



Abb. 1: Ein SOB-Flirt der neuen Direktverbindung Aare Linth (Bern–Landquart–Chur) überquert den Rhein bei Sargans.

Foto: SOB

ÖV-Schweiz Wachstumsmarkt: Freizeit- und Ferienverkehr

Dipl.-Pol Kurt Metz, Luzern

Die Auslastung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz liegt seit Jahresbeginn wieder auf Vor-Corona-Niveau und teils sogar darüber. Dies hat er dem Freizeitverkehr zu verdanken, denn der Berufsverkehr hat aufgrund von Homeoffice, Videokonferenzen und der Benutzung von E-Bikes für den Arbeitsweg bis jetzt anhaltend leicht Anteile verloren.

Schon im Jahr 2021 war der Freizeitverkehr mit Abstand der wichtigste Mobilitätsweg. Die Schweizerische Wohnbevölkerung legte damals rund 43 Prozent der Inlanddistanzen im Rahmen der Freizeit zurück [1]. In den Städten erreicht die Zahl der Haushalte ohne eigenes Auto bereits mehr als die Hälfte. Dazu gesellt sich das steigende Bewusstsein der Bevölkerung zur Reduktion der individuellen CO₂-Belastung. Bestätigt wurde dieses durch die nationale Volksabstimmung vom 18. Juni 2023 über das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit. Sie wurde von 59,1 Prozent der abgegebenen Stimmen angenommen und dies in allen Landesteilen.

Bus- und Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs sind nun gefordert, ihre Angebote den neuen Entwicklungen anzu-

passen, wollen sie den Modalsplit zu ihren Gunsten erhöhen. Erste Ankündigungen in diesem Sinne machte bereits im Frühsommer 2021 Vincent Ducrot, CEO der Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Er versprach, neue Angebote entsprechend den sich ändernden Bedürfnissen zu initiieren. Im September 2022 veröffentlichte die Arbeitsgruppe „Modalsplit“ des Verbands öffentlicher Verkehr VÖV ihren Schlussbericht: „Maßnahmen der öV-Branche zur Steigerung des öV-Anteils“.

Traditionelle touristische Verkehre

Aushängeschilder des Freizeitreiseverkehrs in der Schweiz sind eine Reihe von touristischen „Express-Zügen“, die sowohl von Tagesausflüglern wie Feriengästen geschätzt werden. Allen voran rollt der Glacier-Express der Rhätischen Bahn (RhB) und der Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn). Er verbindet die Tourismushochburgen von St. Moritz und Zermatt umsteigefrei in rund acht Stunden und dies seit 1926. Der Bernina-Express der RhB fährt seit genau fünfzig Jahren ab Chur, überquert den gleichnamigen Pass auf alpiner Höhe von 2253 Metern über Meer, um dann im italienischen Tirano unter Palmen anzukommen.

Etwas weniger bekannt aber landschaftlich attraktiv ist der Voralpen-Express der Schweizerischen Südostbahn (SOB) von Luzern nach St. Gallen mit einer Fahrzeit von zweieinviertel Stunden. Er hat im Jahr 2019 vollständig neues, komfortables Rollmaterial des Typs Traverso von Stadler Rail aus der Flirt-Familie mit Bistro- und Familienzonen erhalten und gilt als Vorläufer von drei weiteren, neuen Langstreckenverbindungen: dem „Treno Gottardo“, dem „Aare Linth“ und ab 2024 dem „Alpenrhein-Express“.

Umsteigefrei quer durch die Schweiz

Die SOB hat in Kooperation mit der SBB den Betrieb auf der Gotthard-Panoramastrecke zwischen Basel, Luzern und Zürich nach Locarno im Tessin am Lago Maggiore übernommen. Der Aare Linth bietet nach langem wieder eine umsteigefreie Verbindung von Bern durchs zentrale Mittelland über Zürich nach Landquart und Chur, wo auf das Netz der Rhätischen Bahn umgestiegen werden kann. Dieses Interregio-Angebot wird vor allem von Fahrgästen geschätzt, die im geschäftigen Knoten Zürich HB nicht umsteigen wollen. Das trifft besonders für jene zu, die mit viel Gepäck, Kinderwagen oder Fahrrad unterwegs sind

und in mittelgroßen Bahnhöfen wie Burgdorf, Herzogenbuchsee und Langenthal zusteigen. Der Alpenrhein-Express verkehrt ab dem kommenden Fahrplanwechsel von St. Gallen via das Rheintal nach Landquart und Chur.

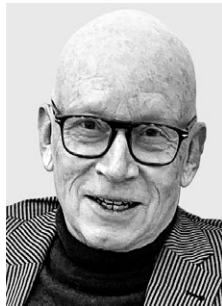
Auch die SBB setzt punktuell auf mehr Direktverbindungen, so zwischen der Ostschweiz via Zürich Flughafen und dem Berner Oberland, von der Romandie nach Graubünden und ab Basel ins Wallis. Da die Nachfrage im Freizeitverkehr vor allem auf den touristischen Hauptachsen in die Ferienregionen steigt, wurden ab Dezember 2023 am Wochenende zwei zusätzliche Züge Genf–Zürich–Chur eingeführt.

Weltpremiere Spurwechsel

Den „Golden Pass-Express“ zwischen Montreux am Genfersee und Interlaken als Ausgangspunkt für die Jungfrau-Region gibt es zwar schon seit 1905 – damals noch als „Golden-Mountain-MOB-Pullman-Express“. Allerdings musste man aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten der Montreux-Oberland-Bernois-Bahn (MOB) – Meterspur – und der BLS [2] (Normalspur) in Zweisimmen umsteigen. Das hat seit 2022 dank einer Weltneuheit ein Ende: Die Waggonen lassen sich in wenigen Minuten umspuren, indem ihre Achsen sich teleskopartig verbreitern/zusammenschieben und die Wagenkasten auf die Höhe des Normalspurbetriebs anheben oder auf die Meterspur absenken lassen. Seit letztem Sommer verkehren täglich mehrere Zugpaare je Richtung mit drei Klassen: Luxus-, 1. und 2. Klasse sowie mit Verpflegungsmöglichkeit an Bord.

Neue interregionale Direktverbindungen

Bequemlichkeit bei der Anreise ist im Freizeitverkehr ein Muss, will er gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig sein. Ein Mittel zu mehr direkten Verbindungen gehören dank automatischer Kupplung Flügelzüge. Seit mehreren Jahren gehören solche zum Angebot der BLS zwischen Bern–Spiez–Brig/Zweisimmen und erschließen so umsteigefrei das Oberwallis und das zentrale sowie westliche Berner Oberland. Einige Züge werden durch den Simplontunnel nach dem italienischen Domodossola – ein beliebter Marktflecken – verlängert und in Italien als „Trenino verde delle Alpi Svizzere“ vermarktet. Seit letztem Winter besteht neu eine direkte BLS-Wochenend-Verbindung für



Zum Autor

Dipl.-Pol. Kurt Metz ist Kommunikationsberater und Fachpublizist für Mobilität, Logistik und Tourismus. Er befasst sich seit über vierzig Jahren mit Themen der Verkehrsverlagerung und des Modalsplits. Er organisiert Fachtagungen und Studienreisen für Medienschaffende und Meinungsbildner im gesamten Mobilitätsbereich. Er lebt in der Nähe von Luzern.



Abb. 2: Der Meterspur-Golden-Pass-Express wird gezogen von einer BLS-Normalspurlok. Hier oberhalb des Thunersees zwischen Interlaken und Spiez.
Foto: Urs Jossi

Wintersportler zwischen Biel und Brig, die ohne Halt in Bern HB über das Gleisdreieck Wankdorf verkehrt und so die touristischen Hotspots rascher erreicht. Zudem nimmt sie Fahrgäste in den Vorstadtbahnhöfen auf – dort wo die meisten Leute wohnen und an Wochenenden freie Parkplätze auf den Park & Ride-Anlagen bestehen: Lyss, Zollikofen, Ostermündigen und Gümligen. Aufgrund des winterlichen Erfolgs wurde das Angebot für den Sommer wieder aufgelegt, so dass Wanderer, Bergsteiger, Kletterer und Mountainbiker ebenfalls in den Genuss kürzerer Reisezeiten und größerem Komfort gelangen.

In der Romandie fährt der „Verbier-Express“ seit 2019 zwischen Genf und Le Châble, Ausgangspunkt für das größte zusammenhängende Skigebiet der Romandie von Verbier. Der Extrazug startet jeweils am Wochenende im Genfer Flughafenbahnhof und nimmt Wintersportler in den größeren Agglomerationsbahnhöfen entlang des Genfersees und im Unterwallis auf. Seit Wintersaison 2022 verkehrt der „VosAlpes-Express“ von Fribourg mit mehreren Unterweghalten ebenfalls ohne Umweg über Lausanne direkt nach Le Châble.

Seit letztem Sommer ist der Besuchermagnet Maison Cailler in Broc mit über

400.000 Gästen pro Jahr direkt mit dem Schweizer Normalspurnetz verbunden. Der Ende August 2023 neu eingeführte RE „Chocolat-Express“ von SBB und den Transports publics fribourgeois von Bern über Fribourg erreicht die populäre Schokolademanufaktur direkt. Ein neuer RegioExpress der SBB bringt an Wochenenden von Januar bis März Wintersportler von Zürich direkt ins Langlaufparadies von Einsiedeln.

Vernetzung mit lokalem ÖV

Mitentscheidend für das Umsteigen vom privaten Individualverkehr auf den ÖV ist die Vernetzung der Zubringerbahnen mit dem Nahverkehr vor Ort. Idealerweise ist dieser in der Anreise und/oder der Tageskarte inbegriffen, so dass ein nahtloses Wechseln der Mobilitätsträger leicht fällt. Gratisbusse innerhalb der Destinationen und zu den verschiedenen Ausgangspunkten der Bergbahnen gibt es beispielsweise im Urserental mit Andermatt als Zentrum, Davos, dem Saanenland (Region um Gstaad), dem Unterengadin und dem Val Müstair, dem südöstlichsten Tal der Schweiz. Zermatt kennt ebenfalls den kostenlosen Bustransfer – im sonst autofreien Feriendorf am Fuße des Matterhorns fahren diese bereits seit 1988 elektrisch [3]!



Abb. 3: MIKA-Regio-Express der BLS in Doppeltraktion auf der Lötschberg-Nordrampe bei Blausee.

Foto: BLS

Mobilität vor Ort

Freizeitdestinationen und Mobilitätsanbieter vor Ort erkennen immer mehr den Wert von durchgängigem Reisen und dies sowohl im Tagesausflugsgeschäft wie bei Ferienangeboten. So können dank Mobility Autos stunden- und tageweise Ausflüge mit spontan buchbaren Mietwagen unternommen werden. Im Kanton Graubünden sind bereits vier Standorte mit E-Fahrzeugen von Mobility ausgerüstet und fünf weitere in Planung. Im Münstertal vermietet gar die UNESCO Biosfäre Val Müstair einen Elektro-BMW an Feriengäste.

Generalabonnemente (GA – entspricht der Bahncard 100) werden mittlerweile von einer Reihe von touristischen Berg- und Seilbahnen vollwertig anerkannt. So zum Beispiel in der Zentralschweiz, in der Fahrten auf die Rigi, Klewenalp, Rothenfluh und zur Stockhütte für GA-Inhaber kostenlos sind. Besitzer von Halbtax-Abos (entsprechen der Bahncard 50) kommen nahezu landesweit in den Genuss reduzierter Preise bei den rein touristischen, also nicht subventionierten Transportunternehmen. Ausnahme bilden hier die Bergbahnen des Kantons Graubünden, die dafür die Grundpreise vor einigen Jahren deutlich senkten, dafür aber keine Vergünstigungen mehr gewähren.

Kombiniert mit Unterkunft

Relativ neu sind Kombi-Angebote von Destinationen zusammen mit Unterkünften, die ab zwei oder mehr Übernachtungen im Hotel, der Ferienwohnung, in der Jugendherberge oder auf dem Zeltplatz freie Fahrt auf den regionalen Bergbahnen gewähren. In der Tourismusdestination Engadin/ Scuol/Samnaun/Val Müstair (TESSVM) sind auch die Fahrten mit der Rhätischen

Bahn und den Postautos in ihrem Einzugsgebiet kostenlos.

Besonders originell ist die Anreise ins Drei-Sterne-Superior-Resort des Parkhotels Brenscino in Brissago: Da die Straße zwischen der nächstgelegenen Bahnstation von Locarno in den Sommermonaten das Durchkommen des Lokalbusses entlang des Lago Maggiore oft stark behindert, werden die mit der Bahn anreisenden Gäste nun mit dem hauseigenen Taxiboot „Seestar“ am Bootssteg unweit des Bahnhofs abgeholt.

Kombi-Tages- und -Ferien-Tickets

Dass der Freizeitverkehr nach der Coronapandemie wieder stark ansteigt, spürt auch die SBB-Tochtergesellschaft RailAway. Sie konnte mit ihren Angeboten im Freizeitbe-

reich verbunden mit nachhaltiger Mobilität den Umsatz im Jahr 2022 deutlich steigern. Sie lancierte eine neue Buchungsplattform ([freizeit.sbb.ch](https://www.freizeit.sbb.ch)) und integrierte darauf das gesamte „Snow’nRail“-Sortiment für die Wintersaison 2022/23. Snow’nRail heißt das Angebot für Wintersportler, die mit der Bahn anreisen und Freizeitangebote nutzen wie Skifahren und Schlittenfahren. RailAway gewährt 20 Prozent Rabatt auf das ÖV-Anreisebillet, kombiniert damit ermäßigte Skipässe und verschafft eine Reduktion auf die Miete von Wintersportausrüstung.

Das „Ticino-Ticket“ ist das Generalabonnement des gesamten öffentlichen Verkehrs und einiger touristischer Anlagen im Südkanton der Schweiz. Seit Sommer 2021 ist es digital und lässt sich auf dem Smartphone speichern. Einige Unterkünfte werben heute mit der kostenlosen Abgabe des Ticino-Tickets bei zwei und mehr Übernachtungen. Zu den Zielen dieses einzigartigen Freipasses ist es, den Gästen die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr und während ihres Aufenthaltes schmackhaft zu machen [4]. Damit ersparen sie sich die Fahrt über die staugeplagte Autobahn A2 und das zu Ferienzeiten teils stundenlange Warten vor der Durchfahrt durch den Gotthardstraßentunnel sowie der Parkplatzsuche während des Aufenthalts im Tessin.

Eine Reihe von Wintersportdestinationen schließen in die Ski-Tageskarten und Ski-Wochenpässe die Benutzung des öffentlichen Verkehrs in ihrem Perimeter ein. Damit soll der individuelle Lokalverkehr

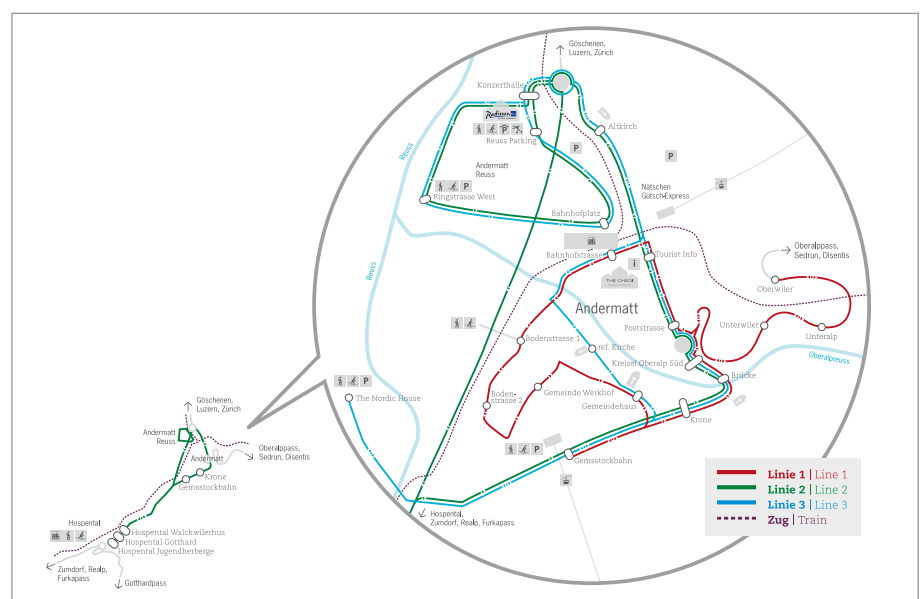


Abb. 4: Das Ortsbusnetz im Urserental–Andermatt besteht aus drei Linien.

Grafik: Andermatt Tourismus

„Der Freizeitverkehr hat großes Potenzial“



Zur Person

Thomas Küchler ist seit 2010 Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) mit Sitz in St. Gallen. Er ist gelernter Tiefbauzeichner und Bauingenieur. Vor seiner Zeit bei der SOB war er unter anderem Leiter der Geschäftseinheit Unterhalt, Bau und Logistik bei der SBB. Küchler engagiert sich zudem als Präsident der Genossenschaft openmobility. Er lebt im Kanton Schwyz.

DER NAHERKEHR: Herr Küchler, was bewegte Sie als Direktor der Schweizerischen Südostbahn, den Treno Gottardo, den Aare Linth und den Rheintal-Express ins Leben zu rufen?

Thomas Küchler: Die Bahnreform unter dem Stichwort SBB plus X hat die Rolle der SOB im Schweizer Bahnmarkt Anfang der Nullerjahre gestärkt. Die SOB musste aber wachsen, um eine eigenständige Zukunft zu haben. Wir haben uns mit den langjährigen Erfahrungen des Voralpen-Express (St. Gallen-Luzern) ganz bewusst dafür entschieden, den Freizeitverkehr mit unseren Fernverkehrsangeboten zu stärken. Heute können wir den Kundinnen und Kunden dank der Kooperation mit der SBB nicht nur attraktive Reiserouten anbieten, die SOB hat dank des Engagements im Fernverkehr ihre Produktivität deutlich gesteigert. Das entlastet die Steuerzahler nachhaltig.

Wie haben sich diese direkten Interregio-Züge von Basel und Zürich über die alte Gotthard-Bergstrecke ins Tessin nach Locarno und die beiden aus dem Mittelland ohne Umsteigen nach Graubünden entwickelt?

Küchler: Die Entwicklung der Passagierfrequenzen beim Treno Gottardo freut uns sehr. Bereits im ersten Betriebsjahr lagen diese deutlich über den Erwartungen – heute fahren im Tagesschnitt doppelt so

viele Kundinnen und Kunden wieder durch den Gotthard-Scheiteltunnel als dies direkt nach der Eröffnung des Basistunnels der Fall war. Zudem tragen auch die touristischen Destinationen entlang der Linie, wie etwa die Region Andermatt, zum Erfolg der Verbindung bei. Auch beim Interregio Aare Linth zeigt sich, dass viele Reisende die umsteigefreie Verbindung schätzen – sowohl im Berufs- als auch im Freizeitverkehr. Hier nehmen die Fahrgastzahlen rascher zu als erwartet, gleichzeitig können wir aufgrund des Umbaus im Bahnhof Bern nicht die erforderlichen Zuglängen fahren. Deshalb passen wir den Rollmaterial-Einsatz auf dieser Linie gemeinsam mit der SBB nochmals an, um für Pendler und Freizeitreisende das Angebot zu optimieren. Gespannt sind wir nun darauf, wie die ab Fahrplanwechsel verkehrende Direktverbindung von St. Gallen nach Chur vom Publikum aufgenommen wird.

Wie kommen die Traverso-Kompositionen bei den Fahrgästen an?

Küchler: Die Fahrgäste schätzen die Reisequalität in unseren Zügen. Die bequemen Sitze, die helle und freundliche Gestaltung sowie die Bistro-Zonen werden vielfach gelobt. Ebenso wichtig ist gerade im Freizeitverkehr aber die Betreuung unserer Gäste: Die Freundlichkeit und Kompetenz unserer Kundenbegleiterinnen und Kundenbegleiter wird von den Reisenden immer wieder positiv erwähnt. Darauf bin ich stolz.

Welche weiteren Entwicklungen sehen Sie, um im Wettbewerb um die Gunst der Freizeit- und Ferienfahrgäste zusätzliche Marktanteile für den Öffentlichen Verkehr zu gewinnen?

Küchler: Der Freizeitverkehr hat großes Potenzial. Statistisch gesehen macht er in der Schweiz mehr als 50 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Wenn wir auf den Freizeitverkehr fokussieren wollen, müssen wir auf Qualität und Einfachheit setzen. Es braucht Züge mit attraktiver Ausstattung und ein einfach zugängliches System. Der Kauf des richtigen Billetts ist für heutige Nicht-Kunden teilweise zu kompliziert. Wir setzen bei der Südostbahn zudem auf einen digitalen Marktplatz, um kombinierte Reisen mit Bahn und touristischen Leistungen anbieten zu können. Die touristischen Leistungsträger können diese Plattform auch für sich selbst nutzen und dabei entscheiden, welche Angebote sie für die Kunden schaffen möchten. Das hat auch für kleinere Anbieter ein großes Potenzial.

Fassen Sie auch umsteigefreie Angebote über die Schweizer Landesgrenze hinaus ins Auge?

Küchler: SBB, BLS und SOB haben mit einer Basisvereinbarung bekräftigt, das Kooperationsmodell im Fernverkehr auch in der nächsten Konzessionsperiode ab 2029 fortzusetzen. Auf dieser Basis wird in den kommenden Jahren besprochen, wie die Angebotsentwicklung weitergeht. Unser Fokus liegt dabei auf der Deutschschweiz, vor allem auf unserem Kerngebiet, der Zentral- und der Ostschweiz. Hier können wir bereits ab Dezember 2024 mit der Verbindung Chur–St. Gallen eine zusätzliche Linie, den Alpenrhein-Express, übernehmen. Was wir zudem auf jeden Fall behalten wollen, ist der Treno Gottardo ins Tessin. Die Linie hat die SOB zu dem gemacht, was wir heute sind.

Das schriftliche Interview führte Kurt Metz.



Abb. 5: Die „Seestar“ verkehrt für Hotelgäste auf dem Lago Maggiore zwischen Locarno und Brissago.

Foto: Reka



Abb. 6: Fahrrad- und Gepäckverlad in das Gepäckabteil des Doppelstock-IR Luzern–Bern–Genf Flughafen.

Foto: Kurt Metz

und seine Emissionen reduziert werden. Gleiches gilt mittlerweile auch in einigen Sommerferiendestinationen wie dem Appenzellerland. Wer drei Nächte oder länger beim gleichen Gastgeber logiert, erhält die Appenzeller Ferienkarte. Sie erlaubt freie Fahrt in 15 Zonen des Tarifverbundes Ostschweiz mit Bus und Bahn in der 2. Klasse.

Gepäck direkt in die Unterkunft

Ein wichtiger Hinderungsgrund, warum Freizeit- und Ferienreisende auf die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr verzichten, ist ihr umfangreiches Gepäck: Taschen, Koffer und oft eigenes Sportgerät (Skis, Schlitten, Fahrräder et cetera). Mittlerweile sind an den meisten Destinationen Vermietgeschäfte selbst für Winterbekleidung aktiv, die das Mitführen voluminöser und gewichtiger Ausrüstung erübrigen und die Anreise per ÖV erleichtern.

Das verbleibende Gepäck kann dank dem „Gepäck special“ von zu Hause bis in die Ferienwohnung oder das Hotel geliefert werden. Dies ist dank der Zusammenarbeit zwischen den Schweizer öV-Unternehmen, von Ferienregionen und lokalen Unternehmen möglich. Das Angebot ist jederzeit online und bis vier Tage vor Ferienbeginn buchbar. Das Gepäck wird in der Regel zwei Tage vor dem ersten Ferientag zu Hause abgeholt und bis ins Hotelzimmer oder die Ferienwohnung geliefert. Die Kosten für ein bis vier Gepäckstücke belaufen sich pro Weg ab 44 Schweizer Franken.

Reizthema Fahrradverlad

Die Beförderung von Fahrrädern (in der Schweiz meist Velo genannt) ist mit einem Streckenbillett, einer Velo-Tageskarte oder einem Velo-Pass auf vielen Strecken des

öffentlichen Verkehrs möglich. Das Zweirad verlädt man selbst. Seit dem Wegfall von Gepäckwaggons müssen die Velos in den Personenwagen Platz finden. Dieser ist an Wochenenden und besonders bei schönem Wetter je nach Linie und Tageszeit knapp, ja ungenügend. Trotz obligatorischer Veloplatzreservierung in IC-Zügen von März bis Oktober an Wochenenden kommt es immer wieder zu unliebsamen und medial wirksamen Auseinandersetzungen. So sind nun für die Linien IC2/21 durch den Gotthard-Basistunnel (Basel/Zürich–Tessin) täglich und ganzjährig Reservation Pflicht. Das gilt auch für die Schweizer Streckenabschnitte von grenzüberschreitend verkehrenden Zügen EuroCity (EC), InterCityExpress (ICE), Railjet (RJX) und dem InterCity (IC) Zürich HB–Singen/Stuttgart.

Der Velotransport ist auch auf Postautokursen möglich. Die beschränkten und besonders in den Alpen für die Bergfahrt populären Plätze sind auf den meisten Strecken im Voraus zu reservieren.

Bonuspunkt Verpflegung unterwegs

Verkehren in der Schweiz Speisewagen und bediente Bistros in nahezu allen InterCity und einigen InterRegio, so gab es bis vor kurzem in den für den Freizeitverkehr wichtigen Regio-Express-Zügen keine Möglichkeit zur Verpflegung. Die SOB und die BLS haben in ihren neuen Interregio-Flotten einen Bistrobereich mit gekühlten und heißen Getränken und Snackautomaten sowie im angrenzenden Wagenteil Tische einbauen lassen. Gemäß Auskünfte beider Bahnunternehmen bewähren sich die Verpflegungszonen und sind finanziell selbsttragend. Der Grund darin dürfte einerseits in der hohen Qualität der Produkte und an-



Abb. 7: Optimal fürs Mountainbike, aber keine Lösung für den Fahrradboom... Foto: SOB

Jugendliche zum Einsteigen bewegen

Für den ÖV Schweiz sind Kinder und Jugendliche die ÖV-Nutzenden der Zukunft. Diese engagieren sich fürs Klima und möchten auch in der Freizeit nachhaltig reisen. Seit Juni 2023 gibt es für diese Zielgruppe drei neue Einsteigerangebote:

- Mit dem „GA Night“ genießen sie künftig bis zum 25. Geburtstag jeden Abend ab 19 Uhr freie Fahrt schweizweit auf dem Generalabonnement Streckennetz für nur 99 Franken.
- Mit der „Friends-Tageskarte“ sind vier Jugendliche für 20 Franken pro Person gemeinsam einen Tag lang unterwegs.
- Die „Tandem-Tageskarte“ ermöglicht Inhabern eines GA Jugendlichen, jeden Tag für 20 Franken eine Person unter 25 Jahre mitzunehmen.

derseits den wettbewerbsfähigen Preisen gegenüber der stationären Bahnhofsangebote liegen. Bei der SOB werden sogar regionale Produkte und Tessiner Spezialitäten angeboten.

Fazit und Perspektiven

Es gibt noch viel Luft nach oben für die Weiterentwicklung der Angebote im Freizeit- und Ferienverkehr. Nachdem selbst die Verwaltungsratspräsidentin der SBB, Monika Ribar, im Interview mit der Sonntagszeitung vom 19. März 2023 die Überlegung „ob ein Taktfahrplan an Wochenenden wirklich nötig ist“, in die Runde warf, besteht die Chance, dass das starre Korsett des Taktfahrplans an Wochenenden in Frage gestellt wird und flexiblere Lösungen für die andersartigen Verkehrsströme und Bedürfnisse der Fahrgäste möglich werden. Zum gleichen Schluss kam bereits im September 2022 die Arbeitsgruppe Modalsplit unter Leitung des Verbands öffentlicher Verkehr VöV, welche Direktverbindungen als wichtige Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des ÖV im Fernverkehr erachtet: „Solche Angebote müssen nicht an allen Tagen und im Takt angeboten werden, sondern sollen bei erwartetem hohen Kundenaufkommen punktuell angeboten werden, um so zusätzliche Kundenpotenziale zu erschließen“. Und: „Der Taktfahrplan im System des ÖV der Schweiz soll zukünftig um variable standardisierte

Neue E-Postautolinie und Bus alpin



Abb. 8: Die neue E-Postautoverbindung von Saanen nach Abländschen und Jaun erschließt ein attraktives Wandergebiet.

Foto: Kurt Metz

benutzt. Getragen werden die zwischen Ende April und Ende Oktober betriebenen Linien – zum Teil als Rufbus und mit Oldtimern! – vom Netzwerk Schweizer Pärke, PostAuto, Schweizer Alpen-Club, Schweizer Wanderwege, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Verband öffentlicher Verkehr und VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Nationale Sponsoren sind Transa Travel & Outdoor sowie der Detailhändler Migros. Im vergangenen Sommer wurden zwanzig Angebote gefahren mit Schwerpunkt in den Bergkantonen Graubünden, Bern und Wallis, im Voralpengebiet, dem Jura und hügeligen Emmental sowie vereinzelt im Mittelland zum Erschließen von Wanderregionen.

Das Saanenland wird seit Juni 2023 mit dem Greyerzerland mit einem Elektro-Postauto von Solaris verbunden. Die neue Linie führt vom Bahnhof Saanen über den Mittelbergpass nach Abländschen und weiter bis zu den Bergbahnen von Jaun. Sie erschließt in der Sommersaison vier Mal täglich ein beliebtes Ausflugs-, Wander- und Klettergebiet. Auftraggeberin des neuen Angebots ist die Gemeinde Saanen, die den zweijährigen Versuch mit je 185.000 Schweizer Franken unterstützt. Aufenthaltsgäste können die Linie mit der digitalen Gästekarte kostenlos benutzen.

Bus alpin schafft in Schweizer Bergregionen ÖV-Angebote zur Förderung des naturnahen Tourismus. Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte profitiert der öffentliche Verkehr im Alpenraum normalerweise nicht von öffentlichen Abgeltungen. Hier springt Bus alpin in die Bresche. Im letzten Jahr wurde er 140.000 Mal

Fahrpläne mit flexiblen Angeboten ergänzt werden, welche insbesondere den Freizeitverkehr adressieren.“ Ein noch nicht ausgeschöpftes Potenzial fürs Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bieten die an vielen Bahnhöfen vorhandenen Park & Ride-Anlagen. Sie stehen an Wochenenden meist leer und könnten kostenlos Automob-

ilisten als Einstieg zur Benutzung des ÖV zur Verfügung gestellt werden. Wenn der Modalsplit im Ferien- und Freizeitverkehr zugunsten des Öffentlichen Verkehrs deutlich erhöht werden soll, dann gelingt dies nur unter Betrachtung und mit der Verbesserung aller Elemente der Reisekette von zuhause bis ans Ziel.

Literatur/Anmerkungen

- | | | |
|--|---|--|
| <p>[1] Medienmitteilung des Bundesamts für Statistik, Resultate des Mikrozensus 2021, 06.04.2023.</p> <p>[2] Die heutige BLS AG hieß früher Bern-Lötschberg-Simplon Bahn (BLS).</p> <p>[3] DER NAHVERKEHR, Nr. 7+8/2019, S. 20–21.</p> <p>[4] DER NAHVERKEHR, 5/2021, S. 61–67.</p> <p>[5] Modalsplit: Maßnahmen der öV-Branche zur Steigerung des öV-Anteils.</p> | <p>Schlussbericht der Arbeitsgruppe Modalsplit, VöV, Bern, September 2022, www.voev.ch/de/unsere-themen/Modalsplit.</p> <p>[6] Möglichkeiten und Grenzen von mehr ÖV im Freizeitverkehr, Forum der Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Bern, 9. Mai 2023, Link zu den Inputs: www.svwg.ch/veranstaltungen.</p> <p>[7] Autofreies Skifahren – Sind die Wintersportorte in den Alpen für eine Anreise mit dem ÖV und sanfter Mobilität vor Ort geeignet?, Hellmund Marius, Bergische Universität Wuppertal, in Journal für Mobilität und</p> | <p>Verkehr, Ausgabe 9 (2021), Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.; https://journals.qucosa.de/jmv/article/view/58.</p> <p>[8] Bus alpin: www.busalpin.ch</p> <p>[9] Mobility: www.mobility.ch</p> <p>[10] Railwayway: www.railwayway.ch</p> <p>[11] Ticino-Ticket: www.ticino.ch/de/ticket.html</p> |
|--|---|--|

Zusammenfassung/Summary

ÖV-SchweizWachstumsmarkt: Freizeit- und Ferienverkehr

Schon im Jahr 2021 war der Freizeitverkehr in der Schweiz mit Abstand der wichtigste Mobilitätszweck. Wichtigste Gründe dazu sind die hohe Zahl von Haushalten ohne eigenes Auto und das steigende Bewusstsein der Bevölkerung zur Reduktion der individuellen CO₂-Belastung. Will der öffentliche Verkehr den Modalsplit zu seinen Gunsten erhöhen, muss er seine Angebote der neuen Entwicklung anpassen. Direkte, umsteigefreie Verbindungen und die Vernetzung mit dem ÖV-Angebot vor Ort sind gefragt, das weiter auszubauen ist. Die Kombination von Anreise, Unterkunft und Aktivitäten in der Destination werden laufend entwickelt und erweitert. Vermehrt Beachtung wird dem Gepäck- und Fahrradtransport gewidmet wie auch der Verpflegung an Bord der Interregiozüge in die Freizeit- und Ferienregionen. Schließlich gilt es das Korsett des Taktfahrplans für die Wochenenden zu überdenken und die Angebote für die neue und zusätzliche Nachfrage zu gestalten.

Public transport Switzerland as a growth market: leisure and holiday transport

Leisure travel was by far the most important mobility purpose in Switzerland as early as 2021. The most important reasons for this are the high number of households without their own car and the increasing awareness of the population to reduce individual CO₂ pollution. If public transport wants to increase the modal split in its favour, it must adapt its offers to the new developments. Direct connections without transfers and networking with local public transport are in demand, and this needs to be expanded. The combination of travel to, accommodation and activities in the destinations are constantly being developed and expanded. Greater attention is being paid to luggage and bicycle transport, as well as catering on board the InterRegio trains to the leisure and holiday regions. Finally, it is necessary to reconsider the corset of the interval timetable for the weekends and to design the offers for the new and additional demand.