auf. Diese können tagesgenau nicht nach St. Moritz, Davos und Arosa geliefert werden. Dasselbe gilt für den Transport von St. Moritz nach Interlaken, der die Gepäckstücke von Davos und Arosa aufnimmt. Diese können am Abend nicht mehr nach Luzern, Grindelwald, Lauterbrunnen und Gstaad ausgeliefert werden.

Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region
1	Luzern	4	Brig	7	Laax/Flims
2	Interlaken	4.1	Zermatt	8	Chur
2.1	Lauterbrunnen	4.2	Saas Fee	8.1	Davos
2.2	Grindelwald	4.3	Ascona	8.2	Arosa
3	Spiez	5	Obergoms	9	St. Moritz
3.1	Gstaad	6	Andermatt		

Gepäcklieferung zu allen Knoten möglich
 Keine Lieferung zu Knoten St. Moritz, Davos und Arosa möglich
 Keine Lieferung zu Knoten Luzern, Lauterbrunnen, Grindelwald und Gstaad möglich

Abbildung 2: Liste der bedienten Knoten

Die Einschränkungen betreffen nur wenige Strecken mit hoher Attraktivität, da sehr lange Strecken betroffen sind. Möchte ein Gast von Luzern nach St. Moritz ist dies nicht ausgeschlossen, er muss jedoch eine Übernachtung – beispielsweise in Zermatt oder Andermatt – einplanen.

Spezifisch beim Transportkonzept dieser Variante gilt es zu erwähnen, dass Spiez lediglich vom Transport Luzern – Chur und zurück, nicht aber vom Transport Interlaken – St. Moritz angefahren wird.

STRECKE		LUZERN CHUR				INTERLAKEN ST. MORITZ			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
Luzern	1		09:00						
Lauterbrunnen	2.1								09:45
Grindelwald	2.2								09:45
Interlaken	2	10:25	10:45	10:15			09:00		
Gstaad	3.1								10:00
Spiez	3	11:05	11:25	11:00					
Zermatt	4.1								10:30
Saas Fee	4.2								10:15
Ascona	4.3								10:00
Brig	4	13:40	14:00			11:35	11:55	11:15	
Oberwald	5	15:00	15:20			12:55	13:15		
Andermatt	6	16:20	16:40			14:30	14:50		
Laax/Flims	7	18:00	18:20			16:15	16:35		
Chur	8	18:45				16:55	17:15		17:15
Arosa	8.1							18:00	
Davos	8.2							18:35	
St. Moritz	9					19:00			

STRECKE		ST. MORITZ INTERLAKEN				CHUR LUZERN			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
St. Moritz	9		09:00						
Davos	8.2								09:25
Arosa	8.1								10:00
Chur	8	10:45	11:05	10:45			09:00		
Laax/Flims	7	11:25	11:45			09:30	09:50		
Andermatt	6	13:10	13:30			11:15	11:35		
Oberwald	5	14:45	15:05			12:35	12:55		
Brig	4	16:05	16:25		16:30	13:55	14:15		
Zermatt	4.1			17:15					
Saas Fee	4.2			17:30					
Ascona	4.3			17:45					
Spiez	3					16:25	16:45		16:45
Gstaad	3.1							17:45	
Interlaken	2	19:00				17:05	17:25		17:25
Lauterbrunnen	2.1							18:00	
Grindelwald	2.2							18:00	
Luzern	1					19:00			

Abbildung 3: Transportzeiten Hin - und Rückweg

Alle Strecken werden täglich in beide Richtungen befahren. Mit den Doppeltransporten kann Gepäcktransport mit den genannten Einschränkungen eingeführt werden. Die Abhol- und Auslieferzeiten sind kundenfreundlich.

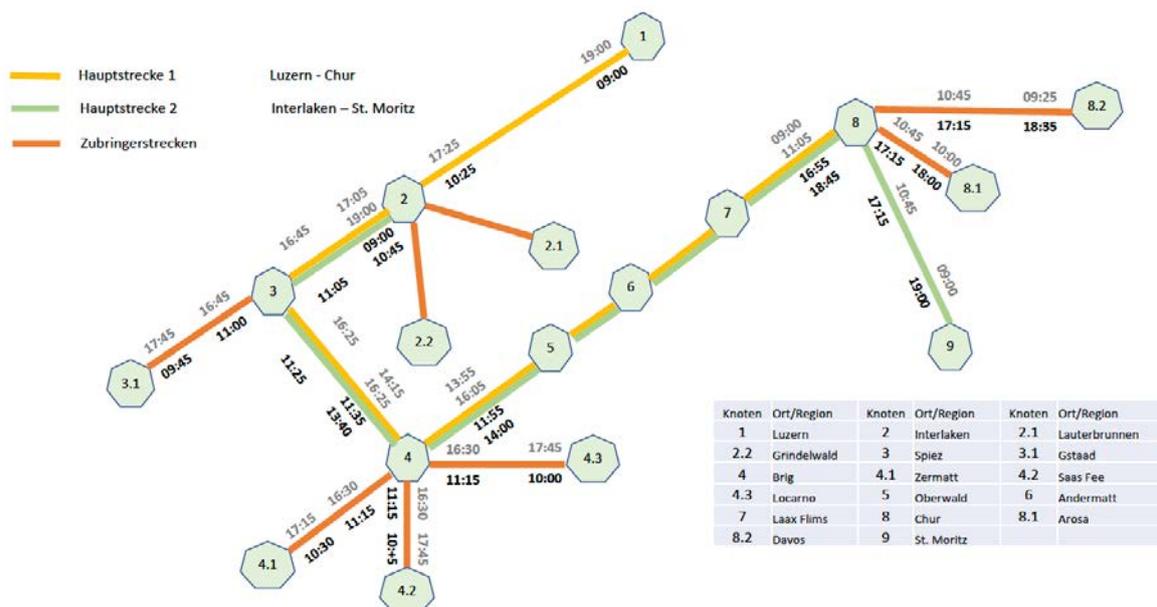


Abbildung 4: Transportkonzept mit Transportzeiten

Die Gesamtkosten für den Transport der Gepäckstücke betragen insgesamt gut 3.8 Mio. CHF pro Jahr, wenn Hauptstrecken und alle Zubringerstrecken täglich in beide Richtungen abgefahren werden.

Kostenberechnung				
Von	Nach	Strecke	km	Kosten retour
Luzern	Oberwald	Hauptstr. 2	230	899'000 CHF
Oberwald	Sedrun	Hauptstr. 2	Bahn	273'750 CHF
Sedrun	Chur	Hauptstr. 2	65	182'500 CHF
Interlaken	Oberwald	Hauptstr. 1	165	521'500 CHF
Oberwald	Disentis	Hauptstr. 1	Bahn	273'750 CHF
Sedrun	St. Moritz	Hauptstr. 1	135	399'500 CHF
Grindelwald	Interlaken	Zubringer	21	105'850 CHF
Lauterbrunnen	Interlaken	Zubringer	13	69'350 CHF
Gstaad	Spiez	Zubringer	54	116'300 CHF
Zermatt	Brig	Zubringer	39	157'000 CHF
Saas Fee	Brig	Zubringer	35	120'000 CHF
Locarno	Brig	Zubringer	109	474'500 CHF
Chur	Davos	Zubringer	60	123'400 CHF
Chur	Arosa	Zubringer	50	113'150 CHF
Total				3'829'550 CHF
pro Gepäckstück				22.40 CHF

Abbildung 5: Berechnung Transportkosten

Aus den Annahmen der Simulation werden jährlich 171'000 transportierte Gepäckstücke ausgewiesen. Daraus resultieren Transportkosten pro Gepäckstück von CHF 22.40. In der Kostenberechnung nicht enthalten sind die Aufwendungen für den Betrieb der Umschlagstellen (Mini-Hubs) bei den Knoten.

Zweiter Schritt: Anzahl Koffer pro Knoten und Strecke

Knoten	Gemeindenname	Total Logiernächte	LN Knoten	Gepäckstücke	Knoten	Gemeindenname	Total Logiernächte	LN Knoten	Gepäckstücke
Schweiz									
4.3	Aasona	408'053	713'466	8816		Lungern	17'076		
	Locarno	305'413				Giswil	11'462		
	Montreux	489'171				Sachseln	74'457		
3.1	Gstaad/Saanen	362'566	987'612	11237		Sarnen	57'446		
	Lenk	121'140				Hergiswil (NW)	30'392		
	Zweisimmen	14'735				Horw	45'282		
3	Spiez	114'961	433'793	6346	1	Luzern	1'382'980	2'352'719	23293
	Kandersteg	101'453				Kriens	100'601		
	Frutigen	11'404				Emmetten	31'486		
	Adelboden	205'975				Stansstad	120'777		
	Leissigen	21'927				Stans	33'364		
2	Interlaken	781'007	1'740'705	17888		Kerns	88'824		
	Unterseen	144'697				Engelberg	358'572		
	Matten bei Interlaken	72'124			6	Andermatt	156'613	156'613	3898
	Bönigen	261'135				Tujetsch	60'899		
	Wilderswil	121'489				Disentis/Mustér	30'114		
	Iseltwald	21'896				Ilanz/Glion	21'968		
	Ringgenberg (BE)	29'244			7	Laax/Filims	392'089	505'070	6975
	Brienz (BE)	80'265			8	Chur	194'257	194'257	4230
	Meiringen	84'214				Klosters-Serneus	140'465		
	Hasliberg	94'640			8.2	Davos	915'180	1'552'815	16229
	Innertkirchen	21'018				Zernez	66'809		
	Guttannen	7'049				Val Müstair	50'964		
2.1	Lauterbrunnen	548'751	548'751	7361		Scool	218'432		
2.2	Grindelwald	657'603	657'603	8322		Sarnnaun	160'965		
	Saas Allmagell	56'798				Bergün Filisur	63'313		
4.2	Saas Fee	319'971	433'890	6347	8.1	Arosa	384'017	447'330	6465
	Saas Grund	57'121			9	St. Moritz	752'409	1'708'991	17608
4.1	Zermatt	1'513'957	1'595'957	16610		Puntresina	304'202		
	Täsch	82'000				Sils im Engadin/Segl	212'825		
	Visp	38'900				Silvaplana	80'877		
4	Brig-GLiis	159'746	346'963	5579		Celerina/Schlarigna	104'541		
	Naters	53'569				Samedan	73'832		
	Mörel-Filet	13'700				Zuoz	104'541		
						Brusio	1'932		
						Poschiavo	73'832		

Abbildung 6: Basis Hotellogiernächte pro Knoten (2019)

Für die Berechnung der Anzahl Koffer pro Knoten sind die Logiernächte relevant. Die Logiernächte der Knoten werden zur Berechnung der Koffer geglättet.⁴

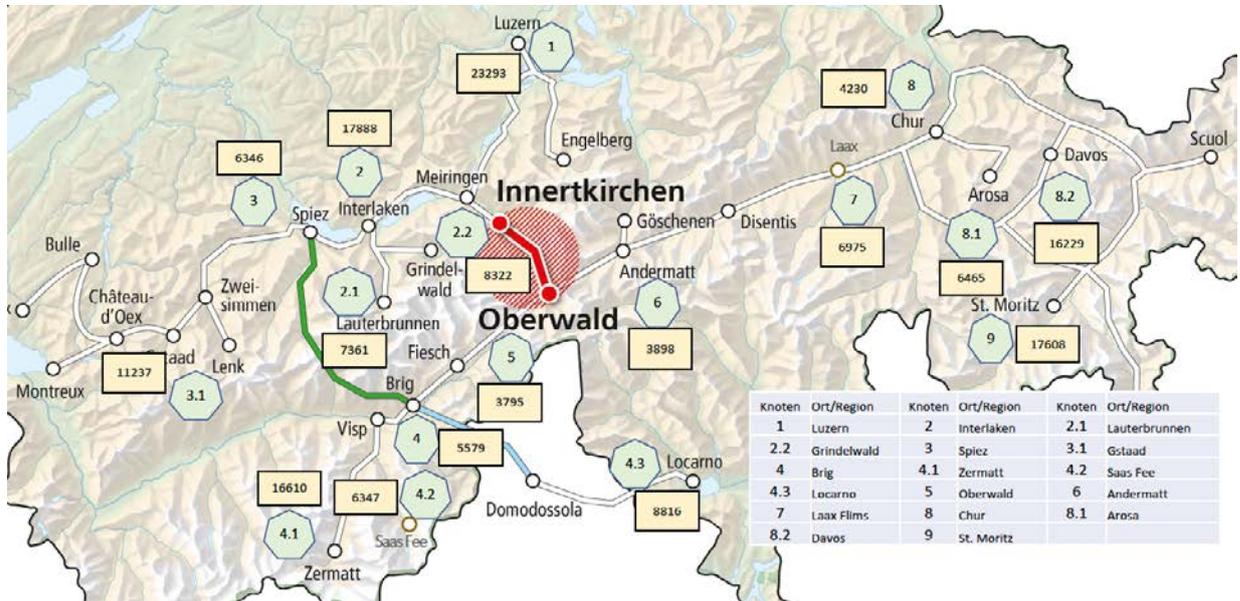


Abbildung 7: Verteilung der Koffer auf die Knoten

Die Reduktion der Knoten sowie die Aufnahme von zwei Postautodestination hat keine grossen Auswirkungen auf die Verteilung der Gepäckstücke.

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	LOC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2
St. Moritz	9	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Davos	8.2	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	
Arosa	8.1	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3		
Chur	8	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	0		
Laax/Flims	7	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3				
Andermatt	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0				
Oberwald	5	3	3	3	3	3	3	0	3	3	3					
Locarno	4.3	3	3	3	3	3	3	3	3							
Saas Fee	4.2	3	3	3	3	3	3	0	0							
Zermatt	4.1	3	3	3	3	3	3	0								
Brig	4	3	3	3	3	3	3									
Gstaad	3.1	3	2	3	3	0										
Spiez	3	3	1	2	2											
Grindelwald	2.2	3	1	0												
Lauterbrunnen	2.1	3	1													
Interlaken	2	3														

Abbildung 8: Attraktivität der Strecken zwischen den Knoten

Zur Ermittlung, wie viele Gepäckstücke zwischen den Knoten transportiert werden, ist die Attraktivität der einzelnen Strecken massgebend (Skala 0 unattraktiv,

⁴ Formel: (Total Logiernächte/25 – Logiernächte Knoten)/4+Logiernächte Knoten

3 sehr attraktiv). Berücksichtigt wird dabei die Länge der Strecke (Reisen zwischen Nachbarorten eher unattraktiv, lange Reisen eher unattraktiv). Ersichtlich wird hier das angepasste Transportkonzept. Dadurch tagesgenaue Zustellungen von Gepäck auf gewissen Strecken nicht mehr möglich sind, beispielsweise von Grindelwald nach St. Moritz, wird die Attraktivität null zugewiesen. Dies führt nachfolgend dazu, dass auf dieser Strecke auch keine Koffer zu transportieren sind.

Die Berechnung der transportierten Gepäckstücke zwischen den Knoten erfährt folgerichtig auch Anpassungen bedingt dadurch, dass auf einigen Strecken keine Koffer transportiert werden. Auf den Top-Strecken Luzern – Zermatt, Luzern – Interlaken, Interlaken - Zermatt und Zermatt – St. Moritz steigt die Anzahl der transportierten Gepäckstücke pro Richtung auf Werte über 2'500 pro Richtung.

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	ASC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV	
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2	
St. Moritz	9	0	931	0	0	0	0	871	2593	991	1376	592	609	1089	660	1009	2534
Davos	8.2	0	858	0	0	0	0	803	2390	913	1268	546	561	1004	609	930	
Arosa	8.1	0	342	0	0	0	0	320	952	364	505	218	223	400	242		
Chur	8	582	447	184	208	159	281	209	623	238	331	142	146	0			
Laax/Flims	7	960	738	303	343	262	463	345	1027	393	545	235	241				
Andermatt	6	805	618	254	288	219	388	193	574	219	305	0					
Oberwald	5	784	602	248	280	213	378	0	559	214	297						
Ascona	4.3	1821	1398	575	651	496	878	436	1298	496							
Saas Fee	4.2	1311	1007	414	468	357	632	0	0								
Zermatt	4.1	3430	2634	1084	1226	935	1655	0									
Brig	4	1152	885	364	412	314	556										
Gstaad	3.1	2321	1188	733	829	0											
Spiez	3	1311	335	276	312												
Grindelwald	2.2	1719	440	0													
Lauterbrunnen	2.1	1520	389														
Interlaken	2	3694															

Abbildung 9: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung

Berechnet kann weiter basierend der Verteilung der Gepäckstücke auf die Knoten die Anzahl der Koffer, die auf den einzelnen Teilstrecken transportiert werden.

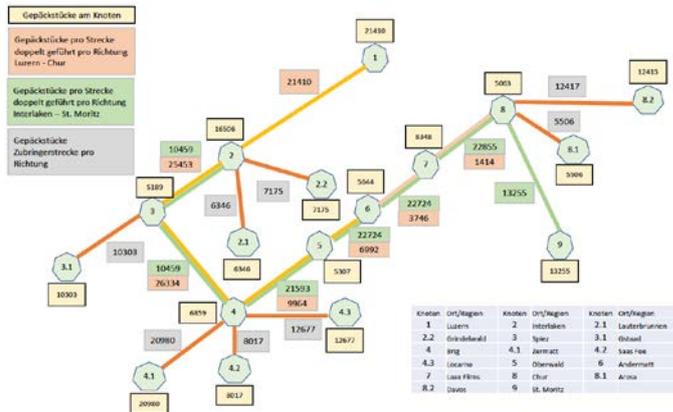


Abbildung 10: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke

Die Höchstlasten auf der Verbindung der Lötschberg Bergstrecke verteilen sich auf die beiden Transporte. Die Anzahl der Gepäckstücke auf der Strecke Engelberg – Chur baut sich bis Brig auf und nimmt dann stark ab, der Transport der Strecke Interlaken – St. Moritz füllt sich ab Brig zunehmend.

Strecke	Orte	Tr	Jahr	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
			Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag
1-2	LUZ-INT	1	21410	898	985	1061	847	2132	2694	3239	3194	2627	2170	660	902
			59	29	32	34	27	69	87	104	103	85	70	21	29
2-2.1	INT-LAU	Z	6346	266	292	314	251	632	799	960	947	779	643	196	267
			17	9	9	10	8	20	26	31	31	25	21	6	9
2-2.2	INT-GRI	Z	7175	301	330	356	284	715	903	1086	1071	880	727	221	302
			20	10	11	11	9	23	29	35	35	28	23	7	10
2-3	INT-SPI	1	25453	1067	1171	1261	1007	2535	3203	3851	3798	3123	2580	785	1072
			70	34	38	41	32	82	103	124	123	101	83	25	35
2-4	INT-BRI	2	10459	438	481	518	414	1042	1316	1583	1561	1283	1060	322	441
			29	14	16	17	13	34	42	51	50	41	34	10	14
3-3.1	SPI-GST	Z	10303	432	474	511	408	1026	1297	1559	1537	1264	1044	318	434
			28	14	15	16	13	33	42	50	50	41	34	10	14
3-4	SPI-BRI	1	26334	1104	1212	1305	1042	2622	3314	3985	3929	3231	2669	812	1109
			72	36	39	42	34	85	107	129	127	104	86	26	36
4-4.1	BRI-ZER	Z	20980	879	965	1040	830	2089	2640	3174	3130	2574	2126	647	884
			57	28	31	34	27	67	85	102	101	83	69	21	29
4-4.2	BRI-SAA	Z	8017	336	369	397	317	798	1009	1213	1196	984	813	247	338
			22	11	12	13	10	26	33	39	39	32	26	8	11
4-4.3	BRI-ASC	Z	12677	531	583	628	502	1262	1595	1918	1891	1555	1285	391	534
			35	17	19	20	16	41	51	62	61	50	41	13	17
4-5	BRI-OBE	1	9964	418	458	494	394	992	1254	1508	1487	1223	1010	307	420
			27	13	15	16	13	32	40	49	48	39	33	10	14
4-5	BRI-OBE	2	21593	905	994	1070	854	2150	2717	3267	3222	2649	2189	666	910
			59	29	32	35	28	69	88	105	104	85	71	21	29
5-6	OBE-AND	1	6992	293	322	346	277	696	880	1058	1043	858	709	216	295
			19	9	10	11	9	22	28	34	34	28	23	7	10
5-6	OBE-AND	2	22724	953	1046	1126	899	2263	2860	3438	3391	2788	2303	701	957
			62	31	34	36	29	73	92	111	109	90	74	23	31
6-7	AND-LAA	1	3746	157	172	186	148	373	471	567	559	460	380	115	158
			10	5	6	6	5	12	15	18	18	15	12	4	5
6-7	AND-LAA	2	22724	953	1046	1126	899	2263	2860	3438	3391	2788	2303	701	957
			62	31	34	36	29	73	92	111	109	90	74	23	31
7-8	LAAX-CHU	1	1414	59	65	70	56	141	178	214	211	174	143	44	60
			4	2	2	2	2	5	6	7	7	6	5	1	2
7-8	LAAX-CHU	2	22855	958	1052	1132	904	2276	2876	3458	3410	2804	2317	705	963
			63	31	34	37	29	73	93	112	110	90	75	23	31
8-8.1	CHU-ARO	Z	5506	231	253	273	218	548	693	833	821	676	558	170	232
			15	7	8	9	7	18	22	27	26	22	18	5	7
8-8.2	CHU-DAV	Z	12415	520	571	615	491	1236	1562	1879	1852	1523	1258	383	523
			34	17	18	20	16	40	50	61	60	49	41	12	17
8-9	CHU-STM	2	13255	556	610	657	524	1320	1668	2006	1978	1626	1344	409	558
			36	18	20	21	17	43	54	65	64	52	43	13	18

Abbildung 11: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke (Jahr und Monate, Durchschnitt pro Tag)

Aus der Anzahl der Gepäckstücke zwischen den Knoten lässt sich die Anzahl der transportierenden Koffer auf den einzelnen Strecken berechnen (pro Jahr, pro Monat, pro Tag). Dies ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Transportkapazitäten auch zu Spitzenzeiten in genügender Grösse verfügbar sind. Durch die Aufteilung der Hauptstrecke auf zwei Transporte können die Koffer auf allen Abschnitten mit Kleinlastwagen ohne Anhänger transportiert werden, was auch auf allen Zubringerstrecken gilt. Dies macht das Handling an den Umschlagsplätzen der Knoten einfacher.

Bei der Aufteilung der beförderten Gepäckstücke auf die Monate ist festzuhalten, dass in dieser Variante berücksichtigt wurde, dass von den verkauften Packages $\frac{3}{4}$ in den Sommermonaten und nur $\frac{1}{4}$ auf den Winter entfallen. Dies ist begründet mit dem Umstand, dass Ferien mit mehreren Aufenthaltsorten im Sommerhalbjahr wesentlich häufiger sind als im Winterhalbjahr.

Bewertung

Mit der Simulation der Variante des Transportsystems auf der Lötschberg Bergstrecke mit Einführung eines Doppeltransports zwischen Interlaken und Chur, aber der Straffung des Netzes der angeschlossenen Knoten, wird nochmals eine deutliche Optimierung erreicht. Es werden zwar nicht mehr alle Destinationen bedient, und es gibt Einschränkungen der tagesgenauen Lieferung, dafür erhöht sich die Stabilität des Transportsystems beträchtlich. Auch bei den Kosten pro transportiertes Gepäckstück mit CHF 22.40 schlägt sich trotz der Doppeltransporte die Straffung des Netzes nieder. Vorteil dieser Lösung ist, dass die Abhol- und Lieferzeiten kundenfreundlich sind und die Stabilität des Transportsystems gewährleistet ist.

Die Simulation in der vorliegenden Variante hat aber immer noch den Vorbehalt des Transports per Bahn zwischen Oberwald und Sedrun. Die verfügbaren Bahntrassen im Furkatunnel sind begrenzt, über den Oberalp auch knapp verfügbar.

Fazit: Die Variante mit der Lötschberg Bergstrecke optimiert durch eine Straffung des Netzes der Knoten, aber weiterhin mit einer Doppelführung auf der Hauptstrecke, ist bezüglich des Gepäcktransports kundenfreundlich und weist eine hohe Stabilität im Transportsystem auf. Sie bringt aber Einschränkungen bei der Wahl der Reisen zwischen Aufenthaltsorten.

Weil nicht gesichert ist, ob der Bahnverlad zwischen Oberwald und Disentis/Sedrun wegen der hohen Auslastung der Bahntrassen möglich ist, ist nach einer Möglichkeit zu suchen, welche diesen letzten Vorbehalt ausschliesst.

Simulation Gepäckstücke zur Variante Lötschberg Bergstrecke Winter und Sommer

Schritt 1: Knoten und Transportkonzept

Als letzter Vorbehalt für die Garantie einer Einführung eines zuverlässigen und sicheren Gepäcktransports im Alpenraum der Bahnverlad zwischen Oberwald und Sedrun. Im Sommer können als Ersatz für den Bahnverlad die Pässe Furka und Oberalp befahren werden. Diese Alternative nimmt zwar etwas mehr Fahrzeit in Anspruch. In Anbetracht, dass beim Bahnverlad zusätzliche Handlungszeiten anfallen und Reservezeit einberechnet werden muss, hält sich die benötigte Zusatzzeit in Grenzen.

Im Winter kann als Ersatz für den Bahntransport der Autoverlad durch den Furka einen Teil zur Lösung beitragen. Beim Oberalp verbleibt ausschliesslich die Variante des Bahntransports. Weil der Autoverlad am Oberalp eingestellt wurde, steht diese Alternative nicht zur Verfügung, dafür werden wenige Bahntrassen frei.

Aus der Simulation zur Variante Lötschberg Bergstrecke optimiert kann entnommen werden, dass auf beim Transport auf der Hauptstrecke von Luzern nach Chur ab Andermatt lediglich noch 3746 Gepäckstücke pro Jahr transportiert werden, im Winter weniger als 1000 pro Jahr. Damit die knappen Bahntrassen über die Oberalp nur einmal pro Richtung in Anspruch genommen werden muss, wird die Hauptstrecke ab Luzern im Winter nur bis Andermatt geführt, der Transport von Interlaken nach St. Moritz verbleibt ganzjährig.

Knoten	Strecke	Sommer	Winter
Oberwald - Andermatt	Oberwald - Realp	Strasse	Autoverlad
Andermatt - Laax/Flims	Andermatt - Sedrun	Strasse	Bahnverlad

Abbildung 1: Transportkonzept zwischen Oberwald und Sedrun

Das Transportkonzept sieht weiterhin vor, dass auf der Hauptstrecke zwei Transporte (Luzern – Andermatt im Winter bzw. Luzern – Chur im Sommer, Interlaken – St. Moritz ganzjährig) geführt werden. Im Sommer werden die Transporte via Lötschberg Autoverlad sowie über die Pässe Furka und Oberalp geführt. Im Winter wird der Transport der Hauptstrecke Interlaken – St. Moritz via Lötschberg Autoverlad sowie Furka Autoverlad und einen Bahntransport zwischen Andermatt und Sedrun geführt. Für die Bahnverlade in beiden Richtungen über den Oberalp sind Zeitfenster vorgesehen, die im Winter 2022/2023 noch für den Autoverlad benötigt wurden.

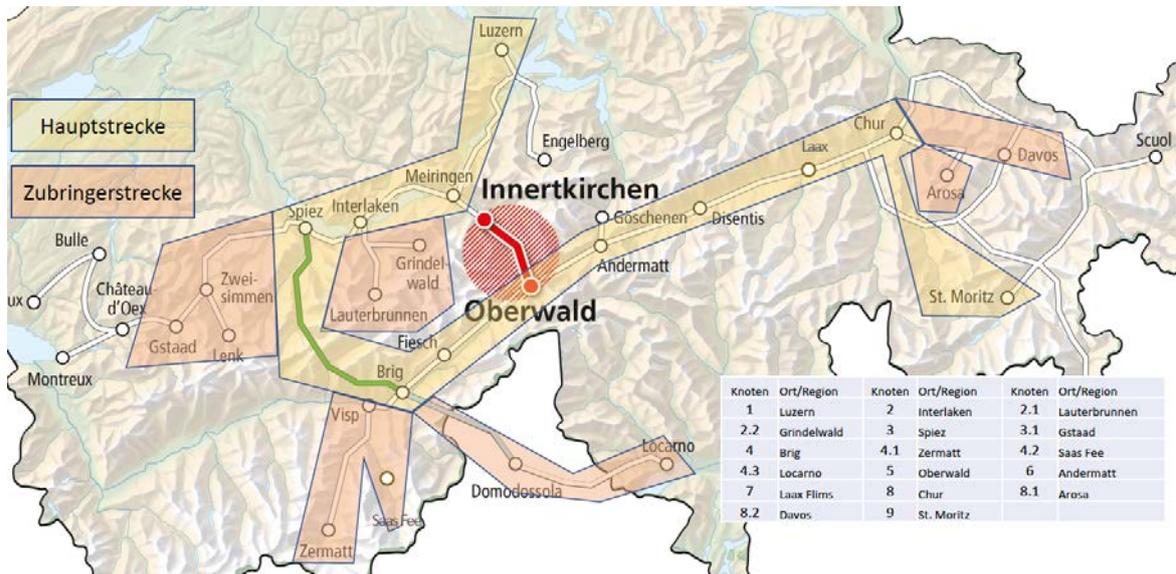


Abbildung 2: Transportkonzept mit Haupt- und Zubringerstrecken

Die tagesgenaue Lieferung von Gepäckstücken zwischen allen Knoten ist nicht gewährleistet. Der Transport im Sommer von Luzern nach Chur nimmt die Gepäckstücke von den Zulieferstrecken von Lauterbrunnen, Grindelwald und Gstaad, auf. Diese können tagesgenau nicht nach St. Moritz, Davos und Arosa geliefert werden. Dasselbe gilt für den Transport von St. Moritz nach Interlaken, der die Gepäckstücke von Davos und Arosa aufnimmt. Diese können am Abend nicht mehr nach Luzern, Grindelwald, Lauterbrunnen und Gstaad ausgeliefert werden.

Der Transport im Winter von Luzern nach Andermatt nimmt die Gepäckstücke von den Zulieferstrecken von Lauterbrunnen, Grindelwald und Gstaad, auf. Diese können tagesgenau nicht nach St. Moritz, Davos, Arosa, Chur und Laax/Flims geliefert werden. Dasselbe gilt für den Transport von St. Moritz nach Interlaken, der die Gepäckstücke von Davos, Arosa, Chur und Laax/Flims aufnimmt. Diese können am Abend nicht mehr nach Luzern, Grindelwald, Lauterbrunnen und Gstaad ausgeliefert werden.

Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region
1	Luzern	4	Brig	7	Laax/Flims
2	Interlaken	4.1	Zermatt	8	Chur
2.1	Lauterbrunnen	4.2	Saas Fee	8.1	Davos
2.2	Grindelwald	4.3	Ascona	8.2	Arosa
3	Spiez	5	Obergoms	9	St. Moritz
3.1	Gstaad	6	Andermatt		

- Gepäcklieferung zu allen Knoten möglich
- Keine Lieferung zu Knoten St. Moritz, Davos und Arosa möglich
- Keine Lieferung zu Knoten Luzern, Lauterbrunnen, Grindelwald und Gstaad möglich

Abbildung 3: Liste der bedienten Knoten Sommer

Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region
1	Luzern	4	Brig	7	Laax/Flims
2	Interlaken	4.1	Zermatt	8	Chur
2.1	Lauterbrunnen	4.2	Saas Fee	8.1	Davos
2.2	Grindelwald	4.3	Ascona	8.2	Arosa
3	Spiez	5	Obergoms	9	St. Moritz
3.1	Gstaad	6	Andermatt		

Gepäcklieferung zu allen Knoten möglich
 Keine Lieferung zu Knoten St. Moritz, Davos, Arosa, Chur und Laax/Flims möglich
 Keine Lieferung zu Knoten Luzern, Lauterbrunnen, Grindelwald und Gstaad möglich

Abbildung 4: Liste der bedienten Knoten Winter

Die Zeittabellen unterscheiden sich von Winter und Sommer. Als Zeitfenster für den Bahnverlad sind von Sedrun nach Andermatt 12.25 bis 13.10 vorgesehen, in der Gegenrichtung von Andermatt nach Sedrun 14.50 bis 15.40.

Spezifisch beim Transportkonzept dieser Variante gilt es zu erwähnen, dass Spiez lediglich vom Transport Luzern – Chur und zurück, nicht aber vom Transport Interlaken – St. Moritz angefahren wird.

WINTER		LUZERN ANDERMATT				INTERLAKEN ST. MORITZ			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
Luzern	1		09:00						
Lauterbrunnen	2.1								09:45
Grindelwald	2.2								09:45
Interlaken	2	10:25	10:45	10:15			09:15		
Gstaad	3.1								10:00
Spiez	3	11:05	11:25	11:00					
Zermatt	4.1								10:15
Saas Fee	4.2								10:00
Ascona	4.3								09:40
Brig	4	13:40	14:00	11:35	14:10	11:50	12:10	11:00	
Oberwald	5	15:00	15:35			13:10	13:35		
Andermatt	6	16:00				14:00	14:50		
Laax/Flims	7					16:20	16:40		
Chur	8					17:00	17:20		17:20
Arosa	8.1							18:00	
Davos	8.2							18:40	
St. Moritz	9					19:00			

WINTER		ST. MORITZ INTERLAKEN				ANDERMATT LUZERN			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
St. Moritz	9		09:00						
Davos	8.2								09:20
Arosa	8.1								09:55
Chur	8	10:40	11:00	10:40					
Laax/Flims	7	11:20	11:40						
Andermatt	6	13:10	13:45				09:45		
Oberwald	5	14:20	14:40			10:20	10:40		
Brig	4	15:40	16:00		16:00	11:40	12:00		
Zermatt	4.1			16:45					
Saas Fee	4.2			17:00					
Ascona	4.3			17:20					
Spiez	3					14:15	14:35		14:35
Gstaad	3.1							15:35	
Interlaken	2	18:30				14:55	15:15		15:15
Lauterbrunnen	2.1							15:45	
Grindelwald	2.2							15:45	
Luzern	1					16:50			

Abbildung 5: Transportzeiten Hin - und Rückweg Winter

SOMMER		LUZERN CHUR				INTERLAKEN ST. MORITZ			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
Luzern	1		09:00						
Lauterbrunnen	2.1								09:45
Grindelwald	2.2								09:45
Interlaken	2	10:25	10:45	10:15			09:00		
Gstaad	3.1				10:00				
Spiez	3	11:05	11:25	11:00					
Zermatt	4.1								10:30
Saas Fee	4.2								10:15
Ascona	4.3								10:00
Brig	4	13:40	14:00			11:35	11:55	11:15	
Oberwald	5	15:00	15:20			12:55	13:15		
Andermatt	6	16:20	16:40			14:30	14:50		
Laax/Flims	7	18:00	18:20			16:15	16:35		
Chur	8	18:45				16:55	17:15		17:15
Arosa	8.1							18:00	
Davos	8.2							18:35	
St. Moritz	9					19:00			

SOMMER		ST. MORITZ INTERLAKEN				CHUR LUZERN			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
St. Moritz	9		09:00						
Davos	8.2								09:25
Arosa	8.1								10:00
Chur	8	10:45	11:05	10:45			09:00		
Laax/Flims	7	11:25	11:45			09:30	09:50		
Andermatt	6	13:10	13:30			11:15	11:35		
Oberwald	5	14:45	15:05			12:35	12:55		
Brig	4	16:05	16:25		16:30	13:55	14:15		
Zermatt	4.1				17:15				
Saas Fee	4.2				17:30				
Ascona	4.3				17:45				
Spiez	3					16:25	16:45		16:45
Gstaad	3.1							17:45	
Interlaken	2	19:00				17:05	17:25		17:25
Lauterbrunnen	2.1							18:00	
Grindelwald	2.2							18:00	
Luzern	1					19:00			

Abbildung 6: Transportzeiten Hin - und Rückweg Sommer

Alle Strecken werden täglich in beide Richtungen befahren. Mit den Doppeltransporten kann Gepäcktransport mit den genannten Einschränkungen eingeführt werden. Die Abhol- und Auslieferzeiten sind kundenfreundlich.

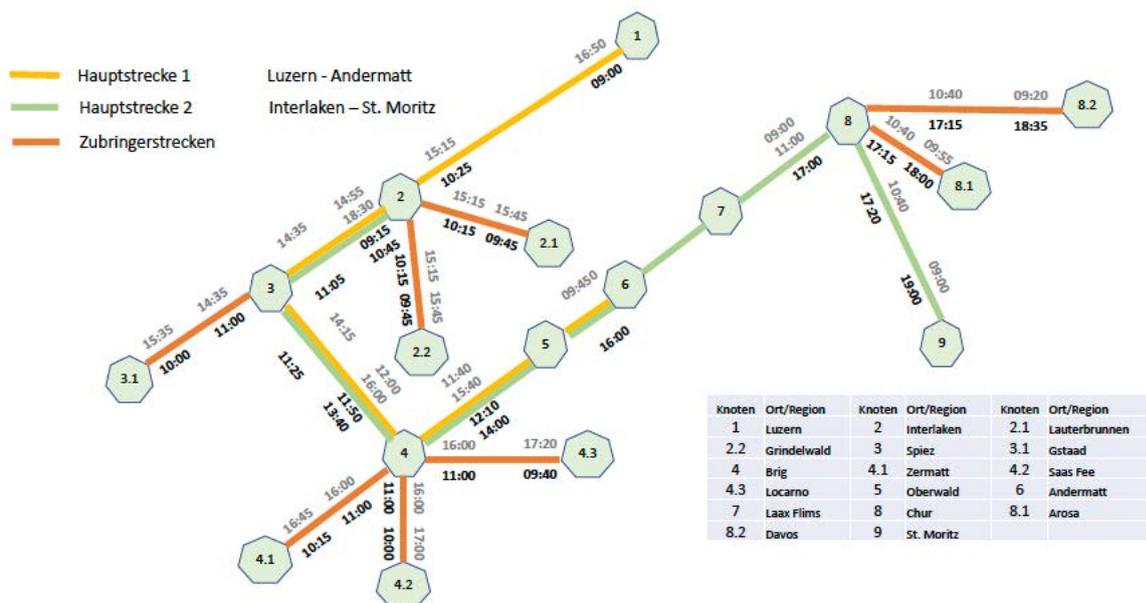


Abbildung 7: Transportkonzept mit Transportzeiten Winter

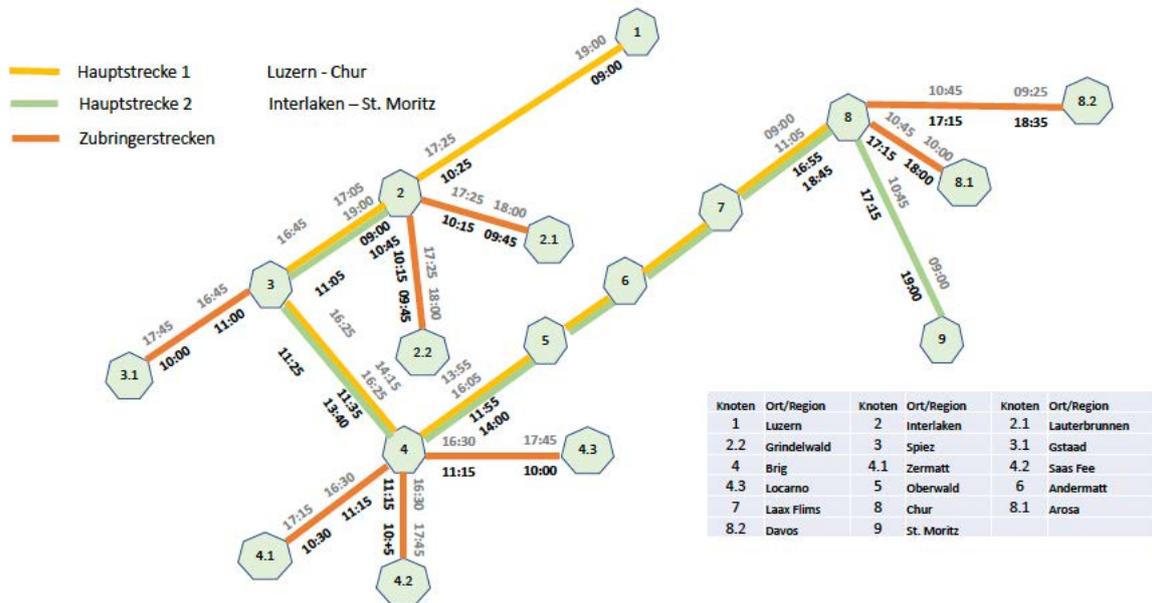


Abbildung 8: Transportkonzept mit Transportzeiten Sommer

Die Gesamtkosten für den Transport der Gepäckstücke betragen insgesamt gut 3.8 Mio. CHF pro Jahr, wenn Hauptstrecken und alle Zubringerstrecken täglich in beide Richtungen abgefahren werden.

Kostenberechnung Winter

Von	Nach	Strecke	km	Kosten retour
Luzern	Oberwald	Hauptstr. 2	230	262'450 CHF
Oberwald	Andermatt	Hauptstr. 2	Autoverlad	59'368 CHF
Interlaken	Oberwald	Hauptstr. 1	165	178'104 CHF
Oberwald	Andermatt	Hauptstr. 1	Autoverlad	59'368 CHF
Andermatt	Sedrun	Hauptstr. 1	Bahn	217'200 CHF
Sedrun	St. Moritz	Hauptstr. 1	135	229'146 CHF
Grindelwald	Interlaken	Zubringer	21	126'700 CHF
Lauterbrunnen	Interlaken	Zubringer	13	48'870 CHF
Gstaad	Spiez	Zubringer	54	72'400 CHF
Zermatt	Brig	Zubringer	39	216'838 CHF
Saas Fee	Brig	Zubringer	35	119'098 CHF
Locarno	Brig	Zubringer	109	344'262 CHF
Chur	Davos	Zubringer	60	140'456 CHF
Chur	Arosa	Zubringer	50	90'138 CHF
Total				2'164'398 CHF

Abbildung 9: Berechnung Transportkosten Winter

Kostenberechnung Sommer

Von	Nach	Strecke	km	Kosten retour
Luzern	Oberwald	Hauptstr. 2	230	266'800 CHF
Oberwald	Chur	Hauptstr. 2	169	251'712 CHF
Interlaken	Oberwald	Hauptstr. 1	165	181'056 CHF
Oberwald	St. Moritz	Hauptstr. 1	254	369'104 CHF
Grindelwald	Interlaken	Zubringer	21	128'800 CHF
Lauterbrunnen	Interlaken	Zubringer	13	49'680 CHF
Gstaad	Spiez	Zubringer	54	73'600 CHF
Zermatt	Brig	Zubringer	39	220'432 CHF
Saas Fee	Brig	Zubringer	35	121'072 CHF
Locarno	Brig	Zubringer	109	349'968 CHF
Chur	Davos	Zubringer	60	142'784 CHF
Chur	Arosa	Zubringer	50	91'632 CHF
Total				2'246'640 CHF

Abbildung 10: Berechnung Transportkosten Winter

Transportkosten Winter	2'164'398 CHF
Transportkosten Sommer	2'246'640 CHF
Transportkosten Total	4'411'038 CHF
Transportkosten pro Gepäckstück	25.80 CHF

Abbildung 11: Berechnung Transportkosten pro Gepäckstück

Aus den Annahmen der Simulation werden jährlich 171'000 transportierte Gepäckstücke ausgewiesen. Daraus resultieren Transportkosten pro Gepäckstück von CHF 25.80. In der Kostenberechnung nicht enthalten sind die Aufwendungen für den Betrieb der Umschlagstellen (Mini-Hubs) bei den Knoten.

Zweiter Schritt: Anzahl Koffer pro Knoten und Strecke

Knoten	Gemeindename	Total Logiernächte	LN Knoten	Gepäckstücke	Knoten	Gemeindename	Total Logiernächte	LN Knoten	Gepäckstücke
	Schweiz	39'562'039							
4.3	Ascona	408'053	713'466	8816		Lungern	17'076		
	Locarno	305'413				Giswil	11'462		
	Montreux	489'171				Sachseln	74'457		
3.1	Gstaad/Saanen	362'566	987'612	11237		Sarnen	57'446		
	Lenk	121'140				Hergiswil (NW)	30'392		
	Zweisimmen	14'735				Horw	45'282		
3	Spiez	114'961	433'793	6346	1	Luzern	1'382'980	2'352'719	23293
	Kandersteg	101'453				Kriens	100'601		
	Frutigen	11'404				Emmetten	31'486		
	Adelboden	205'975				Stansstad	120'777		
	Leissigen	21'927				Stans	33'364		
2	Interlaken	781'007	1'740'705	17888		Kerns	88'824		
	Unterseen	144'697				Engelberg	358'572		
	Matten bei Interlaken	72'124			6	Andermatt	156'613	156'613	3898
	Bönigen	261'135				Tujetsch	60'899		
	Wilderswil	121'489				Disentis/Mustér	30'114		
	Iseltwald	21'896				Ilanz/Glion	21'968		
	Ringgenberg (BE)	29'244			7	Laax/Flims	392'089	505'070	6975
	Brlenz (BE)	80'265			8	Chur	194'257	194'257	4230
	Meiringen	84'214				Klosters-Serneus	140'465		
	Hasliberg	94'640			8.2	Davos	915'180	1'552'815	16229
	Innertkirchen	21'018				Zernez	66'809		
	Guttannen	7'049				Val Müstair	50'964		
2.1	Lauterbrunnen	548'751	548'751	7361		Scuol	218'432		
2.2	Grindelwald	657'603	657'603	8322		Samnaun	160'965		
	Saas Allmagell	56'798				Bergün Filisur	63'313		
4.2	Saas Fee	319'971	433'890	6347	8.1	Arosa	384'017	447'330	6465
	Saas Grund	57'121			9	St. Moritz	752'409	1'708'991	17608
4.1	Zermatt	1'513'957	1'595'957	16610		Pontresina	304'202		
	Täsch	82'000				Sils im Engadin/Segl	212'825		
	Visp	38'900				Silvaplana	80'877		
4	Brig-Glis	159'746	346'963	5579		Celerina/Schlarigna	104'541		
	Naters	53'569				Samedan	73'832		
	Mörel-Filet	13'700				Zuoz	104'541		
						Brusio	1'932		
						Poschiavo	73'832		

Abbildung 12: Basis Hotellogiernächte pro Knoten (2019)

Für die Berechnung der Anzahl Koffer pro Knoten sind die Logiernächte relevant. Die Logiernächte der Knoten werden zur Berechnung der Koffer geglättet.⁵ Die Verteilung der Koffer erfolgt nach den Saisons. $\frac{1}{4}$ der Gesamtanzahl der Koffer, insgesamt 171'000, wird im Winter verteilt, $\frac{3}{4}$ im Sommer. Abgebildet werden auch die saisonal unterschiedlichen verfügbaren Reiserouten.

⁵ Formel: $(\text{Total Logiernächte}/25 - \text{Logiernächte Knoten})/4 + \text{Logiernächte Knoten}$

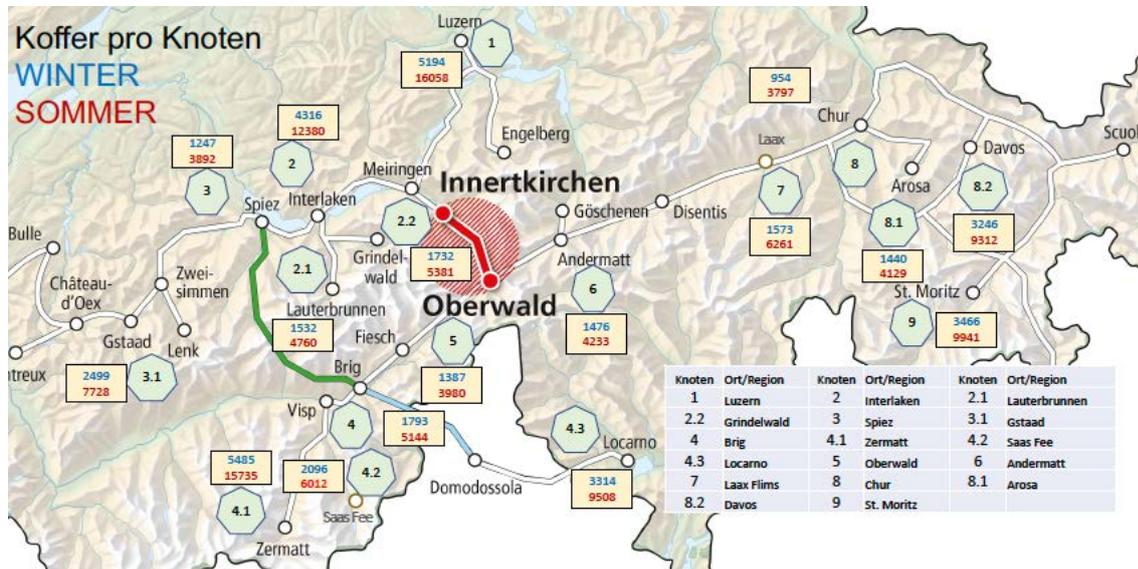


Abbildung 13: Verteilung der Koffer auf die Knoten im Winter und im Sommer

Zur Ermittlung, wie viele Gepäckstücke zwischen den Knoten transportiert werden, ist die Attraktivität der einzelnen Strecken massgebend (Skala 0 unattraktiv, 3 sehr attraktiv). Dadurch tagesgenaue Zustellungen von Gepäck auf gewissen Strecken nicht mehr möglich sind, beispielsweise von Grindelwald nach St. Moritz, wird die Attraktivität null zugewiesen. Dies führt nachfolgend dazu, dass auf dieser Strecke auch keine Koffer zu transportieren sind.

Durch Unterschiede in den Transportsystemen sind die Attraktivitäten unterschiedlich bezüglich der Jahreszeiten.

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	Loc	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2
St. Moritz	9	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Davos	8.2	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	
Arosa	8.1	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3		
Chur	8	0	2	0	0	0	0	3	3	3	3	3	0			
Laax/Flims	7	0	2	0	0	0	0	3	3	3	3	3				
Andermatt	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0					
Oberwald	5	3	3	3	3	3	0	3	3	3						
Locarno	4.3	3	3	3	3	3	3	3	3							
Saas Fee	4.2	3	3	3	3	3	0	0								
Zermatt	4.1	3	3	3	3	3	0									
Brig	4	3	3	3	3	3										
Gstaad	3.1	3	2	3	3	0										
Spiez	3	3	1	2	2											
Grindelwald	2.2	3	1	0												
Lauterbrunnen	2.1	3	1													
Interlaken	2	3														

Abbildung 14: Attraktivität der Strecken zwischen den Knoten Winter

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	LOC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2
St. Moritz	9	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Davos	8.2	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	
Arosa	8.1	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3		
Chur	8	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	0			
Laax/Flims	7	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3				
Andermatt	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0					
Oberwald	5	3	3	3	3	3	0	3	3	3						
Locarno	4.3	3	3	3	3	3	3	3	3							
Saas Fee	4.2	3	3	3	3	3	0	0								
Zermatt	4.1	3	3	3	3	3	0									
Brig	4	3	3	3	3	3										
Gstaad	3.1	3	2	3	3	0										
Spiez	3	3	1	2	2											
Grindelwald	2.2	3	1	0												
Lauterbrunnen	2.1	3	1													
Interlaken	2	3														

Abbildung 15: Attraktivität der Strecken zwischen den Knoten Sommer

Die Berechnung der transportierten Gepäckstücke zwischen den Knoten erfährt folgerichtig auch Anpassungen bedingt dadurch, dass auf einigen Strecken keine Koffer transportiert werden. Auf den Top-Strecken Luzern – Zermatt, Luzern – Interlaken, Interlaken - Zermatt und Zermatt – St. Moritz steigt die Anzahl der transportierten Gepäckstücke pro Richtung auf Werte über 2'500 pro Richtung.

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	LOC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV	
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2	
St. Moritz	9	0	487	0	0	0	0	455	1356	518	720	310	318	569	345	528	1325
Davos	8.2	0	449	0	0	0	0	420	1250	478	663	286	293	525	318	486	
Arosa	8.1	0	179	0	0	0	0	167	498	190	264	114	117	209	127		
Chur	8	0	234	0	0	0	0	109	326	124	173	74	76	0			
Laax/Flims	7	0	386	0	0	0	0	180	537	205	285	123	126				
Andermatt	6	421	323	133	150	115	203	101	300	115	159	0					
Oberwald	5	410	315	130	146	112	198	0	292	112	155						
Locarno	4.3	952	731	301	340	259	459	228	679	259							
Saas Fee	4.2	685	526	217	245	187	331	0	0								
Zermatt	4.1	1794	1378	567	641	489	865	0									
Brig	4	602	463	190	215	164	291										
Gstaad	3.1	1214	621	383	434	0											
Spiez	3	685	175	144	163												
Grindelwald	2.2	899	230	0													
Lauterbrunnen	2.1	795	203														
Interlaken	2	1932															

Abbildung 16: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung Winter

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	ASC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV	
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2	
St. Moritz	9	0	1396	0	0	0	0	1306	3890	1486	2064	889	913	1633	991	1514	3800
Davos	8.2	0	1287	0	0	0	0	1204	3585	1370	1903	819	841	1505	913	1395	
Arosa	8.1	0	513	0	0	0	0	480	1428	546	758	326	335	600	364		
Chur	8	874	671	276	312	238	471	314	934	357	496	213	219	0			
Laax/Flims	7	1441	1106	455	515	392	695	518	1541	589	818	352	362				
Andermatt	6	1207	927	382	431	329	583	289	861	329	457	0					
Oberwald	5	1176	903	371	420	320	567	0	838	320	445						
Locarno	4.3	2731	2097	863	976	744	1317	654	1947	744							
Saas Fee	4.2	1966	1510	621	702	536	948	0	0								
Zermatt	4.1	5145	3951	1626	1838	1402	2482	0									
Brig	4	1728	1327	546	618	471	834										
Gstaad	3.1	3481	1782	1100	1244	0											
Spiez	3	1966	503	414	468												
Grindelwald	2.2	2578	660	0													
Lauterbrunnen	2.1	2280	584														
Interlaken	2	5541															

Abbildung 17: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung Sommer

Berechnet kann weiter basierend der Verteilung der Gepäckstücke auf die Knoten die Anzahl der Koffer, die auf den einzelnen Teilstrecken transportiert werden.

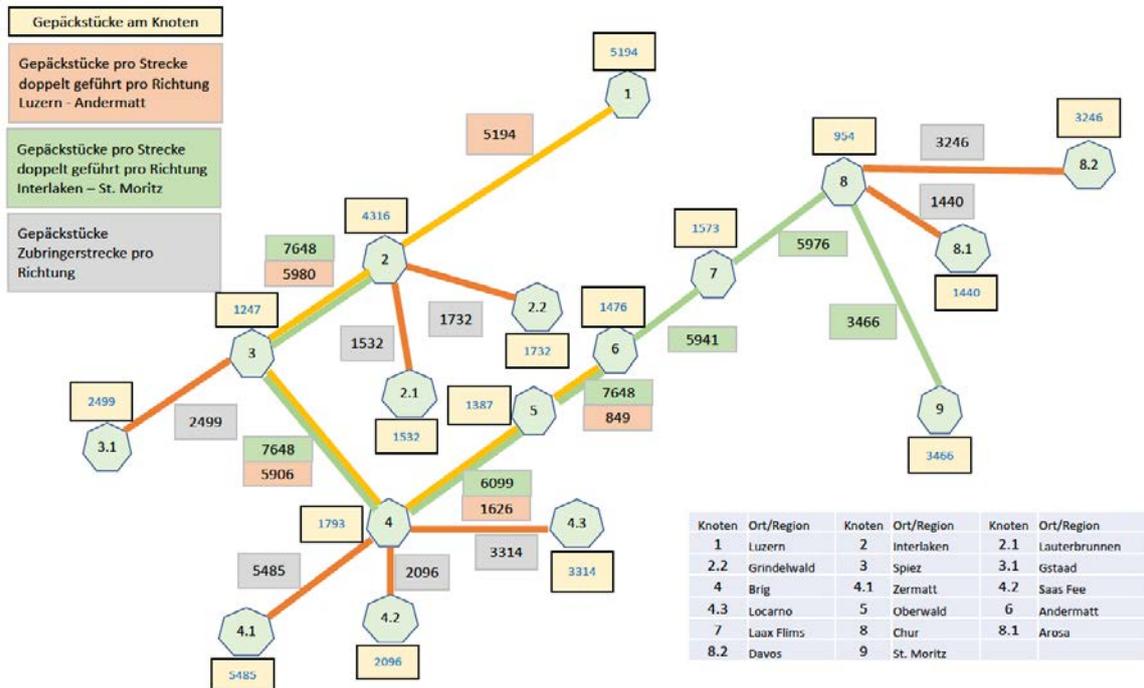


Abbildung 18: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke Winter

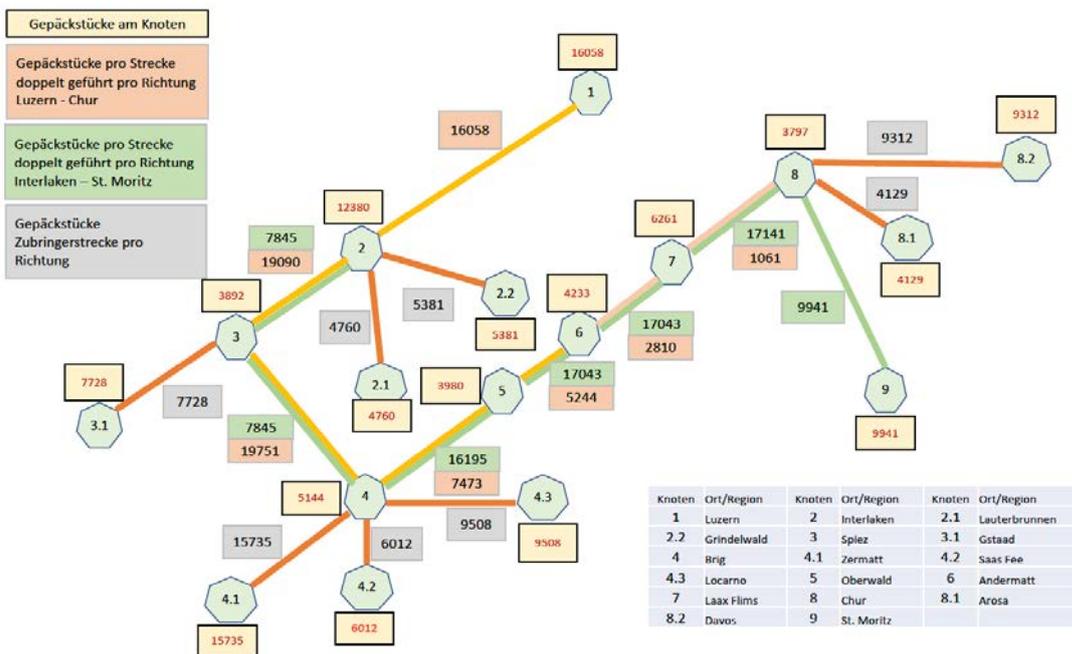


Abbildung 19: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke Sommer

Strecke	Orte	H/7	Season	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
			Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag
1-2	LUZ-INT	1	5194	871	956	1030	822	0	0	0	0	0	0	641	875
			14	28	31	33	27	0	0	0	0	0	0	0	21
2-2.1	INT-LAU	Z	1532	257	282	304	242	0	0	0	0	0	0	189	258
			4	8	9	10	8	0	0	0	0	0	0	0	6
2-2.2	INT-GRI	Z	1732	290	319	343	274	0	0	0	0	0	0	214	292
			5	9	10	11	9	0	0	0	0	0	0	0	7
2-3	INT-SPI	1	5980	1003	1101	1185	946	0	0	0	0	0	0	737	1008
			16	32	36	38	31	0	0	0	0	0	0	0	24
2-4	INT-BRI	2	7648	1282	1408	1516	1210	0	0	0	0	0	0	943	1289
			21	41	45	49	39	0	0	0	0	0	0	0	30
3-3.1	SPI-GST	Z	2499	419	460	495	396	0	0	0	0	0	0	308	421
			7	14	15	16	13	0	0	0	0	0	0	0	10
3-4	SPI-BRI	1	5906	990	1087	1171	935	0	0	0	0	0	0	728	995
			16	32	35	38	30	0	0	0	0	0	0	0	23
4-4.1	BRI-ZER	Z	5485	920	1010	1087	858	0	0	0	0	0	0	676	924
			15	30	33	35	28	0	0	0	0	0	0	0	22
4-4.2	BRI-SAA	Z	2096	351	386	415	332	0	0	0	0	0	0	258	353
			6	11	12	13	11	0	0	0	0	0	0	0	8
4-4.3	BRI-ASC	Z	3314	556	610	657	525	0	0	0	0	0	0	409	558
			9	18	20	21	17	0	0	0	0	0	0	0	13
4-5	BRI-OBE	1	1626	273	299	322	257	0	0	0	0	0	0	200	274
			4	9	10	10	8	0	0	0	0	0	0	0	6
4-5	BRI-ODC	2	6099	1023	1122	1209	965	0	0	0	0	0	0	752	1028
			17	33	36	39	31	0	0	0	0	0	0	0	24
5-6	OBE-AND	1	840	142	156	168	134	0	0	0	0	0	0	105	143
			2	5	5	5	4	0	0	0	0	0	0	0	3
5-6	OBE-AND	2	7648	1282	1408	1516	1210	0	0	0	0	0	0	943	1289
			21	41	45	49	39	0	0	0	0	0	0	0	30
6-7	AND-LAA	2	5941	996	1094	1178	940	0	0	0	0	0	0	733	1001
			16	32	35	38	30	0	0	0	0	0	0	0	24
7-8	LAA-CHU	2	5976	1002	1100	1184	946	0	0	0	0	0	0	737	1007
			16	32	35	38	31	0	0	0	0	0	0	0	24
8-8.1	CHU-ARU	Z	1440	241	265	285	228	0	0	0	0	0	0	178	243
			4	8	9	9	7	0	0	0	0	0	0	0	6
8-8.2	CHU-NAV	7	3246	544	597	643	514	0	0	0	0	0	0	400	547
			9	18	19	21	17	0	0	0	0	0	0	0	13
8-9	CHU-SIM	Z	3466	581	638	687	548	0	0	0	0	0	0	427	584
			9	19	21	22	18	0	0	0	0	0	0	0	14

Abbildung 20: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke Winter (Jahr und Monate, Durchschnitt pro Tag)

Strecke	Orte	H/Z	Jahr	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
			Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag
1-2	LUZ-INT	1	16058	0	0	0	0	2132	2694	3239	3194	2627	2170	0	0
			44	0	0	0	0	69	87	104	103	85	70	0	0
2-2.1	INT-LAU	Z	4760	0	0	0	0	632	799	960	947	779	643	0	0
			13	0	0	0	0	20	26	31	31	25	21	0	0
2-2.2	INT-GRI	Z	5381	0	0	0	0	715	903	1086	1071	880	727	0	0
			15	0	0	0	0	23	29	35	35	28	23	0	0
2-3	INT-SPI	1	19090	0	0	0	0	2535	3203	3851	3798	3123	2580	0	0
			52	0	0	0	0	82	103	124	123	101	83	0	0
2-4	INT-BRI	2	7845	0	0	0	0	1042	1316	1583	1561	1283	1060	0	0
			21	0	0	0	0	34	42	51	50	41	34	0	0
3-3.1	SPI-GST	Z	7728	0	0	0	0	1026	1297	1559	1537	1264	1044	0	0
			21	0	0	0	0	33	42	50	50	41	34	0	0
3-4	SPI-BRI	1	19751	0	0	0	0	2622	3314	3985	3929	3231	2669	0	0
			54	0	0	0	0	85	107	129	127	104	86	0	0
4-4.1	BRI-ZER	Z	15735	0	0	0	0	2089	2640	3174	3130	2574	2126	0	0
			43	0	0	0	0	67	85	102	101	83	69	0	0
4-4.2	BRI-SAA	Z	6012	0	0	0	0	798	1009	1213	1196	984	813	0	0
			16	0	0	0	0	26	33	39	39	32	26	0	0
4-4.3	BRI-ASC	Z	9508	0	0	0	0	1262	1595	1918	1891	1555	1285	0	0
			26	0	0	0	0	41	51	62	61	50	41	0	0
4-5	BRI-OBE	1	7473	0	0	0	0	992	1254	1508	1487	1223	1010	0	0
			20	0	0	0	0	32	40	49	48	39	33	0	0
4-5	BRI-OBE	2	16195	0	0	0	0	2150	2717	3267	3222	2649	2189	0	0
			44	0	0	0	0	69	88	105	104	85	71	0	0
5-6	OBE-AND	1	5244	0	0	0	0	696	880	1058	1043	858	709	0	0
			14	0	0	0	0	22	28	34	34	28	23	0	0
5-6	OBE-AND	2	17043	0	0	0	0	2263	2860	3438	3391	2788	2303	0	0
			47	0	0	0	0	73	92	111	109	90	74	0	0
6-7	AND-LAA	1	2810	0	0	0	0	373	471	567	559	460	380	0	0
			8	0	0	0	0	12	15	18	18	15	12	0	0
6-7	AND-LAA	2	17043	0	0	0	0	2263	2860	3438	3391	2788	2303	0	0
			47	0	0	0	0	73	92	111	109	90	74	0	0
7-8	LAAX-CHU	1	1061	0	0	0	0	141	178	214	211	174	143	0	0
			3	0	0	0	0	5	6	7	7	6	5	0	0
7-8	LAAX-CHU	2	17141	0	0	0	0	2276	2876	3458	3410	2804	2317	0	0
			47	0	0	0	0	73	93	112	110	90	75	0	0
8-8.1	CHU-ARO	Z	4129	0	0	0	0	548	693	833	821	676	558	0	0
			11	0	0	0	0	18	22	27	26	22	18	0	0
8-8.2	CHU-DAV	Z	9312	0	0	0	0	1236	1562	1879	1852	1523	1258	0	0
			26	0	0	0	0	40	50	61	60	49	41	0	0
8-9	CHU-STM	2	9941	0	0	0	0	1320	1668	2006	1978	1626	1344	0	0
			27	0	0	0	0	43	54	65	64	52	43	0	0

Abbildung 21: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke Sommer (Jahr und Monate, Durchschnitt pro Tag)

Aus der Anzahl der Gepäckstücke zwischen den Knoten lässt sich die Anzahl der transportierenden Koffer auf den einzelnen Strecken berechnen (pro Jahr, pro Monat, pro Tag). Dies ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Transportkapazitäten auch zu Spitzenzeiten in genügender Grösse verfügbar sind. Durch die Aufteilung der Hauptstrecke auf zwei Transporte können die Koffer auf allen Abschnitten mit Kleinlastwagen ohne Anhänger transportiert werden, was auch auf allen Zubringerstrecken gilt. Dies macht das Handling an den Umschlagsplätzen der Knoten einfacher.

Bei der Aufteilung der beförderten Gepäckstücke auf die Monate ist festzuhalten, dass in dieser Variante berücksichtigt wurde, dass von den verkauften Packages $\frac{3}{4}$ in den Sommermonaten und nur $\frac{1}{4}$ auf den Winter entfallen. Dies ist begründet mit dem Umstand, dass Ferien mit mehreren Aufenthaltsorten im Sommerhalbjahr wesentlich häufiger sind als im Winterhalbjahr.

Bewertung

Mit der Simulation der Variante des Transportsystems auf der Lötschberg Bergstrecke mit Einführung eines Doppeltransports zwischen Interlaken und Chur im Sommer und zwischen Interlaken und Andermatt im Winter, wurde insbesondere die Frage des Bahntransport zwischen Oberwald und Sedrun grösstenteils gelöst. Es verbleibt lediglich ein Bahntransport zwischen Andermatt und Sedrun in beiden Richtungen. Dafür sollen zwei Bahntrassen verwendet werden, die vom eingestellten Bahnverlad über den Oberalp verfügbar werden.

Die Kosten pro transportiertes Gepäckstück steigen durch die Änderungen und Anpassungen im Transportkonzept auf knapp CHF 26.00. Vorteil dieser Lösung ist, dass die Abhol- und Lieferzeiten kundenfreundlich sind und die Stabilität des Transportsystems noch weiter erhöht werden kann.

Verbleibt die Unsicherheit, ob im Zeitpunkt der Einführung die beiden Bahntrassen zwischen Andermatt und Oberwald im Winter verfügbar sind.

Fazit: Bei der Simulation in der vorliegenden Variante sind fast alle Vorbehalte entkräftet. Die Abhol- und Lieferzeiten sind kundenfreundlich. Das Transportsystem darf als sehr stabil eingestuft werden. Die vorgenommenen Einschränkungen sind überschaubar, der skizzierte Gepäcktransport im Alpenraum ist nach wie vor sehr attraktiv.

Simulation Gepäckstücke zur Variante Löttschberg Bergstrecke Saisonzeiten

Schritt 1: Knoten und Transportkonzept

Basis für diese Simulation ist die Erkenntnis, dass im Winter in Top-Destinationen wie Zermatt, Saas Fee, Arosa, Davos, Laax/Flims oder St. Moritz Hotels bei Vermietungen in Minimum-Aufenthalt von mehreren Tagen, in der Hochsaison oft eine Woche, vorausgesetzt werden. Für Packages im Alpenraum heisst dies, dass keine Zimmer für Kurzaufenthalte zur Verfügung stehen, auch nicht bei Vorausbuchungen.

Andererseits sind grosse Destinationen wie Interlaken und Luzern gerade im Winter an einer besseren Auslastung interessiert. Aus diesem Grund werden im Winter die Packages ohne die Top-Winterorte unter der Bezeichnung «Winter Light» angeboten. Gäste, welche die bekannten Winterorte besuchen wollen, können dies als Tagesausflüge machen. Für die Übernachtung stehen nahegelegene Orte zur Verfügung.

Verzichtet wird auch auf den Knoten Chur. Damit fällt der letzte Vorbehalt für einen zuverlässigen und sicheren Gepäcktransport im Alpenraum weg, da in diesem Transportkonzept im Winter der Oberalp nicht mehr Bestandteil ist, und keine Bahntrassen belegt werden müssen.

Knoten	Strecke	Sommer	Winter
Oberwald - Andermatt	Oberwald - Realp	Strasse	Autoverlad
Andermatt - Laax/Flims	Andermatt - Sedrun	Strasse	---

Abbildung 1: Transportkonzept zwischen Oberwald und Sedrun

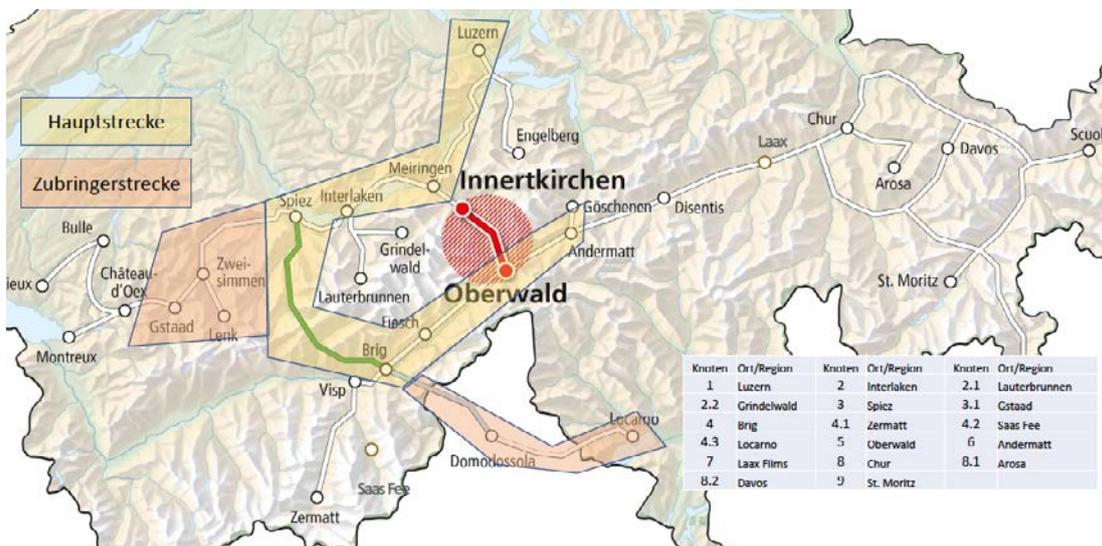


Abbildung 2: Transportkonzept mit Haupt- und Zubringerstrecken Winter

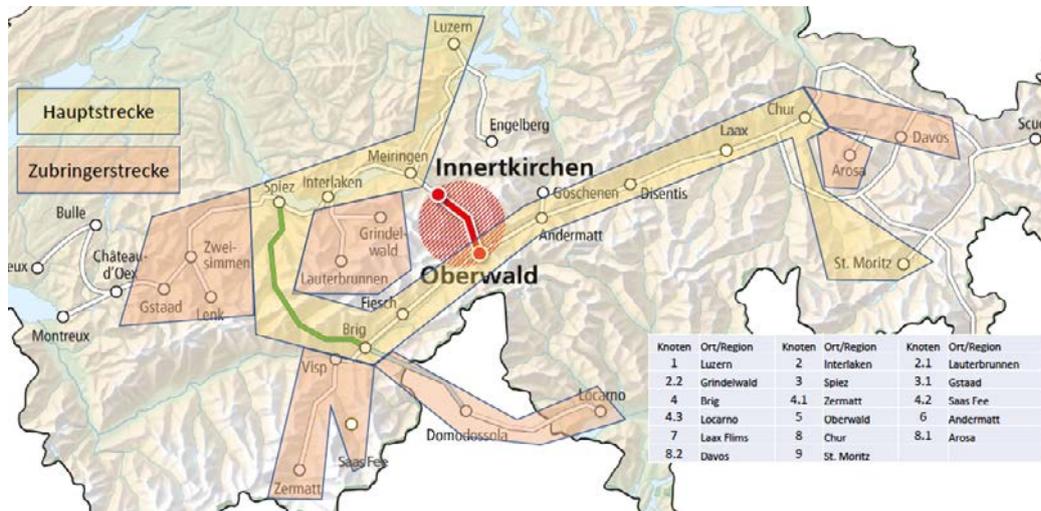


Abbildung 3: Transportkonzept mit Haupt- und Zubringerstrecken Frühling, Sommer, Herbst

Im Winter reicht somit ein Transport zwischen Luzern und Andermatt. Benutzt werden Autoverlade am Lötschberg und an der Furka. Auf einen Doppeltransport kann verzichtet werden. Die Abhol- und Lieferzeiten sind kundenfreundlich, im Winter reicht für das Mengengerüst der transportierten Gepäckstücke ein Transport. Die tagesgenaue Lieferung zwischen allen verbleibenden Orten ist möglich.

Ausserhalb der Winterzeit sieht das Transportkonzept weiterhin vor, dass auf der Hauptstrecke zwei Transporte (Luzern – Chur, Interlaken – St. Moritz) geführt werden. Die Transporte werden via Lötschberg Autoverlad sowie über die Pässe Furka und Oberalp geführt.

Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region
1	Luzern	4	Brig	7	Laax/Flims
2	Interlaken	4.1	Zermatt	8	Chur
2.1	Lauterbrunnen	4.2	Saas Fee	8.1	Davos
2.2	Grindelwald	4.3	Locarno	8.2	Arosa
3	Spiez	5	Obergoms	9	St. Moritz
3.1	Gstaad	6	Andermatt		

Gepäcklieferung zu allen Knoten möglich

Keine Lieferung zu Knoten St. Moritz, Davos und Arosa möglich

Keine Lieferung zu Knoten Luzern, Lauterbrunnen, Grindelwald und Gstaad möglich

Abbildung 3: Liste der bedienten Knoten Frühling, Sommer und Herbst

Der Transport im Frühling, Sommer und Herbst, von Luzern nach Chur nimmt die Gepäckstücke von den Zulieferstrecken von Lauterbrunnen, Grindelwald und Gstaad, auf. Diese können tagesgenau nicht nach St. Moritz, Davos und Arosa geliefert werden. Dasselbe gilt für den Transport von St. Moritz nach Interlaken, der die Gepäckstücke von Davos, Arosa und St. Moritz aufnimmt. Diese können am Abend nicht mehr nach Luzern, Grindelwald, Lauterbrunnen und Gstaad ausgeliefert werden.

Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region
1	Luzern	4	Brig	7	Laax/Flims
2	Interlaken	4.1	Zermatt	8	Chur
2.1	Lauterbrunnen	4.2	Saas Fee	8.1	Davos
2.2	Grindelwald	4.3	Locarno	8.2	Arosa
3	Spiez	5	Obergoms	9	St. Moritz
3.1	Gstaad	6	Andermatt		

Gepäcklieferung zu allen Knoten möglich
 Knoten werde nicht bedient

Abbildung 4: Liste der bedienten Knoten Winter

FRÜHLING SOMMER		LUZERN CHUR				INTERLAKEN ST. MORITZ			
HERBST		Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
Knoten	Nr.	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
Luzern	1		09:00						
Lauterbrunnen	2.1				09:45				
Grindelwald	2.2				09:45				
Interlaken	2	10:25	10:45	10:15		09:00			
Gstaad	3.1				10:00				
Spiez	3	11:05	11:25	11:00					
Zermatt	4.1								10:30
Saas Fee	4.2								10:15
Ascona	4.3								10:00
Brig	4	13:40	14:00			11:35	11:55	11:15	
Oberwald	5	15:00	15:20			12:55	13:15		
Andermatt	6	16:20	16:40			14:30	14:50		
Laax/Flims	7	18:00	18:20			16:15	16:35		
Chur	8	18:45				16:55	17:15		17:15
Arosa	8.1							18:00	
Davos	8.2							18:35	
St. Moritz	9					19:00			

FRÜHLING SOMMER		ST. MORITZ INTERLAKEN				CHUR LUZERN			
HERBST		Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
Knoten	Nr.	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
St. Moritz	9		09:00						
Davos	8.2				09:25				
Arosa	8.1				10:00				
Chur	8	10:45	11:05	10:45		09:00			
Laax/Flims	7	11:25	11:45			09:30	09:50		
Andermatt	6	13:10	13:30			11:15	11:35		
Oberwald	5	14:45	15:05			12:35	12:55		
Brig	4	16:05	16:25		16:30	13:55	14:15		
Zermatt	4.1			17:15					
Saas Fee	4.2			17:30					
Ascona	4.3			17:45					
Spiez	3					16:25	16:45		16:45
Gstaad	3.1							17:45	
Interlaken	2	19:00				17:05	17:25		17:25
Lauterbrunnen	2.1							18:00	
Grindelwald	2.2							18:00	
Luzern	1					19:00			

Abbildung 5: Transportzeiten Hin - und Rückweg Frühling, Sommer und Herbst

Im Winter ist die tagesgenaue Zustellung zwischen allen bedienten Knoten möglich. Mit dem abgespeckten Netz sind Abhol- und Lieferzeiten sehr kundenfreundlich.

WINTER		LUZERN ANDERMATT				WINTER		ANDERMATT LUZERN			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab			an	ab	an	ab
Luzern	1		09:00			St. Moritz	9				
Lauterbrunnen	2.1					Davos	8.2				
Grindelwald	2.2					Arosa	8.1				
Interlaken	2	10:25	10:45	10:15		Chur	8				
Gstaad	3.1				10:00	Laax/Flims	7				
Spiez	3	11:05	11:25	11:00		Andermatt	6	09:45			
Zermatt	4.1					Oberwald	5	10:20	10:40		
Saas Fee	4.2					Brig	4	11:40	12:00		
Ascona	4.3					Zermatt	4.1				
Brig	4	13:40	14:00	11:35	14:10	Saas Fee	4.2				
Oberwald	5	15:00	15:35			Ascona	4.3				
Andermatt	6	16:00				Spiez	3	14:15	14:35		14:35
Laax/Flims	7					Gstaad	3.1			15:35	
Chur	8					Interlaken	2	14:55	15:15		15:15
Arosa	8.1					Lauterbrunnen	2.1				
Davos	8.2					Grindelwald	2.2				
St. Moritz	9					Luzern	1	16:50			

Abbildung 6: Transportzeiten Hin - und Rückweg Winter

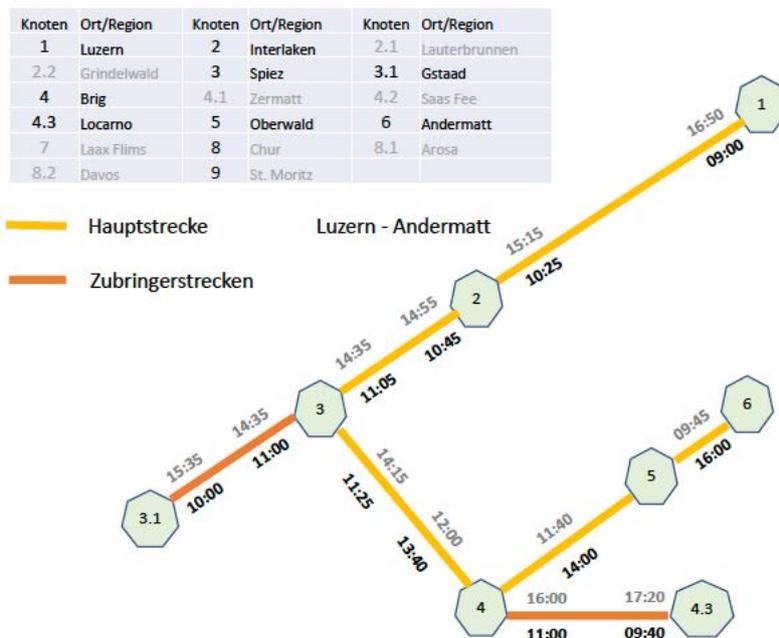


Abbildung 7: Transportkonzept mit Transportzeiten Winter

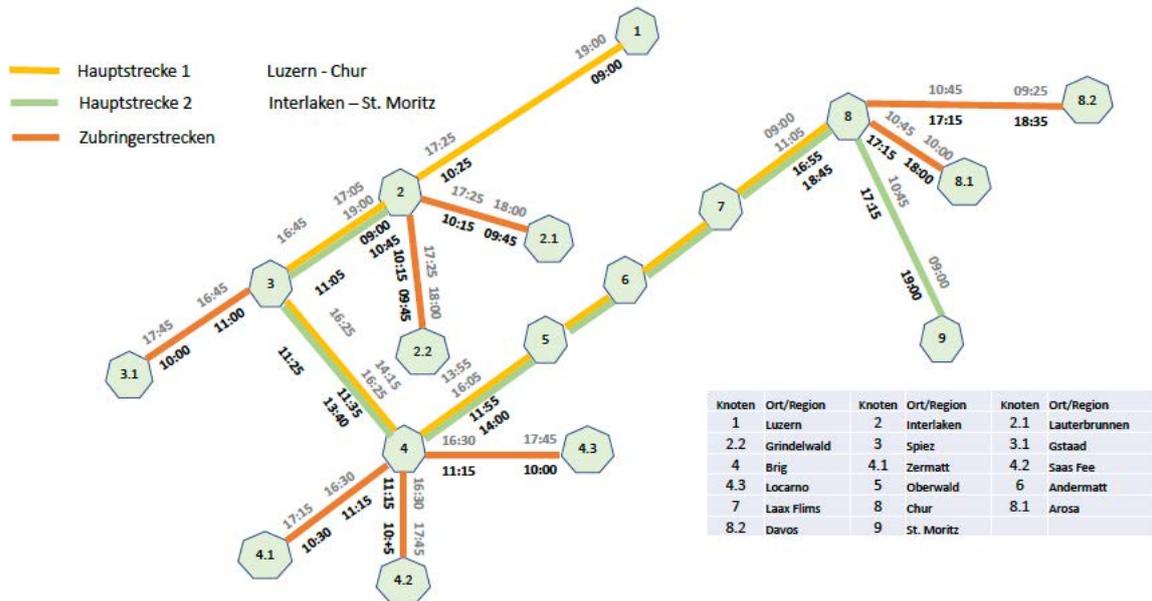


Abbildung 8: Transportkonzept mit Transportzeiten Frühling, Sommer, Herbst

Die insgesamt 171'000 transportierten Gepäckstücke werden auf die Saisonzeiten aufgeteilt. Dabei werden weiterhin dem Winter weniger Packages zugeteilt als in anderen Jahreszeiten. Dies ist begründet, dass Reisen mit mehreren Aufenthaltsorten im Winter noch verbreitet sind. Bei der Zuteilung der Kofferstücke wird auch die Länge die Jahreszeiten berücksichtigt.

Somit ergeben sich für den Winter für die Zeit vom 16. Dezember bis 15. April gut 27'000, für das Frühjahr vom 16. April bis 30 Juni knapp 43'000, in der Hauptreisezeit Sommer vom 01.Juli bis 15.Oktober 75'500, und für den Herbst vom 16.Oktober bis 15. Dezember 26'500 Gepäckstücke.

Mit den unterschiedlichen Transportkonzepten und den schwankenden Auslastungen variieren auch die Transportkosten nach Saisonzeiten.

Von	Nach	Strecke	km	Kosten retour
Luzern	Oberwald	Hauptstr. 2	230	175'450 CHF
Oberwald	Andermatt	Hauptstr. 2	Autoverlad	39'688 CHF
Grindelwald	Interlaken	Zubringer	21	84'700 CHF
Lauterbrunnen	Interlaken	Zubringer	13	32'670 CHF
Gstaad	Spiez	Zubringer	54	48'400 CHF
Zermatt	Brig	Zubringer	39	144'958 CHF
Saas Fee	Brig	Zubringer	35	79'618 CHF
Locarno	Brig	Zubringer	109	230'142 CHF
Total				835'626 CHF

Abbildung 9: Berechnung Transportkosten Winter

Von	Nach	Strecke	km	Kosten retour
Luzern	Oberwald	Hauptstr. 2	230	353'800 CHF
Oberwald	Chur	Hauptstr. 2	169	333'792 CHF
Interlaken	Oberwald	Hauptstr. 1	165	240'096 CHF
Oberwald	St. Moritz	Hauptstr. 1	254	489'464 CHF
Grindelwald	Interlaken	Zubringer	21	170'800 CHF
Lauterbrunnen	Interlaken	Zubringer	13	65'880 CHF
Gstaad	Spiez	Zubringer	54	97'600 CHF
Zermatt	Brig	Zubringer	39	292'312 CHF
Saas Fee	Brig	Zubringer	35	160'552 CHF
Locarno	Brig	Zubringer	109	464'088 CHF
Chur	Davos	Zubringer	60	189'344 CHF
Chur	Arosa	Zubringer	50	121'512 CHF
Total				2'979'240 CHF

Abbildung 10: Berechnung Transportkosten Frühjahr, Sommer und Herbst

Jahreszeit	Kosten	pro Gepäckstück
Winter	835'626 CHF	32.04 CHF
Frühling	927'960 CHF	21.61 CHF
Sommer	1'306'470 CHF	17.32 CHF
Herbst	744'810 CHF	28.03 CHF
Transportkosten	3'814'866 CHF	22.31 CHF

Abbildung 11: Berechnung Transportkosten pro Gepäckstück

Die Gesamtkosten für den Transport der Gepäckstücke bei diesem Transportkonzept mit Unterschieden nach Saisonzeiten betragen insgesamt gut 3.8 Mio. CHF pro Jahr oder im Durchschnitt 22.30 CHF pro Gepäckstücke. Durch die hohe Auslastung sind die Kosten im Sommer trotz deutlich grösserem Transportsystem viel tiefer als im Winter bei vergleichsweise kleinem Netz. Insgesamt sind die Transportkosten marktfähig.

Zweiter Schritt: Anzahl Koffer pro Knoten und Strecke

Knoten	Gemeindename	Total Logiernächte	LN Knoten	Gepäckstücke	Knoten	Gemeindename	Total Logiernächte	LN Knoten	Gepäckstücke
Schweiz					39'562'039				
4.3	Ascona	408'053	713'466	8816		Lungern	17'076		
	Locarno	305'413				Giswil	11'462		
	Montreux	489'171				Sachseln	74'457		
3.1	Gstaad/Saanen	362'566	987'612	11237		Sarnen	57'446		
	Lenk	121'140				Hergiswil (NW)	30'392		
	Zweisimmen	14'735				Horw	45'282		
3	Spiez	114'961	433'793	6346	1	Luzern	1'382'980	2'352'719	23293
	Kandersteg	101'453				Kriens	100'601		
	Frutigen	11'404				Emmetten	31'486		
	Adelboden	205'975				Stansstad	120'777		
	Leissigen	21'927				Stans	33'364		
2	Interlaken	781'007	1'740'705	17888		Kerns	88'824		
	Unterseen	144'697				Engelberg	358'572		
	Matten bei Interlaken	72'124			6	Andermatt	156'613	156'613	3898
	Bönigen	261'135				Tujetsch	60'899		
	Wilderswil	121'489				Disentis/Mustér	30'114		
	Iseltwald	21'896				Ilanz/Glion	21'968		
	Ringgenberg (BE)	29'244			7	Laax/Flims	392'089	505'070	6975
	Brienz (BE)	80'265			8	Chur	194'257	194'257	4230
	Meiringen	84'214				Klosters-Serneus	140'465		
	Hasliberg	94'640			8.2	Davos	915'180	1'552'815	16229
	Innertkirchen	21'018				Zernez	66'809		
	Guttannen	7'049				Val Müstair	50'964		
2.1	Lauterbrunnen	548'751	548'751	7361		Scuol	218'432		
2.2	Grindelwald	657'603	657'603	8322		Samnaun	160'965		
	Saas Allmagell	56'798				Bergün Filisur	63'313		
4.2	Saas Fee	319'971	433'890	6347	8.1	Arosa	384'017	447'330	6465
	Saas Grund	57'121			9	St. Moritz	752'409	1'708'991	17608
4.1	Zermatt	1'513'957	1'595'957	16610		Pontresina	304'202		
	Täsch	82'000				Sils im Engadin/Segl	212'825		
	Visp	38'900				Silvaplana	80'877		
4	Brig-Glis	159'746	346'963	5579		Celerina/Schlarigna	104'541		
	Naters	53'569				Samedan	73'832		
	Mörel-Filet	13'700				Zuoz	104'541		
						Brusio	1'932		
						Poschiavo	73'832		

Abbildung 12: Basis Hotellogiernächte pro Knoten (2019)

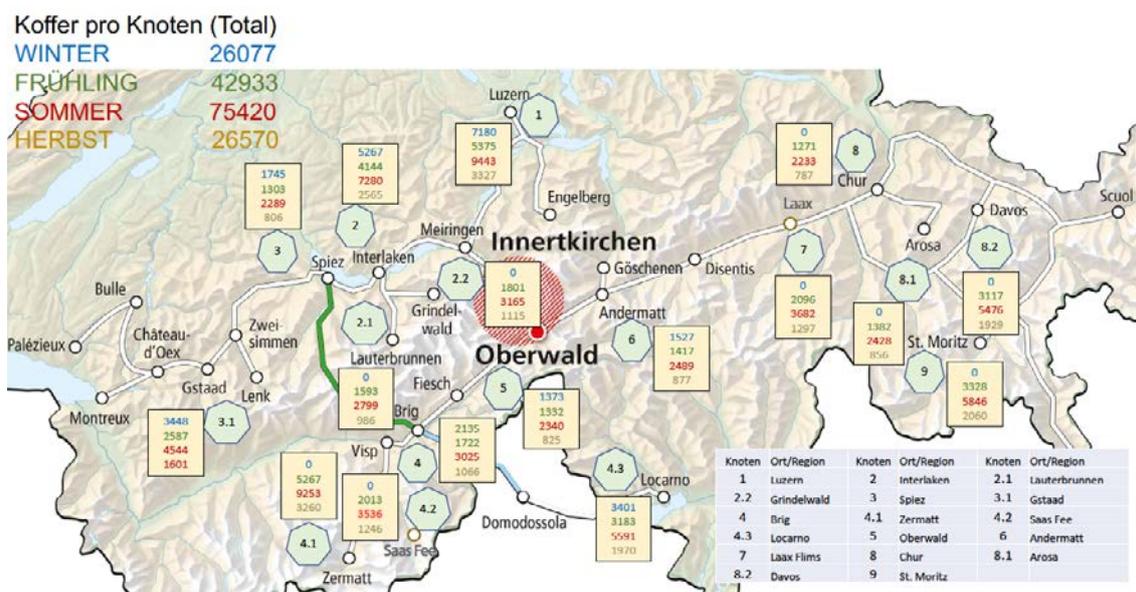


Abbildung 13: Verteilung der Koffer auf die Knoten nach Jahreszeiten

Zur Ermittlung, wie viele Gepäckstücke zwischen den Knoten transportiert werden, ist die Attraktivität der einzelnen Strecken massgebend (Skala 0 unattraktiv, 3 sehr attraktiv). Dadurch tagesgenaue Zustellungen von Gepäck auf gewissen Strecken nicht mehr möglich sind, beispielsweise von Grindelwald nach St. Moritz, wird die Attraktivität null zugewiesen. Dies führt nachfolgend dazu, dass auf dieser Strecke auch keine Koffer zu transportieren sind.

Durch Unterschiede in den Transportsystemen sind die Attraktivitäten unterschiedlich bezüglich der Jahreszeiten.

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	LOC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2
St. Moritz	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Davos	8.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Arosa	8.1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chur	8	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laax/Flims	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Andermatt	6	3	3	0	0	3	3	3	0	0	3	0	0	0	0	0
Oberwald	5	3	3	0	0	3	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0
Locarno	4.3	3	3	0	0	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Saas Fee	4.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zermatt	4.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brig	4	3	3	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gstaad	3.1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spiez	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grindelwald	2.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lauterbrunnen	2.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Interlaken	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Abbildung 14: Attraktivität der Strecken zwischen den Knoten Winter

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	LOC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2
St. Moritz	9	0	1	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Davos	8.2	0	1	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Arosa	8.1	0	1	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Chur	8	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Laax/Flims	7	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Andermatt	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Oberwald	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Locarno	4.3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Saas Fee	4.2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Zermatt	4.1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Brig	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Gstaad	3.1	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Spiez	3	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Grindelwald	2.2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lauterbrunnen	2.1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Interlaken	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Abbildung 15: Attraktivität der Strecken zwischen den Knoten Frühling, Sommer und Herbst

Die Berechnung der transportierten Gepäckstücke zwischen den Knoten erfährt folgerichtig auch Anpassungen bedingt dadurch, dass im Winter auf einigen Strecken keine Koffer transportiert werden. Destinationen wie beispielsweise Luzern, Interlaken oder Locarno, die im Winter auf bessere Auslastung setzen, werden in der Verteilung gut berücksichtigt.

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	LOC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2
St. Moritz	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Davos	8.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Arosa	8.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chur	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laax/Flims	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Andermatt	6	972	747	0	0	265	469	233	0	0	368	0	0	0	0	0
Oberwald	5	947	727	0	0	258	457	0	0	0	358	0	0	0	0	0
Locarno	4.3	2199	1689	0	0	599	1061	527	0	0	0	0	0	0	0	0
Saas Fee	4.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zermatt	4.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brig	4	1392	1069	0	0	379	671	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gstaad	3.1	2803	1435	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spiez	3	1583	405	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grindelwald	2.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lauterbrunnen	2.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Interlaken	2	4463	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Abbildung 16: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung Winter

Im Frühling, Sommer und Herbst gilt die Einschränkung der tagesgenauen Zustellung. Somit werden zwischen gewissen Knoten keine Koffer transportiert. Davon betroffene Orte wie Luzern, Davos oder St. Moritz, weisen dennoch durchaus hohe Frequenzen auf.

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	ASC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV	
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2	
St. Moritz	9	0	467	0	0	0	0	437	1302	498	691	297	306	547	332	507	1272
Davos	8.2	0	431	0	0	0	0	403	1200	459	637	274	282	504	306	467	
Arosa	8.1	0	172	0	0	0	0	161	478	183	254	109	112	201	122		
Chur	8	292	225	92	104	80	141	105	313	120	166	71	73	0			
Laax/Flims	7	482	370	152	172	131	233	173	516	197	274	118	121				
Andermatt	6	404	310	128	144	110	195	97	288	110	153	0					
Oberwald	5	394	302	124	141	107	190	0	281	107	149						
Ascona	4.3	914	702	289	327	249	441	219	652	249							
Saas Fee	4.2	658	505	208	235	179	318	0	0								
Zermatt	4.1	1722	1323	544	615	469	831	0									
Brig	4	579	444	183	207	158	279										
Gstaad	3.1	1165	597	368	416	0											
Spiez	3	658	168	139	157												
Grindelwald	2.2	863	221	0													
Lauterbrunnen	2.1	763	195														
Interlaken	2	1855															

Abbildung 17: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung Frühling

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	ASC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV	
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2	
St. Moritz	9	0	821	0	0	0	0	768	2287	874	1214	523	537	961	583	890	2235
Davos	8.2	0	757	0	0	0	0	708	2108	806	1119	482	495	885	537	821	
Arosa	8.1	0	302	0	0	0	0	282	840	321	446	192	197	353	214		
Chur	8	514	395	162	184	140	248	185	550	210	292	126	129	0			
Laax/Flims	7	847	651	268	303	231	409	304	906	346	481	207	213				
Andermatt	6	710	545	224	254	193	343	170	506	193	269	0					
Oberwald	5	691	531	218	247	188	333	0	493	188	262						
Ascona	4.3	1606	1233	508	574	438	775	385	1145	438							
Saas Fee	4.2	1156	888	365	413	315	558	0	0								
Zermatt	4.1	3026	2324	956	1081	824	1460	0									
Brig	4	1016	781	321	363	277	490										
Gstaad	3.1	2047	1048	647	731	0											
Spiez	3	1156	296	244	275												
Grindelwald	2.2	1516	388	0													
Lauterbrunnen	2.1	1341	343														
Interlaken	2	3259															

Abbildung 18: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung Sommer

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	ASC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2
St. Moritz	9	0	289	0	0	0	271	806	308	428	184	189	338	205	314	787
Davos	8.2	0	267	0	0	0	249	743	284	394	170	174	312	189	289	
Arosa	8.1	0	106	0	0	0	99	296	113	157	68	69	124	75		
Chur	8	181	139	57	65	49	87	65	194	74	103	44	45	0		
Laax/Flims	7	298	229	94	107	81	144	107	319	122	169	73	75			
Andermatt	6	250	192	79	89	68	121	60	178	68	95	0				
Oberwald	5	244	187	77	87	66	117	0	174	66	92					
Ascona	4.3	566	435	179	202	154	273	136	403	154						
Saas Fee	4.2	407	313	129	146	111	197	0	0							
Zermatt	4.1	1066	819	337	381	290	514	0								
Brig	4	358	275	113	128	98	173									
Gstaad	3.1	721	369	228	258	0										
Spiez	3	407	104	86	97											
Grindelwald	2.2	534	137	0												
Lauterbrunnen	2.1	472	121													
Interlaken	2	1148														

Abbildung 19: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung Herbst

Berechnet kann weiter basierend der Verteilung der Gepäckstücke auf die Knoten die Anzahl der Koffer, die auf den einzelnen Teilstrecken transportiert werden.

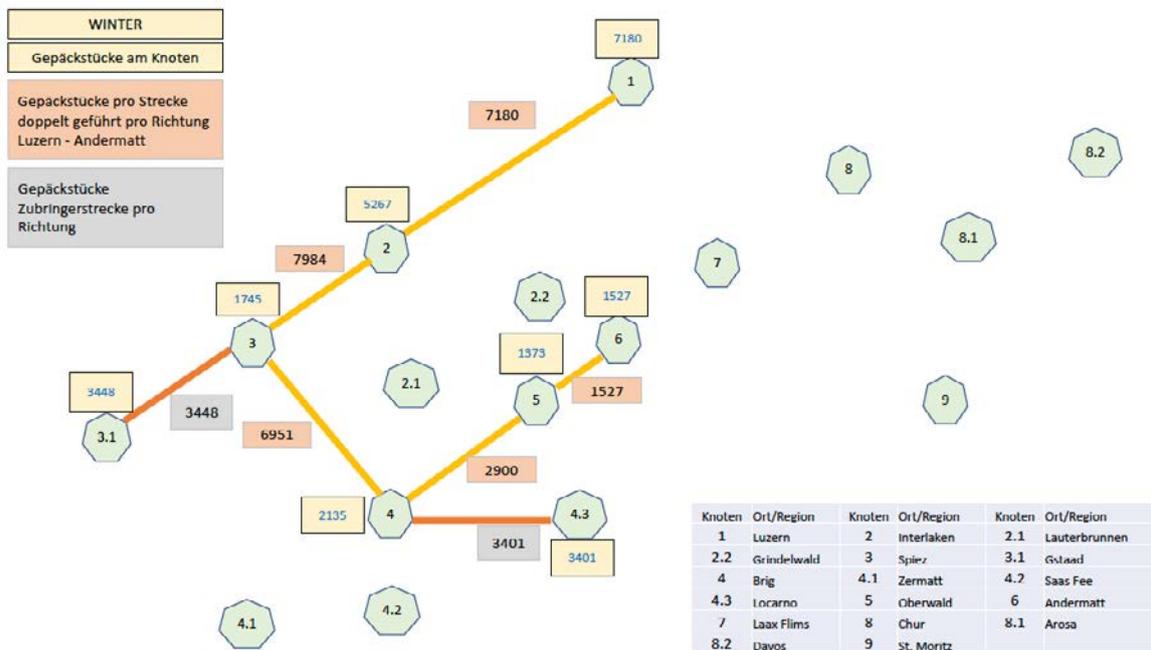


Abbildung 20: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke Winter

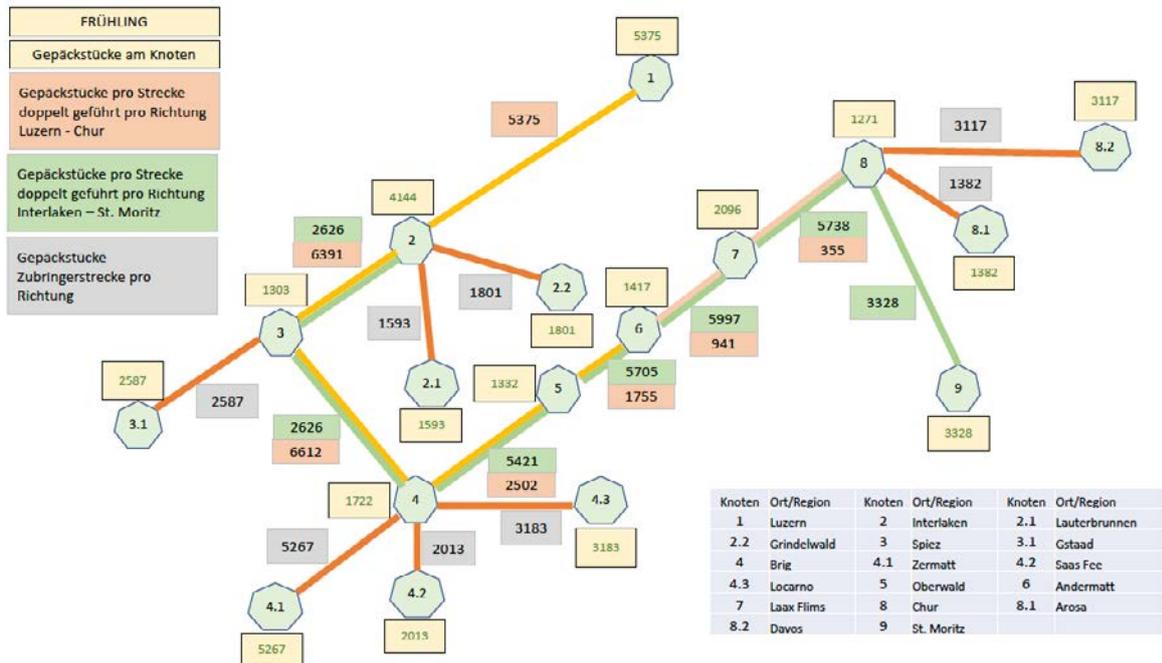


Abbildung 21: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke Frühling

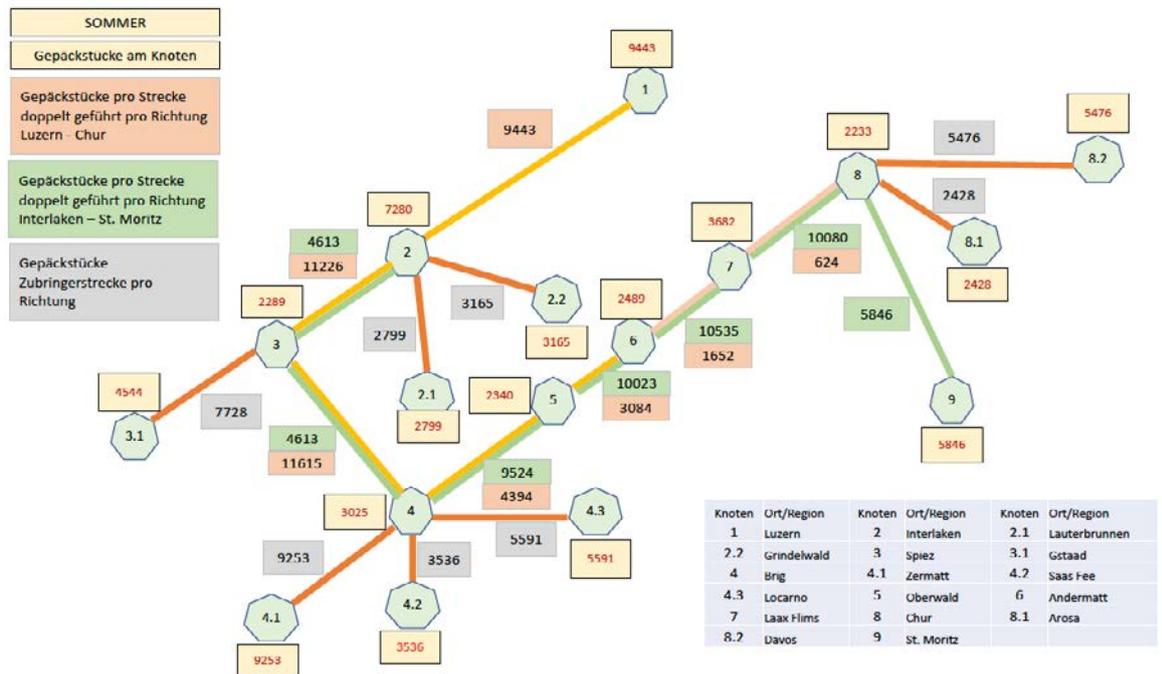


Abbildung 22: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke Sommer

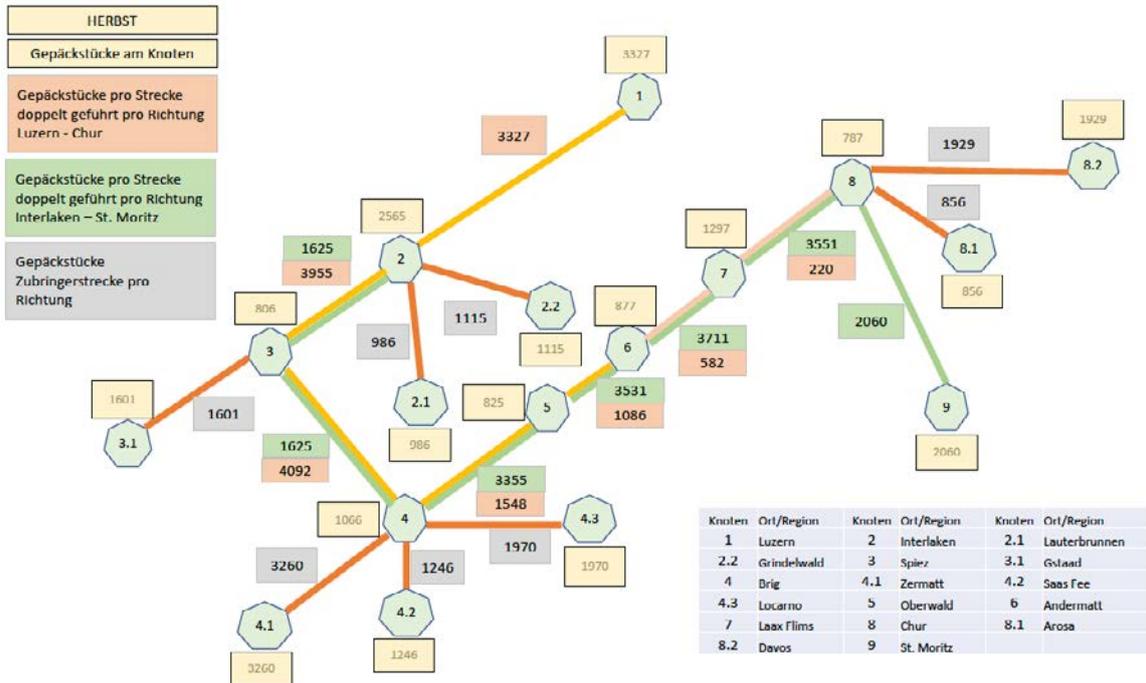


Abbildung 23: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke Herbst

Strecke	Orte	Tr	Salson	Jan	Feb	Mar	Apr	Dez
			Tag	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag
1-2	LUZ-INT	1	7180	1698	1853	1995	796	848
			20	54	60	64	26	27
2-2.1	INT-LAU	Z	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
2-2.2	INT-GRI	Z	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
2-3	INT-SPI	1	7984	1877	2060	2219	886	943
			22	61	66	72	29	30
2-4	INT-BRI	2	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
3-3.1	SPI-GST	Z	3448	811	890	958	383	407
			9	26	29	31	12	13
3-4	SPI-BRI	1	6951	1634	1793	1931	771	821
			19	53	58	62	25	26
4-4.1	BRI-ZER	Z	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
4-4.2	BRI-SAA	Z	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
4-4.3	BRI-ASC	Z	3401	799	877	945	377	402
			9	26	28	30	12	13
4-5	BRI-OBE	1	2900	682	748	806	322	343
			8	22	24	26	10	11
4-5	BRI-OBE	2	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
5-6	OBE-AND	1	1527	359	394	424	169	180
			4	12	13	14	5	6
5-6	OBE-AND	2	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
6-7	AND-LAA	2	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
7-8	LAA-CHU	2	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
8-8.1	CHU-ARO	Z	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
8-8.2	CHU-DAV	Z	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
8-9	CHU-STM	2	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0

Abbildung 24: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke Winter hin/zurück (Monate, Durchschnitt pro Tag)

Strecke	Orte	Tr	Frühl.			
			Tag	Tag	Tag	Tag
1-2	LUZ-INT	1	5375	883	1984	2508
			15	28	64	81
2-2.1	INT-LAU	Z	1593	202	598	743
			4	8	19	24
2-2.2	INT-GRI	Z	1801	296	665	840
			5	10	21	27
2-3	INT-SPI	1	6391	1050	2359	2981
			18	34	76	96
2-4	INT-BRI	2	2626	432	969	1225
			7	14	31	40
3-3.1	SPI-GST	Z	2587	425	955	1207
			7	14	31	39
3-4	SPI-BRI	1	6612	1066	2441	3065
			18	35	79	100
4-4.1	BRI-ZER	Z	5267	866	1944	2457
			14	28	63	79
4-4.2	BRI-SAA	Z	2013	331	743	939
			6	11	24	30
4-4.3	BRI-ASC	Z	3183	523	1175	1485
			9	17	38	48
4-5	BRI-OBE	1	2502	411	923	1167
			7	13	30	38
4-5	BRI-OBE	2	5421	891	2001	2529
			15	29	65	82
5-6	OBE-AND	1	1755	288	648	819
			5	9	21	26
5-6	OBE-AND	2	5705	937	2105	2682
			16	30	68	86
6-7	AND-LAA	1	941	155	347	439
			3	5	11	14
6-7	AND-LAA	2	5997	965	2214	2798
			16	32	71	90
7-8	LAAX-CHU	1	364	58	131	166
			1	2	4	5
7-8	LAAX-CHU	2	5738	943	2118	2677
			16	30	66	86
8-8.1	CHU-ARO	Z	1382	227	510	645
			4	7	16	21
8-8.2	CHU-DAV	Z	3117	512	1151	1454
			9	17	37	47
8-9	CHU-STM	2	3328	547	1229	1553
			9	18	40	50

Strecke	Orte	Tr	Jahr			
			Tag	Tag	Tag	Tag
8-9	STM-CHU	2	3328	547	1229	1553
			9	18	40	50
8-8.2	DAV-CHU	Z	3117	512	1151	1454
			9	17	37	47
8-8.1	ARO-CHU	Z	1382	227	510	645
			4	7	16	21
7-8	CHU-LAA	2	5738	943	2118	2677
			16	30	66	86
7-8	CHU-LAA	1	364	58	131	166
			1	2	4	5
6-7	LAA-AND	2	5997	965	2214	2798
			16	32	71	90
6-7	LAA-AND	1	941	155	347	439
			3	5	11	14
5-6	AND-OBE	2	5705	937	2105	2682
			16	30	68	86
5-6	AND-OBE	1	1755	288	648	819
			5	9	21	26
4-5	OBE-BRI	2	5421	891	2001	2529
			15	29	65	82
4-5	OBE-BRI	1	2502	411	923	1167
			7	13	30	38
4-4.3	BRI-ASC	Z	3183	523	1175	1485
			9	17	38	48
4-4.2	BRI-SAA	Z	2013	331	743	939
			6	11	24	30
4-4.1	BRI-ZER	Z	5267	866	1944	2457
			14	28	63	79
3-4	SPI-BRI	1	6612	1066	2441	3065
			18	35	79	100
3-3.1	SPI-GST	Z	2587	425	955	1207
			7	14	31	39
2-4	INT-BRI	2	2626	432	969	1225
			7	14	31	40
2-3	INT-SPI	1	6391	1050	2359	2981
			18	34	76	96
2-2.2	INT-GRI	Z	1801	296	665	840
			5	10	21	27
2-2.1	INT-LAU	Z	1593	202	598	743
			4	8	19	24
1-2	LUZ-INT	1	5375	883	1984	2508
			15	28	64	81

Abbildung 25: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke Frühling hin/zurück (Monate, Durchschnitt pro Tag)

Strecke	Orte	Tr	Jahr				
			Tag	Tag	Tag	Tag	Tag
1-2	LUZ-INT	1	9443	3015	2973	2445	1010
			26	97	96	79	33
2-2.1	INT-LAU	Z	2799	894	881	725	299
			8	20	28	23	10
2-2.2	INT-GRI	Z	3165	1010	996	819	338
			9	33	32	26	11
2-3	INT-SPI	1	11226	3584	3535	2907	1201
			31	118	114	94	39
2-4	INT-BRI	2	4613	1473	1452	1194	493
			13	48	47	39	16
3-3.1	SPI-GST	Z	4544	1451	1431	1177	466
			12	47	46	38	15
3-4	SPI-BRI	1	11615	3708	3657	3007	1242
			32	120	118	97	40
4-4.1	BRI-ZER	Z	9253	2954	2913	2396	990
			25	95	94	77	32
4-4.2	BRI-SAA	Z	3636	1129	1113	915	378
			10	36	36	30	12
4-4.3	BRI-ASC	Z	5591	1785	1760	1448	598
			15	58	57	47	19
4-5	BRI-OBE	1	4394	1403	1384	1138	470
			12	45	45	37	15
4-5	BRI-OBE	2	9524	3041	2999	2466	1018
			26	98	97	80	33
5-6	OBE-AND	1	3084	935	971	736	330
			8	32	31	26	11
5-6	OBE-AND	2	10023	3200	3156	2595	1072
			27	103	102	84	35
6-7	AND-LAA	1	1652	528	520	428	177
			5	17	17	14	6
6-7	AND-LAA	2	10536	3364	3317	2728	1127
			29	109	107	88	36
7-8	LAAX-CHU	1	624	199	196	162	67
			2	6	6	5	2
7-8	LAAX-CHU	2	10080	3219	3174	2610	1078
			28	104	102	84	35
8-8.1	CHU-ARO	Z	2428	775	765	629	260
			7	25	25	20	8
8-8.2	CHU-DAV	Z	5476	1748	1724	1418	586
			15	59	58	48	19
8-9	CHU-STM	2	5846	1867	1841	1514	625
			16	60	59	49	20

Strecke	Orte	Tr	Sommer				
			Tag	Tag	Tag	Tag	Tag
8-9	STM-CHU	2	5846	1867	1841	1514	625
			16	60	59	49	20
8-8.2	DAV-CHU	Z	5476	1748	1724	1418	586
			15	59	58	48	19
8-8.1	ARO-CHU	Z	2428	775	765	629	260
			7	25	25	20	8
7-8	CHU-LAA	2	10080	3219	3174	2610	1078
			28	104	102	84	35
7-8	CHU-LAA	1	624	199	196	162	67
			2	6	6	5	2
6-7	LAA-AND	2	10536	3364	3317	2728	1127
			29	109	107	88	36
6-7	LAA-AND	1	1652	528	520	428	177
			5	17	17	14	6
5-6	AND-OBE	2	10023	3200	3156	2595	1072
			27	103	102	84	35
5-6	AND-OBE	1	3084	935	971	736	330
			8	32	31	26	11
4-5	OBE-BRI	2	9524	3041	2999	2466	1018
			26	98	97	80	33
4-5	OBE-BRI	1	4394	1403	1384	1138	470
			12	45	45	37	15
4-4.3	BRI-ASC	Z	5591	1785	1760	1448	598
			15	58	57	47	19
4-4.2	BRI-SAA	Z	3636	1129	1113	915	378
			10	36	36	30	12
4-4.1	BRI-ZER	Z	9253	2954	2913	2396	990
			25	95	94	77	32
3-4	SPI-BRI	1	11615	3708	3657	3007	1242
			32	120	118	97	40
3-3.1	SPI-GST	Z	4544	1451	1431	1177	466
			12	47	46	38	15
2-4	INT-BRI	2	4613	1473	1452	1194	493
			13	48	47	39	16
2-3	INT-SPI	1	11226	3584	3535	2907	1201
			31	118	114	94	39
2-2.2	INT-GRI	Z	3165	1010	996	819	338
			9	33	32	26	11
2-2.1	INT-LAU	Z	2799	894	881	725	299
			8	20	28	23	10
1-2	LUZ-INT	1	9443	3015	2973	2445	1010
			26	97	96	79	33

Abbildung 26: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke Sommer hin/zurück (Monate, Durchschnitt pro Tag)

Strecke	Orte	Tr	Jahr	Okt	Nov	Dez
			Tag	Tag	Tag	Tag
1-2	LUZ-INT	1	3327	1010	1376	940
			9	33	44	30
2-2.1	INT-LAU	Z	986	298	408	279
			3	10	13	9
2-2.2	INT-GRI	Z	1115	338	461	315
			3	11	15	10
2-3	INT-SPI	1	3855	1201	1636	1118
			11	39	53	38
2-4	INT-BRI	2	1625	493	672	459
			4	16	22	15
3-3.1	SPI-GST	Z	1601	486	662	453
			4	16	21	15
3-4	SPI-BRI	1	4092	1242	1693	1157
			11	40	55	37
4-4.1	BRI-ZER	Z	3260	990	1349	922
			9	32	44	30
4-4.2	BRI-SAA	Z	1246	378	515	352
			3	12	17	11
4-4.3	BRI-ASC	Z	1970	598	815	557
			5	19	26	18
4-5	BRI-OBE	1	1548	470	641	438
			4	15	21	14
4-5	BRI-OBE	2	3355	1018	1388	948
			9	33	45	31
5-6	OBE-AND	1	1086	330	450	307
			3	11	15	10
5-6	OBE-AND	2	3531	1072	1461	998
			10	35	47	32
6-7	AND-LAA	1	582	177	241	165
			2	6	8	5
6-7	AND-LAA	2	3711	1127	1536	1049
			10	36	50	34
7-8	LAA-CHU	1	220	67	91	62
			1	2	3	2
7-8	LAA-CHU	2	3551	1078	1469	1004
			10	35	47	32
8-8.1	CHU-ARO	Z	856	260	354	242
			2	8	11	8
8-8.2	CHU-DAV	Z	1929	586	798	545
			5	19	26	18
8-9	CHU-STM	2	2060	625	852	582
			6	20	27	19

Strecke	Orte	Tr	Jahr	Okt	Nov	Dez
			Tag	Tag	Tag	Tag
8-9	STM-CHU	2	2060	625	852	582
			6	20	27	19
8-8.2	DAV-CHU	Z	1929	586	798	545
			5	19	26	18
8-8.1	ARO-CHU	Z	856	260	354	242
			2	8	11	8
7-8	CHU-LAA	1	220	67	91	62
			1	2	3	2
7-8	CHU-LAA	2	3551	1078	1469	1004
			10	35	47	32
6-7	LAA-AND	1	582	177	241	165
			2	6	8	5
6-7	LAA-AND	2	3711	1127	1536	1049
			10	36	50	34
5-6	AND-OBE	2	3531	1072	1461	998
			10	35	47	32
5-6	AND-OBE	1	1086	330	450	307
			3	11	15	10
4-5	OBE-BRI	1	1548	470	641	438
			4	15	21	14
4-5	OBE-BRI	2	3355	1018	1388	948
			9	33	45	31
4-4.3	BRI-ASC	Z	1970	598	815	557
			5	19	26	18
4-4.2	BRI-SAA	Z	1246	378	515	352
			3	12	17	11
4-4.1	BRI-ZER	Z	3260	990	1349	922
			9	32	44	30
3-4	SPI-BRI	1	4092	1242	1693	1157
			11	40	55	37
3-3.1	SPI-GST	Z	1601	486	662	453
			4	16	21	15
2-4	INT-BRI	2	1625	493	672	459
			4	16	22	15
2-3	INT-SPI	1	3855	1201	1636	1118
			11	39	53	38
2-2.2	INT-GRI	Z	1115	338	461	315
			3	11	15	10
2-2.1	INT-LAU	Z	986	298	408	279
			3	10	13	9
1-2	LUZ-INT	1	3327	1010	1376	940
			9	33	44	30

Abbildung 27: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke Herbst hin/zurück (Monate, Durchschnitt pro Tag)

Aus der Anzahl der Gepäckstücke zwischen den Knoten lässt sich die Anzahl der transportierenden Koffer auf den einzelnen Strecken berechnen (pro Jahr, pro Monat, pro Tag). Dies ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Transportkapazitäten auch zu Spitzenzeiten in genügender Grösse verfügbar sind. Durch die Aufteilung der Hauptstrecke auf zwei Transporte können die Koffer auch in der Hauptreisezeit Sommer auf allen Abschnitten mit Kleinlastwagen ohne Anhänger transportiert werden, was auch auf allen Zubringerstrecken gilt. Dies macht das Handling an den Umschlagsplätzen der Knoten einfacher.

Bei der Aufteilung der beförderten Gepäckstücke auf die Monate ist festzuhalten, dass in dieser Variante berücksichtigt wurde, dass von den verkauften Packages $\frac{3}{4}$ in den Frühlings-, Sommer- und Herbstmonaten und nur $\frac{1}{4}$ auf die Wintermonate entfallen. Dies ist begründet mit dem Umstand, dass Ferien mit mehreren Aufenthaltsorten im Sommerhalbjahr wesentlich häufiger sind als im Winterhalbjahr.

Bewertung

Mit der Simulation der Variante des Transportsystems auf der Lötschberg Bergstrecke nach Saisonzeiten nimmt die Stabilität des Transportsystem nochmals zu. Im Winter wird mit dem Paket «Winter light» mit dem Verzicht auf die Winter-Topkurorte ein einfaches Transportkonzept zwischen Luzern und Andermatt mit den zwei Zubringerstrecken Gstaad – Spiez und Locarno – Brig eingeführt. Diese Variante bringt den grossen Vorteil, dass ganz auf Bahntransporte verzichtet werden kann. Zudem ist die tagesgenaue Lieferung der Gepäckstücke zwischen allen Knoten garantiert, dies zu kundenfreundlichen Abhol- und Lieferzeiten.

Im Frühling, Sommer und Herbst verbleibt die Doppelführung auf den Hauptstrecken Luzern – Chur und Interlaken – St. Moritz. Dadurch ist die tagesgenaue Lieferung der Gepäckstücke nicht zwischen allen Knoten möglich.

Die Kosten im Durchschnitt über alle Saisonzeiten pro transportiertes Gepäckstück sind mit CHF 22.30 marktfähig. Wegen tieferer Auslastung sind sie im Winter und Herbst aber deutlich höher als im Frühling und im Sommer

Fazit: Bei der Simulation in der vorliegenden Variante mit Packages nach Jahreszeiten sind alle Vorbehalte entkräftet. Die Abhol- und Lieferzeiten sind kundenfreundlich. Das Transportsystem darf als sehr stabil eingestuft werden. Die vorgenommenen Einschränkungen sind überschaubar, der skizzierte Gepäcktransport im Alpenraum sowie die Preise sind sehr attraktiv.

Simulation Gepäckstücke zur Variante Lötschberg Bergstrecke Saisonzeiten optimiert

Schritt 1: Knoten und Transportkonzept

Diese Simulation übernimmt die Transportkonzepte der Jahreszeiten Winter (Winter light), Frühling und Herbst. Eine bedeutende Optimierung kann für den Sommer, mit über 72'000 beförderten Gepäckstücken die Hauptreisezeit, realisiert werden. Der Zeitbedarf für die Strecke Luzern nach Andermatt über Interlaken, Autoverlad Lötschberg und Furkapass beträgt über sieben Stunden.

Im Sommer steht eine alternative Strecke zur Verfügung, die lediglich dreieinhalb Stunden in Anspruch nimmt. Diese führt von Luzern über Meiringen und den Sustenpass nach Andermatt. Das neue Streckenkonzept mit dieser Hauptstrecke Luzern über den Sustenpass nach St. Moritz mit neuen Zulieferstrecken im Berner Oberland (Gstaad, Grindelwald und Lauterbrunnen via Interlaken) und dem Wallis (Zermatt, Saas Fee) und dem Tessin (Locarno) via Brig und Oberwald, weist gegenüber dem Konzept der Doppelführung viele Vorteile auf:

- Verzicht auf Doppelführung der Hauptstrecke;
- Alle Knoten sind tagesgenau erreichbar;
- Kundenfreundliche Abhol- und Lieferzeiten;
- Nochmals günstigere Kosten.

Der Sustenpass ist in der Regel von Anfangs Juni bis Ende Oktober geöffnet, und während der definierten Sommer-Saisonzeit von Anfangs Juli bis Mitte Oktober gut befahrbar. Der Knoten Spiez wird auf der Zubringerstrecke von Gstaad im Sommer nicht angefahren, dafür wird der Knoten Meiringen auf der Hauptstrecke auch als Umschlagplatz eingeführt.

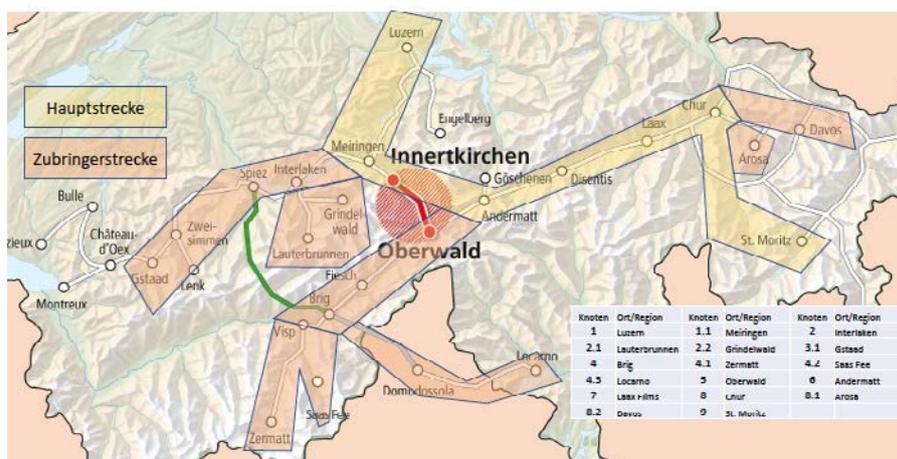


Abbildung 1: Transportkonzept mit Hauptstrecke und Zubringerstrecken Sommer mit Sustenpass

Die Transportkonzepte der übrigen Jahreszeiten Winter (Winter light), Frühling und Herbst bleiben unverändert.

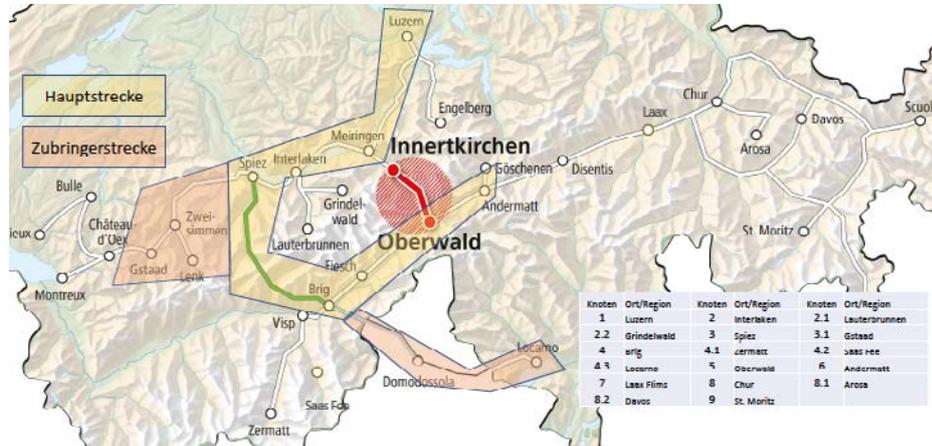


Abbildung 2: Transportkonzept mit Haupt- und Zubringerstrecken Winter

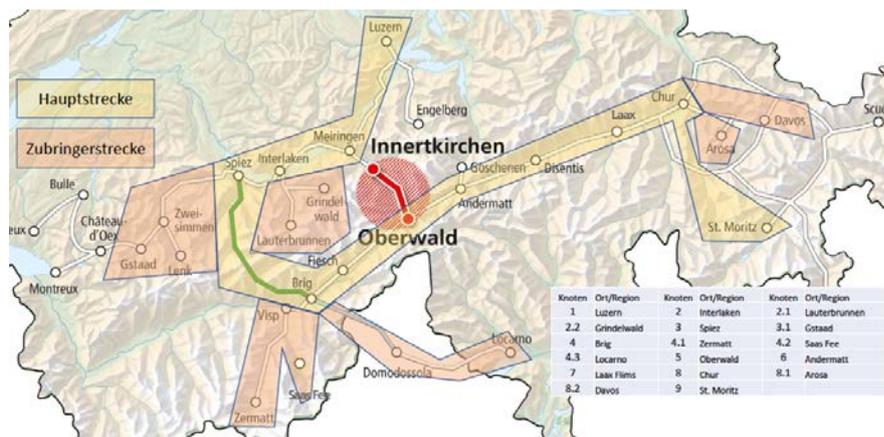


Abbildung 3: Transportkonzept mit Haupt- und Zubringerstrecken Frühling, Herbst

Im Winter ist die tagesgenaue Zustellung zu allen verbleibenden Knoten möglich. Im Frühjahr und im Herbst sieht das Transportkonzept weiterhin vor, dass auf der Hauptstrecke zwei Transporte (Luzern – Chur, Interlaken – St. Moritz) geführt werden. Die Transporte werden via Lötschberg Autoverlad sowie über die Pässe Furka und Oberalp geführt.

Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region	Knoten	Ort/Region
1	Luzern	4	Brig	7	Laax/Flims
2	Interlaken	4.1	Zermatt	8	Chur
2.1	Lauterbrunnen	4.2	Saas Fee	8.1	Davos
2.2	Grindelwald	4.3	Locarno	8.2	Arosa
3	Spiez	5	Obergoms	9	St. Moritz
3.1	Gstaad	6	Andermatt		

Gepäcklieferung zu allen Knoten möglich

Keine Lieferung zu Knoten St. Moritz, Davos und Arosa möglich

Keine Lieferung zu Knoten Luzern, Lauterbrunnen, Grindelwald und Gstaad möglich

Abbildung 4: Liste der bedienten Knoten Frühling, Sommer und Herbst

Knoten	Ort/Region	Kno- ten	Ort/Region	Kno- ten	Ort/Region
1	Luzern	3.1	Gstaad	6	Andermatt
1.1	Meiringen	4	Brig	7	Laax/Flims
2	Interlaken	4.1	Zermatt	8	Chur
2.1	Lauterbrunnen	4.2	Saas Fee	8.1	Davos
2.2	Grindelwald	4.3	Ascona	8.2	Arosa
3	Spiez	5	Obergoms	9	St. Moritz

Gepäcklieferung zu allen Knoten möglich

Knoten wird nicht bedient

Abbildung 5: Liste der bedienten Knoten im Sommer

Im Winter ist die tagesgenaue Zustellung zwischen allen bedienten Knoten möglich. Mit dem abgespeckten Netz sind Abhol- und Lieferzeiten sehr kundenfreundlich.

WINTER		LUZERN ANDERMATT				WINTER		ANDERMATT LUZERN			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab			an	ab	an	ab
Luzern	1		09:00			St. Moritz	9				
Lauterbrunnen	2.1					Davos	8.2				
Grindelwald	2.2					Arosa	8.1				
Interlaken	2	10:25	10:45	10:15		Chur	8				
Gstaad	3.1				10:00	Laax/Flims	7				
Spiez	3	11:05	11:25	11:00		Andermatt	6		09:45		
Zermatt	4.1					Oberwald	5	10:20	10:40		
Saas Fee	4.2					Brig	4	11:40	12:00		
Ascona	4.3					Zermatt	4.1				
Brig	4	13:40	14:00	11:35	14:10	Saas Fee	4.2				
Oberwald	5	15:00	15:35			Ascona	4.3				
Andermatt	6	16:00				Spiez	3	14:15	14:35		14:35
Laax/Flims	7					Gstaad	3.1			15:35	
Chur	8					Interlaken	2	14:55	15:15		15:15
Arosa	8.1					Lauterbrunnen	2.1				
Davos	8.2					Grindelwald	2.2				
St. Moritz	9					Luzern	1	16:50			

Abbildung 6: Transportzeiten Hin - und Rückweg Winter

Der Transport im Frühling und Herbst, von Luzern nach Chur nimmt die Gepäckstücke von den Zulieferstrecken von Lauterbrunnen, Grindelwald und Gstaad, auf. Diese können tagesgenau nicht nach St. Moritz, Davos und Arosa geliefert werden. Dasselbe gilt für den Transport von St. Moritz nach Interlaken, der die Gepäckstücke von Davos, Arosa und St. Moritz aufnimmt. Diese können am Abend nicht mehr nach Luzern, Grindelwald, Lauterbrunnen und Gstaad ausgeliefert werden.

FRÜHLING HERBST		LUZERN CHUR				INTERLAKEN ST. MORITZ			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
Luzern	1		09:00						
Lauterbrunnen	2.1								09:45
Grindelwald	2.2								09:45
Interlaken	2	10:25	10:45	10:15			09:00		
Gstaad	3.1								10:00
Spiez	3	11:05	11:25	11:00					
Zermatt	4.1								10:30
Saas Fee	4.2								10:15
Ascona	4.3								10:00
Brig	4	13:40	14:00			11:35	11:55	11:15	
Oberwald	5	15:00	15:20			12:55	13:15		
Andermatt	6	16:20	16:40			14:30	14:50		
Laax/Flims	7	18:00	18:20			16:15	16:35		
Chur	8	18:45				16:55	17:15		17:15
Arosa	8.1							18:00	
Davos	8.2							18:35	
St. Moritz	9					19:00			

FRÜHLING HERBST		ST. MORITZ INTERLAKEN				CHUR LUZERN			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab	an	ab	an	ab
St. Moritz	9		09:00						
Davos	8.2								09:25
Arosa	8.1								10:00
Chur	8	10:45	11:05	10:45			09:00		
Laax/Flims	7	11:25	11:45			09:30	09:50		
Andermatt	6	13:10	13:30			11:15	11:35		
Oberwald	5	14:45	15:05			12:35	12:55		
Brig	4	16:05	16:25			13:55	14:15		16:30
Zermatt	4.1								17:15
Saas Fee	4.2								17:30
Ascona	4.3								17:45
Spiez	3					16:25	16:45		16:45
Gstaad	3.1							17:45	
Interlaken	2	19:00				17:05	17:25		17:25
Lauterbrunnen	2.1							18:00	
Grindelwald	2.2							18:00	
Luzern	1					19:00			

Abbildung 5: Transportzeiten Hin - und Rückweg Frühling und Herbst

Das neue Transportkonzept für den Sommer besticht durch die kurzen Fahrzeiten entlang der Hauptstrecke. Drehpunkt für alle Transporte ist Andermatt (Ankunft 13:00, Abfahrt 13:30). Dies eröffnet Optionen für die betriebliche Abwicklung.

SOMMER					SOMMER						
		LUZERN ST. MORITZ						ST. MORITZ LUZERN			
Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke		Knoten	Nr.	Hauptstrecke		Zubringerstrecke	
		an	ab	an	ab			an	ab		
Luzern	1		09:45			St. Moritz	9		08:00		
Lauterbrunnen	2.1					Davos	8.2				08:15
Grindelwald	2.2					Arosa	8.1				09:00
Gstaad	3.1					Chur	8	09:45	10:05	09:45	
Interlaken	2			10:00	10:20	Laax/Flims	7	10:50	11:10		
Meiringen	1.1	11:00	11:30	11:00		Andermatt	6	13:00	13:30		13:30
Zermatt	4.1				09:00	Oberwald	5			14:45	15:05
Saas Fee	4.2				09:15	Brig	4			16:05	16:30
Ascona	4.3				08:45	Zermatt	4.1			17:30	
Brig	4			10:00	10:30	Saas Fee	4.2			17:15	
Oberwald	5			11:30	12:00	Ascona	4.3			17:45	
Andermatt	6	13:00	13:30	13:00		Meiringen	1.1	15:15	15:35		15:35
Laax/Flims	7	15:15	15:35			Interlaken	2			16:10	16:30
Chur	8	16:20	16:40		16:40	Lauterbrunnen	2.1			17:00	
Arosa	8.1			17:30		Grindelwald	2.2			17:15	
Davos	8.2			18:15		Gstaad	3.1			18:00	
St. Moritz	9	18:30				Luzern	1	16:45			

Abbildung 6: Transportzeiten Hin - und Rückweg Sommer

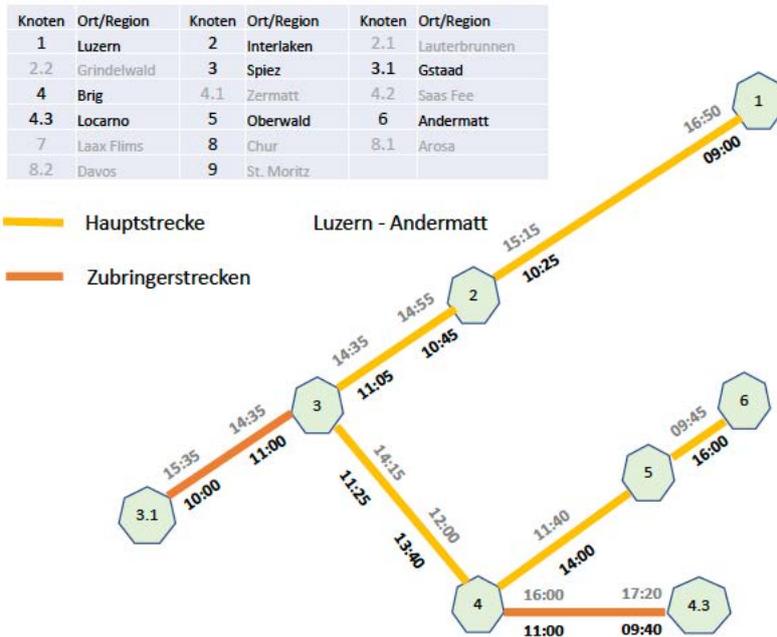


Abbildung 7: Transportkonzept mit Transportzeiten Winter

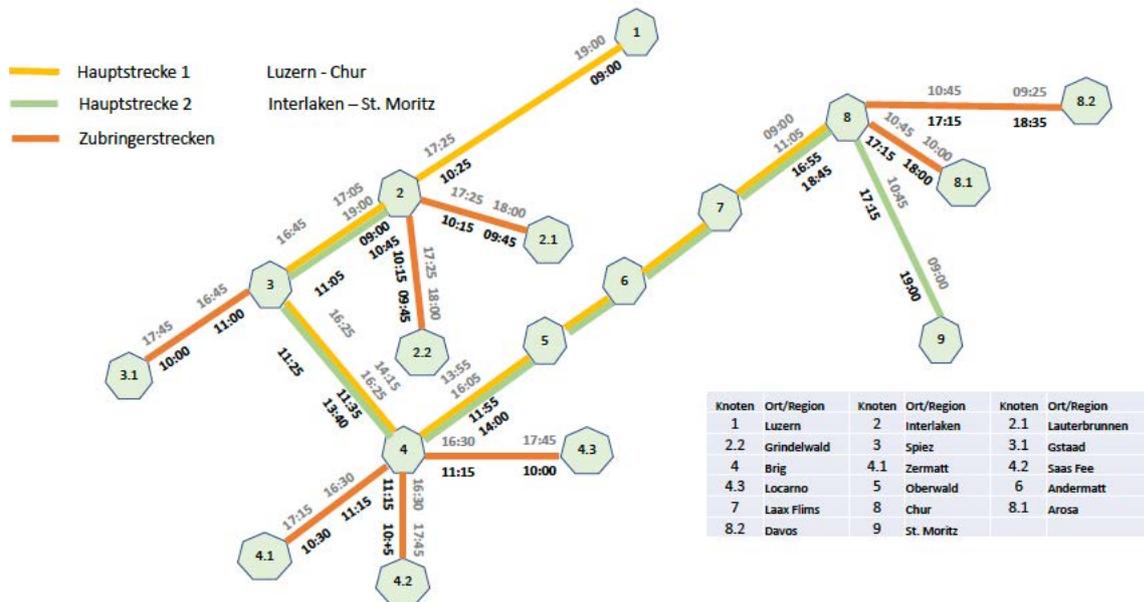


Abbildung 8: Transportkonzept mit Transportzeiten Frühling, Herbst

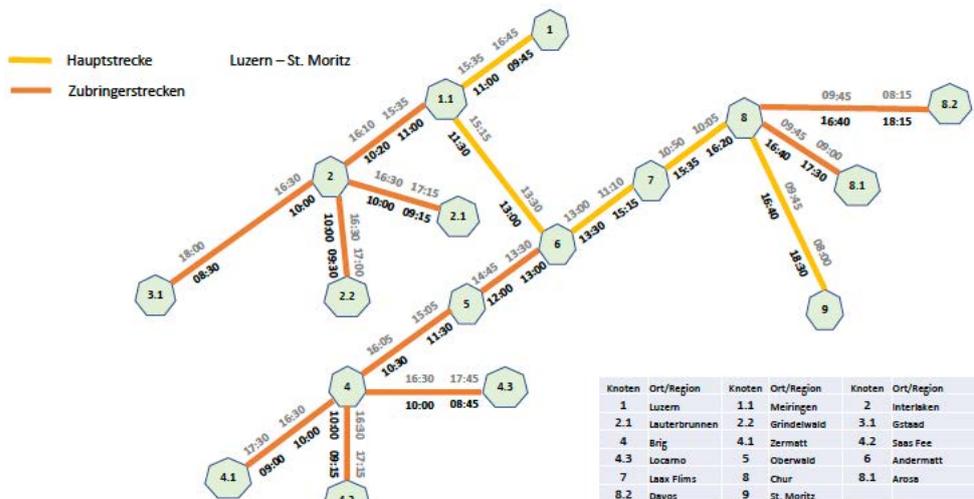


Abbildung 9: Transportkonzept mit Transportzeiten Sommer

Die insgesamt 171'000 transportierten Gepäckstücke werden auf die Saisonzeiten aufgeteilt. Dabei werden weiterhin dem Winter weniger Packages zugeteilt als in anderen Jahreszeiten. Dies ist begründet, dass Reisen mit mehreren Aufenthaltsorten im Winter noch verbreitet sind. Bei der Zuteilung der Kofferstücke wird auch die Länge der Jahreszeiten berücksichtigt.

Somit ergeben sich für den Winter für die Zeit vom 16. Dezember bis 15. April gut 27'000, für das Frühjahr vom 16. April bis 30. Juni knapp 43'000, in der Hauptreisezeit Sommer vom 01. Juli bis 15. Oktober 75'500, und für den Herbst vom 16. Oktober bis 15. Dezember 26'500 Gepäckstücke.

Von	Nach	Strecke	km	Kosten retour
Luzern	Oberwald	Hauptstr. 2	230	175'450 CHF
Oberwald	Andermatt	Hauptstr. 2	Autoverlad	39'688 CHF
Grindelwald	Interlaken	Zubringer	21	84'700 CHF
Lauterbrunnen	Interlaken	Zubringer	13	32'670 CHF
Gstaad	Spiez	Zubringer	54	48'400 CHF
Zermatt	Brig	Zubringer	39	144'958 CHF
Saas Fee	Brig	Zubringer	35	79'618 CHF
Locarno	Brig	Zubringer	109	230'142 CHF
Total				835'626 CHF

Abbildung 9: Berechnung Transportkosten Winter

Kostenberechnung Frühling/ Herbst				
Von	Nach	Strecke	km	Kosten retour
Luzern	Oberwald	Hauptstr. 2	230	198'650 CHF
Oberwald	Chur	Hauptstr. 2	169	187'416 CHF
Interlaken	Oberwald	Hauptstr. 1	165	134'808 CHF
Oberwald	St. Moritz	Hauptstr. 1	254	274'822 CHF
Grindelwald	Interlaken	Zubringer	21	95'900 CHF
Lauterbrunnen	Interlaken	Zubringer	13	36'990 CHF

Gstaad	Spiez	Zubringer	54	54'800 CHF
Zermatt	Brig	Zubringer	39	164'126 CHF
Saas Fee	Brig	Zubringer	35	90'146 CHF
Locarno	Brig	Zubringer	109	260'574 CHF
Chur	Davos	Zubringer	60	106'312 CHF
Chur	Arosa	Zubringer	50	68'226 CHF
Total				1'672'770 CHF

Abbildung 10: Berechnung Transportkosten Frühjahr und Herbst

Kostenberechnung Sommer				
Von	Nach	Strecke	km	Kosten retour
Luzern	Meiringen	Hauptstr.	56	43'700 CHF
Gstaad	Meiringen	Zubringer	99	77'300 CHF
Grindelwald	Interlaken	Zubringer	21	74'900 CHF
Lauterbrunnen	Interlaken	Zubringer	13	28'890 CHF
Meiringen	Andermatt	Hauptstr.	61	148'000 CHF
Zermatt	Brig	Zubringer	39	128'186 CHF
Saas Fee	Brig	Zubringer	35	70'406 CHF
Locarno	Brig	Zubringer	109	203'514 CHF
Brig	Andermatt	Zubringer	67	162'600 CHF
Andermatt	St. Moritz	Hauptstr.	217	170'770 CHF
Chur	Davos	Zubringer	60	83'032 CHF
Chur	Arosa	Zubringer	50	53'286 CHF
Total				1'244'584 CHF

Abbildung 11: Berechnung Transportkosten Sommer

Jahreszeit	Kosten	pro Gepäckstück
Winter	835'626 CHF	32.04 CHF
Frühling	927'960 CHF	21.61 CHF
Sommer	1'244'584 CHF	16.50 CHF
Herbst	744'810 CHF	28.03 CHF
Transportkosten	3'752'980 CHF	21.95 CHF

Abbildung 12: Berechnung Transportkosten pro Gepäckstück

Die Gesamtkosten für den Transport der Gepäckstücke bei diesem Transportkonzept mit Unterschieden nach Saisonzeiten betragen insgesamt knapp 3.8 Mio. CHF pro Jahr oder im Durchschnitt knapp 22.00 CHF pro Gepäckstücke. Die 16.50 CHF pro transportiertem Gepäckstück im Sommer sind Ergebnis des gestrafften Transportkonzeptes mit Verzicht auf Doppelführung der Hauptstrecke.

Zweiter Schritt: Anzahl Koffer pro Knoten und Strecke

Knoten	Gemeindenname	Total Logiernächte	LN Knoten	Gepäckstücke	Knoten	Gemeindenname	Total Logiernächte	LN Knoten	Gepäckstücke
Schweiz					17'076				
4.3	Ascona	408'033	713'466	8816		Lungern	17'076		
	Locarno	305'413				Giswil	11'462		
	Montreux	489'171				Sachslen	74'457		
3.1	Gstaad/Saanen	362'566	987'612	11237		Sarnen	57'446		
	Lenk	121'140				Hergiswil (NW)	30'392		
	Zweisimmen	14'735				Horw	45'282		
3	Spiez	114'961	433'793	6346	1	Luzern	1'382'980	2'352'719	23293
	Kandersteg	101'453				Kriens	100'601		
	Frutigen	11'404				Emmetten	31'486		
	Adelboden	205'975				Stansstad	120'777		
	Leissigen	21'927				Stans	33'364		
						Kerns	88'824		
2	Interlaken	781'007	1'740'705	17888		Engelberg	358'572		
	Unterseen	144'697			6	Andermatt	156'613	156'613	3898
	Matten bei Interlaken	72'124				Tujetsch	60'899		
	Bönigen	261'135				Disentis/Mustér	30'114		
	Wilderswil	121'489				Illanz/Glion	21'968		
	Iseltwald	21'896			7	Laax/Flims	392'089	505'070	6975
	Ringgenberg (BE)	29'244			8	Chur	194'257	194'257	4230
	Brienz (BE)	80'265				Klosters-Serneus	140'465		
	Meiringen	84'214			8.2	Davos	915'180	1'552'815	16229
	Hasliberg	94'640				Zernez	66'809		
	Innertkirchen	21'018				Val Müstair	50'964		
	Guttannen	7'049				Scuol	218'432		
2.1	Lauterbrunnen	548'751	548'751	7361		Samnaun	160'965		
2.2	Grindelwald	657'603	657'603	8322		Bergün Filisur	63'313		
	Saas Allmagell	56'798			8.1	Arosa	384'017	447'330	6465
4.2	Saas Fee	319'971	433'890	6347	9	St. Moritz	752'409	1'708'991	17608
	Saas Grund	57'121				Pontresina	304'202		
4.1	Zermatt	1'513'957	1'595'957	16610		Sils im Engadin/Segl	212'825		
	Täsch	82'000				Silvaplana	80'877		
	Visp	38'900				Celerina/Schlarigna	104'541		
4	Brig-Glis	159'746	346'963	5579		Samedan	73'832		
	Naters	53'569				Zuoz	104'541		
	Mörel-Filet	13'700				Brusio	1'932		
						Poschiavo	73'832		

Abbildung 13: Basis Hotellogiernächte pro Knoten (2019)

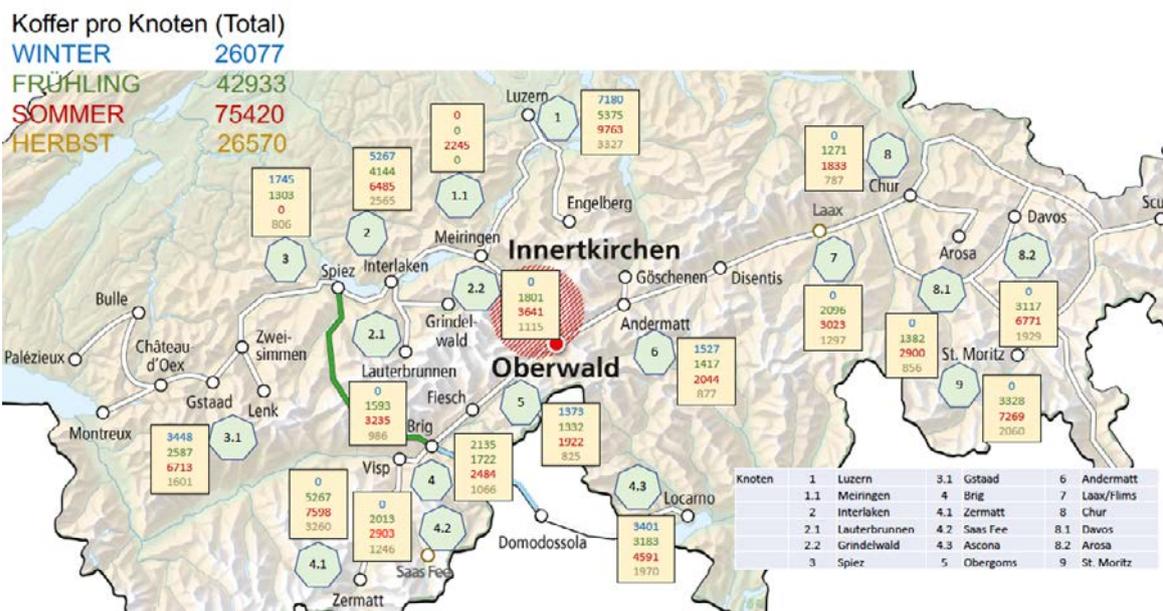


Abbildung 14: Verteilung der Koffer auf die Knoten nach Jahreszeiten

Die Aufteilung der Koffer nach Jahreszeiten berücksichtigt die unterschiedlichen Transportsysteme und damit verbunden die unterschiedlichen Attraktivitäten der Strecken. Der Knoten Spiez wird im Sommer nicht bedient, dafür aber Meiringen.

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	LOC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV	
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2	
St. Moritz	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Davos	8.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Arosa	8.1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chur	8	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laax/Flims	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Andermatt	6	3	3	0	0	3	3	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Oberwald	5	3	3	0	0	3	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Locarno	4.3	3	3	0	0	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saas Fee	4.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zermatt	4.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brig	4	3	3	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gstaad	3.1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spiez	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grindelwald	2.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lauterbrunnen	2.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Interlaken	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Abbildung 15: Attraktivität der Strecken zwischen den Knoten Winter

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	LOC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV	
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2	
St. Moritz	9	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Davos	8.2	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Arosa	8.1	0	1	0	0	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Chur	8	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	0	0	0	0
Laax/Flims	7	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	0	0	0	0
Andermatt	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0
Oberwald	5	3	3	3	3	3	3	0	3	3	3	0	0	0	0	0	0
Locarno	4.3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0
Saas Fee	4.2	3	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zermatt	4.1	3	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brig	4	3	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gstaad	3.1	3	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spiez	3	3	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grindelwald	2.2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lauterbrunnen	2.1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Interlaken	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Abbildung 16: Attraktivität der Strecken zwischen den Knoten Frühling und Herbst

Knoten	LUZ	MEI	INT	LAU	GRI	GST	BRI	ZER	SAA	LOC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV
	1	1.1	2	2.1	2.2	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2
St. Moritz	9	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Davos	8.2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Arosa	8.2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3		
Chur	8	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	0			
Laax/Flims	7	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3				
Andermatt	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0				
Oberwald	5	3	3	3	3	3	0	3	3	3						
Locarno	4.3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
Saas Fee	4.2	3	3	3	3	3	0	0								
Zermatt	4.1	3	3	3	3	3	0									
Brig	4	3	3	3	3	3										
Gstaad	3.1	3	3	3	3											
Grindelwald	2.2	3	2	2	2											
Lauterbrunnen	2.1	3	2	2												
Interlaken	2	3	2													
Meiringen	1.1	3														

Abbildung 17: Attraktivität der Strecken zwischen den Knoten Sommer

Die Attraktivität der Strecken im Sommer ist durch die tagesgenaue Lieferung zwischen allen Knoten und durch kurze Fahrzeiten – Gäste können im Sommer auch die Postautolinie über den Susten benutzen – gut.

Die Berechnung der transportierten Gepäckstücke zwischen den Knoten erfährt folgerichtig auch Anpassungen bedingt dadurch, dass im Sommer zwischen allen bedienten Strecken Koffer transportiert werden.

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	LOC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2
St. Moritz	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Davos	8.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Arosa	8.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chur	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laax/Flims	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Andermatt	6	972	747	0	0	265	469	233	0	0	368	0				
Oberwald	5	947	727	0	0	258	457	0	0	0	358					
Locarno	4.3	2199	1689	0	0	599	1061	527	0	0						
Saas Fee	4.2	0	0	0	0	0	0	0	0							
Zermatt	4.1	0	0	0	0	0	0	0	0							
Brig	4	1392	1069	0	0	379	671									
Gstaad	3.1	2803	1435	0	0	0										
Spiez	3	1583	405	0	0											
Grindelwald	2.2	0	0	0												
Lauterbrunnen	2.1	0	0													
Interlaken	2	4463														

Abbildung 16: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung Winter

Im Frühling und Herbst gilt die Einschränkung der tagesgenauen Zustellung. Somit werden zwischen gewissen Knoten keine Koffer transportiert. Davon betroffene Orte wie Luzern, Davos oder St. Moritz, weisen dennoch durchaus hohe Frequenzen auf.

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	ASC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV	
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2	
St. Moritz	9	0	467	0	0	0	0	437	1302	498	691	297	306	547	332	507	1272
Davos	8.2	0	431	0	0	0	0	403	1200	459	637	274	282	504	306	467	
Arosa	8.1	0	172	0	0	0	0	161	478	183	254	109	112	201	122		
Chur	8	292	225	92	104	80	141	105	313	120	166	71	73	0			
Laax/Flims	7	482	370	152	172	131	233	173	516	197	274	118	121				
Andermatt	6	404	310	128	144	110	195	97	288	110	153	0					
Oberwald	5	394	302	124	141	107	190	0	281	107	149						
Ascona	4.3	914	702	289	327	249	441	219	652	249							
Saas Fee	4.2	658	505	208	235	179	318	0	0								
Zermatt	4.1	1722	1323	544	615	469	831	0									
Brig	4	579	444	183	207	158	279										
Gstaad	3.1	1165	597	368	416	0											
Spiez	3	658	168	139	157												
Grindelwald	2.2	863	221	0													
Lauterbrunnen	2.1	763	195														
Interlaken	2	1855															

Abbildung 17: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung Frühling

Knoten	LUZ	INT	LAU	GRI	SPI	GST	BRI	ZER	SAA	ASC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV	
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2	
St. Moritz	9	0	467	0	0	0	0	437	1302	498	691	297	306	547	332	507	1272
Davos	8.2	0	431	0	0	0	0	403	1200	459	637	274	282	504	306	467	
Arosa	8.1	0	172	0	0	0	0	161	478	183	254	109	112	201	122		
Chur	8	292	225	92	104	80	141	105	313	120	166	71	73	0			
Laax/Flims	7	482	370	152	172	131	233	173	516	197	274	118	121				
Andermatt	6	404	310	128	144	110	195	97	288	110	153	0					
Oberwald	5	394	302	124	141	107	190	0	281	107	149						
Ascona	4.3	914	702	289	327	249	441	219	652	249							
Saas Fee	4.2	658	505	208	235	179	318	0	0								
Zermatt	4.1	1722	1323	544	615	469	831	0									
Brig	4	579	444	183	207	158	279										
Gstaad	3.1	1165	597	368	416	0											
Spiez	3	658	168	139	157												
Grindelwald	2.2	863	221	0													
Lauterbrunnen	2.1	763	195														
Interlaken	2	1855															

Abbildung 18: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung Herbst

Knoten	LUZ	MEI	INT	LAU	GRI	GST	BRI	ZER	SAA	ASC	OBE	AND	LAA	CHU	ARO	DAV	
	1	2	2.1	2.2	3	3.1	4	4.1	4.2	4.3	5	6	7	8	8.1	8.2	
St. Moritz	9	1756	381	1157	555	627	1136	631	1878	718	997	429	441	789	478	731	1835
Davos	8.2	1618	351	1067	511	578	1047	581	1731	661	919	395	406	727	441	674	
Arosa	8.1	645	140	425	204	230	417	232	690	263	366	158	162	290	176		
Chur	8	422	91	278	133	151	273	152	451	172	239	103	106	0			
Laax/Flims	7	696	151	458	220	249	450	250	744	284	395	170	175				
Andermatt	6	583	126	384	184	208	377	140	416	159	221	0					
Oberwald	5	568	123	374	179	203	367	0	405	155	215						
Ascona	4.3	1319	286	869	417	471	853	316	940	359							
Saas Fee	4.2	949	206	626	300	339	614	0	0								
Zermatt	4.1	2484	539	1637	785	888	1607	0									
Brig	4	834	181	550	264	298	540										
Gstaad	3.1	2254	489	1485	712	805											
Grindelwald	2.2	1245	180	547	262												
Lauterbrunnen	2.1	1101	159	484													
Interlaken	2	2296	332														
Meiringen	1.1	756															

Abbildung 19: Transportierte Gepäckstücke zwischen den Knoten pro Richtung Sommer

Im Sommer, der Hauptreisezeit mit über 75'000 transportierten Gepäckstücken, sind durch das optimale Transportsystem alle Teile des Alpenraums (Wallis, Inner- schweiz, Berner Oberland, Graubünden, Tessin) eingebunden und gut miteinander vernetzt. Die führt zu ansehnlichen Zahlen transportierter Koffer und einer guten Verteilung auf den Strecken.

Berechnet kann weiter basierend der Verteilung der Gepäckstücke auf die Knoten die Anzahl der Koffer, die auf den einzelnen Teilstrecken transportiert werden.

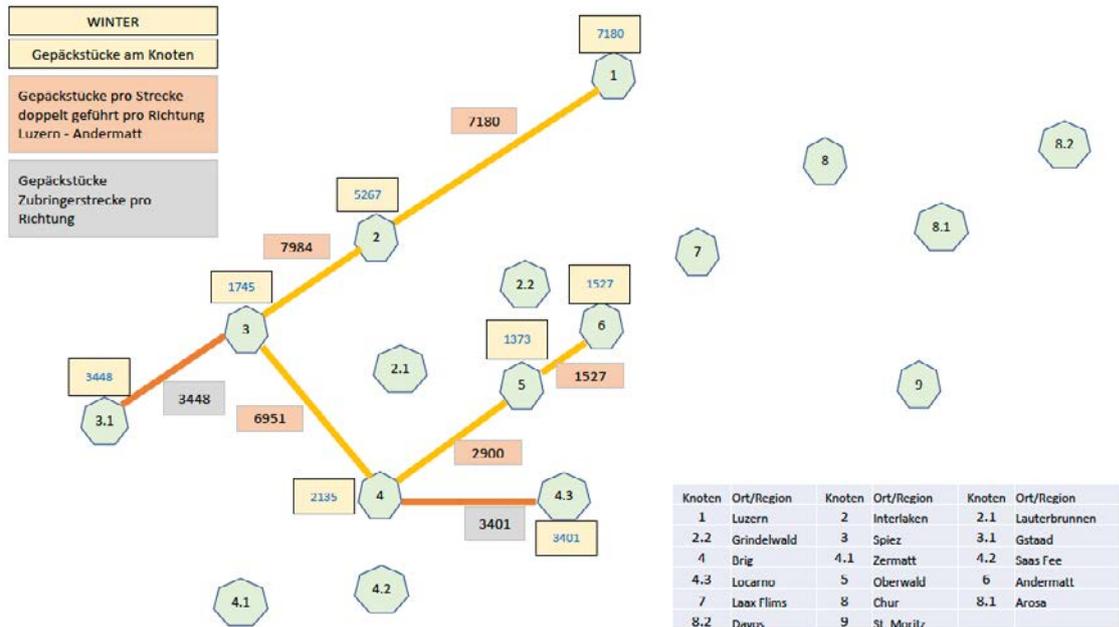


Abbildung 20: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke Winter

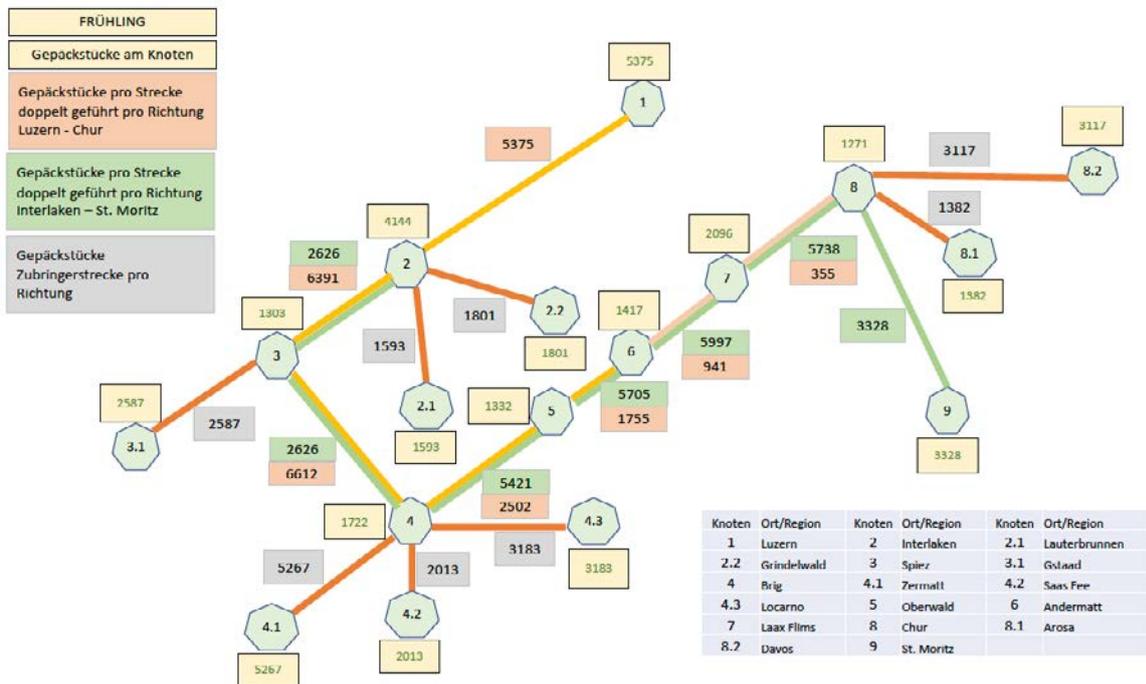


Abbildung 21: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke Frühling

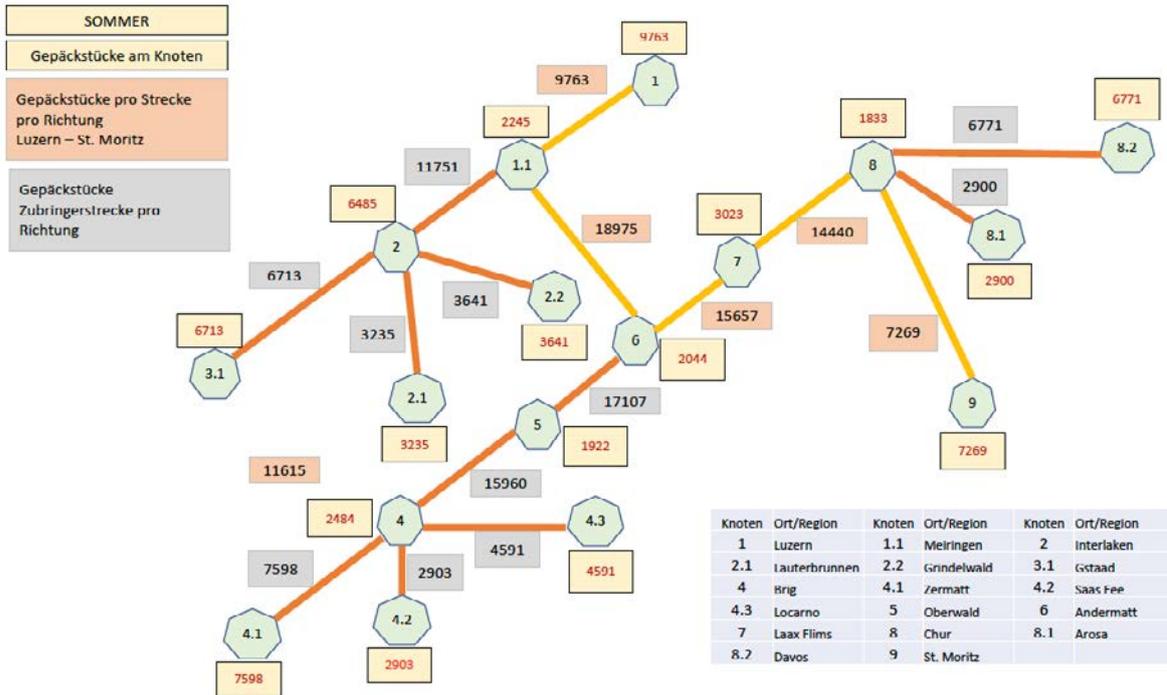


Abbildung 22: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke Sommer

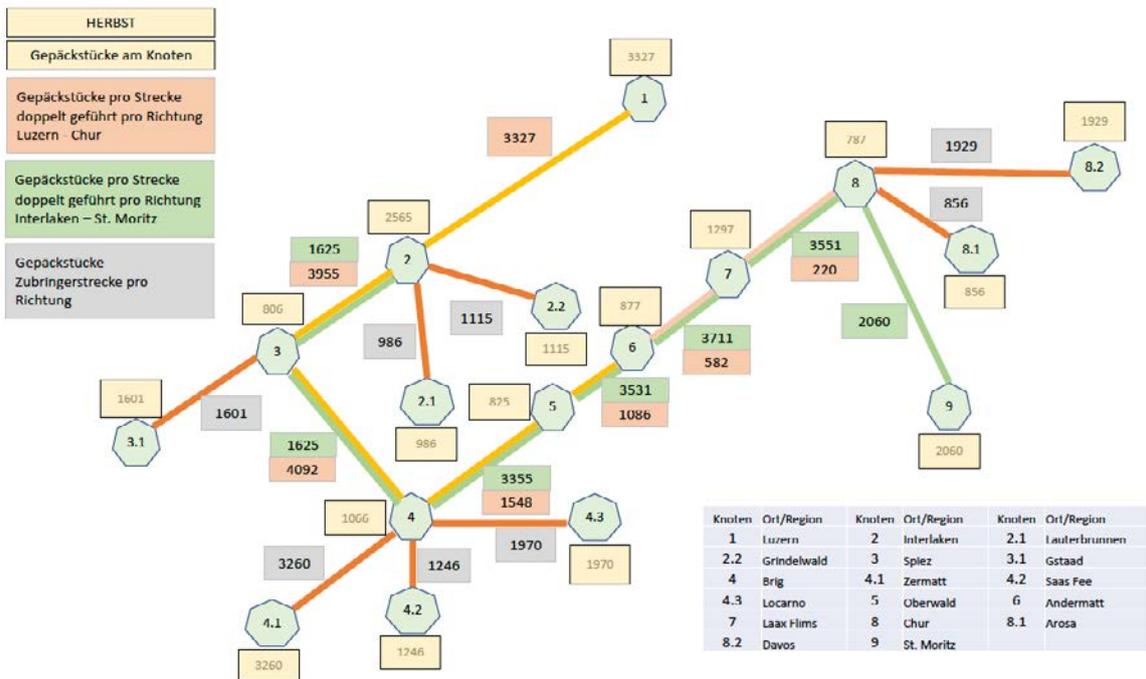


Abbildung 23: Gesamtübersicht Gepäckstücke pro Knoten und pro Strecke Herbst

Strecke	Orte	Tr	Saison					Dez
			Jan	Feb	Mar	Apr	Tag	
1-2	LUZ-INT	1	7180	1688	1853	1995	796	848
			20	54	60	64	26	27
2-2.1	INT-LAU	Z	0	0	0	0	0	0
2-2.2	INT-GRI	Z	0	0	0	0	0	0
2-3	INT-SPI	1	7994	1877	2060	2219	896	943
			22	61	66	72	29	30
2-4	INT-BRI	2	0	0	0	0	0	0
3-3.1	SPI-GST	Z	3448	811	890	958	383	407
			9	26	29	31	12	13
3-4	SPI-BRI	1	6951	1634	1793	1931	771	821
			19	53	58	62	25	26
4-4.1	BRI-ZER	Z	0	0	0	0	0	0
4-4.2	BRI-SAA	Z	0	0	0	0	0	0
4-4.3	BRI-ASC	Z	3401	799	877	945	377	402
			9	26	28	30	12	13
4-5	BRI-OBE	1	2900	682	748	806	322	343
			8	22	24	26	10	11
4-5	BRI-OBE	2	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
5-6	OBE-AND	1	1527	359	394	424	169	180
			4	12	13	14	5	6
5-6	OBE-AND	2	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
6-7	AND-LAA	2	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
7-8	LAA-CHU	2	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
8-8.1	CHU-ARO	Z	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
8-8.2	CHU-DAV	Z	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0
8-9	CHU-STM	2	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0

Abbildung 24: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke Winter hin/zurück (Monate, Durchschnitt pro Tag)

Strecke	Orte	Tr	Frühl.			
			Jan	Apr	Mai	Jun
1-2	LUZ-INT	1	5375	883	1984	2508
			15	28	64	81
2-2.1	INT-LAU	Z	1593	202	598	743
			4	8	19	24
2-2.2	INT-GRI	Z	1801	296	665	840
			5	10	21	27
2-3	INT-SPI	1	6391	1050	2399	2981
			18	34	76	96
2-4	INT-BRI	2	2626	432	969	1225
			7	14	31	40
3-3.1	SPI-GST	Z	2587	425	955	1207
			7	14	31	39
3-4	SPI-BRI	1	6012	1099	2441	3085
			16	35	79	100
4-4.1	BRI-ZER	Z	5267	896	1944	2457
			14	28	63	79
4-4.2	BRI-SAA	Z	2013	301	743	939
			6	11	24	30
4-4.3	BRI-ASC	Z	3183	523	1175	1485
			9	17	38	48
4-5	BRI-OBE	1	2502	411	923	1167
			7	13	30	38
4-5	BRI-OBE	2	5421	891	2001	2529
			15	29	65	82
5-6	OBE-AND	1	1755	288	648	819
			5	9	21	26
5-6	OBE-AND	2	5705	937	2106	2662
			16	30	68	86
6-7	AND-LAA	1	941	155	347	439
			3	5	11	14
6-7	AND-LAA	2	5997	965	2214	2798
			16	32	71	90
7-8	LAA-CHU	1	5267	896	1944	2457
			14	28	63	79
7-8	LAA-CHU	2	5738	943	2118	2677
			16	30	68	86
8-8.1	CHU-ARO	Z	1382	227	510	645
			4	7	16	21
8-8.2	CHU-DAV	Z	3117	512	1151	1454
			9	17	37	47
8-9	CHU-STM	2	3328	547	1229	1553
			9	18	40	50

Abbildung 25: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke Frühling hin/zurück (Monate, Durchschnitt pro Tag)

Strecke	Orte	Tr	Jahr	Jul	Aug	Sep	Okt
			Tag	Tag	Tag	Tag	Tag
1-1.1	LUZ-MEI	1	9763	3117	3074	2528	1044
			27	101	99	82	34
2-2.1	INT-LAU	Z	3235	1033	1019	838	346
			9	33	33	27	11
2-2.2	INT-GRI	Z	3641	1162	1146	943	389
			10	37	37	30	13
2-3	INT-GST	Z	6713	2143	2114	1738	718
			18	69	68	56	23
2-1.1	INT-MEI	Z	11751	3752	3700	3043	1257
			32	121	119	98	41
1.1-6	MEI-AND	1	18975	6058	5974	4913	2029
			52	195	193	158	65
4-4.1	BRI-ZER	Z	7598	2426	2392	1967	812
			21	78	77	63	26
4-4.2	BRI-SAA	Z	2903	927	914	752	310
			8	30	29	24	10
4-4.3	BRI-LOC	Z	4591	1466	1445	1189	491
			13	47	47	38	16
4-5	BRI-OBE	Z	15960	5096	5025	4132	1707
			44	164	162	133	55
5-6	OBE-AND	Z	17107	5462	5386	4429	1829
			47	176	174	143	59
6-7	AND-LAA	1	15657	4990	4930	4054	1674
			43	161	159	131	54
7-8	LAAX-CHU	1	14440	4610	4546	3739	1544
			40	149	147	121	50
8-8.1	CHU-ARO	Z	2900	926	913	751	310
			8	30	29	24	10
8-8.2	CHU-DAV	Z	6771	2162	2132	1753	724
			19	70	69	57	23
8-9	CHU-STM	Z	7269	2321	2289	1882	777
			20	75	74	61	25

Strecke	Orte	Tr	Sommer	Jul	Aug	Sep	Okt
			Tag	Tag	Tag	Tag	Tag
8-9	STM-CHU	1	7269	2321	2289	1882	777
			20	75	74	61	25
8-8.2	DAV-CHU	Z	6771	2162	2132	1753	724
			19	70	69	57	23
8-8.1	ARO-CHU	Z	2900	926	913	751	310
			8	30	29	24	10
7-8	CHU-LAA	1	14440	4610	4546	3739	1544
			40	149	147	121	50
6-7	LAA-AND	1	15657	4999	4930	4054	1674
			43	161	159	131	54
5-6	AND-OBE	Z	17107	5462	5386	4429	1829
			47	176	174	143	59
4-5	OBE-BRI	Z	15960	5096	5025	4132	1707
			44	164	162	133	55
4-4.3	BRI-LOC	Z	4591	1466	1445	1189	491
			13	47	47	38	16
4-4.2	BRI-SAA	Z	2903	927	914	752	310
			8	30	29	24	10
4-4.1	BRI-ZER	Z	7598	2426	2392	1967	812
			21	78	77	63	26
1.1-6	AND-MEI	1	18975	6058	5974	4913	2029
			52	195	193	158	65
2-1.1	INT-MEI	Z	11751	3752	3700	3043	1257
			32	121	119	98	41
2-3	INT-GST	Z	6713	2143	2114	1738	718
			18	69	68	56	23
2-2.2	INT-GRI	Z	3641	1162	1146	943	389
			10	37	37	30	13
2-2.1	INT-LAU	Z	3235	1033	1019	838	346
			9	33	33	27	11
1-1.1	LUZ-MEI	1	9763	3117	3074	2528	1044
			27	101	99	82	34

Abbildung 26: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke Sommer hin/zurück (Monate, Durchschnitt pro Tag)

Strecke	Orte	Tr	Jahr	Okt	Nov	Dez
			Tag	Tag	Tag	Tag
1-2	LUZ-INT	1	3327	1010	1376	940
			9	33	44	30
2-2.1	INT-LAU	Z	986	299	408	279
			3	10	13	9
2-2.2	INT-GRI	Z	1115	338	461	315
			3	11	15	10
2-3	INT-SPI	1	3855	1201	1636	1118
			11	39	53	36
2-4	INT-BRI	2	1625	493	672	459
			4	16	22	15
3-3.1	SPI-GST	Z	1601	486	662	453
			4	16	21	15
3-4	SPI-BRI	1	4092	1242	1693	1157
			11	40	55	37
4-4.1	BRI-ZER	Z	3200	990	1349	922
			9	32	44	30
4-4.2	BRI-SAA	Z	1246	378	515	352
			3	12	17	11
4-4.3	BRI-ASC	Z	1970	598	815	557
			5	19	26	18
4-5	BRI-OBE	1	1548	470	641	438
			4	15	21	14
4-5	BRI-OBE	2	3355	1018	1388	948
			9	33	45	31
5-6	OBE-AND	1	1086	330	450	307
			3	11	15	10
5-6	OBE-AND	2	3631	1072	1461	998
			10	36	47	32
6-7	AND-LAA	1	582	177	241	165
			2	6	8	5
6-7	AND-LAA	2	3711	1127	1536	1049
			10	36	50	34
7-8	LAAX-CHU	1	220	67	91	62
			1	2	3	2
7-8	LAAX-CHU	2	3551	1078	1469	1004
			10	35	47	32
8-8.1	CHU-ARO	Z	856	260	354	242
			2	8	11	8
8-8.2	CHU-DAV	Z	1929	596	796	545
			5	19	26	18
8-9	CHU-STM	2	2060	625	852	582
			6	20	27	19

Strecke	Orte	Tr	Jahr	Okt	Nov	Dez
			Tag	Tag	Tag	Tag
8-9	STM-CHU	2	2060	625	852	582
			6	20	27	19
8-8.2	DAV-CHU	Z	1929	596	796	545
			5	19	26	18
8-8.1	ARO-CHU	Z	856	260	354	242
			2	8	11	8
7-8	CHU-LAA	2	3551	1078	1469	1004
			10	35	47	32
7-8	CHU-LAA	1	220	67	91	62
			1	2	3	2
6-7	LAA-AND	2	3711	1127	1536	1049
			10	36	50	34
6-7	LAA-AND	1	582	177	241	165
			2	6	8	5
5-6	AND-OBE	2	3531	1072	1461	998
			10	35	47	32
5-6	AND-OBE	1	1086	330	450	307
			3	11	15	10
4-5	OBE-BRI	2	3355	1018	1388	948
			9	33	45	31
4-5	OBE-BRI	1	1548	470	641	438
			4	15	21	14
4-4.3	BRI-ASC	Z	1970	598	815	557
			5	19	26	18
4-4.2	BRI-SAA	Z	1246	378	515	352
			3	12	17	11
4-4.1	BRI-ZER	Z	3260	990	1349	922
			9	32	44	30
3-4	SPI-BRI	1	4092	1242	1693	1157
			11	40	55	37
3-3.1	SPI-GST	Z	1601	486	662	453
			4	16	21	15
2-4	INT-BRI	2	1625	493	672	459
			4	16	22	15
2-3	INT-SPI	1	3855	1201	1636	1118
			11	39	53	36
2-2.2	INT-GRI	Z	1115	338	461	315
			3	11	15	10
2-2.1	INT-LAU	Z	986	299	408	279
			3	10	13	9
1-2	LUZ-INT	1	3327	1010	1376	940
			9	33	44	30

Abbildung 27: Transportierte Gepäckstücke pro Strecke Herbst hin/zurück (Monate, Durchschnitt pro Tag)

Aus der Anzahl der Gepäckstücke zwischen den Knoten lässt sich die Anzahl der transportierenden Koffer auf den einzelnen Strecken berechnen (pro Jahr, pro Monat, pro Tag). Dies ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Transportkapazitäten auch zu Spitzenzeiten in genügender Grösse verfügbar sind. Im Sommer wird die Hauptstrecke mit Kleinlastwagen und Anhänger befahren. Dies stellt kein Problem dar, die Zeiten für das Handling an den Umladestellen sind grosszügig bemessen.

Bewertung

Die Simulation bringt eine deutliche Optimierung in der Hauptreisezeit Sommer. Durch die neue Hauptstrecke von Luzern nach St. Moritz über den Sustenpass wird die tagesgenaue Lieferung zwischen allen bedienten Knoten möglich. Im Winter wird mit dem Paket «Winter light» mit dem Verzicht auf die Winter-Topkurorte ein einfaches Transportkonzept zwischen Luzern und Andermatt mit den zwei Zubringerstrecken Gstaad – Spiez und Locarno – Brig eingeführt. Diese Variante bringt den grossen Vorteil, dass ganz auf Bahntransporte verzichtet werden kann. Zudem ist die tagesgenaue Lieferung der Gepäckstücke zwischen allen Knoten garantiert, dies zu kundenfreundlichen Abhol- und Lieferzeiten.

Im Frühling und im Herbst verbleibt die Doppelführung auf den Hauptstrecken Luzern – Chur und Interlaken – St. Moritz. Dadurch ist die tagesgenaue Lieferung der Gepäckstücke nicht zwischen allen Knoten möglich.

Die Kosten im Durchschnitt über alle Saisonzeiten pro transportiertes Gepäckstück sind mit CHF 22.00 marktfähig. Wegen tieferer Auslastung sind sie im Winter und Herbst aber deutlich höher als im Frühling und im Sommer.

Fazit: Bei der Simulation in der vorliegenden Variante mit Packages nach Jahreszeiten sind nicht nur alle Vorbehalte entkräftet, sondern es ist für alle Jahreszeiten der Nachweis erbracht, dass ein sehr stabiles Transportsystem für den Gepäcktransport im Alpenraum möglich ist. Die Abhol- und Lieferzeiten sind kundenfreundlich, die Preise für den Koffertransport sind marktfähig.

Die vorgenommenen Reduktionen bei den bedienten Knoten im Winter tragen mit dem Paket «Winter light» den Auslastungen in der Tourismusorten Rechnung. Im Frühling und im Herbst ist die tagesgenaue Lieferung zwischen allen Knoten nicht möglich, die Einschränkungen sind überschaubar. Im Sommer hingegen wird aufgezeigt, dass der Gepäcktransport im ganzen Alpenraum angeboten werden kann.

Anhang 7: Preisberechnung Hotels

Preisberechnung Hotels (publizierte Preise 2023/2024)

Name	Knoten	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Lenkerhof gourmet spa resort	Spiez	242	251	251	212	212	212	212	212	212	212	212	212
Hotel Simmenhof	Spiez	105	105	105	105	105	105	185	105	105	200	G	105
Hotel Eden Spiez	Spiez	120	150	130	135	135	175	175	175	170	160	155	130
Belvedere Strandhotel & Restaurant	Spiez	107	107	117	117	117	117	167	167	130	111	111	102
Relais & Châteaux Waldhotel Doldenhorn	Frutigen	165	163	165	165	140	140	165	140	165	140	270	270
Victoria Jungfrau Grand Hotel & Spa	Interlaken	317	288	288	332	332	427	452	545	457	338	298	277
Carlton-Europe Hotel	Interlaken	95	95	95	124	150	150	150	172	181	124	95	95
Royal ST Georges MGallery	Interlaken	113	113	140	150	173	290	372	361	249	113	113	113
Hotel Interlaken	Interlaken	81	73	73	112	119	119	133	133	133	128	79	74
Metropole Swiss Quality Hotel	Interlaken	79	69	84	83	92	107	151	151	151	125	84	89
Stella Swiss Quality Hotel	Interlaken	75	84	G	88	117	128	160	160	160	108	83	83
Jugendherberge Interlaken	Interlaken	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64
Backpackers Villa Sonnenhof	Interlaken	67	70	52	62	67	70	89	80	77	77	62	62
Seehotel Bönigen	Interlaken	90	90	110	110	125	125	140	140	110	90	90	68
Hotel-Restaurant Alpenblick	Interlaken	113	113	75	109	114	117	112	110	229	111	83	85
Hotel Alpbach	Meiringen	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Hotel Victoria	Meiringen	99	112	99	G	107	125	161	161	123	99	99	99
Das Hotel Panorama	Meiringen	205	225	225	205	120	120	120	120	120	120	85	85
Bären	Meiringen	65	65	65	65	65	65	80	80	80	65	65	65
Gadmer Lodge	Meiringen	125	125	125	125	125	125	125	125	115	115	G	115
Hotel Grimsel Passhöhe	Meiringen	G	G	G	G	G	110	110	120	110	110	G	G
Hotel Baxter	Brig	100	100	100	100	100	100	95	120	120	100	100	100
Alpenblick Wellnesshotel	Goms	105	120	95	85	95	95	95	104	119	95	95	G
Hotel Restaurant Alex	Brig	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122
Badehotel Salina Maris - Wellness & Vintage	Brig	93	100	112	96	97	97	97	103	104	94	G	98
Hotel Alpfrieden	Brig	92	96	92	92	G	95	108	108	98	98	N	N
Hotel Victoria	Brig	N	N	N	N	N	N	70	70	70	70	70	N
Hotel des alpes	Fiesch	110	93	90	74	74	76	98	93	93	80	76	92
Hotel Blinnenhorn	Obergoms	100	100	100	G	G	83	83	83	83	75	G	75
Hotel Restaurant Landhaus	Obergoms	125	165	100	G	G	110	120	120	120	100	G	100
Hotel Hubertus	Obergoms	182	182	182	G	G	123	123	123	123	123	G	182
Golfhotel Riederhof	Obergoms	N	N	N	N	G	210	138	121	115	115	G	N
Hotel Furka	Obergoms	127	127	127	127	127	127	127	127	127	127	127	127
Hotel Walser	Obergoms	85	97	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Hotel Restaurant Tenne	Obergoms	100	100	100	80	80	80	80	80	80	80	80	100
Hotel Glocke	Obergoms	175	205	205	G	G	107	107	146	145	94	99	142
Hotel Schweizerhof Luzern	Luzern	188	188	188	222	252	328	328	322	322	251	202	202
Art Deco Hotel Montana Luzern	Luzern	168	111	115	120	132	174	174	170	170	174	159	128
Hotel Wilden Mann	Luzern	145	145	145	145	150	160	160	160	170	160	145	145
Continental-Park Hotel	Luzern	114	110	123	154	136	158	167	132	132	162	145	136
Hotel Anker	Luzern	83	83	110	102	124	131	117	119	147	107	99	84
Emma's Hotel - Bed & Breakfast	Sarnen	90	97	94	96	96	98	108	107	96	100	96	92
Hotel Kaiserstuhl Lungernsee	Sarnen	79	79	79	79	79	79	105	105	79	79	79	79
Hotel Krone Sarnen	Sarnen	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
Seehotel Wilerbad	Sarnen	187	187	187	187	187	187	180	165	170	170	170	170
H+ Hotel & SPA Engelberg	Engelberg	94	103	81	108	89	92	78	85	96	72	76	81
Hotel Crystal Engelberg	Engelberg	90	100	102	90	85	90	95	95	90	90	90	90
The Chedi Andermatt	Andermatt	405	475	360	270	270	270	375	350	326	270	304	297
Radisson Blu Hotel Reussen	Andermatt	121	167	121	121	106	102	111	110	102	110	110	110
Hotel Crown	Andermatt	110	135	110	G	G	95	99	99	95	110	G	110
Hotel Krüzli	Disentis	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
Hotel La Cruna	Disentis	76	73	66	80	47	47	60	58	56	56	80	76
Catrina Resort Hotel	Disentis	110	115	110	110	79	79	89	79	79	79	110	110
The Alpina Gstaad	Gstaad	750	900	750	G	G	G	500	495	450	G	G	600
Hotel Spitzhorn	Gstaad	135	150	150	G	NA	NA	135	135	135	105	G	105
Hotel Kernen	Gstaad	130	160	130	110	110	110	120	120	110	110	110	110

Golfhotel les Hauts de Gstaad	Gstaad	160	190	160	145	145	145	155	155	155	155	140	140
Hotel Spinne	Grindelwald	193	255	255	211	211	211	255	255	237	202	G	185
Hotel Kirchbühl	Grindelwald	145	150	140	115	120	130	130	165	165	165	N	165
Aspen Alpin Lifestyle Hotel Grindelwald	Grindelwald	221	221	201	G	223	235	266	241	185	174	G	325
Hotel Silberhorn - Wengen Classic Hotels	Lauterbrunnen	139	193	126	G	G	126	153	126	153	126	G	126
Eiger Mürren Swiss Quality Hotel	Lauterbrunnen	152	152	152	G	G	152	165	156	146	271	G	276
Grand Hotel Zermatterhof	Zermatt	360	495	465	361	G	304	202	245	266	187	293	450
Tradition Julen Zermatt	Zermatt	175	225	264	150	130	150	205	205	200	130	150	150
Le Mirabeau Hotel & Spa	Zermatt	218	278	221	242	G	130	107	129	135	171	171	183
Resort Hotel Alex	Zermatt	164	222	202	168	166	155	155	155	155	174	164	164
Hotel La Ginabelle	Zermatt	231	250	290	295	166	166	202	202	181	202	186	186
Hotel Bellerive	Zermatt	164	164	170	170	G	135	135	136	126	126	130	149
Hotel Bristol	Zermatt	117	144	115	92	88	88	95	124	122	98	96	130
Hotel La Couronne	Zermatt	164	223	218	165	G	145	145	153	172	117	117	131
Cervo Mountain Resort	Zermatt	382	493	456	366	242	242	305	255	243	201	195	302
Jägerhof Hotel & Apartements	Zermatt	131	119	150	150	G	130	115	125	115	105	115	125
Hotel Alpenblick Zermatt AG	Zermatt	N	N	N	N	N	147	152	152	107	N	N	N
Unique Hotel Post	Zermatt	180	237	207	234	122	113	138	138	149	138	122	154
Christiania Mountain& Spa	Zermatt	234	234	234	189	G	154	154	154	154	154	G	200
Hotel Kristall-Saphir	Saas Fee	102	110	102	108	G	102	109	109	109	99	G	110
Walliserhof Grand Hotel & Spa	Saas Fee	223	292	200	200	G	122	238	188	174	216	178	200
Wellnesshotel Schweizerhof	Saas Fee	115	145	122	90	G	G	138	105	102	115	95	115
WellnessHostel4000	Saas Fee	115	112	108	106	88	88	100	99	92	88	88	92
	Alle	152	168	158	142	129	137	152	151	146	130	126	144
	*****	358	423	370	280	262	272	327	327	306	239	240	318
	****	143	157	152	146	137	145	162	157	151	144	132	145
	***	114	122	119	107	93	104	107	111	113	94	96	104
	Swiss Lodge	105	111	104	101	93	104	103	103	98	97	85	89

Anhang 8: Themenbezogene Packages

Beispiele themenbezogener Packages:

Unsere Ausflugsberge (8 Tage, 7 Übernachtungen)

Tag 1: Anreise ins Westliche Berner Oberland (beispielsweise Gstaad, Spiez)

Tag 2: Ausflug auf den Niesen

Tag 3: Ausflug auf das Stockhorn, Transfer ins Östliche Berner Oberland (beispielsweise Interlaken)

Tag 4: Ausflug auf das Briener Rothorn

Tag 5 :Transfer in die Innerschweiz (beispielsweise Luzern)

Tag 6: Ausflug auf den Pilatus

Tag 7: Ausflug auf das Stanserhorn

Tag 8: Heimreise

Kosten: Basiskosten Package für Übernachtung, Bahn, Gepäcktransport sowie fünf Ausflugsberge.

Unsere Langlauferien (11 Tage, 10 Übernachtungen)

Tag 01: Anreise ins Westliche Berner Oberland (beispielsweise Gstaad)

Tag 02: Langlauftag Schönried/Saanenmöser

Tag 03: Transfer ins Goms

Tag 04: Langlauftag im Obergoms

Tag 05: Langlauftag im Obergoms

Tag 06 :Transfer nach Davos

Tag 07: Langlauftag in Davos

Tag 08: Transfer ins Engadin (beispielsweise St. Moritz, Pontresina)

Tag 09: Langlauftag im Engadin

Tag 10: Langlauftag im Engadin

Tag 11: Heimreise

Kosten: Basiskosten Package für Übernachtung, Bahn, Gepäcktransport sowie Miete sechs Tage Langlaufausrüstung.

Unsere Golfferien (11 Tage, 10 Übernachtungen)

Tag 01: Anreise ins Westliche Berner Oberland (beispielsweise Gstaad)

Tag 02: Golftag Saanenmöser

Tag 03: Transfer nach Interlaken

Tag 04: Golftag in Interlaken

Tag 05: Transfer ins Goms

Tag 06 :Golftag Riederalp oder in Obergesteln

Tag 07: Transfer nach Andermatt

Tag 08: Golftag in Andermatt

Tag 09: Transfer nach St. Moritz oder Davos

Tag 10: Golftag in St. Moritz oder Davos

Tag 11: Heimreise

Kosten: Basiskosten Package für Übernachtung, Bahn, Gepäcktransport sowie Fees und Miete für fünf Golftage.

Unsere Museumsferien (8 Tage, 7 Übernachtungen)

Tag 1: Anreise nach Gstaad

Tag 2: Transfer nach Interlaken, Besuch Musée du Vieux Pays-d'Enhaut in Chateau-d ' Oex und Kunsthaus Interlaken

Tag 3: Transfer nach Luzern, Besuch Ballenberg in Hofstetten

Tag 4: Besuch Verkehrsmuseum, Transfer nach Spiez

Tag 5: Transfer nach Brig, Besuch Tropenhaus Frutigen

Tag 6: Besuch World Nature Forum in Naters, Transfer nach Davos

Tag 7: Besuch Kirchner Museum

Tag 8: Heimreise

Kosten: Basiskosten Package für Übernachtung, Bahn, Gepäcktransport sowie sechs Museumsbesuche.

Unsere Postautoferien (8 Tage, 7 Übernachtungen)

Tag 1: Anreise ins Goms

Tag 2: Transfer nach Locarno via Nufenenpass und Airolo

Tag 3: Transfer nach Andermatt via Gotthardpass

Tag 4: Transfer nach Meiringen via Sustenpass

Tag 5: Transfer ins Goms via Grimselpass

Tag 6: Transfer nach Andermatt via Furkapass

Tag 7: Transfer nach St. Moritz via Chur und Julierpass

Tag 8: Heimreise

Kosten: Basiskosten Package für Übernachtung, Bahn, Gepäcktransport.

Unsere Konzertferien

Im Saanenland, in Interlaken, in Meiringen, in Andermatt, in Luzern und in vielen anderen Orten im Schweizer Alpenraum finden Konzertreihen oder Konzertwochen statt. Die Konzertdaten für den Sommer sind noch nicht verfügbar. Gesucht werden Zeiträume um Packages mit Konzerten an mehreren Orten gesucht (Bsp. Meiringen und Interlaken erste Juli Hälfte).

Kosten: Basiskosten Package für Übernachtung, Bahn, Gepäcktransport, Konzerteintritte

Unsere Outdoorferien (8 Tage, 7 Übernachtungen)

Das Feld an Outdoor-Veranstaltungen ist gross. Im Alpin-Kletterbereich wird es schwierig, Packages anzubieten, weil die Durchführung stark wetterabhängig sind. Bezüglich weiterer Aktivitäten wie Paragliding oder Riverrafting könnten in den Zentren wie Fiesch oder Interlaken Angebote beispielsweise als «Gutscheine» in den Packages gebucht und dann kurzfristig terminiert werden.

Kosten: Basiskosten Package für Übernachtung, Bahn, Gepäcktransport, Outdooraktivitäten

