



Abb. 1: Bus alpin am Albulasee in Graubünden.

Foto: Parc Ela

Bus alpin füllt Schweizer ÖPNV-Lücken

Dipl.-Pol. Kurt Metz

Der nationale Verein „Bus alpin“ erschließt in rund 20 Schweizer Regionen beliebte Ausflugsziele. Diese waren zuvor nur mit dem Privatverkehr erreichbar. Im Auftrag lokaler Trägerschaften verkehren Busse aller Größen und dies sowohl im fixen Linienbetrieb wie auf Rufbusbasis. Auftragnehmer sind Post-Auto, größere regionale Busbetriebe und Taxi-Unternehmen. Die ÖV-Ergänzungsangebote von Bus alpin und seinen Trägern profitieren allerdings meist nicht von öffentlichen Abgeltungen. Sie müssen in der Regel von lokalen Geldgebern finanziert werden. Daher sind die Fahrkartenpreise oft leicht höher als beim abgeltungsberechtigten Öffentlichen Verkehr.

Nutzen für Bergregionen und das Klima

Bus alpin fördert ÖV-Angebote an attraktive touristische Ausflugsziele, die vorher nur kaum oder gar nicht mit dem ÖPNV erschlossen waren. Dadurch wird der naturnahe Tourismus vorab in den Berggebieten und Randregionen wie im Jura gestärkt.

Möglichkeiten werden für Gäste und Sporttreibende ohne eigenen Pkw geschaffen, – und Alternativen für Autobesitzende – um bei der Anreise auf den eigenen Wagen zu verzichten. Zudem muss bei der Benutzung

von Bus alpin für die Rückfahrt nicht zwingend zum Ausgangspunkt zurückgekehrt werden. Fahrgäste werden so umweltfreundlich und bequem zu Wanderungen und Biketouren, an Skipisten, zu Langlauf-

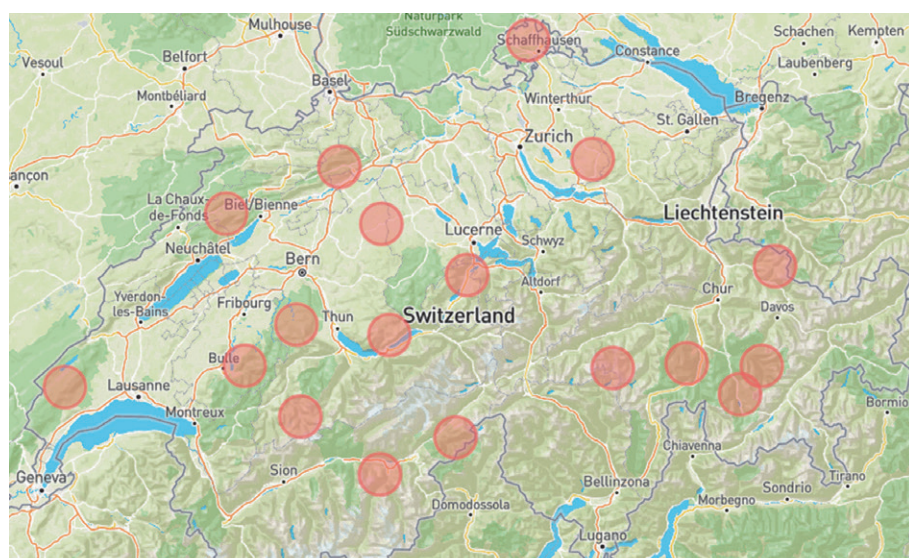


Abb. 2: Bus alpin verkehrt entlang des Juras (oben), in den Voralpen (Mitte), den Walliser (unten), Berner (Mitte-unten) und Bündner Hochalpen (rechts).

Grafik: OpenStreetMap

loipen, Schneeschuhtrails und Schlittelwegen und zurück befördert. Jährlich werden in den Bus-alpin-Regionen über 100.000 Fahrgäste transportiert, die vor Ort Geld ausgeben und Beschäftigung schaffen. Gästebefragungen zeigen, dass Bus alpin durch das Ansprechen neuer Gästesegmente Wertschöpfung in mehrstelliger Millionenhöhe erzielt. Weil ein beträchtlicher Teil dieser Neukunden bei der Anreise vom Auto auf den ÖV umsteigt, werden zudem Nutzen für die Umwelt und das Klima erzielt.

Schlanke Organisation

Im Winter 2005/2006 startete das Projekt „Bus alpin“ mit dem „Schneebus“ im Naturpark Gantrisch im Voralpengebiet des Kantons Bern. Bus alpin ist als Verein nach Art. 60 ff. des Zivilgesetzbuchs ZGB organisiert. Mitglieder sind die nationalen Trägerorganisationen und die Mitgliedsregionen. Diese sind jeweils durch eine verantwortliche Person an der jährlichen Generalversammlung vertreten. Präsident ist Thomas Egger, Geschäftsführer der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB. Wichtige Entscheide – insbesondere die Aufnahme neuer Mitglieder – können auch während des Jahres mittels Zirkularbeschlüssen gefällt werden. Die Umsetzungsarbeiten in den Mitgliedsregionen werden von der Bus-alpin-Geschäftsstelle unter der Leitung von Samuel Bernhard (siehe Interview) begleitet. Diese unterstützt die Regionen beim Aufbau und der Weiterentwicklung der Busangebote, bei der Finanzierung sowie bei der Kommunikation.

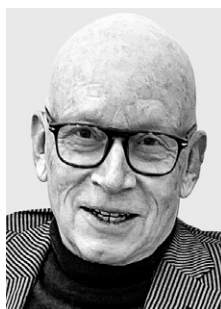
Naturnah und gut vernetzt

Die nationalen Träger sind das Netzwerk Schweizer Pärke, PostAuto AG, Schweizer Alpen-Club SAC, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB,



Abb. 3: Historisches Postauto im Einsatz für Bus alpin im Zürcher Oberland.

Foto: Hugo Wenger



Zum Autor

Dipl.-Pol. Kurt Metz ist Marketing- und Kommunikationsberater für Mobilität, Logistik und Tourismus. Er befasst sich seit über vierzig Jahren mit Themen der Verkehrsverlagerung und des Modalsplits. Er publiziert regelmäßig in Fachmedien und organisiert Studienreisen für Medienschaffende und Meinungsbildner im Mobilitätsbereich.



Abb. 4: Schneebus alpin im Neuenburger Jura.

Foto: TransN.



Abb. 5: Das Raupen-Taxi „Alpuschnaager“ in der Moosalpregion oberhalb Visp führt pro Fahrt bis zu 20 Personen zur Wintersportregion Moosalp auf 2000 Meter über dem Meeresspiegel.

Foto: Moosalp Tourismus

Schweizer Wanderwege, der Verband öffentlicher Verkehr VöV und der VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Regionsmitglieder aus elf Kantonen betreiben die Busalpin-Angebote. Als nationaler Sponsor unterstützt ihn der Detailhändler Migros. Zudem ermöglichen zahlreiche lokale Sponsoren die Busangebote.

Bescheidene Mittel

Das Jahresbudget für die Geschäftsstelle von Bus alpin beträgt rund 65.000 CHF. Bezahlte werden ihre Leistungen ausschließlich durch Mitgliederbeiträge. Separat finanziert

werden die Busbetriebe in den Regionen. Sie verursachen Ausgaben von jährlich über einer Million Schweizer Franken. Diese Kosten werden getragen durch die Billetteinnahmen, regionale Träger, Sponsoren sowie in Einzelfällen durch die Kantone. Die finanzielle Haftung für die Busbetriebe liegt in jedem Fall bei den regionalen Trägern. Der Verein Bus alpin ist ausschliesslich für die Beratung der Regionen zuständig.

Rekordjahr 2025

Im letzten Jahr bediente Bus alpin Strecken in 18 Regionen im Sommer und

Dynamisch ins dritte Jahrzehnt



Samuel Bernhard ist Geschäftsführer von Bus alpin im Mandat und Inhaber des Büros bernhard Umwelt . Verkehr . Beratung . Er verfügt über eine 20-jährige Erfahrung in den Geschäftsbereichen nachhaltiger Freizeit- und zukunftsfähiger Siedlungsverkehr: Mobilitätskonzepte, Analysen, inhaltliche Arbeiten zu Verkehrsthemen, Unterstützung bei Finanzierung und Kommunikation sowie Projektbegleitung und -umsetzung.

DER NAHVERKEHR: Herr Bernhard, wer und was gaben den Anstoß zur Gründung von Bus alpin?

Samuel Bernhard: Ausgangspunkt für den Bus alpin war ein Modellversuch im Gebirgskanton Uri. Aufgrund des Erfolgs wurde im Jahr 2003 eine Machbarkeitsstudie für das Bundesamt für Energie verfasst. Basierend auf dieser Studie konnten die ersten Pilotregionen gewonnen werden.

Welches waren die ersten Linien?

Bernhard: Bei den Pilotprojekten dabei waren vier Regionen: Binntal und Moosalp (Wallis), Gantrisch (Bern), Greina /Valle di Blenio (Graubünden/Tessin).

Gab es besonders aktive Förderer?

Bernhard: Wesentlich war die aktive Unterstützung durch drei namhafte nationale Organisationen: Schweizer Alpen-Club SAC, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB und Verkehrs-Club der Schweiz VCS.

Gab es auch Skepsis?

Bernhard: Grundsätzliche Widerstände gab es keine. Allerdings war und bleibt die Finanzierung von touristischen Ergänzungsangeboten im öffentlichen Verkehr ein quasi „natürliches“ Hindernis.

Welches sind die Tops und warum?

Bernhard: Ich möchte keine Regionen in den Vordergrund stellen. Denn die Vielfalt der Ausgangslagen und der vorhandenen regionalen Strukturen ist zentral für den Bus alpin. Die Hitparade setze ich daher thematisch: 1. Der Anschluss erster Strecken in den „nationalen Direkten Verkehr“, als die Teil- oder Ganzgültigkeit der ÖPNV-Abonnemente und Bezug der Tickets über die nationalen Distributionskanäle. 2. Die Realisierung einer eigenen App für Rufbus-Angebote. 3. Der aktuelle Ausbau des Beratungsportfolios durch Offizialisierung von Haltestellen, Linien, der Beratung zum Behinderten-Gleichstellungsgesetz wie der Tarifierung und weitere.

Welches waren die Flops und warum?

Bernhard: Der Flop schlechthin ist die mangelnde finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand. Mit Ausnahme einiger Kantone müssen die meisten Busangebote von den Regionen „gestemmt“ werden. Der Bund und etliche Kantone haben die Wichtigkeit der touristischen Busangebote nach wie vor nicht erkannt, obwohl es in letzter Zeit positive Signale gibt. Aber die Mühlen mahlen sehr langsam... Konkret mussten wir bisher ein einziges Angebot mangels lokaler Unterstützung einstellen, und zwar auf die Engstlenalp im Kanton Bern.

Gibt es noch Potenzial für die Weiterentwicklung von Bus alpin?

Bernhard: Die aktuelle Phase ist weniger vom Ausbau der Anzahl Regionen als vom qualitativen Ausbau bei den bestehenden Mitgliedern gekennzeichnet. Zusätzliche Kurspaare und eine Verlängerung der Saisonzeiten gibt es in vielen Regionen. Kürzlich ins offizielle ÖPNV-Ticketing-Angebot aufgenommen wurden die Linien im Naturpark Beverin im Kanton Graubünden sowie im Naturpark Schaffhausen. Rund um Savognin (Graubünden) werden drei bis vier neue Linien entstehen, die per 2027 in den nationalen Direktvertrieb (nDV) geführt werden. Die Finanzierung für dieses Projekt ist gesichert.

Welches sind die Neuerungen für die Sommersaison 2026?

Bernhard: Auf die Sommersaison 2026 hin gibt es durch den nDV-Anschluss in zwei Bündner Regionen günstigere Ticketpreise.

Ist es denkbar, dass besonders erfolgreiche Bus alpin-Angebote hinüberwechseln ins „klassische ÖV-Angebot“?

Bernhard: Dank der Bekanntheit und Beliebtheit von Bus alpin konnten bereits drei Linien – zwei im Naturpark Jura vaudois sowie eine über die Ibergeregg im Kanton Schwyz – ins „klassische“ ÖV-Angebot überführt werden. Dies ist auch für andere Angebote denkbar. Erwähnenswert scheint mir, dass die Erfolge einiger Bus-alpin-Linien mitgeholfen haben, die vorgelagerten ÖV-Linien entscheidend zu stärken. Auch diese Linien sind im peripheren Raum teilweise unter starkem finanziellem Druck. Mit einer erhöhten Nutzung dieser Linien geben wir den Behörden Argumente, diese zu erhalten und – wie beispielsweise im Landschaftspark Binntal VS auch schon passiert – sogar auszubauen!

Das schriftliche Interview führte Kurt Metz.

sieben im Winter. In neun davon wurden die Rekorde getoppt und mit 110.081 beförderten Personen gesamtschweizerisch eine neue Bestmarke erreicht. Dies entspricht einem Plus von 5,5 Prozent gegenüber dem bisherigen Rekordjahr 2023 und einer Steigerung von 13,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Angebote bedienen einerseits ganzjährige Routen in der Westschweiz im Waadtländer Jura und im Kanton Schaffhausen. Andererseits verkehren im Winter die Fahrzeuge in den Regionen Naturpark Chasseral BE/NE (Jura), Naturpark Gantrisch BE, Habkern-Lombachalp BE und Naturpark Gruyère Pays-d'Enhaut Val-de-Charmey FR (Voralpen) sowie Moosalp VS (Alpen). In den restlichen elf Regionen verkehren die Busse ausschließlich während der Sommersaison.

Gut vernetzt

Mit dem Bus alpin wird die „letzte Meile“ im öffentlichen Verkehr erschlossen. Dank der Kombination mit touristischen Angeboten werden neue Einkommensmöglichkeiten in den Regionen geschaffen. Bus alpin ist dank eines dichten Netzwerks

erfolgreich. Allen voran ist dies der Dachverband der 20 Schweizer Pärke, der ursprüngliche Natur- und Kulturlandschaften vereint. Der Schweizer Alpen-Club SAC fördert den umweltverträglichen Bergsport, bevorzugt zur Ausübung der Aktivitäten seiner Mitglieder den öffentlichen Verkehr und unterstützt daher Bus alpin zum Schließen von ÖV-Lücken in den Alpen. Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB setzt sich für die Interessen der Berggebiete und der ländlichen Räume ein. Mit der Erschließung der „letzten Meile“ werden periphere, aber wichtige touristische Ziele besser erreichbar. 65.000 Kilometer Wanderwege betreut der Verband Schweizer Wanderwege mit seinen 26 kantonalen Wanderweg-Organisationen. Das dichte Wanderwegnetz profitiert dabei von einer guten Erschließung durch den ÖV. Mit dabei ist auch der Verkehrsclub der Schweiz VCS, der nachhaltige Freizeitmobilität unterstützt. Der Verband öffentlicher Verkehr VöV fördert den Verein Bus alpin, weil „eine umweltverträgliche Erschließung der Randregionen mit dem öffentlichen Verkehr ein Grund ist für die Erfolgsstory ‚ÖV Schweiz‘“.

Klare Mitgliedschaftsregeln

Es gelten folgende Voraussetzungen für eine Bus-alpin-Mitgliedschaft:

- Die angestrebte Linie ist nicht abgeltungsberechtigt und fällt nicht unter den subventionierten „Regionalverkehr“.
- Regionale Finanzierungsperspektiven für den langfristigen Betrieb sind vorhanden.
- Die regionalen Träger verpflichten sich, die Ziele von Bus alpin aktiv zu unterstützen und das Logo in die eigene Kommunikation zu integrieren: Busse, Haltestellen, Website et cetera.
- Ein Umlagerungspotential vom Privatverkehr auf den ÖV ist vorhanden.
- Die wichtigsten regionalen Akteure befürworten Maßnahmen zur Umlagerung des Verkehrs auf den ÖV wie beispielsweise durch Fahrverbote oder eine aktive Parkplatzbewirtschaftung.
- Das potenzielle neue ÖV-Angebot besitzt touristisches Wertschöpfungspotential.

Zudem müssen die verkehrslenkenden Maßnahmen sowie die zu befahrenden Straßen den gesetzlichen Vorgaben entsprechen.

Zusammenfassung/Summary

Bus alpin füllt Schweizer ÖPNV-Lücken

Der Schweizer Verein „Bus alpin“ fördert ÖV-Angebote an attraktive touristische Ausflugsziele, die vorher kaum oder gar nicht mit dem ÖPNV erschlossen waren. Dies stärkt den naturnahen Tourismus in Berggebieten und Randregionen. Sie schaffen Möglichkeiten für Gäste und Sporttreibende ohne Pkw, um bei der Anreise auf das Auto zu verzichten. Fahrgäste werden so umweltfreundlich zu Wanderungen und Biketouren, an Skipisten, zu Langlaufloipen, Schneeschuhtrails sowie Schlittelwegen und zurück befördert. Jährlich befördert Bus alpin in rund 20 Regionen über 100.000 Fahrgäste. Er spricht neue Gästesegmente an und erreicht in den Zielgebieten eine Wertschöpfung in mehrstelliger Millionenhöhe. Weil ein beträchtlicher Teil der Kunden vom Auto auf den ÖV umsteigt, werden zudem Nutzen für die Umwelt und das Klima erzielt.

Bus alpin fills gaps in Swiss public transport

The Swiss association „Bus alpin“ promotes public transport services to attractive tourist destinations that were previously poorly served or not served at all by public transport. This strengthens nature-based tourism in mountainous and peripheral regions. It creates opportunities for guests and sports enthusiasts to travel to their destinations without using their own car. Passengers are transported in an environmentally friendly way to and from hiking and biking trails, ski slopes, cross-country ski tracks, snowshoe trails, and toboggan runs. Bus alpin transports well over 100.000 passengers annually in around 20 regions. It attracts new customer segments and generates added value in the tens of millions in its destinations. Because a significant proportion of customers switch from cars to public transport, there are also benefits for the environment and the climate.