

Lücken im touristischen öV-Netz schliessen Alpentäler Bus zeigt erste Erfolge

In der Schweiz gibt es eine grössere Zahl von kleineren touristischen Orten, die nicht oder schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Dies ist ein wesentlicher Standortnachteil für Einheimische und Touristen. In den vier Regionen Buntal (VS), Gantrisch (BE), Greina (GR) und Moosalp (VS) werden deshalb mit dem so genannten Alpentälerbus bedarfsorientierte Angebote mit dem öffentlichen Verkehr aufgebaut. In der Region Gantrisch beispielsweise, konnten dank dem verdichteten Fahrplan die Fahrgastzahlen gegenüber dem Vorjahr bereits mehr als verdreifacht werden. (Sprache:de und fr)

Weitere Informationen:

Alpentälerbus

<http://www.sab.ch/Alpentaeler-Bus.282.0.html>

Le bus alpin connaît ses premiers succès Amélioration de l'offre des TP pour les touristes et les autochtones

En Suisse, de nombreuses petites destinations touristiques sont mal ou pas du tout desservies par les transports publics. Ce désavantage touche autant la population locale que les touristes. Dans plusieurs vallées alpines des cantons du Valais, Berne et Grisons, un service de bus à la demande, à l'intention des autochtones et des touristes, a été mis en place pour combler ces lacunes. A Gantrisch, par exemple, le nombre de personnes ayant recouru aux transports publics a plus que triplé, par rapport à l'année précédente. (langue : français et allemand)

Pour plus d'informations:

Alpentälerbus

<http://www.sab.ch/Alpentaeler-Bus.282.0.html>

28.11.2006

<http://www.mobilservice.ch>

Mobilservice Redaktion: Andreas Blumenstein und Julian Baker
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2 | 3011 Bern | Tel.: +41 (0)31 311 93 63

redaktion@mobilservice.ch

Mobilservice Administration: Ursula Gertsch
c/o Rundum-mobil
Buchholzstrasse 7a | 3604 Thun | Tel.: +41 (0)33 334 00 25

info@mobilservice.ch

Alpentäler-Bus

Die Erschliessung touristisch interessanter Ausflugsziele mit dem öffentlichen Verkehr

LÜCKEN IM TOURISTISCHEN ÖV-NETZ SCHLIESSEN

Mit der unberührten Greina-Hochebene, der Waldlandschaft Gantrisch, dem mineralienreichen Binnental und der zauberhaften Moosalp verfügen die Schweizer Alpen über einige Schmuckstücke. Mit dem Projekt „Alpentäler-Bus“ werden diese Schmuckstücke der Schweizer Alpen mit öffentlichem Verkehr besser erschlossen.

Eine beispielhafte Koalition aus Bund, nationalen Trägern sowie breit abgestützten regionalen Trägerschaften aus den Bereichen Regionalplanung, öffentlicher Verkehr und Tourismus liefert damit einen wichtigen Beitrag für die Erhaltung des Service Public im Bereich Verkehr und hilft, das vorhandene touristische Potenzial besser auszuschöpfen.

SIND DIESE JUWELEN UNBEZAHLBAR?

In der Schweiz gibt es eine grössere Zahl an kleineren touristischen Orten, die nicht von der Finanzierung der öffentlichen Hand profitieren können. Deshalb ist die öV-Erschliessung in diesen Regionen - trotz attraktivem Tourismus-Angebot - häufig mangelhaft: entweder wird nur während der Hauptsaison mit einigen wenigen Kurspaaren gefahren, oder die öV-Erschliessung fehlt vollständig.

Diese Destinationen können autofreie Haushalte und ausländische Touristen, welche nicht automobil unterwegs sind, nicht oder nur sehr unzureichend mit ihren touristischen Angeboten ansprechen.



MODELL IN GÖSCHEHEN ZEIGT: ES FUNKTIONIERT

Im Rahmen eines Projektes zur Förderung des naturnahen Alpentourismus wurde im Göschener Tal im 1999 ein Rufbussystem eingeführt.

Bei diesem Modellprojekt konnte ein zweijähriger Versuchsbetrieb mit Rufbussen durchgeführt werden. Aufgrund des Engagements der regionalen Träger wurde die Finanzierung für den Betrieb auch über die zweijährige Versuchsphase hinaus gesichert. Die Fahrgastzahlen konnten langfristig fast verdoppelt werden. Der Anteil des öV am Gesamtverkehrs-Aufkommen konnte von 8 auf 15 % erhöht werden.

IHR BEITRAG ZEIGT WIRKUNG!

Die Sponsoren unterstützen durch ihr Engagement zusammen mit der bestehenden Trägerschaft die Verbesserung der touristischen Erschliessung in den Schweizer Alpen und bieten den TouristInnen die Möglichkeit der umweltgerechteren Anreise. Sie bekunden damit ihre Solidarität mit den finanzschwachen – aber potenzialstarken Regionen der Schweiz.

Das Projekt „Alpentäler-Bus“ hat bereits vor dem Start der ersten Versuchsbetriebe ein grosses Medienecho ausgelöst. So berichteten die Schweizer Medien im August 2005 flächendeckend über das Vorhaben (Reichweite: 748'000 LeserInnen). Die Anbindung der Angebote an den offiziellen SBB-Fahrplan, die nationalen Marketing-Partnerschaften sowie die Veröffentlichung in weiteren Publikationen (z. B. Coop-Zeitung, „via“-SBB-Magazin) führen zu einer grossen Publizität.

„Alpentäler-Bus“ auf einen Blick

In vier Pilotregionen werden öV-Angebote zur Förderung des naturnahen Tourismus geschaffen. Dadurch wird die Wertschöpfung in finanzschwachen Randregionen der Schweizer Alpen gesteigert.

Pilotregion Gantrisch: Start des „Schneebus“ im Dezember 2005. Planung weiterer öV-Angebote ab Frühjahr 2006.

Pilotregion Greina: PostAuto-Betrieb und Rufbus – Vrin – Puzzatsch und Rabius – Runcahez (Start Sommersaison 2006).

Pilotregion Binntal: PostAuto-Betrieb und Rufbus – Binn – Im Feld – Brunnebiel und Binn – Heiligkreuz (Start Sommersaison 2006).

Pilotregion Moosalp: Planung der öV-Angebotserweiterung auf Fahrplanwechsel Dezember 2006.

Nationale Träger

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Gruppiamento svizzer per las regions da montagna (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppo svizzero per las regions da montagna (SAB)
CH-3005 Bern, Seltwilerstrasse 4, Postfach 1000, Tel. 051 360 1010, Fax 051 360 1010
Internet: <http://www.sab.ch> E-Mail: info@sab.ch Postkonto: 501 500010



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



Verkehrs-Club
der Schweiz



Unterstützt von

Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco); Bundesamt für Raumentwicklung ARE

innovation
tourism

a r e
.....

Marketing-Partner

Schweizer Wanderwege SAW, Transa Backpacking AG, PostAuto Schweiz, Matterhorn Gotthard Bahn

Weitere Informationen / Projektleitung

solèr + bernhard
Samuel Bernhard
Hohlstrasse 489
8048 Zürich
Tel.: 044 430 19 31
Fax: 044 430 19 33
E-Mail: samuel.bernhard@greenmail.ch



MIT DEM BUS ZU DEN JUWELEN DER ALPEN!



Die vorliegende Broschüre orientiert in kurzer Form über die Grundidee des Projektes „Alpentäler-Bus – Die Erschliessung touristisch interessanter Ausflugsziele mit öffentlichem Verkehr“

Projektübersicht Freizeitverkehr

AlpentälerBus (Erschliessung touristisch interessanter Regionen mit ÖV)

1. Ziele/Inhalt	ÖV-Erschliessung touristischer interessanter (Rand-)Regionen, die bisher noch nicht mit ÖV erschlossen sind
2. Zielgruppen	Touristische (Rand-)Regionen, touristischer Anreise Verkehr in 54 Regionen der Schweiz (umgesetzter Pilot: Modellregion Göschenen)
3. Verantwortung/ Teilnehmer/Partner	<ul style="list-style-type: none"> Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete als Antragsteller; weitere beteiligte Akteure: SAC, VCS, Mobiltour, Müller & Romann, Solèr & Bernhard Partner Bund: seco (innotour), ARE (Freizeitverkehr)
4. Produkte/ Aktivität	<ul style="list-style-type: none"> Beratung bei der Entwicklung von spezifischen ÖV-Angebotskonzepten für touristische (Rand-)Regionen Gesamtprojektleitung, Koordinations- und Informationsstelle sowie Know-how-Lieferantin für mehrere Pilotregionen (Lugnez GR, Gantrisch BE, Moosalp VS, Binntal VS)
5. Zeitplan	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklungsphase Mitte 2002 bis Mitte 2003 Umsetzung 2004 bis 2007/2008
6. Budget-/ Finanzplan	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklungsphase: CHF 66'574 (davon EnergieSchweiz: 24'000) Umsetzung ca. CHF 500'000 Die Umsetzung wird von seco und ARE mit je CHF 125'000 unterstützt
7. Dokumente/ Publikationen	<ul style="list-style-type: none"> Inventar über das Ausbaupotenzial des ÖV in der Schweizer Bergregion, April 2000 Die Erschliessung touristisch interessanter Randregionen mit öffentlichem Verkehr, Konzept Entwicklungsphase, Oktober 2000 Businessplan Alpentäler-Bus; Die Erschliessung touristisch interessanter Randregionen mit öffentlichem Verkehr (undatiert, ca. Mitte 2002) Bericht Gemeinde-Evaluation, Alpentäler-Bus, die Erschliessung touristisch interessanter Ausflugsziele mit öffentlichem Verkehr, Mai 2003 Finanzhilfegesuch Alpentäler-Bus vom Dezember 2003 Finanzhilfegesuch Alpentäler-Bus vom April 2004

ARE/seu, 22. Juli 2004

Alle



Mehr Busverbindungen in Bergregionen dank dem "AlpentälerBus"

10.08.2005 09:35

BERN - Mit Rucksack, Wanderstock und Bus in die Berge: In vier Regionen der Schweiz Alpen fahren ab nächstem Jahr im Rahmen eines Pilotversuches mehr Busse. Das Projekt "AlpentälerBus" will Berggebiete besser mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen.

Für den Versuch wurden das bündnerische Lugnez, die Berner Region Gantrisch, das Binntal im Oberwallis und die Region Moosalp oberhalb von Visp VS ausgewählt. Im Gantrischgebiet fahren die zusätzlichen Busse ab Fahrplanwechsel Ende Dezember für die Skitouristen.

Im Lugnez und im Binntal fahren die Busse voraussichtlich von der Sommersaison 2006 an, in der Region Moosalp ab 2006/2007. Bedingung sei, dass das nötige Geld noch zusammenkomme, sagt Projektleiter Samuel Bernhard vom Zürcher Büro solèr + bernhard. Um Beiträge angegangen würden Institutionen und mögliche Sponsoren.

Bernhard arbeitet im Auftrag der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete (SAB), die die Federführung des Projekts übernommen hat. Weitere Träger sind der Schweizer Alpen-Club (SAC) und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS). In den vier Regionen spannen sie mit lokalen Partnern zusammen.

Insgesamt kostet der Versuch "AlpentälerBus" rund 800 000 Franken, wie Bernhard ausführte; 400 000 Franken kostet der Busbetrieb während zwei Jahren. Gehe man davon aus, dass rund 30 Prozent der Kosten durch Einnahmen aus dem Billettverkauf gedeckt würden, fehlten derzeit noch etwa 240 000 Franken.

Vorgesehen sind etwa zehn neue Buslinien. Bedient werden sie entweder von Postautos oder Fahrzeugen mit privaten Chauffeuren. Vorgesehen sind fixe Fahrpläne und Rufbus-Systemen. Die vier Pilotregionen wurden aus über 50 Vorschlägen des geografischen Instituts der Universität Zürich ausgewählt.

Artikel: [mailen](#)

Mit Alpentäler-Bus den naturnahen Tourismus fördern

Beitrag von Franziska Teuscher, Präsidentin VCS

Es gilt das gesprochene Wort.

Ferien- und Freizeitfahrten – auch in das Schweizerische Berggebiet - werden häufig mit dem Auto unternommen. Viele überlegen sich dabei nicht, dass sie mit ihrem Verhalten Klima und Alpen gefährden. Der Trend auf der Strasse ist ungebrochen. Neueste Studien des Bundesamtes für Raumentwicklung gehen heute davon aus, dass besonders der Freizeitverkehr bis 2030 je nach Szenario um 26 bis 31 Prozent zu legen wird:

Das ist schlecht für unsere Gesundheit!

Das ist schlecht für unsere Umwelt!

Das ist schlecht für unser Klima!

Das ist schlecht für unseren Tourismus!

Es freut mich darum ganz besonders, dass ich das Projekt "Alpentäler-Bus" vorstellen darf, das genau diesem Trend entgegenwirken will. Mit dem Alpentäler-Bus wollen wir ein neues Angebot des öffentlichen Verkehrs lancieren. Es gibt in der Schweiz eine grössere Anzahl an kleinen touristischen Orten, die nicht von der Finanzierung der öffentlichen Hand profitieren können. Deshalb ist die ÖV-Erschliessung in diesen Regionen - trotz attraktivem Angebot - häufig schlecht. Das Alpentäler-Bus-Konzept wird hier eine Lücke schliessen.

Wir starten in den vier Pilotregionen Greina (GR), Gantrisch (BE) Moosalp und Binntal (VS). Diese vier Regionen bergen ein erhebliches Potenzial für einen sanften Tourismus - für einen Tourismus, der auf Mensch und Umwelt Rücksicht nimmt. Diese vier Regionen gehören aber genau zu jenen Regionen, die durch den öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen sind. Entweder verkehren nur während der Hauptsaison ein paar wenige Busse, oder die Region ist gar nicht mit dem ÖV erschlossen. Wir wollen das ÖV-Angebote schaffen zur Förderung eines naturnahen Tourismus.

Es gibt einen Markt für diese Form von Tourismus. Immerhin verfügen heute 620'000 Schweizer Haushalte über kein Auto. Diese Menschen haben auch ein Recht auf Mobilität. Mit dem Alpentäler-Bus wollen wir also vor allem nicht motorisierte Touristinnen und Touristen sowie Tagesflügler ansprechen.

Natürlich sind wir nicht einfach eines Morgens mit der Idee Alpentäler-Bus aufgewacht! Dem heute vorliegenden Konzept ging ein zweijähriger Pilotversuch in Göschenen (UR) voraus. Man hat dort das Angebot für einen umweltverträglichen Alpentourismus ausgebaut und dann ein Rufbussystem eingeführt. Der Anteil des öV am Gesamtverkehrsaufkommen konnte von 8 auf 15 Prozent gesteigert werden. Wenn das Angebot stimmt, dann steigen die Leute sehr wohl auf den ÖV um. Und dank dem Engagement der regionalen Träger konnte in Göschenen die Finanzierung über die zweijährige Versuchsphase gesichert werden.

Der Pilotversuch in Göschenen wurde zum Projekt Alpentäler-Bus weiterentwickelt. Der Alpentäler-Bus soll kostengünstig sein. Wir wollen wie in Göschenen eine nachhaltige Finanzierung erreichen. Es ist auch ein erster kleiner Schritt, den Tourismus und den Freizeitverkehr auf zweckmässige öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern. Eine solche Verlagerung ist dringend notwendig.

Der VCS propagiert mit via-verde-reisen ökologisch ausgerichtete Ferienangebote europaweit. Der VCS publiziert die Velokarten Schweiz. Das Projekt Alpentäler-Bus ist eine logische Fortsetzung unserer bisherigen Politik. Zusammen mit unseren beiden Partnern, der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) und dem Schweizer-Alpen-Club (SAC) sowie den vier regionalen Trägern der

- Gemeinde Vrin und "Pro Val Lumnezia" für die Greina
- dem Förderverein Region Gantrisch für das Gantrischgebiet
- dem Verein "Landschaftspark Binntal" für das Binntal und
- den Gemeinden und Tourismus Bürchen, Töbel und Zeneggen für die Moosalp

wollen wir heute primär ein Zeichen setzen für eine nachhaltige Mobilität in der Freizeit. Dank der finanziellen Unterstützung durch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und durch das Programm InnoTour des seco sowie der inhaltlichen Mitarbeit zahlreicher Organisationen aus Regionalplanung, öffentlicher Verkehr und Tourismus kann das Alpentäler-Bus-Konzept nun in vier geeigneten Regionen mit saisonalen Angeboten umgesetzt werden:

- Start in der Wintersaison 2005/06 mit „Schneebus“ in der Pilotregion Gantrisch
- Betriebsaufnahme 17. Juni mit „Bus alpin“ in den Pilotregionen Binntal und Greina
- Betriebsaufnahme 1. Juli mit „Wanderbus“ in der Pilotregion Gantrisch
- Betriebsaufnahme Moosalp im Sommer 2007

Unser Dank geht an Pro Natura für die freundliche Unterstützung sowie an die Vermarktungspartner Transa Travel-, Outdoor & Bike, PostAuto Schweiz, Schweizer Wanderwege und weitere regionale Sponsoren.

Ich wünsche den Alpentäler-Bussen gute Fahrt und viele glückliche Passagiere!

Bern, 27. Juni 2006

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

Franziska Teuscher
Präsidentin
Aarberggasse 61
Postfach 8676
3001 Bern
Tel. 079 608 91 03 (bis 14 Uhr)
E-Mail: f.teuscher@bluewin.ch

Alpentäler-Bus: Die Umsetzung am Beispiel der Region Gantrisch

Beitrag von Fritz Brönnimann, Leiter AG Mobilität des Fördervereins Region Gantrisch

Es gilt das gesprochene Wort

Der Förderverein Region Gantrisch hat sich zum Ziel gesetzt, die Wertschöpfung in der Region unter Einbezug aller Branchen zu erhalten und zu erhöhen. Eine der anvisierten Massnahmen war die bessere touristische Erschliessung mit öffentlichem Verkehr.

Verkehrten bis vor wenigen Jahren noch zwei touristisch ausgerichtete Postautolinien ins voralpine Gebiet im Dreieck Bern – Freiburg – Thun, so drohte aus finanziellen Gründen das AUS. Dank eines Beschlusses des Grossrates, dem Parlament des Kantons Bern, konnte auf Fahrplanwechsel Dezember 2004 eine ganzjährig betriebene Linie von Thurnen mit Anschluss an die Berner S –Bahn via Riggisberg – Gurnigelbad – Gurnigel Berghaus – Wasserscheide – Gantrischhütte – Schwefelbergbad – Sangernboden – Plaffeien nach Schwarzenburg mit Verknüpfung an die Berner S – Bahn realisiert werden. Diese auch als Rundkurs bezeichnete Linie wird mit rund 14 Passagieren pro Kurs über Erwarpen gut benützt.

Nicht gesichert war der Betrieb der früheren Postautolinie Schwarzenburg - Riffenmatt – Schwarzenbühl / Selital – Süfternen Kreuzung. In den letzten Jahren beschränkte sich das Angebot auf einen als Skibus bezeichneten Betrieb an bestimmten Wochentagen im Winter. Dieses Angebot war gefährdet, da die Finanzierung nicht mehr gesichert war.

Nun sprang das Projekt Alpentäler-Bus ein, das gerade zum rechten Zeitpunkt startete. Dieses Projekt wählte neben den Regionen Binntal, Greina und Moosalp auch die Gantrisch – Region aus, in der im Rahmen des Pilotprojektes eine verbesserte Erschliessung mit öffentlichem Verkehr studiert werden sollte. Eine bereits umgesetzte Massnahme ist die Aufrechterhaltung des Schneebus in der Saison 2005/06. Dies war ein voller Erfolg:

Schneebus-Benutzung				
	Winter 02/03	03/04	04/05	05/06
Anzahl Passagiere	273	689	761	2554
Anzahl Betriebstage	17	35	41	44

Quelle: Verkehrsverband Schwarzenburgerland

Somit ist die Anzahl der beförderten Passagiere im Winter 2005/06 auf rund das Dreifache im Vergleich zu den drei Jahren vorher angewachsen. Dieser Erfolg passt gut zum Motte des Fördervereins Region Gantrisch: „Eine Region macht vorwärts“. Nebst den besseren Schnee- und Pistenverhältnissen haben sicher auch die intensivere und breitere Kommunikation und Vermarktung beigetragen, welche das Projekt Alpentäler-Bus ermöglichte. Dies nach dem Motto „Tu Gutes und sprich davon“.

Zusätzlich kann dank den zugesicherten finanziellen Mitteln ein als Wanderbus bezeichnetes Angebot an den Wochenenden von Juli bis Mitte Oktober auf der Route des Schneebus, also auf der Strecke Schwarzenburg – Riffenmatt - Süfternen realisiert werden. Vorgesehen sind samstags und sonntags je zwei Hin – und zwei Rückfahrten.

Weiter kann der Seilpark Längeneybad, abgestimmt auf die Oeffnungstage und Oeffnungszeiten, an Werktagen mit öffentlichem Verkehr erschlossen werden. Ferner profitiert die Waldarena Gantrisch von der zweiten Linie Rüscheegg Heubach – Längeneybad. Die Bedienung erfolgt nur auf Anmeldung und für Gruppen. Vorgesehen sind eine Hinfahrt am Vormittag und eine Rückfahrt am Nachmittag. Dadurch soll ein kostendeckender Betrieb möglich sein.

Auf die Begleitgruppe und die weiteren Helfer im Hintergrund, die die nötigen Arbeiten begleitet oder selber erledigt hat, warten jetzt Aufgaben wie die längerfristige finanzielle Sicherstellung der neuen

Angebote oder allfällige Verbesserungen, die aufgrund der Erfahrungen und Kundenreaktionen zu treffen sind.

An anderer Stelle wurde der Aspekt der Nachhaltigkeit angesprochen. Die beiden unter dem Label Alpentäler-Bus beschriebenen Linien sind nicht nur ökologisch, sondern auch regionalwirtschaftlich betrachtet nachhaltig: Vorhandene Ressourcen, konkret Busse, die sonst für den Schülertransport eingesetzt sind, können nun in Standzeiten zusätzlich für Fahrten zugunsten des Tourismus eingesetzt werden. Die zusätzliche Arbeit kann von ortsansässigen Personen erbracht werden.

So sei nun auch den beiden neuen Buslinien viel Erfolg beschieden. Mit dem Betrieb der Wanderbus – Linie ist Postauto beauftragt worden. So haben wir doppelten Grund zum Feiern: einerseits das bekannte Hundert – Jahr – Jubiläum von Postauto, andererseits die Betriebsaufnahme der Wanderbus – Linie.

Im Voraus geht der herzlichste Dank an alle, die sich für das Zustandekommen von Alpentäler-Bus in der Region Gantrisch engagiert haben, insbesondere an die Sponsoren.

Zimmerwald, 27. Juni 2006

Fritz Brönnimann
Leiter Arbeitsgruppe Mobilität des
Fördervereins Region Gantrisch
Wald
3086 Zimmerwald
Tel. G 031 356 80 80
f.broennimann@bs-ing.ch

Alpentäler-Bus: gute öV-Erschliessung als Erfolgsfaktor für den Tourismus

Beitrag von Martin Tritten, Direktor Schweizer Mittelland Tourismus

Es gilt das gesprochene Wort.

Zuerst gratuliere ich den Initianten in der Region Gantrisch zur Realisation des Alpentäler-Bus-Angebots. Tourismus hat in dieser Gegend eine grosse Tradition, ich erinnere an die Pionierzeiten des Gurnigelbads mit mehreren hundert Hotelbetten für internationale Kurgäste, die hier an der Wende vom 19. auf das 20. Jahrhundert gleich mehrere Wochen Aufenthalt verbrachten.

Viel hat sich verändert seit jener Zeit und das Ferien- und Reiseland Schweiz hat inzwischen vielgestaltige Formen angenommen. Im Raumentwicklungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) werden unter anderem touristische Gebiete und periphere ländliche Räume unterschieden. Die Region Gantrisch gehört zu dieser zweit genannten Kategorie und entsprechend anspruchsvoll sind die Herausforderungen zur wirtschaftlichen Entwicklung dieser Regionen. Dies, weil sie eben nicht in den touristischen „Epizentren“ unseres Landes liegen.

Im Vergleich mit den ausländischen Konkurrenzdestinationen dürfen wir aber insgesamt weiterhin feststellen, dass die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln insgesamt als vorbildlich bezeichnet werden kann.

Mit der Metropolisierung – der Konzentration der wirtschaftlichen Wertschöpfung aus Handel, Gewerbe und Industrie in den urbanen Gebieten erhalten die peripheren ländlichen Räume eine neue Bedeutung. In den Grossagglomerationen, namentlich die Gegenden von Bern, dann aber auch Thun und Freiburg, liegt das hauptsächliche Gästepotential für die Region Gantrisch. Die Gegend wird zur grünen Oase im urbanen Gewebe.

Es liegt deshalb nahe, für die touristische Erschliessung mit Gästen auf nachhaltige Fortbewegungsformen, nämlich den öffentlichen Verkehr zu setzen. Dies geschieht seit langer Zeit schon über die Eisenbahn, dann aber auch über das Postauto und neu nun auch mittels Alpentäler-Bus.

Der ursprünglich aus der Forstwirtschaft stammende Begriff der „Nachhaltigkeit“ hat sich heute in jeden Diskurs eingeschlichen. Er hat es bis in die Bundesverfassung geschafft, In Artikel 73 ist die Nachhaltigkeit verankert: „Bund und Kantone streben ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch die Menschen andererseits an.“

Die Landschaft besteht aus zwei Komponenten: Die eine ist die Natur und die andere der menschliche Eingriff. Nachhaltig ist die Entwicklung dann, wenn das Gleichgewicht zwischen diesen beiden Bedürfnissen hergestellt ist. Die Erschliessung einer touristischen Erlebniszone mit dem öffentlichen Verkehr bietet eine wichtige Grundlage für die Balance dieser beiden Komponenten.

Zurück zu den Gästen, den Menschen, die ein touristisches Angebot nachhaltig, eben per öffentlichen Verkehr, geniessen wollen. Die Bedeutung des Tagestourismus ist auch in der Region Gantrisch nicht zu unterschätzen. Marktforschungen ergeben, dass gerade auch Tagesausflügler bereit sind, ihren Ausflug wertschöpfungsreich zu gestalten. Mit der richtigen Inszenierung der Angebote, etwa im Bereich der regionalen landwirtschaftlichen Produkte, kann hier einiges erreicht werden.

Als Beispiel nenne ich die Pilotregion Greina, welche das neue öV-Angebot mit einem touristischen Angebot kombiniert. Sie bietet für TouristInnen ein reizvolles Landschaftserlebnis mit öV-Bustransfer innerhalb der Region sowie zwei Übernachtungen und Halbpension an. Ohne Alpentäler-Bus, „Bus alpin“, wie das lokale Angebot heisst, könnte dieses Wertschöpfungspotenzial nicht ausgeschöpft werden. Das Pauschalangebot wurde von Schweiz Tourismus, „Schweiz pur“ prämiert.

Gesagt sei noch folgendes: schon die Anreise zählt zum touristischen Erlebnis, gehören mit zur Gesamtbewertung des Ausflugs in die Region. Freundlicher Service, das Eingehen auf die Gästewünsche und deren Weiterentwicklung, wirkt sich bei richtigem Agieren letztendlich nicht nur auf den Geschäftsgang des Alpentäler-Bus, sondern auf das „Gesamterlebnis Gantrisch“ positiv aus. Vielleicht so positiv, dass man inskünftig auch wieder vermehrt in der Region übernachten will. So wie das schon früher geschehen ist.

Bern, 27. Juni 2006

Schweizer Mittelland Tourismus

Martin Tritten

Direktor

Amtshausgasse 4

3011 Bern

Tel. 031 328 12 46

E-Mail: martin.tritten@smit.ch

Alpentäler-Bus: Triebfeder für die Regionalentwicklung

Beitrag von Dr. Theo Maissen, Ständerat, Präsident der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)

Es gilt das gesprochene Wort.

Für die Berggebiete ist die Erschliessung mit Verkehrsinfrastrukturen ein zentraler Standortfaktor. Diese Verkehrsinfrastrukturen dienen nicht nur den Einheimischen, sondern sind auch wichtig für den Freizeitverkehr. Der Freizeitverkehr macht heute gesamtschweizerisch rund 50% des Verkehrsaufkommens auf. Der Freizeitverkehr muss in Zukunft in der schweizerischen Verkehrspolitik einen wesentlich grösseren Stellenwert erhalten. Das Projekt Alpentäler-Bus will einen konkreten Beitrag dazu leisten.

In seinem Sachplan Verkehr geht der Bund davon aus, dass die Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum gut sei. Es gehe deshalb für diesen Raum in erster Linie um eine effiziente Grundversorgung und die Erhaltung der Substanz der Verkehrsinfrastrukturen (Sachplan Verkehr, S. 15). Die Realität sieht aber etwas anders aus. Einige Beispiele:

- Stausituationen auf dem Strassennetz, v.a. bedingt durch zunehmende Konzentration der Bevölkerung auf die regionalen Zentren wie Altdorf, Brig oder Chur sowie einen sich überlagernden Freizeitverkehr.
- Hoher Erneuerungsbedarf in der Strassen- und Schieneninfrastruktur. Gemäss einer Schätzung der SAB muss alleine für die Substanzerhaltung des Hauptstrassennetzes in den nächsten 20 Jahren eine Summe von 3,3 Mrd. Fr. aufgewendet werden. Dabei handelt es sich um zusätzliche Mittel, welche durch die heutigen Hauptstrassenbeiträge nicht gedeckt sind. Für die Substanzerhaltung des regionalen Schienennetzes der Konzessionierten Transportunternehmen sind in den nächsten vier Jahren mindestens 920 Mio. Fr. erforderlich.
- Relative Verschlechterung der Erreichbarkeit. Die Erreichbarkeit wurde zwar absolut betrachtet in den letzten Jahren verbessert. Die Verkehrsverbindungen zwischen den Zentren des Mittellandes wurden aber ungleich stärker ausgebaut. Dadurch rutscht die Peripherie relativ betrachtet weiter gegen den Rand.
- Fehlende oder ausgedünnte Angebote im öffentlichen Regionalverkehr. Etliche Haltestellen im Regionalverkehr wurden aufgehoben. Busse verkehren zum Teil nur noch vier mal pro Tag und sind damit unattraktiv für die Bevölkerung und die Gäste.

Der Strassenverkehr ist für die Berggebiete wichtig. Rund 90% des Personenverkehrs im Berggebiet spielen sich auf der Strasse ab. Diese hohe Bedeutung des Strassenverkehrs hängt von vielen Faktoren ab. Die bereits erwähnten mangelhaften Angebote im öffentlichen Regionalverkehr spielen dabei auch eine Rolle. Ein Ziel der Verkehrspolitik muss es sein, den öffentlichen Regionalverkehr zu stärken. Dabei ist wichtig, die Transportkette im öffentlichen Verkehr zu schliessen. Was verstehen wir darunter? Bei der Wahl seines Verkehrsmittels überlegt sich ein Gast, ob er die gesamte Reise mit dem öffentlichen Verkehr bewältigen kann. Er will nicht noch die letzten zehn Kilometer mit einem Taxi zurücklegen müssen. Auch sollten so wenig wie möglich Umsteigevorgänge vorkommen und die Umsteigezeiten müssen optimiert werden. Ein wichtiger Faktor kommt zudem dem Gepäcktransport zu. Im Idealfall sollte der Gast sein Gepäck bereits am Wohnort aufgeben können und sich dann nicht mehr darum kümmern müssen. Zahlreiche Aufgaben müssen also gelöst werden, um den öffentlichen Regionalverkehr attraktiver zu gestalten. Doch wer übernimmt für diese anspruchsvollen Aufgaben die Führungsrolle? Die örtlichen Tourismusbüros haben kaum die Kapazitäten dafür. Die Verkehrsbetriebe auf der anderen Seite sind auf

die Zusammenarbeit mit dem Tourismus angewiesen. Die Akteure der Regionalentwicklung können hier eine Scharnierfunktion wahrnehmen. Genau an diesem Punkt setzt das Projekt Alpentäler-Bus an. Aus Sicht der Regionalentwicklung will das Projekt

- touristisch attraktive Regionen besser mit dem öffentlichen Regionalverkehr erschliessen und so einen Beitrag zu einer grösseren regionalen Wertschöpfung leisten;
- die Grundversorgung der Einheimischen mit Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs verbessern.

Erste Erfahrungen mit dem Betrieb des Alpentäler-Bus in der Region Gantrisch (BE) im Winter 2005 / 06 stimmen uns positiv (vgl. Referat Fritz Brönnimann und Martin Tritten). Der Sommer 2006 wird entscheidend sein für den Erfolg des Projektes. Im Sommer 2006 wird der Alpentäler-Bus neben der Region Gantrisch auch im Binntal (VS) und im Val Lumnezia (GR) verkehren. Im Sommer 2007 wird dann die Moosalp (VS) folgen. Falls dieser Betrieb erfolgreich verläuft und der Alpentäler-Bus längerfristig selbsttragend wird, ist der Einbezug weiterer Regionen geplant.

Flankierend dazu braucht es aber auch eine Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen. Die Grundlage für die Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs ist das Eisenbahngesetz (EBG). Im EBG wird der Freizeitverkehr aber heute nicht berücksichtigt. Ob ein Verkehrsangebot abgeltungsberechtigt ist oder nicht, entscheidet sich auf Grund der einheimischen Bevölkerung. Aus Sicht der Verkehrsströme wird somit nur die Grundauslastung, nicht aber die zusätzliche Nachfrage durch den Freizeitverkehr erfasst. Bereits heute macht der Freizeitverkehr rund 50% des Verkehrsaufkommens auf. Das Bundesamt für Raumentwicklung schätzt, dass der Freizeitverkehr in den nächsten 20 Jahren nochmals um 26 – 31% zunehmen wird. Aus der Sicht der SAB ist es deshalb wichtig, dass der Freizeitverkehr endlich von der offiziellen Verkehrspolitik gebührend berücksichtigt wird. Die Abgeltungsberechtigung nach Eisenbahngesetzgebung muss in Zukunft auch dem Freizeitverkehr Rechnung tragen und flexibler gehandhabt werden.

Bern und Sevgein, 27. Juni 2006

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB

Dr. Theo Maissen

Präsident

Seilerstrasse 4

Postfach 7836

3001 Bern

Tel. 079 306 88 84

E-Mail: thmaissen@bluewin.ch

Promouvoir le tourisme doux grâce au Bus Alpin

Exposé de Franziska Teuscher, présidente de l'ATE

La version orale fait foi.

Bientôt, nous verrons à nouveau dans les journaux les photos des bouchons au Gothard, signe de départ en vacances. On va au Sud pour y trouver un meilleur climat et dans les Alpes pour respirer le bon air. Mais beaucoup de personnes ne se rendent pas compte qu'avec leur comportement, ils mettent en danger le climat et les Alpes. Le mouvement sur les routes est continu. Des études récentes de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) démontrent que d'ici 2030, le trafic de loisirs pourrait augmenter de 26 à 31 pourcent.

C'est mauvais pour notre santé!

C'est mauvais pour l'environnement!

C'est mauvais pour le climat!

C'est mauvais pour le tourisme!

Je me réjouis aujourd'hui de vous présenter le projet du Bus Alpin, qui essaie de contrer cette tendance. Nous voulons, avec ce projet, élargir l'offre en transports publics. Il existe en Suisse beaucoup d'endroits touristiques qui ne peuvent pas profiter du financement public. Ces régions sont donc pas ou peu accessibles en transports publics, malgré leur forte attractivité touristique. Le Bus Alpin veut combler ce manque.

Nous avons commencé l'aventure dans les quatre régions pilotes Lugnez (GR), Gantrisch (BE), Moosalp et Binn (VS). Ces régions recèlent un potentiel important en tourisme doux, respectueux de l'être humain et de la nature, mais sont difficilement accessibles en transports publics. Quelques bus circulent en haute saison seulement. Nous voulons créer une offre en transports publics dans le but de promouvoir le tourisme doux.

Un marché existe pour cette forme de tourisme. 620'000 ménages suisses ne possèdent toujours pas de voiture. Ces personnes ont le droit à la mobilité. Avec le Bus Alpin, nous voulons toucher avant tout les touristes non motorisés et les excursionnistes.

Nous n'avons pas eu cette idée du jour au lendemain. Le concept s'inspire du projet pilote de Göschenen (UR). Ce projet a duré deux ans et avait pour but de développer un tourisme alpin respectueux de l'environnement. Un bus sur appel a été introduit. Le pourcentage de transports publics par rapport au volume total des transports a pu être augmenté de 8 à 15 %. Si l'offre est bien conçue, les personnes utilisent volontiers les transports publics. Le financement de ce projet a pu être assuré après les 2 ans de test, grâce à l'engagement des porteurs de projet régionaux.

Le projet Bus Alpin est un développement du projet de Göschenen. Le Bus Alpin ne doit pas être trop coûteux et nous voulons obtenir un financement sur le long terme, comme dans le cas de Göschenen. C'est aussi un premier pas dans l'utilisation des transports publics pour le tourisme et le trafic de loisirs. Une telle orientation est nécessaire.

L'ATE promeut des voyages écologiques dans toute l'Europe par le biais de l'agence via-verde-reisen. L'ATE publie la carte „La suisse à vélo“. Le projet Bus Alpin est une suite logique de notre politique.

Ensemble avec nos partenaires nationaux et régionaux, nous voulons encourager la mobilité durable dans les activités de loisirs. Nos partenaires sont, au niveau suisse, le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) et le Club alpin suisse (CAS). Au niveau régional, nous travaillons avec :

- La commune de Vrin et „Pro Val Lumnezia“ pour Greina
- L'association de promotion de la région Gantrisch
- L'association Parc naturel régional Binntal
- Les communes et les offices de tourisme de Bürchen, Törbel et Zeneggen pour Moosalp

Le projet Bus Alpin a pu se développer dans quatre régions grâce au soutien de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), du programme InnoTour du seco et du travail des collaborateurs de nombreuses organisations du développement régional, des transports publics et du tourisme.

Etat du projet :

- Lancement du bus des neiges pour la saison d'hiver 2005/06 dans la région pilote de Gantrisch
- Lancement le 17 juin du Bus Alpin dans les régions de Binntal et de Greina.
- Lancement le 1 juillet du bus des randonneurs dans la région pilote de Gantrisch
- Lancement à Moosalp en été 2007

Nous remercions aussi Pro Natura pour son soutien ainsi que les partenaires de commercialisation Transa Travel-, Outdoor & Bike, CarPostal Suisse, la Fédération suisse du tourisme pédestre et tous les autres sponsors régionaux.

Je souhaite au Bus Alpin des belles courses et de nombreux passagers!

Association Transport et Environnement

Franziska Teuscher

Présidente

Aarberggasse 61

Case postale 8676

3001 Berne

Tél. 079 608 91 03 (jusqu' à 14 heures)

E-Mail: f.teuscher@bluewin.ch

Le Bus Alpin : L'exemple de la région Gantrisch

Exposé de Fritz Brönnimann, responsable du groupe de travail „Mobilité“ de l'association de promotion de la région Gantrisch

La version orale fait foi.

L'association de promotion de la région Gantrisch a pour but de garder et d'augmenter la valeur ajoutée dans la région, en tenant compte de toutes les branches de production. Améliorer l'accès de la région en transports publics est une des mesures visées.

Jusqu'à ces dernières années, deux bus circulaient encore sur le territoire des Préalpes du triangle Berne-Fribourg-Thoune. Mais pour des raisons financières, cette activité a été stoppée. Une décision du Grand Conseil, le Parlement du canton de Berne, a permis de mettre en circulation, lors du changement d'horaire de décembre 2004, une ligne reliant durant toute l'année Thurnen à Schwarzenburg via Riggisberg – Gurnigelbad – Gurnigel Berghaus – Wasserscheide – Gantrisch Hütte – Schwefelberg Bad – Sangernboden – Plaffeien. Thurnen et Schwarzenburg sont connectés au réseau bernois de S-Bahn (RER). Cette ligne, aussi nommée « Rundkurs », a été plus utilisée que prévu, avec une moyenne de 14 passagers par course.

L'exploitation de la ligne traditionnelle Schwarzenburg - Riffenmatt – Schwarzenbühl / Selibühl – Süfternen n'était plus assurée. Ces dernières années, l'offre se limitait à un bus des neiges durant les semaines touristiques d'hiver. Cette offre était également menacée, faute de moyens financiers.

Le projet de Bus Alpin arrivait donc au bon moment. Il choisit comme région pilote les régions du Binntal, de Greina et de Moosalp et bien sûr la région de Gantrisch pour y étudier comment améliorer l'accès en transports publics.

Une des premières actions réalisée fut le maintien du bus des neiges durant la saison 2005/2006. Ce fut un succès total :

Utilisation du bus des neiges				
	hiver 02/03	03/04	04/05	05/06
Nombre de passagers	273	689	761	2554
Nombre de jours d'exploitation	17	35	41	44

Source: Verkehrsverband Schwarzenburgerland

Ainsi, le nombre de passagers a triplé par rapport aux trois années précédentes. Ce succès colle bien au slogan de l'association de promotion de la région Gantrisch : « une région qui va de l'avant ». Mises à part les bonnes conditions de neige et la bonne préparation des pistes, une communication plus intensive (avec le slogan « Fais quelque chose de bien et parles-en ! ») et une bonne commercialisation ont contribué au succès du projet « Bus Alpin ».

Les moyens financiers étant assurés, une nouvelle offre appelée « bus des randonneurs » a pu être mise en route durant les week-ends de juillet à mi-octobre, sur le trajet du bus des neiges, à savoir Schwarzenburg – Riffenmatt - Süfternen. Deux aller-retours sont prévus les samedis et dimanches.

Le parc aventure Längeneybad est également accessible maintenant en transports publics, selon les horaires d'ouverture du parc. La région boisée de Gantrisch profite aussi de la deuxième ligne qui relie Rüscheegg Heubach à Längeneybad. Le service ne fonctionne que sur réservation et pour des groupes. L'aller est prévu le matin et le retour le soir.

Le groupe d'accompagnement ainsi que tous les autres gens qui soutiennent ce projet doivent maintenant assurer son financement à long terme et / ou améliorer l'offre compte tenu des réactions de la clientèle.

L'aspect de durabilité est également important. Les deux lignes proposées sous le label « Bus Alpin » ne sont pas seulement durables du point de vue écologique mais aussi du point de vue du développement régional. Des ressources disponibles, concrètement des bus, qui sont utilisés pour le transport d'écoliers, peuvent être utilisés pour le transport des touristes et cela amène du travail à des gens de la région.

Ces deux nouvelles lignes de transports publics sont promises à un bel avenir. Car postal a été mandaté avec l'exploitation du bus des randonneurs. Ceci nous conduit à fêter deux événements en même temps : le centenaire de Car postal et le début du bus des randonneurs.

Je remercie toutes les personnes qui se sont engagées pour le succès du Bus Alpin dans la région de Gantrisch, en particulier les sponsors.

Zimmerwald, le 27 juin 2006

Fritz Brönnimann
Responsable du groupe de travail de l'association de promotion de la région Gantrisch
Wald
3086 Zimmerwald
Tél. 031 356 80 80
f.broennimann@bs-ing.ch

Le Bus Alpin : une bonne accessibilité, un facteur clé pour le tourisme

Exposé de Martin Tritten, directeur de Schweizer Mittelland Tourismus

La version orale fait foi.

Je souhaite tout d'abord féliciter les initiateurs du projet Bus Alpin dans la région de Gantrisch. Le tourisme a une grande tradition dans cette région : Le Gurnigelbad, à ses débuts, proposait plus de 100 lits d'hôtels pour les amateurs de cures du monde entier. À la fin du 19ème siècle, les touristes y séjournaient plusieurs semaines.

Depuis cette époque, beaucoup de choses ont évolué et la Suisse, en tant que destination de vacances, s'est développée sous plusieurs formes. Dans le rapport de l'ARE sur le développement territorial, la différence est faite entre les régions touristiques et les régions rurales périphériques. La région Gantrisch fait partie de cette seconde catégorie. Développer ce type de région est un défi constant car elles ne sont pas proches des épicentres touristiques.

En comparaison avec les destinations touristiques concurrentes à l'étranger, nous devons constater qu'en Suisse, l'accessibilité en transports publics est exemplaire.

Face à la concentration et à la métropolisation de la valeur ajoutée économique (tirée du commerce, de l'industrie et de l'artisanat), les régions périphériques prennent une autre signification. Le potentiel de clients pour la région Gantrisch se trouve dans les villes de Berne, Thoune et Fribourg. Gantrisch devient alors une oasis pour les citadins.

Il est évident que l'accès aux endroits touristiques doit se faire avec des moyens de transports durables, comme notamment les transports en commun. C'est déjà le cas dans bien des régions avec les chemins de fer, les cars postaux et aujourd'hui le Bus Alpin.

Le concept de développement durable, issu à l'origine de l'économie forestière, est ancré actuellement dans chaque discours, et même dans la Constitution, à l'article 73 : « La Confédération et les cantons oeuvrent à l'établissement d'un équilibre durable entre la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, et son utilisation par l'être humain. » Le paysage a deux composantes : la nature et l'intervention humaine. Le développement est durable quand on a atteint un équilibre entre les deux besoins. L'accès aux zones touristiques en transports publics est un bon moyen pour atteindre cet équilibre.

Revenons aux touristes qui souhaitent se comporter en accord avec le développement durable et donc profiter des transports publics. L'importance du tourisme à la journée n'est pas à négliger et ceci également dans la région Gantrisch. Des études montrent que les touristes à la journée souhaitent aussi rendre leurs excursions plus attractives. Cela est possible en mettant en scène les différentes offres, par exemple dans le domaine des produits régionaux.

Comme exemple, je cite la région pilote Greina qui a su combiner l'offre touristique avec une nouvelle offre en transports publics. Elle propose aux touristes une expérience inoubliable dans un forfait comprenant deux nuitées avec demi-pension et le transport en Bus Alpin. Sans le projet Bus Alpin, ceci ne serait pas possible et la région ne pourrait pas développer toutes ses potentialités en matière touristique. Le projet a été primé par Suisse Tourisme et a reçu le label « Suisse pure ».

L'accès à la région fait déjà partie des vacances. Un service accueillant, l'écoute et la satisfaction de la clientèle, ont un effet positif non seulement sur le bon fonctionnement du Bus Alpin mais également sur toute la destination « Gantrisch ». L'effet sera, espérons-le, si grand que les touristes afflueront dans cette région, comme par le passé.

Berne, le 27 juin 2006

Schweizer Mittelland Tourismus

Martin Tritten

Directeur

Laupenstrasse 20

Postfach

3001 Bern

Tel. 031 328 12 46

E-Mail: martin.tritten@smit.ch

Le Bus Alpin : un moteur pour le développement régional

Exposé du Dr. Theo Maissen, Conseiller aux Etats, Président du Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)

La version orale fait foi.

Pour les régions de montagne, l'accès en transports publics est essentiel. Les infrastructures de transport ne servent pas seulement aux indigènes mais sont aussi importantes pour le tourisme de loisirs. Ce dernier représente aujourd'hui le 50% du volume des transports réalisés en Suisse. Le trafic de loisirs doit à l'avenir gagner en importance dans la politique suisse des transports. Le projet Bus Alpin est une contribution dans ce sens.

Dans son plan sectoriel transports, la Confédération part du principe que les infrastructures de transport sont bonnes en régions rurales et qu'il ne faut qu'assurer un approvisionnement de base et maintenir les infrastructures existantes (Plan sectoriel transports, p.15). La réalité est tout autre. En voici quelques exemples :

- Embouteillages sur les routes, dus entre autres à la concentration de la population dans les centres régionaux comme Altdorf, Brigue ou Coire, ainsi qu'au trafic de loisirs qui se superpose.
- Grand besoin de rénovation des routes et du rail. Selon une estimation du SAB, rien que pour le maintien du réseau des routes principales, il faudra dépenser quelque 3,3 milliards de francs dans les vingt prochaines années. Il s'agit de moyens supplémentaires, qui ne sont pas couverts par les contributions actuelles pour les routes principales. Pour le maintien de la substance du réseau régional de rail des entreprises de transports concessionnaires, il faudra au minimum 920 millions de francs pour les quatre prochaines années.
- Une dégradation relative de l'accessibilité. L'accessibilité, si on la considère de façon absolue, a été améliorée ces dernières années, mais ce sont surtout les liaisons entre les centres du Plateau qui en ont profité. Les régions périphériques en comparaison ont été laissées pour compte.
- Des offres insuffisantes ou en baisse dans les transports publics au niveau régional. Certains arrêts ont été supprimés. A certains endroits, les bus ne circulent plus que 4 fois par jour, ce qui les rend peu attractifs pour la population et les touristes.
- Le trafic routier est essentiel pour les régions de montagne. Environ 90% du trafic des personnes se fait sur les routes. Ce pourcentage élevé est dû à plusieurs facteurs, dont notamment l'offre peu alléchante en transports publics régionaux. Un des buts de la politique suisse en matière de transports doit être de renforcer les transports publics régionaux et surtout de coordonner les différentes offres pour offrir au voyageur une offre en transports publics de A à Z. En effet, avant de choisir ce moyen de transport, un touriste réfléchit s'il peut faire tout le trajet en transports publics, car il ne veut pas devoir commander un taxi pour les 10 derniers kilomètres. Ainsi il faut le moins possible de changements et les connections doivent bien fonctionner. Le transport des bagages est un autre facteur important pour le choix des transports publics. Dans l'idéal, le voyageur devrait pouvoir déposer ses bagages près de son domicile et ne plus s'en occuper jusqu'à la destination. Plusieurs actions sont donc à entreprendre pour rendre les transports publics régionaux plus attractifs. Mais qui en prend les rennes ? Les offices de tourisme locaux n'en ont pas les capacités. Les entreprises de transports, quant à elles, doivent se rapprocher du tourisme. Les acteurs du développement régional peuvent donc jouer ici un rôle clé. Le projet Bus Alpin en est la preuve. Du point de vue du développement régional, le projet veut :

- Rendre accessible en transports publics les régions attractives du point de vue touristique et ainsi apporter une valeur ajoutée à l'économie régionale.
- Améliorer l'approvisionnement de base pour la population locale.

Les premières expériences du Bus Alpin dans la région de Gantrisch en hiver 05/06 sont positives (voir aussi les exposés de Fritz Brönnimann et de Martin Tritten). L'été 2006 sera décisif pour le projet. Le Bus Alpin circulera dans la région du Binntal (VS) et dans le Val Lumnezia (GR). A Moosalp, le lancement est prévu pour l'été 2007. Si ces essais pilotes sont encourageants et si le Bus Alpin devient à long terme rentable, le projet pourrait se développer dans d'autres régions.

En parallèle, une adaptation du cadre juridique est nécessaire. La base pour le financement des transports publics régionaux, c'est la loi sur les chemins de fer. Dans cette loi, le trafic de loisirs n'est pas pris en compte. C'est le critère du nombre d'habitants qui détermine si une offre de transport a droit aux redevances ou pas. Cela concerne donc seulement l'équipement de base et non la demande supplémentaire générée par le trafic de loisirs. Le trafic de loisirs représente aujourd'hui 50% du volume total du trafic en Suisse.

L'office fédéral du développement territorial estime que ce trafic va augmenter de 26 à 31 % ces vingt prochaines années. Pour le SAB, il est donc essentiel que le trafic de loisirs soit pris en compte par la politique officielle des transports. Le droit à la redevance selon la loi sur les chemins de fer doit tenir compte du trafic de loisir et doit être adapté au cas par cas.

Berne et Sevgein, le 27 juin 2006

Groupement suisse pour les régions de montagne SAB

Dr. Theo Maissen

Président

Seilerstrasse 4

Case postale 7836

3001 Berne

Tél. 079 429 12 55

E-Mail: thmaissen@bluewin.ch