

Carreiseverkehr: Grundlagen und Perspektiven

Mitglieder der Begleitkommission:

Dr. Willi Dietrich (Präsident)
Michael Arendt
Jean-Michel Germanier
Andreas Hofer
Christoph Schreyer

B+S Ingenieur AG

Walter Schaufelberger, dip. Ing. ETH
Remo Schwarz, dipl. Ing. ETH
Franziska Schell, dipl. Geographin

Gare routière de Genève

Guido Ambühl

Forschungsauftrag 37/00 auf Antrag der
Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)

März 2002

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
Résumé	6
Summary	9
1 Einleitung	11
1.1 Ausgangslage	11
1.2 Ziel und Zweck des Forschungsauftrages	11
1.3 Vorgehen	11
1.4 Abgrenzung des Untersuchungsobjektes	12
2 Charakteristika des Carreiseverkehrs	13
2.1 Einsatzbereiche des Reisecars	13
2.1.1 Unterscheidung nach Organisationsform	13
2.1.2 Unterscheidung nach Einsatzdistanz	14
2.1.3 Unterscheidung nach Zielgruppe	14
2.2 Vor- und Nachteile des Verkehrsmittels Reiseкар	16
2.2.1 Systembetrachtung	16
2.2.2 Subjektive Betrachtung aus Sicht der Fahrgäste	18
2.3 Typisierung der Fahrgäste	19
2.4 Typisierung nach Verkehrszwecken und Anteil am Modal Split	20
2.4.1 Relevanz der verschiedenen Verkehrszwecke	20
2.4.2 Anteile am Gesamtverkehr	21
2.5 Infrastrukturen des Carreiseverkehrs	23
2.5.1 Infrastruktur am Ausgangspunkt der Reise	23
2.5.2 Infrastruktur am Zielort der Reise	24
2.5.3 Informations- und Leitsysteme	24
2.6 Umwelt- und Sicherheitsbilanz	25
2.6.1 Umweltbilanz	25
2.6.2 Sicherheitsbilanz	29
2.7 Stand der Technik und weitere Entwicklung	30
2.7.1 Ausstattung und technische Daten	30
2.7.2 Sicherheit	31
2.7.3 Antriebstechnik und Emissionen	31
2.7.4 Telematik	32
3 Ist-Analyse des Carreiseverkehrs in der Schweiz	34
3.1 Allgemeines Umfeld	34
3.2 Politische und rechtliche Rahmenbedingungen	35
3.2.1 Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik	35
3.2.2 Mögliche Zielbeiträge des Carreiseverkehrs	36
3.2.3 Rechtliche Rahmenbedingungen	37
3.3 Anbieter- und Angebotsstruktur	44
3.3.1 Organisation der schweizerischen Carreisebranche	44
3.3.2 Unterscheidung nach Unternehmensgrösse und Spezialisierungsgrad	45
3.3.3 Anbieter und Angebote im Linien- und Gelegenheitsverkehr	47
3.3.4 Strukturen in anderen europäischen Ländern	51
3.3.5 Wirtschaftliches Umfeld	52
3.4 Volks- und betriebswirtschaftliche Aspekte	53
3.4.1 Volkswirtschaftliche Bedeutung	53

3.4.2	Betriebswirtschaftliche Aspekte der Carreisebranche	54
3.5	Infrastrukturen und Intermodalität	56
3.5.1	Bedeutung des Reisecars für intermodale Verkehrsangebote	56
3.5.2	Infrastruktur in Schweizer Städten und das Beispiel Expo.02	56
3.5.3	Vergleiche mit dem europäischen Ausland	67
3.5.4	Fazit	67
3.6	Zusammenfassung der Interessen und Probleme der Akteure aus der Ist-Analyse	68
4	Handlungsbedarf und Perspektiven	71
4.1	Ableitung des Handlungsbedarfes	71
4.2	Handlungsbedarfsfelder und zugehörige Massnahmen	73
4.2.1	Übersicht	73
4.2.2	Marketing/Verkauf/Image	74
4.2.3	Angebotsausrichtung/Produktpalette	75
4.2.4	Infrastrukturen	76
4.2.5	Rechtliche Verankerung bzw. Gesetzgebung Bund/Kantone	81
4.2.6	Verkehrsplanung und Statistik	83
5	Empfehlungen	84
	Anhang 1: Beispiele von Carterminals	87
	Anhang 2: Abmessungen eines typischen Reisecars	90
	Anhang 3: Reise-car-Bedienkonzepte in ausgewählten schweizerischen Städten	91
	Anhang 4: Literaturverzeichnis	94
	Anhang 5: Gesetzessammlung	97
	Anhang 6: Glossar und Abkürzungsverzeichnis	98

Kurzfassung

Ziel der Studie

Der Carreiseverkehr gilt allgemein als sehr leistungsfähige, effiziente Beförderungsart. Dessen Stellung und Bedeutung innerhalb der Verkehrsplanung, insbesondere bei der Verwirklichung von intermodalen Verkehrsangeboten, ist jedoch weitgehend ungeklärt. Wichtige Rahmenbedingungen, so z.B. der Bau und Unterhalt von Infrastrukturen oder die Vergabe von Bewilligungen und Konzessionen, werden von der öffentlichen Hand oder vom Bund gesetzt.

Die vorliegende Studie soll vorhandene Grundlagen vervollständigen und vertiefen, indem die Merkmale und Systemeigenschaften des Verkehrsmittels Reiseкар aufzeigt werden. Die aktuelle Problemlage des Carreiseverkehrs im Zusammenspiel mit Akteuren im Umfeld (Städte, Bund/Kantone, Tourismusbranche etc.), speziell hinsichtlich der angestrebten Schaffung von intermodalen Verkehrsangeboten, soll dargestellt und daraus der zukünftige Handlungsbedarf abgeleitet werden. Schliesslich werden mögliche konkrete Massnahmen im Bereich Infrastruktur, neue Leistungsangebote und Konzessions- und Bewilligungspraxis vorgeschlagen.

Charakteristika des Verkehrsmittels Reiseкар

Der Reiseкар teilt mit anderen Strassenverkehrsmitteln Vorteile wie tiefe Infrastrukturkosten (keine eigenen Fahrwege) und die grosse Flexibilität bei Routenwahl und Reiseverlauf, als Nachteil erweist sich dabei die Abhängigkeit von den Gesetzmässigkeiten des übrigen Strassenverkehrs und der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes.

Haupteinsatzfeld des Reisecars ist der Transport von Reisegruppen im Freizeit- und Urlaubsverkehr. Dieses Segment wird in erster Linie durch den sogenannten Gelegenheitsverkehr abgedeckt, welcher seinerseits aufgeteilt werden kann in den Auftragsverkehr (Beförderung zum Voraus bestimmter Gruppen) und das Tour Operating (z.B. Pauschalreisen). Daneben kommt der Reiseкар auch im Liniendienst in Einsatz, wobei hier aufgrund der Fahrzeugeigenschaften der Fernverkehr dominiert. Von der Kundenseite wird das gute Preis-/Leistungsverhältnis positiv hervorgehoben, die Geselligkeit in der Gruppe sowie die Flexibilität und Bequemlichkeit werden von den Benutzern als weitere Pluspunkte genannt. Daneben bestehen jedoch auch gewisse Imageprobleme, die teils aus Unkenntnis, teils von schlechten Erfahrungen mit Carreisen herrühren. Objektiv belegbar ist hingegen das im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sehr gute Abschneiden in den Bereichen Umweltbelastungen und Sicherheit. Da in der Carbranche häufig nur gefahren wird, wenn eine gewisse Mindestauslastung gewährleistet ist, sind Umweltbelastungen (Schadstoffausstoss, CO₂-Potentiale) und der Energieverbrauch bezogen auf die gefahrenen Personenkilometer vergleichsweise tief. Im Sicherheitsbereich wurden bei den Fahrzeugen (aktive und passive Sicherheit) und bei der Ausbildung und der Kontrolle des Fahrpersonals grosse Anstrengungen unternommen, Verbesserungen zu erzielen.

Bei den Infrastrukturen für den Fahrgastumschlag sind die Bedürfnisse von Gelegenheits- und Linienvkehr z.T. verschieden. Während sich beim Linienvkehr das Auf- und Absetzen von Passagieren auf klar definierte Haltestellen beschränkt, herrscht beim Gelegenheitsverkehr vor allem bei den Zielorten eine grosse Vielfalt.

Einsatz und Bedeutung des Reisecars in der Schweiz

In der Schweiz kommt der Reiseкар zum überwiegenden Teil im Gelegenheitsverkehr zum Einsatz. Das Angebotsspektrum in diesem Bereich ist sehr vielfältig (Vereinsreisen, Transport zu Veranstaltungen, Themenreisen, Badeferien, Skitourismus etc.). Bei den Fahrgästen zeigen sich Schwerpunkte bei jungen und älteren Leuten, während das mittlere Alterssegment weniger vertreten ist. Im praktisch ausschliesslich grenzüberschreitenden Liniendienst dominieren Destinationen in Ost- und Südeuropa, welche von den grösseren Schweizer Städten angefahren werden. Hier bildet die Gruppe der Gastarbeiter aus diesen Regionen das Hauptkundensegment.

Branchenstruktur und Problemlage

Die Struktur der schweizerischen Carreisebranche erweist sich als äusserst heterogen, ein Grossteil der Unternehmen verfügt über weniger als drei Fahrzeuge. Die Marktbearbeitung erfolgt in der Regel sehr kleinräumig. Die Branche kämpft mit internen Problemen wie Überkapazitäten und hohem Preisdruck. Zwar wird Freizeitaktivitäten auch weiterhin ein Wachstum vorausgesagt, jedoch steht hier die Carreisebranche in harter Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln (MIV, Bahn, Flugzeug). Zudem bringen übergeordnete Entwicklungen wie der Abschluss des Landverkehrsabkommens mit der EU Liberalisierungsschritte im grenzüberschreitenden Verkehr, welche die Branche zusätzlich unter Druck setzen. Im Binnenverkehr sind der Branche im Bereich Linienerverkehr grösstenteils die Hände gebunden, da der Bund bei der Konzessionsvergabe die Bahnen nicht konkurrenziert sehen möchte. Ein weiteres Problem stellen die bezüglich Lage und Ausstattung ungenügenden Infrastrukturen (Haltestellen, Carterminals) dar. Das Verkehrsmittel Reiseкар ist, wie andere Kollektivverkehrsmittel auch, auf eine gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln angewiesen. Hier besteht in der Regel gerade in den Städten Nachholbedarf.

Handlungsbedarf und Empfehlungen

Aus der Analyse des Verkehrsmittels Reiseкар und der Betrachtung von dessen Einsatzgebieten in der Schweiz können die folgenden positiven Merkmale dieses Verkehrsmittels herausgestrichen werden: Der Reiseкар ist ein flexibel einsetzbares Kollektivverkehrsmittel, er ist vergleichsweise umwelteffizient und sicher und leistet einen bedeutenden Beitrag zum Tourismus in der Schweiz. Zudem kann er einen Beitrag leisten zu einem funktionierenden intermodalen Verkehrssystem. Demgegenüber stehen die oben genannten Probleme und Unzulänglichkeiten einerseits branchenintern, andererseits im Verhältnis zu Akteuren im Umfeld. Aus dieser Diskrepanz kann der folgende Handlungsbedarf hergeleitet werden.

Die Carreisebranche wird ihre Marketing- und Verkaufsanstrengungen verstärken müssen. Einerseits sollte dabei eine Imageverbesserung für die ganze Branche resultieren, andererseits sind auf Unternehmensebene die angebotenen Produkte unter vermehrtem Einbezug zusätzlicher Vertriebskanäle besser zu kommunizieren. Dies dürfte eine grundsätzliche Überprüfung der Branchenstruktur bedingen. Die heterogene Branchenstruktur und die geringe Ertragskraft der einzelnen Unternehmen stehen einem effizienten Marketing und Verkauf grösstenteils entgegen und sollten z.B. vermehrt durch Kooperationen innerhalb der Branche und durch eine Stärkung der Verbandsstrukturen überwunden werden. Auch in Zukunft wird der Gelegenheitsverkehr den weitaus grössten Teil des Angebots schweizerischer Carreiseunternehmen ausmachen. Hier sind insbesondere neue Trends bei der Freizeit- und Urlaubsgestaltung im Auge zu behalten.

Den vom Carreiseverkehr betroffenen Städten, Kommunen und Tourismusorten ist zu empfehlen, diesen als eigenständigen Faktor in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

Dies beinhaltet sowohl die Planung und Bewirtschaftung von Flächen für den Fahrgastumschlag wie auch das Management der Zufahrten. Bei der Standortevaluation von Fahrgastumschlagsflächen ist eine gute Verknüpfung mit dem öffentlichen Regional- und Fernverkehr anzustreben. Dabei dürfte es realistisch sein, bestehende Ansätze aufzunehmen und zu optimieren. Für die Finanzierung von Bau und Betrieb von solchen Carterminals oder einfacheren Haltestellen sind Benutzungsgebühren in Betracht zu ziehen, grössere Anlagen werden optimalerweise einem unabhängigen Betreiber übergeben.

Bund und Kantone als Konzessions- bzw. Bewilligungsbehörde bzw. Leistungsbesteller im öffentlichen Verkehr sollten ihrerseits ihre Vergabepaxis im Linienverkehr dahingehend überprüfen, wie der Reiseкар als Kollektivverkehrsmittel bei der Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse vermehrt miteinbezogen werden könnte. Hier sind gewisse spezifische Anwendungen insbesondere im Freizeitverkehr denkbar. Eine verstärkte Anerkennung des Reisecars als Kollektivverkehrsmittel mit allgemeinem Nutzen verlangt auch nach einer grundsätzlichen Überprüfung der Steuer- und Abgabepaxis im Vergleich zu den konkurrierenden Verkehrsmitteln.

Résumé

Objectifs de l'étude

De manière générale, le car est considéré comme un moyen de transport de haut rendement et de grande efficacité. Cependant, ni son rôle ni son incidence au sein de la planification des transports ne sont clairement définis, et ce, en particulier pour la réalisation d'offres de transports intermodales. D'importantes conditions-cadre telles que la construction et l'entretien d'infrastructures ou l'attribution d'autorisations et de concessions relèvent de la compétence des pouvoirs publics ou de la Confédération.

L'étude présente a pour but de compléter et d'approfondir les données existantes par la mise en évidence des caractéristiques et des particularités du système de transport en car. La situation actuelle du transport en car en relation avec les différents organes et milieux concernés (villes, Confédération/cantons, branche touristique etc.) sera décrite tout particulièrement en vue de la création d'offres de transports intermodales mais également afin d'en déduire les mesures à mettre en place dans l'avenir. Pour terminer, sera établie une liste de mesures concrètes concernant l'infrastructure, de nouvelles offres de prestations ainsi que de conditions d'attribution de concessions et d'autorisations.

Caractéristiques du transport en car

Tout comme les autres moyens de transports routiers, le transport en car présente l'avantage d'engendrer des coûts d'infrastructure relativement bas (pas de voie de circulation propre) et d'offrir une grande flexibilité quant au choix de l'itinéraire et du déroulement du voyage. Les désavantages s'avèrent être la dépendance envers la régularité de la circulation routière ainsi que la capacité du réseau routier. Le transport de groupes de personnes au sens du trafic de vacances ou de loisirs constitue l'activité principale du transport en car. Ce segment est essentiellement couvert par le dénommé transport occasionnel lequel peut également se subdiviser en deux secteurs d'activités: le transport à la demande (transport de groupe déterminé au préalable) et l'activité de tour opérateur (par ex. voyages organisés). Parallèlement, le transport en car est utilisé pour le service de lignes régulières, et ce, principalement pour les voyages longues distances en raison des caractéristiques des véhicules. Du point de vue de la clientèle, le bon rapport qualité/prix est mis en avant comme positif. Le caractère convivial, la flexibilité et le confort sont également mentionnés comme points positifs par les usagers. Cependant, certains problèmes d'images, résultant d'une méconnaissance ou encore de mauvaises expériences, subsistent malgré tout. En matière d'environnement et de sécurité, les avantages de ce moyen de transport comparativement à d'autres moyens sont objectivement prouvés. Etant donné que dans la branche du transport en car la liaison n'est souvent assurée que lorsqu'un certain taux d'occupation du véhicule est atteint, les charges environnementales (émission de produits toxiques, potentiels CO₂) et la consommation d'énergie par personne et par kilomètre sont comparativement basses. Du point de vue de la sécurité, d'importantes mesures ont été prises tant sur les véhicules (sécurité active et passive) que pour la formation et le contrôle des chauffeurs afin d'obtenir des améliorations.

Les besoins concernant les infrastructures permettant la prise en charge et le dépôt des passagers diffèrent en partie selon qu'il s'agit de transport occasionnel ou de lignes régulières. Alors que pour les lignes régulières la prise en charge et le dépôt des passagers doit s'effectuer à des arrêts clairement définis, le transport occasionnel offre de multiples possibilités surtout pour les lieux d'arrivée.

Utilisation et importance du car en Suisse

En Suisse, le transport en car est utilisé principalement pour le transport occasionnel. Dans ce secteur, l'éventail de l'offre est très étendu (voyages d'associations, transports pour des manifestations, voyages à thème, voyages balnéaires, tourisme de ski, etc.). Les passagers sont principalement des personnes jeunes ou âgées alors que le segment d'âge moyen est faiblement représenté. Concernant le service de lignes régulières, presque exclusivement consacré au transport international, les destinations principales desservies à partir des grandes villes suisses sont situées en Europe de l'Est et du Sud. Dans ce cas, ce sont les travailleurs saisonniers provenant de ces régions qui constituent le noyau principal de la clientèle.

Structure de la branche et énoncé du problème

La structure de la branche suisse du transport en car apparaît des plus hétérogènes, la majorité des entreprises dispose de moins de trois véhicules. La prospection de marché se fait la plupart du temps sur un périmètre réduit. La branche est confrontée à des problèmes internes tel que la surcapacité et une forte concurrence sur les prix. S'il est vrai que l'on prévoit toujours un accroissement des activités de loisirs, la branche du transport en car est fortement concurrencée par les autres moyens de transport (TIM, chemin de fer, avion). De plus, les développements d'ordre supérieur tel que la conclusion des accords sur les transports terrestres avec l'UE, les développements vers une libéralisation du transport international amènent des pressions supplémentaires sur ce secteur d'activité. Au niveau du transport national, ce secteur d'activité a les mains liées en ce qui concerne les lignes régulières étant donné la volonté de la Confédération de ne pas concurrencer le chemin de fer par l'attribution de concessions. Les infrastructures (gares routières, arrêts pour les cars), insatisfaisantes tant du point de vue du degré d'équipement que de leur emplacement, constituent un problème supplémentaire. Le car, ainsi que tout autre moyen de transport collectif, est tributaire de bonnes correspondances avec les autres moyens de transport. A ce propos, les villes présentent généralement des manques devant être comblés.

Mesures nécessaires et recommandations

De par l'analyse du car comme moyen de transport et l'observation de son utilisation en Suisse, des caractères positifs sont à souligner:

Le car est un moyen de transport collectif d'utilisation flexible, comparativement favorable à l'environnement et à la sécurité et contribuant positivement au tourisme en Suisse. De plus, il est à même de s'intégrer à un système de transport intermodal. En revanche, on rencontre les problèmes et les insuffisances mentionnés ci-dessus, et ce, à l'intérieur de la branche d'une part, mais également par rapport aux différents protagonistes présents dans le contexte d'autre part. A partir de ces constatations, on déduit la nécessité de prendre les mesures suivantes:

La branche du transport en car devrait accroître son activité dans les secteurs du marketing et de la vente, ceci dans le but d'améliorer l'image de l'ensemble de la branche. Au niveau des entreprises, l'utilisation de canaux de communication supplémentaires permettrait d'améliorer l'information quant aux produits qu'elles proposent sur le marché. Ceci implique un examen en profondeur des structures de la branche. Une meilleure coopération interne à la branche ainsi qu'un renforcement des liens associatifs pourraient par ex. palier à la structure hétérogène de la branche et à la faible rentabilité des entreprises, obstacles principaux à un marketing et une commercialisation efficaces. A l'avenir, le transport occasionnel constituera toujours la

majeure partie de l'offre de transport en car en Suisse. Il s'agit ici de continuer à observer avec attention les nouveaux développements en matière de vacances et de loisirs.

Il est recommandé aux villes, communes et lieux touristiques concernés par le transport en car de tenir compte de ce dernier comme facteur à part entière dans la planification des transports. Cela comprend aussi bien la planification et l'exploitation de surfaces destinées à la prise en charge des voyageurs ainsi que la gestion des voies d'accès. Lors de l'évaluation de la localisation des surfaces destinées à la prise en charge des voyageurs, on privilégiera une bonne correspondance avec le trafic régional et longues distances. Il paraît réaliste d'évaluer et d'optimiser la situation existante. En ce qui concerne le financement et l'exploitation de gares routières ou de simples arrêts de car, on envisagera la mise en place de taxes d'utilisation. Les infrastructures de grande importance pourront être de manière avantageuse attribuées à un exploitant indépendant.

La Confédération et les cantons, autorités compétentes en matière de concessions et d'autorisations ou, encore, mandants de prestations de transport de ligne, devraient pour leur part examiner, lors de leur procédure d'attribution, la manière de mieux intégrer le transport en car en tant que moyen de transport collectif, ceci dans le but d'une amélioration de la couverture des besoins en matière de mobilité. Il est ici possible de considérer certaines utilisations spécifiques en particulier pour le trafic lié aux loisirs. La reconnaissance accrue du transport en car en tant que moyen de transport collectif d'utilité générale implique également une étude approfondie en matière de procédures d'attribution et d'application des impôts et des taxes en comparaison avec les moyens de transports concurrents.

Summary

Objective of the study

Coach travel is generally considered to be a very efficient form of transport. The significance of this position within transport planning, in particular in realising the intermodal transport supply, is not well characterised. Important framework conditions, such as building and maintaining infrastructures, or awarding licences and concessions, are set by the authorities.

The present study will extend existing bases by showing the characteristics and system properties of the transport mode coach. Coach travel's current difficulties in terms of interaction with other relevant actors (cities, Confederation/Cantons, tourism industry etc.), especially the desired establishment of intermodal transport supply, will be presented, and the implications for future action described. Finally, concrete measures in terms of infrastructure, new services, and concession and licence practices, will be presented.

Characteristics of the transport mode coach

The coach shares with other modes of transport such advantages as low infrastructure costs (no tracks of its own) and flexibility in choice of route and course of the journey; one disadvantage is its dependence on other road traffic and on the performance of the road network.

The main area of coach operation is transporting travel groups in leisure and holiday traffic. This segment is primarily covered by occasional services, which can be divided into charter (transport of predetermined groups) and tour operation (e.g. package holidays). In addition, the coach is also used in regular service, although the vehicle's characteristics mean that long-distance journeys dominate here. Customers emphasise the good value for money, the sociability of the group, flexibility and comfort. However, coaches also have certain image problems, sometimes originating from ignorance and sometimes from bad experiences of coach trips. Nevertheless, there is objective evidence of very good results in terms of environmental pollution and safety compared with other forms of transport. Since coaches often only run if a certain minimum capacity is guaranteed, both environmental burden (emission of pollutants, CO₂ potentials) and energy consumption are relatively low in relation to person-kilometres travelled. In terms of safety, great efforts have been made to improve the vehicles (active and passive safety) and in the training and monitoring of drivers.

For passenger transfer infrastructure, the requirements of occasional and regular services differ to a certain extent. For regular services the picking up and setting down of passengers is limited to clearly defined stops, while occasional services have a greater diversity of destinations.

Operation and significance of the coach in Switzerland

By far the greatest use of the coach in Switzerland is in occasional service. The range on offer here is very great (club outings, transport to events, theme trips, beach holidays, ski tourism etc.) Young and old people predominate among the passengers, with the middle-aged less well represented. In the scheduled services, which are almost exclusively transfrontier, coaches depart from Swiss cities to destinations in Eastern and Southern Europe. Foreign workers from these regions form the main customer segment here.

Industry structure and problem situation

The structure of the Swiss coach tour industry is extremely heterogeneous, with a large proportion of the companies owning fewer than three vehicles. Market management generally takes place on a very small scale. The industry is fighting internal problems such as overcapacity and high price competition. Although growth is still predicted in leisure activities, the coach tour industry is competing in this area with other forms of transport (private vehicles, trains, aeroplanes). In addition, developments at a higher level, such as the conclusion of the Land Transport Agreement with the EU, will lead towards deregulation in transfrontier traffic, thus putting the industry under further pressure. In terms of domestic regular services, the industry's hands are largely tied since the Confederation does not wish to issue concessions that would compete with the railways. A further problem is an inadequate infrastructure in terms of location and equipment (bus stops, coach terminals). Like other collective modes of transport the transport mode coach is dependent on good connections with other modes. Here there is a general need for improvement, particularly in cities.

Need for action and recommendations

From the analysis of the coach as a mode of transport and observation of its operation in Switzerland, the following positive characteristics can be highlighted: the coach is a form of collective transport that can be operated flexibly, is comparatively environmentally efficient and safe, and makes a significant contribution to tourism in Switzerland. It can also contribute to a functioning intermodal transport system. Against this are the problems and shortcomings mentioned above, both within the industry and in relation to other actors. The following needs for action can be drawn from this.

The coach tour industry will have to strengthen its marketing and sales efforts. This would result in an improvement of image for the whole industry; while at the company level there would be better communication of the products on offer, with increased use of additional distribution channels. This may require a thorough examination of the industry's structure. The heterogeneous structure of the industry and the low profitability of the individual companies both hamper efficient marketing and sales, and must be overcome through increased cooperation within the industry and strengthening the structures of industry associations. In the future, occasional services will form by far the greatest proportion of what is offered by Swiss coach companies. Here, new leisure and holiday trends should be watched particularly closely.

It is recommended that the cities, communes and tourist resorts affected by coach travel take it into account as an independent factor in transport planning. This includes both planning and management of areas for passenger transfer, and the management of access routes. In evaluating the sites for passenger transfer areas, the aim should be to establish good connections with public regional and long-distance transport. Making use of and optimising existing approaches would be realistic. To finance the building and operation of such coach terminals or normal stops, charges for their use should be considered; larger establishments are best placed in the hands of an independent operator.

In granting concessions or licenses for public transport the Confederation and Cantons should examine how they award regular service concessions, to see how the coach as collective transport can be used to cover mobility needs. Certain specific applications, particularly in leisure traffic, are conceivable. An increased recognition of the coach as a generally useful form of collective transport also requires a thorough examination of tax and duty practice in comparison with the competing forms of transport.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Carreiseverkehr ist eine aufkommende, leistungsfähige Beförderungsart. Diese kommt in der Schweiz nicht im Massentransport, wohl aber in Bereichen mit starkem Kundengruppenbezug zum Einsatz. Der Carreiseverkehr befindet sich derzeit im Sog verschiedenster Kräfte. Zu nennen wären beispielsweise der verschärfte Wettbewerb um die Standortattraktivität (ganz besonders der Kernstädte), verschärfte Nutzungskonflikte an den Umsteigeorten des Carreiseverkehrs (ebenfalls vorwiegend in Kernstädten), die Aussichten der Fahrzeugtechnik und Transporttechnologie, die Dynamik des Reisemarktes und eine zunehmend verankerte Umweltsorge der Bevölkerung.

Wichtige Ressourcen bei der Erstellung und intermodalen Abstimmung der Transportleistungen im Carreiseverkehr werden heute von der öffentlichen Hand geplant, verwaltet bzw. geeignet, z.B. Bushöfe, Umsteigeflächen und Parkräume auf lokaler Ebene oder Linienkonzessionen auf Bundesebene. Eine zeitgemässe Problemanalyse und die Erarbeitung praxisnaher Entscheidungsgrundlagen drängen sich auf.

1.2 Ziel und Zweck des Forschungsauftrages

Die Forschungsergebnisse sollen in Form von konkreten Ideen, Vorschlägen und Empfehlungen sowohl die Carbranche als auch die öffentliche Hand motivieren, optimale Voraussetzungen zu schaffen, dass der Carreiseverkehr einen wesentlichen Beitrag zu einem nachhaltigen multi- und intermodalen Verkehrsangebotssystem leisten kann.

Mit der Forschungsarbeit sollen folgende Resultate erreicht werden:

- Vervollständigung und Vertiefung wichtiger Grundlagen im Carreiseverkehr
- Übersichtliche Darstellung des Handlungsbedarfes und des Handlungsspielraumes
- Einschätzung innovativer Leistungsangebote im Carreiseverkehr
- Empfehlungen für die Umsetzung, insbesondere für die Bereiche Infrastruktur und Konzessionen.

1.3 Vorgehen

Es wird eine enge Zusammenarbeit mit den Know-how-Trägern aus der Carbranche angestrebt. Dazu bilden die vorhandenen Beziehungen zur ASTAG-Fachgruppe Car und die umfassenden Erfahrungen aus dem langjährigen Betrieb des Gare routière de Genève¹ eine wertvolle Basis.

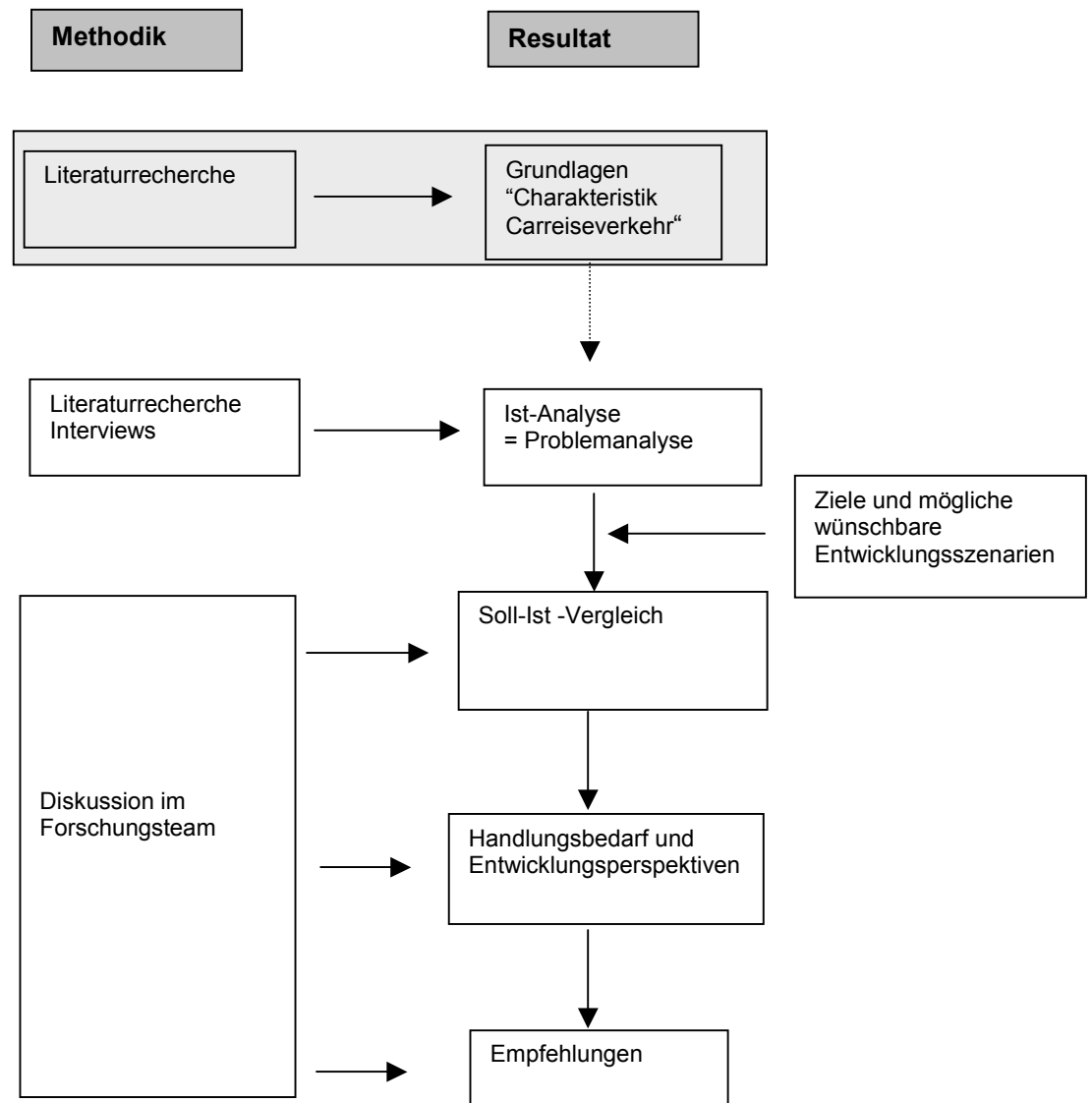
Um sich ein rasches Bild der heutigen Situation zu verschaffen, werden in Form von gezielten Interviews mit allen Beteiligten (Vertreter Carbranche, Infrastruktur- und Konzessionsverantwortliche der öffentlichen Hand, Tourismusverantwortliche) vorhandene Lücken in den vorliegenden Grundlagen geschlossen (Kap. 2). Aus einer Ist-Analyse des Carreiseverkehrs in der Schweiz sollen die Probleme und Interessen der Branche und deren Umfeld deutlich werden (Kap. 3).

Aus dieser Ist-Analyse werden schliesslich der Handlungsbedarf und die Perspektiven entwickelt (Kap. 4) und Empfehlungen formuliert (Kap.5).

¹ Der Gare routière de Genève ist der einzige Carterminal in der Schweiz, der von einer Kooperative von Transporteuren betrieben wird. Er bietet sowohl Linien- wie auch Gelegenheitsfahrten an.

Punktuell wird mit der Situation im europäischen Ausland verglichen.

Abbildung 1-1: Forschungsmethodik



1.4 Abgrenzung des Untersuchungsobjektes

Die Betrachtung beschränkt sich auf die beiden Haupteinsatzgebiete des Reisecars, nämlich den Gelegenheits- und den Linienverkehr. Dabei ist im Linienverkehr einzig und allein der (grenzüberschreitende) *Fernverkehr* relevant.

Linienverkehr im *Nah-* und *Regionalverkehr* („Öffentlicher Personennahverkehr“, „Regionalverkehr“) wird in der Schweiz über konzessionierte Transportunternehmen (städtische Nahverkehrsunternehmen, Postauto Schweiz, SBB usw.) abgewickelt, wobei Linienbusse, Tram und die Bahn als Verkehrsmittel eingesetzt werden. Dieser Bereich wird im Rahmen dieser Studie nicht behandelt (vgl. dazu auch Kapitel 2.1).

2 Charakteristika des Carreiseverkehrs

In den nachfolgenden Unterkapiteln werden wichtige allgemein gültige Fakten bezüglich des Carreiseverkehrs kurz erläutert. Es sollen dabei die Wesensmerkmale des Verkehrsmittels „Reisecar“ hervorgehoben und mit denjenigen anderer Verkehrsmittel verglichen werden.

2.1 Einsatzbereiche des Reisecars

2.1.1 Unterscheidung nach Organisationsform

Bei der Organisationsform der Verkehrsmittel wird zwischen öffentlichem und Individualverkehr (Privatverkehr) unterschieden. Wo ist diesbezüglich der Carreiseverkehr anzusiedeln?

Eine explizite Definition des Begriffes „öffentlicher Verkehr“ kann in den gesetzlichen Grundlagen nicht gefunden werden, grundsätzlich wird jedoch in der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession zwischen Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr unterschieden:

Als Linienverkehr gilt hierbei „die regelmässige, fahrplanmässige Verkehrsverbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten, wobei die Fahrgäste an im Fahrplan festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden“ (Verordnung über die Personenbeförderungskonzession VPK, Art 9).

Linienverkehr ist konzessions- oder bewilligungspflichtig (falls grenzüberschreitend) und gilt als öffentlicher Verkehr. Konzessionen und Bewilligungen beinhalten in der Regel eine Transport-, Tarif- und Fahrplanpflicht (geregelt im Transportgesetz TG).

Gelegenheitsverkehr wird definiert als „Rundfahrten und alle übrigen regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten, die nicht unter den Linienverkehr (..) fallen und bei denen vorab gebildete Fahrgastgruppen befördert werden, die auf Initiative eines Auftraggebers oder der Transportunternehmung selbst gebildet wurde“ (VPK, Art. 12).

Der Reisecar wird sowohl im Linien- als auch im Gelegenheitsverkehr eingesetzt. Somit nimmt der Carreiseverkehr in der Schweiz eine doppelte Stellung ein: Einerseits gilt er als öffentlicher Verkehr, wenn er als konzessionierter bzw. bewilligter Linienverkehr in Erscheinung tritt. Auf der anderen Seite wird er zum (kollektiven) Privatverkehr im Bereich des Gelegenheitsverkehrs. Auf jeden Fall ist der Reisecar ein Verkehrsmittel des *Kollektivverkehrs*, das heisst, er bietet (zufällig oder vorab gebildeten) Grossgruppen mit gleichen Mobilitätsbedürfnissen eine Beförderungsmöglichkeit. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Einteilung verschiedener Verkehrsmittel zu den Begriffen Kollektiv- und Individualverkehr.

Tabelle 2-1: Kollektiv- und Individualverkehr

Verkehrsmittel	Kollektivverkehr		Individualverkehr
	Öffentlicher Verkehr	Privatverkehr	
Reisecar	X	X	
Bahn, öffentlicher Nah- und Regionalverkehr (Tram, Bus etc.)	X		
MIV (Auto, Motorrad)			X


2.1.2 Unterscheidung nach Einsatzdistanz


Der Reiseкар wird sowohl im Nah-, im Regional- wie auch im Fernverkehr eingesetzt. Der Einsatz im Fernverkehr beschränkt sich vorwiegend von der Schweiz aus auf den grenzüberschreitenden Linienverkehr (z.B. nach Ost- und Südeuropa)². Gelegenheitsverkehr mit Reiseцars wird dagegen sowohl im Nah- als auch im Regionalbereich angeboten. Beispiele dazu sind z.B. Stadtrundfahrten oder die Erschliessung von nahegelegenen, touristisch interessanten Gebieten von grösseren Städten aus.

Im Linienverkehr des Nah- und Regionalverkehrs (in der Schweiz) werden Linienbusse (im Verbund mit Trolleybussen, Tram und Bahn) eingesetzt. Es handelt sich dabei um den eigentlichen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Abbildung 2-1: Einsatzbereiche von Reiseцars und Linienbussen

	Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr
Nah- und Regionalverkehr	Linienbusse	Reiseцar
Fernverkehr	Reiseцar	Reiseцar

 Konzessions- bzw. bewilligungspflichtig

 Untersuchungsobjekt der Studie

2.1.3 Unterscheidung nach Zielgruppe

Der Gelegenheitsverkehr lässt sich noch weiter spezifizieren. Es kann unterschieden werden nach der *Zielgruppe*:

- **Klassische Busreise**
Dieser Angebotstyp figuriert in der Carbranche unter verschiedenen Bezeichnungen, so z.B. *Tour Operating*, *Reiseverkehr*, *Programmverkehr*, *Inserateverkehr* oder *Individualverkehr*. Die Bezeichnungen deuten an, was darunter zu verstehen ist. Es handelt sich um Angebote mit bereits definiertem Inhalt (Ziel der Reise, Reisedaten, Reisedauer). Die Angebote werden mit entsprechenden Marketingmitteln promotet (z.B. Zeilungsinsertate) und richten sich an Einzelkunden. Zu nennen wären z.B. Rundreisen mit Spezialprogramm. Zu den Special-Interest-Angeboten zählen der Besuch von Grossereignissen (Kultur, Sport), Bade- und Kurreisen, Besichtigungen sowie Ausflüge (TIEFBAUAMT Stadt Zürich, 1998). Es wird davon ausgegangen, dass in Zukunft vor allem Angebote in den folgenden Sektoren von Bedeutung sein werden:

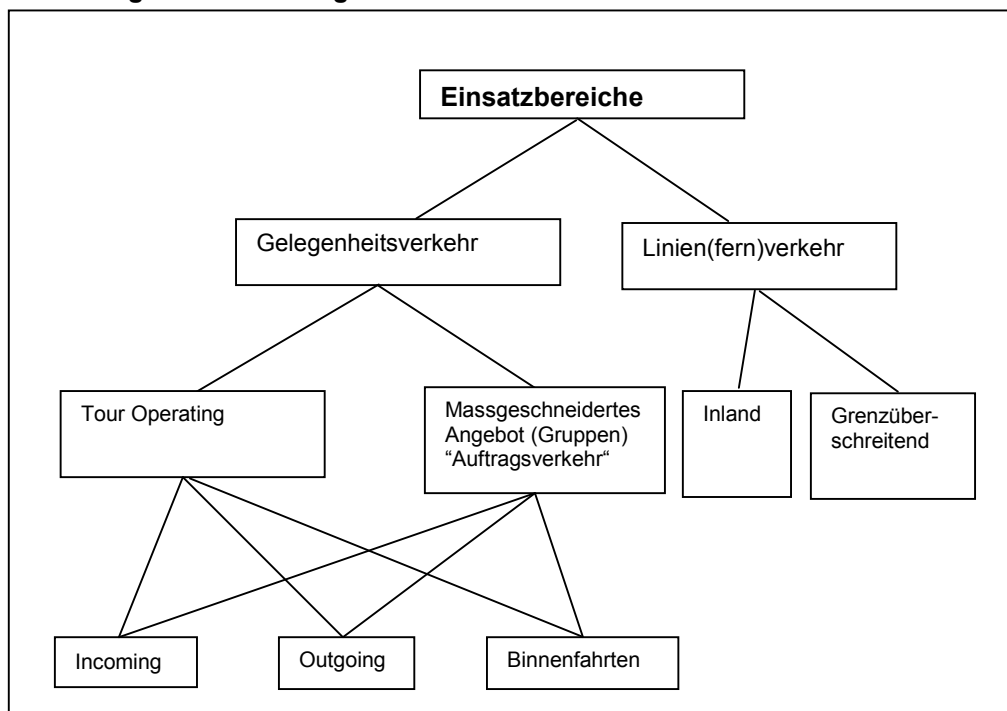
² Eine der wenigen Ausnahmen bilden hier z.B. die Angebote „Route Express Lines“ von Postauto Schweiz, insbesondere die Strecke Chur-St.Moritz-Chiavenna-Lugano, welche als innerstaatliche Fernverkehrsverbindung bezeichnet werden darf. Diese verkehrt nach Fahrplan, je nach Jahreszeit 1 bis 3 Mal täglich. Die Vermarktung zielt auf ein eher touristisches Publikum. Weiteres Beispiel: Frühverbindungen per Bus ab grösseren Schweizer Städten zum Flughafen Kloten.

- Kurzreise-Angebote mit 3-4 Übernachtungen
 - Qualitativ hochstehende Reiseangebote mit luxuriösen Reiseautos und gehobenen Unterkunftsmöglichkeiten zu konkurrenzfähigen Preisen (im Vergleich zu Flugreisen)
 - Carreisen, die mit Mini-Kreuzfahrten gekoppelt sind
 - Rundreiseangebote vor allem nach Destinationen mit beschränkter öffentlicher Verkehrserschliessung
 - Themenspezifische Reisen (Weinreisen, Opernbesuche, Sportanlässe etc)
- Massgeschneiderte Angebote und Programme für bereits im Voraus gebildete Gruppen, sogenannter *Auftragsverkehr*.
Rundreisen in der Schweiz und in Europa sowie der Incoming-Bereich spielen in diesem Segment eine wichtige Rolle. Besonders interessant sind diese Angebote in touristisch attraktiven und flughafen-nahen Gebieten. Für solche Gruppenreisen ist der Reisebus das ideale Transportmittel. In diesem Segment anzusiedeln sind auch Angebote für Kongresse, besonders beim Rahmenprogramm, sowie Firmen- und Vereinsaufträge.

Schliesslich kann weiter unterschieden werden nach *Fahrtziel* bezogen auf das Gebiet „Schweiz“:

- Bereich „Incoming“³: Fahrten mit Quelle im Ausland, bei denen Reisende in die Schweiz gebracht werden.
- Bereich „Outgoing“: Fahrten mit Quelle in der Schweiz, bei denen Reisende ins Ausland transportiert werden.
- Binnenfahrten

Abbildung 2-2: Darstellung der Einsatzbereiche



³ Zum Incoming-Verkehr gehören auch Fahrgäste, die z.B. mit dem Flugzeug in die Schweiz reisen und dann ab Flughafen mit dem Reisebus an die Zieldestination gelangen.

2.2 Vor- und Nachteile des Verkehrsmittels Reiseкар

2.2.1 Systembetrachtung

Dem Reiseкар als Verkehrssystem können analog dem Linienbus die folgenden Vorteile (speziell gegenüber der Bahn) zugeschrieben werden (vgl. HIDBER 1993):

- relativ kostengünstig, da bereits bestehende Fahrwege benutzt werden können
- relativ kostengünstig, da die Fahrzeuge in Serienproduktion hergestellt werden
- grosse Flexibilität bezüglich Anpassung an veränderte Strukturdaten, Randbedingung für die Linienführung des Gelegenheitsverkehrs sind einzig das Strassennetz, dessen Zustand und Belastung⁴
- Ziemlich grosse Flexibilität bezüglich Leistungsfähigkeit

Als Nachteile sind zu nennen:

- Der Reiseкар unterliegt den Gesetzmässigkeiten des übrigen Strassenverkehrs
- Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit lässt sich nur mit entsprechend höherem Fahrzeug- und Personaleinsatz erreichen

Es lässt sich erahnen, dass die Vorteile des Verkehrsmittels Reiseкар in erster Linie bei den günstigen Tarifen für den Reisenden liegen. Dies lässt sich auch aus Tabelle 2-2 ablesen, in der Reisedauer und Ticketpreis verschiedener Verkehrsmittel für eine Reihe von Destinationen (nur Fernverkehr) verglichen werden.

Die Vergleiche beziehen sich auf eine Fahrt/Flug ab Genf, Preis pro Person und Retoureticket. Bei den Flugpreisen wurde ein Durchschnittswert⁵ der Angebote genommen.

Der aufgeführte Preisvergleich soll Anhaltspunkte vermitteln, in welchem Verhältnis die Kosten für die Benutzer der einzelnen Verkehrsmittel für einzelne ausgewählte Destination stehen. Die unübersichtlichen Tarifsysteme der Flug- und Bahnunternehmen erlauben jedoch keinen abschliessenden Vergleich.

⁴ Als Untermauerung dieser Aussage kann das aktuelle Beispiel Schweizerische Landesausstellung Expo.02 angeführt werden. Bis zu 10% der Besucher sollen per Reiseкар anreisen. Die Fahrgäste können praktisch vor den Eingang gefahren werden, wo mit einfachen Mitteln entsprechende Halteplätze (Carterminal/Gare routiére) bereitgestellt werden.

⁵ Am Stichtag (18. Februar 2002) wurden die Angebote der verschiedenen Airlines auf www.ssr.ch verglichen und gemittelt. Flüge zu diesen Preisen sind in der Regel nicht umbuchbar.

Tabelle 2-2: Leistungsvergleich von Reiseкар, Zug, Flugzeug und Personenwagen

Destination	Verkehrsmittel	Kosten (in sfr) ⁶	Reisedauer ⁷ (in h)	Umsteigen
Porto	Reiseкар	315	27	-
	Zug	504	25	3
	Flugzeug	Ø 650	1-6	0-1
	Personenwagen	1'800	19	-
Barcelona	Reiseкар	187	12.5	-
	Zug	250	9.5	1
	Flugzeug	Ø 520	3.5-4.5	1
		140 ⁸	1.5	-
Brünn	Reiseкар	160	15.5	-
	Zug	578 ⁹	18.25	2-3
	Flugzeug	Keine Angabe	Keine Angabe	Keine Angabe
	Personenwagen	1'200	11.5	-
Warschau	Reiseкар	252	25	-
	Zug	578 ⁹	19-22	2-4
	Flugzeug	Ø 520	3.5	1
	Personenwagen	1'600	17	-
Turin	Reiseкар	109	5.5	-
	Zug	120	6-6.5	1-2
	Flugzeug	Ø 470	3.5-7	1
	Personenwagen	300	3	-

Trotz der oben bereits erwähnten Vorbehalte bei den Preisvergleichen lässt sich feststellen, dass der Reiseкар (im Linienfernverkehr) besonders bei folgenden Situationen vorteilhaft abschneidet:

- Bei Langstrecken nach Osteuropa, wo relativ hohe Flugpreise herrschen und das Angebot der Schiene nicht gut ausgebaut ist.
- Auf Mittelstrecken zwischen 600 km und 900 km (ca. 9h Reisezeit), wo die Reise bequem während der Nacht absolviert werden kann.
- Bei kürzeren Strecken, die von der Bahn nicht optimal bedient werden, z.B. Turin.

Auch im Gelegenheitsverkehr steht der Reiseкар im Vergleich mit der Bahn und dem Privatwagen kostenmässig in der Regel gut da. MEIER¹⁰ enthält einen Kostenvergleich „Anreise zu Seilbahnstationen im Berner Oberland“ ab Stadt Bern, wo der Reiseкар in der Regel am günstigsten abschneidet.

⁶ Personenwagen: Totale Kosten (Treibstoff, Abnutzung, Amortisation) Fr. 0.5/km, wird nur mit dem Benzinverbrauch gerechnet, bleibt noch ca. ein Zehntel der angegebenen Beträge.

Zug: Tarife inklusive Zuschläge und Reservationen

⁷ Reiseкар: Reine Reisezeit vom Abfahrtsort aus. Die Anreise zum Carterminal/Bahnhof oder Flughafen wurde nicht berücksichtigt.

Personenwagen: Reine Fahrzeit, schnellste Strecke gemäss Routenplaner „Dr. Städtler easyTOUR“.

⁸ Angebot von EasyJet per Internet, kein Service an Bord, keine Umbuchung möglich

⁹ Gerechnet wurde als günstigste Variante ein Interrail-Abo für Erwachsene ab 26 Jahren, gültig 1 Monat mit beliebigen Fahrten in Deutschland, Österreich, Tschechien, Slowakei und Polen

¹⁰ Meier, 2000, S. 74-75

Weitere Pluspunkte sind das im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln gute Abschneiden bezüglich Umwelteffizienz und Sicherheit, vgl. dazu Kap. 2.6.

2.2.2 Subjektive Betrachtung aus Sicht der Fahrgäste

Wo sehen die Fahrgäste die Vor- und Nachteile des Verkehrsmittels Reisecar? Bei einer Befragung zu den Gründen einer Carfahrt wurden folgende Argumente ins Feld geführt:

Tabelle 2-3: Argumente für eine Carfahrt

Argument	Anzahl Nennungen
Preis	51.7%
Flugangst	31.8%
Bequeme Abfahrt am Ort	31.8%
Bequeme Fahrt ohne eigene Regie	28.7%
Geselligkeit	27.6%
Sicherheit der Gruppe	16.1%
Reiseleitung	15.3%
Möglichkeit, eine Kurzreise zu unternehmen	14.6%

Quelle: BAST Marktstudie 1999¹¹

Eine weitere Umfrage ergab folgende Resultate:

Tabelle 2-4: Vorteile von Carreisen

Argumente	Nennungen nach Art der Umfrage	
	Nicht Gestützt ¹²	Gestützt ¹³
Nicht selbst fahren	29%	54%
Bequemlichkeit	23%	34%
Gruppenerlebnis	19%	43%
Menschen kennen lernen	11%	32%
Flexibilität	11%	22%
Unkompliziert	k. A.	27%
Umweltfreundlich	k. A.	25%
Massgeschneidertes Angebot	9%	k. A.

Quelle: ISO-PUBLIC 1994¹⁴

Offensichtlich schätzen die Fahrgäste vor allem das gute Preis-/Leistungsverhältnis, das Gemeinschaftserlebnis (v.a. bei Gruppenreisen im Gelegenheitsverkehr) sowie, im Vergleich zum MIV, die Tatsache, nicht selber fahren zu müssen. Unter Bequemlichkeit und Flexibilität wird vermutlich vor allem der Vorteil verstanden, dass die Ziele (Hotels, Sehenswürdigkeiten) häufig direkt ohne Umsteigen angefahren werden können.

¹¹ BAST Marktstudie, 1999, S. 156

¹² Bei der nicht-gestützten Umfrage wird den befragten Personen eine offene (=ohne vorgegebene Antwort) Frage gestellt, die Antworten fallen entsprechend spontan aus

¹³ Bei der gestützten Umfrage wird den befragten Personen zu der gestellten Frage ein Antwortkatalog geliefert. Die Personen bejahen oder verneinen dann diese Antworten. Insofern schränkt diese Art der Befragung die Antwortmöglichkeiten stärker ein.

¹⁴ Iso-Public, 1994, S. 2

Die objektiv belegbaren Vorteile bezüglich Umwelteffizienz und Sicherheit scheinen dagegen im Bewusstsein der Fahrgäste nicht besonders stark verankert zu sein.

Bei der Frage nach Nachteilen ergaben sich die folgenden Argumente:

Tabelle 2-5: Nachteile einer Carreise

Argumente	Nennungen
Individuelle Bedürfnisse werden nicht berücksichtigt	19%
Fehlende Flexibilität	15%
Zu viele Menschen im Reiseкар	15%
Zu hohes Unfallrisiko	10%

Quelle: ISO-PUBLIC 1994¹⁵

Es zeigen sich hier gewisse Widersprüche zu den oben genannten Vorteilen. Das mag daran liegen, dass die Ansprüche und Erwartungen der (potentiellen) Fahrgäste sehr verschieden sein können. Geselligkeit kann für Leute, die lieber alleine und ungestört reisen, als negativ empfunden werden. Ebenso mag die Flexibilität im Vergleich zum Reisen im eigenen PW als ungenügend angesehen werden, während sie im Vergleich zu einer Bahnreise höher eingestuft wird. Grundsätzlich gilt jedoch, dass der Carreiseverkehr ein gewisses Imageproblem aufweist, welches z.B. von schlecht ausgeführtem Linienverkehr herrührt, aber bei objektiver Betrachtung nicht auf die ganze Branche übertragen werden kann. Zudem zeigt sich, ähnlich wie bei der Bahn, dass vor allem bei kategorischen Nicht-Bus-Reisenden grosse Vorbehalte bestehen. Diese dürften z.T. auf Wissensdefizite bezüglich Carreisen zurückzuführen sein.

Vielfahrer hingegen schätzen in der Regel die Qualität und Ausbildung des Personals, die Seriosität der Unternehmen und den Komfort des Fahrzeuges.

2.3 Typisierung der Fahrgäste

Bei den Fahrgästen des Gelegenheitsverkehrs lassen sich klare Altersstrukturen erkennen. Besonders beliebt sind Carfahrten bei jüngeren Leuten, so stellen Personen unter 20 Jahren 27% aller Busreisenden (BIGA 1995¹⁶). In diesem Alterssegment verreisen mehrheitlich reiseffreudige Männer, welche vor allem Spass in der Freizeit und beim Sport suchen.

Noch bedeutender ist der Anteil der über 50jährigen, sie machen rund die Hälfte aller Busreisenden aus. In diesem Segment sind die Fahrgäste mehrheitlich weiblich (über alle Alterskategorien betrachtet werden knapp 70% weibliche Fahrgäste verzeichnet), verfügen über ein tieferes Einkommen und haben fast keine Verpflichtungen. Sie wollen aus dem Alltag raus, ausspannen, sich verwöhnen lassen, viel von der Welt sehen, Natur erleben, etwas für die Gesundheit tun. Dieses Kundenpotenzial ist beträchtlich und vor allem stetig im Wachsen begriffen, da die Menschen heute länger aktiv sind, über mehr Freizeit verfügen und ältere, alleinstehende Frauen das Bedürfnis nach Geselligkeit haben (VENETZ 1999¹⁷). Bei Leuten mit höherem Einkommen stehen vor allem Themenreisen hoch im Kurs (BIGA 1995).

Personen im Alterssegment von 35-64 Jahren sind deutlich weniger unter den Passagieren vertreten, was wahrscheinlich durch die familiäre Situation bedingt ist (ISOPUBLIC 1994).

¹⁵ Iso-Public, 1994, S. 3

¹⁶ BIGA, 1995, S. 13-13

¹⁷ Venetz, 1999, S. 4

Besonders geschätzt wird der Reisechar auch von Personen mit Gehbehinderungen. Ihnen wird so eine unkomplizierte Mobilität ermöglicht, die sie sonst nur mit Personenwagen erreichen könnten. Diese Zielgruppe hat auch spezifische Bedürfnisse an die Infrastruktur.

Bei Individualreisenden sind Carreisen nicht so beliebt, da die Flexibilität und Spontaneität etwas zurückgebunden werden (ISOPUBLIC 1994¹⁸). Damit wird auch klar, warum Individualangeboten bei Busreisen ein eher mässiger Erfolg beschieden ist. Carreisen sind offensichtlich mit dem Individualitätsbedürfnis nur schwer vereinbar.

Die Kunden des Linienverkehrs stammen hauptsächlich aus dem Zielland. 65% der Fahrgäste sind jünger als 31 Jahre, ein Grossteil davon Studenten (BARICIC 1999¹⁹).

2.4 Typisierung nach Verkehrszwecken und Anteil am Modal Split

2.4.1 Relevanz der verschiedenen Verkehrszwecke

Die einzelnen Carfahrten können nach dem Zweck, den sie erfüllen, unterschieden werden. Besonders im Fernverkehr ist es sinnvoll, die Carfahrten nach Reisezwecken zu unterscheiden, denn diese bilden die entscheidende Segmentierungsgrösse für das Verkehrsverhalten (SELZ 1994²⁰).

Es werden die folgende Zwecke unterschieden:

Tabelle 2-6: Typisierung der Verkehrszwecke

Typisierung nach IVT ²¹	Typisierung nach BAST
Pendlerverkehr	Berufsverkehr
	Ausbildungsverkehr
Nutzverkehr	Geschäfts- und Dienstreiseverkehr
Einkaufsverkehr	Einkaufsverkehr ²²
Tourismusverkehr	Urlaubsverkehr ²³
	Freizeitverkehr ²⁴

Die Relevanz der Verkehrszwecke für die beiden Organisationsformen Gelegenheitsverkehr und Linienverkehr sieht folgendermassen aus:

¹⁸ Isopublic, 1994, S. 4

¹⁹ Baricic, 1999, S. 13

²⁰ Selz, 1994, S. 257

²¹ Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau der ETH Zürich

²² Ankauf von Gütern sowie der Besuch von Dienstleistungsbetrieben

²³ Summe aller Freizeitfahrten mit fünf und mehr Tagen Dauer

²⁴ Alle Fahrten, die nicht in eine der oben angeführten Kategorien passen.

Tabelle 2-7: Relevanz der Verkehrszwecke pro Organisationsform

Verkehrszweck	Organisationsform	
	Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr
Beruf	o	o
Geschäfte und Dienstreisen	x ²⁵	x ²⁶
Ausbildung	o	o
Einkauf	o	x
Freizeit	x	X
Urlaub	X	X

X **grosse Bedeutung**
x geringere Bedeutung
o kaum Bedeutung

Der dominierende Verkehrszweck sowohl beim Gelegenheitsverkehr wie auch beim Linienverkehr sind Freizeit- und Urlaubsfahrten. Alltägliche Tätigkeiten wie Arbeiten und Einkaufen werden in der Regel in der Nähe des Wohnortes erledigt und sind deshalb für den Carreiseverkehr kaum von Bedeutung.

2.4.2 Anteile am Gesamtverkehr

Der Anteil des Carreiseverkehrs am gesamten Personenverkehr der Schweiz (gemessen in Fahrten oder Wegen bzw. in Personenkilometern) kann nicht auf befriedigende Art und Weise bestimmt werden, da der Reiscar nicht in allen gängigen Statistiken separat geführt wird. Der Modal Split für die einzelnen Verkehrszwecke kann dann natürlich ebenso wenig bestimmt werden.

Grundsätzlich kann aber davon ausgegangen werden, dass der Anteil des Reiscars an den gesamthaft jährlich in der Schweiz zurückgelegten Personenkilometern marginal ist. Er dürfte bei 2% bis 3% liegen²⁷. Beim Verkehrszweck Freizeit dürfte dieser Anteil etwas höher sein. MEIER²⁸ weist in der NFP41-Studie „Freizeitverkehr“ für Wintersportorte im Berner Oberland Reiscaranteile von mindestens 6% aus (Verkehrsmittelwahl bei Tagesausflügen von Wintersportlern).

Der Mikrozensus 2000²⁹ zum Verkehrsverhalten untersuchte die Verkehrsmittelanteile bei sogenannten „langen Reisen“³⁰. Die folgende Abbildung zeigt die prozentualen Anteile pro Reiseziel (Schweiz oder Europa). „Auto“ beinhaltet Selbst- und Mitfahrer.

²⁵ Es handelt sich hier in erster Linie um Arbeitskräfte, welche per Reiscar in die Schweiz kommen und hier Saisonstellen besetzen. Die Zuteilung zu einem der Verkehrszwecke ist nicht eindeutig möglich. Unter dem Verkehrszweck „Beruf“ sind vor allem Berufspendlerfahrten zu verstehen, also die tägliche Hin- und Rückfahrt zur Arbeitsstelle. Dies ist bei dieser Nutzergruppe nicht gegeben, deshalb die Zuteilung zu „Geschäfte und Dienstreisen“.

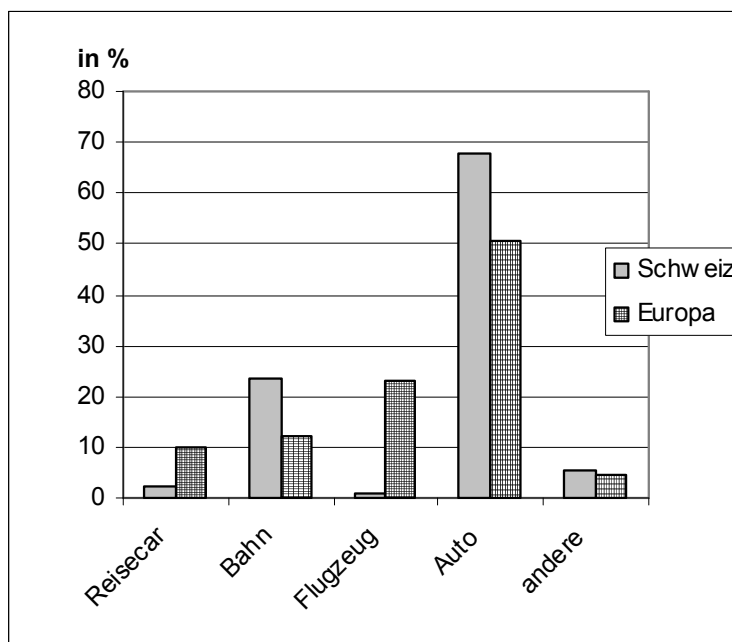
²⁶ Weiterbildung, Besuch von Messen, Rahmenprogramm bei Kongressen

²⁷ Diese Grössenordnung lässt sich aus der Angabe der Verkehrsleistung (Pkm) Reiscar pro Jahr (vgl. Tabelle 2-8) gemessen an der totalen Verkehrsleistung (Pkm) in der Schweiz (ca. 100 Mia Pkm/Jahr, Mikrozensus 1994) herleiten.

²⁸ Meier, 2000, S. 69

²⁹ BFS/ARE, 2001, Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, S. 71

³⁰ lange Reisen: Reisen, bei denen mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgte (unabhängig von der zurückgelegten Distanz)

Abbildung 2-3: Verkehrsmittelwahl bei langen Reisen

Quelle: BFS/ARE 2001³¹

Verschiedene Publikationen des Bundes³² wie auch eine Delphi-Studie³³ gingen ab den neunziger Jahren für die Zukunft von einer deutlichen Steigerung der Fahrleistung der Reiseautos aus (Verdoppelung der Fahrzeugkilometer zwischen 1990 und 2020). Zumindest für die neunziger Jahre hat sich dieser Trend weder bezüglich der Fahrleistung noch der Verkehrsleistung bestätigt, wie aus den Zahlen der Schweizerischen Verkehrsstatistik 1996/2000 hervorgeht. Tabelle 2-8 zeigt die Entwicklung der Verkehrsleistung für diese Periode für die Verkehrsmittel Reiseacar, ÖV Strasse, Bahn und Personenwagen. Die Verkehrsleistung (wie auch die Fahrleistung) hat demnach bei den Reiseautos stagniert, während sie bei der Bahn und den Personenwagen deutlich zugenommen hat.

Tabelle 2-8: Verkehrsleistungen CH in Mio. PKm/Jahr

Jahr	Reisebusse/Cars	ÖV Strasse	Bahn	Personenwagen
1990	2'289	4'696	12'678	73'271
1995	2'322	4'701	13'408	75'235
1999	2'238	Keine Angaben	14'104 ³⁴	78'124

Quelle: BFS 2000³⁵

³¹ BFS/ARE, 2001, S. 71

³² Verkehrsperspektiven EVED/UVEK von 1996 (zitiert bei Meier, 2000, S. 28) sowie Trendszenario des BUWAL in „Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs 1950 – 2000“, Schriftenreihe Umwelt Nr. 255, Bern 2000

³³ UVEK (Hsg): Delphi-Umfrage. Die Zukunft des Verkehrs in der Schweiz. Bern 2000

³⁴ Wert für 1997, für 1999 liegt kein Wert vor

³⁵ Bundesamt für Statistik: Schweizerische Verkehrsstatistik 1996/2000

2.5 Infrastrukturen des Carreiseverkehrs

Damit eine reibungslose Abfertigung und Betreuung der Fahrgäste gewährleistet werden kann, sind sowohl der Linienverkehr wie auch der Gelegenheitsverkehr auf Infrastrukturen sowohl an den Ausgangs- und Endpunkten der Reise als auch an Haltestellen unterwegs angewiesen. Besonders der Linienverkehr braucht einen zentralen Besammlungs- und Abfahrtsort, denn die Bewilligungen werden meist nur für klar definierte Halteorte erteilt. Im Bereich des Gelegenheitsverkehrs erfolgt die Fahrgastaufnahme z.T. dezentral (z.B. bei Gruppenreisen), je nach Zielort sind aber auch hier minimale Infrastrukturen erforderlich.

2.5.1 Infrastruktur am Ausgangspunkt der Reise

Der Ausgangspunkt der Reise sollte ein Ort sein, wo die Passagiere sich einfinden können und Gepäck bequem eingeladen werden kann. Optimalerweise handelt es sich dabei um einen eigentlichen Carterminal, der über eine gewisse Ausstattung für Fahrgäste und Buspersonal verfügt³⁶. Es gilt dies sowohl für den Linien- wie auch den Gelegenheitsverkehr.

Ein Carterminal verfügt im optimalen Fall über die folgenden Ausstattungselemente (vgl. Anhang 1, Beispiel eines Carterminals):

Eigentliche Verkehrsfläche

- Geregelte Zufahrt (z.B. mit Barriere)
- Genügend Fläche für gefahrloses Manövrieren
- Standplätze für Ein- und Ausstieg, Gepäckumschlag
- Beleuchtung

Dienstanlagen

- Ticketschalter (inkl. Fahrpläne und Beratung)
- Gepäckabfertigung (Check-in) und allenfalls -aufbewahrung

Publikumsanlagen

- Sanitäre Anlagen
- Verpflegungsmöglichkeiten (Getränkeautomaten, Cafeteria, Kiosk)
- Warteraum

Dienst- und Publikumsanlagen sind optimalerweise in einem Empfangsgebäude vereint, können aber auch, je nach Stellenwert des Terminals, in „loser“ Form angeordnet sein. Je nach Standort (z.B. im unmittelbaren Bahnhofsbereich) können auch bereits vorhandene Einrichtungen genutzt werden (z.B. Kiosk, WC etc.). Der Terminal wird in diesem Fall eher zu einer grosszügig ausgestalteten Vorfahrt bzw. Haltestelle.

³⁶ Für die Bezeichnung der Infrastruktur für den Reiseverkehr kursiert eine Vielzahl an Bezeichnungen (Carterminal, Haltestellen etc.). Im Glossar wurden diese Begriffe für den Gebrauch im Rahmen dieser Studie definiert.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Im Hinblick auf eine möglichst lückenlose Transportkette ist es wünschenswert, dass eine gute Erreichbarkeit eines Carterminals sichergestellt ist. Eine Anordnung im Bereich bereits vorhandener Verkehrsknotenpunkte (z.B. Bahnhöfe) ist optimal. Sollte dies nicht möglich sein, d.h. liegt der Terminal peripherer, so sollte zumindest die Erschliessung mit dem öffentlich Verkehr gewährleistet sein. Ebenso sollte ein Minimum an Autoabstellplätzen bzw. Anhalteflächen sowie eine Vorfahrt bzw. Standplätze für Taxis vorhanden sein. Je nach Grad der räumlichen Trennung der Haltepunkte der verschiedenen Verkehrsmittel sind die (Fuss-)wege von und zum Terminal auszuschildern.

2.5.2 Infrastruktur am Zielort der Reise

Im Falle des Linienverkehrs endet die Reise in der Regel wiederum in einem Carterminal. Im Unterschied zum Gelegenheitsverkehr ist beim Linienverkehr der Endpunkt einer Reise gleichzeitig auch der Ausgangspunkt anderer Fahrgäste. Bezüglich Ausstattung gelten somit die gleichen Anforderungen wie oben beschrieben.

Beim Gelegenheitsverkehr hingegen wird häufig bei touristischen Sehenswürdigkeiten („Altstadt“, „See“ etc.), bei Freizeitanlagen (z.B. Talstation Seilbahn) oder direkt beim Hotel angehalten. Hier besteht in der Regel nur Bedarf nach einer für den Reisecar reservierten Halte- bzw. Abstellfläche. Tickets werden keine verkauft, sanitäre Anlagen und Verpflegungsmöglichkeiten sind häufig in bereits bestehenden Nutzungen vorhanden. Gerade bei kurzer Aufenthaltszeit reduzieren sich die Anforderungen an die Infrastruktur deutlich.

Bei längerer Aufenthaltszeit der Fahrzeuge sind weitere Konzepte denkbar. KUBE (1999) unterscheidet in einer Studie über „Bedien- und Parkkonzepte für Reisebusse in der Stadttouristik“ als Resultat umfangreicher Erhebungen in mehreren europäischen Städten die folgenden Konzepte:

- Parkplatzkonzept: Ein- und Ausstieg der Fahrgäste sowie längeres Parkieren (Abstellen) des Fahrzeuges am gleichen Ort (z.B. Ulm, Aachen, Innsbruck)
- Terminalkonzept³⁷: Ein- und Ausstieg bei einem Terminal, separater Parkplatz für das Abstellen der Reisebusse während des (länger dauernden) Aufenthalts (z.B. Münster, Passau, Weimar).
- ÖPNV-Konzept: Kein Eintritt der Reisebusse in die Stadt. An der Peripherie werden die Busse abgefangen und die Leute mit dem ÖPNV in die Stadt gebracht (z.B. Weihnachtsmarkt Nürnberg und Düsseldorf).
- Shuttlekonzept: Abfangen der Reisebusse an Peripherie, eigener Shuttle zu Stadt/Reisedestination (z.B. Salzburg 1992).

2.5.3 Informations- und Leitsysteme

Die Vermittlung von reiserrelevanter Information an das Fahrpersonal kann aufgeteilt werden in Information vor Reiseantritt (pre-trip) und Information während der Reise (on-trip).

Information vor Reiseantritt (pre-trip)

Informationen vor der Reise bestehen in der Regel aus Infobroschüren, allenfalls speziell für die Carreisebranche ausgelegten Stadtplänen (Angabe der Haltestellen sowie Zu-

³⁷ Als Terminal wird hier offensichtlich eine „Kurzzeit-Haltestelle“ für den Fahrgastumschlag am Zielort bezeichnet. Dies im Gegensatz zum Begriff „Carterminal“ im Rahmen dieser Studie.

und Wegfahrtrouten etc.) sowie aus der Informationsvermittlung über Internetportale (von Städten, Dachorganisationen der Branche etc.).

Informationen während der Reise (on-trip)

Bei der Information während der Reise geht es in erster Linie um die (statische) Signalisation ab übergeordnetem Strassennetz zu den Haltestellen. Im Prinzip gehören auch Hotelsignalisationen und Wegweiser zu touristischen Sehenswürdigkeiten dazu. Immer wichtiger werden elektronische Navigationssysteme, welche den Fahrer bei der Zielfindung unterstützen. Daneben haben natürlich auch für die Carchauffeure Informationen über die Verkehrslage per Rundfunk die selbe Bedeutung wie für den normalen Autofahrer.

2.6 Umwelt- und Sicherheitsbilanz

2.6.1 Umweltbilanz

Die Verkehrspolitik der Schweiz hat sich eine nachhaltige Entwicklung zum Ziel gesetzt. Aus diesem Grund drängt sich ein Vergleich der Umweltbilanz des Reisecars mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere seinen direkten Konkurrenten Bahn, Flugzeug und Pkw auf.

Energieverbrauch

Tabelle 2-9: Energieverbrauch (Basis 1993)

Verkehrsmittel	Energieverbrauch im Personenverkehr pro Personenkilometer (PW= 100%=3.05 MJ/Pkm)
- PW	100
- Busse ³⁸	45
- Reise-car	32
- Kurzstreckenjet	152
- Langstreckenjet	91
- Schnellzug	40
- Regionalzug	93

Quelle: GVF-Bericht 1/97³⁹

Beim Energieverbrauch/Pkm schneidet der Reise-car im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sehr gut ab. Zur obigen Tabelle die folgenden Erläuterungen: In den Zahlen sind sowohl die direkten als auch die indirekten Energieverbräuche abgebildet⁴⁰. Die Zahlen wurden zudem unter Annahme einer durchschnittlichen Auslastung hergeleitet. Das relativ ungünstige Abschneiden des Schienenverkehrs ergibt sich somit aufgrund relativ hoher indirekter Energieverbräuche, beim Regionalverkehr führt die tiefe durchschnittliche Auslastung zusätzlich zu einer Steigerung des Energieverbrauchs pro

³⁸ Linienbusse im Nah- und Regionalverkehr

³⁹ GVF-Bericht 1/97: Umweltindikatoren im Verkehr 1997, S. 11

⁴⁰ Direkt: Energieverbrauch im Betrieb

Indirekt: Energieverbrauch durch Herstellungsprozesse von Treibstoff, Fahrzeug, Infrastruktur

Pkm. Beim Flugverkehr (wie auch beim PW) fällt dagegen der sehr hohe Energieverbrauch für den Betrieb negativ ins Gewicht. Der Carreiseverkehr profitiert von einem relativ tiefen indirekten Energieverbrauch, der Verbrauch für den Betrieb liegt in der Grössenordnung des Schienen-Regionalverkehrs. Den deutlich tiefsten Energieverbrauch für den Betrieb weisen Schnellzüge auf (hohe durchschnittliche Auslastung).

Tabelle 2-10: Treibstoffverbrauch bei einzelnen Verkehrsträgern

Verkehrsmittel	Benzin/Kerosenverbrauch in l/100 Personenkilometer
Reisecar	0.7
PW	3.0
Flugzeug	4.7

Quelle: BIGA 1995⁴¹

Bei den obigen Werten wurde offensichtlich von einer vermutlich durchschnittlichen Auslastung des jeweiligen Verkehrsmittels ausgegangen (aus der zitierten Quelle geht dies jedoch nicht hervor).

Treibhauspotenziale

Tabelle 2-11: Treibhauspotenziale (Basis 1993)

Verkehrsmittel	Treibhauspotenziale im Personenverkehr pro Personenkilometer (PW=100%= 200g/Pkm CO ₂ -Äquivalente)
- PW	100
- Busse	43
- Reisecar	29
- Kurzstreckenjet	155
- Langstreckenjet	95
- Schnellzug	17
- Regionalzug	38

Quelle: GVF-Bericht 1/97⁴²

Beim Schienenverkehr in der Schweiz fallen im Betrieb praktisch keine Treibhauspotenziale an (günstiger Mix der Stromerzeugung⁴³), die ausgewiesenen Potentiale entstehen also ausschliesslich indirekt (Herstellung Rollmaterial, Infrastruktur). Beim Reisecar (und wiederum ganz deutlich beim Flugverkehr) sieht dies anders aus. Hier entstehen durch die Verbrennung von Diesel treibhausrelevante Abgase. Trotzdem

⁴¹ BIGA, 1995, S. 13-18

⁴² GVF-Bericht 1/97, S. 12

⁴³ hier zu Grunde gelegt (Stromerzeugung bei den SBB): 85% Wasserkraft, 11% Atomstrom, 2% fossile Energieträger, 2% ausländischer Strom. Bei einer Betrachtung des internationalen Verkehrs müsste ein internationaler Strommix angewendet werden, bei welchem der Anteil Wasserkraft nur bei ca. 15% liegt. Dies würde die Bilanz des Schnellzuges deutlich verschlechtern (Quelle: GVF-Bericht 1/97).

sieht die Bilanz beim Reiseкар im Vergleich mit den konkurrierenden Verkehrsmitteln recht gut aus.

Schadstoff-Emissionen

Tabelle 2-12: Ausstoss von Schadstoffen von Reisecars

	Ausstoss von Schadstoffen in t/a (Schweiz)			
	NOx	CO	HC	Partikel
2000	1'034	176	128	41
2010	727	93	103	18

Quelle: BUWAL 2000, Grundszenario

Die verschärften Abgasnormen (Euro-Norm 3 bis 5 bis 2008, vgl. Kap. 2.7.3) führen zu tieferen Schadstoffemissionen (insbesondere Partikel).

Tabelle 2-13: NO_x- und Kohlenwasserstoff-Emissionen

Verkehrsmittel	NO _x -Emissionen im Personenverkehr pro Personenkilometer (PW=100%=0.74g /Pkm)	NMHC-Emissionen im Personenverkehr pro Personenkilometer (PW=100%=1.12g/Pkm)
- PW	100	100
- Busse ⁴⁴	141	31
- Reiseкар	79	21
- Kurzstreckenjet	171	63
- Langstreckenjet	77	37
- Schnellzug	14	4
- Regionalzug	32	9

Quelle: GVF-Bericht 1/97⁴⁵

Hier zeigt sich bei den NO_x-Emissionen ein ähnliches Bild wie bei den Treibhauspotentialen. Hohe Emissionen/Pkm bei Reiseкар und Flugzeugen aufgrund der Verwendung von fossilen Treibstoffen für den Betrieb. Beim Schienenverkehr dagegen entstehen deutlich geringere Emissionen und diese nur indirekt für die Herstellung von Rollmaterial und Infrastruktur⁴⁶. Dasselbe gilt grundsätzlich auch für die Kohlenwasserstoff-Emissionen, wobei bei Reiseкар und Flugzeug das Verhältnis von direkten zu indirekten Emissionen mengenmässig klar zu Gunsten der indirekten ausfällt (im Gegensatz zu den NO_x-Emissionen).

⁴⁴ Auslastungsgrad der Busse: 40%

⁴⁵ GVF-Bericht 1/97, S. 14

⁴⁶ auch hier wirkt sich der hohe Anteil von Wasserkraft bei der Stromerzeugung positiv aus, bei einer Betrachtung des internationalen Verkehrs würde sich die Bilanz für den Schnellzugsverkehr aufgrund des ungünstigeren internationalen Strommixes verschlechtern

Lärmimmissionen**Tabelle 2-14: Lärmimmissionen**

Verkehrsmittel	Lärmimmissionen im Personenverkehr pro Personenkilometer (PW=100%=3.78 m ² /Pkm über 60 dB(A))
- PW	100
- Busse	24
- Reiseкар	18
- Kurzstreckenjet	104
- Langstreckenjet	7
- Schnellzug	75
- Regionalzug	532

Quelle: GVF-Bericht 1/97⁴⁷

Im Bereich Lärm schneidet der Reiseкар gut ab. Auch hier sind einige Erläuterungen anzubringen: Berechnet wurde bei den oben dargestellten Zahlen diejenige Fläche, die eine konstante Fahrzeugkolonne pro Zeiteinheit mit mindestens 60 dB(A) (Lärmgrenzwert in Wohnzonen tagsüber) bei durchschnittlicher Auslastung belastet. Am schlechtesten schneidet bei dieser Betrachtung der Regionalzug ab (altes Rollmaterial, niedrige durchschnittliche Auslastung). Gewöhnungsbedürftig das Resultat beim Langstreckenjet: trotz immenser Lärmbelastung beim Start resultiert bei der auf Pkm bezogenen Betrachtung aufgrund der langen Strecken ein tiefer Belastungswert (bzw. ein kleiner Lärmteppich/Pkm).

Flächenverbrauch**Tabelle 2-15: Flächenverbrauch**

Verkehrsmittel	Flächenverbrauch im Personenverkehr pro Personenkilometer (PW=100%=0.0069m ² *a/Pkm)
- PW	100
- Busse	77
- Reiseкар	77
- Kurzstreckenjet	32
- Langstreckenjet	11
- Schnellzug	110
- Regionalzug	245

Quelle: GVF-Bericht 1/97⁴⁸

Auch diesen Zahlen liegt eine angenommene mittlere Auslastung sowie die gefahrenen mittleren Distanzen zu Grunde. Die Zuteilung der Strassenfläche auf die einzelnen Strassenfahrzeuge basiert auf der gefahrenen Fahrleistung und der Grösse des jeweiligen Strassenfahrzeuges. Das gute Abschneiden des Reisecars scheint daher logisch, ebenso die hohen Werte beim Schienen-Regionalverkehr (kurze Distanzen, tiefe Auslastung, daher wenige Pkm).

⁴⁷ GVF-Bericht 1/97, S. 18

⁴⁸ GVF-Bericht 1/97, S. 20

Fazit

Das Verkehrsmittel Reiseкар stellt sich in der Umweltbilanz im Vergleich zu seinen Konkurrenten als sehr vorteilhaft heraus. Gegenüber dem PW und dem Flugzeug weist es insbesondere beim Energieverbrauch, den Schadstoffemissionen und bei den Treibhauspotenzialen deutliche Vorteile auf. Einzig die Bahn (Schnellzugsverkehr) steht, bei einer Beschränkung der Betrachtung auf den schweizerischen Binnenverkehr (hoher Anteil Strom aus Wasserkraft), bezüglich Schadstoffemissionen und Treibhauspotentialen noch besser da.

2.6.2 Sicherheitsbilanz

Betrachtet man die Unfallbilanz bezogen auf die Verkehrsleistung, so ergeben sich folgende Zahlen:

Tabelle 2-16: Unfälle im Personenverkehr

Verkehrsmittel	Unfälle im Personenverkehr pro Personenkilometer (PW= 100%=0.0053 Getötete und 0.25 Verletzte pro Million Pkm) Basis 1995	
	Getötete	Verletzte
- PW	100	100
- Busse	22	14
- Reiseкар	21	24
- Flugzeug	9	0
- Schnellzug	70	3
- Regionalzug	31	1

Quelle: GVF-Bericht 1/97⁴⁹

Unfälle, in welche Reiseцars verwickelt sind, haben seltener tödliche Verletzungen zur Folge als bei anderen Verkehrsmitteln, namentlich der Bahn und dem MIV. Auf der anderen Seite liegt die Zahl der Verletzten beim Reiseкар wesentlich höher als bei anderen Verkehrsträgern, ausser dem Auto.

Tabelle 2-17: Unfallbilanz im internationalen Vergleich

Verkehrsmittel	Anzahl Verkehrstote je Mrd. Personenkilometer	
	Schweiz (1995)	Deutschland (1993)
Bus (Reiseкар)	1.1	0.26
PW	5.3	8.36
Flugzeug	0.5 ⁵⁰	3.69
Bahn (Schnellzug)	3.7	5.1

Quelle deutsche Zahlen: BAST 1999⁵¹

Quelle schweizerische Zahlen: GVF-Bericht 1/97, hergeleitet aus Tabelle 2-16.

⁴⁹ GVF-Bericht 1/97, S. 24

⁵⁰ Summe aller Fluggesellschaften gemäss ICAO 1994

⁵¹ BAST. 1999, S. 7

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass der Reiseкар als vergleichsweise sicheres Reisemittel betrachtet werden darf.

Interessant ist auch die Aufgliederung der Unfallursachen. Untersuchungen zeigen, dass die meisten Unfälle aus menschlichem Versagen heraus entstehen. In einer schriftlichen Befragung von Busunternehmen in Deutschland ergaben sich die folgenden Sicherheitsrisiken:

Tabelle 2-18: Sicherheitsrisiken bei Carfahrten

Sicherheitsrisiken	% der befragten Unternehmen
Übermüdung	29.5
Unqualifiziertes Fahrpersonal	29.5
Lenkzeiten des Personals nicht eingehalten	26.3
Menschliches Versagen	20.6
Fahrzeug nicht verkehrstüchtig	19.2
Technisches Versagen	17.1

Quelle: BAST 1999⁵²

Daraus lässt sich ableiten, dass besonders Kontrollen im Betriebs- und Personalbereich einen effektiven Ansatz für eine Erhöhung der Sicherheit darstellen.

2.7 Stand der Technik und weitere Entwicklung

2.7.1 Ausstattung und technische Daten

Ausstattung der Fahrzeuge

Je länger eine Reise dauert, umso wichtiger wird das Kriterium Komfort⁵³. Entsprechend wird die Ausstattung von Reisecars gewählt. Für lange Distanzen im Gelegenheits- und Linienverkehr gehören Kühlschrank, Toilette und Video zur Standardausrüstung. Auf kürzeren Distanzen (Ausflugverkehr, Stadtrundfahrten etc.) sind diese Ausstattungselemente häufig nicht vorhanden und auch nicht notwendig.

Technische Daten⁵⁴

Die folgenden Angaben geben eine Grössenordnung bezüglich Fahrzeugabmessungen (vgl. dazu auch Anhang 2), Beförderungskapazität und Treibstoffverbrauch:

⁵² BAST. 1999, S. 183

⁵³ Im Gegensatz dazu steht bei Fahrzeugen, welche im ÖPNV eingesetzt werden (Linienbusse), der rasche Fahrgastwechsel im Vordergrund, weshalb häufig Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen. Komfortansprüche treten in den Hintergrund.

⁵⁴ Herstellerangaben aus dem Internet von Mercedes, Setra und Volvo

Länge:	12–15 Meter ⁵⁵
Breite:	2.55 Meter
Höhe:	3.2 – 4.0 Meter (Doppelstöcker)
Wendekreis:	20 – 24 Meter
Beförderungskapazität:	40 – 70 Sitzplätze ⁵⁶
Dieserverbrauch:	25-30 Liter pro 100 km
Tankvolumen:	bis zu 600 Liter

2.7.2 Sicherheit

Wie bei anderen Verkehrsmitteln auch, ist bei den Reisebussen die Verbesserung der aktiven (Wahrscheinlichkeit des Eintreffens von Schadenereignissen) wie auch der passiven Sicherheit (Verminderung der Auswirkungen eines Schadenereignisses) eine Daueraufgabe.

Bezüglich aktiver Sicherheit sind technische Massnahmen wie Tempobegrenzer, ABS, Anti-Schlupfregelung, Abstandsregler sowie verschleissfreie Zusatzbremsen bei modernen Bussen mittlerweile Standard. Geforscht wird derzeit auch an elektronischen Stabilitätssystemen, die ein Umkippen bei Wegrutschen verhindern sollen. Ebenso wird bei den Fahrerarbeitsplätzen auf eine hohe Ergonomie geachtet. Ein hohes Ausbildungsniveau der Chauffeure sowie die strikte Einhaltung und Kontrolle von Ruhezeiten sind ebenfalls wesentliche Elemente hinsichtlich einer möglichst hohen aktiven Sicherheit.

Zu den Elementen der passiven Sicherheit zählt vor allem die Konstruktion des Chassis. Selbsttragende Rahmenkonstruktionen aus hochfestem Stahl und massive Überrollbügel für den Schutz des Passagierbereiches gewährleisten einen stabilen Kabinenraum, der im schlimmsten Fall die Auswirkungen begrenzen soll. Ebenso dazu gehören feuersichere Stoffe und Sitze im Fahrgastbereich sowie eine Anschnallpflicht.

2.7.3 Antriebstechnik und Emissionen

Bei der Antriebstechnik im Reisebusbereich geht der Trend mittelfristig in Richtung Optimierung der Dieselmotoren. Die Emissionsvorschriften werden auch in den nächsten Jahren weiter verschärft werden, die zur Zeit gültige Euro-Norm 3 wird 2005/2006 durch die Euro-Norm 4, 2008/2009 voraussichtlich durch die Euro-Norm 5 abgelöst.

Während die Grenzwerte der Euro-Norm 3 mit motoreseitigen Verbesserungen (elektronische Dieseleinspritzung, Mehrventiltechnik, z.T. Abgasrückführung) erreicht werden können, ist dies zur Erreichung der Euro-Normen 4 und 5 nicht mehr möglich. Der Grund ist der, dass bei diesen Normen neben dem Stickoxid (NOx) vor allem der Russpartikelaustritt deutlich gesenkt werden soll (vgl. Tabelle 2-19). Dies bedingt eine Abgasnachbehandlung durch einen Oxidationskatalysator und einen Partikelfilter, das sogenannte CRT (Continuously regeneration trap)-System. Dazu ist der Einsatz von schwefelarmem Diesel unerlässlich.

Die Erneuerung der Fahrzeugflotte und damit die volle Wirkung der verschärften Abgasvorschriften wird jedoch, analog zur Einführung des Katalysators beim PKW in den

⁵⁵ Die zugelassene maximale Länge in einigen europäischen Ländern beträgt 15m. In der Schweiz sind Fahrzeuge von 15m Länge nur im innerstaatlichen konzessionierten Linienverkehr zugelassen.

⁵⁶ In Zukunft zu erwarten sind Kapazitäten bis zu 100 Passagieren

achtziger Jahren, noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Im Jahre 2020 sollten 84% der Fahrzeuge (Linienbusse und Reiseautos) den strengsten Emissionsgrenzwerten genügen (vgl. Tabelle 2-20).

Innovationen im Bereich der Treibstoffe wie der Einsatz von Biodiesel oder Erdgas beschränken sich im Wesentlichen auf Linienbusse. Dies liegt u.a. daran, dass Busse im Nahverkehr stationär versorgt werden können, was den Einsatz von alternativen Treibstoffen im Vergleich zu Reiseautos oder Lastwagen wesentlich erleichtert.

Tabelle 2-19: Grenzwerte der EU für Schwere Motorwagen

Etappe	Grenzwerte (g/kWh)			
	CO	HC	NOx	Partikel
80er Jahre	8.4	2.1	14.4	-
EURO 1: 1992	4.9	1.23	9.0	0.4
EURO 2: 1996	4.0	1.1	7.0	0.15
EURO 3: 2000/2001	2.1	0.66	5.0	0.1
EURO 4: 2005/2006	1.5	0.46	3.5	0.02
EURO 5: 2008/2009	1.5	0.46	2.0	0.02

Quelle: BUWAL 2000⁵⁷

Tabelle 2-20: Verteilung der Busse

Emissionsstufe	Verteilung der Busse (in %)				
	2000	2005	2010	2015	2020
80er Jahre	42.6	17.8	4.3		
EURO 1	25.5	15.0	7.8	3.5	
EURO 2	28.1	27.4	15.8	5.7	1.7
EURO 3	3.9	28.0	23.8	13.9	5.1
EURO 4		11.8	24.1	16.3	9.2
EURO 5			24.2	60.7	84.0

Quelle: BUWAL 2000⁵⁸.

2.7.4 Telematik

Telematik-Anwendungen eröffnen neue Möglichkeiten im Bereich der Verkehrslenkung innerhalb der Städte, so zum Beispiel bei der Suche nach Parkplätzen und Sehenswürdigkeiten (BAST 1999⁵⁹).

Solche Anwendungen werden im Bereich Verkehr in den nächsten Jahren vermehrt Verbreitung finden, sowohl fahrzeug- wie auch infrastrukturseitig. Neben der dynamischen Verkehrslenkung und -leitung auf den Autobahnen mittels

⁵⁷ BUWAL, 2000, S. 40

⁵⁸ BUWAL, 2000, S. 49

⁵⁹ BAST, 1999, S. 86

Wechselsignalen, Wechseltextanlagen etc. (strassenseitig) sind fahrzeugseitig für den Carreiseverkehr vor allem Navigations- und Zielführungssysteme interessant.

3 Ist-Analyse des Carreiseverkehrs in der Schweiz

3.1 Allgemeines Umfeld

Der Carreiseverkehr bzw. die Carbranche ist, wie andere Verkehrsmittel und Branchen auch, verschiedenen Einflussfaktoren bzw. bestimmten Rahmenbedingungen ausgesetzt (vgl. Abb. 3-1).

Die politischen Rahmenbedingungen manifestieren sich in der Definition der verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes. Diese Zielsetzungen spüren die Richtung vor, wie sich das Verkehrssystem (und damit auch das Teilsystem Carreiseverkehr) entwickeln soll, finden aber auch Ausdruck in den rechtlichen Rahmenbedingungen, welche ihrerseits wiederum die Marktbedingungen, in welchem sich die Branche zu bewegen hat, beeinflussen.

Die verkehrspolitischen Ziele des Bundes orientieren sich an der Nachhaltigkeit im Verkehr. Eine zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern koordinierte Verkehrspolitik, Kostenwahrheit usw. sind Bausteine auf dem Weg zur Verwirklichung dieser Ziele. Bei der Gesetzgebung im Verkehrsbereich wurde in den letzten Jahren auf eine Liberalisierung und Deregulierung bei den Anbietern hingewirkt (z.B. freier Zugang zum Schienennetz, Ausschreibung von Linien des öffentlichen Verkehrs etc.).

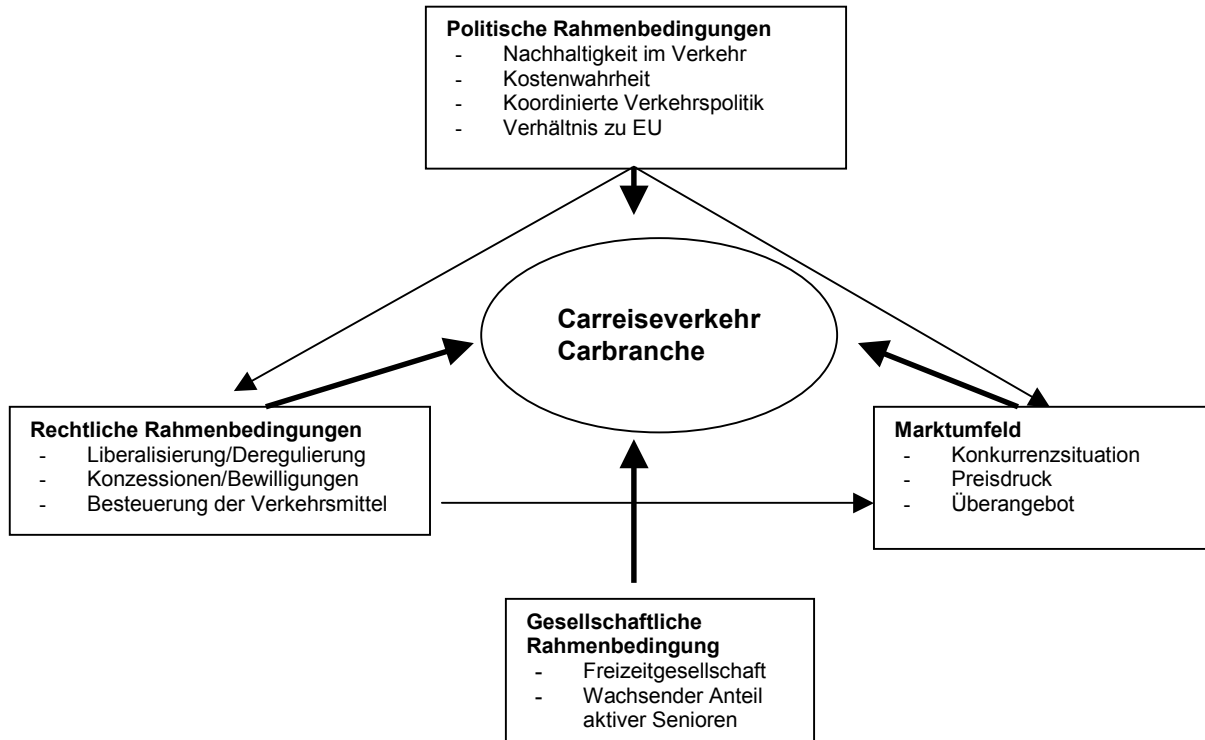
Die Marktbedingungen für die Carreisebranche sind derzeit eher schwierig, da die Konkurrenzierung durch andere Verkehrsmittel wie auch innerhalb der Branche einen erheblich Preisdruck mit sich bringt. Die aktuelle Gesetzeslage scheint zudem einer Ausweitung des Angebotes im Bereich innerstaatlicher Linienverkehr wenig förderlich zu sein. Das Landverkehrsabkommen im Rahmen der bilateralen Verträge mit der Europäischen Union sowie eine allfällige Realisierung der derzeit diskutierten Osterweiterung der Union werden die Konkurrenz innerhalb der Branche zudem noch weiter verschärfen.

Neben den politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen und den Marktbedingungen sind auch gesellschaftliche Entwicklungen mit Relevanz für das Mobilitätsverhalten eine wichtige Einflussgrösse für die Lage und Entwicklung der Branche. Hier scheinen vor allem die weiterhin zunehmenden Wachstumsraten beim Freizeitverkehr für den Carreiseverkehr eine günstige Entwicklung darzustellen. Schon heute werden rund die Hälfte aller Kilometer in der Schweiz für diesen Verkehrszweck zurückgelegt, wobei der MIV-Anteil ca. 70%⁶⁰ beträgt. Zu beachten ist allerdings, dass nur spezifische Arten des Freizeitverkehrs, nämlich Ausflüge und Reisen von längerer Distanz, ein Potenzial für den Carreiseverkehr darstellen. Die stagnierenden Umsatzzahlen der Branche könnten allerdings ein Hinweis darauf sein, dass dieses Potenzial nicht überschätzt werden sollte.

Grundsätzlich zeigt sich eine starke Abhängigkeit von den allgemeinen Entwicklungen im Tourismussektor. Dies wird einmal mehr in diesen Monaten deutlich, in denen sich die Tourismus-Branche nach den Terror-Anschlägen vom 11. September 2001 in den USA unter Einbezug des Flugverkehrs in einer schwierigen Phase befindet. Auch der Schweizer Tourismus leidet unter dem Fernbleiben der Gäste aus Übersee und Fernost (Incoming-Verkehr) und die zukünftigen Entwicklungen sind nur schwer abzuschätzen. Die allgemeine Verunsicherung gegenüber dem Verkehrsmittel Flugzeug beschert hingegen der Carreisebranche in gewissen Angebotssegmenten zumindest vorübergehend einen wachsenden Zulauf an Kunden.

⁶⁰ BFS, GVF: Wege der Schweizer, Ergebnisse des Mikrozensus 1994

Abbildung 3-1: Schema allgemeines Umfeld



3.2 Politische und rechtliche Rahmenbedingungen

3.2.1 Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik

Die Ziele und Stossrichtung der Schweizerischen Verkehrspolitik können der Departementsstrategie UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) vom Mai 2001 entnommen werden.

Danach orientiert sich die Verkehrspolitik des Bundes am Grundsatz der *Nachhaltigkeit*. Folgende Sachziele werden formuliert um eine ökologische, wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit zu gewährleisten:

Ökologische Nachhaltigkeit

- Senkung folgender Umweltbelastungen auf ein langfristig unbedenkliches Niveau:
 - Luftschadstoffe und Beeinträchtigung des Klimas
 - Lärm
 - Bodenverbrauch
 - Belastung von Landschaften und Lebensräumen

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

- Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur
- Die effiziente Leistungserbringung und Förderung des Wettbewerbs

- Die Erhöhung der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs (unter Einschluss der externen Kosten)
- Die optimale Nutzung der vorhandenen Infrastruktur
- Wettbewerbsfähige Verkehrsunternehmen

Soziale Nachhaltigkeit

- Eine landesweite Grundversorgung (Service public)
- Die Rücksichtnahme auf Menschen, die einen erschwerten Zugang zum Verkehr haben
- Den Schutz von Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen und die Reduktion der Zahl der Unfälle
- Sozialverträgliches Verhalten der Verkehrsunternehmen

Neben der Nachhaltigkeit wird auch eine *koordinierte Verkehrspolitik* angestrebt. Die einzelnen Verkehrsträger sollen nach komparativen Vorteilen eingesetzt und sinnvoll miteinander verknüpft werden (intermodaler bzw. kombinierter Verkehr).

Die *technischen Möglichkeiten zur Optimierung* der Infrastrukturen, Fahrzeuge und Treibstoffe sollen genutzt werden.

Die *Verkehrsinfrastruktur* soll die Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient und umweltschonend abdecken. Die optimale Nutzung der vorhandenen Infrastruktur hat Vorrang vor dem Bau neuer Infrastrukturen.

Die schweizerische Verkehrspolitik ist mit der *europäischen Verkehrspolitik* abzustimmen.

Grundsätzlich sollen die Verkehrsträger ihre *betriebswirtschaftlichen und externen Kosten* selber tragen. Vorbehalten sind gemeinwirtschaftliche Leistungen, welche im Interesse einer landesweiten Grundversorgung erbracht werden.

Der *Anteil des öffentlichen und Langsamverkehrs* am Gesamtverkehr soll erhöht werden, nicht zuletzt im Freizeitverkehr.

Das hohe Niveau an Verkehrssicherheit im öffentlichen Verkehr soll beibehalten werden, im Strassenverkehr ist die Sicherheit weiter zu erhöhen.

3.2.2 Mögliche Zielbeiträge des Carreiseverkehrs

Der Carreiseverkehr findet in der obigen Darstellung der verkehrspolitischen Ziele des Bundes keine explizite Erwähnung. Dazu ist die Zielformulierung zu allgemein gehalten bzw. wäre eine Gliederung in Unterziele und entsprechende Massnahmen notwendig.

Trotzdem kann bereits auf dieser noch groben Zielebene abgeschätzt werden, wo der Carreiseverkehr Zielbeiträge liefern kann, so z.B.:

- Im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik (der Reiseкар stellt ein Glied in einer intermodalen Transportkette dar)
- Bei der Erhöhung des Anteils Kollektivverkehr im Freizeitverkehr (Abnahme des MIV)
- Damit verbunden wäre (unter der Annahme der Substitution eines Teils des MIV) ein Beitrag zur effizienteren Nutzung der Strasseninfrastruktur

(wirtschaftliche Nachhaltigkeit) und eine Senkung des Ausstosses an Luftschadstoffen (ökologische Nachhaltigkeit)

- Bei der Ermöglichung des Zugangs zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, z.B. der Reiseкар als kostengünstige Alternative zum Flugzeug insbesondere bei Zielen ohne Bahnverbindung (Soziale Nachhaltigkeit) oder als Beförderungsmittel für Mobilitätsbehinderte

3.2.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen⁶¹ betreffend Zugang zum Transportmarkt gestaltet sich recht kompliziert, grundsätzlich ist jedoch auch hier die Unterscheidung nach Linien- und Gelegenheitsverkehr sinnvoll. Im Rahmen der Ratifizierung des Landverkehrsabkommens mit der EU werden sich zudem einige Änderungen ergeben. Im folgenden wird die heute noch geltende Situation wie auch die zukünftige nach Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens (vermutlich im Laufe des Jahres 2002) erläutert.

Konzessionen und Bewilligungen

Linienverkehr

Anbieter von Liniendiensten müssen über eine Konzession (Binnenverkehr) oder eine Bewilligung (grenzüberschreitender Verkehr) verfügen. Eine Bewilligung wirkt im Gegensatz zur Konzession nicht beschränkend für den Zutritt auf den Markt, d.h. es können für dieselbe Strecke mehrere Bewilligungen vergeben werden. Eine Bewilligung verleiht zudem das *Recht*, einen Liniendienst aufzuziehen, die Konzession hingegen beinhaltet die *Pflicht*, ein klar definiertes Angebot bereitzustellen und auch bei geringer Nachfrage aufrecht zu erhalten. Konzessions- bzw. Bewilligungsbehörde innerhalb des UVEK ist das Bundesamt für Verkehr (BAV)⁶².

Die Konzession ist konkret erforderlich

- für den Linienverkehr (regelmässige, fahrplanmässige Verbindungen zwischen definierten Ausgangs- und Endpunkten ab definierten Haltestellen)
- die Sonderformen des Linienverkehrs (Schülertransporte, Werkverkehr etc.)
- linienverkehrsähnliche Fahrten (z.B. Fahrten auf Verlangen oder Sammelfahrten „Rufbus“),

die weder bewilligungspflichtig noch vom Personenbeförderungsregal ausgenommen sind⁶³.

Eine eidgenössische Bewilligung⁶⁴ ist konkret erforderlich für

- den regelmässigen und gewerbsmässigen grenzüberschreitenden Linienverkehr
- regelmässige und gewerbsmässige grenzüberschreitende linienverkehrsähnliche Fahrten

⁶¹ Rechtlich relevante Aspekte für den Reiseкар sind in mehreren Bundesgesetzen (neben kantonalen Gesetzen) geregelt. Die Gesetzessammlung im Anhang gibt einen Überblick über die wichtigsten gesetzlichen Grundlagen.

⁶² Im nicht grenzüberschreitenden Verkehr können unter gewissen Umständen auch die Kantone die Bewilligung erteilen, diese Fälle sind geregelt in Art. 6 der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK)

⁶³ Geregelt in den Art. 5 und 7-9 der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK)

⁶⁴ Art. 6 und Art. 37 der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK)

- sogenannte Pendelfahrten, sofern keine Unterbringung am Zielort für mindestens 4/5 der Fahrgäste und während mindestens zwei Nächten vorgesehen ist⁶⁵.

Die Regelmässigkeit tritt ein, wenn die Fahrten in einer erkennbaren zeitlichen Ordnung durchgeführt werden.

Die Erteilung sowohl von Konzessionen wie auch von Bewilligungen ist an bestimmte Bedingungen geknüpft.

Art. 13 der VPK verlangt, dass für eine Konzessionserteilung die zu erbringende Transportleistung *zweckmässig und wirtschaftlich* erbracht werden muss. Zudem muss *eine wichtige neue Verkehrsverbindung eingerichtet werden und es dürfen weder bestehende konzessionierte Verkehrsangebote in ihrem Bestand gefährdet werden noch von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote wesentlich konkurrenziert werden*. Des weiteren darf *keine Verlagerung vom Schienenverkehr zum Strassenverkehr stattfinden, welche von Bund und Kantonen nicht gebilligt wird*.

Die Bedingungen für die Erteilung einer Bewilligung sind ähnlich. Art. 40 VPK definiert u.a., dass eine Bewilligung nur erteilt wird, *falls der Verkehrsdienst das Bestehen der bereits bewilligten Liniendienste nicht unmittelbar gefährdet (...)* sowie *einen vergleichbaren Eisenbahndienst auf entsprechenden Linien oder Linienabschnitten nicht ernsthaft konkurrenziert*. Dieses „Konkurrenzverbot“ wird in Richtlinien noch weiter spezifiziert: *„In Bezug auf die Konkurrenz wird die Bewilligung für den grenzüberschreitenden Linienverkehr in der Regel nur für die Aufnahme bzw. das Absetzen von Reisenden ab Genf, Lausanne, Bern, Basel, Zürich, St. Gallen, Luzern und Lugano erteilt“*⁶⁶. Damit kann die Konkurrenz kontrolliert werden, da nicht für beliebige Strecken Bewilligungen eingefordert werden können. Ausserdem gilt das Kabotageverbot, gemäss welchem *Personen nicht ausschliesslich innerhalb der Schweiz befördert werden dürfen*⁶⁷.

Eine weitere Regelung, die bei der Vergabe von Bewilligungen zur Anwendung kommt, ist der sogenannte *Poolzwang*. Wollen ausländische Busunternehmen einen Liniendienst in die Schweiz betreiben, müssen sie einen Pool mit Schweizer Unternehmen eingehen. Der Anteil der Schweizer Transporte muss dabei mindestens 30% betragen.

Diese Regelung ist für ausländische Unternehmen nicht sonderlich attraktiv, sind doch die Betriebskosten in der Schweiz um ca. 45% höher als im Ausland. Auf der anderen Seite garantiert der Poolzwang die „Seriosität“ des Unternehmens und schützt die einheimischen Arbeitnehmer vor Konkurrenz aus Billiglohnländern.

Als Fazit kann festgestellt werden, dass für die Carreiseunternehmen für den Zutritt auf den Transportmarkt ziemlich restriktive Bedingungen aufgestellt werden. Konkurrenz- und Kabotage-Verbot verunmöglichen z.B. die Eröffnung einer Buslinie zwischen den grossen Ballungszentren der Schweiz. Die aktuellen Regelungen widerspiegeln deutlich den Willen der Politik, dem Verkehr auf der Schiene Priorität einzuräumen. Das BAV sieht den Bus bzw. Reiseкар im Liniendienst als *Ergänzung* zur Eisenbahn, eine direkte Konkurrenz soll hingegen vermieden werden⁶⁸. Bei der Vergabe von Linienkonzessionen gilt das Prinzip Konkurrenzkampf nicht *auf* einer Strecke, sondern *um die Bedienung* einer Strecke

⁶⁵ Solche Pendelfahrten ohne Unterbringung am Zielort sind rechtlich dem Linienverkehr gleichgestellt.

⁶⁶ Richtlinien des Bundesamtes für Verkehr zur Erteilung von Bewilligungen im grenzüberschreitenden Strassenpersonenverkehr, Abs. 4.1.2

⁶⁷ Art. 38 PVK

⁶⁸ wobei der Reiseкар im Einsatz als Gelegenheitsverkehr die Bahnen trotzdem konkurrenziert.

Gelegenheitsverkehr

Im Bereich des Gelegenheitsverkehrs unterstehen nur sogenannte grenzüberschreitende Pendelfahrten *mit* Unterbringung am Zielort⁶⁹ der Bewilligungspflicht.

Die Auswirkungen des Landverkehrsabkommens Schweiz - EU

Die Bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU werden mit dem Landverkehrsabkommen gewisse Änderungen bei der Bewilligung und Zulassung im *grenzüberschreitenden* Linien- und Gelegenheitsverkehr bringen⁷⁰. Das Landverkehrsabkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach der Notifikation über die Ratifizierung der sieben Abkommen durch die EU in Kraft.

Die Rahmenbedingungen für den Carreiseverkehr *innerhalb* der Schweiz werden sich auch im Zuge des Landverkehrsabkommen mit der EU nicht stark verändern. Die EU-Richtlinien bezüglich innerstaatlichem Transport sind für die Schweiz nicht verbindlich. Die Schweiz kann die Regeln im Inland selber bestimmen. Zudem wird der Markt durch Bedingungen an Fahrplan, Tarife und Sozialstandards eingeschränkt und kontrolliert. Hingegen wird sich der grenzüberschreitende Carreiseverkehr erheblich verändern, da ausländische Carreiseunternehmen aus der EU aktiv am schweizerischen Markt auftreten können.

Zulassung (Lizenz)

Für die Durchführung von Linien- wie auch Gelegenheitsverkehren ist neu eine sogenannte Lizenz⁷¹ als Zulassungsbewilligung erforderlich, zusätzlich muss ein Fahrtenkontrollheft ausgefüllt werden.

Diese Zulassungspflicht⁷² gilt für alle Unternehmen mit Sitz in der Schweiz die

- im Handelsregister eingetragen sind; oder
- als Einzelfirmen von der Eintragungspflicht ins Handelsregister befreit sind; oder
- als öffentlich rechtliche Korporation einen Transportbetrieb aufweisen.

Zur Erteilung dieser Lizenz muss der Gesuchsteller über folgende Eigenschaften (Zulassungskriterien) verfügen:

- Zuverlässigkeit
- finanzielle Leistungsfähigkeit
- fachliche Eignung

Die Fachliche Eignung kann mit den nachstehenden Dokumenten nachgewiesen werden:

- Fachausweis über die fachliche Eignung
- Fachausweis, welcher von einem anderen Staat aufgrund der entsprechenden EU-Richtlinien ausgestellt wurde

⁶⁹ Beispiel: Regelmässige Fahrten am Wochenende aus der Schweiz zu den Badestränden des Mittelmeers, wobei die Fahrgäste z.B. eine Woche am Zielort in einem Hotel verbringen.

⁷⁰ Wichtigstes Dokument mit den neuen Regelungen: Anhang 7 „Grenzüberschreitender Personenverkehr mit Kraftomnibussen“ des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU

⁷¹ Transportunternehmen aus der EU verfügen über eine sogenannte Gemeinschaftslizenz oder EU-Lizenz

⁷² Quelle der folgenden Ausführungen: BAV: „Zulassung als Strassentransportunternehmung im Personen- und Güterverkehr“ S. 1 und 2

- Eidgenössischer Fachausweis „Strassentransport-Disponent/Disponentin mit eidgenössischem Fachausweis“
- Eidgenössisches Diplom „Diplomierter Betriebsleiter im Strassentransport“

Für den Nachweis der fachlichen Eignung besteht eine Übergangsfrist von 3 Jahren. Die entsprechende Prüfung kann bis am 31. Dezember 2003 abgelegt werden.

Unternehmen, welche ausschliesslich im Binnenverkehr tätig sind, erhalten eine Übergangsfrist von 3 Jahren für das Erlangen der Bewilligung. Unternehmen, welche grenzüberschreitende Fahrten anbieten, müssen die Lizenz bis am 31. Dezember 2001 erworben haben. Fehlt der Nachweis der fachlichen Eignung, so muss bis am 31. Dezember 2001 eine provisorische Zulassungsbewilligung beantragt werden, welche grenzüberschreitende Transporte erlaubt.

Linienverkehr

Der grenzüberschreitende Linienverkehr bedarf zukünftig einer „Genehmigung“. Die Einreichung der Genehmigungsanträge durch schweizerische Verkehrsunternehmer erfolgt gemäss den Bestimmungen der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK). Die Genehmigung definiert u.a.

- die Art des Verkehrsdienstes
- die Streckenführung, insbesondere Ausgangs- und Zielort
- die Gültigkeitsdauer
- Haltestellen und Fahrpläne

Die Genehmigung berechtigt den oder die Genehmigungsinhaber zur Beförderung im Rahmen des Linienverkehrs im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien (= die beteiligten europäischen Staaten).

Das Genehmigungsverfahren sieht folgendermassen aus:

Gemäss Anhang 7 Art. 4 Ziffer¹ des Landverkehrsabkommens wird die Genehmigung für den Linienverkehr im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden der Vertragsparteien erteilt, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden. Die zuständigen Behörden der Schweiz und der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, um deren Zustimmung ersucht wurde, teilen der Genehmigungsbehörde innerhalb zwei Monaten ihre Entscheidung mit. Hat die Genehmigungsbehörde innerhalb dieser Frist keine Antwort erhalten, so gilt dies als Zustimmung der ersuchten Behörden. Eine Genehmigung wird erteilt, es sei denn u.a.:

- *es wird nachgewiesen, dass der betreffende Verkehrsdienst das Bestehen der bereits genehmigten Liniendienste unmittelbar gefährden würde (...)*
- *die zuständige Behörde einer Vertragspartei entscheidet auf Grund einer eingehenden Analyse, dass der genannte Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf den betreffenden direkten Teilstrecken ernsthaft beeinträchtigen würde (...). Derselbe Grund kann durch Beschluss der zuständigen Behörde einer Vertragspartei auch zu einer nachträglichen Aussetzung oder zu einem Entzug einer bereits erteilten Genehmigung führen. Jedoch: Bietet ein Verkehrsunternehmen niedrigere Preise als andere Kraftverkehrsunternehmen an oder wird die betreffende Verbindung bereits von anderen Kraftverkehrsunternehmen bedient, so rechtfertigt dies allein noch keine Ablehnung des Antrages.*

Die wesentlichen Änderungen im grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz-EU im Vergleich mit der heutigen Situation sind demnach die folgenden:

- Beschleunigung des Bewilligungsverfahrens durch Einführung der Zwei-Monats-Frist bei der Vernehmlassung in den betroffenen Ländern
- Wegfall Poolzwang und der örtlichen Beschränkungen für die Aufnahme und das Absetzen von Fahrgästen
- Das Konkurrenzverbot (im Verhältnis zur Eisenbahn) bleibt in seinen Grundzügen zwar bestehen, jedoch ist die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit eines gleichwertigen Eisenbahndienstes klar nachzuweisen.

Das Kabotageverbot bleibt weiterhin bestehen.

Gelegenheitsverkehr

Mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU wird die Genehmigungspflicht für Pendelfahrten *mit* Unterbringung aufgehoben⁷³. Der Gelegenheitsverkehr wird somit vollständig liberalisiert.

Weitere rechtliche Aspekte: Steuern, Abgaben und Fahrzeugabmessungen

Nachfolgend einige Betrachtungen zur Situation des Reisecars bezüglich Steuern und Abgaben, insbesondere im Vergleich mit konkurrenzierenden Verkehrsmitteln.

Schwerverkehrsabgabe

Die Unterscheidung in Konzessionen und Bewilligungen hat für die Carunternehmen wirtschaftliche Konsequenzen, da im Gegensatz zu einer Konzession der Inhaber einer Bewilligung eine PSVA⁷⁴ zahlen muss. Diese Pauschale wird pro Fahrzeug und Jahr erhoben und richtet sich nach dem Gewicht der Fahrzeuge. Sie beträgt zurzeit 1'600 Fr. (<3.5t), 2'400 Fr. (3.5 – 8.5t) und 3'200 Fr. (>8.5t). Diese pauschalen Ansätze werden von Seite Bund als moderat eingestuft, bei einer durchschnittlichen Anzahl Einsatztage pro Jahr und Durchschnittsauslastung der Busse ergibt sich eine Belastung von unter 1 Franken pro Fahrgast⁷⁵. Hintergrund dieser Regelung ist die Förderung des Tourismus. Im Vergleich zu den Abgaben im Ausland erweise sich diese Abgabe als günstig⁷⁶. Die Carbranche sieht in der PSVA allerdings eine ungerechtfertigte Behandlung eines Kollektivverkehrsmittels.

Treibstoffzollzuschlag

Der öffentliche Verkehr (inkl. Flugverkehr) zahlt im Gegensatz zum Reisecar auf die Treibstoffe keinen Treibstoffzollzuschlag.

⁷³ abgesehen davon wird der Pendelverkehr im Landverkehrsabkommen nicht mehr definiert. Je nach Verkehrsart wird er als Fahrt im Gelegenheits- oder Linienverkehr eingeordnet.

⁷⁴ Pauschale Schwerverkehrsabgabe, welche im Zusammenhang mit der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA erhoben wird.

⁷⁵ Vgl. LITRA Pressedienst Nr. 4/98-3 vom 30.6. 1998

⁷⁶ Beispiel Deutschland: ausländische Reisebusse bezahlen eine Mehrwertsteuer oder Personenbeförderungsabgabe pro Person und Kilometer, die schon bei relativ wenig gefahrenen Kilometern die schweizerischen Ansätze übersteigt.

Mehrwertsteuer⁷⁷

Seit 2001 sind Bahnfahrten von der Schweiz ins Ausland und vom Ausland in die Schweiz von der Mehrwertsteuer befreit, falls direkte Billette verkauft werden. Dasselbe gilt für den internationalen Flugverkehr (Start- oder Zielflughafen im Ausland). Bei Carreisen dagegen ist bei grenzüberschreitenden Fahrten das Entgelt für die im Inland zurückgelegte Strecke mehrwertsteuerpflichtig. In der Regel wird dieser Anteil annäherungsweise ermittelt (ein Drittel des Gesamtfahrpreises bei Reisen ins benachbarte Ausland, ein Sechstel bei Reisen darüber hinaus). Weitere Unterschiede bei der Mehrwertsteuer-Belastung bestehen im Bereich der Vercharterung. Desweiteren sind z.B. Treibstofflieferungen für Flugverkehrsunternehmen, deren Umsätze aus internationalen Flügen gegenüber denjenigen aus dem Binnenluftverkehr überwiegen, von der Mehrwertsteuer ebenfalls befreit.

Fahrzeugabmessungen

Ein weiterer Aspekt betrifft die zulässigen Fahrzeugabmessungen. Die in einigen EU-Staaten (Deutschland, Benelux⁷⁸) geltenden Gesamtlängen von maximal 15 m werden in der Schweiz nur dem innerstaatlichen öffentlichen (konzessionierten) Verkehr gewährt. Damit sind die Reisecars von dieser Regelung faktisch ausgeschlossen. Sollte EU-weit eine Maximallänge von 15 m in Kraft treten, so wird vermutlich auch die Schweiz nachziehen. Dazu ist allerdings eine Gesetzesänderung (Strassenverkehrsgesetz) notwendig, welche eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Die Carreiseunternehmen drängen hier auf einen raschen Nachvollzug, da sonst im internationalen Linienverkehr die dringend notwendigen Produktivitätssteigerungen⁷⁹ ausbleiben und damit die Konkurrenzfähigkeit weiter leidet.

Situation in der Europäischen Union

Auch in den Ländern der Europäischen Union bestand lange Zeit die Tendenz, den Carreiseverkehr („Linien- und Reisebusdienste“ BAST 1999) zugunsten der stark subventionierten Staatsbahnen zu regulieren. Anfangs der neunziger Jahre verstärkten sich dann die Tendenzen in Richtung einer Liberalisierung, welche in erster Linie bei der Genehmigungspflicht im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr und bei der Kabotage zu Veränderungen führten.

Die innerstaatlichen Linien sind von dieser Tendenz jedoch ausgeschlossen. Die Strecken innerhalb der EU werden zwar öffentlich ausgeschrieben, doch der Zugang für ausländische Transportunternehmen bleibt beschränkt, da eine Niederlassung im betreffenden Staat vorhanden sein muss. Dies bietet in erster Linie potenten Grossunternehmen die Möglichkeit zur Expansion.

⁷⁷ Vgl. dazu: Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV: Branchenbroschüre Nr. 09 „Transportwesen“, Nr. 10 „Konzessionierte Transportunternehmungen KTU“, Nr. 11 „Flugverkehr“, jeweils August 2000

⁷⁸ In anderen Ländern wie z.B. Frankreich oder Italien gilt noch die Maximallänge von 12m

⁷⁹ bei neu 65 Plätzen in einem Reisebus könnten die Personalkosten pro Sitzplatz, bei nur geringem Mehraufwand, gesenkt werden

Regelungsvielfalt im europäischen Ausland

Nachfolgend einige länderspezifische Betrachtungen der rechtlichen Situation aus BAST (1999).

Deutschland

In *Deutschland* besteht bezüglich der rechtlichen Situation des Carreiseverkehrs eine der Schweiz vergleichbare Situation. Das Personenbeförderungsgesetz regelt u.a. sowohl den Linienverkehr (ÖPNV wie auch Fernverkehr) als auch den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen. Wie auch in der Schweiz werden keine neuen Linienverkehre bewilligt, die nicht zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führen, wie sie von bereits vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen erbracht wird. Des weiteren haben die bereits vorhandenen Unternehmen und Eisenbahnen das Recht, eine allfällige Angebotslücke durch Anpassung ihres Angebotes zu schliessen, bevor ein neuer Linienverkehr bewilligt wird. Konkurrenz *auf* einer Strecke wird somit ausgeschlossen. Dies wird als Hauptgrund angesehen, warum es in Deutschland bisher zu keinem nennenswerten Überland- bzw. Fernverkehr („interurbanem Verkehr“) gekommen ist, der „dem MIV Paroli bieten kann“. Unter den Gelegenheitsverkehr fallen „Ausflugsfahrten und Ferienzeleisen“ sowie der „Verkehr mit Mietomnibussen“ (Gruppenreisen). Das Gesetz regelt strikt was darunter zu verstehen ist. So ist es beispielsweise untersagt, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen, da dies die bewilligten Linienverkehre benachteiligen würde (erlaubt ist dies nur für „benachbarte Orte“ sowie „in ländlichen Räumen für bis zu 30 km voneinander entfernte Orte“). Weitere Ausnahmen können bewilligt werden, jedoch dann nicht „wenn zahlreiche und schnelle Verkehrsverbindungen zum Ausgangsort bestehen, deren Benutzung den Fahrgästen zuzumuten ist“. Diese Regelung kann als Argument für möglichst zentrale und mit den übrigen Verkehrsträgern gut verknüpfte Fahrgastumschlagplätze betrachtet werden.

England

In *England* bietet sich im Vergleich zur Schweiz und zu Deutschland eine grundlegend andere Situation dar. Bedingt durch die Tatsache, dass die Eisenbahn zu Beginn des letzten Jahrhunderts bereits privatisiert war, wurde auch den Busunternehmen kaum staatliche Restriktionen auferlegt. Nach einer zwischenzeitlich erfolgten Verstaatlichung der Bahn (British Rail) erfolgte ab 1980 die nächste Privatisierungswelle sowohl von Bahn wie auch den Busunternehmen. Heute werden praktisch alle Busverkehrsleistungen im freien Wettbewerb ohne staatliche Eingriffe erbracht, einzig minimale Sicherheitsstandards und bestimmte Wettbewerbsregeln sind gemäss „Public Passenger Vehicles Act“ von 1981 einzuhalten. Dieses Gesetz unterscheidet auch nicht zwischen Linien- und Gelegenheitsverkehr sondern nach Einsatzdistanz zwischen „local“ (bis 15 Meilen) und „other services“. Einzig wenn das Angebot in bestimmten Gebieten nicht den „sozialen Erfordernissen“ genügt (z.B. in ländlichen Gebieten), können die Behörden öffentliche Ausschreibungen nach den EU-Beschaffungsrichtlinien lancieren, wobei die Verkehrsleistung, Fahrzeuge und Fahrpreise z.T. vorgängig spezifiziert werden. Diese Deregulierung anfangs der achtziger Jahre brachte den Busunternehmen insbesondere im Intercity-Verkehr (innerstaatlicher Fernverkehr) höhere Marktanteile und den Kunden attraktivere Preise und zwang im Gegenzug auch die British Rail zu mehr Kundenorientierung. Heute stellt sich die Lage, besonders beim lokalen Busverkehr, etwas weniger positiv dar: Die Dienste werden statt von anfänglich 2'000 Omnibusunternehmen nur noch von sechs Gesellschaften durchgeführt. Sich auf gleichen Strecken konkurrenzierende Linien haben z.T. die Preise nach oben angeglichen. Die Auslastung ist stark zurückgegangen, Kombitickets und koordinierte Fahrpläne sind ein Fremdwort, ebenso hat die Fahrgastinformation gelitten. Eine Ausnahme stellt der Grossraum London dar. Hier gilt, wie in der Schweiz, das Prinzip der Ausschreibung, also Konkurrenz um eine Strecke und nicht auf einer Strecke. Die Auslastung der Busse blieb gleichbleibend hoch. Beim Intercity-Langstreckenverkehr hat

sich die Deregulierung jedoch als positiver Schritt erwiesen, die Kundenorientierung nahm zu, die Fahrpreise nahmen ab.

Frankreich

In *Frankreich* regelt das Orientierungsgesetz für den Binnenverkehr (Loi d'orientation des transports intérieurs“) von 1982 den gesamten öffentlichen Personenverkehr. Im Bereich des nicht-städtischen Personenverkehrs wird unterschieden in reguläre öffentliche Linienverkehre, Anmietverkehr, Werksverkehre und Gelegenheitsverkehre. Es werden jedoch weder für den Nah- noch Fernverkehr Konzessionen verteilt, sondern die Gebietskörperschaften (Region bzw. Departement) binden Verkehrsunternehmen mittels Verträgen an gewisse Verkehrsleistungen. Ist der Vertrag einmal geschlossen, gilt das Ausschliesslichkeitsprinzip auf einem bestimmten Verkehrsnetz. Für den Gelegenheitsverkehr vergeben die Departemente sogenannte Erlaubniskarten mit 10-jähriger Gültigkeit. Im nationalen Gelegenheitsverkehr gibt es praktisch keine Reglementierung. Im internationalen Transport wird unterschieden zwischen Fahrten mit Fahrtziel im Ausland oder eines Teils der Fahrt im Ausland und Fahrten mit Fahrtziel Bahnhöfe, Seehäfen und Flughäfen. Bei diesen darf nur eine Gruppe ausländischer Reisender ohne Unterwegsaufnahme von zusätzlichen Fahrgästen transportiert werden.

Niederlande

In den *Niederlanden* wird beim Linienverkehr unterschieden zwischen Stadtverkehr und städteverbindendem und regionalem Verkehr. Letzterer wird von der Landesregierung einem Regionalverkehrsunternehmen für einen unbefristeten Zeitraum übertragen. Seit 1988 dürfen sich auch privatwirtschaftliche Unternehmen im Überlandverkehr beteiligen. Der Gelegenheitsverkehr wird sehr umfassend, jedoch in ganz ähnlicher Weise wie Deutschland und der Schweiz definiert. Es wird unterschieden nach Ausflugsfahrten, Tagesfahrten, Mehrtagesfahrten, Pendeltouren, Anmietverkehr, Incoming-Verkehr und Gruppenreisen.

3.3 Anbieter- und Angebotsstruktur

Im folgenden soll einleitend kurz auf die Organisation der schweizerischen Carreisebranche eingegangen werden. Danach wird die Anbieter- und Angebotsstruktur charakterisiert. Diese Charakterisierung kann zweckmässigerweise nach den Merkmalen Unternehmensgrösse, Einsatzbereich (Linien- oder Gelegenheitsverkehr) und Spezialisierungsgrad vorgenommen werden.

3.3.1 Organisation der schweizerischen Carreisebranche

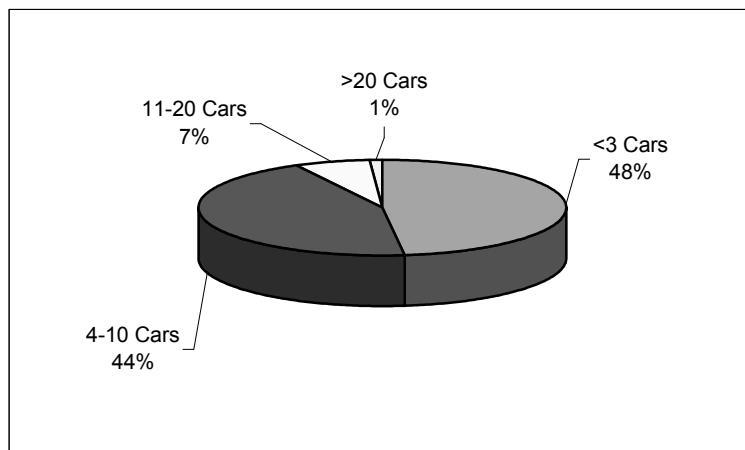
Dachverband der schweizerischen Carbranche ist die Fachgruppe Car innerhalb des Nutzfahrzeugverbandes ASTAG. Knapp 400 der 449 schweizerischen Carunternehmen sind hier Mitglied, davon ein Grossteil der Kleinbetriebe. Diese Fachgruppe nimmt einige übergeordnete Interessen der Branche wahr, wie z.B. Garantiefonds zur Absicherung der Finanzen bei Reiseveranstaltungen, Halten des Qualitäts-Gütesiegels Schweiz Tourismus, Förderung des Car-Images mit verschiedenen Massnahmen, Lobby-Tätigkeit auf politischer Ebene z.B. bei Fragen der Besteuerung etc. Von den Branchenvertretern würde ein noch höherer Organisationsgrad unterstützt, z.T. hier wird die bisher mangelnde Durchsetzungskraft bemängelt.

Weiter existieren Verbandsstrukturen auf regionaler Ebene, so z.B. der Carverband Berner Mittelland oder der Carhalterverband Zürich (inklusive Teile von Schwyz, Zug und Aargau).

3.3.2 Unterscheidung nach Unternehmensgrösse und Spezialisierungsgrad

Die Carbranche in der Schweiz setzt sich mehrheitlich aus Klein- und Kleinstunternehmen zusammen. Gliedert man nach Unternehmensgrösse (gemessen in Anzahl Cars), so ergibt sich die folgende Aufteilung der insgesamt 446 Unternehmen:

Abbildung 3-2: Aufteilung nach Unternehmensgrösse



Quelle: Ackermann 2001⁸⁰

Es fällt auf, dass grössere Unternehmen kaum vertreten sind, die allermeisten Unternehmen verfügen über weniger als 10 für den Gelegenheitsverkehr einsetzbare Fahrzeuge. 68 Unternehmen (15.2%) verfügen gar nur über 1 Fahrzeug. Kleinunternehmen sind vornehmlich Familienbetriebe, welche beinahe zur Hälfte nur 1-2 Familienmitglieder beschäftigen (VENETZ 1999⁸¹).

Viele Unternehmen sind jedoch nicht ausschliesslich im Gelegenheitsverkehr tätig. 118 Unternehmen (26%) verfügen über Busse, welche im Linienverkehr (ÖPNV und Regionalverkehr) eingesetzt werden.

Tabelle 3-1: Anzahl Unternehmen mit Linienbussen

Grösse der Unternehmen [Anzahl ReiseCars]	Anzahl der Betriebe mit Linienbussen	Anteil innerhalb der Unternehmensgrösse in %
<3	38	17.8
4-10	64	32.5
11-20	15	50
>20	1	20

Quelle: Ackermann 2001

In der Tabelle nicht enthalten ist Postauto Schweiz, welche mit ihren Bussen zum überwiegenden Teil im Regionalverkehr tätig ist, aber auch über einige ReiseCars verfügt. Im Prinzip bietet Postauto Schweiz in ihren Postauto-Regionen das gesamte Sortiment der Carreisebranche an. Im Linienverkehr sind speziell die sogenannten Route Express Lines zu nennen (neben den unzähligen Linien im Regionalverkehr, die allerdings mit Linienbussen betrieben werden), die z.T. als innerstaatliche Fernverkehrslinien bezeichnet werden können (Chur-St.Moritz-Lugano) oder auch grenzüberschreitend verkehren (Saas Fee-Domodossola). Sie werden allerdings eindeutig touristisch vermarktet („attraktive Postauto-Strecken“, „Pässefahrten“ etc.).

⁸⁰ Ackermann, 2001, S. 130-156

⁸¹ Venetz, 1999, S. 13

Daneben werden potentiellen Kunden sogenannte Erlebnisfahrten angeboten. Beispiele hierfür z.B. für die Region Bern-Freiburg-Solothurn wären die Besichtigung einer Emmentaler Schaukäserei, diverse Wanderungen oder Wintersport im Gantrischgebiet. Der Transport der Fahrgäste erfolgt jedoch häufig innerhalb des normalen nach Fahrplan verkehrenden Liniendienstes, es wird also quasi ein Reiseprogramm mit dem Liniendienst verbunden, wobei sich diese Angebote aufgrund der Benutzung des Regionalverkehrs zwangsläufig auf den regionalen Bereich beschränken.

Schliesslich können auch Fahrzeuge für Hochzeitsfahrten, Betriebsausflüge, Vereinsanlässe oder Schulreisen gebucht werden. Hier kommen dann in erster Linie eigentliche Reisecars zum Einsatz.

Postauto Schweiz sieht sich damit in der relativ komfortablen Lage sowohl Linienverkehr (von den Kantonen bestellt und abgegolten, relativ sichere und regelmässige Einnahmequelle) als auch Gelegenheitsverkehr anbieten zu können. Es ist dies eine Kombination, welche auch von den Carreiseunternehmern, wie oben dargestellt, bereits verfolgt und in Zukunft vermehrt angestrebt wird oder werden sollte.

Carunternehmen, welche Gelegenheitsverkehr betreiben, sind meistens sowohl im Auftragsverkehr wie im Tour-Operating tätig. Die Gewichtung der beiden Bereiche fällt je nach Unternehmen jedoch unterschiedlich aus.

Auftragsfahrten beinhalten mehrheitlich das Erbringen der Transportleistung, nur in seltenen Fällen ist ein aufwändiges Tour-Operating mit Organisation von Verpflegung und Unterkunft gewünscht.

Beim Tour-Operating Geschäft hingegen schnürt der Carunternehmer ein ganzes Angebotspaket, welches nicht nur Fahrtleistungen, sondern auch Unterkunft, Verpflegung, Besichtigungen etc. beinhaltet. Die Kommissionszahlungen können damit gesenkt werden, zudem kann von günstigen Tarifen anderer Dienstleister profitiert werden (BUCHARD 1995⁸²).

Es zeigt sich jedoch, dass gerade Kleinunternehmen häufig über eine ungenügende Grösse verfügen, um mit den grossen Tour Operator mithalten zu können. Den Unternehmen fehlt in vielen Fällen auch die Verwaltungskompetenz, um ein befriedigendes Paket schnüren zu können (BUCHARD 1995⁸³). Zudem wurde von der Branche darauf hingewiesen, dass das Aufkommen und die Einzugsgebiete in vielen Fällen zu klein sind, um sich ausschliesslich mit Tour Operating im Markt behaupten zu können. Eine gängige Praxis besteht darin, Auftragsfahrten, welche einen Bus nicht ganz auslasten, noch für Einzelfahrgäste zu öffnen. Somit ergibt sich eine Mischform zwischen Auftragsfahrt und Tour-Operating.

Grössere Unternehmen haben zum Teil diversifiziert und bieten nicht nur Carreisen an, sondern fungieren als komplettes Reisebüro mit Flugreisen und Autovermietung.

Bei den im Gelegenheitsverkehr tätigen Unternehmen kann noch unterschieden werden zwischen den

- *Generalisten*, welche über eine breite Angebotspalette verfügen und somit auf ein weites Kundensegment abzielen, und den
- *Spezialisten*, welche sich meist auf Nischenprodukte spezialisiert haben.

Die allermeisten Anbieter sind Generalisten. Von einer Spezialisierung wird eher abgeraten, da sonst wichtige Kundensegmente wegfallen oder nicht berücksichtigt werden (BUCHARD 1995⁸⁴).

Doch nicht nur die Angebote sind selten auf eine Spezialisierung ausgerichtet, auch das Personal erfüllt häufig mehrere Funktionen. So ist bei ca. 60% der Unternehmen der Chauffeur zugleich auch noch Reiseleiter. Damit werden bestimmte Anforderungen an

⁸² Buchard, 1995, S. 15

⁸³ Buchard, 1995, S. 17

⁸⁴ Buchard, 1995, S. 16

die Chauffeure gestellt, welche nicht nur Sicherheit und Pünktlichkeit, sondern auch Freundlichkeit und gute Sprachkenntnisse beinhalten (VENETZ 1999⁸⁵).

3.3.3 Anbieter und Angebote im Linien- und Gelegenheitsverkehr

Die Anteile der Angebotsformen (grenzüberschreitender) Linien- und Gelegenheitsverkehr sind nicht eindeutig abzuschätzen. Der weitaus grösste Teil der Unternehmen in der Schweiz ist jedoch ausschliesslich im Gelegenheitsverkehr tätig.

Linienverkehr

Derzeit verfügen 200 Linien über eine Bewilligung des BAV. Noch hängig sind rund 60 Gesuche für einen Liniendienst im Raum des ehemaligen Jugoslawien und weitere 80 für sonstige Destinationen. Grundsätzlich werden 2 Linien pro Strecke bewilligt, für eine zusätzliche Linie muss der Bedarf ausgewiesen werden können.

Im Linienverkehr sind hauptsächlich die Destination und die Fahrplandichte von Bedeutung. Die grössten Anbieter von Linienfernverkehr in der Schweiz sind Eggmann-Frey AG, EBA „Eurobus“ Genf sowie Autotourisme Lemman AG, eine Zweigniederlassung der spanischen ALSA-Gruppe. Grundsätzlich wird der Fernverkehr durch diese drei Firmen unter dem Markennamen „Eurolines“ vermarktet. Jährlich werden durch diese Firmen ca. 380'000 Passagiere transportiert.

Der Markt für den Fernverkehr ist in der Schweiz relativ klein, aber aufgrund des hohen Ausländeranteils interessant, da besonders Gastarbeiter von den Dienstleistungen der Carbranche Gebrauch machen (sog. „ethnischer Verkehr“). Passagiere aus osteuropäischen Staaten nutzen die Angebote des Reisebusses, um Verwandte zu besuchen, eine saisonal bedingte Arbeit anzunehmen oder die Schweiz auf günstige Weise kennen zu lernen. Schweizer können für die Angebote im Linienverkehr kaum gewonnen werden, da die Preisdifferenz zum Flugzeug oft zu klein ist. Ein weiteres Problem ist die Unwissenheit der Leute. So kennen die meisten Leute die Angebote der Reisebusses im Linienverkehr gar nicht (BARICIC 1999⁸⁶).

Die Staaten aus dem ehemaligen Ostblock bilden heute und auch in Zukunft eines der Hauptziele des Linienverkehrs aus der Schweiz. Besonders Destinationen in Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Rumänien, Jugoslawien, Kroatien, Bosnien-Herzegowina und Mazedonien werden oft angefahren. Dazu kommen noch Ziele in Spanien, Portugal, Süditalien und London. Während die Angebote auf die Iberische Halbinsel eher abnehmen, konnten in Osteuropa nach dem Wegfall des Eisernen Vorhangs neue Destinationen aufgebaut werden (BARICIC 1999⁸⁷).

Dass der Carreiseverkehr besonders nach Ost- und Südosteuropa so erfolgreich ist, erklärt sich nicht nur durch den hohen Anteil der in der Schweiz lebenden Gastarbeiter aus diesem Raum, sondern auch durch die oft mangelhaften Angebote der (süd-)osteuropäischen Bahnen. Der Reisebus bietet hier eine sinnvolle Ergänzung des öffentlichen Verkehrs.

Touristisch werden die Angebote des Linienverkehrs wenig genutzt, gemessen an den Personenfahrten machen sie lediglich 10% aus.

Gelegenheitsverkehr

Unzählige kleine Unternehmen bieten in der Schweiz Gelegenheitsfahrten mit dem Reisebus an. Die Unternehmen sind häufig regional ausgerichtet, somit unterscheiden sich auch deren Angebote ganz beträchtlich. Während zum Beispiel Carunternehmen

⁸⁵ Venetz, 1999, S. 15-17

⁸⁶ Baricic, 1999, S. 1

⁸⁷ Baricic, 1999, S. 23

aus dem Raum Bern mit grossem Erfolg Konzertfahrten zum Hallenstadion in Zürich anbieten, fällt dieses Segment für Unternehmen aus dem Raume Zürich aufgrund der geographischen Lage völlig weg. Bedingt durch diese kleinräumigen Spezialisierungen ist es schwierig, einen umfassenden Überblick über die bestehenden Angebote zu gewinnen.

Dennoch können für das Angebot im Gelegenheitsverkehr diverse Unterscheidungsmerkmale getroffen werden (vgl. auch Kap. 2.1.3). So kann unterschieden werden nach

- Organisation der Gäste (Gruppen/Auftragsverkehr versus Individualreisende/Tour Operating)

In Bezug auf die Organisationsform der Gäste kann festgestellt werden, dass bei den meisten Unternehmen die Gruppenreisen ein wichtiges Standbein bilden. Sie machen über 60% des Angebotes aus (VENETZ 1999⁸⁸). Demgegenüber schlagen die Individual-/Katalogreisen, die mit einem ungleich höheren Werbeaufwand verbunden sind, mit 37% und der Bereich Incoming mit 20% zu Buche⁸⁹. Die Angebote des Tour-Operating fallen häufig in die Kategorie der Pauschalreise⁹⁰. Auch Pauschalreisen stellen einen wichtigen wirtschaftlichen Faktor vieler Carreiseunternehmen dar. Je nach Unternehmen macht der Umsatz, welcher mit Pauschalreisen erreicht wird, 30 – 50% des gesamten Umsatzes aus (BLATTNER 1990⁹¹). Die innerhalb der Carbranche umstrittenen Werbefahrten werden von 29% der Unternehmen durchgeführt. Manche Unternehmer glauben, mit den Werbefahrten könnten zusätzliche Kunden gewonnen werden, andere wiederum sind der Meinung, diese Fahrten schadeten nur dem Image der gesamten Branche. Werbefahrten dienen der besseren Auslastung der Flotte.

- Dauer der Ausflüge (Tagesausflüge, Mehrtages(rund)reisen etc.)

Bei der Dauer der Ausflüge sind vor allem Tagesausflüge sehr bedeutsam, sie machen in Regel den Hauptanteil des Angebotes eines Unternehmens aus

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die vielfältigen Angebote im Auftragsverkehr und Tour Operating.

⁸⁸ Venetz, 1995, S. 22

⁸⁹ der Anteil Incoming-Verkehr bezieht sich sowohl auf die Gruppenreisen wie auch das Tour Operating

⁹⁰ Eine Pauschalreise setzt sich aus der Beförderungsleistung des Unternehmers, einer Übernachtung sowie einer Drittleistung zusammen (z.B. Verpflegung, Eintritt, Führung etc.). Für das Erbringen einer Pauschalreise ist eine Reisegarantie-Versicherung notwendig.

⁹¹ Blattner, 1990, S. 10

Tabelle 3-2: Angebotstypisierung im Gelegenheitsverkehr

	Auftragsverkehr	Tour Operating
Organisation der Gäste	Gruppen ⁹²	Individuell
Dauer der Fahrt	Ein- bis mehrtägig	Ein- bis mehrtägig
Art des Angebots	Ausflugsfahrten von Vereinen, Hochzeiten, Firmen etc.	Events: Musicals, Konzerte, Opern, Festivals, Ausstellungen, Märkte, Sportveranstaltungen etc.
	Transport bei Kongressen	Ausflüge: Städte, Sehenswürdigkeiten, Bergfahrten,
	City Tours	Thematische Reisen: Kunst, Wein, Architektur, etc.
	Werbefahrten	Urlaub: Wellness, Badeferien etc.
		Aktivitäten: Ski, Wandern, Velo, Vergnügungsparks etc.
		Pilgerfahrten

Dazu einige konkrete Beispiele:

Typisch für Angebote *innerhalb der Schweiz* sind Ausflüge zu touristischen Reisezielen, so z.B. aufs Jungfrauoch, den Titlis, den Rheinfall, Engelberg, Heidiland, Einsiedeln, Luzern etc. Diese Angebote richten sich z.B. an Touristen, die wenige Tage in Zürich verbringen und in kurzer Zeit möglichst viel sehen möchten, sehr beliebt bei Touristen aus den USA, Indien und Japan. Innerhalb der Schweiz werden jährlich etwa 190'000 Busreisen ab einer Übernachtung durchgeführt (LAESSER 2001⁹³). Die wichtigsten Destinationen dieser Reisen sind Graubünden, das Oberwallis und die Ostschweiz.

Bei Reisen *ins Ausland* führen einzelne Unternehmen spezielle Reisen für bestimmte Zielgruppen im Angebot:

- Angebote für junge Leute: Vereinzelt existiert ein eigenes Label, um Angebote für junge „fun-orientierte“ Leute zu kennzeichnen. Billige Angebote (besonders im Bereich Badeferien) mit geringem Komfortanspruch.
- Angebote für Familien: Es existieren spezielle Angebote für Familien mit geringem Budget und dem Bedarf nach Spass und Abwechslung. Hier gibt es auch Betreuungsangebote für Kinder und diverse Ausflugsmöglichkeiten.
- Vereinzelt im Angebot sind auch Pilgerfahrten zu den bekannten Zielen in Frankreich, Deutschland, Österreich, Spanien, Italien und Jugoslawien. Das Kundensegment besteht aus der mittleren bis älteren Generation und ist meist ziemlich zahlungskräftig (BLATTNER 1990⁹⁴).

Die meisten Angebote richten sich jedoch an ein breites Publikum. Mit den diversen Angeboten werden Personen angesprochen, welche ohne grosse Anstrengungen in möglichst schneller Zeit viel sehen möchten, und dies zu einem kostengünstigen Preis.

Der Reisecar ist zudem ein wichtiger Leistungsträger für den Schweizer Tourismus, insbesondere für die Gäste *aus dem Ausland*, unabhängig vom Verkehrsmittel, mit welchem diese in die Schweiz einreisen. Auf den sogenannten Incoming-Bereich entfallen ca. 30% aller Carreisen mit Zielen in der Schweiz:

⁹² Wie bereits an früherer Stelle erläutert, werden Auftragsfahrten zur besseren Auslastung des Cars auch auf dem Markt angeboten, so dass eine Mischform stattfinden kann

⁹³ Laesser, 2001, S. 4

⁹⁴ Blattner, 1990, S. 10

Tabelle 3-3: Incoming-Verkehr

Total Carreisen mit Zielen in der Schweiz (1998)	600'000 – 700'000
Davon Incoming (1997)	193'033
Anzahl Gäste aus Incoming	6.3 Mio.

Quellen: Laesser 2001⁹⁵; Schweizer Tourismus-Verband⁹⁶

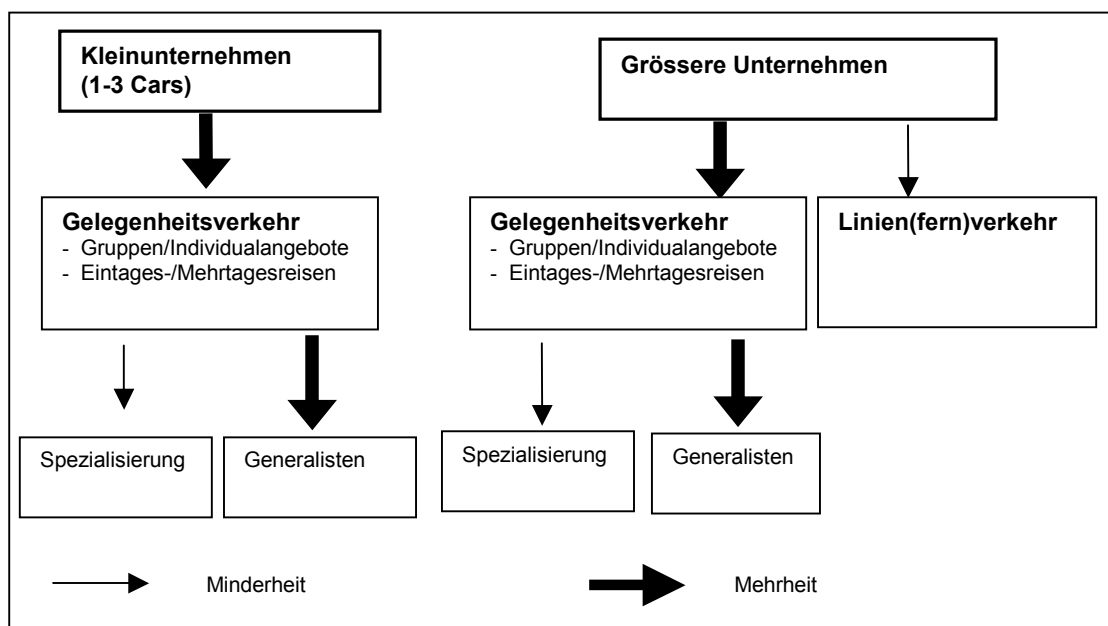
LAESSER (2001) macht eine Abschätzung des Incoming-Potenzials ab Flughafen Zürich. Wird davon ausgegangen, dass bei den Ferienreisenden 10% – 20% den Reisecar benutzen, ergibt sich alleine ab Zürich Flughafen ein Markt von 70'000 bis 140'000 Carreisen. Die Angebote von ausländischen Unternehmen in die Schweiz konzentrieren sich auf einzelne Städte sowie die landschaftlichen Sehenswürdigkeiten besonders in den Alpen. Bei Städtereisen ist die Nachfrage stark vom Herkunftsland der Gäste abhängig (LAESSER 2001⁹⁷).

Fazit und Zusammenfassung

Alles in allem ist die Angebotsstruktur nicht sehr dynamisch. Neue Angebote werden zum Teil nur sehr schwer aufgenommen und sind mit einem hohen Werbeaufwand verbunden. Zudem erzeugt die Haftung des Unternehmens bei Pauschalreisen ein nur schwer tragbares Risiko, besonders im Bereich der neuen Freizeitsportarten, wie Bungee jumping. Daher sind solche „innovative“ Angebote auch nur sehr selten anzutreffen. Behindernd kommt hinzu, dass den Carunternehmen häufig die Kompetenz für fundierte Themenreisen abgesprochen wird, so dass es für sie schwierig wird, neue Angebote auf den Markt zu bringen⁹⁸.

Die folgende Darstellung vermittelt noch einmal einen Überblick über die Struktur von Anbieter und Angebot:

Abbildung 3-3: Branchenstruktur ausgehend von der Unternehmensgrösse



⁹⁵ Laesser, 2001, S. 10

⁹⁶ Schweizer Tourismus-Verband, 2000, S. 27

⁹⁷ Laesser, 2001, S. 2-4

⁹⁸ Mündliche Angaben der Fachgruppe Car des ASTAG

3.3.4 Strukturen in anderen europäischen Ländern

Der Vergleich mit den Strukturen in anderen europäischen Ländern gestaltet sich z.T. recht schwierig, die vorliegende Angaben aus BAST (1999) beziehen sich in der Regel auf den gesamten Busverkehr, schliessen also den öffentlichen Personennahverkehr mit ein. Trotzdem lassen sich gewisse Vergleiche ziehen.

Deutschland

In *Deutschland* bietet sich in der Tendenz ein mit der Schweiz vergleichbares Bild: Viele Kleinunternehmen und hohe Regionalisierung. Gemäss BAST (1999) kann in Deutschland von ca. 100 regionalen Märkten ausgegangen werden, wobei auch die Marktführer in den Teilmärkten selten mehr als 20 Busse aufweisen. Typisch auch der Angebotsmix, den ca. 80% der kleineren Unternehmen mit 10-15 Bussen bieten. Neben dem Gelegenheitsverkehr (Gruppenreisen und Tour Operating) wird auch noch im lokalen und regionalen Linienverkehr und im Schulbusverkehr mitgemischt. Der Linienverkehr stellt dabei der sichere und planbare Teil der Einnahmen dar und bietet einen Risikoausgleich zum schwierig gewordenen Markt des Gelegenheitsverkehrs mit dem hohen Preisdruck. Die Unternehmen sind in der Regel sowohl Transporteure als auch Veranstalter. Ebenfalls weit verbreitet ist das Dazumieten von Fahrzeugen anderer Unternehmen im Bedarfsfall. Die Jahresumsätze bei den Unternehmen variieren zwischen einer halben Million DM (kleine Unternehmen) bis ca. 40 Mio. DM bei den ganz grossen.

England

In *England* besteht die Branche ebenfalls aus relativ vielen kleinen Unternehmen. Erstaunlich ist dabei, dass diese kleinen Unternehmen (bis 6 Busse) nur einen marginalen Anteil an den im „local traffic“ (innerhalb 24km-Zone, eigentlicher ÖPNV) zurückgelegten Kilometern haben. Sie sind folglich grösstenteils im Bereich „other services“ tätig. Neben den vielen Kleinunternehmen bestehen einige wenige Grosskonzerne, welche zusammen rund 40% aller zugelassenen Busse betreiben (die grössten Unternehmen verfügen über je 7'000-8'000 Busse). Es handelt sich dabei um eigentliche Tourismuskonzerne mit z.T. eigenen Hotels.

Frankreich

In *Frankreich* haben über 80% der rund 8'000 Unternehmen nur maximal fünf Busse (und häufig nicht mehr als 2 Beschäftigte), nur 1 % der Unternehmen verfügen über mehr als 100 Busse. Je nach Quellen zwischen 2'000 und 3'000 Unternehmen sind in der Bustouristik (Transport routier de voyages) tätig. Speziell in Frankreich sind die häufigen Beteiligungen von Grosskonzernen (z.B. Banken, Vivendi, Cariane-SNCF) an den grossen Busunternehmen. Die fünf grössten Busunternehmen halten ca. 40% aller zugelassenen Busse. Ca. 30% aller zurückgelegten Kilometer werden im Gelegenheitsverkehr zurückgelegt, der Rest im Linienverkehr, ein Viertel davon im „Überlandlinienverkehr“.

Niederlande

In den *Niederlanden* bestand bis vor kurzem noch eine klare Trennung von Unternehmen, die im Linienverkehr tätig sind und solchen die ausschliesslich sich mit Bustouristik (Gelegenheitsverkehr) befassen. Diese Trennung ist mehr und mehr in Auflösung begriffen, immer mehr Unternehmen versuchen sich in beiden Feldern. Von ca. 500 Unternehmen, die im Gelegenheitsverkehr tätig sind, verfügt rund die Hälfte nur über bis zu fünf Bussen, ein Drittel verfügt über durchschnittlich 11 Busse, 4% dieser Unternehmen verfügen über 28% aller Busse. Vereinzelt sind Unternehmen auch auf

dem deutschen Markt tätig, so werden über Reisebüros in Nordrhein-Westfalen z.B. Reisen nach Spanien angeboten.

3.3.5 Wirtschaftliches Umfeld

Marktlage und Entwicklungen im Umfeld

Das Umfeld des Car-tourismus in der Schweiz ist geprägt durch eine Stagnationsphase, in der die Nachfrage rückläufig ist und das Angebot relativ homogen bleibt. Dies führt zu einem verstärkten Wettbewerb, der sich in einem hohen Preisdruck manifestiert.

Durch die bilateralen Verträge mit der EU und der bevorstehenden Ost-Erweiterung der EU verändert sich das verkehrspolitische Umfeld in Europa. Die Carbranche in der Schweiz wird zunehmend der Konkurrenz aus dem Ausland ausgesetzt. Dies gilt sowohl für den Linien- wie auch für den Gelegenheitsverkehr.

Im Bereich des Linienverkehrs wird insbesondere mit einem starken Lohndruck zu rechnen sein. Zurzeit dürfen Unternehmungen aus Nicht-EU Staaten in der Schweiz eine Linie nur dann eröffnen, wenn mindestens 30% der Fahrten von einem Schweizer Unternehmen erbracht werden (Poolzwang). Damit soll ein zu grosser Lohndruck von Seiten des Auslandes verhindert werden. Mit der EU-Osterweiterung wird dieser Schutz jedoch weitgehend aufgehoben werden.

Situation innerhalb der Branche

Die Branche ist heute bereits geprägt von Überkapazitäten und zudem auf längeren Strecken sowohl im Linien- als auch im Gelegenheitsverkehr starker Konkurrenz durch den (billigen) Flugverkehr ausgesetzt. Auf nationaler Ebene sind die öffentlichen Verkehrsmittel wie Bahn und Postauto mit attraktiven Angeboten für Gruppen zu einer starken Konkurrenz für die Carunternehmen geworden.

Zur besseren Auslastung der Kapazitäten werden daher zum Teil ruinöse Preisstrategien verfolgt (BIGA 1995⁹⁹). Preisargumente sind ein wichtiger Aspekt in der Werbung.

Der unerbittliche Verdrängungskampf lässt die Wirtschaftlichkeit der ganzen Branche leiden. Dies führt auch dazu, dass auch nicht-kostendeckende Angebote geführt werden (VENETZ 1999¹⁰⁰). Daraus resultieren Wettbewerbsverzerrungen und negative Auswirkungen auf das Image von Carreisen.

Der Preisdruck und Konkurrenzkampf treffen die gesamte Branche. Kleinunternehmen können zwar flexibler auf Veränderungen reagieren, doch ihr Spielraum ist meistens begrenzt. Besonders bei Familienunternehmen wird die Konkurrenzfähigkeit mit einer stärkeren zeitlichen Belastung der Arbeitskräfte bezahlt (BAST 1995¹⁰¹). Bei vielen Unternehmen bestehen vor allem in den folgenden Bereichen noch erhebliche Mängel:

- Schulung des Personals
- Ausarbeitung von Unternehmenskonzepten
- Nutzung von Synergien
- Nutzung der EDV-Systeme
- Nicht kostendeckende Preisgestaltung; es fehlt das Bewusstsein für die Kostenkalkulation
- Anbieten von Werbefahrten, welche der Branche einen enormen Image-Schaden beschere. Diese Werbefahrten beeinflussen vor allem das Bild der Nicht-Carkunden und lassen sie eher abweisend auf andere Angebote reagieren (VENETZ 1999¹⁰²).

⁹⁹ BIGA, 1995, S. 13-18

¹⁰⁰ Venetz, 1999, S. 38ff

¹⁰¹ BAST, 1995, S. 31

¹⁰² Venetz, 1999; S. 40-44

Die Branchenvertreter weisen jedoch auf den stattfindenden Generationenwechsel bei etlichen Unternehmungen hin, welcher einen Strukturwandel einleitet. So verfügen immer mehr Unternehmen über strategische Planungen mit einem dazugehörigen Finanzierungskonzept. Betriebe ohne Unternehmenskonzepte und längerfristigen Investitionsplanungen werden in Zukunft nicht am Markt bestehen können. Es wird erwartet, dass in Zukunft noch eine vermehrte regionale Ausrichtung stattfinden wird. Die Unternehmer sind jedoch zuversichtlich, mit qualitativ hochwertigen Angeboten und gutem Preis-Leistungs-Verhältnis am Markt bestehen zu können.

Bei den im Gelegenheitsverkehr tätigen Unternehmen klappt die Zusammenarbeit besonders bei Hochbetrieb gut, man hilft sich gegenseitig aus um Spitzen zu brechen. Im Bereich des Linienverkehrs streben grösseren Unternehmen Zusammenschlüsse an, z.T. auch Allianzen mit ausländischen Grossunternehmen zur Stärkung der internationalen Marktposition.

3.4 Volks- und betriebswirtschaftliche Aspekte

3.4.1 Volkswirtschaftliche Bedeutung

Wertschöpfung

Angaben zur Wertschöpfung der Carreisbranche sind beim Bundesamt für Statistik nicht erhältlich. Die gesamte Wirtschaftsgruppe „Personen-Strassenverkehr“ trägt jedoch unter 1% zur gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung bei. Die Carreisebranche macht total ca. 500 Mio. Fr. Umsatz pro Jahr¹⁰³.

Der Beitrag zur touristischen Wertschöpfung betrug im gleichen Zeitraum 1.2% (LITRA 1999).

Arbeitsplätze

Die rund 450 Unternehmen bieten ca. 2'800 Arbeitsplätze. 34% der touristisch induzierten Arbeitsplätze im Personen-Strassenverkehr werden durch die Carbranche erbracht (VENETZ 1999¹⁰⁴).

Durch Carreisende induzierter Umsatz

4% der Touristen in der Schweiz benutzen einen Bus oder Reiseocar. Im Jahr 1997 reisten rund 193'000 ausländische Reiseocars in der Schweiz ein. Diese brachten rund 6.3 Mio. Gäste in die Schweiz, der Transitverkehr belief sich dabei auf 10% (SCHWEIZER TOURISMUS-VERBAND 2000¹⁰⁵).

Der wirtschaftliche Nutzen des Cartourismus ist nicht zu unterschätzen. Dazu einige verfügbare Beispiele:

Im Zürcher Gewerbe werden durch Carreisende jährlich 44.4 Mio. Fr. umgesetzt. Der grösste Teil davon geht auf das Konto der Hoteltouristen. Aber auch Tagestouristen und Passantentouristen geben Geld aus, so wurden 1997 in Zürich 6.6 Mio. Fr. durch dieses

¹⁰³ Als Vergleich dazu: Umsatz SBB-Personenverkehr Jahr 2000: 1.63 Mia Fr. (Teil des sog. Verkehrsertrags bestehend aus Personenverkehr, Güterverkehr und gemeinwirtschaftlichen Leistungen, Quelle: SBB: Zahlen 2000); Nettoumsatz Jahr 2000 Postauto Schweiz: 447 Mio Fr. (Quelle: Geschäftsbericht 2000 Schweizerische Post)

¹⁰⁴ Venetz, 1999, S. 5

¹⁰⁵ Schweizer Tourismus-Verband, 2000, S. 25-27

Segment umgesetzt (TIEFBAUAMT ZH 1998). In Deutschland wird mit durchschnittlichen Ausgaben von 55.40 DM pro Tagestourist gerechnet (BDO¹⁰⁶).

Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr sind häufig einer Carfahrt vor- oder nachgelagert. Damit konnten die städtischen Verkehrsbetriebe Zürichs 1997 einen Umsatz von 2.3 Mio. Fr. generieren (TIEFBAUAMT ZH 1998). Bei Grossveranstaltungen wie z.B. der Streetparade reisen sehr viele Besucher mit dem Reise-car an, allerdings liegen keine Zahlen zu deren Umsatz vor. Zürich Tourismus erwirtschaftet beträchtliche Einnahmen aus dem Verkauf von Carreise-Arrangements.

Tagestouristen bringen dem Gewerbe in der Stadt Luzern rund 220 bis 320 Mio. Fr. Umsatz, von diesen Touristen reist ein grosser Teil mit dem Reise-car an¹⁰⁷. Dass der Hotelbetrieb ganzjährig geführt werden kann, ist vor allem ein Verdienst des Carreiseverkehrs.

In Genf wird die wirtschaftliche Bedeutung des (Reise-car)-Tourismus sehr hoch eingeschätzt, da 15'000 Arbeitsplätze direkt und 40'000 indirekt vom Tourismus abhängig sind.

Schwer abschätzbar ist der „Image-Effekt“, der sich bei diesen Touristen ergibt und der sie veranlasst, in der Heimat vermehrt Schweizer Produkte zu kaufen.

Die Carreiseunternehmen auf der anderen Seite sind sehr stark vom Tourismus abhängig: Die touristische Nachfrage macht 95% der Bruttoproduktion aus (BIGA 1995¹⁰⁸).

3.4.2 Betriebswirtschaftliche Aspekte der Carreisebranche

Markt- und Umsatzvolumen

Ein Reise-car generiert pro Einsatztag ein Umsatzvolumen von 1000 Fr. bis ca. 3000 Fr.¹⁰⁹; die Unternehmen erreichen jährlich durchschnittlich über 170 Einsatztage.

Das jährliche Umsatzvolumen der Carreisen im Gelegenheitsverkehr in die Schweiz wird auf 320 Mio. Franken geschätzt. Davon werden 176 Mio. (55%) vom Gruppenreiseverkehr erzielt, 144 Mio. (45%) sind regulär angebotene Carreisen (LAESSER 2001). Die Differenz zum jährlichen Gesamtumsatz der Branche von ca. 500 Mio. Fr. besteht aus dem Umsatz aus dem Linienverkehr (ca. 30 Mio. Fr.) sowie aus Übernachtungen und Drittleistungen.

Das Marktvolumen für Carreisen (mit mind. 1 Übernachtung) mit Quellen in der Schweiz, Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien mit Zielen in der Schweiz umfasste 1998 zwischen 600'000 bis 700'000 Reisen. Für Carreisen ab/nach Zürich Flughafen wird von einem Marktvolumen von 70'000 – 140'000 Reisen ausgegangen (LAESSER 2001).

Kostenstruktur

Die Anschaffungskosten eines Reise-cars liegen zwischen 400'000 und 700'000 Fr.¹¹⁰ Die Selbstkosten pro Einsatztag belaufen sich auf 800 bis 2'200 Fr.

Die Kostenstruktur ist durch hohe Fixkosten geprägt (über 70% der gesamten Kosten). Die Auslastung der Kapazitäten wird zum entscheidenden Faktor bei der Preisbildung und für den Unternehmenserfolg. Dies gilt insbesondere für den Gelegenheitsverkehr.

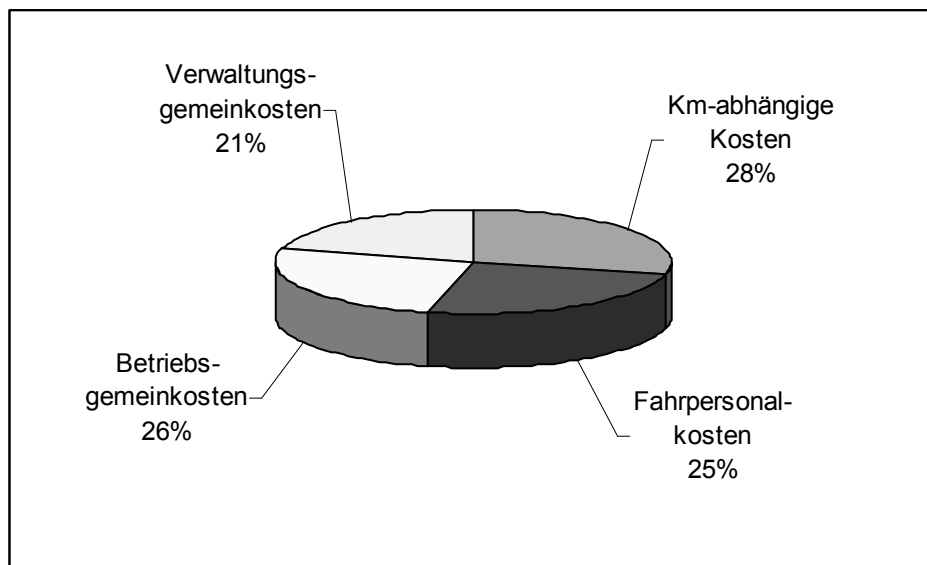
¹⁰⁶ BDO, Busfreundlicher Städtetourismus, S. 4

¹⁰⁷ Stadt Luzern 1993: Verkehrskonzept für Reisebusse. Ohne Angabe über das Erhebungsjahr. Berechnet wurde die Zahl aufgrund der Angaben zum Gesamtumsatz im Tourismus und dem Anteil, den die Tagestouristen am Gesamtumsatz erbringen. Als Vergleich: Umsatz im Tourismus 1998 in der Schweiz: 20.7 Mia Fr

¹⁰⁸ BIGA, 1995, S. 13-8

¹⁰⁹ Ganztagestarife nach ASTAG, abhängig von Einsatzdistanz, Gruppengrösse und Fahrzeug, Quelle: Tarifordnung ASTAG, gültig ab 1.1.2001

¹¹⁰ mündliche Auskunft der Vertreter der Fachgruppe Car der ASTAG

Abbildung 3-4: Aufteilung der Kosten beim Reiseкар¹¹¹

Die Kilometerkosten betragen in der Schweiz 3.50 – 3.80 Fr.¹¹², in der EU 1.50 Fr. bis 1.60 Fr. Der Kostenvorteil der ausländischen Konkurrenz ist also beträchtlich. Diese sehr hohe Kostendifferenz ist u.a. auf folgende Aspekte zurückzuführen:

- Die Carunternehmen in der EU legen pro Reiseкар deutlich mehr Kilometer zurück, damit werden die Fixkosten besser abgedeckt.
- Die Lohnkosten und Fixkosten in der EU sind tiefer
- Die Beschaffungskosten eines Reisecars in der EU sind bis zu 20% tiefer

Marketing und Verkauf

Die Marketing- und Verkaufsanstrengungen der Carreiseunternehmen sind, abgesehen von einigen Grossanbietern, eher „handgestrickt“. Dies hat natürlich auch mit der Atomisierung der Branche, der regionalen Ausrichtung sowie der Tatsache, dass die meisten Unternehmen kleine Familienbetriebe sind, zu tun.

Beim Gelegenheitsverkehr zeigt sich das folgende Bild:

Kleinunternehmen setzen vor allem auf Mund-zu-Mund-Propaganda und Stammkunden (das Führen einer Kundenkartei ist üblich). Häufig wird auch ein Inserat der Regionalzeitung platziert. Der Vertrieb erfolgt auf telefonischem Wege.

Grossunternehmen haben diesbezüglich bereits mehr Möglichkeiten und nutzen sie z.T. auch. In der Regel werden Kataloge angefertigt, die das aktuelle Angebot enthalten. Diese werden den Stammkunden und auch Reisebüros zugestellt. Zum Teil verfügen diese Unternehmen auch über ein eigenes Reisebüro, wo dann nicht nur Carreisen angeboten werden. Auch Grossunternehmen inserieren häufig in Zeitungen. Ein Internetauftritt ist ebenfalls üblich, allerdings ist das Buchen über das Internet derzeit noch nicht Standard. Angaben zu Lage und Erreichbarkeit der Haltestellen sind in der Regel ebenfalls vorhanden.

¹¹¹ Quelle: ASTAG: Kostenkalkulation für Nutzfahrzeuge, 2001

¹¹² Dieser Betrag bezieht sich auf die Kostenrechnung von im Gelegenheitsverkehr tätigen Unternehmungen

Im Linienverkehr scheinen Marketing- und Verkaufsanstrengungen aufgrund der bereits im Voraus definierten Zielgruppe keine grosse Rolle zu spielen. Destinationen, Fahrpläne und Tarife können über die Homepages der einzelnen Unternehmen (Eurolines, Gare routière de Genève) abgefragt werden, dies bedingt jedoch, dass der potentielle Fahrgast diese Leistungserbringer überhaupt kennt. Reservationen und Informationen werden hauptsächlich telefonisch getätigt.

3.5 Infrastrukturen und Intermodalität

3.5.1 Bedeutung des Reisecars für intermodale Verkehrsangebote

Quelle-Ziel-Beziehungen werden häufig unter Einsatz verschiedener Verkehrsmittel bewältigt. Bei drei von zehn ÖV-Wegen werden mehrere öffentliche Verkehrsmittel miteinander kombiniert, wobei gesamthaft 11% aller Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden (MIV 51%, Langsamverkehr 36%)¹¹³. Die Kombination ÖV-MIV wird bei 2% aller zurückgelegten Wege angewandt. Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel hat vielgestaltige Gründe:

- Bei der Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln muss häufig erst der Zugangspunkt (Haltestelle, Bahnhof, Flughafen) erreicht werden, bzw. zwischen Ausstiegspunkt und Ziel der Reise muss noch eine zusätzliche Strecke bewältigt werden.
- Begrenzte Reichweite von Verkehrsmitteln aus zeitlichen oder Komfortsgründen (MIV, Bahn). Dies führt z.B. zum Einsatz des Flugzeuges, was beim Zielflughafen zur Erreichung des endgültigen Zieles in der Regel zur Benutzung von weiteren Verkehrsmitteln führt.
- Eingeschränkte Zufahrt zum Zielort beim MIV z.B. aus (Strassen-) Kapazitätsgründen oder bei Nicht-Verfügbarkeit eines Abstellplatzes.

Der Einsatz von mehreren Verkehrsmitteln pro Weg oder Reise ist dann speziell zu begrüssen, falls dabei die spezifischen Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel zum Tragen kommen.

Es gilt jedoch grundsätzlich, dass eine optimale Verknüpfung (kurze Wege, abgestimmte Fahrpläne) der verschiedenen Verkehrsmittel erreicht werden sollte. Es ist dies ein Postulat, welches in verkehrspolitischen Zielsetzungen zumindest implizit vorhanden ist. Wichtig dabei ist der Übergang von Nah- zum Fernverkehr. Hier nehmen in den grösseren Städten die Bahnhöfe als zentrale Umsteigepunkte eine wichtige Position ein. Deshalb ist es in der Regel erstrebenswert, auch die Haltepunkte von Reise cars in diese zentralen Umsteigepunkte miteinzubeziehen¹¹⁴. Kurze Wege sind nicht zuletzt auch aufgrund der Notwendigkeit einer möglichst unkomplizierten Mitnahme von Gepäckstücken anzustreben.

3.5.2 Infrastruktur in Schweizer Städten und das Beispiel Expo.02

Vergleiche der Reise car-Infrastrukturen in den vom Linienfernverkehr bedienten Städten Genf, Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Lugano, Zürich und St. Gallen haben ergeben, dass diese Städte z.T. recht verschiedene Konzepte für den Carreiseverkehr aufweisen.

¹¹³ BfS, GFV: Wege der Schweizer, Ergebnisse des Mikrozensus Verkehr 1994

¹¹⁴ Untersuchungen in der Stadt Zürich zum Carparkraum Sihlquai ergaben, dass ca. 80% der Fahrgäste per ÖV, grösstenteils mit der Bahn, anreisen (ARCHIPEL 1999).

Im folgenden sollen diese im Sinne einer Bestandesaufnahme kurz erläutert werden¹¹⁵. Schliesslich soll am Beispiel der Schweizerischen Landesausstellung Expo.02 kurz dargelegt werden, wie mit einer temporären Infrastruktur ein wesentlicher Anteil der Besucher einer Grossveranstaltung transportiert werden kann.

Genf

Ausgangslage

Genf als meistbesuchte Stadt der Schweiz ist vom Gelegenheitsverkehr stark frequentiert. Der Reiseкар wird hier auf vielfältige Art und Weise eingesetzt, so z.B. bei Kongressen und Konferenzen (Transport zwischen den Räumlichkeiten, Rahmenprogramm), bei der täglichen Stadtrundfahrt oder auch für den Weitertransport von Touristen ab dem Flughafen (Incoming-Verkehr), was seine Funktion im intermodalen Transport verdeutlicht. In der Wintersaison ist dies besonders augenfällig, da an Spitzentagen zwischen 400 und 500 Reiseкарs für den Personentransport in die französischen Alpen eingesetzt werden.

Zusätzlich ist der Reiseкар und der Bus das ideale Transportmittel in das angrenzende Frankreich, welches im Vergleich zur Schweiz nicht über ein so dichtes ÖV-Netz verfügt.

Im Linienverkehr wird ein ausgedehntes Netz an Destinationen bedient, welches neben Osteuropa und der iberischen Halbinsel auch Frankreich und Italien einschliesst.

Infrastrukturen (vgl. Anhang 3)

Genf ist im Prinzip die einzige Schweizer Stadt, welche über einen von Privaten betriebenen und organisierten Terminal (Gare routière de Genève) verfügt. Dieser ist zentral gelegen (5 Minuten zu Fuss vom Bahnhof), täglich von 06:45 bis 20:30 Uhr geöffnet und bietet 16 Carstandplätze. Ein privater Betreiber stellt den Carunternehmen Halte- und Parkierflächen zur Verfügung und organisiert den Ticketverkauf. Dies hat den Vorteil, dass der Kunde an einem Schalter Zugang zu allen angebotenen Linien hat. Diese unabhängige Position ist möglich, da der Betreiber des Gare routière selber keine Buslinien unterhält. Der Betreiber finanziert sich über Kommissionen auf dem Ticketverkauf und Zufahrtsgebühren. Die Infrastruktur erlaubt es dem Fahrgast, sich umfassend über die Angebote zu informieren, sich zu verpflegen und auch in geschützter Umgebung zu warten. Von diesem Terminal aus wird sowohl der Linienverkehr (neben dem Fernverkehr auch Nahverkehr ins angrenzende Frankreich) als auch der grösste Teil des Gelegenheitsverkehrs abgewickelt. Täglich sind zwischen 180 und 250 Bewegungen am Bushof festzustellen.

Zusätzlich stehen an touristisch attraktiven Orten in der Stadt ca. 15 Haltestellen zur Verfügung, welche das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ermöglichen. Mit Ausnahme des Gare routière ist das Parkieren der Reiseкарs in Genf gebührenfrei. Bei den meisten Hotels ist das Ein- und Aussteigen gut möglich.

Für spezifische Grossereignisse wie Ausstellung und Messen (Telecom, Autosalon) werden speziell ausgewiesene Carparkplätze Nähe Flughafen/Palexpo eingerichtet. Hier können 300 bis 400 Reiseкарs abgestellt werden, die den Personentransport während dieser Ereignisse sicherstellen.

Am Flughafen stehen permanent verschiedene Haltestellen für Reiseкарs zur Verfügung. Für den Linienverkehr sind 3 Plätze für den Ein-/Ausstieg vorhanden. Diese Strukturen werden während der Wintersaison mit Personal betreut. Der saisonabhängige reguläre Fernverkehr (Weihnachten, Sommersaison) wird grundsätzlich an der spezifisch eingerichteten Abfahrtsstelle für Grossereignisse (Flughafenparking P33), mit direktem Zugang zur Autobahn und den vorhandenen öffentlichen Verkehrsmitteln, abgewickelt.

¹¹⁵ Quelle: Umfrage bei den jeweils zuständigen Stellen der einzelnen Städte

Abgesehen vom Gare routi re verfügen die einzelnen Haltestellen über keinerlei spezifische Infrastruktur wie Waschanlagen oder F kalentsorgungen.

Fazit und Ausblick

Der Gare routi re ist vom Bahnhof aus leicht erreichbar, einzig die Fussg ngerfhrung scheint noch verbesserungswürdig.

Dieser Carterminal soll mittelfristig renoviert werden. Die Stadt Genf vermietet die Gebäude sowie den Platz an die Betriebsgesellschaft. Diese Gesellschaft stellt auch die notwendigen finanziellen Mittel für den Betrieb sicher. Die anlaufenden Renovationsarbeiten werden von der öffentlichen Hand getragen, da diese für die Bauten zuständig ist. Mittelfristig werden die verfügbaren Mittel jedoch nicht ausreichen, um einen derartigen Carterminal mit geschultem Personal betreiben zu können. Der Ticketverkauf allein reicht nicht aus, um die Personalkosten auch mittelfristig abdecken zu können.

Diverse Studien zur Verbesserung der bestehenden und zum Aufbau neuer Strukturen für den grenzüberschreitenden Linienerkehr sind bereits durchgeführt worden.

Es ist geplant, den Linienerkehr Richtung Frankreich ins lokale Verkehrsnetz einzubinden, damit in absehbarer Zukunft eine regionale Tarifgestaltung diskutiert werden kann. Die bestehenden, den Terminal bedienenden Linien sollen als Expresslinien betrachtet werden, welche an strategischen Stellen ein Umsteigen auf das lokale Verkehrsnetz erlauben.

Auch an den strategischen Umsteigeorten wie Bahnhof oder Flughafen werden die bestehenden Strukturen verbessert und neue aufgebaut.

Lausanne

Ausgangslage

Die Stadt Lausanne spielt beim Linienerkehr keine überragende Rolle. Die Stadt ist nicht Ausgangs- oder Endpunkt von Fernreisen, sondern dient häufig als Zwischenhalt der von Bern und Genf aus bedienten Routen in den Süden. Neben Destinationen in Osteuropa liegt ein Schwergewicht auf der iberischen Halbinsel und in Süditalien.

Für den Gelegenheitsverkehr hingegen ist die Stadt dank unmittelbarer Nähe zu Montreux und Genf häufiges Ziel für Touristen. Ouchy am Ufer des Genfersees, das Olympische Museum sowie die Altstadt sind beliebte Sehenswürdigkeiten.

In der Sommersaison werden eine Stadtrundfahrt sowie Weinbergtour angeboten.

Auf dem Stadtplan sind alle Haltestellen für Reiseautos eingetragen, mit Hinweisen auf die Anzahl zur Verfügung stehende Standplätze und deren maximale Benutzungsdauer.

Infrastrukturen

In Lausanne gestaltet sich die Situation beim Linienerkehr etwas unübersichtlich. Zur Zeit gibt es vier offizielle Ein-/Ausstiegsstellen: Parking du Velodrome (ausserhalb der Altstadt, beim Olympiastadion), Piscine de Bellerive (am See), Place de la Gare (gleich beim Bahnhof) und Place du Tunnel (am Rande der Altstadt), die je nach Bestimmungsort und Kundschaft angefahren werden. Einrichtungen, welche dem Reisenden Witterungsschutz oder Informationen jeglicher Art gewähren, sind nicht vorhanden.

Für den Gelegenheits(-ziel)verkehr stehen hingegen sehr gute Infrastrukturen zur Verfügung. In Ouchy, dem am See gelegenen Teil der Stadt, sind mehrere Flächen für Reiseautos vorhanden, mit insgesamt 21 Standplätzen. Allerdings sind die meisten Flächen nur zeitlich beschränkt (max. 30 Min.) verfügbar. Der grösste Carparkplatz am See, an der Avenue de Rhodaine, verfügt über 10 Plätze mit Wasseranschluss und

Fäkalentsorgung. In der Altstadt sind an der Place du Tunnel 3 Parkplätze vorhanden, diese ermöglichen einen Besuch der Altstadt und Kathedrale. Im Parking du Velodrom ausserhalb der Altstadt, in der Nähe des Sportstadions, stehen für Langzeitparkierer 4 Plätze zur Verfügung. Alle Abstellplätze in Lausanne sind gebührenfrei. Bei den meisten Hotels ist das Ein- und Aussteigen gut möglich. Haltegelegenheiten finden sich meistens in Gehdistanz zu den Hotels.

Fazit und Ausblick

Die Haltestellen für den Linienverkehr befinden sich in Lausanne hauptsächlich an der Peripherie. Die Haltestellen Parking du Velodrome, Piscine de Bellerive und Place du Tunnel sind mit dem Auto gut erreichbar, da sie sich unmittelbar in der Nähe der Autobahnausfahrten befinden. Diese Haltestellen sind zudem ab Bahnhof per städtischem Nahverkehr ohne Umsteigen zu erreichen. Die Parkings an der Avenue de Rhodanie und Velodrome sind als Park+Ride konzipiert und somit gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Die Haltestelle Place de la Gare verfügt über drei Standplätze für Ein- und Aussteigen am Bahnhof, was ein Umsteigen auf den Zug erleichtert.

Von Seiten Stadt sind keine Investitionen für die Zukunft geplant. Auf privater Basis werden jedoch Anstrengungen unternommen, ein neues Haltestellenkonzept für den Fernverkehr auszuarbeiten. Auch wird eine weitergehende Erschliessung der Altstadt geprüft.

Bern

Ausgangslage

Von Bern aus bestehen Linienverbindungen nach Osteuropa, Süditalien und Spanien. Der Gelegenheitszielverkehr konzentriert sich vor allem auf die Altstadt mit dem Münster. Eine Stadtrundfahrt findet während der Hauptsaison (Mai- Oktober) einmal täglich im Reiseкар statt, ansonsten nur einmal die Woche, wobei an einigen neuralgischen Orten (Altstadt und Bärengraben) angehalten und ausgestiegen wird.

Infrastrukturen (vgl. Anhang 3)

Das Grundkonzept besteht in einer Trennung der Haltestellen nach Linienfernverkehr und Gelegenheitsverkehr. Der Linienfernverkehr wickelt den Fahrgastumschlag auf einem Provisorium beim Autobahnanschluss Bern-Neufeld ab, die Plätze sind auf max. 30 Min. beschränkt. Ein Erweiterungsprojekt¹¹⁶ (mit Witterungsschutz, Verpflegungsmöglichkeit, Toiletten) wurde erarbeitet, dessen Realisierung scheiterte jedoch an der Finanzierung. Das Fahrgastaufkommen beträgt bis zu 2'500 Personen/Tag. An stark frequentierten Tagen wird der Platz von bis zu 50 Reiseкар angefahren, weshalb 25 bis 30 Standplätze idealerweise realisiert werden sollten. Ein Zelt dient als Empfangsraum und Regenunterstand. Zusätzlich sollen noch Toiletten auf den Platz gestellt werden, als Ergänzung zum Angebot im P+R Neufeld. Die hauptsächliche Nutzung erfolgt zwischen Mitte Mai und Mitte Oktober. Die periphere Lage soll das Stadtzentrum vor unerwünschten Verkehrsemissionen entlasten. Nachteilig ist bei diesem Konzept die suboptimale Anbindung an den Bahnhof (per Bus ca. 5 Min.).

Abfahrts- und Ankunftsort des Gelegenheitsverkehrs ist die Schützenmatte beim Bahnhof. Zudem besteht auch die Möglichkeit, dass einzelne Reiseкар direkt vor dem Bahnhof anhalten, so dass ein problemloses Umsteigen auf den/vom Zug möglich ist.

¹¹⁶ Variantenstudium Carterminal Neufeld 2000, im Auftrag des Stadtplanungsamtes Bern

Eine weitere Anbindung an den Bahnhof für den Carreiseverkehr ist jedoch im Rahmen der derzeit diskutierten Umgestaltung des Bahnhofplatzes nicht geplant, da die meisten Zugpendler auf die städtischen Verkehrsbetriebe umsteigen und in diesem Sinne aus Sicht der städtischen Behörden kein Handlungsbedarf besteht. Haltestellen für den Zielverkehr existieren zudem beim Bundeshaus, dem Bärengaben, dem Casinoplatz sowie beim Messegelände BEA Expo (z.T. zeitlich beschränkt, aber gebührenfrei). Diese Standorte sind für touristische Zwecke allesamt gut geeignet, können doch die Fahrgäste zu Fuss schnell zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten gelangen. Eine spezifische Infrastruktur für die Fahrgäste existiert jedoch an keinem dieser Orte. Zufahrten zu den Hotels sind erlaubt.

Fazit und Ausblick

Das Erweiterungsprojekt für den Linienfernverkehr beim Autobahnanschluss Bern-Neufeld konnte vorläufig nicht realisiert werden. Zumindest konnte mit einfachen Anpassungen die Ein-/Ausstiegsstelle von der Strasse weg auf eine daneben liegende Fläche verschoben werden. Die bisherige Lösung zwang die Reisecars zu einer Wendeschleife durch ein Wohnquartier, was die Anwohner erheblich störte. Zudem mussten bei Grossandrang unter grossem Aufwand gewisse Strassenzüge gesperrt werden. Durch die vorgenommenen Anpassungen konnten wenigstens diese Probleme beseitigt werden. Die Stadt beabsichtigt, in den nächsten Jahren ein definitives Konzept zu entwickeln, das Haltestellen-Konzept in der Altstadt könnte ebenfalls noch gewisse Anpassungen erfahren. Aus der Sicht der Carreise-Unternehmer wäre ein Ausbau der Haltestellen beim Bahnhof wünschenswert.

Basel

Ausgangslage

Von Basel aus werden verschiedene Linien angeboten, hauptsächlich nach Osteuropa und Spanien, aber auch nach London und Süditalien.

Im Gelegenheits(-ziel)verkehr wird die Stadt vor allem von Besuchern aus dem Süddeutschen Raum angefahren, hier spielt z.B. das Musical-Theater eine wichtige Rolle. Attraktiv für Tagestouristen sind vor allem der Münsterplatz und Veranstaltungen in den Messehallen.

Infrastrukturen

In der Stadt Basel hat sich eine Aufteilung der Haltestellen für den Linienverkehr und solche für den Gelegenheitszielverkehr entwickelt.

Auch wenn kein eigentliches Bedienkonzept für Reisecars der Stadt existiert, haben sich als Haltestelle und Parkierfläche für den Linienverkehr je nach Unternehmen die Gartenstrasse, Centralbahnstrasse sowie die Heumattstrasse – alle in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof – etabliert.

Für den Gelegenheitsverkehr stehen in Basel mehrere Haltestellen und Abstellflächen zur Verfügung. Die meisten Touristengruppen können beim Münsterplatz den Reisecar verlassen, die Fahrzeuge werden dann etwas ausserhalb der Altstadt parkiert. Weitere Flächen existieren bei der Messehalle, beim Zoo (Erdbeergraben), in Basel – Kleinhüningen (für die Musical-Besucher), beim Badischen Bahnhof und in geringem Masse auch bei der Universität. In der Nähe des Musical-Theaters besteht zudem die Möglichkeit, die Reisecars der Strasse entlang aufzustellen, allerdings sind diese Parkplätze nicht als solche ausgewiesen. All diese Parkiermöglichkeiten sind vor allem

für den Zielverkehr gedacht, Badeferien und andere organisierte Formen des Gelegenheitsverkehrs werden über die Gartenstrasse (in Bahnhofsnähe) abgewickelt.

Fazit und Ausblick

Speziell für die Fahrgäste der ReiseCars sind keine Infrastrukturen vorhanden, z.T. können bestehende Einrichtungen mitbenutzt werden. Die Haltestellen des Linienverkehrs befinden sich in kurzer Distanz zum Bahnhof, die Verknüpfung ist einigermaßen gegeben.

Die städtischen Behörden haben für die Zukunft keine speziellen Vorhaben geplant.

Luzern

Ausgangslage

Der ReiseCar hat einen bedeutenden Stellenwert in der Stadt, da viele der Touristen in Luzern Tagestouristen sind, welche in diesem Verkehrsmittel anreisen. Wirtschaftlich sind diese Tagestouristen für die Stadt interessant, da sie 42% der gesamten im Tourismus erzielten Umsätze generieren. In der Sommersaison sind es 100 bis 120 Reisebusse pro Tag, an Spitzentagen bis zu 300¹¹⁷. Fahrgäste werden an zentralen Haltestellen abgeladen, es ist keine Stadtrundfahrt im Bus möglich. Im Linienverkehr spielt die Stadt eine untergeordnete Rolle, lediglich Kroatien sowie Kampanien/Kalabrien werden von hier aus bedient.

Infrastrukturen

In Luzern existieren 10 Halte- bzw. Parkiermöglichkeiten für die ReiseCars, welche insgesamt rund 100 Standplätze umfassen. Sie sind über die ganze Stadt verteilt, ihre Gebühren richten sich nach der Nähe zum Stadtzentrum (Gebührengelder werden in die Infrastruktur investiert). Zudem existiert im Altstadtbereich eine Haltestelle mit 3 Plätzen mit einer zeitlichen Beschränkung auf 15 Minuten.

Die Abfahrten des Gelegenheitsverkehrs, insbesondere für Badeferien, erfolgen von der Haltestelle (und Parkplatz) beim Bahnhof, dem Inseliquai.

Die einzelnen Halte- bzw. Parkiermöglichkeiten sind unterschiedlich gut ausgerüstet. Sie verfügen jedoch alle über Telefonkabinen und Toiletten. Je nach Funktion der Fläche (Kurzaufenthalt, längeres Parkieren) sind zudem Fäkalentsorgungsmöglichkeiten und Frischwasser verfügbar. Was in der Regel fehlt, sind Örtlichkeiten, wo sich die Chauffeure ausruhen oder zum Gedankenaustausch mit Kollegen treffen können. Als wichtig erachtet wird eine Möglichkeit für die Chauffeure, günstig und ohne grossen Aufwand mit dem öffentlichen Verkehr in die Stadt gelangen zu können. Sie könnten so ebenfalls, auf privater Basis, die Stadt und ihre Angebote näher kennen lernen.

Der Linienverkehr verfügt über keinen Abfahrtsort innerhalb der Stadt Luzern. Er wird auf Autobahnraststätten an der A2 zwischen Sempach und Luzern und der A14 zwischen Luzern und Zug abgefertigt.

¹¹⁷ Stadt Luzern 1993: Verkehrskonzept für Reisebusse, S. 4

Fazit und Ausblick

Die Haltestelle Inseliquai befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und ist somit gut erreichbar für Zugpassagiere. Hier ist sogar eine Anbindung an das Schiff gegeben. Die anderen Haltestellen verfügen über eine Anbindung an die Innenstadt über die städtischen Verkehrsbetriebe. Ungelöst ist das Problem beim Linienfernverkehr, hier ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr nicht gegeben, da sich die Ein-/Ausstiegsstellen auf Autobahnraststätten befinden.

Luzern steht vor dem Dilemma, sowohl den Ansprüchen der Anwohner als auch der Touristen gerecht zu werden. Eine aus Sicht der Anwohner wirkungsvolle Lösung (Reduktion der Reisebusbewegungen) ist nicht in Einklang zu bringen mit dem touristischen Anspruch der guten Erreichbarkeit der Ziele. Trotzdem müssen die drängenden Probleme in Bezug auf den Carreiseverkehr gelöst werden. Dies betrifft insbesondere¹¹⁸:

- Wildes Parkieren und Abstellen von Reisebussen
- Missachten von Verkehrsregeln
- Ein- und Ausstieg ausserhalb offizieller Haltestellen
- Schadstoff- Ausstoss
- Unnötiges Laufen lassen des Motors
- Anhalten auf Haltestellen der städtischen Verkehrsbetriebe
- Inanspruchnahme zentraler Plätze

Die Busse werden zudem immer grösser, so dass sie je länger je mehr in engen Altstadtgassen Probleme beim Manövrieren haben.

Ein Shuttle-Konzept (Ein-/Ausstieg an der Peripherie, Transport der Fahrgäste per Shuttle-Dienst in die Innenstadt, vgl. Kap. 2.5.2 KUBE) wurde bereits Anfang der neunziger Jahre geprüft, jedoch aus verschiedenen (u.a. betrieblichen und finanziellen) Gründen verworfen. Viele dieser Probleme sind mit dem neuen Parkierkonzept angegangen worden. Dieses Konzept sieht u.a. Verbesserungen bei der Ausstattung der Infrastruktur vor, so z.B. das Einrichten von WC-Anlagen, Entsorgungsmöglichkeiten, Frischwasseranschluss, Kiosk, Sitzgelegenheiten, Telefon und Infotafeln¹¹⁹.

Ein Konzept für eine Fussgänger-Signalisierung ist kürzlich in Betrieb genommen worden und soll laufend ausgebaut werden.

Lugano

Ausgangslage

Die Stadt hat relativ geringe Bedeutung für den Gelegenheitsverkehr.

Im Linienverkehr ist Lugano als Haltestelle vorgesehen, doch die Carunternehmen bevorzugen Bellinzona oder das in der Nähe von Chiasso liegende Coldrerio. Coldrerio ist die letzte Haltestelle auf Schweizer Boden auf dem Weg nach Kroatien und Kampanien/Kalabrien.

Infrastrukturen

Es wird unterschieden zwischen Haltestellen für den Gelegenheits- und den Linienverkehr.

Beim Gelegenheitszielverkehr verlassen die Gäste den Bus in der Innenstadt. Für die Dauer der Besichtigung werden die Fahrzeuge ausserhalb der Stadt parkiert, um dann bei Bedarf wieder in die Innenstadt zurückzukehren. Die Zufahrt zu den Hotels wird von

¹¹⁸ Stadt Luzern 1993: Verkehrskonzept für Reisebusse: S. 4

¹¹⁹ Stadt Luzern 1993: Verkehrskonzept für Reisebusse: S. 26

Fall zu Fall überprüft, es gibt keine generelle Bewilligung. Die Abstellplätze liegen an der Peripherie, beim Stadion im Norden der Stadt. Dort stehen 7-8 Standplätze zur Verfügung, welche gebührenpflichtig sind (Parkuhr). Die Infrastruktur des Stadions (Toiletten) kann benutzt werden. Beim Autosilo Balestra in der Innenstadt, von wo aus auch die Postauto-Kurse losfahren, existieren noch zusätzliche Abstellmöglichkeiten.

Der Linienverkehr darf als Ein-/Ausstiegsstelle die Haltestellen des städtischen ÖV-Netzes beim Bahnhof benutzen.

Fazit und Ausblick

Beim Linienverkehr ist mit der Ein-/Ausstiegsstelle beim Bahnhof eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet. Die Parkplätze des Gelegenheitsverkehrs werden durch das städtische ÖV-Netz mit der Innenstadt verbunden. In der Innenstadt soll ein neues Haltestellenkonzept für den Gelegenheitsverkehr verwirklicht werden, es sind jedoch Einsparungen hängig aufgrund der Befürchtung, dass der Mehrverkehr das Luft- und Lärmproblem verschärfe.

Zürich

Ausgangslage

Zürich ist Ausgangspunkt vieler beliebter Touren zu den touristisch interessanten Sehenswürdigkeiten der Schweiz, zudem bringt der Flughafen einen beträchtlichen Incoming-Verkehr. Zürich wird auch im Linienverkehr häufig angefahren. Es werden praktisch alle Destinationen im Fernverkehr, welche von der Schweiz aus angeboten werden, bedient (Osteuropa, Spanien/Portugal, Süditalien sowie London).

Stadtrundfahrten werden zwei bis drei Mal täglich durchgeführt. Die Haltestellen der Touren verteilen sich auf die Stadt und ermöglichen eine kurze Besichtigung der interessanten Punkte. Ab 16 Uhr ist aufgrund des dichten Verkehrs keine Stadtrundfahrt mehr möglich.

Infrastrukturen (vgl. Anhang 3)

Wichtigster Standort für den Reisedar in der Stadt Zürich ist der Carterminal beim Sihlquai (in Nachbarschaft zum Hauptbahnhof). Weitere Haltestellen und Kurzzeitparkplätze vor allem für Busse mit Tagestouristen befinden sich am See (beim Hafen Enge, 12 Plätze), sowie im Umfeld der Bahnhofstrasse (beim Stadthausquai (3 Plätze), bei der St. Anna-Gasse (2 Plätze) und dem Bahnhofquai (1 Platz)).

Der Terminal am Sihlquai steht sowohl dem Linienverkehr wie auch dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung. Es besteht ein Angebot von ca. 50 Standplätzen, allerdings ist ein Langzeitparken nicht möglich. Dieser Terminal ist für die Carreise-Unternehmer sehr wichtig, hauptsächlich wegen der ausgezeichneten Lage zum Hauptbahnhof (wichtigster Kundenzubringer) und der Nähe zur Kernstadt (ARCHIPEL 1997¹²⁰). Für die Hälfte der Carreise-Unternehmer ist das Angebot an Standplätzen genügend.

Der Terminal verfügt über einen Kiosk, Witterungsschutz sowie eine Ticketverkaufsstelle, welche allerdings nur zwei Stunden pro Tag in Betrieb ist. Ebenso vorhanden sind einfache Toilettenhäuschen.

¹²⁰ Archipel, 1997, S. 76

Der Sihlquai-Parkplatz wird jährlich von rund 450'000 Personen genutzt, welche die rund 25'000 Reiseautos im Jahr benutzen (BARICIC 1999¹²¹). 43% der Passagiere entfallen auf den Linienverkehr; die Gruppenreisen halten einen Anteil von ca. 20%.

Am Flughafen Zürich-Kloten bestehen ebenfalls Vorfahrt- und Haltemöglichkeiten bei den An- und Abflugterminals.

Fazit und Ausblick

Der Terminal am Sihlquai ist vom Bahnhof aus gut zu Fuss erreichbar, die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist deshalb gegeben. Die Signalisation vom Bahnhof zum Sihlquai ist jedoch ungenügend. Ein grösseres Parkhaus befindet sich in unmittelbarer Nähe, so dass auch die Erschliessung mit dem MIV gewährleistet ist.

Die Carreise-Unternehmer sind allerdings der Ansicht, dass die Ausstattung in keiner Art und Weise den Ansprüchen der Kunden genügt. Besonders häufig genannt werden die folgenden Verbesserungswünsche (ARCHIPEL 1997¹²²):

- Grössere, geheizte Wartehalle
- Bessere Beleuchtung
- Verbesserung der Information (z. B. Bildschirme, Fahrpläne, Auskunftspersonal)
- Verbesserte Sauberkeit
- Geschlechtergetrennte WC-Anlage
- Professionalisierung (Gesamtdienstleistungspaket) in den Bereichen
Verpflegung, Hygiene und Unterhaltung
- Nummerierte Parkplätze
- Verbesserte Sicherheit

Wünschenswert wäre zudem ein Parkplatzbetreiber, welcher die Konkurrenzsituation unter den anwesenden Unternehmen entschärft. Es besteht jedoch von Seiten der Stadt kein Interesse an einem weiteren Ausbau der Infrastruktur (Waschanlagen etc), da der Cartourismus für Zürich zu wenig bedeutend sei. Die attraktive Lage dieses Terminals macht den Ort auch für andere Nutzungen interessant. Die Stadt hat deshalb zahlreiche Alternativstandorte insbesondere im Bereich von gut erschlossenen S-Bahn-Stationen prüfen lassen. Entscheidungen sind jedoch noch keine gefällt worden.

Tourismusstellen hätten ein Interesse daran, die Haltestellen des städtischen ÖV-Netzes für Stadtrundfahrten benutzen zu dürfen, um so ein attraktiveres Besichtigungsangebot zu ermöglichen („Circle Line“).

St. Gallen

Ausgangslage

St. Gallen ist ein beliebtes Ziel für Tagestouristen aus dem Süddeutschen Raum. Diese besuchen die Stiftsbibliothek und fahren anschliessend weiter ins Appenzellerland, ebenfalls beliebt ist das Stadttheater. Sightseeingtours durch die Altstadt mit dem Reiseauto sind äusserst selten und nur auf Bestellung möglich. Üblicherweise wird die Stadt zu Fuss besichtigt, die Fahrzeuge werden an dafür vorgesehenen Stellen parkiert (siehe unten). Donnerstag ist der betriebsamste Tag für den Carreiseverkehr. Viele Besucher profitieren an diesem Wochentag vor dem Theaterbesuch noch vom Abendverkauf. Die Zufahrt zu den meisten Hotels ist möglich.

¹²¹ Baricic, 1999, S. 27

¹²² Archipel, 1997, S. 77-78

Von St. Gallen aus besteht auch ein Linienverkehrsdienst nach Bregenz, Ost- und Südosteuropa. Die beantragte Schaffung eines Liniendienstes nach Berlin wurde von den Bewilligungsbehörden abgewiesen.

Infrastrukturen

Das Haltestellen- und Parkierkonzept unterscheidet zwischen Linien- und Gelegenheitsverkehr.

Dem Linienverkehr stehen zwei Haltestellen mit Anlegekante beim Bahnhof zur Verfügung. Als Unterstand kann das angrenzende Rathaus benutzt werden, bei den Toiletten kann auf das Angebot des Bahnhofs zurückgegriffen werden. Das Konzept hat sich bisher sehr gut bewährt.

Die Haltestellen für Fahrzeuge des Gelegenheitsverkehrs befinden sich allesamt in der Nähe der Altstadt (Museumsstrasse), eine Besichtigung zu Fuss ist deshalb problemlos möglich. Diese Flächen sind mit Sitzgelegenheiten und Toiletten ausgerüstet. Zudem besteht noch die Möglichkeit, beim Stadttheater (Tonhalle) die vorhandenen 8 Standplätze zu benutzen. In etwas weiterer Entfernung, jedoch noch immer in zumutbarer Gehdistanz, kann bei Bedarf auf weitere Flächen zurückgegriffen werden. Vor der Kathedrale ist ebenfalls eine Parkiermöglichkeit vorhanden, allerdings braucht es zur Benutzung eine Sondergenehmigung der Polizei. Kapazitätsprobleme gibt es nur sehr selten, an 2 bis 3 Tagen im Jahr. Die Benutzung der Parkplätze ist kostenlos. Die Infrastruktur wird von der Stadt bereitgestellt. Spezielle Einrichtungen (z.B. Toiletten) für die Fahrgäste sind jedoch keine vorhanden.

Die Haltestellen und Parkplätze werden ab der Autobahnausfahrt St. Fiden mit einem spezifischen Piktogramm signalisiert. Die Parkiermöglichkeiten sind auch auf Handzetteln der Polizei eingezeichnet.

Fazit und Ausblick

Durch die direkte Anbindung an den Bahnhof ist die Intermodalität beim Linienverkehr optimal gelöst. Die Haltestellen für die touristischen Touren sind mit ihrer Nähe zur Altstadt gut auf die Besichtigungen zu Fuss angelegt. Durch die Errichtung von Toiletten auf der grössten Halte- und Parkierfläche des Gelegenheitsverkehrs konnte eines der drängendsten Probleme gelöst werden. Die Konzepte haben sich bisher bewährt. Die Infrastruktur wird von der Stadt finanziert.

In Planung ist eine Umgestaltung des Bahnhofplatzes welche den MIV vom öffentlichen Verkehr entflechten soll. An der Nordseite des Bahnhofes ist eine Parkierfläche für den Privatverkehr vorgesehen, welche auch von den Reiseautos benutzt werden kann. Es ist den Carunternehmern freigestellt, ob sie nach erfolgtem Umbau die Halteflächen südlich oder nördlich des Bahnhofes benutzen werden. Durch die optimale Anbindung des nördlichen Bahnhofes an das Autobahnnetz (200m), wird sich jedoch für den Linienverkehr langfristig wohl dieser Standort durchsetzen.

Kleinstädte

Im Gelegenheitsverkehr werden auch in kleineren Städten Fahrgäste aufgenommen. Städte wie Aarau, Baden, Olten, St. Margrethen etc. werden von den Carreiseunternehmen zu den attraktiven Abfahrtsorten gezählt. Diese Einsteigeorte sind überwiegend direkt bei den jeweiligen Bahnhöfen bzw. in kurzer Fussgängerdistanz davon angesiedelt. Spezielle Einrichtungen sind in der Regel nicht vorhanden, wobei in den meisten Fällen die Ausstattung der Bahnhöfe bequem mitgenutzt werden kann. Offensichtlich ist der Bahnhofsbereich ein beliebter Ein-/Ausstiegsort für den Carreiseverkehr. Gewisse Unternehmen verweisen denn auch auf ihren Internet-Homepages gleich auf den SBB-Fahrplan.

Eigentliche Ausnahmefälle stellen firmeneigene Ein- und Ausstiegsstellen dar. Vereinzelt haben Firmen dort in eigentliche Carterminals investiert, wo zugleich die Transportfirma ihren Standort (Depot) hat. Diese Anlagen liegen jedoch bezüglich ÖV-Anbindung häufig peripher und sind deshalb mit der entsprechenden Anzahl PW-Parkplätzen vor allem auf mit dem Auto anreisende Fahrgäste ausgelegt. Bezüglich Ausstattung bieten diese Anlagen alles, was der Carreisende heute verlangt (Snackbereich, Videoanzeige, Telefon etc.).

Schweizerische Landesausstellung Expo.02

Bei der Planung des Besuchertransportes zur Expo.02 hatte der Reiseкар von Anfang an seinen festen Platz. Es besteht die Zielsetzung, 55% aller Besucher mit kollektiven Verkehrsmitteln an die Expo zu bringen, wobei der Reiseкар einen Anteil von 10% (vor allem Gruppenreisen) an der Gesamtbesuchermenge übernehmen soll (ÖV, insbesondere SBB 45%).

An den vier Ausstellungsorten Biel, Neuchâtel, Yverdon-les-Bains und Murten werden für die Dauer der Ausstellung in Fussgängerdistanz zu den Eingängen der Ausstellungsgelände (Arteplage) spezielle Ein- und Ausstiegsstellen geschaffen (je nach Ort mit 6 – 18 Stellplätzen), welche dem Ein- und Ausstieg der Expo-Besucher dienen. An zwei Orten befinden sich diese zentralen Terminals in Strassenzügen (Parkierung parallel zur Strassenachse), an den anderen beiden auf einem PW-Parkplatz, der während der Expo für Autos nicht mehr zugänglich sein wird, bzw. auf einem brachliegenden Gelände, für welches jedoch für die Zeit nach der Expo bereits eine Nutzung geplant ist.

Aufgrund der hohen Menge an Fahrzeugen, welche grösstenteils innerhalb von ca. 3 Stunden eintreffen werden, können diese Areale nicht auch gleichzeitig für das Abstellen der Cars während der Besuchszeit genutzt werden. Deshalb werden den Carreiseunternehmen ausserhalb der jeweiligen Städte auf Industriearealen bzw. brachliegenden Flächen Abstellplätze für die Stillstandszeit zur Verfügung gestellt. Die Ein- und Ausstiegsstellen dienen also einzig und allein dem Fahrgastumschlag, wobei dieser organisiert vor sich gehen wird. Die Carhalter müssen sich vorgängig anmelden und bekommen für die Vorfahrt ein Zeitfenster zugeteilt. Der Betrieb der Carterminals wurde ausgeschrieben und an zwei Unternehmen aus der Branche vergeben, welche für einen einwandfreien Ablauf verantwortlich zeichnen.

Bezüglich Ausstattung auf den Terminals muss man sich aus finanziellen Gründen auf das Minimum beschränken, jedoch können umliegende Einrichtungen (WC, Unterstand etc.) mitgenutzt werden. Die Vermarktung der Angebote erfolgt zentral über das Expo-Marketing in Neuchâtel. Ein entsprechendes Konzept wurde diesbezüglich in Zusammenarbeit mit den Carreiseunternehmen ausgearbeitet mit dem Ziel, im Kollektivtransport attraktive Reisen „Expo-Besuch und Transport“ anzubieten.

Teilweise wurden von Anwohnern, aber auch von städtischen Behörden Bedenken geäussert, diese hohe Anzahl Reiseкарs könnte eine zu grosse Belastung in die Zentren bringen. Dem Vorschlag aus diesen Kreisen, Ein- und Ausstieg auf den offiziellen Expo-Parkings für den MIV abzuwickeln und die Fahrgäste dann per Bus-Shuttle (zusammen mit den per Auto anreisenden Besuchern) zu den Eingängen zu bringen, konnte erfolgreich widersprochen werden. Die Verkehrsverantwortlichen der Expo.02 sahen es als unabdingbar an, den Vorteil des Verkehrsmittels Reiseкар, nämlich die Besucher bis vor den Eingang zu bringen, aufrecht zu erhalten.

Als vorläufiges Fazit bleibt folgendes: Es lohnt sich, bei Grossveranstaltungen den Kollektivtransport von Anfang an miteinzubeziehen und ein effizientes Paket „Eintritt und Transport“ zu schnüren. Hier dürfte Innovationspotenzial für die Carreisebranche vorhanden sein.

3.5.3 Vergleiche mit dem europäischen Ausland

Hinweise zu Verhältnissen im europäischen Ausland können KUBE (1999) entnommen werden. Deren Resultate beziehen sich vornehmlich auf den Gelegenheitszielverkehr („Parkkonzepte für Reisebusse in der Stadttouristik“) in 50 deutschen und 18 ausländischen europäischen Städten.

Im Rahmen jener Studie wird im wesentlichen unterschieden zwischen „Parkplätzen“ bzw. dem „Parkplatzkonzept“ und „Terminals“ bzw. dem „Terminalkonzept“ (vgl. Kap. 2.5.2). Erstere dienen in erster Linie dem Abstellen der Busse bei längeren Aufenthalten am Zielort, können aber auch dem Ein- und Aussteigen dienen (falls genügend nahe beim touristischen Ziel gelegen). Die Terminals hingegen sind reine Ein- und Ausstiegsstellen in unmittelbarer Nähe des touristischen Objektes, bedingen also für das Abstellen des Fahrzeuges während des Aufenthaltes noch einen Parkplatz.

Sogenannte Parkplätze werden bezüglich Kostenpflicht und Parkzeitbeschränkung unterschiedlich bewirtschaftet. So werden in Amsterdam oder Dresden umgerechnet einige Franken pro Stunde verlangt, während in Frankfurt oder Brügge gratis parkiert werden kann. Gewisse (grössere) Städte mit mehreren Parkplätzen staffeln die Gebühren je nach Nähe zur Innenstadt (z.B. Wien). Bei der erlaubten Parkdauer reicht das Spektrum von unbeschränkt (z.B. Paris, Weimar), einem Tag (z.B. Heidelberg) bis zu bloss einigen Stunden (Hamburg, Luxemburg, Wien).

Personal für das Parkplatzmanagement und zur Information der Busfahrer wird nur in seltensten Fällen eingesetzt.

Die Ausstattung der Plätze wird in der Regel als nicht ausreichend bewertet. Neben vereinzelt reinen Abstellflächen ohne jegliche Ausstattung weist die Mehrzahl der Städte auf den Parkplätzen immerhin eine Mindestausstattung (Abfallbehälter, Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, WC) auf. Einige wenige Städte verfügen schliesslich über Plätze mit umfangreicher Ausstattung, also zusätzlich Stadtpläne, Wetterschutz, Telefon, Warteraum, Kiosk sowie Einrichtungen für den Reisecar wie WC-Entsorgung und Frischwasserversorgung sowie Räumlichkeiten und Duschen für den Busfahrer. Die Städte verweisen bei ungenügender Ausstattung häufig auf die Mitbenutzung von bereits vorhandenen städtischen Einrichtungen.

Bei den sogenannten Terminals ist die Ausstattung der Regel noch spärlicher, hier meistens jedoch mit gutem Grund, da sie einzig und allein dem Ein- und Aussteigen dienen und nahe liegende touristische Einrichtungen mitgenutzt werden können. Dem Zweck entsprechend sind in der Regel nur kurze Anhaltezeiten erlaubt.

Im Bereich des Linienverkehrs ist vor allem in denjenigen Ländern eine hochstehende Infrastruktur festzustellen, wo dieser traditionell auch innerstaatlich eine hohe Bedeutung hat (z.B. England, Spanien). So ist zum Beispiel die Victoria Coach Station in London (bei der Victoria Railway Station gelegen) von der Ausstattung und vom Abfertigungsprozedere her mit einem kleinen Flughafen zu vergleichen. Dies ist deren Bedeutung auch angemessen, ist sie doch *die* Drehscheibe für den innerbritischen Carverkehr und auch Anfangs- und Endpunkt im Verkehr mit dem europäischen Festland. Grossstädte verfügen häufig über mehrere Terminals, welche aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen in den Innenstädten und der damit verbundenen langen Fahrtzeiten eher peripher angeordnet sind.

3.5.4 Fazit

In den untersuchten Schweizer Städten sind, je nach der zugemessenen Bedeutung des Carreiseverkehrs für die Stadt, recht unterschiedliche, z.T. sehr pragmatische Vorgehensweisen zur Regelung des Gelegenheits- und Linienverkehrs anzutreffen.

Die Tendenz geht jedoch klar hin zu bahnhofsnahe Standorten. Periphere Lagen (Autobahnanschluss, Autobahnraststätte) wie in Bern oder Luzern sind eher die

Ausnahme. Dem Gelegenheitszielverkehr (Tagestouristen) stehen in der Regel in Fussgängerdistanz zu den Sehenswürdigkeiten Halteplätze zur Verfügung, die z.T. zeitlich beschränkt sind. An gewissen Orten ist eine Entflechtung zwischen Linien- und Gelegenheitsverkehr festzustellen (Bern, Luzern), an anderen werden alle Verkehre auf einem zentralen Terminal abgewickelt (Genf, Zürich). Die räumliche Trennung von Aus-/Einsteigen und Abstellen des Fahrzeugs wird in gewissen Städten ebenfalls praktiziert („Terminalkonzept“ nach KUBE, vgl. Kap. 2.5.2).

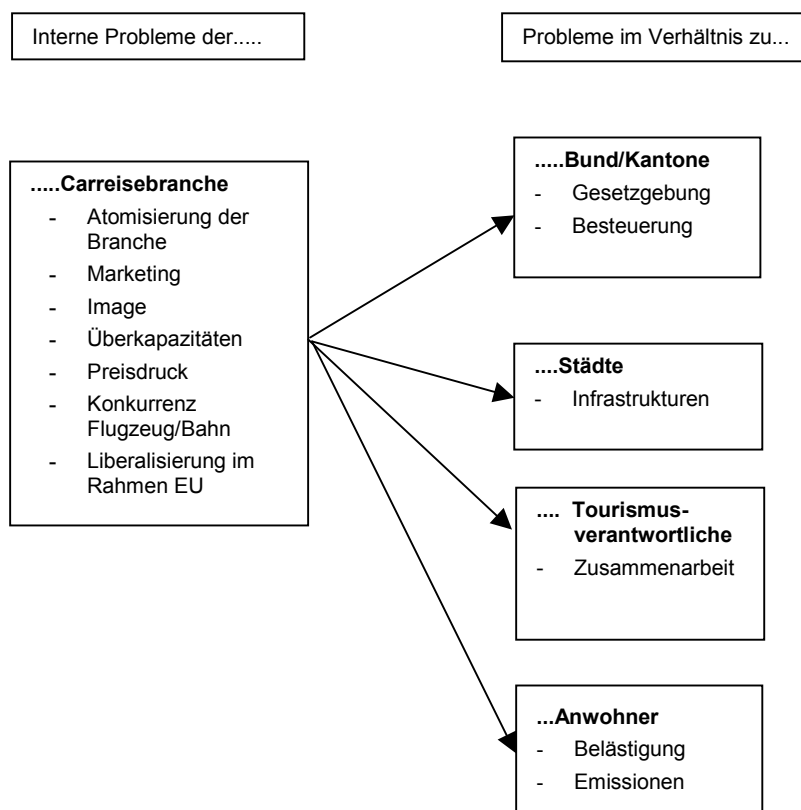
Einrichtungen für Fahrgäste und Chauffeure sind häufig gar nicht vorhanden oder nicht in optimalem Zustand. Die Städte sind jedoch zum Teil bereit, Verbesserungen herbeizuführen.

3.6 Zusammenfassung der Interessen und Probleme der Akteure aus der Ist-Analyse

In den vorangehenden Kapiteln wurde die Problem- und Interessenslage innerhalb der Carreisebranche aber auch diejenige im Verhältnis zu den im Umfeld beteiligten Akteuren implizit dargestellt. Diese Problem- und Interessenslage soll im folgenden als Grundlage für die Herleitung des Handlungsbedarfes nochmals explizit in zusammenfassender Art und Weise dargestellt werden.

Eine Übersicht dazu bietet Abbildung 3-5.

Abbildung 3-5: Probleme der Carreisebranche intern und im Verhältnis zu Akteuren im Umfeld



Probleme innerhalb der Carreisebranche

Die extrem zersplitterte Branchenstruktur und die ausgeprägte Ausrichtung auf regionale Märkte stehen einem effizienten Marketing und der Nutzung zusätzlicher Verkaufskanäle im Wege. Gerade Kleinunternehmen mit nur wenigen Angestellten sehen sich häufig nicht in der Lage, alle Aufgaben, die in einem Carreiseunternehmen anfallen, professionell wahrzunehmen. Dies führt dazu, dass für potentielle Neukunden die Angebote der Carreisebranche (Gelegenheits- und Linienverkehr) wenig bekannt sind bzw. die Branche, was das Image bei den Mobilitätsnachfragern angeht, nicht optimal dasteht.

Die Überkapazitäten auf dem Markt führen zu einem beträchtlichen Preisdruck, denn die hohen Fixkosten müssen über möglichst viele Einsatztage und möglichst hohe Auslastung aufgefangen werden. Dies führt z.T. dazu, dass auch Angebote realisiert werden, die dem Image der Branche nicht förderlich sind. Die Billigangebote im Flugverkehr verstärken den Preisdruck insbesondere im Linienfernverkehr zusätzlich. Im Segment des Freizeitverkehrs innerhalb der Schweiz stellt zudem die Bahn mit mittlerweile attraktiven Package-Angeboten (z. B. Bahnbillett und Eintritt zu einer Veranstaltung, sogenanntes „RailAway“ oder „Snow'n'rail“ im Bereich Skitourismus) eine ernsthafte Konkurrenz dar.

Probleme im Verhältnis zu den Akteuren im Umfeld

- **Bund/Kantone**

Im Verhältnis zu Bund und Kantonen bzw. deren Gesetzgebung bestehen aus Sicht der Carreisebranche in erster Linie Diskrepanzen bei der Frage der Vergabe von Konzessionen und Bewilligungen, betroffen ist also vornehmlich der Linienverkehr. Der Bund vergibt keine Linienkonzessionen, welche zu einer Konkurrenzierung des staatlich unterstützten Bahnangebotes führen würden (insbesondere die SBB-Strecken innerhalb der Schweiz, aber auch ins grenznahe Ausland, z.B. München). Die Carreiseunternehmer fühlen sich als Anbieter von Kollektivverkehr zu wenig akzeptiert, was sich auch in der – aus deren Sicht – nicht nachvollziehbaren Besteuerungspraxis durch den Bund niederschlägt (keine Befreiung von Treibstoffzollzuschlag, Schwerverkehrsabgabe wie sonst für öffentlichen Verkehr üblich). Ebenso wird bemängelt, dass Fahrzeuge mit Maximallänge 15 m nur im innerstaatlichen Linienverkehr zugelassen sind, faktisch die Carreiseunternehmen also davon ausgeschlossen sind.

- **Städte**

Der Stellenwert des Carreiseverkehrs im Rahmen der städtischen Infrastrukturplanungen ist – und dies gilt insbesondere für den Gelegenheitsverkehr – von der touristischen Bedeutung der Stadt abhängig. Städte wie Genf, Luzern und Zürich scheinen diesbezüglich mehr Wert auf eine Integration des Carverkehrs in städtische Verkehrskonzepte zu legen als z.B. Basel, Bern und St.Gallen, wo die Anliegen der Carreisebranche eher auf pragmatische denn systematische Weise berücksichtigt werden. Die Städte tun sich grundsätzlich eher schwer damit, dem Wunsch der Carreisebranche nach zentralen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbaren Flächen (für Ankunft und Abfahrt des Linien- und Gelegenheitsverkehrs) sowie genügend Halteplätzen bei den touristischen Sehenswürdigkeiten nachzukommen. Dies hat nicht unbedingt mit fehlendem Willen oder mangelnder Anerkennung des Verkehrsmittels Reiscar als Teil des Verkehrssystems zu tun, sondern häufig auch mit den vorherrschenden verkehrsplanerischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen. Diese zeichnen

sich aus durch mangelnde Flächenverfügbarkeit, hohen Druck durch rentablere Nutzungen an zentralen Lagen, Zufahrtsbeschränkungen in Innenstädte sowie niedrige Toleranzschwelle bei Anwohnern bezüglich neuer Verkehrsbelastungen.

- Anwohner

Anwohner im Bereich vor Car-Haltestellen bzw. an deren Zu- und Wegfahrtrouten sehen den Reise-car in der Regel als Teil des als störend empfundenen Verkehrsaufkommens (Lärm, Schadstoffemissionen etc.) und somit als Beeinträchtigung der Lebensqualität. Entsprechend können sie im Rahmen der Mitwirkung bei der Planung von entsprechenden Infrastrukturen ihren Einfluss geltend machen. Die städtischen Behörden müssen diese Anliegen ernst nehmen, damit ergeben sich zusätzliche einschränkende Randbedingungen bei der Planung.

- Tourismusverantwortliche

Zwischen Carreiseunternehmen und den Tourismusverantwortlichen ergeben sich in der Regel wenig Konfliktpunkte, da beide grundsätzlich das selbe Ziel verfolgen, nämlich den Touristen den bestmöglichen Service zu bieten. Einzig bei der gegenseitigen Information bezüglich der vorhandenen Angebote scheinen noch Verbesserungen möglich. Dies könnte im besten Falle soweit führen, dass z.B. im Fremdenverkehrsbüro Carfahrten gebucht werden können.

4 Handlungsbedarf und Perspektiven

4.1 Ableitung des Handlungsbedarfes

In den Kapiteln 2 und 3 wurden die Charakteristik des Verkehrsmittels Reiseкар sowie die heutige Situation und Bedeutung des Carreiseverkehrs erläutert. Daraus können, in zusammenfassender Form, die folgenden vier Haupterkenntnisse gewonnen werden:

- Der Reiseкар ist ein flexibel einsetzbares Transportmittel des Kollektivverkehrs
- Der Reiseкар ist ein vergleichsweise umwelteffizientes und sicheres Verkehrsmittel
- Der Reiseкар leistet einen bedeutenden Beitrag zum Tourismus in der Schweiz
- Der Reiseкар kann bzw. sollte einen Beitrag hinsichtlich eines intermodalen Verkehrssystems leisten.

Diese vier Punkte können auch als Stärken bzw. Vorteile des Carreiseverkehrs interpretiert werden. Eine Förderung und vermehrte Beachtung dieses Verkehrsmittels kann somit von allgemeinem Interesse sein, nicht zuletzt, weil damit auch ein Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele des Bundes geleistet werden kann¹²³.

In Kapitel 3 wurden ebenfalls die Hauptprobleme innerhalb der Branche wie auch in deren Umfeld im Zusammenspiel mit den Akteuren Bund/Kantone, Städte (Behörden und Anwohner) und Tourismusbranche dargelegt. Es sind dies, wiederum in kompakter Form:

Innerhalb der Branche:

- stark zersplitterte Strukturen (viele regional tätige Kleinbetriebe), kein gemeinsamer Marktauftritt
- relativ schlechtes Image, ungenügende Marketinganstrengungen und –konzepte
- Überkapazitäten und hoher Preisdruck

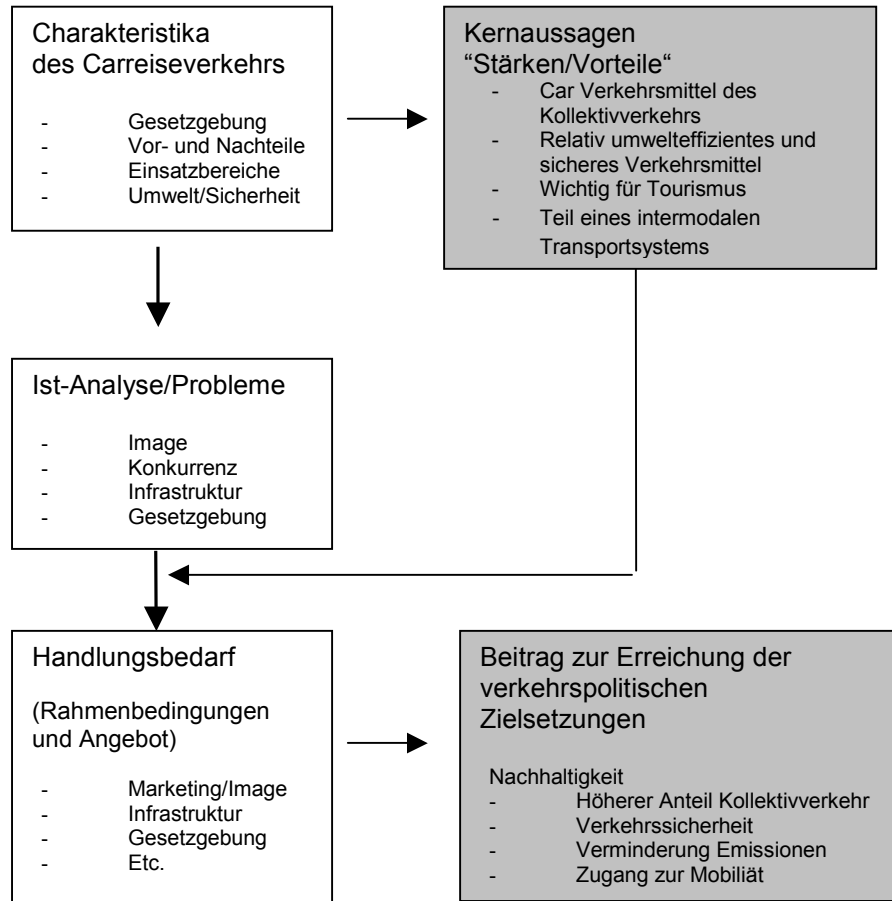
Im Zusammenspiel mit involvierten Akteuren:

- ungenügende Berücksichtigung bei der Erstellung von (städtischen) Infrastrukturen
- mangelnde Akzeptanz bei betroffenen Anwohnern
- z.T. ungünstige Gesetzeslage auf Bundesebene
- Unsichere Entwicklung aufgrund Landverkehrsabkommen mit EU, insbesondere hinsichtlich der bevorstehenden Osterweiterung

Diese Probleme stehen einer optimalen Entfaltung der oben dargestellten Stärken des Reisecars entgegen. Daraus lässt sich bei den involvierten Akteuren ein Handlungsbedarf ableiten, der vorgängig einer gewissen Strukturierung bedarf.

¹²³ es kann davon ausgegangen werden, dass dadurch auch unternehmensinterne Ziele (z.B. betriebswirtschaftliche und betriebliche Ziele) erreicht werden können. Es ist dies jedoch nur begrenzt von allgemeinem Interesse.

Abbildung 4-1: Schematische Darstellung Herleitung Handlungsbedarf



In einem ersten Schritt kann unterschieden werden zwischen zwei unterschiedlichen Ebenen des Handlungsbedarfes. Die erste Ebene umfasst die *Umstände und Rahmenbedingungen* (Marketingaufwand, Verkaufskanäle, Infrastruktur, Gesetze, etc.), unter welchen die Leistungserstellung erfolgt. Ein zweites Hauptfeld, in welchem ein Handlungsbedarf ausgemacht werden kann, stellt das *eigentliche Angebot* der Carreiseunternehmen dar, also die Frage, welches Betätigungsfeld, welche Angebotspalette die Unternehmen (in Zukunft, als Perspektive) wählen sollen.

Daraus können fünf Handlungsbedarfsfelder aufgestellt werden, die da wären:

- Marketing/Verkauf/Image
- Produktpalette/Tätigkeitsfelder der Carreisebranche
- Infrastruktur (Bau und Betrieb)
- Rechtliche Verankerung/Gesetzgebung
- Einbezug in die Verkehrsplanung

Diese Handlungsbedarfsfelder enthalten verschiedene mögliche Massnahmen bzw. Forderungen, welche im folgenden Kapitel 4.2 diskutiert und konkretisiert werden. Deren Relevanz wird zudem nach Linien- und Gelegenheitsverkehr unterschieden.

Die Massnahmen zielen darauf ab, die Branche dahin zu bringen

- im eigenen Umfeld Strukturen zu schaffen, die den Reisecar auch nach aussen hin als vollwertigen Bestandteil des Verkehrssystems erscheinen lassen.

bzw. das Verkehrsmittel Reisecar

- von Rahmenbedingungen profitieren zu lassen, die es zu einem gleichberechtigten Teil eines intermodalen Verkehrssystems machen

Dabei kann es ausdrücklich nicht darum gehen, dass z.B. per staatlicher finanzieller Unterstützung eine Verbesserung der Situation erreicht wird. Vielmehr hat sich die Branche bezüglich Angebotsgestaltung und Organisationsstruktur konsequent am Markt auszurichten.

4.2 Handlungsbedarfserfelder und zugehörige Massnahmen

4.2.1 Übersicht

Die im vorangehenden Kapitel vorgenommene Aufteilung nach Handlungsbedarfserfeldern dient in erster Linie der Übersichtlichkeit und Strukturierung. Tabelle 4-1 gibt einen Überblick über das dazu gehörende Massnahmenspektrum. Die Massnahmen in den einzelnen Handlungsbedarfserfeldern können nicht als gänzlich voneinander unabhängig angesehen werden. Vielmehr ist es so, dass zwischen den einzelnen Massnahmen Wechselwirkungen bestehen bzw. diese sich gegenseitig bedingen. Auf diese Abhängigkeiten wird im folgenden bei der Erläuterung der einzelnen Massnahmen hingewiesen.

Tabelle 4-1: Übersicht Handlungsbedarf

Handlungsbedarfserfelder und zugehörige mögliche Massnahmen	Rahmenbedingungen Wie?	Angebot Was?	Relevanz für.....		Handlungsbedarf vornehmlich bei
			Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr	
Marketing/Verkauf/Image					
Imagekampagne	X		X	X	Carbranche
Nutzung neuer Verkaufskanäle	X		X	X	Carbranche
Verbesserung Kundeninformation bez. Angebot	X		X	X	Carbranche
Festlegung von Qualitätsstandards	X		X	X	Carbranche
Förderung von Kombitickets	X		X	X	Carbranche/SBB/KTU/Postauto
Aufnahme in internationalen Fahrplan (Linienverkehr)	X		X		Carbranche/SBB
Produktpalette/Tätigkeitsfelder					
Klare Positionierung im Freizeitbereich		X	(X)	X	Carbranche
Aufnehmen neuer Trends im Freizeitbereich		X		X	Carbranche
Rundreisen, Städtetouren mit attraktiven Routen		X		X	Carbranche
Vermehrte Bedienung von Grossveranstaltungen		X		X	Carbranche, Veranstalter
Kooperationen mit Bahn und Regionalverkehr, wo gemeinsame Interessen bestehen		X	X	X	Carbranche

Handlungsbedarfsfelder und zugehörige mögliche Massnahmen	Rahmenbedingungen Wie?	Angebot Was?	Relevanz für.....		Handlungsbedarf vornehmlich bei
			Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr	
Infrastruktur (Bau und Betrieb)					
Bereitstellung von Haltestellen/Carterminals an strategisch günstigen Orten bzw. wichtigen Zielpunkten	X		X	X	Carbranche, Städte, Tourismusorte
Bessere Ausrüstung von Haltestellen/Carterminals	X		X	X	Carbranche, Städte
Neuorganisation Betrieb Carterminals bzw. Bewirtschaftung von Haltestellen	X		X	X	Carbranche, Städte
Verbesserung Signalisierung, Definition Zufahrtsrouten in empfindlichen Gebieten / zu Hotels etc.	X		X	X	Städte, Tourismusorte, Carbranche
Benutzung Infrastruktur ÖV (Haltestellen, Busspuren)	X		X	X	Städte
Rechtliche Verankerung/Gesetzgebung					
Überprüfung der Konzessions-/ Bewilligungs- und Ausschreibungsverfahren hinsichtlich Freizeitverkehr	X		X		Bund/Kantone
Überprüfung der Steuer- und Abgaberegulungen der verschiedenen Verkehrsmittel unter dem Gesichtspunkt „Kollektivverkehr“	X		X	X	Bund
Kontrolle zur Einhaltung der Bewilligungen	X		X		Bund
Verkehrsplanung					
Bewusster Einbezug des Verkehrsmittels ReiseCAR in Verkehrsplanung	X		X	X	Städte, Tourismusorte
Verstärkt separate Berücksichtigung des ReiseCARs in Statistiken	X		X	X	Bund u.a. Carbranche

4.2.2 Marketing/Verkauf/Image

Bezüglich des Marketings besteht Handlungsbedarf auf zwei Gebieten:

- Im Bereich „Image des ReiseCARs bei den Mobilitätsnachfragern“. Hier wäre eine Kampagne angebracht, mit dem Ziel, den ReiseCAR als vollwertigen Teil des Verkehrssystems mit all seinen Vorteilen herauszustreichen. Eine wirkungsvolle Folgemaßnahme könnte die Einführung und Kommunikation eines Qualitätslabels zur klaren Abgrenzung gegenüber nicht imagefördernden Angeboten darstellen¹²⁴.
- Bei der Lancierung der angebotenen Produkte. Diese sind z.T. nur Insidern bekannt (z.B. im grenzüberschreitenden Linienverkehr) oder werden, z.T. bedingt durch die starke Regionalisierung der Branche, über einen begrenzten Mix an Marketingmitteln vermittelt.

Auf Seite der einzelnen Carreiseunternehmen wie auch auf Stufe Branche ist ein verbesserter Internetauftritt zu prüfen. Dieser sollte eine umfassende Darstellung der Angebote enthalten und grundsätzlich auch die Möglichkeit bieten, Reisen über das Netz zu buchen (Informations- und Verkaufskanal). Ebenfalls in Erwägung zu ziehen sind Verbesserungen bei der Zusammenarbeit mit Reisebüros, insbesondere bei Fernreisen, wo der Kunde z.T. ohne definitive Vorstellung bezüglich Reiseziel ins Reisebüro geht.

¹²⁴ z. T. bestehen schon Qualitäts-Gütesiegel, diese sind jedoch wenig bekannt.

Darüber hinaus ist anzustreben, dass überall dort, wo über Mobilität informiert wird (z.B. Fremdenverkehr-/Tourismusstellen, Homepages von Veranstaltern, eventuell in zukünftig entstehenden Mobilitätszentren¹²⁵) die Angebote des Reisecars präsent sind.

Um den (grenzüberschreitenden) Linienverkehr besser im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern und ihn auch als „normales“ Verkehrsangebot erscheinen zu lassen, wäre eine Integration in den Fahrplan des internationalen Linienverkehrs begrüssenswert.

Ebenfalls interessant könnte sich eine Art Tarifverbund mit dem Regionalverkehr gestalten (Regionalverkehr als Zubringer zu den Abfahrtsorten des Reisecars)¹²⁶.

Die vorherrschende Atomisierung der Branche ist jedoch einer Realisierung der oben genannten Massnahmen nicht gerade förderlich. In den vielen Kleinunternehmen sind häufig die personellen und finanziellen Ressourcen und z.T. auch die Kompetenz zu ausgefeilten Marketinganstrengungen nicht vorhanden. Begrüssenswert wäre deshalb eine gewisse Strukturbereinigung oder dann die Delegation von Marketinganstrengungen an Dachorganisationen. Dabei darf nicht übersehen werden, dass auch in Zukunft für regional ausgerichtete Kleinstbetriebe unter Zuhilfenahme einfachster Marketingmassnahmen durch das Ausnützen von Nischen bestimmte Chancen bestehen.

4.2.3 Angebotsausrichtung/Produktpalette

Bei der zukünftigen Ausrichtung des Angebotes und der daraus resultierenden Produktpalette sind von der Branche verschiedene Entwicklungen im Umfeld zu beachten.

Im Segment Gelegenheitsverkehr, welcher auch in Zukunft den weitaus grösseren Teil des Angebots darstellen wird, dürften gesellschaftliche Trends wie die Akzentuierung der Freizeitgesellschaft oder die Zunahme aktiver, reisefreudiger Senioren und Seniorinnen zu einer weiterhin wachsenden Mobilitätsnachfrage im Bereich Freizeit führen. Allerdings ist von den Bahnen (z.B. SBB mit den RailAway-Angeboten) im innerschweizerischen Ausflugs- und Veranstaltungsverkehr weiterhin und vermehrt mit Konkurrenz zu rechnen. Als Hauptkonkurrent im europäischen Reiseverkehr (z.B. Badereisen ans Mittelmeer) ist das Flugzeug zu betrachten. Es stellt sich hier die Frage, wie auf diese Konkurrenz reagiert werden soll. Die Unternehmen werden sich dabei bei der Produktentwicklung auf die Stärken des Verkehrsmittels Reiseкар besinnen müssen wie z.B.

- die grosse Flexibilität bei der Routenwahl, dies ermöglicht das Anbieten von attraktiven Rundreisen und Städtetouren.
- die Möglichkeit über verschiedene Produkteigenschaften unterschiedliche Kundensegmente anzusprechen, so z.B. *kostengünstige* Angebote im Bereich neuer Trends der Freizeitgestaltung für ein junges Publikum oder *luxuriöse* Themenreisen mit entsprechend gut ausgebildeter Reiseleitung für das gehobene Publikum.
- die Möglichkeit unkomplizierte, weil umsteigefreie Verbindungen bei Veranstaltungen anzubieten. Bei Grossveranstaltungen sind Carreiseunternehmen in Zukunft vermutlich auch mehr gefragt, da den Organisatoren die Mittel für den Aufbau und Betrieb der notwendigen Infrastrukturen für den Individualverkehr fehlen wird.

¹²⁵ Mobilitätszentren werden derzeit diskutiert als ein zentraler Ort, wo in umfassender Weise über die Mobilitätsangebote informiert wird.

¹²⁶ Branchenvertreter bemühen sich derzeit mit den SBB eine Vereinbarung betreffend Anschlussbillette für die Halteorte des grenzüberschreitenden Linienverkehrs zu finden (SBB als Zubringer).

Im (auch in Zukunft praktisch nur grenzüberschreitenden) Linienverkehr schafft vor allem das Landverkehrsabkommen mit der EU und die mittelfristig absehbare Beitrittswelle diverser osteuropäischer Staaten zur Europäischen Union eine neue Situation. Der Wegfall des Poolzwangs wird die Konkurrenzierung schweizerischer Unternehmen durch Unternehmen aus dem EU-Raum, welche zu deutlich tieferen Kosten produzieren (vgl. Kap. 3.4.2) verschärfen. Es lässt sich hier ein Trend ausmachen, der eine Abnahme des heute schon geringen Linienverkehrspotenzials beinhaltet. Diese Entwicklung wird sich kaum aufhalten oder kompensieren lassen. Die Branche wird sich zukünftig vermehrt auf Ziele in Osteuropa konzentrieren müssen, wo ein relativ hoher Quellmarkt besteht. Allenfalls ergeben sich neue Möglichkeiten durch die Lockerung des Konkurrenzverbotes. In erster Linie kommen hier Destinationen in Ländern in Frage, wo die Produktionskosten ebenfalls relativ hoch sind und wo ein grosses Nachfragepotenzial besteht (z.B. München). Ob über einen höheren Qualitäts- und Komfortstandard im Vergleich zu ausländischen Unternehmen ein grösserer (oder anderer) Kundenkreis angesprochen werden kann, scheint fraglich, da der typische Linienverkehrskunde dieses Kriterium nicht sehr stark gewichtet.

Im kleinen Segment des innerstaatlichen Linienverkehrs wird sich zeigen, ob sich die derzeit im Auftrag der SBB in Erprobung befindenden nächtlichen Fahrten zwischen der Stadt Zürich und einer Reihe von Grossstädten in der deutschen Schweiz erfolgreich etablieren können. Auf jeden Fall zeigt sich hier eine sinnvolle Kooperation mit anderen Transportanbietern und wohl auch eine der wenigen Nischen für Carreiseunternehmen, im innerstaatlichen Liniendienst tätig zu werden, nämlich als Ergänzung zu den Bahnen (vgl. auch Kap. 4.2.5).

4.2.4 Infrastrukturen

Bereits in Kapitel 2.5 wurde aufgezeigt, wie eine optimale Infrastruktur (Ein-/Ausstiegsstelle, dazugehörige Ausstattung für Fahrgäste und Betriebspersonal) für den Carreiseverkehr aussehen könnte. Dabei wurde deutlich, dass bei der konkreten Ausgestaltung dieser Infrastrukturen einerseits die spezifischen Bedürfnisse des Linien- und Gelegenheitsverkehrs, andererseits aber auch die z.T. unterschiedlichen Anforderungen der Städte und Kommunen zu berücksichtigen sind. Ein entscheidender Faktor bei der Wahl der Ausgestaltung von Carterminals ist das *Carreiseverkehrsaufkommen*. Ebenso muss die Möglichkeit der *Verfügbarkeit von Flächen* an den geforderten optimalen Standorten realistisch eingeschätzt werden.

Es stellt sich zudem bei der Forderung nach einer verbesserten Infrastruktur nicht nur die Frage nach der optimalen Lage und der adäquaten Ausstattung sondern auch nach der *Finanzierung*. Eng damit verbunden ist die Klärung der Rolle der Städte und Kommunen beim Bau und Betrieb von eigentlichen Carterminals.

Ebenso in diesem Zusammenhang zu prüfen: das *Management des Carreiseverkehrs auf den Zu- und Wegfahrtsrouten* (z.B. Signalisierung ab Hochleistungsstrassen) sowie allfällig notwendige Zufahrtsbeschränkungen in sensible Stadträume.

Im folgenden werden diese Aspekte im einzelnen erörtert.

Grundsätzliche Betrachtung von Bedienkonzepten

Bei der Frage nach der optimalen Lage wurde in Kapitel 3.5.2 deutlich, dass in den grösseren Schweizer Städten z.T. eher zufällige und pragmatische Lösungen vorherrschen. In Kapitel 3.5.1 wurde zudem eine bessere Verknüpfung des Verkehrsmittels Reiscar mit den übrigen (öffentlichen) Verkehrsmitteln gefordert. Die Gültigkeit bzw. Umsetzung dieses Postulats soll im folgenden etwas differenzierter betrachtet werden.

Ist eine Stadt Destination des Linien(fern)verkehrs, besteht in der Tat Bedarf nach einer optimalen Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsmitteln. Ein Standort in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs als Schnittpunkt von Regional- und Fernverkehr stellt sich als erstrebenswerte Lösung dar. Diesbezüglicher Handlungsbedarf wird zusätzlich verstärkt, falls die Stadt gleichzeitig noch Ausgangspunkt für Reisen des Gelegenheitsverkehrs ist (insbesondere Tour Operating). Auch diese Form des Carreiseverkehrs ist auf die Zubringerdienste durch andere Verkehrsmittel angewiesen, wodurch sich ein zentraler Standplatz mit entsprechender Verknüpfung aufdrängt. Als eine Ergänzung zu einem Standort in Bahnhofsnähe sind Standplätze beim Flughafen anzusehen. Hier gilt es, Gäste aus dem Ausland (sog. Incoming-Verkehr) per einmaligen Umsteigen direkt auf den Reisebus zu bringen. Die Zubringerfunktion wird in diesem Falle direkt durch das Flugzeug erbracht.

Die Eignung bzw. Notwendigkeit eines solchen *zentralen* Terminals für den Gelegenheitszielverkehr (die Stadt als Zielpunkt der Reise) kann nicht grundsätzlich bejaht werden, sondern hängt von der Lage und Anzahl der touristischen Sehenswürdigkeiten sowie von der Aufenthaltsdauer der Gäste ab. Hier kommen die Überlegungen aus Kapitel 2.5.2 zum Tragen. Der wichtige Unterschied zum Ausgangspunkt einer Carreise (Linien- und Gelegenheitsverkehr) ist der, dass die Fahrgäste nicht zum Reisebus gebracht werden müssen und deshalb eine Verknüpfung mit dem restlichen Verkehrssystem nicht notwendig ist.

Das Auftreten dieser verschiedenen Arten von Carreiseverkehr ist zu einem gewissen Grad ortsspezifisch. Grössere Städte sind sowohl vom Gelegenheitsverkehr (Quelle und Ziel) wie auch vom Linienverkehr betroffen, während in kleineren Städten in erster Linie Fahrten des Gelegenheitsverkehrs ihren Ausgangspunkt haben. In vor allem vom Tourismus geprägten Orten dominiert schliesslich der Gelegenheitszielverkehr (z.B. Wintersportorte, Orte mit landschaftlichen Attraktionen etc.). Die folgende Tabelle stellt diesen Sachverhalt zusammenfassend dar.

Tabelle 4-2: Carreiseverkehr in verschiedenen Ortstypen

	Gelegenheitsverkehr		Linienverkehr	
	Ziel	Quelle	Ziel	Quelle
Städte	X	X	X	X
Kleinere Orte		X		
Tourismusorte	X			

Das Mitbenutzen eines zentralen Carterminals durch den Gelegenheitszielverkehr kann sinnvoll sein,

- für den Aus- und Wiedereinstieg der Fahrgäste und als Abstellplatz während des Aufenthaltes, falls sich die touristischen Ziele örtlich konzentriert in Fussgängerdistanz befinden („Parkplatzkonzept“ nach KUBE).
- oder nur als Abstellplatz, insbesondere bei mehrstündigen oder Ganztagesaufhalten, nachdem die Fahrgäste bei den (weiter entfernten) Sehenswürdigkeiten (oder Hotels) an Terminals¹²⁷ abgesetzt worden sind und dort wieder abgeholt werden („Terminalkonzept“ nach KUBE).

Es wird deutlich, dass die Bedürfnisse des Gelegenheitsverkehrs hinsichtlich Carhaltstellen unterschiedlich sind, je nachdem es sich um den Ausgangspunkt oder Endpunkt der Reise handelt. Offensichtlich wird auch, dass neben einem allfällig

¹²⁷ Als Terminal wird bei Kube offensichtlich der Ort bezeichnet, wo der Fahrgastumschlag stattfindet. Der Begriff setzt jedoch keine bestimmte Mindestausstattung voraus.

notwendigen Carterminal in der Regel auch Haltestellen in Fussgängerdistanz zu den Sehenswürdigkeiten notwendig sind, welche bei Kurzaufenthalten sowohl zum Aus- und Einsteigen wie auch als Wartefläche während des Aufenthaltes dienen.

Einer gesonderten Betrachtung bedürfen Anlagen, welche grössere Veranstaltungen beherbergen können, wie Sportanlagen, Konzert- und Messehallen etc. Solche Anlagen können während eines relativ kurzen Zeitraums ein hohes Carverkehrsaufkommen verursachen (Beginn und Ende einer Veranstaltung), quasi ein Spezialfall des Gelegenheitszielverkehrs. Charakteristisch ist in diesem Falle auch der hohe Flächenbedarf für das Abstellen der Fahrzeuge während der Veranstaltung. Normale Terminals können diesen Bedarf in der Regel nicht abdecken. Deshalb sind hier spezielle Abstellflächen vorzusehen. Optimalerweise liegen diese, falls verfügbar, beim Veranstaltungsort (Minimierung der Fahrten). Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang auch, insbesondere für den Spitzenbedarf z.B. an Wochenenden, die Möglichkeit der Doppelnutzung von bereits bestehenden Flächen (z.B. Parkplätze in nahe gelegenen Industriegebieten oder Einkaufszentren).

Adäquate Bedienkonzepte im spezifisch schweizerischen Umfeld

Die vorangehenden Erläuterungen stellen den Zusammenhang her zwischen der Infrastruktur für Ein-/Ausstiegsstellen des Reisecars und dem Ortstyp bzw. den vorherrschenden Arten des Carreiseverkehrs. Damit wurde jedoch noch nichts ausgesagt über die tatsächliche Machbarkeit und die Zweckmässigkeit eines zentralen Terminals in Schweizer Städten.

Diese Beurteilungen hängen in erster Linie von den folgenden vier Faktoren ab:

- Verfügbarkeit von Flächen
 - Möglichkeiten der Finanzierung (Bau und Betrieb)
 - Nachfragepotenzial
 - Angebot an Zu- und Wegfahrtsrouten
-
- Verfügbarkeit von Flächen
Die Verfügbarkeit von Flächen an verkehrsplanerisch günstiger Lage ist eines der zentralen Probleme. Gerade zentrale Lagen sind, vor allem unter dem Gesichtspunkt von Rentabilitätsüberlegungen, auch für andere Nutzungen sehr interessant und z.T. auch hart umkämpft. Der Einbezug der Bedürfnisse des Carreiseverkehrs scheint hier am ehesten noch im Rahmen von übergeordneten Neubeurteilungen von Arealen in der Umgebung von Bahnhöfen, wie sie durch die Ausarbeitung von Masterplänen zur Zeit an verschiedenen Orten stattfinden, denkbar. Hier liegt auf jeden Fall eine der Hauptaufgaben der Städte, indem sie die Anforderungen des Carreiseverkehrs in die städtische Infrastrukturplanung konsequent miteinbeziehen.
 - Möglichkeiten der Finanzierung (Bau und Betrieb)
Die Finanzierung eines Carterminals ist eng verbunden mit der Frage des Betriebs und, je nach Finanzierungs- und Betriebsmodell, auch mit dem *Nachfragepotenzial*. Am naheliegendsten dürfte das Modell einer Betreibergesellschaft sein, welche die Investition und Betriebskosten über Benutzergebühren, Ticketverkauf und allfällige Nebennutzungen finanziert. Dazu ist allerdings eine gewisse minimale Nachfrage erforderlich bzw. im Umkehrschluss ist bei zu geringer Nachfrage nur eine Minimallösung bezüglich Infrastruktur und Personaleinsatz in Betracht zu ziehen. Einfache Haltestellen (ohne Personal) mit minimaler Ausstattung (z.B. Toilette)

können auch von den städtischen Behörden unterhaltsmässig betreut werden. Zur Unkostendeckung sind Parkplatzgebühren in Betracht zu ziehen.

Eine finanzielle Beteiligung der Städte oder auch durch Carunternehmen an einer Betriebsgesellschaft ist natürlich nicht ausgeschlossen, dies würde dann die Möglichkeiten der Einflussnahme erhöhen. Bereits bestehen ähnliche Konstrukte z.B. beim Betrieb von Parkhäusern, wo sich Kommunen am Aktienkapital von Betreibergesellschaften beteiligen. Der von den Carunternehmen entrichtete Teil der Schwerverkehrsabgabe, welcher zur zweckgebundenen Verwendung an die Kantone geht, könnte eine weitere Finanzierungsquelle darstellen.

Des Weiteren müssen Begleitmassnahmen ergriffen werden, welche ein Umgehen des kostenpflichtigen Terminals von Seiten der Carunternehmer verunmöglichen („wildes“ Auf- und Abladen irgendwo in der Stadt). Hier zeigt sich eine gewisse Analogie zur Situation der Parkierung von PWs in städtischen Räumen, wo in den letzten Jahren mittels umfassender Parkraumbewirtschaftungen der Versuch unternommen wurde, die Parkierung gezielt zu steuern und die Auslastung von gebührenpflichtigen Parkhäusern zu verbessern. Es empfiehlt sich für die Städte in diesem Zusammenhang ebenfalls, die konsequente Einführung von Parkergebühren auch für die Benutzung der über die Stadt verteilten Haltestellen in der Nähe zu den touristisch interessanten Orten zu prüfen. Damit kann der Charakter der Kurzzeitnutzung unterstrichen werden.

- Nachfragepotenzial

Für die Finanzierung des Betriebsaufwandes und der Amortisation der Infrastruktur über Benutzungsgebühren ist eine gewisse Mindestnachfrage an Reiseautos notwendig. Nur so kann die Höhe der Gebühr für den einzelnen Nutzer im Rahmen gehalten werden. Es ist allerdings fraglich, ob in schweizerischen Städten ein solches Nachfragepotenzial vorhanden ist. Am ehesten erreichen noch Städte wie Genf und Zürich, mit einem hohen touristisch motivierten Gelegenheitsverkehrsaufkommen und einem, für schweizerische Verhältnisse, ausgeprägten Linienverkehr, die kritische Nachfragemenge¹²⁸.

- Adäquate Zu- und Wegfahrtsrouten

Schliesslich muss ein Terminal ab dem übergeordneten Strassennetz adäquat erschliessbar sein, d.h. *Zu- und Wegfahrtsrouten* müssen genügend Kapazität aufweisen und nicht durch empfindliche Siedlungsgebiete führen. Ebenfalls in diesem Zusammenhang zu prüfen ist eine systematische Signalisierung sowie ein Mitbenutzen von Busspuren durch die Reiseautos zu Stosszeiten.

Zusammenfassend kann festgehalten werden:

Eine umfassende Neukonzeption von Carterminals an zentralen Standorten (insbesondere im Bereich der Bahnhöfe) dürfte sich in Schweizer Städten aufgrund knapp verfügbarer Flächen schwierig gestalten. Zudem weisen in der Schweiz nur wenige Standorte das erforderliche Nachfragepotenzial auf, welches die Finanzierung eines Terminals mit umfassendem Leistungsangebot grösstenteils über Benutzergebühren ermöglicht (unter den derzeit herrschenden Rahmenbedingungen. Hier besteht eine Abhängigkeit zu den rechtlichen Rahmenbedingungen, so könnte z.B. eine Liberalisierung im innerstaatlichen Liniendienst eine Erhöhung der Nachfrage nach sich ziehen).

¹²⁸ Der Gare de routière de Genève hat ca. 200 Bewegungen (bei 16 Standplätzen) täglich, sieht sich jedoch mittelfristig einer eher angespannten finanziellen Lage ausgesetzt.

Bezüglich der Zu- und Wegfahrtrouten kann festgehalten werden, dass zentrale Lagen in schweizerischen Städten ab dem Hochleistungsstrassennetz in der Regel in vertretbarem Zeitaufwand erreicht werden können. Die Akzeptanz der Bevölkerung ist allerdings ortsspezifisch sorgfältig zu prüfen, da die Toleranzschwelle bezüglich neuer oder grösserer Verkehrsbelastungen, welcher Art auch immer, eher tief liegt.

Als Handlungsempfehlung kann deshalb abgeleitet werden, bereits bestehende, z.T. gute Ansätze von Carterminals bezüglich Ausstattung und Signalisierung zu verbessern. Falls keine Möglichkeit besteht, eine Fläche bei zentralen Umsteigeknoten bereitzustellen, sollten zumindest genügend Vorfahrmöglichkeiten und Haltekanten für das Ein-/Aussteigen geschaffen werden. Die örtliche Trennung der Funktionen Fahrgastumschlag und (länger dauerndes) Abstellen des Fahrzeugs bietet sich in diesem Falle als gängiges Rezept an.

Als Ausweichstandort sollten dann jedoch Flächen an subzentralen Lagen mit direkter ÖV-Anbindung ins Zentrum zur Verfügung stehen. Wo im Bahnhofsbereich vorhanden, kann auch eine kombinierte Nutzung von Bushöfen des Regionalverkehrs (z.B. Postauto) erwogen werden. Ein noch weiter gehender Vorschlag einer Mehrfachnutzung von Flächen wäre die Schaffung von Umschlagszonen, welche nicht bestimmten Verkehrsmitteln vorbehalten sind, sondern für alle Ausprägungen von Kurzzeitzutzern zugänglich wären.

Die folgende Tabelle zeigt zusammenfassend die grundsätzlichen Möglichkeiten der Bedienung von schweizerischen Städten mit Reiseautos bei typischen Kombinationen der oben genannten vier Hauptkriterien.

Tabelle 4-3: Handlungsspielraum bei der Infrastrukturbereitstellung

Kriterienvorhanden bzw. gewährleistet?	
	Ja	Nein
Flächenverfügbarkeit....	X,O,*	□, +
Hohes Nachfragepotenzial....	X,O, □, +	*, +
Finanzierung / Betrieb....	X;O, □, +	*
Zu-/Wegfahrtrouten....	X, □, *	O, +

X: zentraler Carterminal möglich

O: Carterminal in gut erreichbarem "Subzentrum" (z.B. städtische S-Bahn-Station), Zufahrt zum Hauptbahnhof nur unter speziellen Voraussetzungen (z.B. Auf-/Abblad grösserer Reisegruppen)

*: Zentraler Halteplatz mit kostengünstiger Minimalausstattung (Witterungsschutz, Toilette etc.)

□: Carterminal an Ausweichstandort (Subzentrum) mit guten und direkten Verbindungen ins Zentrum. Bei hohem Anteil Gelegenheitszielverkehr allenfalls örtliche Trennung von Ein-/Ausstieg Fahrgäste und Abstellen des Fahrzeugs (Ein-/Ausstieg zentral in Fussgängerdistanz zu Sehenswürdigkeiten/Hotels etc., Abstellen des Fahrzeugs auf dem Terminal). Durch die Beschränkung auf den Ein- und Ausstieg an zentraler Lage kann auf minimaler Fläche eine hohe Anzahl Reiseautos abgefertigt werden).

+: Carterminal oder Halteplatz mit minimaler Ausstattung (je nach Nachfragepotenzial) an Subzentrum.

4.2.5 Rechtliche Verankerung bzw. Gesetzgebung des Bundes/der Kantone

In Kapitel 3.2.3 wurde die rechtliche Situation des Carreiseverkehrs in der Schweiz und in der Europäischen Union aufgezeigt. Dabei wurde deutlich, dass mit dem Landverkehrsabkommen der grenzüberschreitende Linienverkehr in den EU-Raum neu geordnet wurde, der Gelegenheitsverkehr kann gar als weitgehend liberalisiert betrachtet werden. Bei diesen grenzüberschreitenden Verkehren geht es folglich aus Sicht der Branche in erster Linie noch darum, die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Unternehmen nicht unnötig zu schmälern. Des weiteren sollten aus Sicht der schweizerischen Unternehmen die ausgestellten Bewilligungen (Linienverkehr) verstärkt kontrolliert werden, um illegale Transporte vermehrt zu unterbinden.

Handlungsbedarf bzw. Handlungsspielraum betreffend Zutritt auf den Transportmarkt kann also höchstens noch bei den Regelungen für den Binnenverkehr, und hier auch nur für den Liniendienst, ausgemacht werden. Dabei stellt sich die Frage, mit welchen Massnahmen im rechtlichen Bereich (Konzessionsvergabe, Ausschreibungsverfahren) den spezifischen Vorteilen des Reisebusses als Verkehrsmittels des Kollektivverkehrs ein Weg geebnet werden könnte.

Eine *vollständige* Liberalisierung und Deregulierung des innerstaatlichen Linienverkehrs und damit eine Konkurrenzierung des Bahnangebotes zwischen den grösseren Schweizer Städten ist, was die politische Durchsetzbarkeit betrifft, weder realistisch noch im Sinne einer Gesamtverkehrspolitik sinnvoll. Das bestehende Bahnangebot ist qualitätsmässig hochstehend und umfassend und bietet zusammen mit dem Regionalverkehr weitgehend eine durchgehende Transportkette. Das Angebot wird staatlich subventioniert, es besteht folglich kein Interesse, Erträge in konkurrenzierende Verkehrsangebote abfliessen zu lassen.

Ein vermehrter Einbezug des Reisebusses in den Linienverkehr¹²⁹ kann jedoch dort sinnvoll sein, wo eine Erhöhung des Anteils Kollektivverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen erreicht werden kann (und sollte). Ziel oder Bedingung muss dabei sein, dass eine Nachfrageverlagerung vom MIV auf den Kollektivverkehr erreicht wird oder dass eine Angebotslücke im Kollektivverkehr, die von der Bahn aufgrund von Systemnachteilen nicht ausgefüllt werden kann, geschlossen werden kann.

Dies kann auf verschiedene Weise geschehen, so zum Beispiel als Kooperation zwischen Bahn und Reisebus oder auch unabhängig voneinander. Folgende Varianten sind z.B. denkbar:

- **Vermehrter Einsatz im Freizeitverkehr/Tourismus**
Eine Erhöhung des Anteils Kollektivverkehr im stark wachsenden Segment Freizeit/Tourismus ist unverzichtbar, sollen die Nachhaltigkeitsziele im Verkehr erreicht werden. Bei den Freizeifahrten über längere Distanzen in entlegene Gebiete hat die Bahn schwer wiegende Nachteile. Vor allem häufiges Umsteigen und die durch zahlreiche Haltestellen hohe Reisezeit beim auf die Mobilitätsvorsorge ausgerichteten ÖV hält viele Mobilitätsnachfrager davon ab, die Bahn und allenfalls den Bus zu benutzen. MEIER (2000) bestätigt dies in der betreffenden Studie. Als Beispiel können hier Tagesausflüge im Wintersport angeführt werden, wo mit Direktverbindungen im Liniendienst ab den Zentren bzw. ÖV-Knotenpunkten (z.B. ab Bern/Thun in die Wintersportorte des Berner Oberlandes) MIV-Benutzer vermehrt angesprochen werden könnten¹³⁰. Zwar würden auch hier bestehende Zugangebote konkurrenziert werden, jedoch stellt sich die Frage, ob diese für Wintersportler mit Wahlmöglichkeit beim

¹²⁹ wenn hier vom innerstaatlichen Linienverkehr die Rede ist, dann sind nur Fahrten über längere Distanzen mit wenig Halten bzw. Fahrgastwechseln gemeint (Punkt-zu-Punkt-Beziehungen). Der Einsatz eines Reisebusses mit seinen spezifischen Merkmalen muss selbstverständlich gerechtfertigt sein.

¹³⁰ Solche Angebote bestehen z.B. ab Genf in die Skigebiete Savoyens, die Auslastung der Busse lässt jedoch zu wünschen übrig.

Verkehrsmittel eine echte Alternative zum PW darstellen. Es läge hier an den Kantonen, als Besteller im Regionalverkehr, entsprechende Direktlinien, die spezifisch auf touristische Nachfrage ausgerichtet sind, auszuschreiben. Finanzielle Abgeltungen für touristische Verkehre sind jedoch nicht in allen kantonalen Gesetzgebungen vorgesehen. Hier wären, je nach Kanton, gesetzliche Anpassungen notwendig. Ein Mitziehen der Verantwortlichen der touristischen Transportanlagen in den Wintersportorten wäre allerdings auch notwendig, wenn ein Umsteigen von MIV auf den Kollektivverkehr erreicht werden soll. Dabei sind insbesondere eine Parkraumbewirtschaftung auf den Parkplätzen bei den Talstationen der Bergbahnen sowie höhere Rabatte bei Kombitickets zu nennen. In den Wintersportorten sind Anzeichen vorhanden, den Reise-car zu fördern. Der Car wird als Kollektivverkehrsmittel anerkannt und sein Beitrag zur Entlastung der Strassen geschätzt (MEIER 2000¹³¹). Zentral ist bei diesen Angeboten, ob effektiv eine Verlagerung vom Individualverkehr zum Kollektivverkehr bewirkt wird. Sollte dies nicht der Fall sein, d.h. es würde einfach eine Verlagerung innerhalb des Kollektivverkehrs stattfinden, (insbesondere von den bereits bestehenden zahlreichen Angeboten des Car-Gelegenheitsverkehrs), so sind solche Angebote in Frage zu stellen.

- Eine weitere Einsatzmöglichkeit, wenn auch nur sehr spezifisch einsetzbar, könnte sich bei der Erschliessung von Freizeitanlagen, Einkaufszentren, Fachmärkten etc. „auf der grünen Wiese“ ergeben¹³². Diese befinden sich häufig im Umkreis von ca. 30 km von grösseren Städten und sind in der Regel bequem über die Autobahn erreichbar. Hier könnte der Einsatz von kleineren Cars¹³³ bei entsprechender Nachfrage (z.B. Freitag/Samstag) durchaus sinnvoll sein. Bei der Finanzierung, mit Rentabilität ist kaum zu rechnen, müssten sich auch die entsprechenden Zielorte (Einkaufszentren etc.) beteiligen. Auch hier wären attraktivitätsmindernde Massnahmen zu Lasten des MIV am Zielort wie z.B. Parkplatzgebühren eine Voraussetzung. Für solche Angebote könnten auf Basis der bestehenden gesetzlichen Grundlagen Konzessionen erteilt werden. Es stellt sich hier bei der Konzessionsvergabe jeweils die Frage, inwiefern ein bestehendes Angebot des öffentlichen Verkehrs, dass häufig keine Direktverbindungen bietet, effektiv konkurrenziert wird.
- Reise-car als Bahnersatz in Randzeiten
Diese Variante ist derzeit bei den SBB in Erprobung. Ab Zürich werden an Wochenenden fahrplanmässig Nachtbusse nach Basel, Bern und andere Städte angeboten. Der Einsatz von Zügen wäre hier bei der relativ geringen Nachfrage zu teuer. Die Zielgruppe besteht in den vornehmlich jungen Leuten, welche am Wochenende das vielfältige Freizeitangebot Zürichs nutzen. Mit dem Transport werden Carreiseunternehmen im Offertverfahren durch die SBB zugemietet und beauftragt.

Soll zukünftig vermehrt zwischen Kollektivverkehr und Individualverkehr und weniger nach Privat- und öffentlichem Verkehr unterschieden werden, so stellt sich auch die Frage nach einer Anpassung der Besteuerung bzw. nach einer einheitlichen Besteuerung der Kollektivverkehrsmittel bei Mehrwertsteuer (bei Fahrten ins Ausland) Schwerverkehrsabgabe und Treibstoffzollzuschlag. Von diesen Abgaben ist der Carreiseverkehr im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr nicht befreit. Hier wäre eine Neubeurteilung im Sinne einer Gesamtbetrachtung zu erwägen (wobei beim Flugverkehr wohl nur eine internationale Lösung in Frage käme). Dies ist auch unter

¹³¹ Meier, 2000, S. 93

¹³² Die Standorte solcher Anlagen sind zwar Resultat einer unglücklichen raumplanerischen Entwicklung, was aber nicht bedeuten sollte, dass für eine sinnvolle Erschliessung mit kollektiven Verkehrsmitteln keine Aufwand getrieben werden soll.

¹³³ Linienbusse, wie sie im Nah- und Regionalverkehr eingesetzt werden, sind auf der Autobahn nicht erlaubt, da die Fahrgäste angeschnallt sitzen müssen.

dem Gesichtspunkt der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Carreiseunternehmen im Vergleich zur ausländischen Konkurrenz zu sehen. Zu nennen in diesem Zusammenhang ist auch das Nachziehen gegenüber der EU bei allfälligen Änderungen betreffend der Abmessungen der Fahrzeuge.

4.2.6 Verkehrsplanung und Statistik

Statistische Daten sind essentiell für eine fundierte Planung. In den vorangehenden Kapiteln wurde mehrfach bemängelt, dass Daten spezifisch zum Verkehrsmittel Reiseкар nur beschränkt vorlägen. In der Regel sind Zahlen zum Carreiseverkehr auf höherer Stufe innerhalb der Gruppe „öffentliche Strassenverkehrsmittel“ aggregiert. Mit einer vermehrten Berücksichtigung in der (städtischen) Verkehrsplanung müsste jedoch auch eine Verbesserung der Datengrundlagen einhergehen. Gerade für den Verkehrszweck „Freizeit“ wäre es angezeigt, das Verkehrsmittel „Reiseкар“ in den Statistiken eigenständig zu führen.

Angesprochen sind jedoch nicht nur die statistischen Ämter von Bund, Kantonen und Gemeinden, sondern auch die Carbranche selber. Diese könnten zum Beispiel statistische Unterlagen (zur Branchenstruktur, Fahr- und Verkehrsleistungen nach Gelegenheits- und Linienverkehr etc.) in den Branchenpublikationen einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich machen.

5 Empfehlungen

Folgende Empfehlungen können an die Carreisebranche und an die Akteure im Umfeld, als Quintessenz aus den vorangegangenen Ausführungen abgegeben werden:

Carreisebranche

Die Carreisebranche müsste für eine verbesserte Akzeptanz bei den Mobilitätsnachfragern, Infrastrukturverantwortlichen und Anwohnern auf verschiedenen Ebenen tätig werden. Folgende Punkte scheinen zentral:

- **Branchenstruktur und Know how**
Die zersplitterte Branchenstruktur mit ihren vielen regional ausgerichteten Kleinbetrieben als Hauptmerkmal sollte einerseits über eine Stärkung übergeordneter Branchenorganisationen sowie über vermehrte Kooperationen zwischen den Unternehmen bei der Angebotserstellung überwunden werden. Der z.T. bereits eingeleitete Weg der forcierten Ausbildung bei Fahrpersonal und im Management ist verstärkt zu beschreiten.
- **Verbesserung des Images**
Gestärkte übergeordnete Strukturen könnten den Weg ebnen für eine dringend notwendige Imagekampagne zugunsten des Kollektivverkehrsmittels ReiseCar und für die Schaffung eines bis zu einem gewissen Grad einheitlichen Marktauftritts. Die Vorteile des Verkehrsmittels ReiseCar sind aufzuzeigen, der Car ist als echte Alternative zu anderen Verkehrsmitteln darzustellen, ein entsprechendes Image muss bei Mobilitätsnachfragern verankert werden. Allenfalls muss über die Einführung eines Qualitätslabels eine Abgrenzung zu ungenügenden Angeboten erreicht werden.
- **Massnahmen auf Unternehmensebene bezüglich Marketing und Verkauf**
Auf Unternehmensebene sind insbesondere die Marketinganstrengungen zu forcieren. Dazu gehört einerseits die Kommunikation der angebotenen Transportleistungen gegenüber potentiellen Kunden wie auch die Überprüfung der Verkaufskanäle. Zu nennen in diesem Zusammenhang sind verstärkte Nutzung der Möglichkeiten des Internets wie auch eine verbesserte Zusammenarbeit mit Reisebüro und Tourismusstellen. Bei fehlenden finanziellen Ressourcen sind Kooperationen in Betracht zu ziehen.
- **Marktbearbeitung**
Es empfiehlt sich bezüglich der geografischen Marktbearbeitung zu prüfen, welche Angebote in welchem geografischen Raum angeboten werden sollen. Die Verankerung in der Region, verbunden mit der Kenntnis und Wahrnehmung von spezifischen Mobilitätsbedürfnissen, muss kein Nachteil sein. Dies sollte Unternehmen jedoch nicht davon abhalten, gewisse Produkte einem weiteren Kreis von potentiellen Kunden anzubieten. Auch hier könnten Kooperationen zwischen den Unternehmen Synergien freisetzen.

Des Weiteren sollte das Verhältnis zu den konzessionierten Transportunternehmen geklärt werden. Dort wo eine Zusammenarbeit sinnvoll ist, sollte diese auch angestrebt werden. Zu nennen wäre hier insbesondere der Regionalverkehr als Zubringer zu den Carfernerreisen sowie das Erbringen von ergänzenden Angeboten für die Bahn.

Städte und Kommunen

- Den Städten und Kommunen ist, falls vom Carreiseverkehr betroffen, zu empfehlen, diesen als eigenständigen Faktor in der städtischen Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Dies gilt sowohl bei der Planung von Infrastrukturen (Lage und Ausstattung von Halteplätzen) als auch bei der Regelung von Zufahrten, der Bewirtschaftung von Haltestellen ausserhalb allfälliger zentraler Standplätze und der Signalisierung. Die Planungen sollen sich am Ziel der optimalen Verknüpfung der Verkehrsmittel orientieren (intermodales Verkehrsangebot). Bezüglich der Lage von zentralen Halteplätzen für Reisecars (Linien- und Gelegenheitsverkehr) drängt sich ein Standort in Fussgängerdistanz zu den Bahnhöfen auf. Dabei scheint es naheliegend, bestehende Ansätze punktuell, insbesondere bezüglich Ausstattung, zu verbessern oder bereits vorhandene Anlagen des Regionalverkehrs auch den Reisecars zugänglich zu machen. Die Errichtung von völlig neuen Carterminals dürfte für schweizerische Verhältnisse nur in Ausnahmefällen eine realistische Alternative darstellen.
- Der Betrieb solcher Carterminals sollte in den Händen einer Betriebsgesellschaft liegen, welche sich aus den Benutzungsgebühren, Ticketverkauf und allfälliger Nebeneinnahmen finanziert. Einfachere Lösungen mit minimaler Ausstattung (z.B. Halteplätze im Strassenraum ohne Personal) können von den Städten betrieben und unterhalten werden, die Unterhaltskosten werden sinnvollerweise über Parkierungsgebühren bzw. Haltegebühren finanziert.

Bund und Kantone

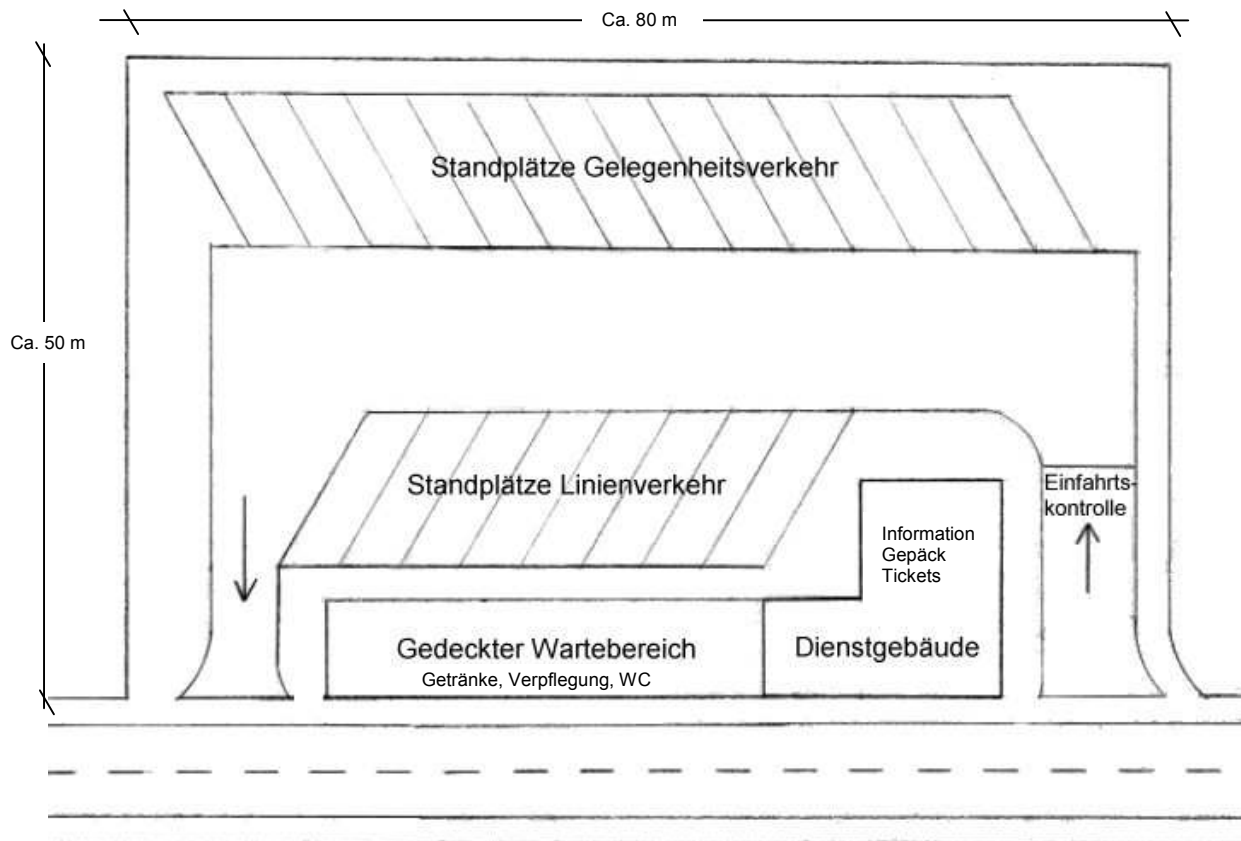
- Der Bund bzw. dessen Konzessionsbehörden und die Kantone als Leistungsbesteller sollten ihre Praxis bei der Vergabe von Linienkonzessionen und Leistungsaufträgen hinsichtlich des vermehrten Einbezugs des Kollektivverkehrs (wovon der Reisecar ein Teil ist) kritisch überprüfen. Die Erteilung von Konzessionen sollte vermehrt von der Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV abhängig gemacht werden. Gerade für spezifische Bedürfnisse im Freizeitverkehr, welcher sich häufig in Randregionen abspielt, bieten die konzessionierten Bahn- und Busunternehmen, die auf das Ziel der Mobilitätsvorsorge ausgelegt sind, häufig kein adäquates Angebot für Tagesausflüge ab den Schnellzugsbahnhöfen zu spezifischen touristischen Destinationen. Der Reisecar kann in bestimmten Fällen den bestehenden öffentlichen Verkehr sinnvoll ergänzen, sei es in der Transportkette (intermodal) oder in Form einer zeitlichen Ausdehnung des Angebotes.
- In Kategorien des Kollektivverkehrs denken hiesse auch, die Besteuerung der verschiedenen Kollektivverkehrsmittel auf eine einheitliche Basis zu stellen. Die unterschiedliche Besteuerungs- und Abgabenpraxis des Reisecars im Vergleich zu den öffentlichen Verkehrsmitteln bei Mehrwertsteuer (Fahrten ins Ausland), Schwerverkehrsabgabe und Treibstoffzoll ist dahingehend zu überprüfen.
- Bei der Finanzierung von Infrastrukturanlagen (vgl. oben „Städte und Kommunen“) sind Beiträge vom zweckgebundenen Teil der Pauschalen Schwerverkehrsabgabe, welcher von den Carunternehmen an die Kantone entrichtet wird, zu prüfen.
- Eidgenössische und kantonale Statistiken mit Bezug zu Verkehr und Transportunternehmen sollten zukünftig vermehrt den Reisecar als eigenständiges Verkehrsmittel berücksichtigen.

Weiterer Forschungsbedarf

- Die Förderung des Carreiseverkehrs als öffentliche Aufgabe steht und fällt mit der Frage, ob damit Umlagerungen vom MIV auf den Kollektivverkehr erreicht werden können, oder ob einfach eine Neuverteilung innerhalb des Kollektivverkehrs stattfindet. Deswegen besteht Erkenntnisbedarf bezüglich Fragen des Modal Splits und Umlagerungspotenzials zwischen Kollektiv- und Individualverkehr.
- Eine detaillierterer Vergleich der Marktvoraussetzungen der verschiedenen sich konkurrenzierenden Verkehrsmittel (Bahn, Reisedar, Flugzeug, MIV) macht eine vertiefte Betrachtung der jeweiligen Belastung mit Steuern und Abgaben bzw. der Aspekte (versteckte) Subventionen, Eigenwirtschaftlichkeit, externe Kosten etc. notwendig.
- Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer funktionsorientierten Bereitstellung von Halte- und Umschlagsflächen in zentralen Lagen (in Städten und Agglomerationen bei knappen Platzverhältnissen) als Alternative zur verkehrsmittelorientierten Zuteilung von Flächen könnte als innovativer Ansatz für weitere Studien interessant sein.

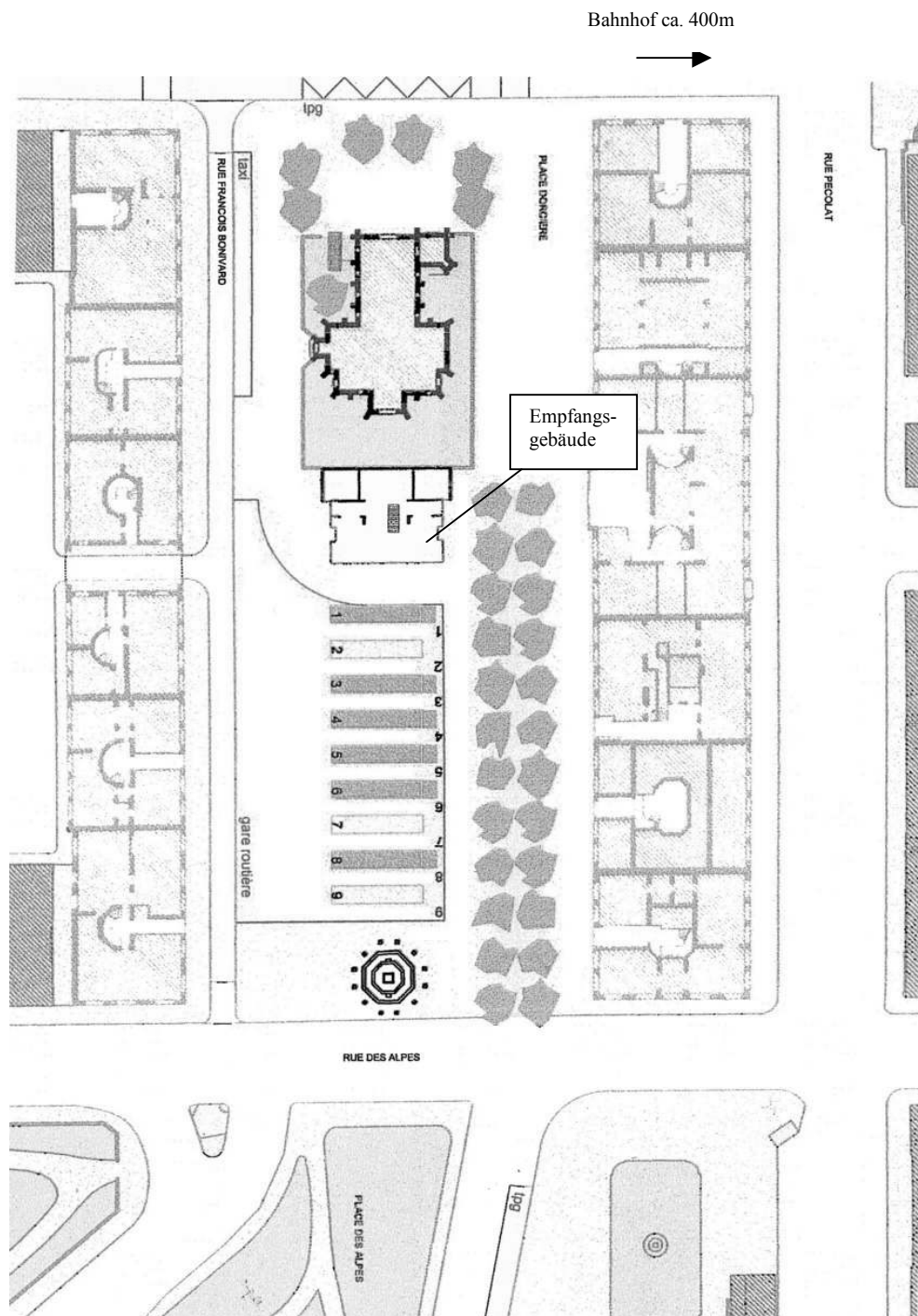
Anhang 1: Beispiele von Carterminals

Musterbeispiel eines Carterminals mit vollständiger Ausstattung



Anhang 1: Beispiele von Carterminals

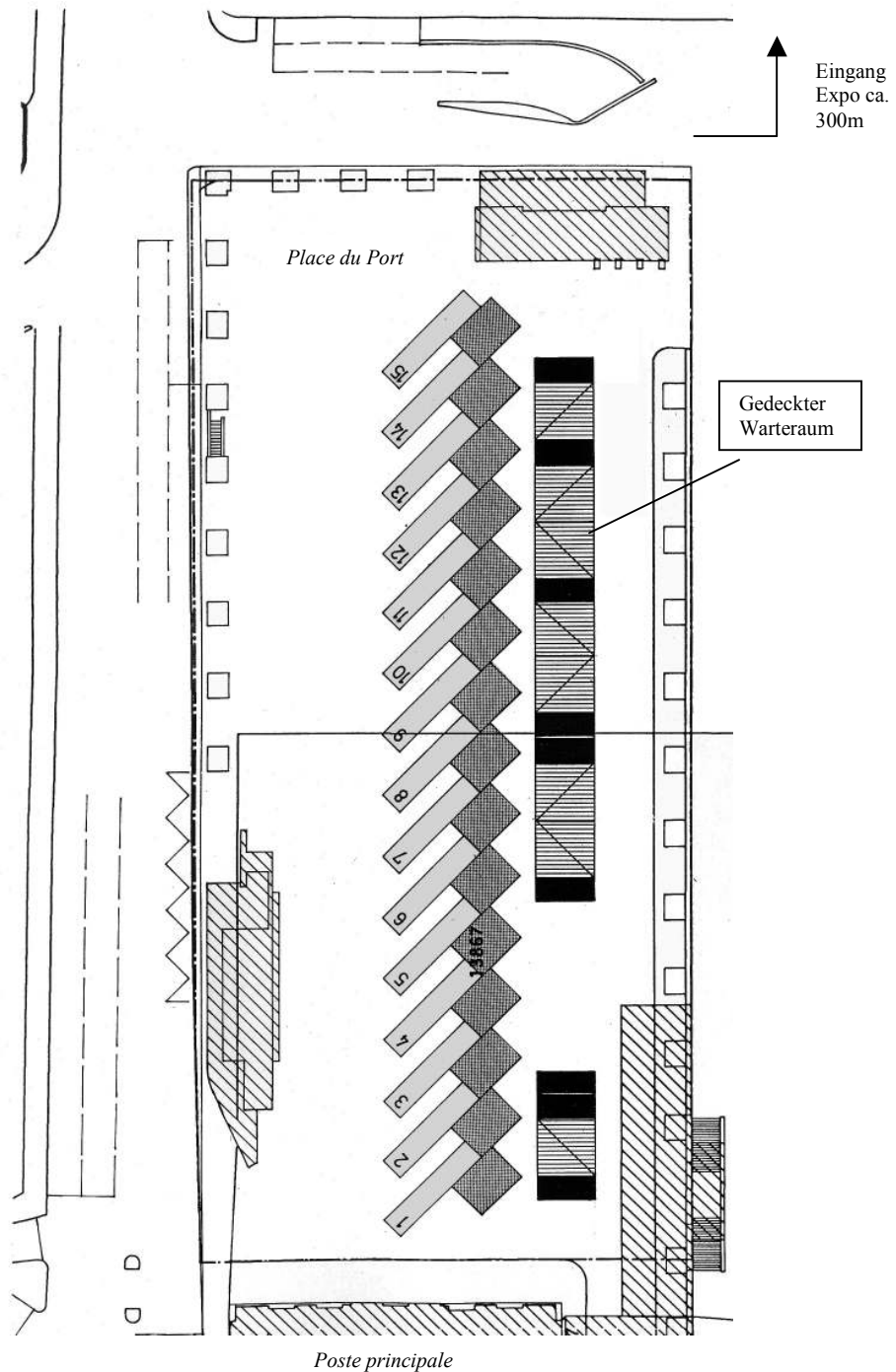
Gare routière de Genève, Place Dorcière: Studie Neuanordnung¹³⁴



¹³⁴ Françoise Archambault Architecte EAUG: Aménagement de la place Dorcière et de la gare routière, Vorprojekt im Auftrag der Stadt Genf, August 2000

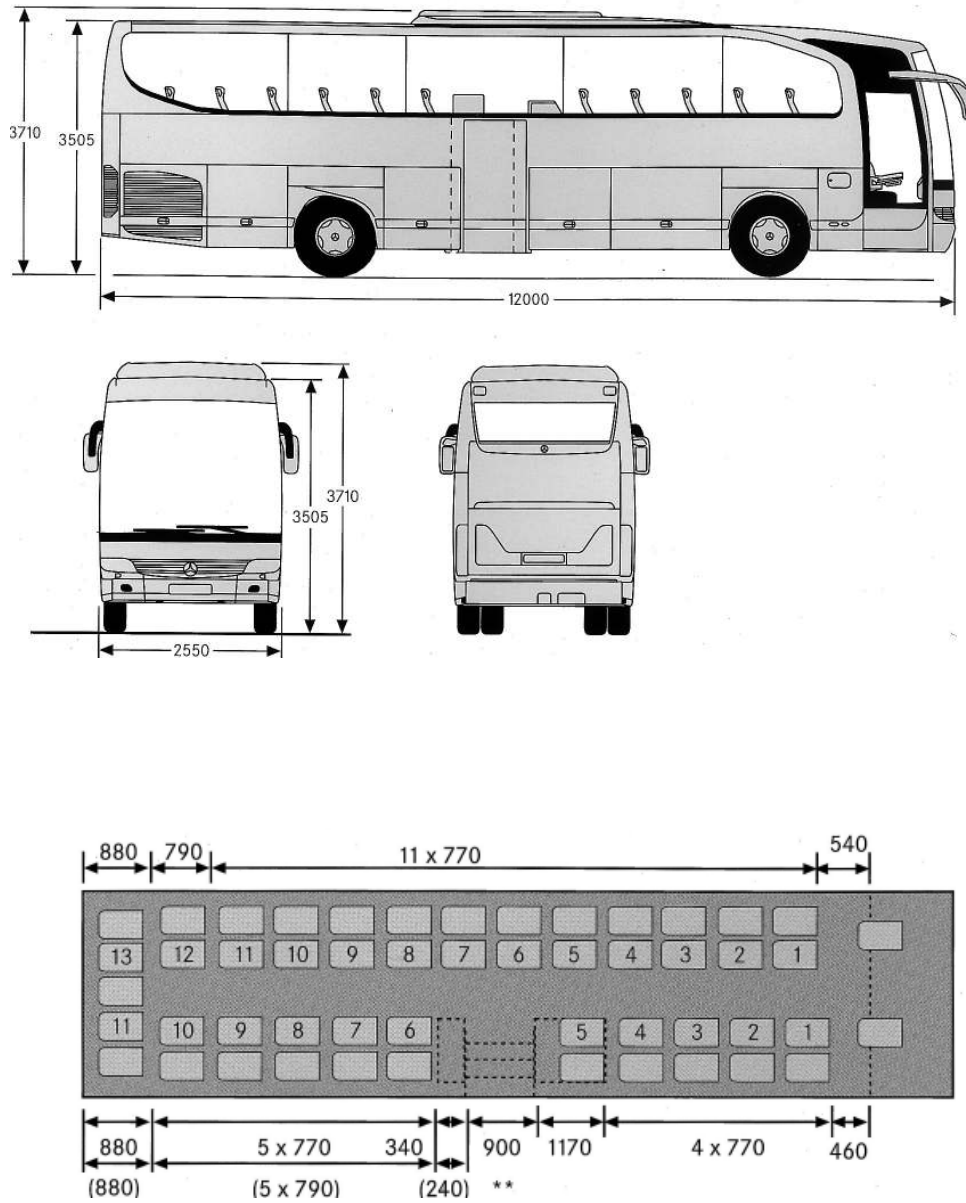
Anhang 1: Beispiele von Carterminals

Expo.02: Gare routière Arteplage Neuchâtel, Beispiel einer temporären Infrastruktur¹³⁵ (nicht realisiert)



¹³⁵ Claden&Andermatt Architectes EAUG en Association avec S. Wiese, Architecte : Gare routière Neuchâtel, Expo.01 Milestone du 28.04. 1999, 23.04.99

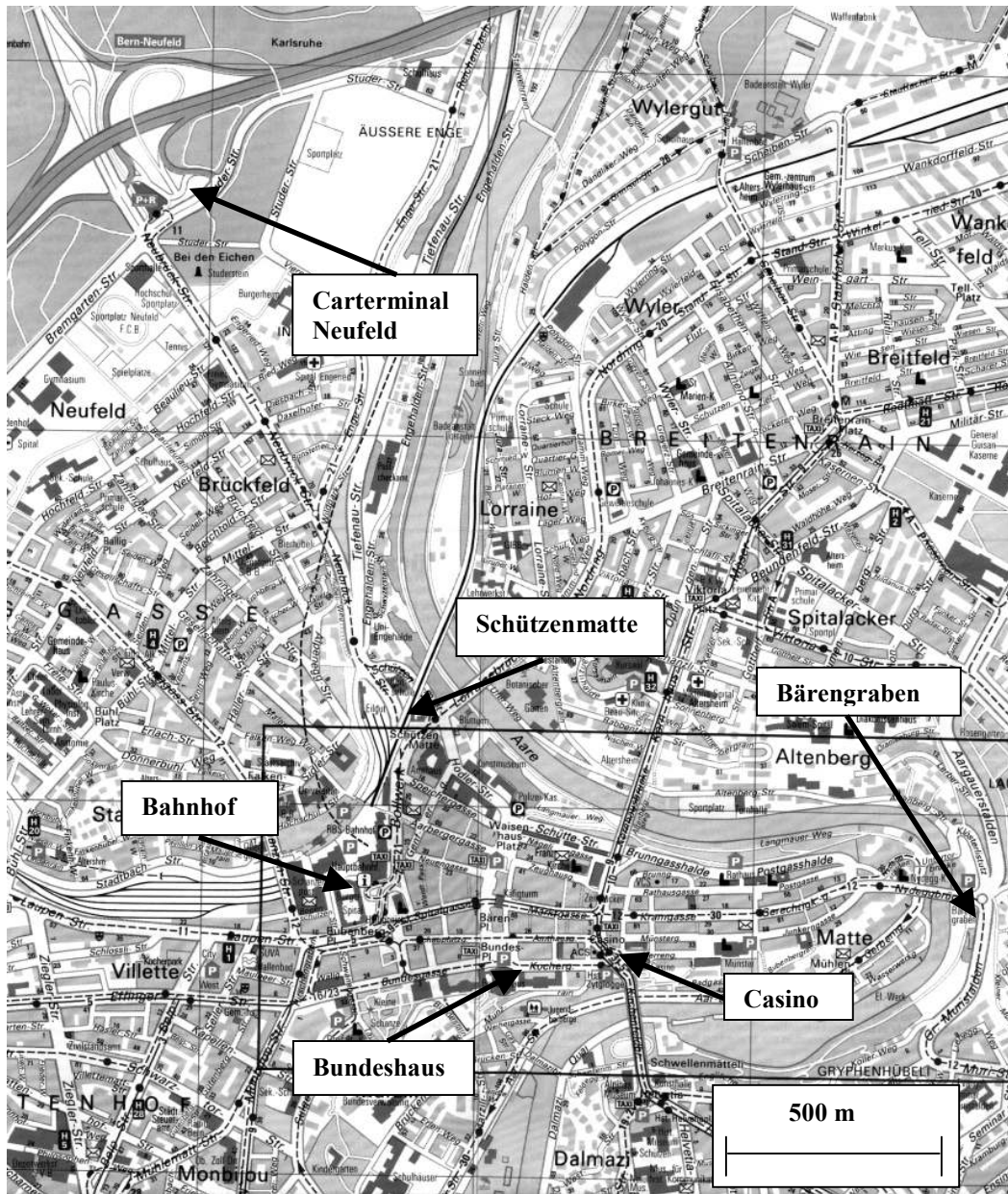
Anhang 2: Abmessungen eines typischen Reisecars¹³⁶



¹³⁶ Mercedes-Benz Travego, Herstellerangaben

Anhang 3: Reiscar-Bedienkonzepte in ausgewählten schweizerischen Städten

Bern (vgl. Kap. 3.5.2 „Bern“)

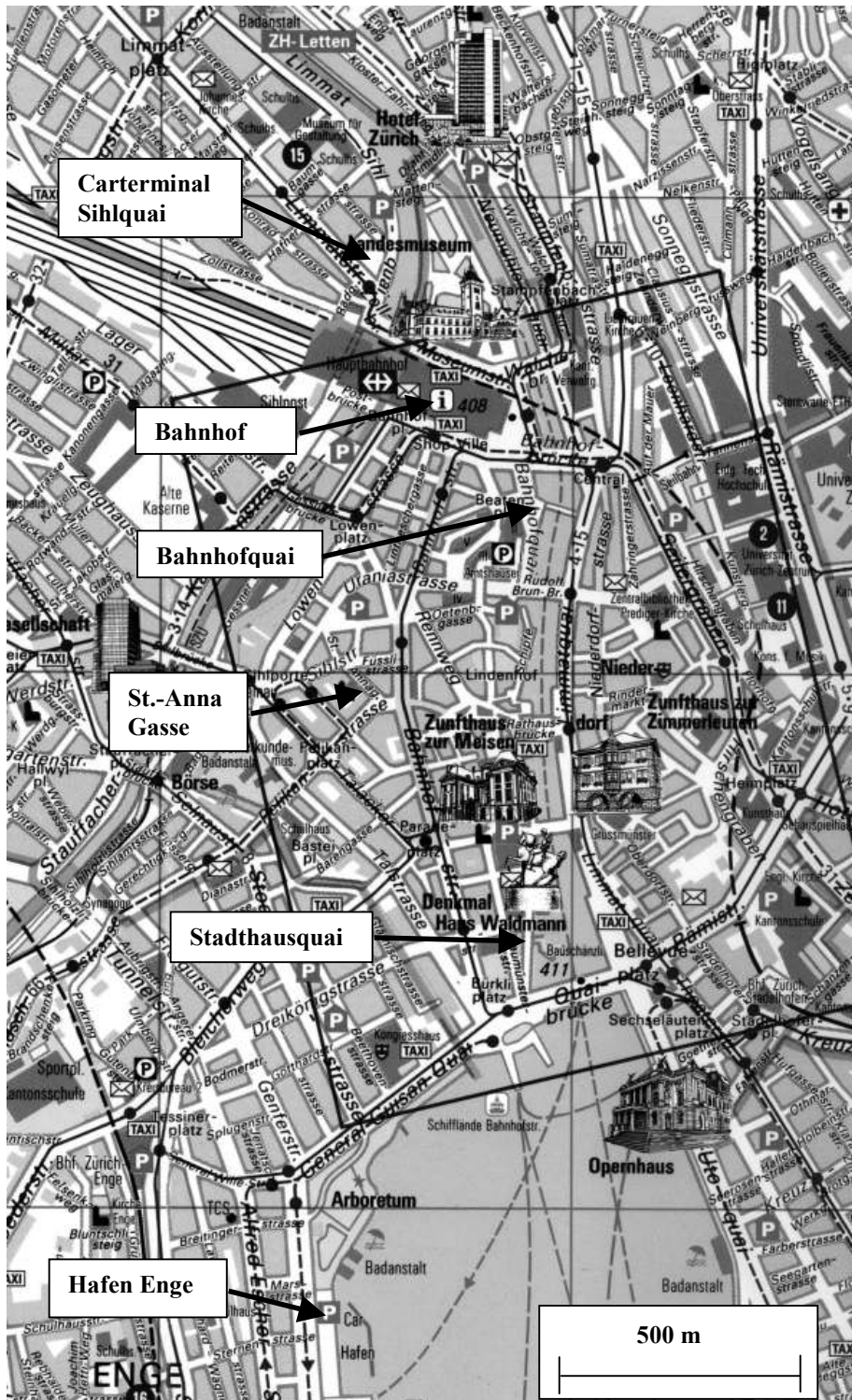


© Hallwag Kümmerly + Frey AG

Reproduziert mit Bewilligung des Vermessungsamtes der Stadt Bern vom 18.02.2002

Anhang 3: Reiscar-Bedienkonzepte in ausgewählten schweizerischen Städten

Zürich (vgl. Kap. 3.5.2 „Zürich“)



© Hallwag Kümmerly + Frey AG

Reproduziert mit Bewilligung von Geomatik und Vermessung der Stadt Zürich vom 13. Februar 2002;

Anhang 4: Literaturverzeichnis

- ACKERMANN, 2001: Bus-Jahrbuch 2001, Schweizer Car-Unternehmer Verzeichnis, Redaktion: Transit Service, 3700 Spiez
- ARCHIPEL, 1997: Der Carparkraum Sihlquai, Eine Funktionsanalyse, im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich
- ARCHIPEL, 1999: Umsteigeorte für den Carreiseverkehr, Eine Standortevaluation, im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich
- ASTAG, 2001, Kostenkalkulation für Nutzfahrzeuge
- BARICIC Mandalina, 1999: Les services de ligne internationaux en autocar: Quel avenir au départ de Suisse? Diplomarbeit Tourismusfachschule Sierre
- BAST (Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen), 1999: Marktstudie des Reisebusverkehrs in Europa, Heft M 106
- BAST, 1995: Sicherheit im Reisebusverkehr, Heft M 40
- BDO (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer), ohne Angabe Erscheinungsjahr, „Busfreundlicher Städtetourismus“
- BDO (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer), 1999: „Optimierung der Bedingungen für den Car-Tourismus in den Städten“.
- BFS, Bundesamt für Statistik, 2000: Schweizerische Verkehrsstatistik 1996/2000
- BFS, Bundesamt für Statistik, Dienst für Gesamtverkehrsfragen 1996: Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994
- BFS/GVF, Bundesamt für Statistik, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, 1996: Wege der Schweizer.
- BFS/ARE, Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung 2001, Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten
- BIGA, 1995: Branchenbericht Tourismus.
- BLANKART Franz A: Die Liberalisierung des Grenzüberschreitenden Omnibusverkehrs. In: IFV, Institut für Verkehrswirtschaft an der Hochschule St. Gallen: Jahrbuch der Schweizerischen Verkehrswirtschaft 1988/1989.
- BLATTNER Beat, 1990: Der Car – Reisemittel mit Europaformat. Probleme und Chancen im Schweizer Cartourismus, Diplomarbeit Tourismusfachschule Sierre
- BUCHARD Nicolas, 1995: Développement et évolution des voyages en autocar sur les marchés suisse et européen, Diplomarbeit Tourismusfachschule Sierre
- BUWAL Bundesamt für Energie, Wald und Landschaft 1998: Stadbusse sind grün, doch ihr Diesellärm..., Bulletin 1/98
- BUWAL, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, 2000: Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs 1959-2020. Schriftenreihe Umwelt Nr. 255.
- ECMT, European Conference of Ministers of Transport, 1987: International Coach transports
- ESTV, Eidgenössische Steuerverwaltung, 2001, Branchenbroschüren Nr. 09 Transportwesen, Nr. 10 Konzessionierte Transportunternehmungen (KTU), Seilbahnen und Sportbahnen, Nr. 11 Luftverkehr, Ergänzungen zur Wegleitung 2001 zur Mehrwertsteuer

-
- FÄRBER Berthold, 1996: Sicherheit im Reisebusverkehr, Diplomarbeit Tourismusfachschule Sierre
 - GUELASSE Martine 1997: Autocarisme et tourisme en espace rural, aus : « les dossiers de ter » (Tourisme en espace rural, Paris)
 - GVF, Dienst für Gesamtverkehrsfragen (Hsg) 1994: Mobilität in der Schweiz, Grundlagenbericht, synergo Zürich
 - GVF-Bericht 1/97: Umweltindikatoren im Verkehr. Kennziffern für einen ökologischen Vergleich der Verkehrsmittel. EDMZ 801.565.d, Infras AG Zürich
 - HIDBER Carl, 1993: Verkehrsplanung, Vorlesungsunterlagen, Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau der ETH Zürich
 - HÜLSMANN Dietrich, 1996: Erwartungen und Grenzen alternativer Antriebe für den Bus. Aus: Der Nahverkehr 12/96.
 - ISOPUBLIC, 1994: „Car Image Analyse“.
 - KUBE Daniele, 1999: Stadverträgliche Bedien- und Parkkonzepte für Reisebusse in der Stadttouristik, Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen (bast)
 - LAESSER Christian, von Rohr Thomas, 2001: Verkehrsströme Schweiz, executive summary, Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen
 - LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr 2000: Verkehrszahlen 1999.
 - MAMBOUSSIN Patrick, 1976: „Le rôle, la fonction et l'avenir dans le marché du tourisme en Suisse“, Diplomarbeit Tourismusfachschule Sierre
 - MEIER Ruedi, 2000: Freizeitverkehr, Analysen und Strategien. Bericht D5 des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“
 - MINISTERE DU TOURISME DE FRANCE, 1993: Les voyages touristiques en autocar. Numéro 18.
 - MOSER, Heinz-Peter, 1988: Car-Kostenrechnung, Diplomarbeit Tourismusfachschule Sierre
 - SCHWEIZER TOURISMUS-VERBAND, Bundesamt für Statistik, GastroSuisse, Schweiz Tourismus, Schweizer Hotelier-Verein, 2001: Schweizer Tourismus in Zahlen.
 - SELZ Thomas/Viol Andreas: Analyse und Prognose des Omnibusverkehrs. Aus: Internationales Verkehrswesen 46 (1994).
 - STADT LUZERN 1993: Verkehrskonzept für Reisebusse, Schlussbericht der Projektkommission
 - STADTPLANUNGSAMT der Stadt Bern, 2000: Carterminal Neufeld Variantenstudium „Provisorium“, Stand 22. Dezember 2000
 - STARNINI Carmen, 1990: Le voyage en autocar sous toutes ses variantes, Diplomarbeit Tourismusfachschule Sierre
 - TIEFBAUAMT DER STADT LUZERN 1993: Reiscarkonzept. Infrastrukturen bei den Carparkplätzen.
 - TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH 1998, Verkehrsplanung: Reiseverkehr Zürich, 2/98 Carfahrten
 - UVEK Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 2001: Departementsstrategie UVEK

- UVEK, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Hsg), 2000: Delphi-Umfrage. Die Zukunft des Verkehrs in der Schweiz, SVI-Forschungsauftrag Nr. 45/97/GVF-Auftrag Nr. 321, Forschungsstelle: büro widmer, frauenfeld; IPSO, Dübendorf
- VENETZ Doris, 1999: Existenzberechtigung der Familienbetriebe im Bustourismus? Diplomarbeit Tourismusfachschule Sierre
- WÄLTI Daniel: Reisebusse: Wohin geht die Fahrt? Aus: Internationales Verkehrswesen (53) 9/2001

Anhang 5: Gesetzessammlung

Gesetzliche Grundlagen Schweiz

- SR 744.10: Bundesgesetz über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung: Personenbeförderungsgesetz (PBG) vom 18. Juni 1993.
- SR 744.11: Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK) vom 25. November 1998
- SR 742.40: Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr: Transportgesetz (TG) vom 4. Oktober 1985
- SR 742.101: Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (Stand 5. Dezember 2000)
- SR 742.101.1: Verordnung über Abgeltung und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung, ADFV) vom 18. Dezember 1995

Landverkehrsabkommen Schweiz – EU

- Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, 21. Juni 1999

Gesetzliche Grundlagen der Europäischen Union

- „Agreement on the International Carriage of Passengers by Road by means of Occasional Coach and Bus Services (ASOR)“ 1982.
- 87286/EEC: „Council decision of 26 May 1987 on the application between the Community and Switzerland of the provisions laid down in sections II and III of the Agreement on the International Carriage of Passengers by Road by means of Occasional Coach and Bus Services (ASOR)“. 1987
- Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 11/87 des Rates vom 11. Dezember 1997.
- „Council regulation (EC) No 22/98 of 11th December 1997 amending Regulation (EEC) no 684/92 on common rules for the international carriage of passengers by coach and bus“. 1997
- Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind.

Anhang 6: Glossar und Abkürzungsverzeichnis

Die Begriffe sind thematisch gegliedert, die Abkürzungen befinden sich am Schluss der Liste in alphabetischer Reihenfolge.

Modal Split

Bezeichnung für die Verkehrsteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Im Vordergrund des Interesses steht der Anteil des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Anteil des motorisierten Individualverkehrs

Intermodal

Abfolge aus verschiedenen Verkehrsmitteln für die Bewältigung einer Strecke

Multimodal

Wahl-Möglichkeit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln

Öffentlicher Verkehr

Fahrplan und liniengebundener (konzessionierter) Transport von Personen (und Gütern) mit Bahn, Bus, Tram, Schiff und Bergbahnen bzw. mit diesen zurückgelegten Wege.

Privatverkehr / Individualverkehr

Der Privat- und Individualverkehr untersteht im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr nicht der Fahrplan-, Tarif- und Beförderungspflicht. Routen und Teilnehmer der Fahrt werden frei gewählt. Unter Individualverkehr wird in Abgrenzung zum Begriff Privatverkehr in der Regel die Fortbewegung per Personenwagen, Motorrad oder Fahrrad (Individualverkehrsmittel) verstanden, hier besteht die Möglichkeit oder der Zwang zum Selbstfahren.

Kollektivverkehr

Verkehr ohne Zwang zum Selbstfahren, der verschiedene Einzelnachfragen zusammenfasst. Kollektivverkehr kann öffentlicher oder privater Verkehr sein.

Verkehrsleistung

Produkt der Länge aller Wege und der bewegten Einheiten pro Zeiteinheit (Personenkilometer oder Tonnenkilometer)

Fahrleistung

Produkt der Länge aller Wege und der Verkehrsmittel (Fahrzeugkilometer)

Freizeit, Freizeitverkehr

Alle Aktivitäten, die nicht in die Arbeits- oder Schulzeit fallen oder mit Einkaufen und Besorgungen zu tun haben, d.h. sämtliche im Alltagssprachgebrauch unter Freizeit verstandenen Aktivitäten, dann aber auch solche wie Besuche, auswärts Essen, Ausflüge, Kirchengang, Besuch politischer Veranstaltungen, Gang zur Urne usw. Freizeitwege umfassen Hin- und Rückwege zu solchen Zwecken bzw. die Wege an sich im Falle von Spazierwegen, Rundfahrten usw.

Einkaufen, Einkaufsverkehr

Hin- und Rückwege zum Zwecke von Einkäufen, Besorgungen und der Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch, Beratung usw.)

Geschäftlicher Verkehr

Hin- und Rückwege im Rahmen berufsbedingter Aktivitäten ohne reine Arbeitswege (Geschäfts- und Dienstreisen, beruflich bedingtes Fahren etc)

Pendler, Pendlerverkehr

Hin- und Rückwege zum Arbeits- bzw. zum Ausbildungsort (Schule, Ausbildungsstätte)

Carterminal

Von der Umgebung abgegrenzte Anlage des Reisecars mit einer gewissen Anzahl *Standplätzen* oder *Haltebuchten* für den Fahrgastumschlag und eventuell auch das längere Abstellen von Reisecars. Ein Carterminal bietet eine gewisse Mindestausstattung für die Fahrgäste, so z.B. gedeckter Warteraum, Verpflegungsmöglichkeiten, Ticketverkauf, sanitäre Anlagen etc.

Ein-/Ausstiegsstelle, Haltestelle

Eindeutig definierter und signalisierter Ort für das (in der Regel) kurzzeitige Anhalten zwecks Fahrgastumschlag (z.B. bei Sehenswürdigkeiten, Bahnhofs- oder Hotelvorfahrt). Die Abgrenzung zum Carterminal ist fließend, so kann sich eine Ein-/Ausstiegsstelle auf einem abgegrenzten Platz befinden, jedoch über keine Ausstattung für die Fahrgäste verfügen.

Abstellplatz, Carparkplatz

Flächen für das Langzeitparkieren von Reisecars bei längeren Stillstandszeiten (mehrere Stunden bis Tage). Diese Funktion kann auch auf einem Carterminal wahrgenommen werden.

KTU

Konzessionierte Transportunternehmungen. Autobusunternehmungen mit öffentlichem Linienvkehr (Orts-, Vororts- sowie Überlandlinien) sowie Privatbahnen. Bis vor kurzem wurden SBB, Postauto und städtische Nahverkehrsbetriebe nicht dazu gezählt. Seit neustem brauchen jedoch auch diese eine Konzession.

Konzession

Wird erteilt für Linienvkehr im Inland. Beinhaltet die *Pflicht*, eine Linie zu betreiben

Bewilligung

Wird erteilt für grenzüberschreitenden Linienvkehr ohne Kabotage. Beinhaltet das *Recht*, eine Linie zu betreiben.

Kabotage

Aufnahme und Absetzen von Fahrgästen innerhalb eines Staates

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (Association suisse des transports routiers)

BAST Bundesanstalt für Strassenwesen (Deutschland)

BAV Bundesamt für Verkehr

MIV	Motorisierter Individualverkehr (Motorrad, Personenwagen)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PW, Pkw	Personenwagen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation