

ITW Working Paper Series

ISSN: 1662-9019

ITW Working Paper Mobilität 03/2008

Luzern, Dezember 2008

Anbindung Schweizer Tourismusorte mit öffentlichem Verkehr

Situation und Verbesserungsvorschläge entlang der Mobilitätskette

Autor(en)

Helmut Schad
Timo Ohnmacht
Nora Schönhauser
Marc Amstutz

Kontakt

Email: helmut.schad@hslu.ch
Tel.-Nr.: +41 41 228 99 26
Fax: +41 41 228 41 44

Hochschule Luzern - Wirtschaft
Institut für Tourismuswirtschaft ITW
Rösslimatte 48
6002 Luzern

Auftraggeber

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
(fachliche Begleitung: Ueli Balmer)

Bericht zuhanden der Arbeitsgruppe Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention
(Untergruppe Nachhaltige Mobilität)

Abstract (deutsch)

Die Arbeitsgruppe Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention setzt aktuell einen Schwerpunkt auf die Anbindung der Tourismusorte im öffentlichen Verkehr. Die in diesem Rahmen entstandene Expertise für die Schweiz nimmt auf Basis vorhandener Studien eine Analyse und Bewertung der Erreichbarkeit der Schweizer Tourismusregionen vor. Als analytischer Rahmen für eine Bewertung von touristisch relevanten Mobilitätsangeboten wird das Konzept der Mobilitätskette verwendet. Bezogen auf die dabei unterschiedenen Phasen werden Schweizer Beispiele für gute Angebote vorgestellt, die zu einer Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln motivieren können. Aus den Bewertungen werden Verbesserungsvorschläge in Bezug auf die Daten- und Planungsgrundlagen, die Infrastruktur- und Verkehrsangebote sowie die Vermarktung von Angeboten in den verschiedenen Phasen der Mobilitätskette abgeleitet.

Abstract (english)

The study group transport protocol of the Alpine Convention currently puts its focus on the connection of Alpine Destinations to the public transport system. This expertise investigates and evaluates the accessibility of Swiss Alpine destinations. All mobility services with relevance for the tourism industry were analysed based on the concept of the mobility chain, which consists of the pre-trip, the traveling, the mobility during the stay and the post-trip phases. For each phase the best Swiss examples that may motivate more people to use public transport are presented. Based on the analyses of these examples, suggestions for improvement are made. They range from improvements of the data base and the knowledge in planning to investments in infrastructure and transports to the marketing of products in all the phases of the mobility chain.

Schlüsselworte

Bahnverkehr, Erreichbarkeit, Mobilitätsdienstleistungen, Mobilitätskette, Tourismus, Schweiz, accessibility, tourism, Switzerland

Zitierungsvorschlag

Schad, H., Ohnmacht, T., Schönhauser, N. & Amstutz, M. (2008). Anbindung Schweizer Tourismusorte mit öffentlichem Verkehr - Situation und Verbesserungsvorschläge entlang der Mobilitätskette, ITW Working Paper Series, Mobilität 003/2008, Hochschule Luzern – Wirtschaft, Luzern.

Zusammenfassung

Die Arbeitsgruppe Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention setzt ein Schwergewicht ihrer aktuellen Arbeiten in ihrer Untergruppe „Nachhaltige Mobilität“ auf die Anbindung der Tourismusorte mit öffentlichen Verkehrsangeboten. Analog zu Arbeiten im Ausland erstellt die Schweiz einen Bericht über die Anbindung der Tourismusgebiete und -orte insbesondere im öffentlichen Fernverkehr. Die vorliegende Expertise zur Situation in der Schweiz ist ein Beitrag zu diesen Arbeiten. In ihr wird der Begriff der Erreichbarkeit im Kontext des Tourismus operationalisiert. Es werden Ergebnisse vorliegender Erreichbarkeitsanalysen zur Anbindung Schweizer Tourismusregionen in internationaler und nationaler Perspektive ausgewertet und bewertet. Mit Hilfe des Konzepts der Mobilitätskette wird die Anbindung von Tourismusorten in einem erweiterten, marketingbezogenen Sinne diskutiert und es werden gute Beispiele von Angeboten in der Schweiz vorgestellt. Aus den Analysen werden Ansatzpunkte für Verbesserungen im Bereich der Grundlagen, der Infrastruktur- und Angebotsentwicklung sowie der Vermarktung von für den Tourismus relevanten Mobilitätsangeboten abgeleitet.

Die Analyse der Anbindungsqualität Schweizer Tourismusorte wird eingebettet in ein Modell der Qualität der touristischen Mobilität. Dieses Modell basiert auf dem Konzept der Mobilitätskette im Tourismus und besagt, dass sich eine Reise aus Mobilitätsdienstleistungen verschiedener Reisephasen zusammensetzt, die in ihrer Gesamtheit relevant für die von den Touristen wahrgenommene Qualität der Reise sind. Angenommen wird, dass diese Qualität den Entscheid über die Wahl des Verkehrsmittels bei der Anreise beeinflusst. Unterschieden werden

- die Vorreise-Phase
- die Anreise und Abreise
- die Mobilität innerhalb der Ferienregion/Zielregion
- die Nachreisephase, in der u.a. eine Bewertung der gemachten Erfahrungen stattfindet.

Die Erreichbarkeit der Schweizer Tourismusregionen aus dem Ausland mit der Bahn ist im Vergleich mit anderen Regionen des Alpenraumes eher gut. Verglichen mit der Erreichbarkeit im Strassenverkehr sind allerdings noch Defizite festzustellen. Auch beschränkt sich das Angebot direkter Zugverbindungen aus dem Ausland in die Schweiz auf wenige städtetouristische Zentren (Basel, Zürich, Bern) und wenige Feriendestinationen (v.a. das Berner Oberland) mit insgesamt nur einer geringen Anzahl Zugpaare.

Als Plus für die touristische Mobilität - sowohl in der Anreisephase, als auch bei der Mobilität in der Feriendestination - kann das gut vernetzte und auf der Basis eines Taktfahrplans organisierte öffentliche Verkehrssystem angesehen werden. Ansatzpunkte für Verbesserungen bestehen örtlich bei der Optimierung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln im Bereich der Fahrpläne, der Infrastrukturen (z.B. Wegleitung und -führung an Bahnhöfen und Busbahnhöfen) sowie der verkehrsträgerübergreifenden Kommunikation.

Die im Ausland erfolgende Kommunikation zu touristischen Verkehrsangeboten und deren Vertrieb vor der Anreise ist über verschiedene Plattformen (Switzerland Travel Centre) eingeleitet und kann noch weiter ausgebaut werden. Ein Plus stellt eine Vielzahl von Angeboten für eine Mobilität innerhalb der Feriendestinationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, den eigenen Füßen und dem Velo dar, die zudem gut kommuniziert und teilweise über leistungsfähige Kanäle (z.B. RailAway) vertrieben werden. Die Realisierung der im Rahmen von SchweizMobil konzipierten Angebote erweitert das Spektrum noch einmal (z.B. um Skating-Routen und Kajak-Routen). Damit bestehen einerseits gute Voraussetzungen für eine autoreduzierte touristische Mobilität innerhalb und zwischen den Feriendestinationen. Andererseits können diese Angebote zu einer Anreise mit der Bahn in die Schweizer Ferienorte motivieren, weil das breite Spektrum von

Mobilitätsgelegenheiten genug Alternativen zur Nutzung eines Autos innerhalb der Regionen bietet.

In alpinen Tourismusdestinationen kann die persönliche Beratung über touristische Mobilitätsangebote in Form einer Zusammenarbeit von Mobilitätsdienstleistern und touristischen Informationsstellen noch verbessert werden. Über die mobilitätsbezogene Information und Nachbetreuung von Kunden nach Abschluss ihrer touristischen Reise ist momentan noch wenig bekannt. Nach den spärlichen verfügbaren Beispielen zu urteilen, ist zu vermuten, dass die Dienstleister im Tourismus und auch die Mobilitätsdienstleister im Speziellen hier noch mehr unternehmen könnten. Ziel wäre, die Kunden stärker an die Mobilitätsdienstleister zu binden und sie zu einer Anreise im öffentlichen Verkehr bei einem späteren Besuch zu motivieren.

Die aus den Analysen und Bewertungen abgeleiteten Empfehlungen betreffen

- Massnahmen zur Verbesserung der Daten- und Planungsgrundlagen, wie z.B.
 - Erhebungen zur touristischen Mobilität der Feriengäste
 - Ermitteln von Kundenanforderungen in Bezug auf die Leistungen entlang der Mobilitätskette und der von Reisenden beurteilten Qualität
 - Evaluationen zur Wirkung von realisierten Angeboten für die touristische Mobilität;
- Massnahmen zur Weiterentwicklung von Verkehrsinfrastrukturen und öffentlichen Verkehrsangeboten, z.B.
 - die Erhöhung der Anzahl von Direktverbindungen im internationalen Bahnverkehr und der Einbezug weiterer direkt erreichbarer Destinationen
 - die Optimierung von Schnittstellen (Umsteigestationen) im öffentlichen Verkehr
 - die Kommunikation guter Beispiele von Infrastrukturlösungen, Verkehrsangeboten und Vermarktungsansätzen entlang der Mobilitätskette („Tagung innovative Mobilität im Tourismus“);
- die Optimierung und Intensivierung der Vermarktung öffentlicher Verkehrsangebote entlang der verschiedenen Phasen der Mobilitätskette, z.B. mittels
 - eines noch stärkeren Einsatzes von E-Commerce-Lösungen für Individualreisende aus dem Ausland
 - der Verbesserung der persönlichen Mobilitätsberatung von Gästen vor der Anreise sowie vor Ort
 - neuer kundenbezogener Aktivitäten der Dienstleister in der Nachreisephase mit einer Nachbetreuung von Kunden in Bezug auf Fragen der Mobilität sowie mittels
 - der Nutzung von Kundenbewertungen für die Weiterentwicklung der Mobilitätsdienstleistungen für die Anreise und die Mobilität vor Ort.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1. Einleitung	6
1.1. Ausgangslage und Ziele	6
1.2. Methodisches Vorgehen	6
2. Grundlagen der Analyse.....	8
2.1. Qualität der touristischen Mobilität.....	8
2.2. Wichtige Schweizer Tourismusregionen	9
3. Das System des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.....	11
3.1. Verkehrsangebot	11
3.2. Verkehrsnachfrage	12
4. Die Anreise in touristische Regionen der Schweiz	13
4.1. Internationale Bahn-Erreichbarkeit von Schweizer Regionen.....	13
4.2. Direkte Bahnlinien aus dem Ausland in die Schweiz (Status quo)	16
4.3. Bahn-Anbindung wichtiger Tourismusregionen	20
4.4. Grundsätze der nationalen Verkehrsinfrastrukturplanung.....	21
4.5. Verbesserung der künftigen internationalen Erreichbarkeit.....	22
5. Beispielhafte Angebote entlang der „Mobilitätskette“	25
5.1. Methodische Bemerkungen	25
5.2. Vorreise-Phase	26
5.3. Anreise-Phase	28
5.4. Mobilität am Aufenthaltsort/in der Feriendestination.....	34
5.5. Nachreise-Phase	40
6. Verbesserungspotenziale	41
6.1. Bewertung der Situation.....	41
6.2. Vorschläge	42
Literaturverzeichnis	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Mobilitätskette im Tourismus	8
Abbildung 2: Erreichbarkeit von Regionen mit der Bahn (Jahr 2001, BIP-gewichtetes Erreichbarkeitsmass).....	15
Abbildung 3: Typisierung der Regionen im Hinblick auf Erreichbarkeitsniveau und BIP	16
Abbildung 4: Verbindungen mit dem CityNightLine.....	19
Abbildung 5: Streckennetz Cisalpino	20
Abbildung 6: Anbinden der grossen alpinen Tourismusregionen.....	22
Abbildung 7: Anschlüsse an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV)	23

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Alpine touristische Regionen und ihre Regionalzentren	9
Tabelle 2: Schweizer Zentren des Städtetourismus.....	10
Tabelle 3: Direkte Bahnlinien aus dem Ausland in die Schweiz.....	17
Tabelle 4: Bahnerschliessung alpiner touristischer Regionen in der Schweiz.....	21
Tabelle 5: Prognostizierte Erreichbarkeitsverbesserungen durch Bahnausbauten bis 2020.....	24

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage und Ziele

Die Arbeitsgruppe Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention setzt auf Basis des Protokolls „Verkehr“ (vgl. Alpenkonvention, o.J.) und gemäss dem Auftrag der Ministerkonferenz von Alpbach das Schwergewicht ihrer aktuellen Arbeiten auf den Bereich der nachhaltigen Mobilität und dabei insbesondere auf die Anbindung der Tourismusorte im öffentlichen Verkehr (vgl. auch Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2005, S. 9). Eine konzeptionelle Grundlage hierfür wurde unter anderem mit einer Studie zuhanden des österreichischen Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gelegt (vgl. Molitor et al. 2007).

Analog zu Arbeiten im Ausland erstellt die Schweiz einen Bericht über die Anbindung der Tourismusgebiete und –orte insbesondere im öffentlichen Fernverkehr. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat in diesem Zusammenhang die Hochschule Luzern - Wirtschaft (Institut für Tourismuswirtschaft ITW) - mit der Durchführung von Analysen und das Anfertigen einer Kurzexpertise zur Situation in der Schweiz beauftragt.

Der vorliegende Bericht verfolgt folgende Ziele:

- Der verkehrsplanerische Begriff der Erreichbarkeit soll im Kontext des Tourismus anhand des Konzepts der touristischen Mobilitätskette operationalisiert werden.
- Auf der Grundlage traditioneller, auf Reisezeiten basierender Erreichbarkeitsanalysen soll die Anbindung Schweizer Tourismusregionen in internationaler und nationaler Perspektive dargestellt und bewertet werden. In diesem Rahmen können nur die Ergebnisse vorliegender Studien rekapituliert werden.
- Bezogen auf den erweiterten Erreichbarkeitsbegriff, wie er auf Basis der Mobilitätskette im Tourismus entwickelt wird, sollen für die einzelnen Elemente dieser Mobilitätskette exemplarisch gute Verkehrsangebote und Massnahmen der Kommunikation sowie des Vertriebs vorgestellt werden, die die Zugänglichkeit zu touristischen Angeboten in den Schweizer Tourismusregionen verbessern.
- Aus den Analysen sollen Ansatzpunkte für Verbesserungen im Bereich der Grundlagen, der Infrastruktur- und Angebotsentwicklung sowie der Vermarktung von Mobilitätsdienstleistungen für den touristischen Verkehr abgeleitet werden.

1.2. Methodisches Vorgehen

In Arbeitsschritt 1 – Analyse und Beschrieb der Erreichbarkeitssituation - wurden Sekundäranalysen vorhandener Studien und Dokumente vorgenommen. Wichtige Dokumente, deren zentrale Ergebnisse in Bezug auf Schweizer Tourismusregionen dargestellt werden, sind in diesem Zusammenhang vor allem:

- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2006b): Sachplan Verkehr – Teil Programm - Erläuterungsbericht.
- Erreichbarkeitsanalysen im Rahmen des ESPON-Projekts 2.1.1 „Territorial Impact of EU transport and TEN policies“, mit Schwerpunkt auf dem Alpenraum unter anderem in einer Analyse, die Klaus Spiekermann (2006) anlässlich der MONTESPON-Konferenz am 5. Sept. 2006 in Luzern vorgestellt hat (ESPON: European Spatial Planning Observation Network).

Luzern, 23/12/2008
Seite 7/48
ITW Working Paper Series, Mobilität/Tourismus 003/2008

- Mehrere Analysen von BAK Basel Economics zur internationalen Verkehrsanbindung der Schweiz.
- Analysen des IVT Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich zur Veränderung der Erreichbarkeit in der Schweiz zwischen 1950 und 2000.

Eigene Erreichbarkeitsanalysen konnten im Rahmen dieser Kurzexpertise nicht durchgeführt werden.

In Arbeitsschritt 2 wurden die Kennzeichen des Schweizer Systems Bahn 2000 sowie eisenbahnpolitische Vorhaben mit Wirkungen für Tourismusregionen recherchiert.

In Arbeitsschritt 3 wurde ein Analyseraster für die Bewertung der Situation und die Identifikation von Best Practices auf Basis des Konzepts der „Mobilitätskette“ in Form eines desk research erarbeitet.

Arbeitsschritt 4 – die Auswahl und Dokumentation von exemplarischen guten Beispielen – basiert auf der Analyse von Dokumenten der Mobilitätsdienstleister sowie der Tourismusdestinationen, unter anderem auch mit Hilfe einer Internet-Recherche.

Aus den Ergebnissen dieser Arbeiten wurden in Arbeitsschritt 5 ein Fazit gezogen und Vorschläge für Verbesserungen abgeleitet.

Die vorliegende Expertise wurde im Zeitraum von Oktober 2007 bis April 2008 bearbeitet. Die Änderungen im Bahn-Fahrplan Dez. 2008 - Dez. 2009 konnten in den Analysen nicht mehr berücksichtigt werden.

2. Grundlagen der Analyse

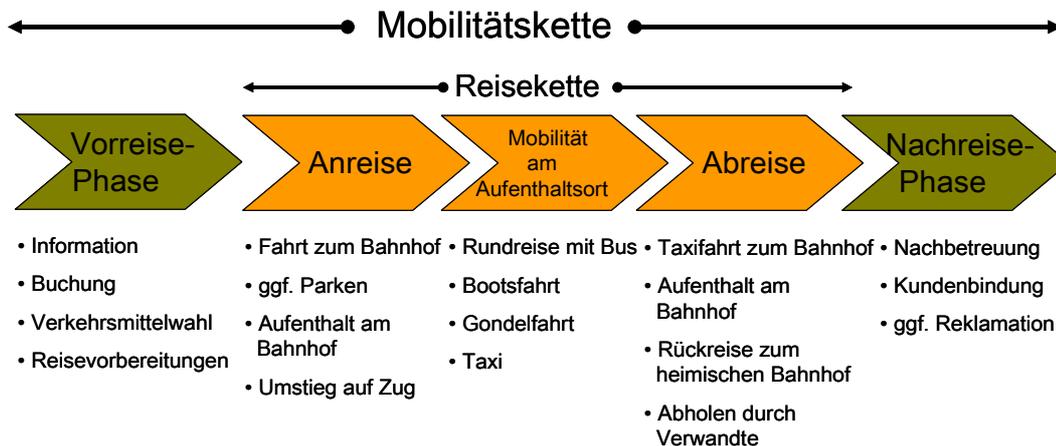
2.1. Qualität der touristischen Mobilität

Die Analyse der Anbindungsqualität Schweizer Tourismusorte wird eingebettet in ein Modell zur Qualität der touristischen Mobilität. Dieses Modell basiert auf dem Konzept der Mobilitätskette im Tourismus (vgl. Groß 2006, 2005). Es besagt, dass sich eine Reise aus verschiedenen Phasen und Elementen zusammensetzt, die in ihrer Gesamtheit relevant für die von den Touristen wahrgenommene Qualität einer Reise sind. Die wahrgenommene Qualität der touristischen Mobilität ist gemäss dem hier verwendeten Erklärungsmodell ein wichtiges Kriterium für den Entscheid über die Verkehrsmittel bei der Anreise sowie bei der Mobilität innerhalb der Feriendestination. Ein Entscheid für die Anreise in die Schweiz mit der Bahn hängt damit auch davon ab, ob die Möglichkeit einer Mobilität innerhalb der Ferienregion gegeben ist und von den potenziellen Touristen schon bei der Reiseplanung als leistungsfähig wahrgenommen wird.

In diesem Modell wird die Verkehrsinfrastrukturausstattung von touristischen Regionen und deren infrastrukturelle Anbindung an die Zentren, die über die Reisezeiten im Strassenverkehr und im öffentlichen Verkehr entscheiden, um weitere, entscheidungsrelevante Elemente entlang der „Mobilitätskette“ ergänzt. Diese decken die folgenden Reisephasen ab (siehe Abbildung 1):

- die Vorreise-Phase
- die Anreise und Abreise
- die Mobilität innerhalb der Ferienregion/Zielregion, inklusive der Mobilität in benachbarte Destinationen
- die Nachreisephase.

Abbildung 1: Mobilitätskette im Tourismus



Quelle: eigener Entwurf, in Anlehnung an Groß (2006), modifiziert

© ITW

In diesen Phasen sind nicht nur die Infrastrukturangebote im Strassen- und Schienenverkehr entscheidungsrelevant, sondern daneben, je nach Reisephase,

- die Vielfalt und der Komfort der öffentlichen Verkehrsangebote
- die Tarife im Bereich der touristischen Mobilität
- mobilitätsbezogene Informationen sowie deren Verknüpfung mit Informationen über Ziele/Attraktionen (z.B. zur Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln)

- die Art der Bündelung von Verkehrsangeboten mit anderen touristischen Leistungen
- die Abwicklung von Transaktionen (Buchen, Reservieren, Bezahlen) entlang der verschiedenen Elemente der Reisekette
- der Transport von Reisegepäck, inklusive der Möglichkeiten zur Aufgabe, zum Aufbewahren und Abholen von Gepäck entlang der verschiedenen Stationen der Reisekette
- die Kundenbetreuung entlang der Reise und die Nachbetreuung nach der Reise.

Dahinter steht eine marketingorientierte Sicht auf die Frage der Erreichbarkeit im Verkehr, bei der auch Fragen der Angebotsgestaltung und –bündelung, der Kommunikation, des Vertriebs und der personenbezogenen Services integriert werden.

Die nachfolgenden Analysen zur Anbindungsqualität beziehen sich auf verschiedene Kriterien der oben dargestellten Mobilitätskette:

- im vierten Kapitel insbesondere die über die Reisezeiten gemessenen Erreichbarkeiten in internationaler und nationaler Perspektive;
- im fünften Kapitel bei der Präsentationen von guten Beispielen auch andere Elemente der Mobilitätskette und die Qualität nicht-infrastruktureller Angebote, z.B. zielgruppenbezogene öV-Angebote und Tarifangebote für Touristen. Diesen Analysen liegt der oben skizzierte erweiterte Erreichbarkeitsbegriff zugrunde.

2.2. Wichtige Schweizer Tourismusregionen

Die Bedeutung der Tourismusregionen wird im folgenden über die Anzahl der Übernachtungen in der Hotellerie und Parahotellerie bestimmt. Sie greift die Einstufungen des Sachplans Verkehr - Teil Programm - des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2006b) auf. Von den im Raumentwicklungsbericht bezeichneten alpinen Tourismuszentren (vgl. ARE 2005) wurden im Sachplan Verkehr alpine Tourismusregionen bestimmt und die Übernachtungszahlen der zu den Regionen gehörenden Gemeinden aufsummiert (vgl. UVEK, 2006b und nachfolgende Tabelle 1).

Tabelle 1: Alpine touristische Regionen und ihre Regionalzentren

Touristische Region	Regionalzentrum
Jungfrauregion	Interlaken
Klosters-Davos	Davos
Oberengadin	St. Moritz
Zermatt	Visp
Lago Maggiore	Locarno
Saanen / Ob. Simmental	Saanen
Kandertal / Adelboden	Frutigen
Mittelbünden (Lenzerheide)q	Vaz / Obervaz
Surselva	Ilanz
Schanfigg	Arosa
Unterengadin	Scuol
Aletschgebiet	Fiesch
Leukerbad	Leuk
Sierre-Montana	Sierre
Martigny / Verbier	Martigny

Quelle: UVEK, 2006b, S. 80

Es wurden im UVEK-Sachplan Verkehr zwei Kategorien von grossen alpinen Tourismusregionen gebildet:

- Regionen von internationaler Bedeutung: durchschnittlich mehr als 1.5 Mio. Logiernächte
- Tourismusregionen: 500'000 bis 1.5 Mio. Logiernächte.

Die Übernachtungszahlen basieren auf dem Durchschnitt von sieben Jahren (1997-2003, vgl. UVEK, 2006b, S. 27):

- Über 1.5 Mio. Logiernächte pro Jahr:
 - Oberengadin
 - Jungfrauregion
 - Davos / Klosters
 - Lago Maggiore
- 500'000 - 1.5 Mio. Logiernächte pro Jahr:
 - Adelboden-Lenk
 - Aletschgebiet
 - Arosa
 - Chablais Vaudois
 - Crans-Montana
 - Engelberg
 - Gotthardregion
 - Gstaad-Saanenland
 - Laax-Flims
 - Lenzerheide
 - Leukerbad
 - Portes du Soleil
 - Saas Fee
 - Sierre-Anniviers
 - Unterengadin
 - Verbier.

Ausgehend von der Logiernächteanzahl können ausserdem die folgenden Städte als bedeutende städtetouristische Zentren eingestuft werden:

Tabelle 2: Schweizer Zentren des Städtetourismus

Stadt	Anzahl Logiernächte [in Mio.] Jahr 2006
Zürich	2.4
Genf	1.9
Luzern	1.0
Basel	0.9
Bern	0.6

Quelle: Schweizer Tourismus-Verband et al. (2007)

3. Das System des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz

3.1. Verkehrsangebot

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist in Form eines Systems aufeinander abgestimmter Teilsysteme auf der Basis eines integrierten Taktfahrplans und eines landesweit durchgängigen Tarifsystems organisiert.

Das Rückgrat stellt der nationale Bahnverkehr dar, der seit 1982 in Form eines integrierten Taktfahrplans organisiert ist (vgl. LITRA 2005). An Bahnhöfen mit Knotenfunktion werden dabei Fahrplananschlüsse zwischen Linien des internationalen, nationalen und regionalen Bahnverkehrs hergestellt. Dies garantiert zeitlich „schlanke“, d.h. unmittelbare Anschlüsse von einer Linie auf andere Linien, bietet den Fahrgästen (vom Ausgangs- zum Zielort) in der Regel reibungslose Übergänge über mehrere Reiseetappen hinweg und erleichtert zudem die Kommunikation des Fahrplanangebots.

Mit den Investitionen in die Bahninfrastruktur, die unter dem Programmtitel „Bahn 2000“ in einer ersten Etappe bis 2004 durchgeführt wurden, konnte dieses System bezogen auf den Bahnverkehr weiter optimiert werden, indem zusätzliche Knotenanschlüsse eingerichtet wurden. Weitere Investitionen mit dieser Zielsetzung sind innerhalb der Schweiz im Rahmen des Investitionsprogramms „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB“ vorgesehen. Ausserdem wurden Ausbaumassnahmen in der Schweiz sowie finanzielle Beiträge an Investitionen in Frankreich und Deutschland zur Anbindung der Schweiz an die Achsen des europäischen Eisenbahn-Hochleistungsnetzes beschlossen (BAV 2006, siehe auch Abschnitt 4.5).

Die bisherigen sowie die künftigen Infrastrukturinvestitionen tragen auch zu Fahrzeitverkürzungen im Bahnverkehr bei, was die Erreichbarkeit nicht zuletzt der touristischen Regionen aus den nationalen Zentren und aus dem Ausland verbessert (siehe unten).

Die Besonderheit des Schweizer Taktfahrplans besteht darin, dass hierin meistens auch die touristisch relevanten Teilsysteme einbezogen sind:

- die touristischen Eisenbahnen und Bergbahnen (wie z.B. Glacier-Express und Pilatusbahn)
- der öffentliche Verkehr auf der Strasse (regionaler Busverkehr z.B. von PostAuto Schweiz und in den meisten grösseren Tourismusorten die Ortsbusse)
- die Seilbahnen mit Schnittstellen zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bussen, Eisenbahnen)
- die Schifffahrt auf den grossen Seen, sofern die Schiffsstationen Verknüpfungen zum strassen- und schienengebundenen öffentlichen Verkehr haben (so z.B. auf dem Vierwaldstättersee).

Der integrierte Taktfahrplan trägt zu der vergleichsweise hohen Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Schweizer Bahnsystem bei. Exemplarische Überprüfungen der Qualität entlang von längeren Reiseketten mit touristischen Zielen zeigen dennoch örtliche Mängel auf: örtlich zu lange Wartezeiten beim Umsteigen aufgrund einer noch nicht durchgängigen Vertaktung (vgl. z.B. Klingspor 2007, S. 44, für die Verbindungen nach Arosa). Schirmer (2007, S. 49) hat bei Qualitätstests festgestellt, dass die Umsteigezeiten an anderen Bahnhöfen mit einer touristischen Teilnutzung vorwiegend auf die Bedürfnisse der Pendler und ortskundigen Fahrgäste ausgerichtet sind. Sehr kurze Übergangszeiten beim Umsteigen in Kombination mit einer schlechten Wegleitung innerhalb von Bahnhöfen können für ortsunkundige Fahrgäste jedoch ein Problem darstellen. Damit das integrierte öffentliche Verkehrssystem sein Potenzial voll ausschöpft, sind örtlich noch Verbesserungen bei der Weg-

leitung der Fahrgäste an Bahnhöfen (z.B. in Chur, vgl. Schirmer 2007, S. 51) und an sonstigen Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs (von Bahnhöfen zu Bushaltestellen und Schiffsanlegestellen, Bushaltestellen und Seilbahnstationen) vorzunehmen.

3.2. Verkehrsnachfrage

Verkehrsmittelwahl von Übernachtungsgästen

Die Datenlage zur Verkehrsmittelwahl der in- und ausländischen Touristen bei der Anreise und Abreise ist leider nicht befriedigend. In einer Befragung aus dem Jahr 1997/98 wurde für in- und ausländische Touristen in der Schweiz folgende Aufteilung der Verkehrsmittel bei der Anreise und Abreise ermittelt (vgl. Meier 2000, S. 113):

- 67.4% motorisierter Individualverkehr
- 20.0% öffentlicher Verkehr
- 4.2 % Reisebus
- 7.1% Flugzeug
- 1.3 % Motorrad/Fahrrad.

Das mit Direktverbindungen in der Schweiz relativ am besten angebundene Berner Oberland wies im Jahr 1997/98 im Sommer mit einem Bahnanteil von 29% bei der Anreise der in- und ausländischen Touristen einen hohen Wert auf. Auch die Region Bern-Mittelland (Stadt Bern und Umgebung) kam im Jahr 1997/98 auf 25% Bahnanteil. Auserdem waren in diesen beiden Regionen mit dem Reisebus und dem Flugzeug 20% der Übernachtungsgäste (Berner Oberland) respektive 23% (Berner-Mittelland-Nordwestschweiz) angereist, was dazu beitrug, dass nur 51% bzw. 52% der Gäste mit dem Auto anreisten. Im Winter sind die öV-Anteile allerdings niedriger. Sie schwankten für alle Schweizer Destinationen im Jahr 1997/98 um einen Anteil von 20% mit der Bahn. Hinzu kamen rund 10% Punktpunkte durch Touristen, die mit Reisebus und Flugzeug anreisten (vgl. Meier, 2000, S. 119-120).

Im Hinblick auf einen günstigen Modal-Split des öffentlichen Verkehr kann es als Vorteil angesehen werden, dass 42% der Übernachtungsgäste in der Schweiz aus der Schweiz selbst kommen und ein guter Teil davon Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehrssystem haben dürfte. Bei Reisen der Schweizer Bevölkerung mit Übernachtungen in der Schweiz stellte sich die Verkehrsmittelaufteilung im Jahr 2005 denn auch wie folgt dar (vgl. BFS & ARE 2007, S. 77):

- Motorisierter Individualverkehr 65.8% (davon als Fahrer 34.6%, als Mitfahrer 31.2%)
- Bahn 27.5%
- Reisebus 2.1%
- Übrige 4.6%.

Der Anteil der Bahnbenützer lag damit nur wenig unter dem Anteil der Personen, die den Personewagen als Fahrer benutzten.

Verkehrsmittelwahl von Schweizer Tagestouristen

Die Hauptverkehrsmittel bei Tagesreisen der Schweizer Bevölkerung - davon der grösste Teil mit einem Ziel in der Schweiz - wurde 2005 ebenfalls im Mikrozensus zum Verkehrsverhalten erhoben (vgl. BFS & ARE 2007, S. 75). Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel war bei Schweizer Tagestouristen im Jahr 2005 etwas niedriger als bei Schweizer Übernachtungsgästen. Die Anteile betragen für

- den Langsamverkehr 4.6%
- den motorisierten Individualverkehr 68.0%
- den öffentlichen Verkehr 24.1%
- übrige Verkehrsmittel 3.3%.

4. Die Anreise in touristische Regionen der Schweiz

4.1. Internationale Bahn-Erreichbarkeit von Schweizer Regionen

Erreichbarkeit im engeren verkehrswissenschaftlichen Sinne wird in der Regel mit Hilfe der Reisezeiten zwischen definierten Quellen und Zielen ausgedrückt. Bei der Konstruktion von aktivitätsbasierten Erreichbarkeitsmassen werden zusätzlich zur Reisezeit zwischen zwei Orten Potenzialgrößen einbezogen, die die Anzahl an Gelegenheiten oder die Attraktivität der Zielregionen berücksichtigen: z.B. die Einwohnerzahl oder das regionale Bruttoinlandsprodukt. Zusätzlich wird ein Gewicht für die Distanzsensibilität eingeführt, das sich nach der Art des untersuchten Verkehrs (kontinentaler, nationaler, regionaler Verkehr) richtet. Die Erreichbarkeit von einer Region zu allen anderen (Schweizer oder europäischen) Regionen kann als Summant in folgender Formel dargestellt werden (für Verkehrsbeziehungen im europäischen Massstab z.B. mit $\beta = 0.0051$, vgl. BAK 2005, S. 32):

$$A_U = \sum (W_Z * e^{-\beta * c_{UZ}}) \quad \text{mit} \quad \begin{array}{l} A_U = \text{Erreichbarkeitswert der Region U} \\ W_Z = \text{Aktivität am Zielort Z (hier BIP je Zielregion)} \\ c_{UZ} = \text{Raumwiderstand (hier: Reisezeit)} \\ \beta = \text{Parameter für die Distanzsensibilität} \end{array}$$

Auf diesem konzeptionellen Ansatz der Erreichbarkeit basieren mehrere Analysen mit Aussagen über die Schweiz:

- Analysen von BAK Basel Economics, die mit Hilfe von Reisezeitanalysen des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT an der ETH Zürich durchgeführt wurden; für die Schweiz auf Basis von Kantonen resp. Werten für Kantonshauptorte, als Potenzialgrösse mit dem BIP je Region;
- Analysen im Rahmen des europäischen ESPON-Programms (European Spatial Planning Observation Network, vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2006; Spiekermann 2006; ESPON Monitoring Committee 2005); Basis waren NUTS-3-Regionen in Europa, in der Schweiz Kantone; einbezogen wurde als Potenzialgrösse das BIP je Region.

Im Rahmen eines europäischen COST-Projektes (European Cooperation in the field of Scientific and Technical Research) wurden vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT an der ETH Zürich ausserdem Erreichbarkeitsanalysen nur mit Quellen und Zielen in der Schweiz durchgeführt; dafür wurden als Raumeinheiten Gemeinden verwendet, als Potenzialgrösse wurde mit Einwohnerzahlen gerechnet; die Analysen umfassten den Zeitraum von 1950 bis zum Jahr 2000 (vgl. Fröhlich, Tschopp & Axhausen 2006; Keller & Steinmetz 2003). Zum Gewinnen von Aussagen über die internationale Erreichbarkeit können diese Analysen nicht herangezogen werden. Sie geben aber, anders als die Analysen von BAK und des ESPON-Programms, Auskunft über die landesinterne Erreichbarkeit von einzelnen Orten. Eine Sekundäranalyse der Erreichbarkeitsdaten für touristische Gemeinden konnte im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen allerdings nicht durchgeführt werden.

Einige der erwähnten Analysen haben den Nachteil, dass sie die Veränderungen in der Erreichbarkeit aufgrund von Ausbauten bei der Verkehrsinfrastruktur nach 2003 nicht modelliert haben und damit z.B. auch die Vorhaben im Rahmen des Schweizer Ausbauprogramms Bahn 2000, 1. Etappe, nicht berücksichtigen. Gegenüber der Analyse von einzelnen Verkehrsbeziehungen, z.B. von einer Grosstadt A zu einem touristischen Ort B, wie sie z.B. von Molitor et al. (2007, S. 16-22) durchge-

führt wurden, haben sie allerdings den Vorteil, dass sie die verkehrliche Erreichbarkeit vollständiger abbilden: Die Beziehungen zwischen einer Schweizer Region und allen europäischen Regionen wurden berechnet, wobei diese anderen Regionen noch einmal anhand ihrer wirtschaftlichen Bedeutung gewichtet wurden und auch die für die Ziel- und Verkehrsmittelwahl wichtige Distanz berücksichtigt wurde. Die Ergebnisse von Analysen, die auf dem Fahrplanangebot zwischen einzelnen Quell- und Zielregionen basieren, werden allerdings auch - in Abschnitt 4.2 – dargestellt.

In Zusammenarbeit mit IVT ETH Zürich hat BAK Basel Economics mehrere Analysen zur internationalen Erreichbarkeit der Schweizer Kantonshauptorte durchgeführt, die erste Hinweise auf die relative Erreichbarkeitsposition der Schweizer Tourismusregionen im Alpenraum respektive in Westeuropa geben (BAK & IVT 2003; BAK 2004; BAK 2005). In der BAK-/IVT-Analyse wurden 138 aussereuropäische Zielstädte und 291 europäische Zielorte untersucht. Die Studie brachte u.a. folgende Ergebnisse:

- Zürich und Basel gehörten im Jahr 2004 in Bezug auf die intermodale Erreichbarkeit (allerdings unter Berücksichtigung der Flugverbindungen) zur europäischen Spitzengruppe, und es wurden auch für die anderen Schweizer Kantone überwiegend gute Erreichbarkeitswerte gemessen (vgl. BAK 2005, S. 14).
- Unterschieden nach Verkehrsträgern ist die internationale Erreichbarkeit im Luftverkehr besser als im Strassenverkehr und diese wiederum besser als im Schienenverkehr.
- Die Erreichbarkeit europäischer Regionen im Bahnverkehr war 2002 deutlich schlechter als im Strassenverkehr – selbst für die Benchmark-Regionen Baselland und Basel-Stadt (vgl. BAK 2003, 2004). Mit anderen Worten: Europäische Regionen mit einem höheren BIP, also wichtige Herkunftsgebiete Schweizer Touristen, können über die Strasse generell schneller als im Schienenverkehr erreicht werden. Hinzu kommt, dass zwischen den Schweizer Kantonen nur relativ geringe Unterschiede in Bezug auf die Strassenerreichbarkeit bestehen, vergleichsweise grosse regionale Disparitäten demgegenüber bei der Schienenreichbarkeit (vgl. BAK 2005, S. 5). Einer Verlagerung von Strassenverkehr auf den öffentlichen Verkehr sind damit in den mit der Bahn vergleichsweise schlecht erschlossenen Regionen Grenzen gesetzt. Innerhalb der Schweiz haben die Unterschiede zwischen den im öffentlichen Verkehr gut und schlecht erreichbaren Gemeinden seit 1950 zudem eher zu- als abgenommen (vgl. Axhausen et al. 2006, S. 16).
- Nur für ausgewählte Punkt-zu-Punkt-Verbindungen (z.B. von Basel oder Zürich nach Paris und Köln) hatte der Schienenverkehr im Jahr 2002 Vorteile gegenüber dem Strassenverkehr (aktuellere Quelle-Ziel-Analysen liegen uns nicht vor). Im Marketing der Tourismusregionen kann auf diese günstigen Bahnerreichbarkeiten in einzelnen touristischen Quellmärkten Bezug genommen werden.
- Seit 1980 sind relative Verluste im bodengebundenen Verkehr gegenüber anderen europäischen Regionen, die von Bahnausbauten profitierten, feststellbar (vgl. BAK 2004, S. 4).
- Die Verbesserung der Bahnerreichbarkeit von 2002 bis 2006 sind für Schweizer Grossstädte im europäischen Vergleich durchschnittlich ausgefallen (vgl. BAK 2007, S. 19). Verbessert hat sich die kontinentale Erreichbarkeit vor allem im Mittelland und in Teilen der Zentralschweiz, während der Zuwachs unter anderem in der Ostschweiz unterdurchschnittlich ausgefallen ist (BAK 2007, S. 20).
- Einige Kantone schnitten 2002 im Vergleich zur Gesamtheit der Alpenregionen mit einer unterdurchschnittlichen Erreichbarkeit im Bahnverkehr ab (Indexwert von weniger als 91% des Durchschnitts im erweiterten Alpenraum, vgl. BAK 2003), bei den Tourismuskantonen waren dies Graubünden, Obwalden und Nidwalden, Uri, Tessin. Die Südostschweiz besass auch noch 2006 unterdurchschnittliche Werte (vgl. BAK 2007, S. 20).

Die im Jahr 2004 realisierte erste Etappe des Ausbauprogramms Bahn 2000 hat die Reisezeiten zwischen den meisten Schweizer Zentren verkürzt. Im Fernverkehr haben davon auch die touristischen Regionen profitiert. Zusammen mit den internationalen Investitionen ins Bahnnetz hat aber insbesondere Zürich seine Bahnerreichbarkeit zwischen 2004 und 2006 gesteigert (vgl. BAK 2007, S. 20).

Betrachtet man die in der ESPON-Studie ermittelten Bahn-Erreichbarkeiten (für das Jahr 2001) im Regionenvergleich, so waren die Schweizer Tourisuskantone im internationalen Vergleich und im Alpenraum relativ gut positioniert (siehe Abb. 2). Die Zentralschweiz und Graubünden war zu diesem Zeitpunkt mit den westlichen österreichischen Bundesländern vergleichbar. Der Kanton Bern sowie die städtetouristischen Kantone Basel und Zürich waren besser positioniert. Das bislang in Bezug auf die Bahnerreichbarkeit etwas schwächer positionierte Wallis hat im Dezember 2007 mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels eine deutliche Verbesserung erfahren.

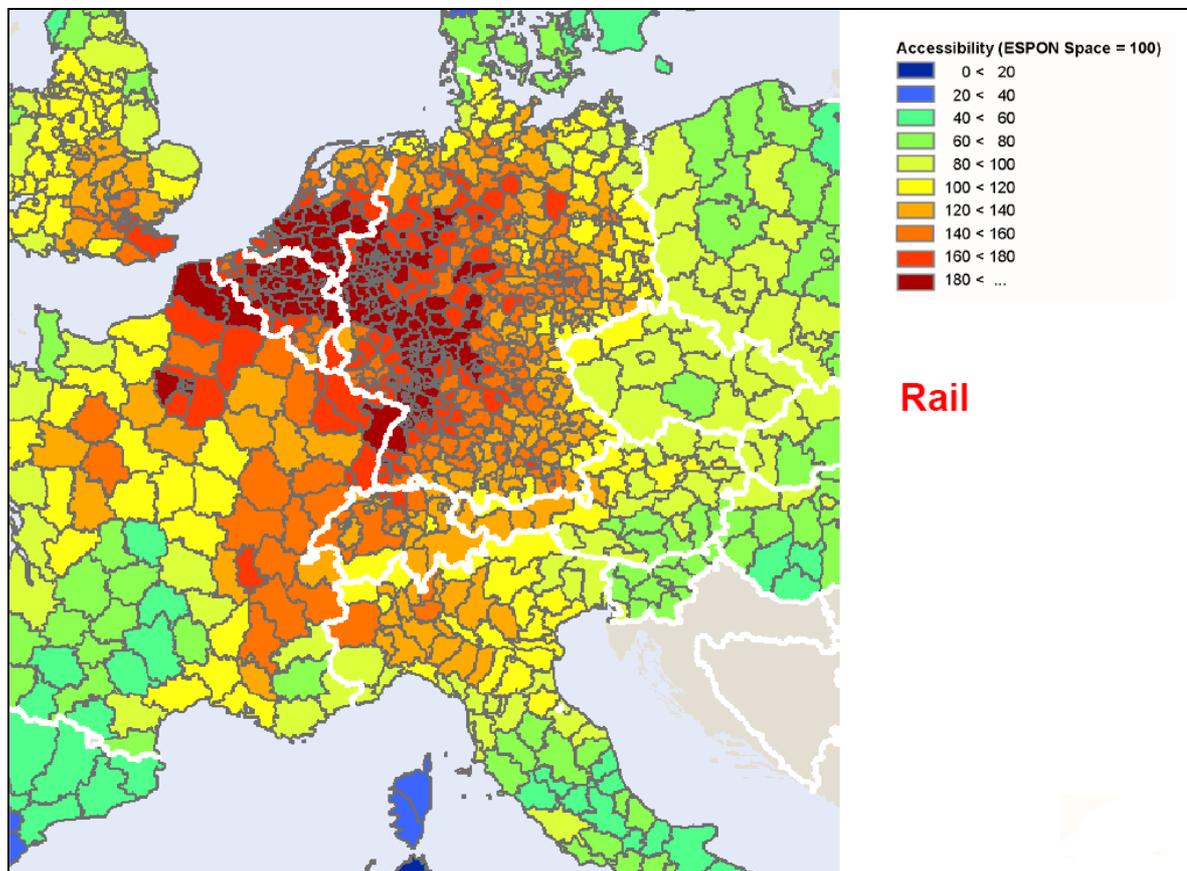


Abbildung 2: Erreichbarkeit von Regionen mit der Bahn (Jahr 2001, BIP-gewichtetes Erreichbarkeitsmass)

Quelle: Spiekermann (2006); Index-Wert von 100 = Mittel des ESPON-Raumes; Werte über 100 zeigen eine überdurchschnittliche Erreichbarkeit an.

Die Erreichbarkeitsstudie im Rahmen des Europäischen Programms ESPON – ebenfalls mit einer BIP-Gewichtung der Ziele - kommt zum Ergebnis, dass eine gute Erreichbarkeit allerdings kein Garant für einen regionalökonomischen Erfolg darstellt und umgekehrt schlechte Erreichbarkeit nicht zwingend mit ungenügender ökonomischer Entwicklung verbunden ist (vgl. ESPON & INTERACT o.J.). Diesbezüglich verweist einer der Studienautoren, Klaus Spiekermann (2006), auf

Bergregionen, die oft besser abschneiden als man es aufgrund ihrer geographischen Lage erwarten würde. Ein Blick auf die Karte in Abb 3 zeigt denn auch, dass die Schweizer Tourisuskantone in Bezug auf die Kriterien Erreichbarkeit und BIP im Regionenvergleich gut positioniert sind (Graubünden zwar mit Erreichbarkeitsdefiziten, aber trotzdem vergleichsweise guter regionalökonomischer Performance).

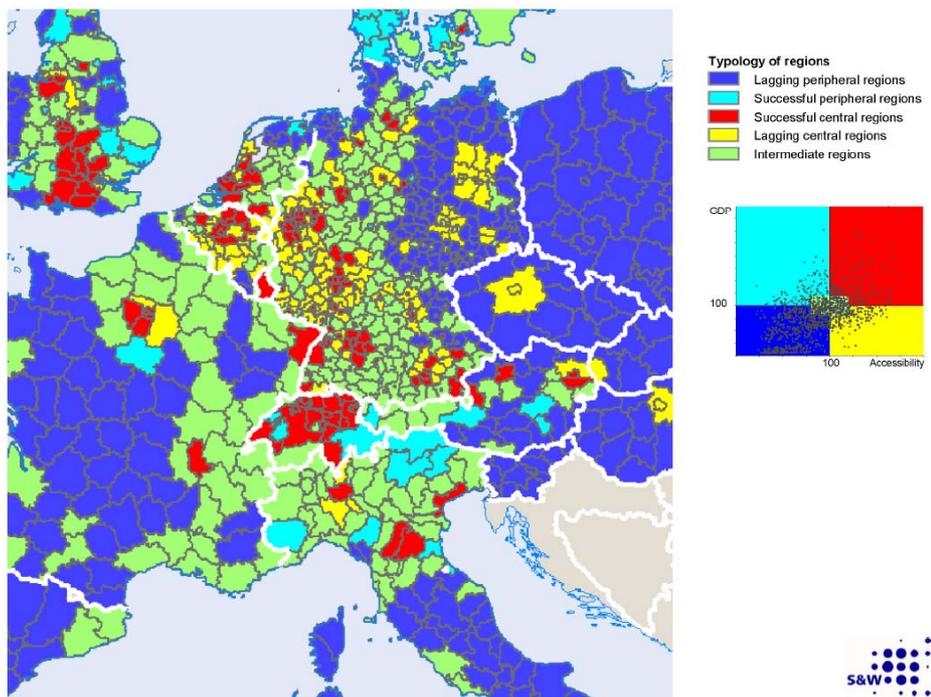


Abbildung 3: Typisierung der Regionen im Hinblick auf Erreichbarkeitsniveau und BIP
Quelle: Spiekermann (2006)

Bei der Beurteilung der Wirkung von Reisezeitveränderungen auf die touristische Entwicklung ist nach den verschiedenen Arten des Tourismus zu unterscheiden. In einer Fallstudie zu den räumlichen Auswirkungen des Vereina-Eisenbahntunnels auf das Unterengadin wurde eine starke Zunahme an Tagestouristen (mit Besuchen des Bads „Bogn Engiadina Scuol“) verzeichnet; auch höhere Fahrgastfrequenzen der Rhätischen Bahn am Wochenende wurden ermittelt (vgl. Aliesch et al. 2006, S. 57-58). Ein Teil des Zuwachses an Logiernächten wird auf den Vereina-Tunnel zurückgeführt. Eine Umkehr des generellen Trends zu einer kürzeren Aufenthaltsdauer in Hotels nach dem Bau des Tunnels konnte nicht festgestellt werden (ebd., S. 60).

4.2. Direkte Bahnlinien aus dem Ausland in die Schweiz (Status quo)

Unter dem Aspekt des Reisekomforts sind direkte Verbindungen in die Zieldestinationen, ohne Umsteigezwänge, als positiv zu beurteilen. Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass einige der bedeutenden Schweizer Tourismusregionen mit Direktverbindungen aus dem Ausland bedient werden: neben den städtetouristischen Zielen Basel, Bern und Zürich waren es im Sommerfahrplan 2007 die Regionen Berner Oberland, Wallis und Tessin. Mit dem Winterfahrplan ist ab dem 9. Dezember 2007 samstags ausserdem eine TGV-Verbindung nach Chur hinzugekommen.

Über die Nutzung dieser Direktverbindungen liegen den Autoren keine Daten vor.

Tabelle 3: Direkte Bahnlinien aus dem Ausland in die Schweiz

Zugverbindung / Bahngesellschaft	Anzahl direkter Verbindungen pro Tag	Fahrtdauer [in h]	Anzahl Schweizer Städte mit direkter Verbindung
Euro-City: Wien - Zürich	3	<9	1
EuroCity: Graz - Zürich	1	<11	1
EuroCity München - Zürich	2	>4	1
ICE Berlin – Interlaken (via Bern)	2*	>9	7
ICE Stuttgart - Zürich	7	>2	3
TGV Paris – Basel - Zürich	2**	<5	2
TGV Paris - Basel	4	<4	1
TGV Paris - Genf	7	<4	1
TGV Paris - Lausanne	4	4	2
EuroCity Milano – Basel (über Brig – Bern und Chiasso – Arth-Goldau – Luzern)	8***	>5	19
Cisalpino Milano - Zürich	4	>3	3
EuroCity Milano –Zürich	5	>4	6
Cisalpino Domodossola - Bern	1***	<2	4
EuroCity Domodossola - Bern	3	>2	4
Postauto Zernez - Mals	6	>1	-
CityNightLine Amsterdam - Brig	1	>15	10
CityNightLine Hamburg - Brig	1	16	10
CityNightLine Ostseebad Binz - Basel	1****	16	2
CityNightLine Berlin - Zürich	1	12	4
CityNightLine Dresden Zürich	1	>12	4
CityNightLine Kopenhagen - Basel	1	>15	2
CityNightLine Prag - Basel	1****	>14	2

Quelle: eigene Darstellung; auf Basis des Fahrplans bis 8. 12. 2007, mit Angaben der Änderungen ab 9. 12. 2007

* ab 9. 12. 2007: vier Verbindungen Berlin - Interlaken, zuzüglich 1 Verbindung Interlaken Frankfurt

(Freitag - Sonntag bis Hamburg), vgl. Medienmitteilung SBB, 7.12.2007

** ab 9. 12. 2007: drei TGV-Verbindungen je Richtung

*** ab 9. 12. 2007: vier Cisalpino-Verbindungen

**** entfällt ab 9.12. 2007

***** eine zusätzliche Verbindung ab 9. 12. 2007

Für den Fahrplan vom 9. 12. 2007 bis zum 13. Dez. 2008 wurden bei den internationalen Verbindungen von der Schweiz ins Ausland einige Angebotsausweitungen vorgenommen, die teilweise

aber nur saisonal - das heisst in der Winter- und Sommerreisezeit - wirksam sind (nachfolgende Zusammenstellung nach Frei 2007):

- Graubünden wird samstags von Mitte Dezember bis Ende März von einem TGV aus Paris bedient. In Landquart respektive Chur werden Anschlüsse zur Feinverteilung neu eingerichtet: ab Landquart mit einem Regionalexpress nach Klosters - Vereina - St.Moritz; in Chur nach Arosa (Frei 2007, S. 22).
- Im Wallis erfolgte eine saisonale Verlängerung der TGV Paris-Lausanne-Brig: Freitagabend und Sonntagmittag bis Brig in der Saison vom 14.12. 07 bis zum 30. 3. 08 sowie vom 11. 7. bis 24. 8. 08. (S. 23). Internationale Verkehre ins Wallis profitieren auf der Nord-Süd-Achse zudem von den deutlichen Fahrzeitverkürzungen durch den Lötschbergbasistunnel (je nach Ziel im Wallis 30 – max. 60 Minuten). Auch intraregional ergeben sich noch einmal deutliche Verbesserungen auf der Verbindung zwischen Brig und Zermatt, deren Fahrplanangebot stark ausgebaut wurde, mit Anschlüssen in Visp im Stundentakt (S. 4).
- Das Berner Oberland profitiert von einem zusätzlichen ICE-Zugpaar nach Berlin sowie einer zusätzlichen Verbindung von Interlaken nach Frankfurt (am Wochenende bis Hamburg) (S. 24). Zudem verbessert sich auch die intraregionale Erreichbarkeit des östlichen Berner Oberlandes, weil die Reisezeiten von Interlaken in Richtung Grindelwald und Lauterbrunnen um fast eine Viertelstunde sinken, in Richtung Meiringen zwischen 0 und 18 Minuten (S. 11). Ausserdem wird der Fahrplan Interlaken - Lauterbrunnen/Grindelwald erheblich ausgebaut und die Verkehrsdauer der saisonalen Züge der WAB Wengener Alp Bahn sind von Dezember bis Anfang April sowie von Mai bis Oktober ausgedehnt worden.
- Zürich hat eine zusätzliche TGV-Verbindung mit Paris erhalten.
- Ab Basel wurde eine zweite Nachtverbindung aus Schweiz nach Dresden und Prag geschaffen (S. 24).
- City Night Line CNL Komet aus Hamburg mit Wagen aus Amsterdam fährt samstags von Mitte Dezember bis Ende März mit Halten in Thun, Spiez, Frutigen, Kandersteg, Goppenstein nach Brig (S. 24), siehe zum City-Night Line-Netz Abb. 4.
- Die Nachtzug-Verbindung nach Kopenhagen wird ganzjährig geführt (S. 24).
- Ein Liegewagen Basel - Warschau sowie eine Verbindung von Basel über Weissrussland nach Moskau wurde eingeführt (S. 24).

Es kam mit dem Fahrplan ab 9. Dez. 2007 aber auch zu einigen Angebotsverschlechterungen, die aber vor allem den touristischen Outgoing-Verkehr betreffen:

- Die beiden Zugpaare von Basel nach Brüssel haben aus Gründen schlechterer Reisezeiten und des Services die Auszeichnung EuroCity verloren (Frei 2007, S. 24).
- Im Nachtverkehr nach Italien werden direkte Wagen nicht mehr ab Basel (nur noch ab Zürich) angeboten (S. 25).
- Die bisherige Sommer-Wochenende-Verbindung von Basel ins Ostseebad Binz/Insel Rügen ist entfallen (S. 24).

Im Verkehr nach Österreich haben sich keine grösseren Veränderungen ergeben, abgesehen von geringen Fahrzeitverkürzungen in Österreich bei den EuroCity-Zügen nach Wien.

Insgesamt kann damit in Bezug auf die Direkterschliessung der Schweizer städtetouristischen Ziele und der touristischen Regionen folgendes Fazit gezogen werden: Mit Direktverbindungen gut angebunden sind die städtetouristischen Grossstädte Basel, Zürich, Bern und Genf. Von den grossen Tourismusregionen verfügt alleine das Berner Oberland mit Interlaken über eine grössere Anzahl von Direktverbindungen (in diesem Fall mit Deutschland). Ins Wallis führen aus dem nördlichen und westlichen Ausland nur einzelne Direktverbindungen; hinzu kommen die Cisalpino-Verbindungen mit Italien (siehe Abb. 5). Graubünden verfügt neu mit einem samstäglichen TGV

über ein hochwertiges Angebot, ist aber gemessen an der touristischen Bedeutung des Kantons noch schlecht ins internationale Bahnliniennetz integriert. Die gute grenzüberschreitende Verbindung mit Postauto und Vinschger-Bahn zwischen Zernez und Mals (vgl. Schad 2008) und die Bernina-Linie nach Tirano können dies nicht kompensieren. Sie haben keine Funktion für den grossräumigen internationalen Verkehr, sondern übernehmen die Verbindung von touristischen Grenzregionen.

Defizite lassen sich bei den Direktverbindungen auch für die Zentralschweiz mit Luzern als starkem städtetouristischem Ziel feststellen.



Abbildung 4: Verbindungen mit dem CityNightLine
Quelle: CityNightLine, online (5. 11. 2007)

Bei den Direktverbindungen dominieren Zugpaare zwischen Deutschland und der Schweiz, ergänzt durch neue TGV-Verbindungen mit Frankreich (via Basel). Dies liegt auch daran, dass die Schweiz für die Deutsche Bahn der wichtigste Auslandsmarkt darstellt: mit rund 4 Mio. Bahnkunden im Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz im Jahr 2006 (vgl. SBB-Medienmitteilung vom 7. 12. 2007). Eine Stagnation ist demgegenüber bei den Direktverbindungen mit Österreich festzustellen - auch im Hinblick auf die Reisezeiten ergeben sich hier keine markanten Verbesserungen. In den Direktverbindungen mit Luxemburg/Belgien ist ein qualitativer Abbau zu verzeichnen.



Abbildung 5: Streckennetz Cisalpino
Quelle: Cisalpino, online

4.3. Bahn-Anbindung wichtiger Tourismusregionen

Die meisten der regionalen Zentren grösserer Schweizer Tourismusregionen verfügen über eine Anbindung an das Schweizer Bahnnetz (siehe nachfolgende Tabelle). Bezogen auf die Zugskategorie, mit der das Regionalzentrum angebunden wird, kann in eine Bahnanbindung mit internationalem Standard, in eine nationale Anbindung (über IC und IR-Züge) und eine regionale Anbindung (über Regionalexpress- und Regionalzüge) unterschieden werden. Die Anbindung der Bündner Regionen erfolgt in der Regel über die Rhätische Bahn (mit Regionalexpresszügen), was hier als regionale Anbindung eingestuft wurde, zumal es keine durchgehenden Züge aus den Schweizer Grosstädten gibt.

Für einige alpine touristische Regionen sind allerdings die Reisezeiten aus den städtischen Zentren im öffentlichen Verkehr deutlich schlechter als im Strassenverkehr (vgl. UVEK 2006b, S. 80):

- Oberengadin
- Saaenen/Oberes Simmental
- Mittelbünden (Lenzerheide)
- Schanfigg (Arosa)

Andere Regionen profitieren von den vor kurzem realisierten Infrastrukturausbauten:

- Für das Aletschgebiet (Fiesch) haben sich am Dezember 2007 mit dem Lötschbergbasistunnel grosse Verbesserungen ergeben.
- Für die Jungfrauregion wurden mit der Aufwertung des Knotens Interlaken und der Verbesserung des Angebots in Richtung Grindelwald / Lauterbrunnen im Dezember 2007 Verbesserungen erzielt.

Tabelle 4: Bahnerschliessung alpiner touristischer Regionen in der Schweiz

Touristische Region	Regionalzentrum	Standard der Bahnanbindung
Jungfrauregion	Interlaken	International
Klosters-Davos	Davos	Regional
Oberengadin	St. Moritz	Regional
Zermatt	Visp	International
Lago Maggiore	Locarno	National (Locarno) international Lugano
Saaenen / Ob. Simmental	Saaenen	National
Kandertal / Adelboden	Frutigen	Regional
Mittelbünden (Lenzerheide)	Vaz / Obervaz	Keine Bahnanbindung
Surselva	Ilanz	Regional
Schanfigg	Arosa	Regional
Unterengadin	Scuol	Regional
Aletschgebiet	Fiesch	Regional
Leukerbad	Leuk	National
Sierre-Montana	Sierre	(international über TGV)/ National
Martigny / Verbier	Martigny	(international über TGV)/ National

Quelle: eigene Darstellung; Regionenauswahl gemäss Tab. 1 in Anlehnung an Sachplan Verkehr (vgl. UVEK 2006b, S. 80).

4.4. Grundsätze der nationalen Verkehrsinfrastrukturplanung

Die Anbindung von Tourismusregionen ist in Planungsdokumenten der Eidgenossenschaft thematisiert. Der Schweizer Sachplan Verkehr, Teil Programm, der der Koordination von Raumentwicklung und Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes dient, hat unter anderem Grundsätze zur Erschliessung von Tourismusregionen formuliert. Sie lauten wie folgt (UVEK 2006a, S. 18):

- „Der Bund ist bei Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung bestrebt, die Erschliessungsqualität von ländlichen Räumen und touristischen Gebieten sowie gute Verbindungen zu wichtigen Tourismusregionen aufrechtzuerhalten.“ (Grundsatz S4.1)

- „Er unterstützt im ländlichen Raum im Rahmen seiner Kompetenzen (über das Instrument der Abgeltung) eine zweckmässige Grundversorgung im öffentlichen Verkehr. Er setzt sich für den sinnvollen Substanz- und Werterhalt der Verkehrsinfrastrukturen in Randregionen und Berggebieten ein.“ (Grundsatz S4.2)
- „Er wirkt darauf hin, dass hinreichende Verbindungen zwischen benachbarten ländlichen Gebieten aufrechterhalten werden können.“ (Grundsatz S4.3).

Diese strategischen Aussagen haben auch Auswirkungen auf die Zuständigkeit des Bundes bei der Anbindung von Tourismusregionen im Rahmen des vom Bund verantworteten „Grundnetzes“ Strasse (Nationalstrassen/Autobahnen) und das Schienennetz. Mindestens ein Zentrum der Tourismusregionen von internationaler Bedeutung (durchschnittlich mehr als 1.5 Mio. Logiernächte) soll entweder ans Schienennetz oder an das vom Bund verantwortete Grundnetz Strasse angeschlossen sein (UVEK 2006b, S. 22). Andere grosse Tourismusregionen (500'000 bis 1,5 Mio. Übernachtungen pro Jahr) sollen unabhängig von der Anbindung im Schienennetz an das Ergänzungsnetz Strasse (in kantonaler Verantwortung) angebunden sein (UVEK 2006b, S. 27).

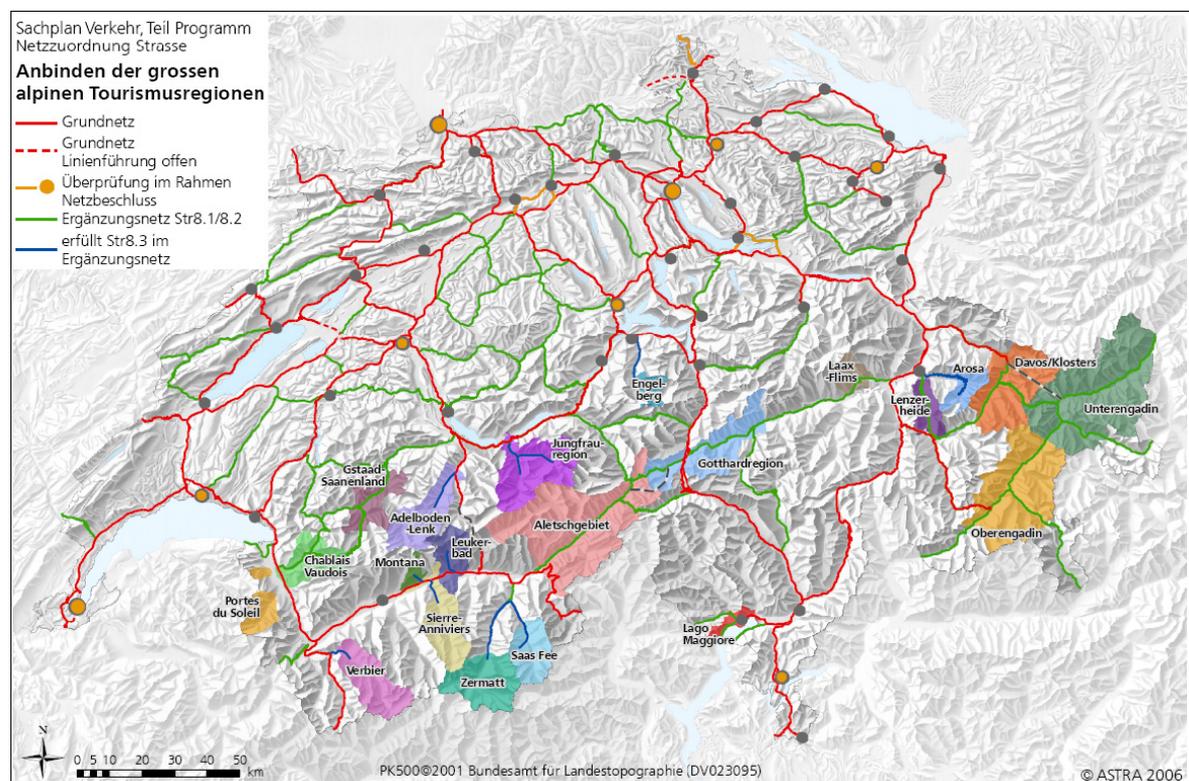


Abbildung 6: Anbinden der grossen alpinen Tourismusregionen
Quelle: UVEK (2006b, S. 28)

4.5. Verbesserung der künftigen internationalen Erreichbarkeit

Weitere Infrastrukturausbauten im Schweizer Bahnnetz sind beschlossen und werden bis ca. 2016 umgesetzt sein:

Der Schweizer Bundesrat hat sich im November 2007 in einer Botschaft zuhanden des Parlaments für die Schaffung einer neuen Bahnverbindung zwischen Mendrisio (CH) und Varese (I) ausge-

sprochen, deren Inbetriebnahme im Jahr 2013 möglich sein soll. Dieses Projekt ist Teil der künftigen S-Bahn Tessin und stellt in diesem Rahmen auch einen Bahnzubringer zum Mailänder Flughafen Malpensa dar (vgl. UVEK 2007c). Die Erreichbarkeit des Tessins aus Norditalien mit der Bahn sowie mit dem Flugzeug via Malpensa wird sich dadurch verbessern.

Die Bahnverbindung zwischen der Schweiz, Liechtenstein und Österreich soll ebenfalls aufgewertet werden. Eine entsprechende Vereinbarung zur Entwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs im Raum Sargans / Buchs - Vaduz - Feldkirch haben der Schweizer und österreichische Verkehrsminister und die Regierung des Fürstentums Liechtenstein am 14. September 2007 abgeschlossen (vgl. UVEK 2007b).

Positive Wirkungen auf die internationale Bahnerreichbarkeit der Schweizer Regionen werden auch von den Ausbaumassnahmen ausgehen, die im städteverbindenden Schweizer Bahnnetz im Rahmen des Programm ZEB zur weiteren Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte geplant sind (als „politische“ Grösse stehen Investitionen in Höhe von 5.2 Mrd. Franken zur Diskussion, vgl. UVEK 2007a). Vorgesehen sind unter anderem Ausbauten, die die Reisezeiten zwischen den Knoten Lausanne und Bern, Biel und Zürich sowie Zürich und St. Gallen um je eine Viertelstunde verbessern, was auch dem touristischen In- und dem Outgoingverkehr zugute kommen wird. Die Vernehmlassung zu dieser Regierungsvorlage wurde am 6. Juli 2007 abgeschlossen und kam zu überwiegend positiven Ergebnissen.

Mit der beschlossenen Anbindung an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (vorgesehene Realisierung zwischen 2006 und 2013, vgl. BAV 2006) wird auch der Osten der Schweiz im internationalen Bahnverkehr besser integriert sein (siehe Abbildung 7): Durch die Anbindung von Sargans ans Hochgeschwindigkeitsnetz werden touristische Destinationen in Graubünden profitieren können. Folgende Fahrzeitreduktionen sind geplant (vgl. BAV 2006, S. 3):

- Ostschweiz – München/Ulm: 50-60 Minuten
- Nordostschweiz – Stuttgart: 10-60 Minuten
- Nordwestschweiz – Paris/Lyon: 30-75 Minuten
- Espace Mittelland – Paris: 15-60 Minuten
- Genf – Paris: 25-35 Minuten.

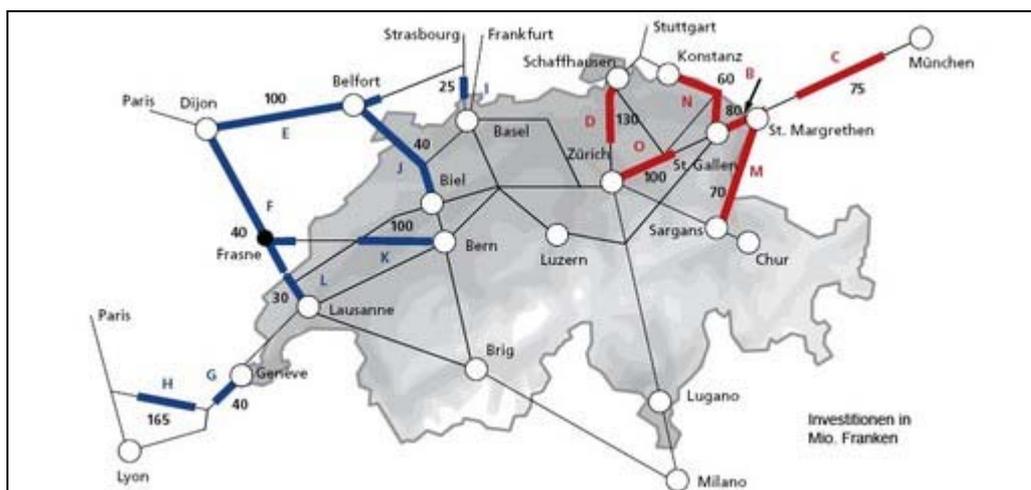


Abbildung 7: Anschlüsse an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV)

Quelle: Bundesamt für Verkehr, online

Prognosen unter Berücksichtigung der Ausbauten in die Bahninfrastruktur lassen die folgenden Erreichbarkeitsverbesserungen erwarten (vgl. BAK 2004):

Tabelle 5: Prognostizierte Erreichbarkeitsverbesserungen durch Bahnausbauten bis 2020

Ausmass	Ortschaft / Region
Sehr stark	Tessin, Uri, Wallis
Stark	Basel, Schaffhausen
Deutlich	Bern, Solothurn, Graubünden
Unterdurchschnittlich	Genf, Zürich
Eher gering	Zentralschweiz

Eigene Darstellung nach BAK (2004)

Grundlage: Investitionen im Rahmen Bahn 2000/ZEB und Fertigstellung der Neuen Alpentransversale NEAT, aber ohne Anschlüsse ans europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz

Verbesserungen sind damit vor allem für die touristischen Destinationen im Wallis und im Tessin zu erwarten; auch Ziele im Kanton Uri profitieren stark. Graubünden positioniert sich ebenfalls besser, wenn auch nicht ganz so stark. Für die ostschweizer Destinationen sind aber noch zusätzliche Verbesserungen durch den Anschluss ans europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz zu erwarten, die in dieser BAK-Studie nicht quantifiziert wurden.

5. Beispielhafte Angebote entlang der „Mobilitätskette“

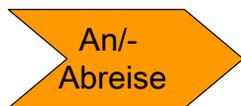
5.1. Methodische Bemerkungen

Anders als im letzten Kapitel, in dem die Erreichbarkeit von touristischen Destinationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (vor allem mit der Bahn) im Vordergrund stand, werden im folgenden weitere Angebotsmerkmale entlang der gesamten Mobilitätskette betrachtet. Dahinter steht die These, dass Entscheide über die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs bei der Anreise sowie der Mobilität innerhalb der Ferienregion nicht ausschliesslich von den Reisezeiten zwischen Herkunftsgebieten der Touristen und den Tourismusorten abhängen, sondern von einer Reihe weiterer Qualitätsmerkmale, die auf die Phase der Reiseplanung, der Anreise sowie des Aufenthalts in der Ferienregion bezogen sind. Ausserdem können von den touristischen Dienstleistern, einschliesslich der Mobilitätsdienstleister, auf die Nachreisephase bezogene Aktivitäten ergriffen werden, die die Feriengäste bei späteren Reisen zu einer Wahl öffentlicher Verkehrsmittel motivieren. Mit Bezug auf das Konzept der Mobilitätskette im öffentlichen Verkehr (vgl. Abbildung 1) werden nachfolgend Angebote dargestellt, die aus Sicht der Autoren als gute Beispiele gelten können. Die Auswahl ist allerdings nicht abschliessend, weil für die hier vorliegende Untersuchung noch nicht alle Angebote in der Schweiz unter diesem Blickwinkel bewertet werden konnten.

Das Auswahl-Raster zur Bestimmung der guten Beispiele ist wie folgt aufgebaut:



Im Hinblick auf die Vorreisephase werden Angebote und Dienstleistungen der Mobilität vorgestellt, die im Zusammenhang mit der Reisevorbereitung stehen. Es werden gute Beispiele vorgestellt, die die Touristen in ihrem Informationsverhalten und ihren Entscheiden zur Verkehrsmittelwahl unterstützen - wie etwa buchbare Angebote, die den Ausflug mit der An- und Abreise via öV vereinen.



Im Kontext der An/ -Abreise werden gute Beispiele vorgestellt, die eine gute Erreichbarkeit von touristischen Regionen via öV ermöglichen. In diesem Fall unterscheiden wir in Incoming- und Binnenverkehr.



In Bezug auf die Mobilität innerhalb der Feriendestination werden Beispiele vorgestellt, die touristische Aktivitäten mittels öV ermöglichen und so den Entscheid für eine Anreise in die Destination mit dem öffentlichen Verkehr unterstützen können.



Unter der Nachreise-Phase sind Leistungen zu verstehen, bei denen die Mobilitätsdienstleister eine Nachbetreuung vornehmen (*Follow-up*).

5.2. Vorreise-Phase

Beispiel 1

Name des Angebots:

RailAway

Typ:

Internet Reiseinformation und Buchung von Kombi-Angeboten

Netz:

www.railaway.com

Zugriff:

5.November 2007

Kurzbeschreibung:

RailAway bietet eine Kombination aus Bahnreisen und Freizeitangeboten an (Musical, Messen, Zoos, Konzerte, Ausstellungen etc.), die sie als „Packages“ ihren Kunden anbietet. Diese Angebote werden sowohl für Tagestouristen aus der Schweiz als auch für ausländische Gäste konzipiert.

Fakten:

- Skipässe mit Bahnticket
- Eventpässe mit Bahnticket
- Die SBB bieten einen Gepäcktransport-Service für Deutschland, Frankreich, Luxemburg und Österreich an, was das Reisen mit dem öV erleichtern soll (Transportdauer: 4 Arbeitstage)
- 2006 wurden 1.046.238 Kombi-Angebote an Freizeitkunden verkauft
- ein Fokus liegt auf A-la-carte und standardisierten Gruppenreisen. Letztere werden über die DB Reisezentren und Dertour vertrieben.



Qualitative Beurteilung:

- Durch die Kreation von Kombi-Angeboten (*Packaging*) vor allem im Tagesausflugsbereich mit Preisnachlässen auf die Anreise von teilweise über 30% – wie etwa „Snow and Rail“ – bietet RailAway eine Alternative zur Anfahrt mit dem eigenen PW. Somit wird die Freizeit mit dem öV aktiv gefördert und den Touristen aufgezeigt, dass für die „perfekte Schweizreise das Auto zu Hause“ bleiben kann (vgl. RailAway 2006).
 - Die Angebote generieren eine Nachfrage sowohl für in der Schweiz lebende Tagestouristen als auch für ausländische Gäste mit längeren Aufenthaltsdauern.
-

Beispiel 2

Name des Angebots:

Switzerland Travel Centre (STC)

Typ:

Internet Reiseinformation und Buchung von Kombi-Angeboten

Netz:

www.stc.co.uk/ www.stc.ch

Zugriff:

5. November 2007

Kurzbeschreibung:

Die SBB Tochtergesellschaft Switzerland Travel Centre (STC) unterstützt das Zusammenstellen von Ferien-Paketen in Verbindung mit einer An- und Abreise mit dem Zug mittels einer internetgestützten Buchungsplattform. Es können Zugreisen in der Schweiz gemeinsam mit Ausflügen und Reisen kombiniert und gebucht werden. STC ergänzt ihr Angebot mit dem Online-Reisebüro www.sbb.ch/travel.

Fakten:

- Buchung und Information zu touristischen Zug-Billets bereits aus England möglich (Swiss Pass, Swiss Flexi Pass, Swiss Transfer Tickets, Swiss Card etc.)
- Zusammenstellen der Reise in Kombination mit Bahnreise bereits aus Grossbritannien (Tailor Made)
- 15 „Rail-Tours“, die Zugfahrt und Erlebnis gemeinsam kombinieren, werden auf der Internetseite vorgestellt
- Zusammenarbeit und Vertrieb mit Partnern wie DB Reise Zentren, österreichischen Verkehrsbüros, in Nordamerika mit www.raileurope.com, Dertour, Rail-Tours Austria.

Swiss Mountain Peaks in Winter - 4 days / unescorted



Swiss Mountain Peaks in Winter
Interlaken-Engelberg-Zürich
This short trip is an exciting combination of mountain peaks, lakes and cities. Visit the famous Schilthorn, the rotating gondola of Mount Titlis, and enjoy some sightseeing in Lucerne before exploring the city of Zürich.

Programme

Day 1: Arrival
Flight or rail from the UK to Zürich and rail transfer to Interlaken. Overnight in Interlaken.

Day 2: Excursion to Schilthorn/ Piz Gloria
Excursion to Schilthorn/Piz Gloria (3000m/10,000ft) with its unique revolving restaurant and its thrilling James Bond memorabilia. In the afternoon or early evening transfer by rail to Engelberg. Overnight in Engelberg.

Day 3: Excursion to Mount Titlis
Morning excursion to the glacier paradise of Mount Titlis (3020m/9,908ft). On the way to the summit enjoy the ride on the world's first revolving gondola - 'ROTAIR'. You can visit the ice grotto or ride the spectacular ice flyer chairlift. In the early afternoon rail transfer to Zürich including a shopping and sightseeing stop in Lucerne. Overnight in Zürich.

Day 4: Departure
Depending on your departure time - day at leisure in Zürich. Explore the old town or head for some shopping on the famous Bahnhofstrasse. Rail transfer to Zürich airport and return journey to the UK.

Bildquelle: www.stc.co.uk

Qualitative Beurteilung:

- Interessierten Touristen aus dem Ausland wird bereits im Internet aufgezeigt, dass eine attraktive Mobilität mit Hilfe des öV möglich ist. Diese Informationen sind entscheidungsrelevant, damit sich potentielle Urlauber bereits im Vorfeld ihrer Ferien für eine Anreise mit der Bahn entscheiden. Das Image der „Bahnation Schweiz“ wird so nach aussen hin beworben.
- Die Internetplattform ermöglicht ein einfaches und zeitsparendes Zusammenstellen von Bahnbillet, Hotel-Übernachtungen und Ausflügen. Insbesondere touristische Bahnbillets – wie der Swiss Pass – werden bereits in der Vorphase der Reise beworben, was eine Auseinandersetzung mit der Mobilität in der Ferienregion bereits bei der Reiseplanung zulässt.
- Laut STC fahren die Kunden günstiger, wenn sie Bahn und Hotel oder Flug und Hotel im Paket anstelle der Einzelleistungen buchen, was zusätzlich Anreize für die öV-Nutzung schafft.

5.3. Anreise-Phase

5.3.1. Incoming-Verkehr

Beispiel 3

Name des Angebots:

Direktzüge ins touristische Berggebiet

Typ:

Direkte Anbindung von regionalen Zentren in touristische Gebiete

Kurzbeschreibung:

Aus dem benachbarten Ausland der Schweiz kommend gibt es mehrere Direktzüge, die in touristische Zentren führen (vgl. Kapitel 4.2).

Beispiele:

- Deutschland – Basel – Bern – Wallis (Brig/Visp) – Italien
 - Deutschland – Basel – Bern – Interlaken
 - CISalpino – Zürich – Tessin – Mailand
-

Qualitative Beurteilung:

- Die benachbarten Länder der Schweiz stellen touristische Quellmärkte. Der touristische Fernverkehr mit seinen Direktverbindungen erweitert die Qualität der Anreise via öV. Umsteigevorgänge stellen für Touristen eine Komforteinschränkung dar.
 - Das Angebot an Direktzügen könnte allerdings noch ausgebaut werden, Direktzüge führen zudem nicht in alle grossen Tourismusregionen
-

5.3.2. Anreise innerhalb der Schweiz

Beispiel 4

Name des Angebots:

Glarner Sprinter

Typ:

Touristisches Bahnangebot

Kurzbeschreibung:

Der Glarner Sprinter verkehrt täglich als Regio Express Zug in direkter Verbindung vom Zürcher Hauptbahnhof ins Glarner Land (bis Schwanden). An Samstagen und Sonntagen werden Kurse bis Linthal verlängert und bieten Anschluss an die Seilbahn nach Braunwald.

Fakten:

- Fahrzeit ca. 66 Minuten
- Fahrplan gut abgestimmt mit Post-Autos im Glarner Land
- Der Glarner Sprinter ist mit speziellen Aufklebern versehen, um die touristische Ausrichtung dieser Bahnstrecke nach aussen hin zu transportieren



Bildquelle: www.glarnersprinter.ch

Qualitative Beurteilung:

- Der Glarner Sprinter ist ein etabliertes Angebot, welches auch von Berufspendlern zwischen den Kantonen Glarus und Zürich in Anspruch genommen wird.
 - Touristen im Glarnerland ermöglicht er, Ausflüge an den Zürichsee und Städtetouren nach Zürich einfach mit dem Zug zu organisieren (aus Orten im südlichen Glarner Land, z.B. Braunwald, ist unter der Woche allerdings noch ein Umstieg in Schwanden erforderlich).
 - Am Wochenende besteht infolge der Linienverlängerung eine direkte Verbindung vom Zürcher HB in die nahe liegende Tourismusregion Glarner Land für Schneesportler sowie Wanderer und Bergsteiger.
-

Beispiel 5

Name des Angebots:

BLS Schneeszug „White-Bull“

Typ:

Touristisches S-Bahnangebot

Kurzbeschreibung:

Der Zug im Bullen-Look bringt Schneesporttreibende ab dem 14. Dezember 2008 bis 29. März 2009 samstags/sonntags sowie an allgemeinen Feiertagen ab Bern Weissenbühl via Gürbetal, Thun, Spiez nach Zweisimmen. Die Kooperation von BLS und Gstaad Mountain Rides bietet eine Anreise aus der Agglomeration Bern direkt ins Skigebiet kombiniert mit Zusatzangeboten im Zug und auf der Piste.

Fakten:

- Günstige Billette (z.B. jeder auf dieser Strecke gültige Fahrausweis oder Snow'n' Rail-Angebot von Gstaad Mountain Rides)
- Die White-Bull-Crew sorgt mit Railbar für das leibliche Wohl der Gäste (kein Alkoholausschank). Jeder Gast erhält einen „WHITE BULL-Bag“ mit nützlichen Utensilien für den Pistentag.
- Der Skipass kann direkt gekauft oder das Rail-Away-Voucher gegen das Skiticket umgetauscht werden. Rückgabe des Skipasses auch direkt im Zug möglich.
- Am Rinderberg steht entlang der Hauptpiste der White-Bull-Snowpark und bietet mehr als 3 km Slopestyle-Vergnügen.
- White-Bull ist an Side-Events vertreten wie z.B. den Talstation Bern Partys im Du Théâtre sowie dem City Railcontest Pray4Snow in Thun.
- White Bull fördert auch den kombinierten Verkehr (z.B. kann das Einfahticket des Gurtenparkings in Wabern im Schneeszug gegen das Ausfahticket für nur CHF 10.- statt CHF 18.- getauscht werden).



Bildquelle: www.whitebull.ch

Qualitative Beurteilung:

- Das Konzept „White Bull“-Schneeszug verbindet in geschickter Weise die Vorteile einer Anreise mit dem öffentlichen Verkehr, eine Werbebotschaft sowie eine erlebnisorientierte Zugfahrt.
 - Insbesondere für die Zielgruppe der jungen und jung gebliebenen Wintersporttreibenden der Agglomerationen Bern und Thun wird das Skigebiet von Gstaad Mountain Rides an Wochenenden und Feiertagen erlebnisorientiert mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.
-

Beispiel 6

Name des Angebots:

S-Bahn nach Unterterzen (Flums)

Typ:

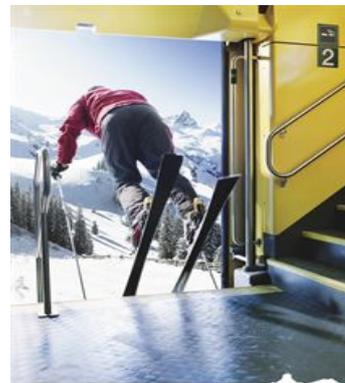
Touristisches S-Bahnangebot

Kurzbeschreibung:

Nach der Verlängerung einer S-Bahn-Linie bewirbt das Wintersportgebiet Flumserberg die Anreise per öV ins Skigebiet. Am Wochenende und an Feiertagen verkehrt die S-Bahn dreimal täglich zwischen HB Zürich und Unterterzen.

Fakten:

- Die Bergbahnen Flumserberg AG gewannen mit diesem Konzept den 2. Innovationspreis im Rahmen des Swiss Mountain Award 2006
- Schweizweit das erste Wintersportgebiet mit S-Bahn-Anschluss
- Gratis Bahnfahrt und Skitransport für Halbtax- und GA-Besitzer beim Kauf eines 6-Tages-Skipasses am Bahnhof



Schnell auf die Piste. Mit der S2 ab Zürich HB.

FLUMSERBERG

Bildquelle: www.flumserberg.ch

Qualitative Beurteilung:

- Das Werbekonzept „Seilbahn mit S-Bahn-Anschluss“ ist ein innovatives Beispiel für die Bewerbung von Tagesgästen im Grossraum Zürich zur Vermeidung des MIV bei der An- und Abreise.
 - Das Städtetourismusziel Zürich bietet damit auch ein mit dem öffentlichen Verkehr einfach erreichbares Wintersportgebiet an.
 - Es konnte ein Gästezuwachs von über 80% und ein zusätzlicher Absatz von Snow&Rail-Kombi-Tickets erzielt werden..
-

Beispiel 7

Name des Angebots:

Swiss Transfer Ticket

Typ:

Ticketing für Touristen

Kurzbeschreibung:

Das *Swiss Transfer Ticket* ist ein Fahrausweis der SBB für die Hin- und Rückfahrt zur Zieldestination ab Schweizer Grenze oder ab Flughafen.

Fakten:

- Ticket wird in der Schweiz nicht verkauft
 - Bezug nur Online oder in ausländischen Reisebüros und nur für Personen ohne schweizerische Nationalität.
 - Leistungsumfang beinhaltet die Hin- und Rückfahrt ab Schweizer Grenze/ Flughafen zum Zielort
 - maximal 1 Monat gültig
 - In Ergänzung wird eine Gratis Familienkarte angeboten, womit Kinder im Alter bis zu 16 Jahren kostenlos mitreisen dürfen. Kinder, die nicht in Begleitung der Eltern reisen, erhalten eine Ermässigung von 50%
-

Qualitative Beurteilung:

- Für rund 126 CHF kann die Anreise mit dem Zug zur Feriendestination und die Rückreise zur Grenze erfolgen. Das Ticket vereinfacht die Anreise, da erstens das Ticket bereits in der Vorreise-Phase angeschafft wird und zweitens einen ganzen Tag lang hin zur Zieldestination im schweizerischen Schienennetz verwendet werden kann.
 - Dieses Angebot lohnt sich aufgrund des Pauschalpreises nur für die Touristen, deren Ferienziel entweder weit entfernt vom Flughafen oder weit von der Schweizer Grenze liegt.
-

Beispiel 8

Name des Angebots:

Davos-Express

Typ:

Bus-Shuttle für Touristen

Kurzbeschreibung:

Samstäglicher Shuttle-Service zwischen Flughafen Zürich und Davos Bahnhof betrieben durch den Zürich Airport.

Fakten:

- Die Abfahrtszeiten sind ab Davos zwischen 6.30 und 16 Uhr, in Zürich Flughafen fährt der Bus zwischen 10 und 20.00 h
- Die Kosten für den Fahrgast betragen einfach 70 CHF, respektive 120 CHF hin und zurück
- Gäste müssen bis spätestens 24 Stunden vor der Abfahrt reservieren
- Der Bus verkehrt in den Monaten Dezember bis April



Bildquelle: www.davos.ch

Qualitative Beurteilung:

- Serviceleistung für Davos-Reisende in den Wintermonaten für einen reibungslosen Transfer von Flughafen zum Hotel
-

5.4. Mobilität am Aufenthaltsort/in der Feriendestination

Beispiel 9

Name des Angebots:

Typ:

Engadin Bus – Nachtbus

Nachtbus

Kurzbeschreibung:

Der Engadiner Nachtbus verbindet als Rufbusse die Oberengadiner Ortschaften.

Fakten:

- Streckennetz: St. Moritz Bad, Champfèr, Silvaplana, Sils, Maloja Celerina - Samedan - Pontresina und Bever - La Punt - Chamues-ch - Madulain - Zuoz - S-chanf - Cinuos-chel - Brail
 - stündlich von 22 bis 0 Uhr
-

Qualitative Beurteilung:

- Auch ohne Privat-PW können Feriengäste und Ortsbewohner zu später Stunde im Engadin mobil sein.
-

Beispiel 10

Name des Angebots:

Typ:

Gratis Skibus zur Talstation in Davos

Pendelverbindungen an Schneesportorten

Kurzbeschreibung:

Für Feriengäste die einen Tagesskifahrt planen, bietet die Destination Davos einen kostenlose Transfer vom Bahnhof direkt zur Talstation des Skigebiets.

Fakten:

- Die Talstation wird vom Gratis-Skibus im 20 Minuten Takt angefahren
-

Qualitative Beurteilung:

- Transfershuttles sind wichtige Serviceleistungen für bahnreisende Schneesportler, die auf eine reibungslose Transportkette zur Wintersportanlage angewiesen sind.
 - Im Sommer erhalten Feriengäste ab einer Übernachtung die Davos-Inclusive-Card, die zur kostenlosen Nutzung der Bergbahnen in Davos und Klosters und des öV in der Landschaft Davos berechtigt. Diese und weitere Leistungen werden aus Einnahmen der Kurtaxe finanziert.
-

Beispiel 11

Name des Angebots:

Typ:

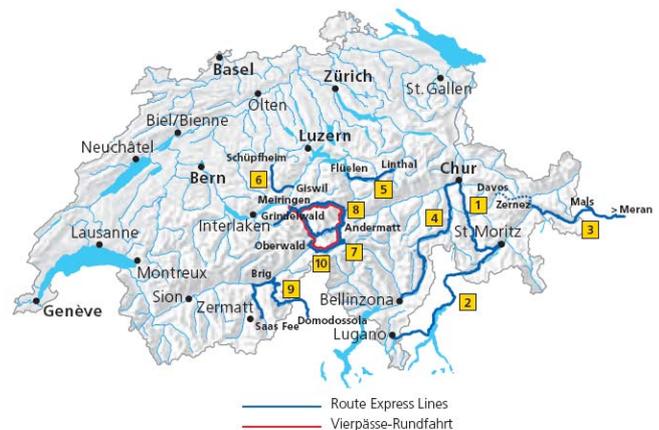
Route Express Lines von PostAuto

Touristische Bus-Linien (Premium-Linien)

Kurzbeschreibung: Touristische PostAuto-Buslinien werden in der Schweiz in Bezug auf das Naturschauspiel vermarktet, das sich den Schweizreisenden anhand der Fahrt durch die Bergwelt eröffnet. Die fahrplanmässigen touristischen Linien - genannt "Route Express Lines" - werden durch das schweizerische Busunternehmen PostAuto AG betrieben.

Beispiele:

- *Engadin-Meran Route Express (3):* (Davos-) Zernez - Müstair - Mals (I).
- *San Bernardino Route Express (4):* Chur - San Bernardino - Bellinzona.
- *Palm Express (2):* St. Moritz - Lugano.
- *Historic Route Express (5):* Flüelen - Altdorf - Klausenpass - Linthal.
- *Panorama Route Express (6):* Schüpfheim - Sörenberg - Panoramastrasse - Giswil.
- *Romantic Route Express (8):* Andermatt - Gletsch - Meiringen - Gr. Scheidegg - Grindelwald.
- *Julier Route Express (1):* Chur - Lenzerheide - Julierpass - St. Moritz.
- *Ticino Route Express (7):* Oberwald - Nufenenpass - Airolo - Gotthardpass - Andermatt.
- *Napoleon Route Express (9):* Domodossola - Simplonpass - Brig - Saas Fee.
- *Vier-Pässe-Rundfahrt (10):* Meiringen - Grimsel - Nufenen - Gotthard - Susten - Meiringen



Quelle: Postauto o.J.

Qualitative Beurteilung:

- Die teilweise internationalen Busverbindungen verbinden die notwendige Fortbewegung für Rundreisende mit dem Reiz der Bergwelt und besonders schöner Streckenführung.
- Sie ermöglichen Touristen längere Tagesausflüge auch ohne eigenes Auto.

Beispiel 12

Name des Angebots:

Typ:

Glacier Express, Bernina-Express, Golden Pass Linie, Wilhelm Tell Express, Mont Blanc Express, St Bernard Express, Voralpen-Express Touristische Bahnlinien

Fakten:

In der Schweiz gibt es ein grosses Angebot an touristischen Bahnlinien, die Bahnfahrt und Naturerlebnis in einem Produkt vermarkten. Die acht grössten Bahnlinien sind *Glacier Express, Bernina-Express, Golden Pass Linie, Wilhelm Tell Express, Mont Blanc Express, St Bernard Express* und *Voralpen-Express*. Für einen Aufpreis stehen Zugwaggons mit Panoramafenstern für Schweizreisende bereit.

Beispiele:

- der *Glacier Express* pendelt von St. Moritz/Davos nach Zermatt
 - der *Bernina-Express* fährt zwischen Chur und Tirano (im Sommer Fortsetzung per Bus bis Lugano möglich)
 - die *Golden Pass Linie* verkehrt zwischen Luzern, Brünig, Interlaken, Zweisimmen und Montreux. (Auf dieser Strecke muss allerdings der Zug gewechselt werden.)
 - der *Wilhelm Tell Express* ist ein kombiniertes Zug-Schiff-Angebot zwischen Luzern und Lugano
 - der *Mont Blanc Express* fährt zwischen Martigny und Chamonix
 - der *St. Bernard Express* verbindet Martigny mit Grand St. Bernard
 - der *Voralpen-Express* transportiert Schweizreisende von Romanshorn in die Zentralschweiz nach Luzern und verbindet mehrere touristische Destinationen
-

Qualitative Beurteilung:

- Die touristischen Bahnlinien setzen in ihrer Vermarktung klare Anreize im Hinblick auf die zu erlebende Naturgewalt im Rahmen der Bahnfahrt. Reisen ist in diesem Fall nicht nur Streckenbewältigung, sondern auch Urlaubserlebnis.
-

Beispiel 13

Name des Angebots:

Alpentäler Busse

Typ:

Touristische Buslinie

Kurzbeschreibung:

Aufgrund geringer Einwohnerzahlen sind manche Alpdörfer in der Schweiz nicht mit dem öV erschlossen. Das Ziel des Projektes „Alpentäler Busse“ sieht die ÖV-Erschliessung touristisch interessanter (Rand-)Regionen vor, die bisher nur mit dem PW erreichbar waren. Das Projekt «Alpentäler-Bus» sucht in vier Pilotregionen nach Lösungen für eine - langfristig finanzierbare - bessere öV-Erschliessung (Binntal (VS), Gantrisch (BE), Greina (GR) und Moosalp (VS)). Zum Beispiel macht der Bus Alpin Greina den Zugang zu dem abgelegenen Wandergebiet der Greina-Hochebene mit dem öffentlichen Verkehr möglich.

Fakten:

- Um Touristen ohne Auto Zugang zu entlegenen Alpenregionen zu verschaffen, formierte sich eine nationale Trägerschaft bestehend aus der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und dem Schweizer Alpen-Club (SAC).
- Ziel ist zudem, den Tourismus durch die öV-Angebote zu fördern.
- Die Busse wurden an den offiziellen Fahrplan der SBB angebunden
- Der Betrieb erfolgt bereits in der Region Gantrisch, Greina und im Binntal.
- Im Zuge der Nutzung wurde auf Grund der hohen Nachfrage Kurse teils verdoppelt



Quelle: www.sab.ch

Qualitative Beurteilung:

- In den Pilotregionen wurde ein Angebot mit dem öffentlichen Verkehr für nachfrageschwache, abgelegene Gebiete aufgebaut. Die realisierte Nachfrage führte zu einem Ausbau der bisherigen Takte.
 - Mit diesem Projekt und der Umsetzung der Buslinien konnten Lücken im öV zu touristisch interessanten Ausflugszielen geschlossen werden, die den Aktionsradius von Touristen und einheimischen Ausflüglern ohne Zwang zur Autobenützung erweitern.
-

Beispiel 14

Name des Angebots:

öV-Tickets für Schweizreisende

Typ:

Ticketing für Touristen vor Ort

Kurzbeschreibung:

Für Schweizreisende wird ein grosses Sortiment an Fahrausweisen angeboten, die die Nutzung des Bahn-, Postauto- und Schifffahrtsnetz zu einem vergünstigten Tarif oder einem Pauschalpreis ermöglichen (*All-in-one-Ticket*). Hierbei können in *lokale*, *regionale* und *nationale* Fahrausweise unterschieden werden. Letztere werden durch das *Swiss Travel System (STC)* ausgegeben. Das *STC* tritt hierbei in Form eines Internetportals in Stellvertretung für einen Verbund des schweizerischen öVs nach aussen hin auf und vertreibt die öV-Tickets für Schweizreisende.

Lokale Beispiele:

- *Engadin*: Mit Bergbahntickets kann der Engadin Bus 25% günstiger benutzt werden.
- *Goms*: Goms bietet eine Gäste-Karte an, die eine öV- Vergünstigung beinhaltet
- *Erlebnis-Card von Matterhorn Gotthard Bahn und PostAuto Wallis*: Im Hinblick auf die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels Ende 2007 wurde eine Erlebnis Card entwickelt, mit der der Kunde durch die Kooperation von PostAuto Wallis und der Matterhorn Gotthard Bahn ein günstiges Grundangebot auf dem öV-Netz im Oberwallis hat.
- *Gstaad easyaccess card*: Freizeitkarte, mit unlimitierten Bergbahn-, Postauto- und Bahnfahrten in der Region Gstaad Saanenland für 11 CHF/ Tag.
- *Euregio Bodensee Erlebniskarte*: Die Bodensee Erlebniskarte ermöglicht im erweiterten Bodenseeraum in D, CH, AUT und LI eine vergünstigte bis freie Benutzung der Bergbahnen und Schiffe.

Regionale Beispiele:

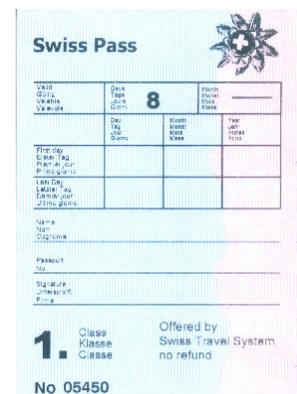
- Mit dem *Tell-Pass* können Schweizreisende wahlweise drei oder fünf Tage die Zentralschweiz mit dem öV erfahren (Schiffs-, Gondel- und Bahnfahrten).
- In ganz Europa können Regionalpässe für Oberwallis, Graubünden, Berner-Oberland und den Genfersee bezogen werden.

Nationale Beispiele:

- Der populärste Fahrausweis ist der *Swiss Pass*, womit eine freie Fahrt auf dem gesamten Netz von Bahnen, Bussen, Schiffen und städtischen Verkehrsmitteln für einen Zeitraum von 4, 8, 12 oder 15 Tagen ermöglicht wird. Zudem wird 50% Rabatt auf Bergbahntickets gewährt. Ebenfalls ist ein freier Eintritt in 400 Museen beinhaltet.
- Der *Swiss Flexi Pass* hat den selben Leistungsumfang wie der *Swiss Pass* mit der Ausnahmen, dass die gültigen Tage frei wählbar sind.

Weitere Pässen:

- *Swiss Youth Pass*: Swiss Pass für Jugendliche bis 26 Jahren
- *Swiss Half Fare Card*: Halbtax für Touristen
- *Swiss Travel System – Familienkarte*: Kinder bis 16 Jahren reisen gratis mit.



Qualitative Beurteilung:

- Der Schweizer Markt bietet ein vielseitiges Billet-/Fahrkartensortiment für die Fortbewegung von Touristen mit dem öV. Lokale Karten stehen aber in Konkurrenz zu den nationalen, die einen umfassenderen Leistungsumfang beinhalten.

Beispiel 15

Name des Angebots:

SchweizMobil

Typ:

Nationale Routen Human Powered Mobility

Kurzbeschreibung:

Für Feriengäste in den Tourismusregionen sowie für die Ausflugsmobilität von einheimischer Bevölkerung werden Routen für Human Powered Mobility eingerichtet und unter dem Dach von Schweiz mobil vermarktet. Das Konzept baut auf dem Erfolgsmodell Veloland Schweiz auf und schafft ab Frühling 2008 neu ein Wanderland, Mountainbikeland, Skatingland, Padelland. Schweiz mobil soll der Positionierung des Tourismus dienen und tourismuswirtschaftliche Nutzen bieten. Hinter Schweiz mobil steht eine Trägerschaft von Bund und Kantonen sowie weiteren vorgesehenen Partnern (Verbände). Einen grossen Stellenwert nimmt die Angebotsinformation über die Internet ein. Entlang der Routen ist eine landesweit einheitliche Wegleitung eingerichtet.

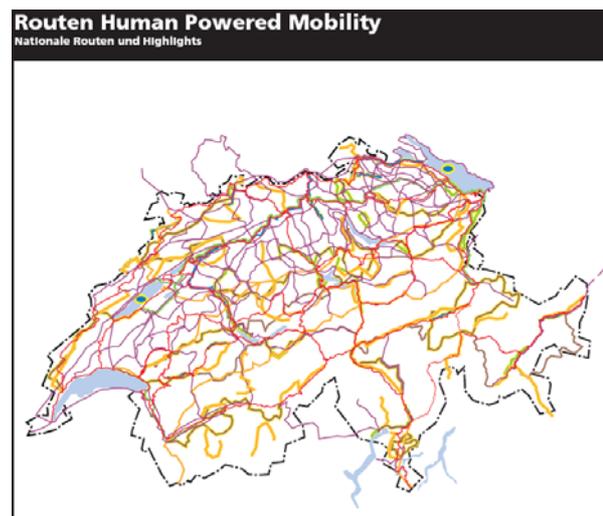
Routen:

- **Veloland:** neun nationale Routen, ca. 20 ein- bis dreitägige Highlights
- **Wanderland:** drei nationale Routen, ca. 40 ein- bis dreitägige Highlights
- **Mountainbikeland:** drei nationale Routen, ca. 15 ein- bis dreitägige Highlights
- **Skatingland:** zwei nationale Routen, ca. 10 Highlights
- **Padelland:** eine nationale Route, ca. 10 Highlights

Information über Internet (Auswahl):

- Genauer Routenverlauf auf Karte
- Routentipps
- Lokale Angebote
- öV-Haltestellen und Fahrplan
- Übernachtungsmöglichkeiten
- Reiseberichte

Übersicht der verschiedenen HPM-Routen:



Qualitative Beurteilung:

- Unter Einbindung diverser Partner aus dem Tourismus landesweit vermarktetes Angebot für die Bewegung „aus eigener Kraft“, für Feriengäste komplementär zu den Angeboten im öffentlichen Verkehr nutzbar, Angebotssprung mit der Erweiterung um neue Routen im Frühjahr 2008
- Starkes Gewicht auf der Kommunikation und dem Vertrieb über das Internet

5.5. Nachreise-Phase

In Abwandlung eines bekannten Mottos aus dem Sport kann gesagt werden: Nach der Reise ist vor der Reise.

Im Dienstleistungsmarketing dienen Massnahmen zu Kunden nach dem Kauf einer Dienstleistung dazu, die Beziehungen zu den Kunden durch eine persönliche Ansprache zu intensivieren, dauerhaft auszugestalten und spätere Kaufentscheide zu beeinflussen, aber auch dazu, etwas über Kundenerwartungen zu erfahren, um dies im Prozess der Dienstleistungserstellung berücksichtigen zu können. Dies ist auch in Bezug auf die Anreise wie auch die Mobilität am Ferienort sinnvoll. Massnahmen können z.B.

- im Bereich der Information über neue Angebote liegen,
- im Unterbreiten von Vorschlägen für spätere Besuche,
- im Einholen von Einschätzungen und Vorschlägen von Kunden, die für die Produktentwicklung genutzt werden können,
- in der Abgabe von Gutscheinen für spätere Nutzungen oder spätere Beratungsleistungen etc. (vgl. auch Bruhn & Michalski 2005, S. 102).

Die Aktivitäten, die Mobilitätsdienstleister auf diesem Gebiet alleine oder in Zusammenarbeit mit Destinationsmanagementorganisationen ergreifen, konnten im Rahmen dieser Expertise noch nicht umfänglich recherchiert werden. Es sind bisher wenige Anhaltspunkte für ausgeprägte Aktivitäten erkennbar.

Vorzuschlagen sind deshalb systematischere Erhebungen zu den entsprechenden Massnahmen der Dienstleister, um die Aktivitäten zur Nachbetreuung von Kunden systematisieren und gute Beispiele identifizieren zu können.

6. Verbesserungspotenziale

6.1. Bewertung der Situation

Die Erreichbarkeit der Schweizer Tourismusregionen aus dem Ausland mit der Bahn ist im Vergleich mit anderen Regionen des Alpenraumes gut. Verglichen mit der Erreichbarkeit im Strassenverkehr sind allerdings noch Defizite festzustellen. Auch beschränkt sich das Angebot direkter Zugverbindungen aus dem Ausland in die Schweiz auf wenige städtetouristische Zentren (Basel, Zürich, Bern) und wenige Feriendestinationen (v.a. das Berner Oberland) mit insgesamt nur einer geringen Anzahl Zugpaare.

Die seit kurzem realisierten Investitionen in den Bahnverkehr (Bahn 2000, 1. Etappe, Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels) sowie weitere vorgesehene Investitionen werden den städtetouristischen Schweizer Destinationen im Mittelland, aber auch den alpinen Destinationen zugute kommen.

Als Plus für die touristische Mobilität kann das gut vernetzte und auf der Basis eines Taktfahrplans organisierte öffentliche Verkehrssystem angesehen werden. Ansatzpunkte für Verbesserungen bestehen örtlich bei der Optimierung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln im Bereich der Fahrpläne, der Infrastrukturen (z.B. Wegleitung und -führung an Bahnhöfen und Busbahnhöfen) sowie der verkehrsträgerübergreifenden Kommunikation.

Die Erschliessung abgelegener ländlicher Regionen mit geringerer touristischer Nachfrage (und häufig auch geringer Bevölkerungsdichte) muss allerdings auf Dauer gesichert werden. Pilot-Projekte eines „Alpentälerbusses“ sind mögliche Ansätze und sollten in ihrer Übertragbarkeit auf andere Regionen geprüft werden.

Die im Ausland erfolgende Kommunikation zu touristischen Verkehrsangeboten und deren Vertrieb vor der Anreise ist über verschiedene Plattformen eingeleitet und kann noch weiter ausgebaut werden. Ein Plus stellt eine Vielzahl von Angeboten für eine touristische Mobilität innerhalb der Feriendestinationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, den eigenen Füßen und dem Velo dar. Die Realisierung der im Rahmen von SchweizMobil vorgesehenen Vorhaben erweitert das Spektrum noch einmal - z.B. um Skating-Routen und Kanu-Routen (vgl. Amstutz 2008). Damit bestehen gute Voraussetzungen für eine autoreduzierte touristische Mobilität innerhalb der Feriendestinationen und eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln; in den städtetouristischen Zentren sind diese Bedingungen ohnehin schon gegeben.

In alpinen Tourismusdestinationen kann die örtliche persönliche Beratung über touristische Mobilitätsangebote noch verbessert werden (vgl. die Überprüfung von Schweizer Mitgliedsgemeinden des Qualitätsverbands „alpine pearls“ durch Klingspor 2007, S. 47). Hier arbeiten Mobilitätsdienstleister und touristische Informationsstellen zuweilen noch zu stark parallel. Über die mobilitätsbezogene Information von Kunden nach Abschluss ihrer touristischen Reise ist momentan noch wenig bekannt. Aufgrund der spärlichen verfügbaren Beispiele ist zu vermuten, dass die Dienstleister im Tourismus und auch die Mobilitätsdienstleister im speziellen hier noch mehr unternehmen könnten, um ihre Kunden an sich zu binden und sie zu einer Anreise im öffentlichen Verkehr bei einem späteren Besuch zu motivieren.

Mehrere Studien lassen eine Einschätzung der Erreichbarkeit von Schweizer Regionen im internationalen und nationalen Verkehr zu - allerdings nicht zur aktuellen Situation, die sich aufgrund eini-

ger grösserer Investitionen in die Bahninfrastruktur heute anders als vor vier Jahren darstellt. Insofern wären hier Aktualisierungen erforderlich.

Generell sind die Datengrundlagen in Bezug auf das Mobilitätsverhalten von ausländischen und inländischen Touristen in der Schweiz zu verbessern (vgl. Ohnmacht et al. 2007, S. 197-201). Grosse Lücken bestehen in Bezug auf die Anzahl Fahrten und die Verkehrsmittelwahl von Ausländern in die Schweiz (incoming), den Modal Split bei der Anreise der Schweizer Gäste sowie die Mobilität der Feriengäste innerhalb der Destinationen (in Bezug auf Wegeaufkommen, Ausdehnung der Aktionsräume und Verkehrsleistung sowie die Verkehrsmittelwahl). Dies erschwert einerseits die Konzeption neuer Angebote, andererseits die Evaluation der Wirkung von Angeboten im öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr, die bislang noch selten sind. Auch eine an der faktischen Herkunft der Gäste orientierte Gewichtung von Erreichbarkeitsdaten ist aus diesen Gründen nicht möglich.

Ein Forschungsbedarf besteht auch noch in Bezug auf folgende Aspekte des verwendeten Konzepts der Mobilitätskette: die Erwartungen von Reisenden an die Mobilitätsdienstleistungen in den verschiedenen Phasen der Mobilitätskette, die Qualitätsbewertung dieser Mobilitätskette für Fahrten in Schweizer Feriendestinationen sowie den Zusammenhang von Qualitätsbewertung und Verkehrsmittelwahl bei Reisen in diese Destinationen.

6.2. Vorschläge

Nachfolgend werden stichwortartig erste Vorschläge für Verbesserungen in Bezug auf die Schaffung von Grundlagen, die verkehrliche Anbindung sowie Massnahmen der Vermarktung entlang der Mobilitätskette formuliert.

Daten- und Planungsgrundlagen:

- Aktualisierung von Analysen der internationalen Erreichbarkeit Schweizer Destinationen auf der Basis der in Abschnitt 4.1 dargestellten aktivitätsbasierten Erreichbarkeitsindikatoren; als Option mit Gewichtung der Herkunftsstruktur der ausländischen Feriengäste; Verkehrsmittelvergleich.
- Detailanalyse der Erreichbarkeit wichtiger touristischer Destinationen im öffentlichen Verkehr unter Berücksichtigung lokaler Bedingungen (intraregionale Erreichbarkeit); Sekundäranalyse der vom IVT an der ETH Zürich ermittelten Erreichbarkeitsdaten für Schweizer Gemeinden für die Gruppe grösserer Tourismusgemeinden.
- Ermitteln der Anforderungen von Reisenden an die Mobilitätsdienstleistungen entlang der ganzen Mobilitätskette.
- Erheben der von Reisenden bewerteten Qualität der Leistungsmerkmale entlang der Mobilitätskette.
- Bestimmen des Aufkommens von Feriengästen aus dem Ausland und Differenzierung nach genutzten Verkehrsmitteln, mit Werten für die Schweiz insgesamt und für wichtige touristische Destinationen (Nutzung unter anderem der aktuellen Daten aus der Schweizer Erhebung „Alpen- und grenzquerender Verkehr“).
- Bestimmen der Verkehrsmittelwahl inländischer Gäste im Übernachtungstourismus und im Ausflugstourismus für wichtige Destinationen.
- Ermitteln der destinationsinternen, intraregionalen Mobilität von Feriengästen bei ihren Aufenthalten in Bezug auf Wegeaufkommen, Verkehrsleistung und Verkehrsmittelwahl.

- Analyse des Zusammenhangs zwischen der Bewertung der Qualität entlang der Mobilitätskette durch die Reisenden und der Verkehrsmittelwahl bei der Anreise und der intraregionalen Mobilität in den Feriendestinationen.
- Evaluation der Wirkungen von realisierten und künftigen neuen verkehrlichen Angeboten auf die Verkehrsnachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr sowie auf die touristische Nachfrage (vgl. die Methodik der Fallstudien des Bundesamtes für Raumentwicklung zu den räumlichen Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen (vgl. Marti & Laimberger 2007)).

Verkehrsinfrastrukturen und öffentliche Verkehrsangebote:

- Die Anzahl der Direktverbindungen im internationalen Bahnverkehr in Schweizer Tourismusdestinationen ist eher gering und betrifft nur wenige Zieldestinationen. Auf diesem Gebiet sind Verdichtungen wünschenswert. Dies betrifft das Aufgabengebiet der Eisenbahnen.
- Die beschlossenen Ausbauten zur Anbindung an die ausländischen Bahnnetze verbessern die infrastrukturelle Angebotsqualität. Es sollte allerdings darauf hingewirkt werden, dass auf diesen Strecken attraktive Fahrplanangebote geschaffen werden (aktuell z.B. für die Relation Ostschweiz – München/Österreich).
- Für die „untertunnelten“ Tourismusregionen im Berner Oberland (Kandertal) und bald auch am Gotthard sollten Konzepte für eine touristische Nutzung der Bergstrecken entwickelt werden.
- Evaluation der Pilotprojekte „Alpentälerbus“ in peripheren Regionen und Kommunikation der Erfahrungen in anderen Regionen.
- Überprüfen der Umsteigezeiten an Stationen mit hohem Anteil Freizeit- und Tourismusverkehr und damit in der Regel ortsunkundiger Fahrgäste; allenfalls Berücksichtigung längerer Umsteigezeiten bei der Fahrplankonzeption.
- Überprüfung und Optimierung der Wegleitung/Wegführung an Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs.
- Entwickeln und Aufzeigen von guten Beispielen für die Beförderung von Reisegepäck (Transport, Preise, Beförderungszeiten), inklusive der Einrichtungen zur Abgabe, Abholung und Aufbewahrung von Gepäck.
- Kommunikation guter Beispiele für Infrastrukturlösungen, Verkehrsangebote und Vermarktungsansätze entlang der Mobilitätskette („Tagung innovative Mobilität im Tourismus“).

Vermarktung öffentlicher Verkehrsangebote entlang der Mobilitätskette:

- Die Vermarktung der Bahn- und öV-Angebote im Ausland ist vielversprechend. Durch einen stärkeren Einsatz von E-Commerce-Lösungen für Individualreisende aus dem Ausland für die Bündelung von Angeboten zur Anreise mit der Bahn, der touristischen Mobilität in der Destination und anderen touristischen Leistungen (in Form online aus dem Ausland buchbarer Angebote) könnte weiteres Potenzial erschlossen werden.
- Verbesserung der persönlichen Beratung von Gästen vor der Anreise sowie vor Ort: systematische Hinweise zur Anreise mit dem öffentlichen Verkehr und zu Möglichkeiten einer nachhaltigen Mobilität vor Ort; direkte Verknüpfung von Informationen zu Sehenswürdigkeiten/Points of Interest und Mobilitätsangeboten; Orientierung an Qualitätsstandards wie z.B. jenen der „alpine pearls“.
- Erhebung zum Stand kundenbezogener Aktivitäten der Dienstleister in der Nachreisephase, Systematisierung der Massnahmen in diesem Gebiet, Identifikation und Multiplikation von guten Beispielen
- Umsetzung von Massnahmen zur Nachbetreuung von Kunden in Bezug auf Fragen der Mobilität, zum Beispiel:
 - persönliche Informationen über Veränderungen/Verbesserungen bei Mobilitätsangeboten;

Luzern, 23/12/2008

Seite 44/48

ITW Working Paper Series, Mobilität/Tourismus 003/2008

- Einrichten von Web 2.0-Applikationen zur Kommunikation von Erfahrungen (Foren, Blogs) oder Mitwirken in diesen Applikationen (z.B. Beiträge in Traveller Communities, Wikis)
- Bereitstellen von Podcasts, Videos etc. mit mobilitätsbezogenen Inhalten.
- Ermitteln von Qualitätsbewertungen von Feriengästen in Bezug auf Mobilitätsangebote.

Literaturverzeichnis

- Aliesch, B., Sauter, J., Hartmann, P., Kuster, J., Meier, H.R. (2006). Räumliche Auswirkungen des Vereinatunnels – eine ex post Analyse. Gesamtbericht. Bern: Bundesamt für Raumentwicklung.
- Alpenkonvention (2000). Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr. Protokoll „Verkehr“. o.O. (Protokolltext).
- Amstutz, M. (2008). Programm SchweizMobil - ganz öffentlich. In: Nahverkehrspraxis, H. 5, S. 32-33.
- Angelini, P., Luciani, G. (Hrsg.) (2007). SWOMM. Scientific workshop on mountain mobility and transport. Bolzano: European Academy of Bozen/Bolzano EURAC.
- ARE - Bundesamt für Raumentwicklung (2005). Raumentwicklungsbericht 2005. Bern: ARE.
- Axhausen, K.W., Fröhlich, P., Tschopp, M. (2006). Changes in Swiss accessibility since 1850. Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung, Nr. 344. Zürich: Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) ETHZ. Zugleich in: H. Gunn (Ed.): Economic Impact of Changing Accessibility. Oxford 2004: Elsevier.
- BAK Basel Economics (2007). Die Erreichbarkeit als Standortfaktor. Fakten und Analysen zur Erreichbarkeit der Nordschweiz. Allgemeiner Schlussbericht. Basel: BAK.
- BAK Basel Economics (2005). Globale und kontinentale Erreichbarkeit: Resultate der Modell-erweiterung. IBC Modul Erreichbarkeit, Schlussbericht Phase II. Basel: BAK.
- BAK Basel Economics (2004). Die internationale Verkehrsanbindung der Schweiz in Gefahr? Volkswirtschaftliche Beurteilung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Schweiz und seiner Regionen. Basel: BAK.
- BAK Basel Economics & IVT (2003). IBC Modul Erreichbarkeit. Schlussbericht Phase I. Basel: BAK.
- BAV - Bundesamt für Verkehr (2006). HGV-Anschluss. Anbindung der West- und Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz. Standbericht Nr. 1 per 30. Juni 2006. Bern: BAV.
- Bruhn, M., Michalski, S. (2005). Marketing als Managementprozess. Grundlagen und Fallstudien. Zürich: Versus.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2006). ESPON Atlas. Mapping the structure of the European territory. October 2006. Bonn: BBR.
- BFS - Bundesamt für Statistik & ARE -Bundesamt für Raumentwicklung (2007). Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Neuenburg/Bern: BBL.

Luzern, 23/12/2008
Seite 46/48
ITW Working Paper Series, Mobilität/Tourismus 003/2008

CityNightLine. Homepage. Online (5.11.07):

<http://www.citynightline.ch/citynightline/view/fahrplan/streckennetz/streckennetz.shtml>

Cisalpino. Homepage. Online (6.11.07):

<http://cisalpino.com/reiseinfo/streckennetzswf.php?sprache=de>

ESPON Monitoring Committee (Hg., 2005). ESPON 2.1.1 - Territorial Impact of EU Transport and TEN Policies. Luxembourg.

ESPON & INTERACT (Hg., o.J.). Accessibility, Transport and Communication Networks - Thematic Study of INTERREG and ESPON activities. Luxembourg, Viborg: ESPON/INTERACT (elektronisch publiziert: www.espon.lu / www.interact-eu.net).

Frei, Stephan (2007). Der Fahrplan 2008. Bern: Schweizerischer Verband Eisenbahn-Amateur (elektronische Textfassung auf www.litra.ch).

Fröhlich, P., Tschopp, M. & Axhausen, K.W. (2005). Entwicklung der Erreichbarkeit der Schweizer Gemeinden: 1950 bis 2000. In: Raumforschung und Raumordnung, H. 6, S. 385-399.

Groß, S. (2006). Neue Wege im Tourismus. Mobilität von Personen „managen“. In: Verkehrszeichen, 22. Jg., H. 1, S. 4-9.

Groß, S. (2005). Mobilitätsmanagement im Tourismus. Dresdner Schriftenreihe „Tourismus-Forschung“, Bd. 1. Dresden: FIT-Forschungsinstitut für Tourismus.

Keller, P. & Steinmetz, R. (2003). Verkehr und Erreichbarkeit von Stadtland Schweiz im Standortwettbewerb. In: Eisinger, A., Schneider, M. (Hg.): Stadtland Schweiz. Basel etc., zugleich Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung Nr. 175, IVT der ETH Zürich.

Klingspor, J. (2007). Mystery Quality Test von ausgewählten Qualitätskriterien einiger „alpine pearl“-Destinationen. Diplomarbeit, Hochschule Luzern, Studiengang Betriebsökonomie, Fachrichtung Tourismus + Mobilität. Luzern: Hochschule Luzern.

LITRA (2005). Seit 1982 fährt die Schweiz im Takt. LITRA-Pressedienst, 14. 5. 2005. Bern: online (http://www.litra.ch/Seit_1982_fahrt_die_Schweiz_im_Takt.html).

Marti, P., Laimberger, R. (2007). Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen – Materielle Evaluation der Fallstudien. Schlussbericht. Bern: Bundesamt für Raumentwicklung ARE.

Meier, R. (2000). Freizeitverkehr. Analysen und Strategien. Bericht D5 des Nationalen Forschungsprogramms 41 Verkehr und Umwelt. Bern: EDMZ.

- Molitor, R., Koch, H., Leimer, R., Reinberg, S., Schuller, U., Wagner, W. (2007). Alpine Convention - Sustainable Mobility. Concept for an Implementation Study on the Accessibility by Public Transport to Alpine Tourist Stations from Major European Origin Regions and Cities of Tourists. Report on behalf of Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien. Wien/Luxembourg/Gmunden: trafico.
- Ohnmacht, T., Grotrian, J., Amstutz, M. (2007). Wie viel Verkehr erzeugt Tourismus? Definitionen, Datenlage, Kennzahlen. In: Freyer, W., Naumann, M., Schuler, A. (Hrsg.). Standortfaktor Tourismus und Wissenschaft. Berlin: Erich Schmidt Verlag, S. 189-204.
- PostAuto Schweiz AG (2007). Schweizer Alpen 2007 Unterwegs auf den schönsten PostAuto-Linien, Internet: <http://www.postauto.ch/de/pag-rf-prospekt-ch-alpen-2007.pdf> (Stand: 7.11.2007).
- Railaway (2006). Jahresbericht 2006. Luzern: RailAway AG.
- Sahli, J. (2007). Good Practices bei innovativen Mobilitätsangeboten in Schweizer Tourismusdestinationen. Diplomarbeit, Hochschule Luzern, Studiengang Betriebsökonomie, Fachrichtung Tourismus + Mobilität. Luzern: Hochschule Luzern.
- SBB - Schweizerische Bundesbahn (2007). ICE „Interlaken“: Botschafter auf Europas Schienen. Medienmitteilung, 7. Dezember 2007 (www.sbb.ch).
- Schad, H. (2008). Mit Zug und Bus in den Vinschgau. In: Nahverkehrspraxis, H. 12, S. 25.
- Schirmer, M. (2007). So stark wie das schwächste Glied. Wegekettens im Schweizer Tourismusverkehr. Diplomarbeit, Hochschule Luzern, Studiengang Betriebsökonomie, Fachrichtung Tourismus + Mobilität. Luzern: Hochschule Luzern.
- Schweizer Tourismus-Verband (STV), Bundesamt für Statistik (BFS), GastroSuisse, hotellerie-suisse, Schweizerischer Reisebüro-Verband (SRV), Schweiz Tourismus (ST), Seilbahnen Schweiz (SBS), Verband öffentlicher Verkehr (VöV) (Hrsg.). (2007): Schweizer Tourismus in Zahlen. Online (5.11.07): http://www.swisstourfed.ch/art/Def_version_deutsch.pdf
- Spiekermann, Klaus (2006). Territorial impacts of transport policy - chances and risks for mountain regions based on ESPON results. Paper presented at MONTESPON, Lucerne, Switzerland, 5 September 2006. Dortmund: Spiekermann & Wegener.
- Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention (2005). Das mehrjährige Arbeitsprogramm der Alpenkonvention 2005-2010. Innsbruck.
- UVEK - Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2006a). Sachplan Verkehr - Teil Programm. 26. April 2006. Bern: UVEK.
- UVEK - Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2006b). Sachplan Verkehr - Teil Programm - Erläuterungen. 26. April 2006. Bern: UVEK.

Luzern, 23/12/2008
Seite 48/48
ITW Working Paper Series, Mobilität/Tourismus 003/2008

UVEK - Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2007a). Bundesrat Leuenberger unterzeichnet Eisenbahnvereinbarung mit Liechtenstein und Österreich. Medienmitteilung vom 14. 9. 2007. (www.uvek.admin.ch).

UVEK - Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2007b). Bundesrat stellt Weichen für Ausbau des Bahnnetzes. Medienmitteilung vom 18. 10. 2007. (www.uvek.admin.ch).

UVEK - Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2007c). Bundesrat gibt grünes Licht für neue Bahnstrecke von Mendrisio Richtung Varese. Medienmitteilung vom 21. 11. 2007. (www.uvek.admin.ch).

Velobüro (2007). Basismodul Schweiz mobil. Kurzpräsentation. Olten: online (http://www.velobuero.ch/KurzPraesi_CHM.pdf).