



Universität St.Gallen

Institut für Systemisches Management  
und Public Governance



SVWG

Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft

ASST

Association Suisse des Sciences des Transports

## Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2024

Herausgeber:

Prof. Dr. Christian Laesser

Prof. Dr. Thomas Bieger

Prof. Dr. Kay W. Axhausen

ISBN-Nummer  
3906532-36-4  
ISSN 1423-4459

Alle Rechte vorbehalten  
Copyright © 2024  
Institut für Systemisches Management  
und Public Governance  
der Universität St.Gallen

SVWG Schweizerische Verkehrs-  
wissenschaftliche Gesellschaft  
IMP-HSG Institut für Systemisches  
Management und Public Governance  
der Universität St.Gallen

# ÖV-Wachstumsmarkt Freizeitverkehr

*Kurt Metz*

## **Abstract**

Die Auslastung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz liegt seit 2023 auf Vor-Corona Niveau oder sogar darüber. Dies hat er dem Freizeitverkehr zu verdanken, denn der Berufsverkehr hat aufgrund von Homeoffice, Videokonferenzen und die Benützung von E-Bikes für den Arbeitsweg Anteile verloren. Bereits im Jahr 2021 war der Freizeitverkehr mit Abstand der wichtigste Mobilitätszweck. Die Schweizerische Wohnbevölkerung legte damals rund 43 Prozent der Inlanddistanzen im Rahmen der Freizeit zurück (Resultate des Mikrozensus 2021). Bahn- und Busunternehmen des öffentlichen Verkehrs sind nun gefordert, ihre Angebote der neuen Entwicklung anzupassen, wenn sie den Modalsplit sichern und steigern wollen.

## **Keywords:**

Express-Züge, Direktverbindungen, Spurwechsel, Flügelzug, Wochenendverkehre, Vernetzung mit lokalem ÖV, Mobility, Kombi-Angebote, digitale Ferienbillette, Gepäcktransport, Veloverlad

## **1 Einleitung**

Erste Ankündigungen zu einem Paradigmenwechsel machte im Frühsommer 2021 der CEO der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Vincent Ducrot, der versprach, neue Angebote entsprechend den sich ändernden Bedürfnisse zu schaffen. Dazu gehört die wachsende Zahl von Haushalten ohne eigenes Auto, die in den Städten bereits über die Hälfte erreicht. Darüber hinaus gesellt sich das steigende Bewusstsein zur Reduktion der individuellen CO<sub>2</sub>-Belastung.

**Tabelle 1: Entwicklung des Personenverkehrs auf den wichtigsten Korridoren zwischen 2019 und 2023**

	Korridor	Wachstum 2023 vs. 2019
Freizeitdominiert	Zürich-Graubünden	5-10%
	Deutschschweiz-Tessin	30-40%
	Bern-Interlaken	10-15%
	Bern-Wallis (via LBT)	10%
	Léman-Unterwallis (Martigny/Sion/Sierre)	5-10%
Hohes Pendler aufkommen	Dreieck Bern/Biel-Zürich-Basel	-5%
	Zürich-Winterthur	-5%
	Biel-Neuchâtel-Yverdon	-2%
	Lausanne-Fribourg-Bern	2-5%
	Genf-Lausanne	1-4%

Quelle: SBB Personenverkehr

Bestätigt wurde dieses durch die Volksabstimmung vom 18. Juni 2023 über das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit. Sie wurde von den 59,1 Prozent der abgegebenen Stimmen angenommen.

## 2 Traditionelle touristische Verkehre

Aushängeschilder des Freizeitreiseverkehrs sind eine Reihe von «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 einer Höhe von 2253 Meter über Meer – was Europarekord für eine Adhäsionsbahn ist –, um dann in italienischen Tirano unter Palmen zu ankommen. 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 Flirt 3 mit Bistro- und Familienzonen erhalten und gilt als Vorläufer von drei weiteren, neuer Langstreckenverbindungen: dem Treno Gottardo, dem Aare Linth und ab Fahrplanwechsel 2024/25 dem Alpenrhein-Express.

**Abbildung 1: Ein Flirt 3 der SOB überquert den Rhein bei Sargans**



Foto: SOB

### **3 Umsteigefrei quer durch die Schweiz**

Den Treno Gottardo der SOB hat von der SBB den Betrieb auf der alten Gotthard-Panoramastrecke zwischen Basel 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 nicht umsteigen wollen, besonders jene, die mit viel Gepäck, Kinderwagen oder Fahrrad unterwegs sind und in mittelgrossen Bahnhöfen wie Burgdorf, Herzogenbuchsee und Langenthal zusteigen wollen. Auch die SBB setzt punktuell auf mehr Direktverbindungen, so zwischen der Ostschweiz via Zürich Flughafen und dem Berner Oberland, von der Romandie nach Chur und ab Basel ins Wallis. Neu im Portfolio der SOB ist ab Dezember der Alpenrhein-Express von St. Gallen nach Chur.

#### 4 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 (Normalspur) in Zweisimmen umsteigen. Das hat seit 2022 dank einer Weltneuheit ein Ende: Die Waggons 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. Nach einigen Kinderkrankheiten verkehren seit Sommer 2023 täglich fünf Zugspare je Richtung mit drei Klassen: Luxus-, 1. und 2. Klasse sowie mit Verpflegungsmöglichkeit an Bord. Vervollständigt werden die Komposition im Verlauf des Jahres 2024 mit einem Niederflur-Zwischenwagen für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen.

**Abbildung 2: Der meterspurige Golden Pass Express der MOB oberhalb des Thunersees wird von einer normalspurigen Lok der BLS gezogen**



Foto: Urs Jaussi

#### 5 Neue Direktverbindungen

Bequemlichkeit bei der Anreise ist im Freizeitverkehr ein Muss, will er gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig sein. Dazu gehören direkte, umsteigefreie Verbindungen. Flügelzüge, die sich dank automatischer Kupplung unterwegs leicht und rasch trennen lassen, eignen sich dazu bestens. Sie gehören

seit mehreren Jahren zum Angebot der BLS zwischen Bern – Spiez – Brig/Zweisimmen und erschliessen so umsteigefrei das Oberwallis und das zentrale sowie westliche Berner Oberland. Die seit diesem Jahr hier eingesetzten Flirt 3 verfügen über besonders grosse Abteile für Sportgeräte wie Fahrräder, Skis, Snowboards und ebenfalls über einen Verpflegungsbereich für hungrige und durstige Fahrgäste. Seit letztem Winter neu ist eine direkte Wochenend-Verbindung für Wintersportler zwischen Biel und Brig, die nicht mehr über die Spitzkehre in Bern verkehrt, sondern sich des Gleisdreiecks Wankdorf östlich des Berner Hauptbahnhofs bedient 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: Zollikofen, Ostermundigen, Gümligen und Münsingen. Aufgrund des winterlichen Erfolgs wurde das Angebot für den Sommer wieder aufgelegt, so dass Wanderer, Bergsteiger und Mountainbiker ebenfalls in den Genuss kürzerer Anreisezeiten und grösserem Komfort gelangen.

**Abbildung 3: MIKA-Regio-Express der BLS auf der Lötschberg Nordrampe bei Kandersteg**



Foto: BLS

Erstmals im Winter 2024 verkehrte an Samstagen ein IC von Zürich nach Brig ohne Halt in Bern über das Gleisdreieck Bern-Wankdorf mit Halt in Frutigen und Rückfahrt am Sonntag. Gemäss SBB lag die Auslastung über den Erwartungen und das Angebot wird zukünftig ausgebaut.

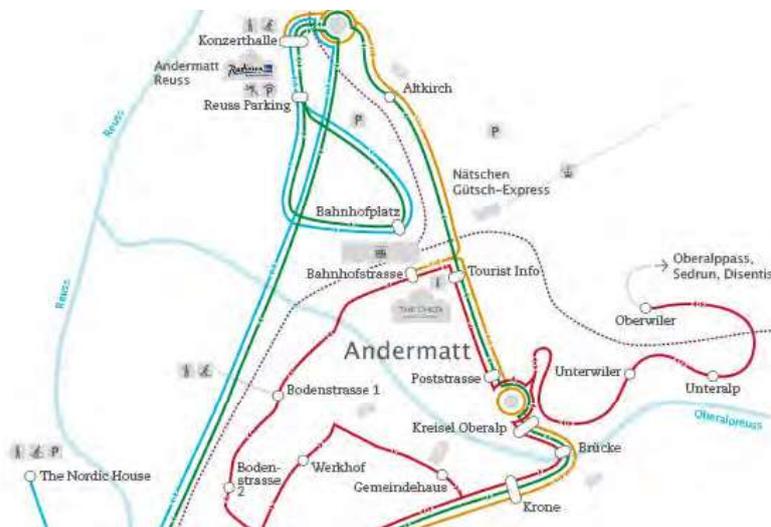
Neu in der letzten Wintersaison fuhr der Einsiedeln-Express von Zürich direkt ins Klosterdorf. Diese Verbindung erfreute sich je nach Wetter- und Schneelage bei Langläufern – die Auslastung betrug bis zu 90 Prozent – und wird ebenfalls weitergeführt.

In der Romandie fährt der Verbier Express seit 2019 zwischen Genf und Le Chable, dem Ausgangspunkt für das grösste zusammenhängende Skigebiet der Romandie in, um und oberhalb der Touristendestination von Verbier, hart an der französischen Grenze und mit dieser über Seilbahnen direkt verbunden. Der Extrazug startet jeweils an Wochenenden im Flughafenbahnhof und nimmt Wintersportler in den grösseren Agglomerationsbahnhöfen entlang des Genfersee und im Unterwallis auf. Seit Wintersaison 2022 verkehrt der VosAlpes Express von Fribourg mit mehreren Unterweghalten ebenfalls ohne Umweg über Lausanne direkt nach Le Chable.

## 6 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 möglich ist. Gratisbusse innerhalb der Destinationen und zu den verschiedenen Ausgangspunkten der Bergbahnen gibt es in Andermatt, Davos, dem Saanenland (Region um Gstaad), dem Unterengadin und dem Val Müstair. Zermatt kennt ebenfalls den kostenlosen Bustransfer – im sonst autofreien Feriendorf am Fusse des Matterhorns fahren diese bereits seit 1988 elektrisch!

**Abbildung 4: Das Ortsbusnetz im Urserental besteht aus drei Linien, welche die Bahnhöfe Andermatt und Hospental mit den Talstationen der Bergbahnen sowie dem alten und neuen Dorfteil Reuss verbindet**



Grafik: (Ausschnitt): Andermatt Tourismus

## **7 Vernetzte Mobilitätsangeboten vor Ort**

Freizeitdestinationen und Mobilitätsanbieter vor Ort erkennen immer mehr den Wert von durchgängigem Reisen und dies sowohl im Tagesausflugsgeschäft wie bei Ferienangeboten. Dank Mobility-Autos können stunden- und tageweise Ausflüge mit spontan buchbaren Mietwagen unternommen werden. Im Kanton Graubünden sind 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 werden mittlerweile von einer Reihe von Berg- und Seilbahnen vollwertig anerkannt. So beispielsweise in der Zentralschweiz, wo Fahrten auf die Rigi, Klewenalp, Rothenfluh und zur Stockhütte für GA-Inhaber kostenlos sind. Besitzerinnen von Halbtax-Abos kommen 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.

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.

## **8 Digitales Ferienticket**

Das «Ticino Ticket» ist das Generalabonnement des gesamten öffentlichen Verkehrs und einiger touristischer Anlagen im Südkanton der Schweiz. Es ist für Gäste gedacht, die in Hotels, Jugendherbergen oder auf Campingplätzen übernachten. Seit Sommer 2021 ist es digital und kann direkt auf dem Smartphone empfangen werden. 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. Damit ersparen sie sich die Fahrt über die staugeplagte A2 und das zu Ferienzeiten teils stundenlange Warten vor der Durchfahrt durch den Gotthardstrassentunnel sowie der Parkplatzsuche während des Aufenthalts im Tessin.

**Abbildung 5: Das Ticino Ticket ist ein «Sesam-öffne-dich» für Mobilität und Feriengenuss im Südkanton**



Grafik: Ticino Tourismus

Eine Reihe von Wintersportdestination schliessen in die Ski-Tageskarten und Ski-Wochenpässe die Benützung des öffentlichen Verkehrs in ihrem Perimeter ein. Damit soll der individuelle Lokalverkehr und seine Emissionen reduziert werden. Beispiele sind die Region Gstaad-Saanerland, Davos, ...

## 9 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 usw.). Mittlerweile sind an den meisten Destinationen Vermietgeschäfte selbst für Winterbekleidung aktiv, welche das Mitführen voluminöser und gewichtiger Ausrüstung erübrigen und die Anreise per öffentlichen Verkehr 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 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 abgeholt. Dieses wird bis ins Hotelzimmer oder die Ferienwohnung

geliefert. Die Kosten für ein bis vier Gepäckstücke belaufen sich pro Weg auf 44 Schweizer Franken.

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



Foto: Kurt Metz

### 9.1 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 noch bei schönem Wetter knapp, ja ungenügend. Trotz obligatorischer Veloplatzreservierung in IC-Zügen von März bis Oktober an Wochenende 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 InterCity (IC) Zürich HB–Singen/Stuttgart.

**Abbildung 7: Anstehen zum Veloverlad in einen IC am Bahnhof Zürich**



Foto: SBB

Der Velotransport ist auch auf einigen Postauto-Linien möglich. Die beschränkten und besonders in den Alpen für die Bergfahrt populären Plätze sind im Voraus zu reservieren.

**Abbildung 8: Bikeverlad auf einen Postautoanhänger auf dem Simplonpass**



Foto: Postauto

## 10 Bonuspunkt Verpflegung unterwegs

Verkehren in der Schweiz Speisewagen und bediente Bistros in nahezu allen InterCity und vielen InterRegio, so gab es bis vor kurzem in den für den Freizeitverkehr wichtigen Regio-Express-Zügen keine Möglichkeit zur Verpflegung. Die Schweizerische Südostbahn (SOB) und die BLS haben in ihren Flirt-3 Flotten einen Bistrobereich mit Heissgetränke- und Snackautomaten sowie einem Wagenteil mit Tischen einbauen lassen. Gemäss Auskunft beider Bahnunternehmen bewähren sich diese und können selbsttragend betrieben werden. Der Grund darin dürfte einerseits in der hohen Qualität der Produkte und andererseits dem wettbewerbsfähigen Preisen gegenüber der stationären Bahnangebote liegen. Bei der SOB werden - je nach durchfahrener Strecke - sogar regionale Produkte angeboten.

**Abbildung 9: Das Bistro-Angebot in den Flirt 3-Kompositionen der SOB findet dank hoher Qualität und fairen Preisen guten Anklang.**



Foto: Kurt Metz

## 11 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 Wochenende wirklich nötig ist», in die Runde warf, besteht die Chance, dass das starre Korsett des Taktfahrplans in Frage gestellt wird und flexibleren Lösungen für die andersartigen Verkehrsströme und Bedürfnisse der Fahrgäste möglich werden. Anlässlich der Fachtagung «Wachstumsmarkt Freizeit- und Ferienverkehr im ÖV» der Bahnjournalisten Schweiz in Interlaken und Mürren vom 30. April 2024 betonte David Henny, Leiter Angebotsplanung Fernverkehr Personenverkehr der SBB: «Wir wollen

Freizeitkorridore konsequent stärken und dies besonders von Freitagabend bis Sonntagabend.»

Bereits im September 2022 erachtete die Arbeitsgruppe Modalsplit unter Leitung des Verbands öffentlicher Verkehr VöV, Direktverbindungen als wichtige Massnahme zur Steigerung der Attraktivität des ÖV im Fernverkehr: «Solche Angebote müssen nicht an allen Tagen und im Takt angeboten werden, sondern sollen bei erwarteten 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 Fahrpläne mit flexiblen Angeboten ergänzt werden, welche insbesondere den Freizeitverkehr adressieren.» Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr VöV plädierte an der Interlakner Tagung für den «Taktfahrplan Plus» für flexible, auf den touristischen Verkehr ausgerichtete Ergänzungsangebote zum «Grundgerüst» Taktfahrplan. Der im Oktober 2024 erscheinende Fahrplan für das Jahr 2025 dürfte die eine oder andere Ergänzung in diesem Sinne enthalten.

Ein noch nicht ausgeschöpftes Potenzial fürs Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bieten die an Bahnhöfen vorhandenen Park & Ride Anlagen. Sie stehen an Wochenenden meist leer und könnten für Freizeitreisende kostenlos Automobilisten als «Einstiegsdroge» zur Benützung 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 mit Betrachtung und Verbesserung aller Elemente der Reisekette.

## **Anhang**

### **Bus alpin und neue Postautolinien**

Das Saanenland wird seit Juni 2023 mit dem Greyerzerland mit einem Elektropostauto von Solaris verbunden. Die neue Linie führt vom Bahnhof Saanen über den Mittelbergpass nach Abläntschen und weiter bis zu den Bergbahnen von Jaun. Sie erschliesst in der Sommersaison vier Mal täglich ein beliebtes Ausflugs- und Wandergebiet. Auftraggeberin des neuen Angebots ist die Gemeinde Saanen, die den zweijährigen Versuch mit je 185'000 Schweizer Franken unterstützt. Aufenthaltsgäste können sie mit der digitalen Gästekarte kostenlos benützen.

**Abbildung 10: Die neue Postautolinie vom Saanenland ins Greyerzerland über den Mittelbergpass wird mit dem ersten alpinen E-Postauto (im Jahr 2023 noch in Blau, ab diesem Sommer auch gelb) im Sommer viermal täglich bedient**



Foto: Ruedi Hählen

Bus alpin schafft seit 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 benützt. 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 Wandergebieten. [www.busalpin.ch](http://www.busalpin.ch)

**Abbildung 11: Der Bus alpin ist die logische Verlängerung des ÖV in abgelegene und nur punktuell nachgefragte Wander- und Wintersportgebiete (im Bild die Route auf die Engstlenalp).**



Foto: Bus alpin

Der vorliegende Beitrag erschien erstmals in DER NAHVERKEHR 1+2/2024 und wurde im Juni 2024 für das Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2024 ergänzt und aktualisiert.