

SAC fördert Reisen mit dem öffentlichen Verkehr

Der motorisierte Freizeitverkehr nimmt stark zu. Dies hat der Schweizerische Alpenclub (SAC) erkannt und als erster Sportverband eine Kampagne für umweltbewussteres Mobilitätsverhalten bei seinen Mitgliedern gestartet. Zentrales Element der dreijährigen Kampagne „Alpenretour“ ist das „Rail & Sleep Alpenticket“ der SBB, bei dem sowohl die Übernachtung als auch eine vergünstigte Hin- und Rückreise mit der Bahn inbegriffen sind. Gerade für Überschreitungstouren von Tal zu Tal sei die Bahn ideal, erklärt Ulrich Mosimann im „Bund“. Mosimann ist Bergführer und Mobilitätsberater beim SAC.

SAC-Mitglieder verbrauchen für ihre Anfahrtswege mit dem Auto 35mal mehr Energie als für eine Übernachtung in einer SAC-Hütte mit Halbpension. Der SAC hat sich deshalb mit der Kampagne „Alpenretour“ zum Ziel gesetzt, die jährlich von seinen Mitgliedern produzierten zehn Millionen Autokilometern bis ins Jahr 2003 auf neun Millionen zu reduzieren.

Weitere Informationen:

Kampagnenseite „Alpenretour“ des SAC
Schweizerischer Alpenclub SAC

www.alpenretour.ch
www.sac-cas.ch

5. Juni 2002

Redaktion Mobilservice
Büro für Mobilität AG
Andreas Blumenstein
Aarberggasse 8, 3011 Bern
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67
mailto: redaktion@mobilservice.ch

Geschäftsstelle Mobilservice
Monika Tschannen-Süess
Postfach 47, 3115 Gerzensee
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16
mailto: info@mobilservice.ch
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

«Alpenretour» soll SAC auf die Bahn bringen

MOBILITÄT / Ostern ist die Zeit für Frühlings-Bergtouren - und der kilometerlangen Staus auf den Autobahnen. Der Schweizerische Alpen-Club SAC fördert als erster Sportverband mit «Alpenretour» das regelmässige Reisen seiner Mitglieder mit der Bahn.

Am 19. April 1863 reisten eine Hand voll gleichgesinnter Bergsteiger per Zug nach Olten. Sie trafen sich im dortigen Bahnhofbuffet. Eine geprägte Metalltafel erinnert heute noch an diesen Tag: Es ist das Gründungsdatum des Schweizerischen Alpen-Clubs (SAC). Den Ort wählten die Bergsteiger wegen seiner zentralen Lage und guten Erreichbarkeit aus. Schon damals lag der Verkehrsknotenpunkt Olten in der Mitte des sich im Aufbau befindenden Schienennetzes.

Platz drei für die Bergsteiger

Was 1863 auf der Hand lag, ist heute keine Selbstverständlichkeit mehr: Die Freizeitmobilität läuft heute mehrheitlich auf der Strasse ab. 60 Prozent des gesamten Verkehrs sind gemäss der Nationalfondsstudie «Nachhaltiger Freizeitverkehr» Freizeitaktivitäten zuzurechnen. Erst kürzlich lancierte deshalb der Kanton Bern die Kampagne «Sportlich zum Sport - mach mit» (siehe Box). Sie setzt sich dafür ein, dass Sportler weniger Auto fahren. Bei Bergsteigerinnen und Bergsteigern ist in dieser Hinsicht einiges zu holen: Eine Studie des Forschungsinstituts für Freizeit und Tourismus der Universität Bern aus dem Jahr 1998 zeigt, dass sie nach dem Auto- und dem Motorradrennsport den unrühmlichen Platz drei belegen in der Rangliste der pro Person zurückgelegten Reisekilometer.

Der 97 000 Mitglieder zählende SAC nahm diese Tatsache als erster Sportverband zum Anlass, das Mobilitätsverhalten seiner Mitglieder genauer unter die Lupe zu nehmen. Interne Untersuchungen ergaben, dass die Anreise zur Bergtour im Durchschnitt 35-mal mehr Energie frisst als die Übernachtung in der Hütte mit Halbpension.

Rail & Sleep-Alpenticket

Die dreijährige Kampagne «Alpenretour» soll nun Verbesserungen bringen. Zentrales Element darin ist das «Rail & Sleep-Alpenticket», das letztes Jahr in Zusammenarbeit mit den SBB lanciert wurde. Das Billett kostet 62 Franken und berechtigt - ähnlich wie die seit längerem bestehenden Skipässe - zur Anfahrt ab irgend- einem Bahnhof in der Schweiz und anschliessender Übernachtung in der SAC-Hütte. Das Billett wird wie eine Tageskarte bei Reisebeginn abgestempelt. Attraktiv sei das Ticket auch wegen seiner Gültigkeitsdauer von drei Tagen, sagt Jürg Meyer, der Umweltbeauftragte des SAC. Der öffentliche Verkehr (öV) werde so für verlängerte Wochenenden - konkret zum Beispiel über Ostern - zum valablen Ersatz für das Auto.

Das «Rail & Sleep-Alpenticket» lohnt sich erst ab 150 Kilometern Anfahrtsdistanz. Touren ab Bern müssen also ins Graubünden oder das untere Wallis führen, damit das Billett rentabel ist. Ein weiterer Wermutstropfen ist die Beschränkung des Angebots auf SAC-Mitglieder.

Tageskarten für kurze Touren

Für kurze Touren sollen verbilligte Tageskarten zum Umsteigen beitragen. Hier räumt Meyer jedoch ein, dass das Auto teilweise nötig sei: Dem Bergsteiger, der sehr früh unterwegs sei, fehle in diesem Fall oft schlicht die Zugsverbindung, um rechtzeitig den Aufstieg in Angriff nehmen zu können. Ziel sei nicht das Umsatteln auf den öV in jedem Fall; wichtig sei ihm, dass das persönliche Mobilitätsverhalten flexibler gestaltet und jeweils die optimale Lösung

ausgewählt werde, so Meyer weiter. «Tourenwochen oder Tourenwochenende sind per Zug gut zu organisieren.»

Alpenfahrplan für jedermann

Für alle ist der Alpenfahrplan zu haben, ein weiteres «Alpenretour»-Produkt. «In ihm wird die ‚letzte Meile‘ thematisiert», erläutert Jöri Schwärzel der Alpenbüro Netz GmbH, die im Auftrag des SAC die Kampagne koordiniert. «Meist führen die Linien des öV nicht bis zum letzten Punkt, der noch mit dem Fahrzeug erreicht werden kann. Im Alpenfahrplan findet der Bergsteiger nützliche Tipps zu lokalen Taxibetrieben, die ihn bis dorthin bringen können» sagt Schwärzel.

Röstigraben beim Verhalten

Viertes Element der Kampagne ist die Mobilitätsberatung: Die Mitglieder der 59 SAC-Sektionen (von insgesamt 126), die an «Alpenretour» teilnehmen, haben Anrecht auf eine Beratung. Dazu wurden Bergführer ausgebildet, welche die spezifischen Potenziale der Umlagerung auf den öV ausloten und entsprechende Empfehlungen an die Sektionen abgeben. Dabei fällt die sehr unterschiedliche Ausgangslage der Sektionen auf: Im Allgemeinen führen SACler aus der Stadt öfter Zug als solche vom Land, Flachländer mehr als Bergler, und es gäbe einen SAC-internen Röstigraben im Mobilitätsverhalten, merkt Meyer an: «Westschweizer Sektionen haben zum Teil einen sehr niedrigen Anteil an öV-Touren.» Die Sektionen von Genf und Lausanne gaben in der verbandsinternen Untersuchung von 1998 gar einen Anteil von 0 Prozent an.

«Mit öV ist man flexibler»

Ulrich Mosimann aus Utzigen ist seit 32 Jahren Bergführer und sagt, er sei «kein Grüner». Trotzdem ist er Mobilitätsberater für die Kampagne «Alpenretour». «Ich bin pragmatisch: Dauert die Reise mit dem Zug eine Stunde länger als mit dem Auto, dann nehme ich das Auto», sagt er. Hingegen gäbe es viele Touren, die einem ganz einfach mehr Flexibilität offen liessen, wenn man mit dem öV unterwegs sei. Letzte Woche sei er beispielsweise aus dem Gebiet des Grossen St. Bernhards zurückgekommen, wo er eine Überschreitungstour durchgeführt - also einen Abstieg in ein anderes Tal gewählt habe. «Ein Auto wäre nur hinderlich gewesen», erklärt er.

Überschreitungstouren seien beliebt. Er empfehle deshalb den Sektionen mehr solche Touren anzubieten. Vor allem dann werde für eine Landsektion wie die emmentalische der öV attraktiv. 1998 führte diese Sektion erst 30 Prozent aller Touren mit dem öV durch. In Bern war der Anteil damals schon bei 70 Prozent. Bern sei halt viel besser an den öV angeschlossen: «Hier ist meine Beratung natürlich Wasser in die Aare getragen», räumt Mosimann ein.

Eine Million Autokilometer

Bis 2003 will der SAC von seinen jährlich zehn Millionen produzierten Autokilometern eine einsparen. Nach einem Jahr «Alpenretour» gibt es noch keine Zwischenbilanz. Andrea Boltshauser von «Alpenbüro Netz GmbH» ist aber zuversichtlich, dass der SAC dieses Ziel erreichen wird.

Bezugsadressen für den Alpenfahrplan:

SAC-Geschäftsstelle, Monbijoustrasse 61, 3000 Bern

Der Bund, 2. April 2002