

# Der touristische Verkehr

## Das Stiefkind der schweizerischen Verkehrspolitik

Die Bedeutung des touristischen Verkehrs wird in der Schweiz oft völlig unterschätzt. Dabei macht er einen sehr grossen Verkehrsanteil aus. Erschliessungseingpässe auf der Strasse und Schiene müssen dringend behoben und der Anteil des öffentlichen Verkehrs muss gesteigert werden. Dazu braucht es eine neue Prioritätensetzung in der schweizerischen Verkehrspolitik.

**Thomas Egger – SAB – Bern**

Sachplan Verkehr. Tönt trocken. Ist trocken. Doch dieses trockene Dokument hat grosse Bedeutung. Der Sachplan Verkehr umreisst die Vorstellungen des Bundes, wie sich der Verkehr räumlich weiter entwickeln soll. Dabei zeigt sich eine klare Fokussierung auf die Zentren. Hier sollen Engpässe beseitigt und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze erhöht werden. Demgegenüber soll in den ländlichen Räumen die «Verbindungsqualität beibehalten» werden. Dabei ist gerade hier die Verbindungsqualität massiv schlechter als in den urbanen Räumen und stösst im Bereich des touristischen Verkehrs an Grenzen. Die Prioritätensetzung des Bundes im Sachplan Verkehr ist deshalb aus Sicht der SAB falsch.

### Das Stiefkind

Der touristische Verkehr geniesst beim Bund nur einen untergeordneten Stellenwert. Das mag auch damit zusammenhängen, dass es dafür gar keine offizielle Definition gibt. Von der Statistik erfasst wird nur der umfassendere Begriff des Freizeitverkehrs. Und dieser ist noch vor dem Berufsverkehr der weitaus wichtigste Verkehrszweck. Der touristische Verkehr ist dabei ein wichtiger Teil des Freizeitverkehrs. Während beim Freizeitverkehr aber alle Freizeitbeschäftigung wie z.B. der Weg ins Fitnesszentrum enthalten sind, bezieht sich der touristische Verkehr immer auf die Ausübung einer touristischen Aktivität. Dazu gehören auch ein Tagesausflug in ein Wandergebiet oder eine Skitour.

### Wachstumsmarkt

Und gerade dieser touristische Verkehr hat in den vergangenen Jahren laufend zugenommen. Die negative Seite sind überfüllte Parkplätze und stundenlange Staus auf den Zubringerstrecken und Verladestationen. Ein wichtiges Ziel muss es deshalb sein, den Modal Split zu Gunsten des öV auszubauen. Das liegt auch im Interesse der Klimapolitik. Der Treno Gottardo, Glacier Express und Lötschberger zeigen, wie es geht. Sie sind attraktive Angebote, bei denen das Reisen selber bereits ein Erlebnis darstellt. Zudem sind sie in ein touristisches Gesamtangebot eingebunden und tragen zur touristischen Entwicklung der jeweiligen Regionen massgeblich bei. Und mit dem neuen Grimselbahntunnel würde das grössten zusammenhängende Schmalspurnetz in Europa entstehen.

### Knackpunkt Finanzierung

Die Beispiele zeigen: mit entsprechenden Angeboten kann durchaus sehr viel erreicht werden. Doch eine grosse Knacknuss ist die Finanzierung. Denn der touristische Verkehr ist explizit von Abgeltungen des Bundes ausgeschlossen. Was das bedeutet, kann am Beispiel des Bus alpin aufgezeigt werden. Gemäss einer aktuellen Schätzung werden nur 46% der Erträge durch Billetverkäufe erwirtschaftet. 38% der Kosten werden durch die regionalen Träger (Gemeinden, Naturpärke u.a.) und 16% durch Sponsoringbeiträge gedeckt. Oder mit anderen Worten: ohne diese Unterstützung wären

Ausflugsziele wie die Greina Hochebene, der Chasseral oder das Gantrisch-Gebiet nicht mit dem öV erschlossen.

### Durchgehende Transportkette fördern

Im Sinne der durchgehenden Transportkette muss dieser Missstand unbedingt behoben werden. Ziel muss es ein, dass der Gast die gesamte Reise unkompliziert mit dem öV zurücklegen kann. Dazu gehören ein einfaches Ticketing und das Vermeiden jeglicher Zuschläge auf einzelnen Strecken. Damit dies möglich ist, muss der touristische Verkehr in Zukunft auch in das System der Abgeltungen einbezogen werden. Leider wurde ein von mir eingereichtes Postulat, welches genau dies forderte, im Nationalrat knapp abgelehnt. Es braucht einen neuen Anlauf.

### Gepäcktransport einbeziehen

Zu einem einfachen System gehört auch der Gepäcktransport. Da es immer weniger bediente Bahnschalter gibt, muss der Gepäcktransport als Abholdienst von zu Hause bis zum Zielort und unterwegs ausgestaltet sein. Eine Zusammenarbeit mit der Post wäre in dieser Hinsicht zu prüfen. Ein Spezialthema ist zudem der Veloselbstverlad in den Zügen. Die SBB waren auf den Ansturm im Sommer 2020 nicht vorbereitet, was zu unschönen Situationen führte. Auf Druck der SAB und weiterer Kreise bauen die SBB auf die Saison 2021 die Verladekapazitäten auf den wichtigsten Linien aus. Dazu werden Gepäckabteile

geöffnet und mittels Reservationssystem die Stellplätze gesichert. Weitere Anstrengungen sind nötig.

### Engpässe auf der Strasse beseitigen

Auch auf der Strasse müssen zu Gunsten des Tourismus die Engpässe beseitigt werden. Stundenlange Staus bei den Autoverladestationen und Zubringerstrecken schaden dem Tourismus enorm. Der eingangs erwähnte Sachplan Verkehr sieht diesbezüglich rein gar nichts vor. Das ist nicht akzeptabel. Es ist zum Beispiel unerlässlich, dass die Hauptstrasse H19 von Brig nach Reichenau endlich als zweite Ost-West-Verbindung der Schweiz ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird.

### Handlungsbedarf erkannt

Beim touristischen Verkehr gibt es also noch grossen Handlungsbedarf. Die SAB und der Verband öffentlicher Verkehr sind daran, dieses Thema intensiv aufzuarbeiten. Am 17. August 2021 wird in Bern dazu eine prominent besetzte Fachveranstaltung stattfinden. Diese Fachveranstaltung wird auch wichtige Inputs liefern für ein Positionspapier zum touristischen Verkehr, welches die SAB und der VöV derzeit gemeinsam erarbeiten.

## RÉSUMÉ

### Les transports touristiques – l'enfant pauvre de la politique suisse des transports

Le trafic touristique en commun a une importance énorme. Cependant, dans le cadre du Plan sectoriel des transports, qui fixe le cadre à long terme pour le développement du système de transport en Suisse, il n'a pas la place qu'il mérite. En effet, le Plan sectoriel des transports se focalise surtout sur les centres, sur l'augmentation de l'efficacité de réseau des transports, ainsi que sur la volonté de faire disparaître les goulets d'étranglement. Toutefois, les besoins spécifiques du trafic touristique ne sont pas suffisamment pris en compte. D'autant plus qu'ils sont en constante augmentation,



Aus Sicht der SAB muss der Ansatz des «abgeltungsberechtigten Personenverkehrs» auf Bundesebene neu definiert werden. (Bus alpin – Region Ganttrich)

qu'ils favorisent le désengorgement des infrastructures, tout en contribuant à atteindre les objectifs de la politique climatique. Dans ce cadre, le SAB s'engage afin d'obtenir des améliorations. Un postulat (18.3043) a notamment été déposé par le directeur du SAB, Thomas Egger, afin d'étendre les possibilités d'indemnités versées par la Confédération, au profit du trafic de loisirs. D'autres mesures, comme la billetterie, le transport des bagages (du domicile au lieu de destination) ou le chargement de vélos dans les trains, peuvent encore accroître l'attractivité des transports publics touristiques. Dans ce cadre, le SAB et l'Union des transports publics proposeront une conférence dédiée à ce sujet, le 17 août prochain à Berne.

## RIASSUNTO

### I trasporti turistici – il figlio povero della politica svizzera dei trasporti

Il traffico turistico pubblico è di enorme importanza. Tuttavia, nell'ambito del Piano settoriale dei trasporti, che stabilisce il quadro a lungo termine per lo sviluppo del sistema dei trasporti in Svizzera, non ha il posto che merita. In effetti, il Piano setto-

riale dei trasporti si focalizza principalmente sui centri, sull'aumento dell'efficienza della rete dei trasporti, oltre che sulla volontà di eliminare gli ingorghi. Tuttavia, le esigenze specifiche del traffico turistico non sono sufficientemente prese in considerazione. Tanto più che sono in costante aumento, contribuendo a decongestionare le infrastrutture, contribuendo allo stesso tempo al raggiungimento degli obiettivi della politica climatica. In questo contesto, il SAB si impegna per garantire dei miglioramenti. Un postulato (18.3043) è stato in particolare depositato dal direttore del SAB, Thomas Egger, al fine di ampliare le opportunità di compensazione versate dalla Confederazione, a vantaggio del traffico ricreativo. Altre misure, come la biglietteria, il trasporto dei bagagli (dal domicilio al luogo di destinazione) o il caricamento delle biciclette sui treni, possono aumentare ulteriormente l'attrattività dei trasporti turistici pubblici. In questo contesto, il SAB e l'Unione dei trasporti pubblici propongono una conferenza dedicata a questo tema, il prossimo 17 agosto a Berna.