

Vom Pendler- zum Freizeitverkehr

Der öV boomt nach der Corona-Baisse. Doch das Mobilitätsverhalten der Reisenden hat sich verändert. Die Verkehrsunternehmen wollen dem Trend Rechnung tragen.

Gerhard Lob Für die Verkehrsunternehmen gibt es eine gute Nachricht. Reisende haben Züge, S-Bahnen und Busse wieder voll in Beschlag genommen. Die Coronazeit ist passé. Insgesamt ist die Zahl der Passagiere wieder auf das Niveau von 2019 zurückgekehrt. Und doch ist nicht alles wie früher. Denn es gab – fast unbemerkt – Veränderungen im Nutzungsverhalten. «Wir haben eine Verschiebung vom Pendler- zum Freizeitverkehr festgestellt», so David Henny von der Angebotsplanung Personenverkehr SBB im Rahmen einer Studientagung der Bahnjournalisten Schweiz (BJS) Ende April in Interlaken. Zwar kam diese Entwicklung nicht vollkommen überraschend, doch es ging viel schneller als gedacht. «Die Pandemie war ein Beschleuniger für den Freizeitverkehr», so Henny.

Dies hängt mit den neuen flexiblen Arbeitsmodellen zusammen (Homeoffice, «Work anywhere»), aber auch dem Trend zum digitalen Shopping. Damit wächst das Zeitbudget für die Mobilität in der Freizeit. Die SBB haben 2023 an Wochenenden eine überdurchschnittliche Wachstumsdynamik auf Verbindungen in Freizeitgebiete festgestellt, während die Nachfrage auf klassischen Pendlerstrecken zurückging. Ein Beispiel: Auf der Parade-Strecke Zürich – Bern gab es eine Abnahme der Reisenden um zirka 9 Prozent, während zwischen Zürich und Chur ein Wachstum in entsprechender Höhe festgestellt wurde.

Die SBB gehen davon aus, dass es sich um einen längerfristigen Trend handelt, und wollen ihr Angebot entsprechend entwickeln. Teilweise ist dies schon geschehen, denn die Kunden wollen die Freizeitgebiete möglichst direkt und umsteigefrei erreichen. Gelungen ist dies etwa mit dem Zusatzzug Zürich – Brig am Samstagmorgen, der Bern über die Verbindungslinie Richtung Ostermündigen umfährt (Rückfahrt am Sonntagabend). Auf diesem Direktzug wurde eine Auslastung von über 90 Prozent erreicht. Erfolgreich ist auch der Einsiedeln-Express, der von Januar bis März 2024 verkehrte und Skisportler – vor allem Langläuferinnen und Langläufer –



Das Niveau von 2019 wieder erreicht: Reisende warten am Bahnhof Luzern.

Bild: SBB

am Wochenende direkt von Zürich nach Einsiedeln und retour bringt. Doch genau dieser Zug zeigt laut Henny auch ein grosses Problem auf: Bei idealen Wetter- und Schneebedingungen gibt es eine sehr hohe Auslastung, bei schlechtem Wetter ist dieser Zug leer. Anders gesagt: Der Freizeitverkehr ist viel komplizierter und unvorhersehbarer in der Planung als der traditionelle Pendlerverkehr.

Auch andere Unternehmen versuchen, auf den Trend zu reagieren. Die BLS bietet einen Schnee- und Wanderzug an, der am Wochenende zwischen Biel und Brig verkehrt. Die SOB testet flexible Abteile, in denen Sitzplätze, die unter der Woche von Pendlern genutzt werden, bei entsprechender Nachfrage zu Velostellplätzen werden.

Ueli Stüchelberger, Direktor beim Verband öffentlicher Verkehr (VöV), macht seinerseits auf ein Problem aufmerksam: «Wir beobachten eine Stagnation des öV-Anteils am Gesamtverkehr». Mit auf Freizeit zugeschnittenen Angeboten versuche man, den Modalsplit zugunsten des öV zu beeinflussen. Neben den bereits erwähnten Direktzügen erwähnt er auch die Möglichkeiten, Züge zu flügeln und Entlastungszüge einzuführen. Diese haben zugleich den Vorteil, dass wichtige Knoten

(etwa die Bahnhöfe Bern oder Zürich HB) entlastet werden können.

Auch wenn es löblich ist, Freizeitreisende auf den öV zu locken, so zeigen sich gerade im Wallis und im Berner Oberland mittlerweile beim öffentlichen Verkehr die Grenzen. Nach der Rückkehr der internationalen Touristinnen und Touristen platzen etwa im Jungfraugebiet die Züge zwischen Interlaken und Grindelwald/Lauterbrunnen praktisch aus allen Nähten. Eigentlich scheint hier die Grenze der Belastbarkeit schon überschritten.

Gleichzeitig arbeiten Anbieter von Transporteinrichtungen wie die Schilthorn-Bahn daran, ihre Kapazitäten zu erhöhen. Der Masterplan «Schilthorn 20XX» sieht eine Verdoppelung der «bergverträglichen Förderkapazität» auf 800 Personen pro Stunde vor. Neben der heutigen Talstation (die alte Seilbahn wird in Betrieb bleiben) wird die erste Sektion der neuen Schilthorn-Seilbahn gebaut, die mit einer maximalen Steigung von 159,4 Prozent die steilste Luftseilbahn der Welt sein wird und im Dezember 2024 in Betrieb geht. «Der Berg darf aber nicht überschwemmt werden», sagt Direktor Christoph Egger. Höhere Kapazität und Bergverträglichkeit? Man darf gespannt sein, wie diese Quadratur des Kreises erreicht wird.