



HSW -> HOCHSCHULE FÜR WIRTSCHAFT LUZERN

ITW -> INSTITUT FÜR TOURISMUSWIRTSCHAFT

Grundlagen zu den Perspektiven des Tourismusverkehrs 2030 in der Schweiz

Modul M13/2

Endfassung

Auftraggeber

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Auftragnehmer

Institut für Tourismuswirtschaft ITW, Hochschule für Wirtschaft HSW Luzern

Projektleitung

Prof. Dr. rer. pol. Jürg Stettler, ITW Luzern

Sachbearbeitung

Marc Amstutz, lic. rer. pol., ITW Luzern

13. April 2004

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5
1. Einleitung	7
1.1 Ausgangslage und Problemstellung	7
1.2 Ziele	7
1.3 Methodisches Vorgehen	8
1.4 Definitionen und Abgrenzungen	9
1.5 Literatur und Datenlage	9
1.6 Aufbau der Studie	10
2. Relevanz und Selektion der Einflussfaktoren	11
2.1 Übersicht über die Einflussfaktoren	11
2.2 Evaluation der relevanten Einflussfaktoren	11
3. Entwicklung der Einflussfaktoren bis 2030	15
3.1 Ökonomische Einflussfaktoren	15
3.1.1 Konjunkturentwicklung (weltweit und Schweiz)	15
3.1.2 Haushaltseinkommen	17
3.1.3 Wechselkurse	19
3.1.4 Preisindex Personenverkehr	19
3.2 Ökologische Einflussfaktoren	20
3.2.1 Umweltveränderungen	20
3.2.2 Räumliche Struktur (Quellort)	22
3.3 Infrastruktur-/Angebots-Einflussfaktoren	23
3.3.1 ÖV-Infrastruktur-/Angebot	23
3.3.2 Flugverkehr	24
3.3.3 Verkehrsmittelwahl	25
3.3.4 Tourismus-Infrastruktur/-angebot	26
3.3.5 Weitere Einflussfaktoren der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebots	27
3.4 Gesellschaftliche Einflussfaktoren	28
3.4.1 Verkehrs-/Umweltpolitik	28
3.4.2 Werthaltungen	29
3.4.3 Sicherheit (beim Reisen)	29
3.4.4 Weitere gesellschaftliche Einflussfaktoren	30
4. Entwicklung und Prognosen des Reiseverhaltens der Schweizer Bevölkerung bis 2030	31
4.1 Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung	31
4.1.2 Reiseintensität und Reishäufigkeit	32
4.1.3 Reisedauer	35
4.1.4 Saisonale Schwankungen	36
4.2 Zielwahl der Schweizer Bevölkerung	36
4.2.1 Entwicklung des Binnentourismus	36
4.2.2 Entwicklung Outgoing-Tourismus	40
5. Weltweite Tourismusentwicklung und Prognosen Incoming-Tourismus bis 2030	44
5.1 Weltweite Tourismusentwicklung	44
5.2 Tourismusentwicklung Europa	46
5.3 Entwicklung des Schweizer Incoming-Tourismus von 1980 bis 2000 und Prognose bis 2030	46
5.4 Infrastrukturelle Ausstattung der Zielorte (Destinationen) in der Schweiz	49
5.4.1 Ausstattung und Bedeutung der touristischen Infrastruktur	49
5.4.2 Chancen der Destinationen im Wettbewerb	49
5.4.3 Nischen im Angebot	50

6. Entwicklung und Prognose des Tourismusverkehrs bis 2030	51
6.1 Methodisches Vorgehen	51
6.2 Einflussfaktoren und Annahmen	54
6.2.1 Konjunkturentwicklung	54
6.2.2 Umweltveränderungen/Wetter	54
6.2.3 Flugverkehr	55
6.2.4 Sicherheit	55
6.2.5 Zieldestinationen	56
6.3 Entwicklung des Binnen-, Outgoing- und Incoming-Tourismusverkehrs von 1970 bis 2000 und Prognose bis 2030	56
Glossar	62
Abbildungsverzeichnis	64
Literaturverzeichnis	65

Zusammenfassung

Inhalt und Ziele

Hauptgegenstand der Studie (Modul M13/2) bildet der Tourismus und der dadurch erzeugte Verkehr bei langen Reisen (>1 Übernachtung). Untersucht werden Fragestellungen aus den Teilbereichen Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung (Binnenreisen und Outgoing-Tourismus) und Reiseverhalten der ausländischen Touristen in der Schweiz (Incoming-Tourismus). Die Analyse umfasst einerseits die Betrachtung der Vergangenheitsentwicklung und des Istzustandes sowie andererseits die Erarbeitung von Aussagen und Prognosen zur zukünftigen Entwicklung des Tourismusverkehrs und den Einflussfaktoren bis im Jahre 2030.

Vorgehen

In einem ersten Schritt wurden die Rahmenbedingungen untersucht sowie die relevanten Einflussfaktoren evaluiert und ausgewählt. Anschliessend erfolgte die Auswertung der vorhandenen Studien und Untersuchungen zum Thema. Ausgehend von einer Analyse der Vergangenheitsentwicklung der letzten Jahrzehnte wurde versucht, die zukünftige Entwicklung und den Verlauf der Wachstumskurven abzuschätzen. Für alle relevanten Einflussfaktoren wurde eine qualitative und soweit möglich auch quantitative Prognose erstellt.

Die quantitative Berechnung der Entwicklung des Tourismusverkehrs bis 2030, differenziert nach Binnen- und Outgoing-Tourismus der Schweizer Bevölkerung sowie Incoming-Tourismus der ausländischen Gäste in der Schweiz, erfolgte gestützt auf die Anzahl Ankünfte und die durchschnittlichen Distanzen, für die zumindest teilweise eine brauchbare statistische Basis verfügbar war. Für die quantitative Prognose des Tourismusverkehrs wurde die Entwicklung der folgenden fünf als besonders wichtig eingestuften Einflussfaktoren berücksichtigt: Konjunktorentwicklung, Umweltveränderungen/Wetter, Flugverkehr, Sicherheit und Reiseziele.

Ergebnisse

Generell muss erwähnt werden, dass Prognosen mit einem langfristigen Zeithorizont von dreissig Jahren von grossen Unsicherheiten begleitet werden und die Berücksichtigung von gewissen Annahmen voraussetzt. Die Anzahl Ankünfte bei den Hotel- und Kurbetrieben hat von 1970 bis 2000 um 14% (Incoming-Tourismus) resp. 73% (Binnen- und Outgoing-Tourismus) zugenommen. Im gleichen Zeitraum war eine Verkürzung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer und eine Zunahme der Reishäufigkeit zu verzeichnen. Die Anzahl Logiernächte (nur Hotellerie) und ihre Aufteilung auf inländische/ausländische Gäste ist in den letzten Jahrzehnten ziemlich stabil geblieben.

Die internationalen Touristenankünfte werden sich laut Prognose der WTO bis ins Jahr 2020 mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von rund 4.1% entwickeln. Für Europa (3.1%), Amerika (3.8%) und die Schweiz (2%) werden dabei unterdurchschnittliche Wachstumsraten prognostiziert.

Die folgende tabellarische Übersicht zeigt für die drei Bereiche Ankünfte, durchschnittliche Distanzen und die Verkehrsleistung¹ die quantitativen Ergebnisse zur Entwicklung des Tourismusverkehrs bis 2030. Bei der Interpretation der Werte gilt es zu beachten, dass bei der Berechnung dieser Werte bestimmte Annahmen getroffen wurden und das methodische Vorgehen und die Datenqualität zu berücksichtigen sind. Bei der Berechnung sind zudem Nachfrageänderungen aufgrund kurzfristig möglicher Trendbrüche nicht berücksichtigt worden. Daraus muss für folgenden Ergebnisse, welche als Richtwerte zu verstehen sind, bei einem Zeithorizont von 30 Jahren eine Bandbreite von +/- 20% zur Abfederung der Unsicherheit gelegt werden.

Unter Beachtung der zuvor genannten Rahmenbedingungen zeigen die Ergebnisse, dass die Ankünfte im Outgoing-Tourismus mit einer Zunahme von über 60% zwischen 2000 und 2030 am bedeutensten zulegen werden und damit rund doppelt so stark ausfallen wie im Incoming-Tourismus (27%) zu erwarten ist. Beim

¹ Strasse, Schiene Luft. Beim Incoming-Tourismus ohne Luftverkehr.

Binnen-Tourismus wird sich eine sehr minim ausfallende Zunahme einstellen. Bei den durchschnittlichen Distanzen gilt es zu berücksichtigen, dass beim Incoming-Tourismus nur die Distanzen ab Schweizer Grenze berücksichtigt wurden und dort eine geringe Zunahme von 9%, ähnlich wie beim Binnen-Tourismus mit 13%, für die nächsten dreissig Jahre resultieren wird. Beim Outgoing-Tourismus wird eine deutlichere Steigerung der Distanzen von über 50% stattfinden. Die Verkehrsleistung bis im Jahr 2030 ergibt sich aus den Entwicklungen bei den Ankünften und durchschnittlichen Distanzen und spiegelt deren Veränderungen wieder, was sich deutlich in einer Zunahme beim Outgoing-Tourismus von 144% zeigt.

Die quantitativen Schätzungen der Entwicklung des Tourismusverkehrs bis 2030 ergaben folgende Ergebnisse:

	Ankünfte		Ø Distanzen (Hin- und Rückreise)		Verkehrsleistung	
	Veränderung 2000 bis 2030	Mio.	Veränderung 2000 bis 2030	km	Veränderung 2000 bis 2030	Mrd. Pkm
Binnentourismus	+9%	12.2	+13%	327	+23%	4.0
Outgoingtourismus	+61%	19.9	+52%	6'233	+144%	124
Incomingtourismus	+27%	12.6	+9%	354	+39%	4.5

Die Berechnungen stützen sich auf bestimmte Annahmen. Bandbreite der Genauigkeit der prognostizierten Werte: +/-20%. Die Verkehrsleistung bezieht sich auf Strasse, Schiene Luft (beim Incoming-Tourismus ohne Luftverkehr). Beim Incoming-Tourismus sind nur die Distanzen innerhalb der Schweiz berücksichtigt.

- Beim Binnentourismus wird mit einer Zunahme der Verkehrsleistung von 23% auf 4 Mrd. Pkm gerechnet. Die Zunahme der Verkehrsleistung resultiert aus einer Steigerung bei den Frequenzen um 9% und um 13% längeren durchschnittlichen Distanzen.
- Die grössten Zunahmen sind beim Outgoingtourismus zu erwarten. Diese ergeben sich aus einem Wachstum von 61% bei den Frequenzen und einer Zunahme der Reisedistanzen um 52%. Dies ergibt eine Steigerung der Verkehrsleistung um 144% auf rund 124 Mrd. Pkm.
- Beim Incomingtourismus wird eine Zunahme der Frequenzen von 27% und der Distanzen um 9% prognostiziert. Dabei gilt es zu beachten, dass nur die Reisedrecken innerhalb der Schweiz berücksichtigt sind, d.h. die Anreisedistanzen vom Herkunftsort bis zur Schweizer Grenze sind in diesen Prognosen nicht enthalten. Der Incomingtourismus wird bis 2030 um 39% auf 4.5 Mrd. Pkm zunehmen.
- Daraus resultiert eine Zunahme der Verkehrsleistung für alle drei Bereiche des Tourismusverkehrs bis 2030 um 132% auf insgesamt 132 Mrd. Pkm. Berücksichtigt man die bereits erwähnte Bandbreite von +/- 20% für den Wert im Jahr im 2030, so ergibt sich eine Streuung von 106-158 Mrd. Pkm.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Problemstellung

Im Rahmen der Perspektivarbeiten zur zukünftigen Entwicklung des Personenverkehrs in der Schweiz (2000 bis 2030) wurden die einzelnen Wegzwecke genauer analysiert. Die Analyse umfasste einerseits die Betrachtung des Istzustandes und andererseits die Erarbeitung von Aussagen zur zukünftigen Entwicklung, um daraus die zukünftige Gesamtmobilität abschätzen zu können.

Hauptgegenstand dieser Studie (Modul M13/2) bildete der Tourismus und der dadurch erzeugte Verkehr. Untersucht wurden folgende Teilbereiche:

- Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung (Binnenreisen und Outgoing-Tourismus)
- Reiseverhalten der ausländischen Touristen in der Schweiz (Incoming-Tourismus)

Untersucht wurden die langen Reisen. Dies sind gemäss Angaben im Pflichtenheft zur Offertstellung alle Wege mit mindestens einer auswärtigen Übernachtung. Nicht untersucht wurden einerseits der Freizeitverkehr (Modul M13/1) und andererseits der Transitverkehr (Nord – Süd / West – Ost). In Bezug auf den Freizeitverkehr war die Absprache und Koordination mit der Studie zum Modul M13/1 wichtig.

Wichtige empirische Studien mit Daten zum Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung sind unter anderem der Mikrozensus 2000, der Reisemarkt Schweiz der Universität St. Gallen oder das Zusatzmodul Reiseverhalten der Einkommens- und Verbrauchserhebung des Bundesamtes für Statistik (BfS). Die Datensätze dieser Studien wurden bisher noch nicht gemeinsam analysiert und verglichen.

1.2 Ziele

Gestützt auf die Angaben des Pflichtenhefts zur Offertstellung wurden in der Studie folgende Aspekte und Fragestellungen untersucht:

Analyse des aktuellen Reiseverhaltens der Schweizer Bevölkerung und Ableitung einer qualitativen und quantitativen Prognose des Reiseverhaltens bis im Jahre 2030

1. Charakteristika der Reisen:
 - Wie wird sich das Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung (Intensität, Häufigkeit und Dauer der Reisen) entwickeln?
 - Wie werden sich die saisonalen Schwankungen entwickeln?
2. Zielwahl:
 - Welches werden die Zieldestinationen der Zukunft sein?
 - Wie entwickelt sich der Binnentourismus und wie kann er gefördert werden?
3. Verkehrsmittelwahl:
 - Wie wird sich die Verkehrsmittelwahl entwickeln?
 - Welche Auswirkungen werden die Staus, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Flugverkehrs auf das Ferienverhalten (Reisezeiten, Zielwahl etc.) und die Verkehrsmittelwahl haben?
 - Welche Bedeutung wird der Langsamverkehr haben in Bezug auf das Reiseverhalten und die Verkehrsmittelwahl?
4. Sozio-Demographie:
 - Wie werden sich die Unterschiede im Reiseverhalten zwischen unterschiedlichen Gruppen in Zukunft entwickeln?

- Wie werden sich Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur, im Einkommen und im Berufsleben auf das Reiseverhalten auswirken?
5. Räumliche Struktur am Quellort:
- Gibt es einen Zusammenhang zwischen den räumlichen Strukturen am Quellort und dem Reiseverhalten und wie ist dieser gestaltet?
 - Wie werden sich zukünftige Änderungen der räumlichen Strukturen auf das Reiseverhalten auswirken?

Analyse der weltweiten Tourismusedwicklung und Ableitung einer qualitativen und quantitativen Prognose des Incoming-Tourismus bis im Jahre 2030

6. Weltweite Tourismusedwicklung:
- Wie wird sich der Tourismus weltweit entwickeln?
 - Wie werden sich die Tourismusdestinationen (als Konkurrenten zur Destination Schweiz) weltweit entwickeln?
 - Wie werden sich die Volkswirtschaften (Konjunktur) der touristischen Zukunftsmärkte der Schweiz (Emerging Markets der Herkunftsländer) entwickeln?
7. Infrastrukturelle Ausstattung der Zielorte (Destinationen) in der Schweiz:
- Welche Destinationen werden zukünftig bessere Chancen im Wettbewerb um Touristen haben?
 - Welche Bedeutung hat eine gute Infrastruktur für den nachhaltigen Erfolg einer Destination?
 - Welche Nischen im Angebot wird es geben, die noch verstärkt genützt werden können?
 - Wie würden sich Änderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (stärkere Integration in Europa, mögliche Rezessionen) auswirken?
8. Angebot an verschiedenen Verkehrsmitteln::
- Wie werden sich Änderungen im Verkehrsangebot auf das Reiseverhalten und die Gästenachfrage sowie auf den Modal Split auswirken?
 - Wie müsste das Angebot des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs gestaltet werden, um für die Reisenden attraktiver zu sein?
 - Welche Bedeutung wird dem Luftverkehr zukommen?

1.3 Methodisches Vorgehen

Bei der Bearbeitung der oben aufgeführten Ziele und Fragestellungen wurde immer von der Entwicklung der letzten 20 bis 30 Jahre ausgegangen, um gestützt darauf eine Prognose der zukünftigen Entwicklung bis 2030 abzuleiten.

Die Erarbeitung dieser Studie erfolgte in fünf Teilschritten:

Schritt 1: Qualitative und quantitative Auswertung bestehender Literatur und Datensätze

In einem ersten Schritt wurden die zugänglichen relevanten Studien und Datensätze analysiert sowie qualitativ und quantitativ ausgewertet.

Schritt 2: Evaluation allgemeiner Rahmenbedingungen und Selektion der relevanten Einflussfaktoren

Im zweiten Schritt wurden aus einer Vielzahl von Einflussfaktoren die für die Entwicklung des Tourismusverkehrs relevanten Faktoren ausgewählt. Von insgesamt rund 30 erfassten Einflussfaktoren wurden 15 als relevant identifiziert und genauer analysiert.

Schritt 3: Quantitative Schätzung des Tourismusverkehrs 2030 gestützt auf ein Schätzmodell

Im dritten Schritt wurde ein quantitatives Berechnungsmodell erstellt, mit dem – gestützt auf Ergebnisse der qualitativen Analyse und unter Berücksichtigung der wichtigsten Einflussfaktoren – die Entwicklung des Tourismusverkehrs bis 2030 prognostiziert werden konnte. Bei der Berechnung der Frequenzen des Binnen- resp. Incoming-Tourismus haben wir uns auf die verfügbaren Daten der Ankünfte aus der Schweizerischen Hotel- und Parahotellerieestatistik abgestützt, beim Outgoing-Tourismus auf Angaben zum Reiseverkehr der Schweizer im

Ausland. Die Berechnung der Distanzen erfolgte unterschiedlich und ist in den entsprechenden Kapiteln erläutert.

Schritt 4: Experten-Validierung der qualitativen und quantitativen Einschätzungen

Allein aufgrund der Auswertung der vorhandenen Literatur und Datensätze war es sehr schwierig, valide Aussagen zur Entwicklung bis im Jahr 2030 zu machen. Die qualitativen und quantitativen Einschätzungen wurden deshalb im vierten Schritt einer Experten-Validierung² unterzogen, einerseits im Rahmen einer ARE-internen Arbeitsgruppe und andererseits im Rahmen eines Expertenworkshops zu den Perspektiven des Freizeit- und Tourismusverkehrs.

Schritt 5: Überarbeitung der Prognosen und Verfassung des Schlussberichts

Im fünften Schritt wurden die qualitativen und quantitativen Schätzungen aufgrund der Erkenntnisse aus dem Expertenworkshop überarbeitet und angepasst sowie die Ergebnisse in einem Schlussbericht zusammengefasst.

1.4 Definitionen und Abgrenzungen

Die Abgrenzung zum Modul Freizeitverkehr (13/1) war wichtig für die Eingrenzung unseres Untersuchungsgegenstandes. Diese Abgrenzung wurde dadurch erreicht, dass wir uns in unserer Studie nur auf die *langen Reisen* beschränkten.

Bei der Definition und Abgrenzung langer Reisen sind wir von den in der Einkommens- und Verbrauchserhebung 1998 (EVE98)³ des Bundesamtes für Statistik (BFS) gewählten Begrifflichkeiten und den Definitionen der Weltorganisation für Tourismus (WTO) ausgegangen (vgl. Glossar).

1.5 Literatur und Datenlage

Eine Studie zu den Perspektiven des Tourismusverkehrs bedarf einer hohen Anzahl an Daten, Prognosen und Literatur, weil aus vielfältigsten Bereichen Einflussfaktoren analysiert werden müssen, welche die zukünftige Entwicklung beeinflussen können. Auf nationaler Ebene sind zahlreiche Daten zum Verkehr (Mikrozensus, NFP 41), zum Reiseverhalten (EVE98 Modul Tourismus, Ferienreisen, Auszüge aus dem Reisemarkt Schweiz⁴), den Logiernächtestatistiken (Statistisches Jahrbuch) sowie zur demografischen Entwicklung (BFS Bevölkerungsszenarien) vorhanden und können entsprechend ausgewertet werden. Leider waren nur einige ausgewählte publizierte Ergebnisse des Reisemarktes Schweiz, einer umfangreichen kontinuierlichen Erhebung zum Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung, verfügbar. Die Datensätze des Reisemarktes Schweiz waren nicht verfügbar und konnten nicht ausgewertet werden. Daher war das Modul Tourismus der EVE98 für unsere Studie ein wichtiges Dokument, da erstmals explizit die *langen Reisen* untersucht wurden. Auf europäischer Ebene gilt es noch Lücken zu schliessen (z.B. die Dateline-Erhebung⁵, welche sich zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fertig ausgewertet ist. Erste Ergebnisse werden im Verlaufe des Jahres 2003 erwartet). Auf internationaler Ebene sind die Angaben und Prognosen der World Tourism Organization (WTO) zur allgemeinen Entwicklung der Frequenzen (Ankünfte) und Zielmärkte im Tourismus verfügbare und auswertbar.

² Aus methodischer Sicht wäre eine Delphi-Studie ideal gewesen. Aufgrund der beschränkten finanziellen und zeitlichen Rahmenbedingungen war die Delphi-Methode nicht realisierbar.

³ Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung 1998. Modul Tourismus der Einkommens- und Verbrauchserhebung 1998 (EVE98). BFS. 2002

⁴ Im der Erhebung Reisemarkt Schweiz werden die Geschäftsreisen nicht erfasst.

⁵ DATELINE ist ein Forschungsprojekt aus dem 5. Rahmenprogramm (Competitive and Sustainable Growth) der Europäischen Union. Ziel des Projektes ist die Entwicklung eines Konzeptes und einer Methode zur Erhebung von Fernverkehr in allen Mitgliedsstaaten der EU. Diese zu entwickelnden Konzepte und Methoden sollen in allen Mitgliedstaaten der EU anwendbar sein und werden im Rahmen dieses Projektes auch zur Anwendung gelangen. Als Ergebnisse von DATELINE werden zwei zentrale Punkte ins Auge gefasst: Die Bereitstellung eines einheitlichen, beliebig oft wiederholbaren Untersuchungsdesigns zur Erhebung von Fernverkehrsreisen in europäischen Ländern einerseits und die Bereitstellung einer validen Datenbasis andererseits.

Schwierigkeiten bei der Analyse der vorhandenen Literatur und Daten ergab sich aus der Tatsache, dass Quervergleiche zwischen den einzelnen Datensätzen häufig durch Unterschiede in der Erhebungsmethodik oder in der Abgrenzung der Stichprobe erschwert, wenn nicht sogar unmöglich werden. Speziell die Abgrenzung mit der Betrachtung der langen Reisen erschwerte zusätzlich die Abstützung auf Daten, weil in den wenigsten Erhebungen explizit die langen Reisen untersucht werden oder keine spezifische Daten dazu verfügbar sind. Insbesondere die Vergleichbarkeit der EVE98 mit anderen Daten war in gewissen Bereichen nicht gewährleistet. Die unterschiedliche Anzahl Beobachtungszeitpunkte/-jahre der einzelnen Daten aus Studien stellte sich als weitere Hürde.

Gesamthaft gesehen war die Verfügbarkeit der relevanten Daten und Literatur auch dank der Unterstützung durch den Auftraggeber mehrheitlich sichergestellt und die wesentlichen Bereiche der Sekundäranalyse konnten abgedeckt werden.

1.6 Aufbau der Studie

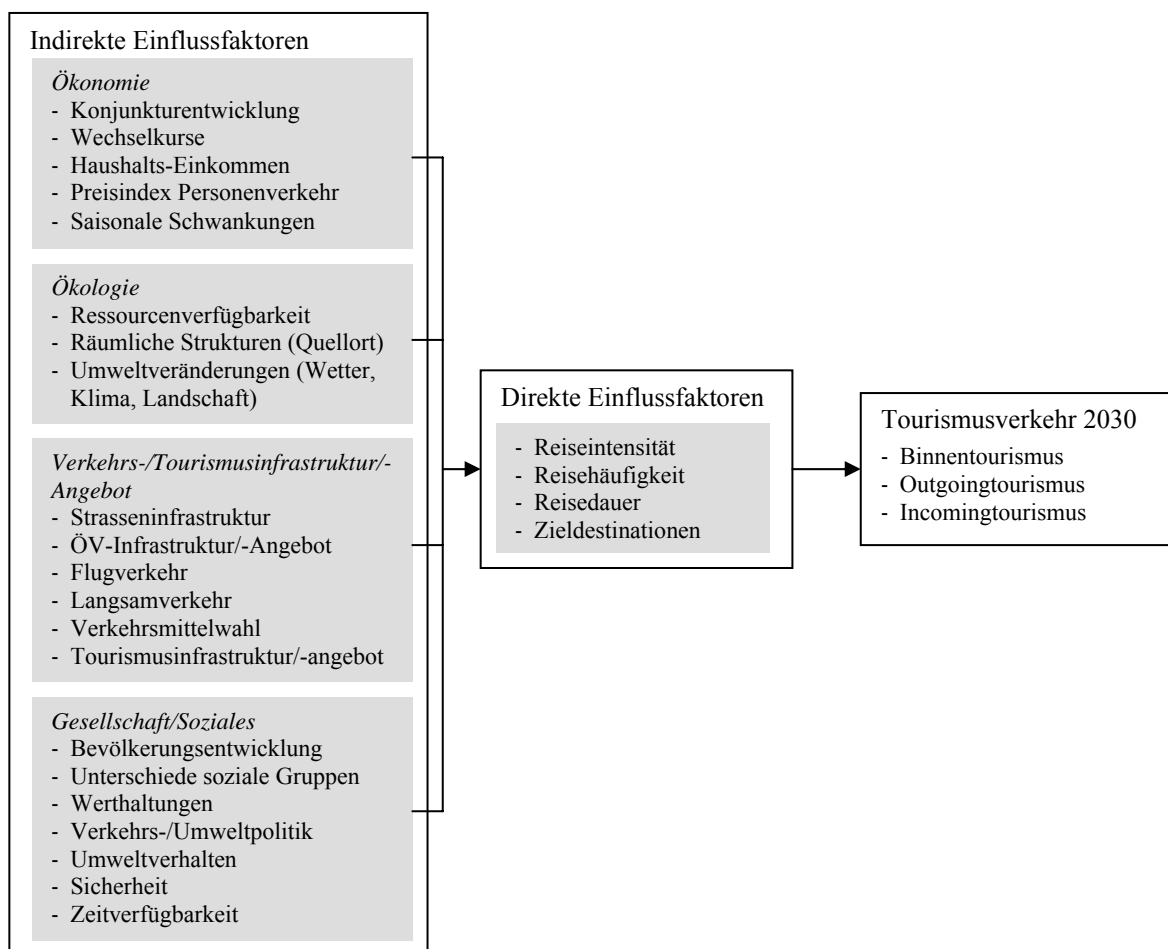
Die Studie ist in sechs Teile gegliedert. Nach einer Einleitung, welche die Ausgangslage, die Aufgabenstellung und das methodische Vorgehen beschreibt, werden im zweiten Teil die Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren evaluiert. Im dritten Teil des Berichts wird die Entwicklung einzelner Rahmenbedingungen bis 2030 qualitativ und wo möglich quantitativ aufgezeigt. Die Analyse der Entwicklung und Prognose des Reiseverhaltens der Schweizer Bevölkerung (Binnen- und Outgoing-Tourismus) sowie der weltweiten Tourismusentwicklung (Incoming-Tourismus) erfolgen in den Teilen vier und fünf. Im sechsten Teil werden die Prognosemodelle des Binnen- und Outgoing-Tourismus sowie des Incoming-Tourismus aggregiert und die Schlussfolgerungen abgeleitet.

2. Relevanz und Selektion der Einflussfaktoren

2.1 Übersicht über die Einflussfaktoren

Die Einflussfaktoren können unterteilt werden in indirekte und direkte Einflussfaktoren. Die indirekten Einflussfaktoren, aufgeteilt in die vier Bereiche Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft sowie Infrastruktur (Verkehr/Tourismus), werden im Teil 3 genauer beschrieben. Diese indirekten Faktoren beeinflussen die direkten Einflussfaktoren des Tourismusverkehrs. Der Zusammenhang zwischen den indirekten und direkten Einflussfaktoren ist in der folgenden Abbildung vereinfacht dargestellt.

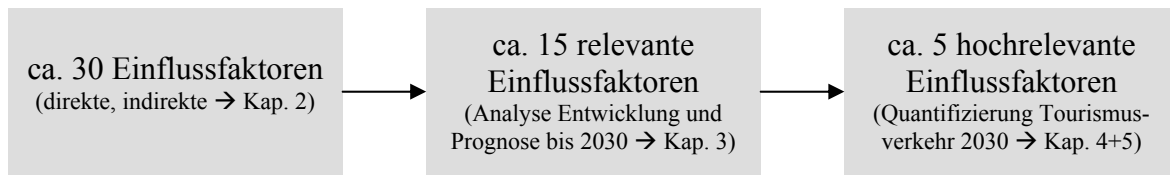
Abbildung 1: Übersicht über die Einflussfaktoren des Tourismusverkehrs



Quelle: eigene Darstellung

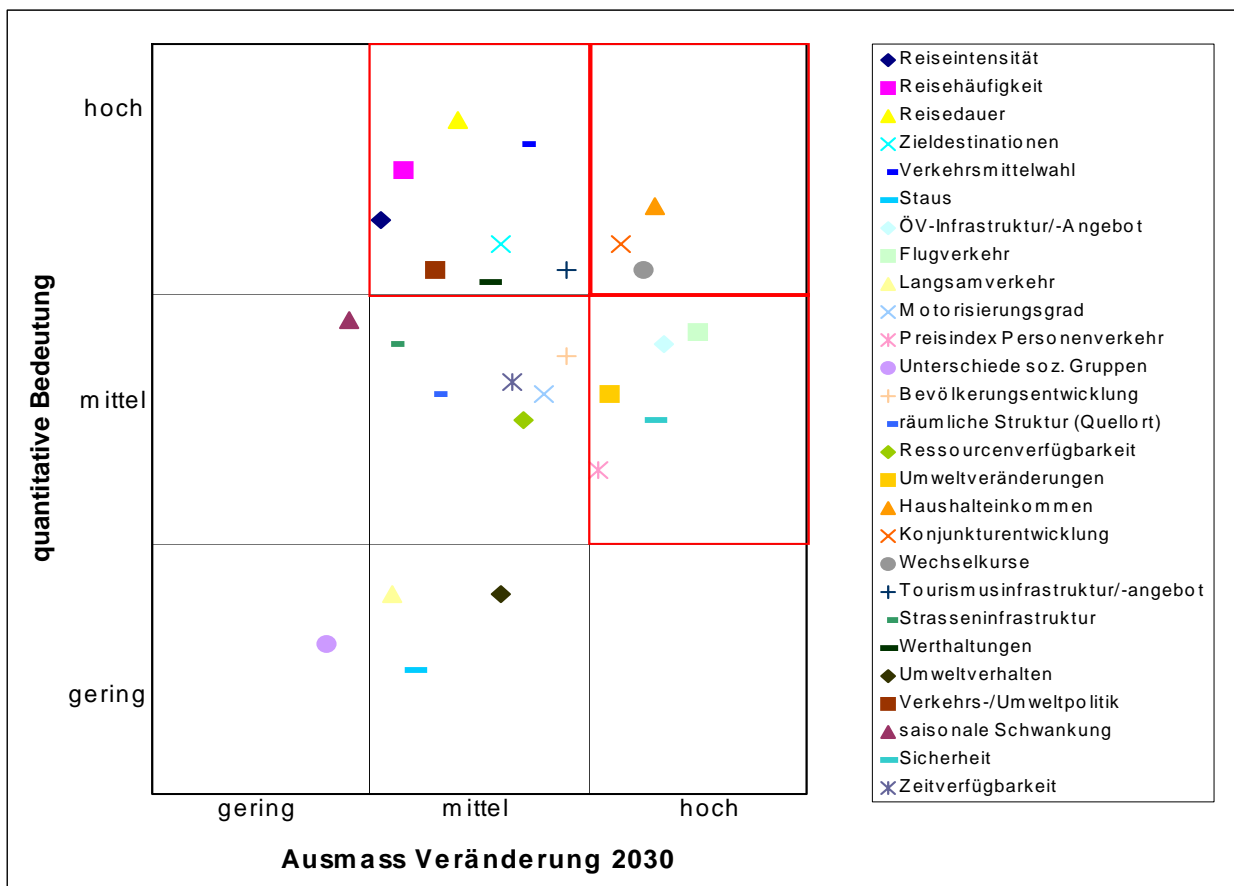
2.2 Evaluation der relevanten Einflussfaktoren

Das Ziel einer Selektion war es, aus der Vielzahl von Einflussfaktoren die in Bezug auf den Tourismusverkehr relevanten Faktoren auszuwählen. Die Selektion ist in zwei Schritten erfolgt, wie dies in der folgenden Abbildung dargestellt ist.

Abbildung 2: Vorgehen bei der Selektion von Einflussfaktoren

Quelle: eigene Darstellung

In einem ersten Schritt haben wir alle Einflussfaktoren bezüglich ihrer Relevanz auf unseren Forschungsgegenstand Tourismusverkehr untersucht. Jeder Faktor wurde gestützt auf die Sekundäranalyse in ein zweidimensionales Portfolio mit den Dimensionen ‚quantitative Bedeutung‘ (heute, absolut) und ‚Ausmass der relativen Veränderung bis 2030‘ (zukünftig, relativ) eingeordnet (in den Feldern ‚gering‘, ‚mittel‘ oder ‚hoch‘).

Abbildung 3: Selektion der Einflussfaktoren des Tourismusverkehrs 2030

Quelle: eigene Darstellung aufgrund eigener Einschätzungen

Aus der Abbildung ersichtlich, dass alle in den drei rot umrandeten Quadranten liegende Faktoren eine erhöhte Relevanz aufweisen, da entweder die quantitative Bedeutung oder das Ausmass der Veränderung bis 2030 oder sogar beide hoch sind.

Folgende Einflussfaktoren sind aufgrund der gewählten Selektion relevant für die Entwicklung des Tourismusverkehrs bis 2030:

Einflussfaktoren mit hoher quantitativer Bedeutung und hoher Veränderung bis 2030:

- Konjunktorentwicklung
- Haushalt-Einkommen
- Wechselkurse

Einflussfaktoren mit hoher quantitativer Bedeutung und mittlerer Veränderung bis 2030:

- Reiseintensität
- Reishäufigkeit
- Reisedauer
- Zieldestinationen
- Tourismusinfrastruktur/-angebot
- Verkehrsmittelwahl
- Verkehrs-/Umweltpolitik
- Werthaltungen

Einflussfaktoren mit mittlerer quantitativer Bedeutung und hoher Veränderung bis 2030:

- Preisindex Personenverkehr
- Umweltveränderungen
- Flugverkehr
- ÖV-Infrastruktur/-angebot
- Sicherheit

Beim Ergebnis der Selektion der relevanten Einflussfaktoren gilt es zu berücksichtigen, dass es sich dabei lediglich um eine subjektive Einschätzung der Autoren handelt. Auf eine differenzierte Beurteilung nach den zwei Untersuchungsbereichen Binnentourismus und Outgoingtourismus der Schweizer Bevölkerung einerseits sowie Incomingtourismus der Gäste aus dem Ausland andererseits wurde verzichtet. Bei verschiedenen Einflussfaktoren hätte eine differenzierte Beurteilung zu einem anderen Ergebnis geführt.

Im weiteren gilt es zu beachten, dass zwischen den verschiedenen Einflussfaktoren vielfältige Wechselwirkungen bestehen, die im Rahmen dieser Analyse nicht im Detail berücksichtigt werden konnten.

Im Rahmen des Workshops „Freizeitverkehr wohin?“ vom 28. Januar 2003 haben wir die von uns ausgewählten Einflussfaktoren durch 10 Experten in das gleiche Portfolio einordnen lassen. Die Auswertung der Experteneinschätzung zeigt sich in der folgenden Abbildung. Im Unterschied zu der Positionierung der Einflussfaktoren durch die Autoren (vgl. vorige Abbildung), wo die einzelnen Faktoren auch innerhalb der Quadranten detailliert positioniert wurden, haben die Mitglieder der Expertengruppe die Einflussfaktoren nur den neun Quadranten zugeordnet, nicht aber innerhalb genau plazierte. Daher ergibt sich grafisch deutlich sichtbar eine geringere Streuung als bei unseren Einschätzungen. Wir haben den Experten aus zeitlichen Gründen nur 21 von insgesamt 26 Einflussfaktoren vorgelegt⁶. Die Berechnung der Position der Einflussfaktoren erfolgte aus der Häufigkeitsverteilung und einer Zuordnung der x- und y-Werte für jeden Faktor.

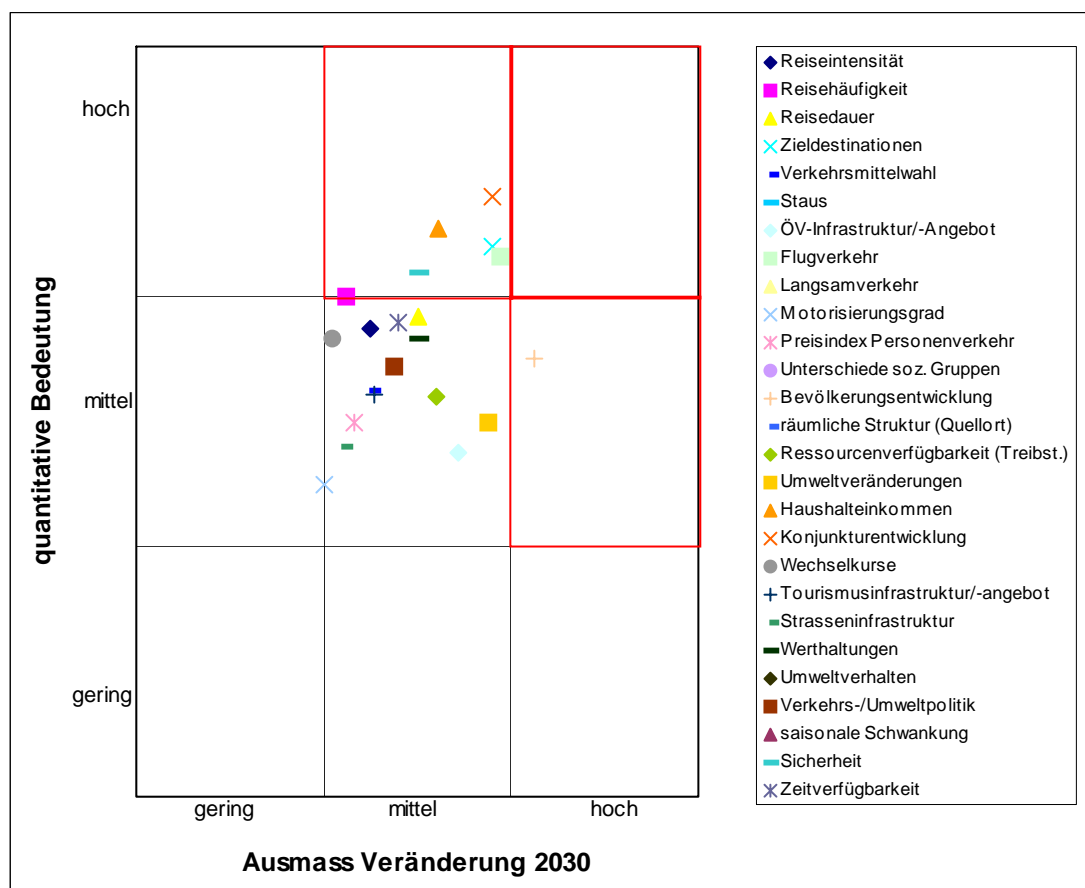
Der Vergleich mit unseren Einschätzungen zu den Einflussfaktoren des Tourismusverkehrs zeigt insgesamt eine hohe Übereinstimmung. Vergleicht man die von uns für das Modell berücksichtigten hochrelevanten Faktoren (vier indirekte und einen direkten), so ergibt sich insgesamt eine sehr gute Plausibilisierung unserer Selektion:

- Konjunktorentwicklung: hohe Übereinstimmung der Einschätzung
- Umweltveränderungen: hohe Übereinstimmung der Einschätzung
- Flugverkehr: hohe Übereinstimmung aber unterschiedliche Einschätzung betreffend quantitativem Ausmass
- Sicherheit: hohe Übereinstimmung, aber unterschiedliche Einschätzung betreffend quantitativem Ausmass (wie bei Flugverkehr)
- Zieldestinationen: hohe Übereinstimmung der Einschätzung

⁶ Es fehlen daher in der Abbildung 4 verglichen mit den Einschätzungen der Autoren die Faktoren saisonale Schwankungen, Staus, Langsamverkehr, Unterschiede sozialer Gruppen, räumliche Struktur am Quellort und das Umweltverhalten.

Der Einflussfaktor „Bevölkerungsentwicklung“ wurde von der Expertengruppe, im Gegensatz zu unseren Einschätzungen, als relevant erachtet. Der Vergleich des Faktors weist zwar eine hohe Übereinstimmung bezüglich der quantitativen Bedeutung auf, es existiert aber eine Differenz bezüglich dem Ausmass der Veränderung 2030. Wir kamen jedoch nach nochmaliger genauer Prüfung zum Schluss, dass das Ausmass der Veränderung der Bevölkerungsentwicklung mit Bezug auf den Tourismusverkehr als weniger hoch anzusehen ist, als es die Expertengruppe in ihren Einschätzungen erwägte.

Abbildung 4: Plausibilisierung der Selektion von Einflussfaktoren (Einschätzung der Experten am Workshop 28.01.03)



Quelle: eigene Darstellung aufgrund Einschätzungen der Experten der Workshop-Gruppe 1 anlässlich des Workshops des ARE mit dem Titel „Freizeitverkehr wohin?“ am 28. Januar 2003 in Bern

3. Entwicklung der Einflussfaktoren bis 2030

In diesem Kapitel werden die relevanten indirekten Einflussfaktoren und deren Bezug zum künftigen Tourismusverkehr beschrieben. Gestützt auf die lediglich kurz- und mittelfristig verfügbaren Prognosen wird versucht, die langfristige Entwicklung dieser Einflussfaktoren bis 2030 abzuschätzen. Das Beispiel der Prognosen zur Konjunkturentwicklung zeigt, dass trotz Verwendung von genauen ökonomischen Makromodellen bereits die kurzfristigen Konjunkturprognosen oft nicht eintreffen und einer nachträglichen Korrektur bedürfen. Diese grundsätzlichen Schwierigkeiten sind bei den im folgenden beschriebenen Prognosen zu berücksichtigen.

3.1 Ökonomische Einflussfaktoren

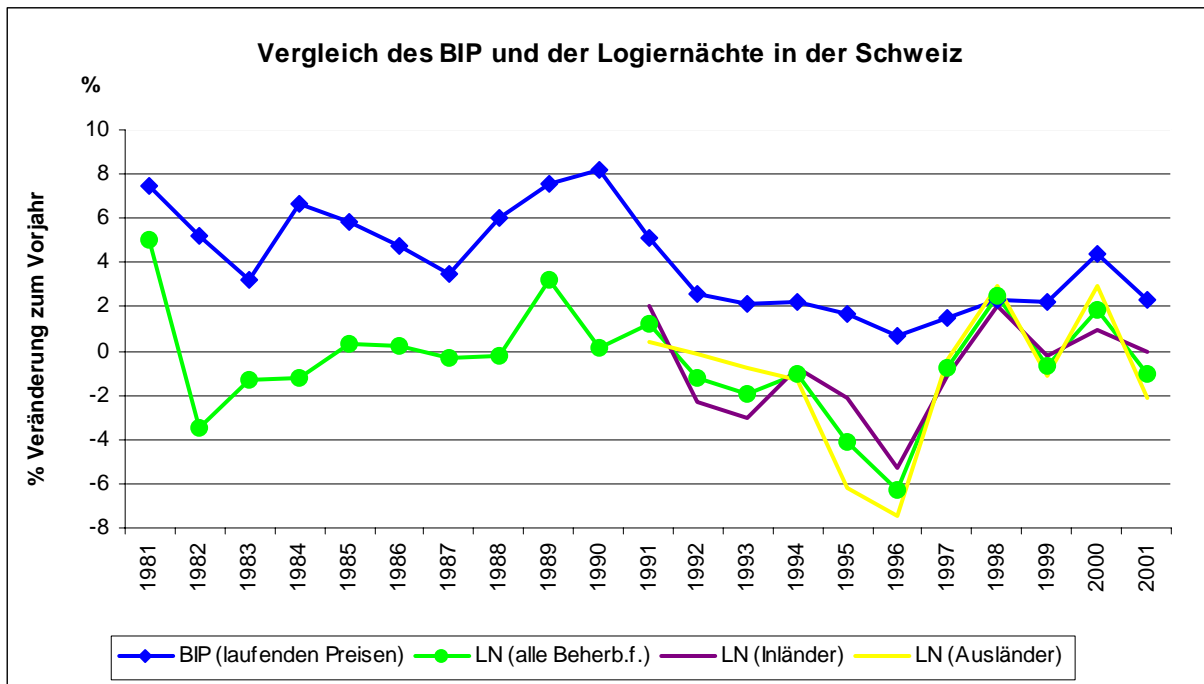
3.1.1 Konjunkturentwicklung (weltweit und Schweiz)

Aus der Selektion im zweiten Kapitel sind im Bereich der ökonomischen Einflussfaktoren die Konjunkturentwicklung, das Haushaltseinkommen und die Wechselkurse als hochrelevante Faktoren hervorgegangen. Diese ökonomischen Faktoren haben einen grossen Einfluss auf die Tourismusentwicklung und das Reiseverhalten und damit auch auf den Tourismusverkehr. Die Wechselkurse (vgl. Kapitel 3.1.3) sind zweifelsohne für die Wahl der Zieldestination von Bedeutung, aber zu heterogen, da pro Land eine Währung analysiert werden müsste, wofür eine statistische Basis fehlt. Zudem ist ihre Entwicklung sehr kurzfristigen Schwankungen unterworfen. Die Haushaltseinkommen beeinflussen die Entscheidung, wohin und wie lange eine Reise unternommen werden soll. Um den genauen Einfluss des Haushaltseinkommens auf das Reiseverhalten zu bestimmen, konnten wir nicht auf eine genügende statistische Basis zurückgreifen.

Wir wählten deshalb die Konjunkturentwicklung als geeigneten ökonomischen Einflussfaktor. Die Konjunkturentwicklung beeinflusst auch die direkten Einflussfaktoren Reiseintensität, Reishäufigkeit und –dauer sowie die Zieldestinationen. Die Konjunkturentwicklung hat einen Einfluss auf den Entscheid „ob“, „wie lange“ und „wohin“ gereist wird.

Die konjunkturelle Entwicklung kann auch in den Herkunftsländern (insb. Deutschland) sowie in den immer wichtiger werdenden neuen Quellmärkten (insb. Asien) als wichtige Einflussgrösse bezeichnet werden. Es bleibt schwierig abzuschätzen, wie sich die wirtschaftlichen Veränderungen in den Emerging markets der Schweiz vollziehen werden. Wir gehen davon aus, dass mit einem steigenden Wirtschaftswachstum für Teile der Bevölkerung eine Steigerung der Haushaltseinkommen einhergeht und damit auch mehr Geld für Reisen zur Verfügung steht. Das Ausmass möglicher potenzieller in die Schweiz reisenden Personen korreliert dabei stark mit der Anzahl Personen der Gesamtbevölkerung, die eine Aufwertung an Einkommen erfahren haben. Im Falle von bevölkerungsreichen Ländern wie China und Indien kann auch eine geringe Zunahme des prozentualen Anteils der Personen mit einem höheren Einkommen aufgrund der grossen Bevölkerungszahl zu einer bedeutenden Zunahme des Incoming-Tourismus in die Schweiz aus diesen Ländern führen.

Die Analyse der Entwicklung der Konjunktur anhand des Bruttoinlandproduktes (BIP) und der Logiernächte (als wichtigster Indikator für die Tourismusentwicklung) für die Schweiz in folgender Abbildung zeigt, dass eine starke Korrelation zwischen diesen beiden Grössen besteht. Seit 1981 haben sich die Logiernächte im Gleichschritt mit der Wirtschaft entwickelt (Ausnahme 1995-1997). Der Einbruch der Logiernächte in der Periode ab 1992 bis Ende 1997 ist, was die Inlandnachfrage betrifft, auf die damaligen anhaltenden schlechten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (kaum BIP-Wachstum) im Inland und den damit verbundenen zurückhaltenden privaten Konsum der Schweizer Bevölkerung zurückzuführen. Für die rückläufige Nachfrage der ausländischen Gäste waren der Zustand der weltweiten Rezession, der starke Schweizer Franken und damit die für einige Gästestationen ungünstigen Wechselkursverhältnisse sowie die Folgen des Golfkrieges 1991 ausschlaggebend.

Abbildung 5: Entwicklung der Konjunktur und der Logiernächte 1981 bis 2001

Quelle: eigene Darstellung nach Daten von BFS, Fachbereiche Volkswirtschaft resp. Tourismus

Die OECD prognostiziert in der Studie „OECD Economic Outlook No. 72 vom Dezember 2002 für den gesamten OECD-Raum steigende Veränderungsrate des BIP zu Marktpreisen, welche in der folgenden Tabelle ersichtlich werden.

Abbildung 6: BIP-Veränderungsraten zum Vorjahr, Prognosen bis 2004

OECD Total: Veränderungsrate in % GDP							
Jahre	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Gross domestic product	2.7	3.2	3.8	0.7	1.5	2.2	3.0
- volume - market prices							

Quelle: OECD Economic Outlook No. 72, December 2002 unter <http://www.oecd.org/EN/document/0,,EN-document-590-17-no-2-21578-590,00.html>

Als wichtige Grundlage für die künftige Prognose der konjunkturellen Entwicklung in der Schweiz und im OECD-Raum erwies sich der Bericht „Wirtschaftliche Rahmendaten der Bundesverwaltung“ als hilfreich. Die Konjunkturforschungsstelle (KOF) der ETH Zürich hat in diesem Bericht langfristige Wirtschaftsszenarien für die Schweiz in den nächsten 25 Jahren auf Basis eines grossen und stark interdependenten makroökonomischen Mittel/Langfristmodells (MLM) erarbeitet. Die Modellrechnungen im MLM (455 Gleichungen, davon 55 geschätzte Verhaltensgleichungen) stützten sich auf Annahmen über die wirtschaftliche Entwicklung im OECD-Raum und die erwartete Bevölkerungsentwicklung der Schweiz gemäss Bevölkerungsszenarien des BFS. Dazu wurden drei Szenarien entwickelt (vgl. ETH/KOF (2001:1f.):

- Dem Basisszenario liegt die Annahme zu Grunde, dass sich die Wirtschaftsentwicklung der vergangenen 20 Jahre im OECD-Raum trendmässig fortsetzt. Für die Schweiz würde das im langfristigen Mittel ein reales Wirtschaftswachstum von rund 2% pro Jahr bedeuten, basierend auf einem Wachstum im OECD-Raum von durchschnittlich 2.6% pro Jahr.

- Im ersten Alternativszenario geht die KOF von der Annahme aus, dass sich die Weltwirtschaft aufgrund des Einbruchs im Jahr 2001 erst später auf den langfristigen Wachstumspfad zurückbewegt. Für die OECD-Staaten bedeutet dies ein dauerhaftes Wachstum von 1.6% pro Jahr. Für die Schweiz bewirkt dieser Umstand eine ungünstigere Entwicklung der Volkswirtschaft als im Basisszenario, welche im langfristigen Mittel (2010-2025) noch real 1.5% erreicht.
- Im zweiten Alternativszenario nimmt die KOF anstelle eines kontinuierlichen eine zyklische Wirtschaftsentwicklung für die OECD-Staaten an. Wegen der hohen Aussenverflechtung der Schweiz werden sich diese Schwankungen der Wachstumsrate des OECD-BIP's zwischen 0 und 5% auf die Schweiz übertragen. Das jährliche Wachstum in der Schweiz wird sich damit entsprechend dem Konjunkturzyklus zwischen 1 und 3 % bewegen und im langfristigen Mittel gleich wie im Basisszenario 2% betragen.

Aufgrund der aktuellen Situation anfangs des Jahres 2003 und den heute vorliegenden kurzfristigen Prognosen des BIP-Wachstums für die Schweiz und gewisser OECD-Staaten bis ins Jahr 2004⁷ gehen wir davon aus, dass die wirtschaftliche Entwicklung eher den im ersten Alternativszenario getroffenen Annahmen folgt. Daher berücksichtigen wir für unsere Modellrechnungen ein Wirtschaftswachstum (Durchschnitt für 1999-2025) von 1.6% für den OECD-Raum und von 1.5% (langfristiges Mittel 2010-2025) für die Schweiz.

Prognose der Konjunktorentwicklung

- Auch langfristig wird mit einem Wachstum der Wirtschaft gerechnet. In der Schweiz dürfte das langfristige Wirtschaftswachstum (BIP) bis ins Jahr 2030 im Durchschnitt bei ca. 1.5 % pro Jahr liegen⁸.
- Für das Wirtschaftswachstum (BIP) für den gesamten OECD-Raum wird gemäss OECD-Prognose von einer steigenden Veränderungsrate ausgegangen, welche im Jahr 2004 3% betragen soll. Für den Zeithorizont bis 2030 rechnen mit einem geringeren Jahreswachstum von durchschnittlich 1.6%.
- Falls die neuen Herkunftsmärkte (Emerging Markets) des Schweizer Tourismus in Osteuropa oder in Asien (insb. China) das prognostizierte überdurchschnittliche Wirtschaftswachstumsraten erreichen, wird sich dies auch positiv auf die touristische Nachfrage aus diesen Ländern auswirken.
- In den heute wirtschaftlich noch weniger entwickelten Ländern kann sich heute nur ein sehr geringer Teil der Bevölkerung Ferien in der Schweiz leisten. In den nächsten dreissig Jahren dürfte dieser Anteil im Gleichschritt mit der wirtschaftlichen Entwicklung kontinuierlich zunehmen und damit auch die potenzielle Nachfrage aus diesen Ländern.
- Wie bereits in der Vergangenheit ist auch in Zukunft mit Schwankungen der Wachstumsraten zu rechnen. Diese Schwankungen wirken sich – zum Teil abgeschwächt oder verzögert – in der Schweiz wie auch weltweit auf das Reiseverhalten aus.
- Gemäss WTO-Prognose (siehe Kapitel 5.3) wird für den Schweizer Tourismus bis ins Jahr 2020 von einer jährlichen Wachstumsrate von rund 2% ausgegangen. Wir schätzen die künftige Entwicklung tiefer ein und prognostizieren für den CH-Tourismus eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 1% pro Jahr

3.1.2 Haushaltseinkommen

Die Haushaltseinkommen sind für das Reiseverhalten mindestens so wichtig wie die Konjunktorentwicklung und werden durch die Entwicklung der Reallöhne bestimmt. Entscheidend ist dabei der Anteil des frei verfügbaren Budgets für Freizeit und Reisen. Von 1965 bis 1990 hat dieser Budgetanteil kontinuierlich von 15% auf über 20% zugenommen. In den 90er Jahren hat der Anteil kurzfristig leicht abgenommen und dürfte anschliessend stagniert haben.

⁷ vgl. z.B. Konjunkturindikator KOF Januar 2003

⁸ Basierend auf dem Bericht 2001 „Wirtschaftliche Rahmendaten der Bundesverwaltung“ der ETH/KOF (2001:79). Dabei haben wir die Wachstumsrate des ersten Alternativszenarios für die Perioden 1999-2025 von 1.5 % angenommen.

Aufgrund der fehlenden statistischen Daten zur bisherigen Entwicklung des frei verfügbaren Anteils der Haushaltseinkommen der Schweizer Haushalte ist nur eine qualitative Einschätzung möglich. Auch zu den Haushaltseinkommen der ausländischen Gäste liegen keine statistischen Daten vor. In der EVE 98 wurde der Anteil für Pauschalreisen der durchschnittlichen monatlichen Ausgaben (7'418.-) mit lediglich 0.87% beziffert, was einem monatlichen Frankenbetrag von 64.50 und einem Jahresbetrag von 774.- entspricht. Es zeigt sich auch, dass der monatliche Anteil bei Frauen (1.04%) grösser ausfällt als bei Männern (0.82%) und Personen von 50-59 Jahren (0.97%) resp. 60 und mehr Jahren (1.4%) einen überdurchschnittlichen Anteil an den gesamten Ausgaben aufweisen.

Die folgende Abbildung gibt eine Übersicht der Entwicklung der Freizeitausgaben der Schweizer Haushalte von 1965 bis 1992. Es wird ersichtlich, dass der Anteil der Freizeitausgaben gemessen an den Verbrauchsausgaben seit 1965 zwar zugenommen, sich in den letzten zwanzig Jahren aber bei rund 20% eingependelt hat. Betrachtet man die Entwicklung der Freizeitausgaben als prozentuale Veränderung zum Vorjahr, so zeigt die mittlere Spalte, dass die Frankenbeträge immer weniger zunehmen.

Abbildung 7: Entwicklung der Freizeitausgaben der Schweizer Haushalte von 1965 bis 1992

FREIZEITAUSGABEN 65-92 Durchschnitt aller Haushalte	Freizeitausgaben / Jahr in Franken	%-Veränderung Freizeitausgaben zur Vorperiode	Anteil an den Verbrauchs- ausgaben
1965	2'750 .--		15.3 %
1975	7'132 .--	259%	19.1 %
1985	8'901 .--	124%	19.4 %
1990 ¹	11'157 .--	125%	21.6 %
1991	10'695 .--	95%	20.2 %
1992 ²	11'620 .--	108%	20.5 %

¹ ab 1990 neues Erhebungsverfahren; ² letzte jährliche Verbrauchserhebung

Quelle: BIGA 1994: Verbrauchserhebungen 1992, Bern 1994. Die mittlere Spalte wurde zusätzlich eingefügt.

In einem Vergleich der EVE 98 und EVE00 wird ersichtlich, dass sich innert Zweijahresfrist das monatliche Einkommen⁹ um 4.1% von 8'356.- auf 8'696.- erhöht hat. Pro Jahr entspricht dies ungefähr einer Zunahme von 2%. Geht man nur von der Entwicklung der Reallöhne aus, so dürfte dieser Wert leicht tiefer liegen.

Prognose der Haushaltseinkommen

- Der Reallohn (BIP-Deflator) und damit die Haushaltseinkommen der Schweizer Haushalte dürften sich auch in Zukunft vereinfacht etwa parallel zum Konjunkturverlauf entwickeln.
- Wir gehen daher für die Entwicklung des Reallohnes (BIP-Deflator)¹⁰ und damit des Haushaltseinkommens von 1.4% aus.
- Wir gehen von einer lediglich nur noch geringen Zunahme der frei verfügbaren Einkommen für Freizeit und Reisen aus, weil diese Entwicklung unter anderem abhängig ist von der Fiskal- und Sparquote sowie den Versicherungs- und Gesundheitskosten.
- Aufgrund der fehlenden statistischen Grundlagen ist eine Prognose der Entwicklung der Haushaltseinkommen in den Herkunftsmärkten des Schweizer Tourismus nicht möglich. Grundsätzlich rechnen wir aber auch in diesen Herkunftsländern mit steigenden Haushaltseinkommen.

⁹ Zu beachten sind die Anmerkungen im Glossar zur Zusammensetzung des mittleren mtl. Einkommens

¹⁰ Vgl. Entwicklung des Reallohnes (BIP-Deflator) im ersten Alternativszenario des Berichts 2001 „Wirtschaftliche Rahmendaten der Bundesverwaltung“ der ETH/KOF (2001:79). Der Durchschnitt der Wachstumsraten von 2001-2025 liegt bei rund 1.4%

3.1.3 Wechselkurse

Die Wechselkurse haben einen messbaren Einfluss auf die Tourismusnachfrage. Einerseits auf das Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung und andererseits auf die Tourismusnachfrage der Gäste aus dem Ausland. In der Vergangenheit waren vor allem die Kursentwicklungen der DM und des US \$ entscheidend. Ein starker Schweizerfranken hatte zur Folge, dass die Auslandsreisen für die Schweizer billiger und damit attraktiver wurden und umgekehrt die Schweiz aufgrund der durch den Wechselkurs bedingten hohen Preise unattraktiv wurde.

Wechselkursveränderungen wirken sich vor allem kurzfristig auf die Tourismusnachfrage aus, indem sie die Wahl der Zieldestinationen beeinflussen, d.h. dass beispielsweise die Schweizer Bevölkerung bei einem starken Schweizer Franken ihre Ferien vermehrt im Ausland verbringen was sich auf die Anteile des Binnen- und Outgoingtourismus auswirkt.

Prognose der Wechselkursentwicklung

- Die Wechselkurse dürften auch in Zukunft das Reiseverhalten und die Tourismusnachfrage messbar beeinflussen.
- Der reale Wechselkurs wird sich im Schnitt bis im Jahr 2025 mit einer Wachstumsrate von 0.7% entwickeln.¹¹
- Eine Prognose der Entwicklung der für den Schweizer Tourismus relevanten Währungsrelationen und der Auswirkungen auf die Tourismusnachfrage und den Tourismusverkehr ist nicht möglich.

3.1.4 Preisindex Personenverkehr

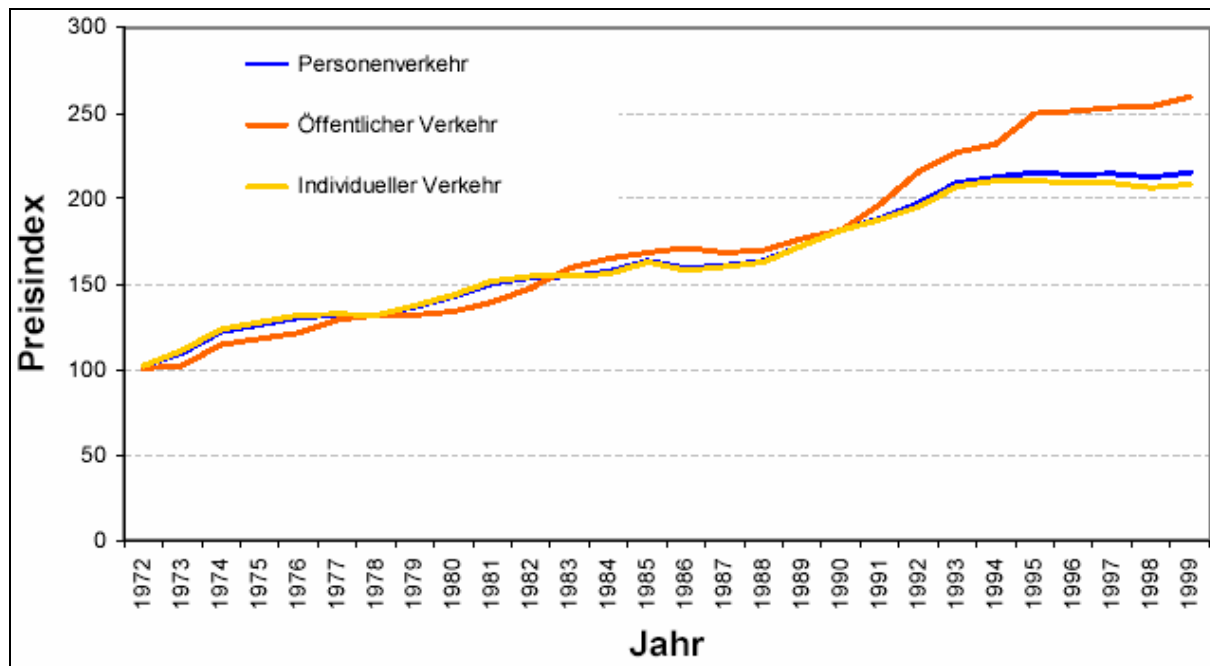
Die Entwicklung der Transportkosten spielte in der Vergangenheit eine Schlüsselrolle für das Reiseverhalten und die Tourismusnachfrage. Die Transportkosten – allen voran die Kosten für Flugreisen – sind in den letzten Jahrzehnten absolut oder zumindest relativ kontinuierlich gesunken.

Die Entwicklung der Transportkosten der verschiedenen Verkehrsmittel führten in den letzten Jahrzehnten – zusammen mit weiteren diese Entwicklung noch verstärkenden Faktoren – zu einer steigenden Bedeutung des Strassenverkehrs und des Flugverkehrs bei den Reisen.

Die sinkenden Flugpreise führten zu einem markanten Anstieg der Flugreisen ins Ausland, insbesondere auch der Fernreisen und damit zu einer Zunahme des Outgoingtourismus auf Kosten des Binnentourismus. Die sinkenden Flugpreise führten aber auch zu einer zunehmenden Nachfrage der Gäste aus den fernen Märkten in Übersee (USA und Asien) und damit zu einer Zunahme des Incoming-Tourismus (vgl. dazu Kap. 5).

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Entwicklung der Preise für drei Verkehrsbereiche Personenverkehr, öffentlicher Verkehr und individueller Verkehr. Dabei wird die Preisschere zu ungunsten des öffentlichen Verkehrs deutlich.

¹¹ Basierend auf dem Bericht 2001 „Wirtschaftliche Rahmendaten der Bundesverwaltung“ der ETH/KOF (2001:79). Dabei haben wir den Durchschnitt der Wachstumsraten des ersten Alternativszenarios für die Perioden 2001-2010 (0.9%) und 2010-2025 (0.5%) angenommen.

Abbildung 8: Entwicklung der Preisindizes im Verkehr von 1972 bis 1999

Quelle: Abay & Meier (2000) Die Preisentwicklung im Personenverkehr, GVF-Auftrag Nr. 376, Zürich

Prognose Preisindex Personenverkehr

- Aufgrund der fehlenden Datengrundlagen und der Vielzahl von Einflussfaktoren auf den Strassen- und Flugverkehr ist eine langfristige Prognose nicht möglich.
- Vorausgesetzt dass die Erdölpreise nicht massiv ansteigen werden, die Verkehrspolitik nicht fundamental ändert und es auch nicht zu einer Besteuerung des Flugverkehrs kommt, dürften die Preise für den Strassen- und Flugverkehr in Zukunft tendenziell eher sinken oder sich im Gleichschritt mit der Entwicklung der Konsumentenpreise verändern.
- Wichtiger als die Entwicklung der Preise für den Strassenverkehr sind die Preisentwicklungen für den Flugverkehr. Mit steigenden Flugpreisen würden Tourismusdestinationen in der Schweiz für die Schweizer Bevölkerung wieder attraktiver und konkurrenzfähiger, was sich positiv auf den Binnentourismus auswirken dürfte. Gleichzeitig dürfte dafür die Nachfrage aus Übersee (USA und Asien) und damit auch der Incomingtourismus zurückgehen.

3.2 Ökologische Einflussfaktoren

3.2.1 Umweltveränderungen

Eine intakte Natur und Landschaft sind das Kapital des Schweizer Tourismus. In den letzten Jahrzehnten kam es zu vielfältigen Veränderungen, auf die an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden kann. An dieser Stelle werden lediglich die Veränderungen der Landschaft und die Klimaveränderungen betrachtet, die uns als relevant erscheinen für die künftige Entwicklung des Tourismusverkehrs.

In den letzten Jahrzehnten haben die rege Bautätigkeit und der Strassenbau zu einer Beeinträchtigung der Attraktivität der Landschaft aus der Sicht des Tourismus geführt (vgl. u.a. Krippendorf 1986). Diese schleichende Zerstörung der Landschaft wird sich langfristig negativ auf die Tourismusnachfrage auswirken.

Eine wichtige Grundlage des Wintertourismus ist Schnee. Das so genannt „weisse Gold“ reagiert sehr sensibel auf Veränderungen der Temperatur und des Niederschlags. Deshalb wird ein Klimawandel die Schneesicherheit der schweizerischen Skigebiete verändern. Das Schweizer Forum für Klimawandel ProClim¹² geht bis ins Jahr 2030 von nicht zu unterschätzenden Auswirkungen eines Klimawandels im Alpenraum und damit speziell für den Tourismus in der Schweiz aus. Ein schwacher Klimawandel führt zu einer leichten Verschlechterung der Schneeverhältnisse in den Alpen, wodurch der Einfluss auf die Schweizer Wirtschaft als Ganzes vernachlässigbar ist. Für den Sommertourismus könnte die Wahrscheinlichkeit, dass ein Campingplatz in den Alpen von einem Murgang getroffen wird, etwas steigen. Ein starker Klimawandel verändert die Schneesicherheit der schweizerischen Skigebiete. Skigebiete unterhalb 1500 m. ü. M. sind nicht mehr schneesicher. Dies hätte eine Konzentration auf die am besten geeigneten Skigebiete in höheren Lagen zur Folge, während tiefergelegene Skigebiete aus dem Wintersportmarkt ausscheiden müssten. Die Folgen wären ein Ausbaudruck in hochgelegenen Skigebieten und wirtschaftliche Einbussen in tiefergelegenen Regionen. Für den Sommertourismus steigt die Wahrscheinlichkeit deutlich, dass ein voll belegter Campingplatz in den Alpen von einem Murgang getroffen wird. Der Sommertourismus könnte unter dem Abschmelzen von Gletschern geringfügig leiden¹³.

Auch im NFP 31 zu den Klimarisiken und Herausforderungen für die Schweiz sind infolge Klimaerwärmung spürbare Veränderungen in folgenden Bereichen zu erwarten¹⁴, womit die oben erwähnten Prognosen bis 2030 des ProClim-Forums bestätigt werden:

- Eine stark reduzierte winterliche Schneedecke in mittleren und tiefen Lagen mit Einnahmeausfällen im Wintertourismus und einer Zunahme der winterlichen Hochwasser als Folgen.
- Eine erhöhte Bedrohung durch Hanginstabilitäten (Rutsche, Muren, Felsstürze usw.).
- Negative Auswirkungen auf die Stabilität alpiner Ökosysteme.

Waren früher Skigebiete in einer Höhenlage um 1000m.ü.M. noch schneesicher, liegt die Schneesicherheit heute bei rund 1500m. Diese Entwicklung führt zu einer Verlagerung der Gästenachfrage im Wintertourismus zu Gunsten der höher gelegenen Skigebiete. Andererseits hat die Sicherheit im touristisch besonders wichtigen Berggebiet aufgrund vermehrter Starkniederschläge, häufigeren Unwetters und den damit verbundenen Lawinen und Erdbeben (zumindest in der subjektiven Wahrnehmung) abgenommen.

Weiter muss beachtet werden, dass die Möglichkeit eines abrupten Klimawandels dem Tourismus erhebliche Schwierigkeiten bescheren könnte. Dies wäre der Fall, wenn das Klima gänzlich unvorhersagbar wird oder die Geschwindigkeit des Wandels die Anpassungsfähigkeit der Strukturen überfordert. Im weiteren existieren Unsicherheiten auch in der Frage, ob eine Veränderung des Klimas zu einer Verschiebung der relativen Wettbewerbsposition der Schweiz gegenüber anderen Tourismusdestinationen führen wird. Die zukünftige Klimapolitik wird in dieser Hinsicht eine wesentliche Rolle (z.B. Energiebesteuerung) einnehmen¹⁵.

Prognose der Umweltveränderungen

- Der Druck auf die Landschaft ist weiterhin hoch. Die Attraktivität der Landschaft dürfte auch in Zukunft eher abnehmen. Ob und wie sich dies auf die Tourismuskachfrage vor allem aus dem Ausland auswirken wird, kann nicht prognostiziert werden.

¹² ProClim-, das Schweizerische Forum für globale Klimaveränderungen, ist eine unabhängige Organisation der Schweizerischen Akademie der Naturwissenschaften (SANW) und seit 1988 tätig

¹³ Vgl. http://proclimfm.unibe.ch/FMPro?-DB=FactSheets.fmp&-Format=/im/factSheets/rTourism/rTourism_D.html&-Lay=Intros&FactSheetID=rTourism&-Script=Activate&-Find

¹⁴ Vgl. Bader/Kunz 1998: Klimarisiken, Herausforderungen für die Schweiz, NFP 31

¹⁵ Vgl. http://proclimfm.unibe.ch/FMPro?-DB=impactScenarios.fmp&FactSheetID=rTourism&StatementCategory=OtherInfluences&ClimateScenario=Weak&StatementNumber=2&-Format=/im/scenarios/statementInfo_D.html&-Find

- Die Prognosen zu den Klimaveränderungen sind unterschiedlich. Klimatologen der Universität Zürich rechnen bei einer Zunahme der Temperatur um 0.6° C mit einem Anstieg der mittleren Schneesicherheit um 100m.
- Wenn der prognostizierte Temperaturanstieg eintreffen sollte, dürfte dies möglicherweise gravierende Auswirkungen auf den Tourismus haben. Eine genaue Prognose (insb. des quantitativen Ausmasses) ist aufgrund der vielfältigen Einflussfaktoren und Unsicherheiten nicht möglich.
- Wir rechnen mit folgenden Auswirkungen:
 - Verlagerung der Tourismusknachfrage im Winter zugunsten von schneesicheren Destinationen.
 - Rückgang der Nachfrage im Wintertourismus (Binnen- und Incoming-Tourismus).
 - Rückgang der Nachfrage im Sommer aufgrund der zunehmenden wetterbedingten Unsicherheiten
- Eine Quantifizierung der Auswirkungen ist aufgrund der fehlenden Datenbasis nur schwer möglich.

3.2.2 Räumliche Struktur (Quellort)

Der Einfluss des Wohnumfeldes auf die Freizeitmobilität ist umstritten. Verschiedene Untersuchungen zeigen wohl einen Zusammenhang zwischen geringer Wohnqualität, knappen Platzverhältnissen innerhalb der Wohnung, fehlenden oder nicht zugänglichen Aussenräumen sowie Grün- und Freiflächen im Quartier und ausserhäuslich verbrachter Freizeit bzw. Mobilität. Eine geringe Qualität des Wohnumfeldes kann somit zu vermehrter Freizeitmobilität führen (FUHRER et al., 1994¹⁶).

Allerdings trifft der Umkehrschluss – gute Wohnverhältnisse vermindern die Freizeitmobilität – nicht zwingend zu (MEYRAT-SCHLEE, 1992): Gute Wohnverhältnisse, meistens gekoppelt mit relativ hohen Einkommen und einem entsprechenden Lebensstil, hindern nicht daran, in der Freizeit mobil zu sein. Immerhin wird in allen Forschungsergebnissen festgehalten, dass mit einer Verbesserung des Wohnumfeldes stabilisierende Effekte auf die Freizeitmobilität wirken können.

Untersuchungen, die den Zusammenhang zwischen der räumlichen Struktur und dem Reiseverhalten untersucht haben, sind den Autoren nicht bekannt. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein ähnlicher Zusammenhang besteht zwischen der Wohnsituation und dem Reiseverhalten wie beim ausserhäuslichen Freizeitverhalten. Eine Verbesserung des Wohnumfeldes dürfte damit grundsätzlich auch einen stabilisierenden Einfluss haben auf den Tourismusverkehr. Die räumliche Struktur dürfte aber verglichen mit den ökonomischen Einflussfaktoren einen geringeren Einfluss auf das Reiseverhalten haben. Aufgrund fehlender empirischer Daten dürfte es kaum möglich sein, die Zusammenhänge zwischen Wohnsituation, Einkommen und Reiseverhalten eindeutig zu klären.

Prognose der räumlichen Struktur (Quellort)

- Auch in Zukunft dürfte die Wohnsituation einen Einfluss auf das Reiseverhalten haben, d.h. dass Personen mit einer unattraktiven Wohnsituation mehr Ausflüge und Reisen unternehmen als Personen mit einer attraktiven Wohnsituation.
- Wir gehen davon aus, dass sich dieser Zusammenhang verglichen mit heute in Zukunft nicht wesentlich ändern wird.

¹⁶ In diesen Arbeiten werden allerdings wichtige erklärende Faktoren wie das Einkommen nicht berücksichtigt. Würden zentrale Faktoren des Freizeitverhaltens einbezogen, so könnten sich die Ergebnisse stark ändern.

3.3 Infrastruktur-/Angebots-Einflussfaktoren

3.3.1 ÖV-Infrastruktur/-Angebot

Parallel zum umfassenden Ausbau des Strassennetzes und dem Bau der Nationalstrassen hat der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Personenverkehr in den letzten 30 bis 40 Jahren kontinuierlich abgenommen. Besonders ausgeprägt war die Verlagerung im Freizeit- und Tourismusverkehr.

Seit den 90er Jahren erfolgen auch grosse Investitionen in den öffentlichen Verkehr (S-Bahn Zürich, Bahn 2000 und NEAT sowie das Rollmaterial).

Im Jahrbuch 2001/2002 der Schweizerischen Verkehrswirtschaft zeigen Vollmer/Schiesser (2002:115ff) im Sinne einer qualitativen Prognose des öffentlichen Verkehrs 2020 auf, wie Projekte im öffentlichen Personenverkehr, welche bereits heute entschieden oder eingeleitet sind, die Zukunft des Verkehrs beeinflussen können. Die Entwicklung der Einflussfaktoren haben die Vollmer/Schiesser dabei in Anlehnung an die letzten 18 Jahre als mässigen Anstieg angenommen. Sie legen eine Übersicht über verschiedene Studienresultate vor, welche die Bandbreite der möglichen zukünftigen Entwicklung des Personenverkehrs aufzeigt.

Gemäss Berechnungen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) wird bei einer Fortführung des heutigen Wachstums im Personenschienenverkehr zwischen 1997 und 2020 ein Wachstum von 48% resultieren. Dagegen geht das St. Galler Zentrum für Zukunftsforschung (SGZZ) in Abweichung der linearen Trends davon aus, dass die Verbesserungen im Angebot durch Bahn 2000 und NEAT bedeutendere Auswirkungen haben werden. Das SGZZ prognostiziert eine Zunahme der Verkehrsleistung im Personenschienenverkehr um 132%. Die sieben Schweizer ÖV-Regionen beurteilen die künftige Entwicklung dagegen weniger optimistisch. Unter Einbezug des öffentlichen Strassenverkehrs und der Trams gehen sie von einer Zunahme des öffentlichen Verkehrs von 28% aus. Die Verkehrsprognosen der EU sehen gemäss Trend ein Wachstum des Schienenpersonenverkehrs von 26%, im optimistischeren Szenario „C“ des Weissbuches der Europäischen Union eines von 87%.

In der Schweiz gilt es, verschiedene Entwicklungen zu berücksichtigen, welche Folgen für das Angebot haben wie z.B. die erste Etappe Bahn 2000 mit Kernstück Mattstetten-Rothrist, (ab 2004 in Betrieb), die zweite Etappe Bahn 2000 (ab 2014 möglich), die Neat Lötschberg (2007), die Neat Gotthardt (2014), die geplante Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (etwa ab 2010), markante Angebotsverbesserung in den acht Agglomerationsregionen (Aargau/Solothurn, beide Basel, Bern, Léman, Luzern, St. Gallen, Tessin und Zürich), erhöhte Kapazität auf dem bestehenden Netz durch Einführung des europäischen Zugleit- und Kontrollsystems ETCS und die Einführung von Mobilcenters an ca. 80 Bahnhöfen (ab ca.2004) (vgl. Jahrbuch 2001/2002 der Schweizerischen Verkehrswirtschaft 2002:117f).

Im weiteren wird die Bahnreform II nach Meinung von Schiesser/Vollmer einen Fusionsschub bewirken, mit dem eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des ÖV verglichen mit dem privaten Verkehr einhergehen sollte. Eine weiter gehenden Trennung von Infrastruktur und Verkehr über den heutigen Stand wird vom heutigen Zeitpunkt betrachtet kaum einen Gewinn für die Wettbewerbsfähigkeit oder das Innovationsvermögen der Transportunternehmen auslösen.

Wie oben teilweise beschrieben, sind wir der Ansicht, dass der Angebotsausbau, die Verdichtung der Fahrpläne, direkte internationale Zugverbindungen (z.B. von Deutschland ins Berner Oberland), der Anschluss an die Hochgeschwindigkeitszüge (TGV und ICE) in Frankreich und Deutschland sowie die Freizeitangebote von RailAway zu einer leichten Steigerung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs im Freizeit- und Tourismusverkehr geführt haben.

Die Schweiz gilt zumindest für die ausländischen Touristen als eigentliches Bahnland und verfügt über verschiedene touristisch sehr attraktive Bahnlinien und -angebote (z.B. Golden Pass Linie, Glacier Express).

Prognose der ÖV-Infrastruktur des ÖV-Angebots

- Die grossen Investitionen im ÖV und die damit verbundene Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs dürfte sich auch bei der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs auswirken.
- Falls MIV-Investitionen (wie z.B. in der Avanti-Initiative gefordert) getätigt werden, dürfte der MIV attraktiver werden und daher relativ am Modal-Split gesehen der Anteil des ÖV nicht zunehmen.
- Diese Infrastruktur- und Angebotsverbesserungen dürften gleichzeitig auch zu einer weiteren Steigerung der durchschnittlichen Reisedistanzen führen.

3.3.2 Flugverkehr

Die IATA (International Air Transport Association) macht in ihrem Jahresbericht 2002 für den Passagierverkehr in der Luft die Voraussage, dass sich das Gesamtwachstum des internationalen Verkehrs für die Jahre 2001 bis 2005 im Durchschnitt auf 3,5% belaufen wird. Ausgehend von einem Zuwachs in dieser Grössenordnung würde das 637 Millionen beförderte Passagiere im Jahr 2005 bedeuten. Dabei sind die Auswirkungen des 2,1% Rekord-Rückgangs der Passagiere im Jahre 2001 eingerechnet. (www1.iata.org) Wenn man diese Zunahme extrapoliert, so werden bei gleicher Entwicklung bis im Jahr 2030 1'505 Mio. Passagiere in der Luft befördert.

Kaufmann/Meier/Ott (2000:38ff) beschreiben im Materialienband M25 zum Luftverkehr die Ergebnisse von drei internationalen Prognosen. Die International Civil Aviation Organization ICAO (ICAO 1997) geht von der Annahme aus, dass sich der Flugverkehr weiter in Korrelation mit der Entwicklung der Wirtschaft und der Kosten der Fluggesellschaften entwickeln wird. Die ICAO rechnet für die Periode bis 2005 mit einem weltweiten realen Wirtschaftswachstum von durchschnittlich 2.5% pro Jahr und nimmt die Erträge der Airlines in diesem Zeitraum als konstant an. Aufgrund dieser Annahmen prognostiziert die ICAO bis ins Jahr 2005 eine Zunahme der weltweiten Flugverkehrsleistungen (in Pkm) um durchschnittlich 5.5% pro Jahr. Es wird von einem jährlichen Wachstum des nationalen Flugverkehrs von 3.5% und des internationalen Flugverkehrs von 7% ausgegangen. Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC 1999) geht für eine Prognose der Entwicklung des Luftverkehrs von 1990-2050 von mehreren Szenarien aus. Dabei erstreckt sich die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Pkm von 1990 bis 2050 von 2.2% bis 4.7% je nach Szenario. Die Airbus Studie „Global Market Forecast“ (1999) geht für den Zeitraum von 1998 bis 2018 von einem durchschnittlichen Wachstum im Passagierverkehr (in Pkm) von 5% pro Jahr aus. Bis ins Jahr 2008 wird der Passagierverkehr durchschnittlich um 5.12% und für die folgende Dekade um 4.85% zunehmen.

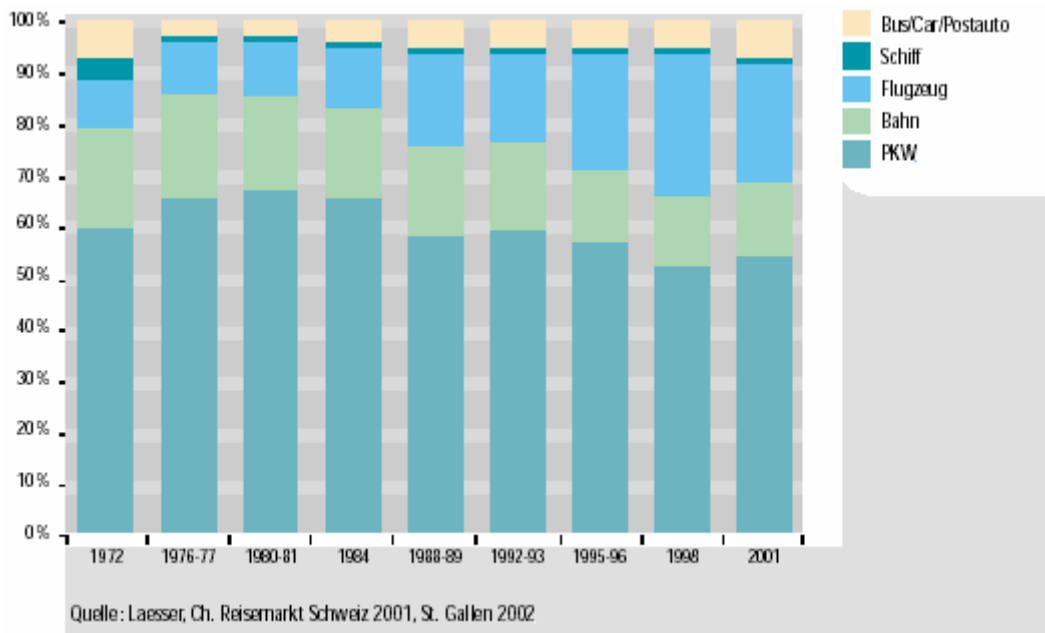
Prognose Flugverkehr

- Die von verschiedenen Organisationen und in Studien prognostizierten Wachstumsraten des Flugverkehrs bewegen sich zwischen 3.5% und 7%.
- Es besteht ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Konjunkturentwicklung und der Entwicklung des Flugverkehrs. Ein Luftverkehrsexperte geht bei einer stark vereinfachten Betrachtung davon aus, dass der Luftverkehr in Korrelation zur Konjunkturentwicklung einer doppelt so starken Schwankung unterliegt, d.h. dass ein Wirtschaftswachstum von 1% mit einem Wachstum des Flugverkehrs von 2% einhergeht. Dies gelte aber auch in Phasen eines Konjunkturrückgangs. (Sepp Moser, 19.11.2002) Diese Aussage wird durch die Prognose der Luftverkehrsentwicklung bis 2005 der ICAO bestätigt.
- Es besteht eine sehr enge Korrelation zwischen den Prognosen des Flugverkehrs und den Prognosen der WTO zur Entwicklung der internationalen Tourismuskünfte. Eine Zunahme des Tourismus führt zu einer Zunahme des Flugverkehrs. Umgekehrt können die Flugverkehrsprognosen als Basis für die Entwicklung des Tourismus verwendet werden.
- Gestützt auf die Prognosen des Flugverkehrs gehen wir von folgenden Entwicklungen bis 2030 aus:
 - Wachstum des internationalen Flugverkehrs von durchschnittlich 3.5% pro Jahr.
 - Wachstum des nationalen Flugverkehrs von durchschnittlich 1.5% pro Jahr.

3.3.3 Verkehrsmittelwahl

Die folgende Abbildung aus dem Reisemarkt Schweiz 2001 gibt eine Übersicht über die Entwicklung bei der Benützung der verschiedenen Verkehrsmittel von 1972 bis 2001. In Anbetracht der immer länger werdenden Reisedistanzen hat das Auto an Bedeutung eingebüsst, kann aber immer noch als das dominierende Verkehrsmittel bezeichnet werden. Der Verlauf zeigt insbesondere, dass der Anteil des Auto bis Anfangs der 80er Jahre stetig zunahm und sich seither rückläufig entwickelt. Die Bahn ist die klare Verliererin der Ferienreise-Verkehrsmittel, wogegen das Flugzeug als Gewinner aus der Entwicklung der letzten dreissig Jahre hervorgeht. Dank der technologischen Entwicklung im Flugzeugbau (Grossraumjets) konnten tiefere Kosten pro Sitzplatz erreicht werden. Das vermehrte Aufkommen von teils regelmässigen Charterverbindungen in zahlreiche Destinationen sowie die Deregulierung und Liberalisierung im Flugverkehr bewirkte ein Aufbrechen des starren Preisgefüges und begünstigte einen eigentlichen Preiszerfall im Luftverkehr. Diese Entwicklung wird durch die neueren Tiefpreisangebote durch Billig-Airlines weiter verstärkt. Der Anteil der Verkehrsmittel Bus/Car/Postauto erfährt seit den 80er Jahren eine stete Zunahme.

Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl bei Ferienreisen der Schweizer Bevölkerung



Quelle: Bundesamt für Statistik (Hrsg.) (2001): Umweltstatistik Nr. 12 – Ferienreisen. Neuchâtel, 2001. S.11

Ein Vergleich der Angaben zur Verkehrsmittelwahl der drei Erhebungen zum Reiseverhalten (Reisemarkt Schweiz, EVE 98 und die langen Reisen beim Mikrozensus Verkehr 2000) zeigt eine erstaunliche Übereinstimmung bei der Aufteilung der Hauptverkehrsmittel für die Hin- und Rückreise. Die Erkenntnisse des Reisemarkts Schweiz hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl werden durch den Vergleich der drei Untersuchungen deutlich untermauert.

Im Mikrozensus 2000 wurden erstmals auch die langen Reisen untersucht. Dabei dominiert das Auto als Verkehrsmittel mit einem Anteil von 54% (25% als Fahrer und 29% als Beifahrer, gefolgt vom Flugzeug mit 18% und der Bahn mit 15%. Der prozentuale Anteil der Bahn erscheint eher tief. Eine mögliche Erklärung könnte der Umstand sein, Der Anteil der Reisecars beträgt bei langen Reisen immerhin 8%.

Abbildung 10: Vergleich Verkehrsmittelwahl der Erhebungen (RM CH, EVE 98 und MZ 2000)

Verkehrsmittelwahl: Anteile in %					
	Auto	Bahn	Bus/Car	Flug	Anderes
Reisemarkt CH 2000	56	15	8	18	3
EVE 98 (Priv. Reisen)	56	22	k.A.	15	7
lange Reisen MZ 2000	54	16	7	17	6

Quelle: eigene Darstellung aufgrund Angaben von Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2002): Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung 1998. Modul Tourismus der Einkommens- und Verbrauchserhebung 1998 (EVE98). Methodik und Hauptergebnisse. Neuchâtel, 2002 und Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2000): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern, 2001 sowie Laesser, Chr. (2002): Travel Market Switzerland 2001. Basic Report and Variables Overview. St. Gallen, 2002.

Prognose der Verkehrsmittelwahl

- Im Binnentourismus dürfte die Bahn auf Kosten des Autos einen Teil der verlorenen Marktanteile zurückgewinnen, sofern die Bahninvestitionen (Bahn 2000/Neat) eine Nachfragesteigerung erwirkt und keine massiven Investitionen im Strassenverkehr erfolgen. Die Steigerungsmöglichkeiten sind aber begrenzt.
- Im Outgoingtourismus dürfte der Anteil der Flugverkehrsleistungen weiter zunehmen. Nach Schätzungen von Meier (2000) steigt dieser Anteil bis 2020 von 24% auf 40%.
- Im Incomingtourismus dürfte der Flugverkehrsanteil (bedingt durch die Zunahme der Touristen aus Übersee und Asien) auch weiter zunehmen.
- Verbesserungen im Verkehrsangebot und damit verbundene Veränderung der relativen Attraktivität von Verkehrsmitteln für auch zu Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl bei Reisen. Eine genaue Prognose dieser Veränderungen sind aufgrund fehlender Daten nicht möglich.

3.3.4 Tourismus-Infrastruktur/-angebot

Die Tourismusinfrastruktur und die Qualität des Tourismusangebots sind entscheidende Wettbewerbsfaktoren. Der Marktanteil des Schweizer Tourismus am gesamten weltweiten Tourismus hat in den letzten Jahren laufend abgenommen. Dies war unter anderem auch eine Folge der zunehmenden internationalen Konkurrenz. Die ausländischen Destinationen haben in den letzten Jahrzehnten ihre Infrastruktur und Angebotsqualität kontinuierlich verbessert.

Im Schweizer Tourismus liegen die Hauptprobleme nicht bei der Infrastruktur (Hardware) sondern im Bereich der Servicequalität (Software). Im internationalen Vergleich verfügt die Schweiz über eine gute und funktionierende Infrastruktur. Problematisch ist heute vor allem das Preis-/Leistungsverhältnis der touristischen Dienstleistungen in der Schweiz verglichen mit anderen Destinationen im Ausland.

Prognose der Tourismus-Infrastruktur/-angebot

- Der internationale Wettbewerb und Konkurrenzdruck wird durch neue Destinationen und einen steigenden Preisdruck weiter zunehmen.
- Bestehende und neue internationale touristische Destinationen werden weitere Fortschritte machen bei der Infrastruktur und der Dienstleistungsqualität, in vielen Fällen verbunden mit günstigeren Preisen.
- Der Vorsprung der Schweiz im Bereich der Tourismusinfrastruktur und des –Angebots gegenüber der internationalen Konkurrenz wird dadurch zunehmend geringer.
- In der Schweiz dürften sich die verschiedenen Destinationen sehr unterschiedlich entwickeln. Die grossen Destinationen mit schneesicheren Skigebieten dürften ihre Infrastruktur und ihre Angebote weiter verbessern und damit konkurrenzfähig bleiben. Die kleineren Destinationen dürften in Zukunft wesentlich mehr Schwierigkeiten haben.

3.3.5 Weitere Einflussfaktoren der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebots

Weitere Einflussfaktoren der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebots sind Staus im Strassenverkehr, der Motorisierungsgrad und der Langsamverkehr. Wir gehen davon aus, dass sich diese Einflussfaktoren entweder lediglich eine mittlere oder geringe quantitative Bedeutung für die Entwicklung des Tourismusverkehrs bis 2030 haben oder das Ausmass der Veränderung in dieser Zeitspanne nicht hoch sein wird (vgl. Kap. 2).

Die Staulagen dürften, falls sie ein gewisses Mass überschreiten, zu Änderungen bei der Wahl der Zieldestinationen führen. Staus im Strassenverkehr wirken sich wesentlich stärker auf den Tagesausflugsverkehr aus. Bei längeren Reisen (von mehr als einer Woche) sind Staus bei der Wahl der Destinationen kaum ein entscheidendes Kriterium, wie dies auch die Staulagen zu Beginn und am Ende der Ferienperioden immer wieder deutlich zeigen, sei es in der Schweiz am Gotthard oder aber auch in Deutschland und Frankreich.

Es ist bekannt, dass der Ausbau von Strasse und Schiene zur Minderung der Staus an finanzielle Grenzen stösst. Will man einen künftigen Verkehrskollaps vermeiden, muss das Verkehrswachstum gebremst werden. Eine Verkehrsanalyse des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE (2002) zeigt Prognosen über das Ausmass der Überlastung von Nationalstrassen im Jahr 2020. Ausgehend von einer Vielzahl von Prognosen geht das ARE dabei von einer Zunahme des gesamten Personenverkehrs von 26% aus und leitet daraus zwei Szenarien ("hoch"/"tief") ab:

- Im Szenario "hoch" wird ein 40%-Wachstum des motorisierten Individualverkehrs auf Nationalstrassen und eine Stagnation des öffentlichen Verkehrs angenommen. Daraus resultiert im Jahr 2020 eine Überlastung der Nationalstrassen auf einer Gesamtlänge von 415 Kilometern.
- Im Szenario "tief" wächst der Individualverkehr auf Nationalstrassen um 24%, während der öffentliche Verkehr um 82% zunimmt. Es verbleiben damit noch 200 Kilometer Nationalstrassen, auf denen sich im Jahr 2020 der Verkehr stauen wird.

Ein Ausbau der prognostizierten 415 km überlasteten Autobahnabschnitte auf sechs und mehr Spuren innerhalb knapp zwanzig Jahre scheint politisch und finanziell unrealistisch. Es ist zudem im Strassenverkehrsbereich bekannt, dass über das Angebot die Nachfrage gesteuert wird, womit das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs weiter zunehmen dürfte. Die Bahn benötigt rechtzeitig genügend Geld, um die notwendigen Kapazitäten bereitzustellen, welche einen Zuwachs des öffentlichen Verkehrs um 82% zulässt. Falls dies gelingen würde, verbleiben gemäss ARE-Prognose immer noch 200 überlastete Nationalstrassenkilometer, vier Fünftel davon befinden sich in Agglomerationen (vgl. Artikel Tages-Anzeiger, 5.12.02).

Der Motorisierungsgrad wird zwar weiter zunehmen. Wir gehen aber davon aus, dass sich diese Zunahme vor allem auf den Freizeitverkehr auswirkt und beim Tourismusverkehr in erster Linie die Kurzreisen in der Schweiz sowie allenfalls die Reisen in die Nachbarländer betreffen werden. Die Auswirkungen dürften einerseits gering und andererseits nur schwer quantifizierbar sein.

Auch die Änderungen im Langsamverkehr beeinflussen in erster Linie die Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr. Dagegen dürften sich Verbesserungen im Langsamverkehr kaum auf die Verkehrsmittelwahl der Anreise auswirken beim Outgoing- und Incoming-Tourismus. Ein geringer Einfluss ist bei den Binnenreisen nicht auszuschliessen, sei es auf die Verkehrsmittelwahl oder wahrscheinlicher auf die Wahl der Zieldestinationen.

3.4 Gesellschaftliche Einflussfaktoren

3.4.1 Verkehrs-/Umweltpolitik

Der Bund verfolgt seit Mitte der 90er Jahre eine nachhaltige Verkehrspolitik¹⁷. In den letzten Jahren hat die Schweiz eine Reihe von wichtigen verkehrspolitischen Entscheiden gefällt:

- Alpenschutzinitiative (angenommen 20. Feb. 1994): Verzicht auf Ausbau Transitstrassen durch die Alpen und eine Umlagerung der Strassengütertransits auf die Schiene bis spätestens 2005. Heute gilt diese Umlagerung als eines der Hauptziele schweizerischer Verkehrspolitik.

Weitere Beschlüsse von Volk und Parlament, welche in diese eingeschlagene Richtung weisen:

- Bilaterales Land- und Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und der Schweiz
- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
- FinöV-Vorlage mit den vier Elementen NEAT, Bahn 2000, Lärmsanierung der Eisenbahnen und Anbindung der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Das für die nächsten Jahre prognostizierte Verkehrswachstum weist auf einen Handlungsbedarf hin und ist damit als eine zentrale Herausforderung für die künftige Verkehrspolitik und die nachhaltige Entwicklung anzusehen. Der Freizeit- und Tourismusverkehr wurde erst in den letzten Jahren zu einem verkehrspolitisch relevanten Verkehrsbereich. Im Rahmen von längerfristigen Massnahmen ist das ARE an der Erarbeitung einer Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr.

Im Auftrag der Koordinationskonferenz Verkehr (KKV) hat eine Arbeitsgruppe unter der Federführung des ARE das Ziel- und Indikatorensystem Nachhaltiger Verkehr (ZINV UVEK) entwickelt, welches im Dezember 2001 von der KKV zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Die im ZINV UVEK vereinbarte Zielsetzung für die drei Bereiche der Nachhaltigkeit¹⁸ gilt als Basis für die Konkretisierung des Oberziels der Strategie „Nachhaltiger Freizeitverkehr“. Die Idee ist, dass diese Zielsetzung im Verlaufe der Strategieerarbeitung spezifisch für den Freizeitverkehr modifiziert und festgelegt werden soll und als Teilziele konkretisierte Nachhaltigkeitsziele festgehalten werden. Damit wird eine Beurteilung von konkreten Massnahmen ermöglicht. Das Oberziel der Strategie „Nachhaltiger Freizeitverkehr“ kann wie folgt beschrieben werden¹⁹:

- Der Freizeitverkehr wird nachhaltiger ausgestaltet. Dank innovativen, zukunftsgerichteten Lösungsansätzen im Bereich des Freizeitverkehrs werden die Belastungen für Mensch und Umwelt reduziert, der Zugang zu und die Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen und -standorten sichergestellt und den volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedürfnissen Rechnung getragen.

Ausgehend von strategischen Handlungsansätzen (Optimierung, Verlagerung, Reduktion, Raumentwicklung und Angebote) sollen konkrete Massnahmenbereiche abgeleitet werden.

Prognose der Verkehrs-/Umweltpolitik

- Der Bund wird auch in Zukunft eine nachhaltige Verkehrspolitik verfolgen und dabei versuchen, nachhaltige verkehrspolitische Massnahmen umzusetzen.
- Der Bund dürfte dabei noch stärker versuchen, mit einer gezielten Verkehrspolitik den Freizeit- und Tourismusverkehr im Sinne des Oberziels der Strategie „Nachhaltiger Freizeitverkehr“ zu lenken.

¹⁷ Vgl. http://www.are.admin.ch/are/de/verkehr/nachhaltige_mobilitaet/index.html

¹⁸ Vgl. <http://www.are.admin.ch/are/de/verkehr/indikatorensystem/index.html>

¹⁹ Vgl. <http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/gesamtverkehr/verkehrspolitik/freizeitverkehr/33.pdf>

- Die erfolgreiche Umsetzung einer nachhaltigen Strategie im Freizeitverkehr und damit die Auswirkungen auf den Freizeit- und Tourismusverkehr sind abhängig von der politischen Realisierbarkeit (Parlament, Volksabstimmungen).
- Die Möglichkeiten der Beeinflussbarkeit des Freizeit- und Tourismusverkehrs durch eine nachhaltige Verkehrs- und Umweltpolitik dürften beschränkt bleiben.

3.4.2 Werthaltungen

Im Bereich Freizeit- und Tourismus lassen sich (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) z.B. nach Bieger (1998:23ff) folgende Trends ausmachen, welche die Werthaltungen und damit auch die Reisemotive beeinflussen:

- Qualität für weniger Geld
- Zeitsparende, emotionale, sinnstiftende, multioptionale Angebote
- Sicherheit und Sauberkeit
- Neuer Individualismus
- Lust auf positive Überraschungen in der Traumwelt

Zudem lassen sich Wechselwirkungen der Trends ausmachen. Trends im Wirtschaftsgeschehen führen zu touristischen Folgetrends. So werden touristische Angebote immer stärker durch weltweit agierende Grossunternehmen geprägt z.B. Hotel- und Restaurantketten, Transportgesellschaften und Reiseveranstalter. Diese Entwicklung wird durch global agierende Informations- und Buchungssysteme unterstützt. Es lässt sich eine schwächer werdende nationale, regionale und lokale Verankerung einzelner touristischer Angebotsträger feststellen. Parallel zum Trend der Globalisierung gibt es einen Gegentrend zur Regionalisierung. Die Regionen gewinnen an Bedeutung und eine stimulierende politische, soziale und kulturelle Umgebung wird sich entscheidend auf den wirtschaftlichen Erfolg eines touristischen Angebotes auswirken.

Die Werthaltungen haben einen Einfluss darauf, ob und wie häufig gereist wird (Nettoreiseintensität und Reisehäufigkeit) und wo die Ferien verbracht werden (Zieldestinationen; Inland oder Ausland). Die Werthaltungen sind ein sehr wichtiger, aber auch komplexer Einflussfaktor. Die Entwicklung und Veränderung der Werthaltungen und deren Auswirkungen auf das Reiseverhalten sind schwer zu quantifizieren. Das Auftreten von nicht absehbaren Trendbrüchen kann zu grossen Veränderungen führen. Veränderungen der Werthaltungen lassen sich am ehesten im Rahmen von genau definierten Szenarien quantitativ erfassen.

Prognose der Werthaltungen

- Es ist mit Veränderungen in den Werthaltungen zu rechnen, welche auch den Tourismusverkehr bis ins Jahr 2030 beeinflussen werden. Generell sind diesbezüglich nur kurzfristige Prognosen möglich.
- Der Hedonismus und Soft-Individualismus dürften auch in den nächsten Jahren wichtige verhaltensbestimmende Grundhaltungen sein.
- Diese Erklärungsmuster eignen sich gut für die westlichen, wirtschaftlich entwickelten Länder. Wie sich die Werthaltungen in den Entwicklungsländern („New Markets“) entwickeln werden, bleibt unklar.

3.4.3 Sicherheit (beim Reisen)

Die Sicherheit beim Reisen ist in den letzten Jahren vor allem bedingt durch Terroranschläge, mit Gewaltauswirkungen verbundene politische Krisen und Konflikte zu einem wichtigen Einflussfaktor geworden. Während das Reisen in seinen Anfängen mit grossen Risiken verbunden war, war dies in den letzten Jahrzehnten abgesehen von Risiken einer Erkrankung praktisch irrelevant. Die Auswirkungen von Änderungen der Sicherheit sind schwer fassbar und nur schwierig zu quantifizieren. Das subjektive Sicherheitsempfinden hat zudem einen wesentlich grösseren Einfluss auf das Reiseverhalten als die objektiv messbare Sicherheit. Eine entscheidende Rolle spielen daher die Medien und die Art der Berichterstattung über entsprechende Ereignisse.

Aus den Auswirkungen auf das Reiseverhalten von gewaltsamen Aktionen in verschiedenen Ländern (Ägypten, USA/New York, Indonesien) in der jüngsten Vergangenheit kann ein mögliches zukünftiges Verhalten abgeleitet werden. Einzelne und lediglich lokal beschränkte Terroranschläge und gewaltsame Konflikte führen in den meisten Fällen nur zu kurzfristigen und vorübergehenden Einbrüchen in den betroffenen Destinationen, d.h. dass die Reisenden lediglich die Zieldestinationen ändern, aber immer noch Reisen unternehmen. Sie beeinflussen in erster Linie die Wahl der Zieldestinationen und das kurzfristige Reiseverhalten. Nehmen, so dürfte daraus ein lang anhaltender Trendbruch resultieren. Die weltweite Berichterstattung in den Medien über solche Ereignisse dürfte diese Entwicklung noch verstärkt haben. Eine grundsätzliche und nachhaltigere Veränderung des Reiseverhaltens ist somit nicht auszuschliessen, wenn die Anzahl und das Ausmass sowie die zeitliche Abfolge gewaltsamer Vorfälle zunehmen und zu einer grundsätzlichen Verunsicherung der Touristen führen.

Nach dem Reisemarkt Schweiz (2001:18) ist bei der Schweizer Bevölkerung trotz den Ereignissen des Septembers 01 der gesamte Anteil von Flügen verglichen am Modalsplit nicht signifikant zurückgegangen. Es war auch keine signifikante Verschiebung auszumachen hinsichtlich der Wahl der Destinationen, welche nur via Luftweg zu erreichen sind. Jedoch hatte die Gesamtreisezahl einen signifikanten Rückgang zu verzeichnen.

Prognose der Sicherheit (beim Reisen)

- Aufgrund der Entwicklungen in den letzten Jahren und der in den nächsten Jahren absehbaren Veränderungen dürfte die Zahl von Terroranschlägen und politischen Krisen und Konflikten eher weiter zunehmen.
- Eine Zunahme der Anzahl Terroranschläge sowie Krisen und Konflikte dürfte sich auch auf das Reiseverhalten auswirken.
- Das weltweite Tourismuswachstum wird gedämpft. Betroffen sind insb. die Fernreisen in die von den Anschlägen und Konflikten betroffenen Destinationen.
- Diese Entwicklung dürfte auch Auswirkungen auf den Outgoing-, Incoming- und Binnentourismus der Schweiz haben. Der Outgoing-Tourismus dürfte – zu Gunsten des Binnentourismus – weniger stark zunehmen und auch die Wachstumsraten des Incoming-Tourismus dürften geringer sein. Der Anteil der Binnenreisen dürfte dafür weniger stark zurückgehen.
- Eine Quantifizierung dieser Auswirkungen auf das Reiseverhalten bis 2030 ist sehr schwierig.

3.4.4 Weitere gesellschaftliche Einflussfaktoren

Weitere im Rahmen der Selektion als nicht relevant eingeschätzte gesellschaftliche Einflussfaktoren sind die Bevölkerungsentwicklung/-struktur oder Unterschiede beim Reiseverhalten verschiedener sozialer Gruppen. Eine Bevölkerungszunahme dürfte grundsätzlich auch zu einer Zunahme des Freizeit- und Tourismusverkehrs führen, wobei das Ausmass der Zunahme abhängig ist von der Art der Veränderung der Bevölkerung (Migration, Überalterung etc.).

Betrachtet man die Mobilität nach Altersklassen im MZ 2000, so zeigt sich, dass die 0-39-Jährigen zusammen mehr als die Hälfte (52%) der Freizeitverkehrsleistungen ausmachen. Die über 65-Jährigen erreichen dabei einen Anteil von rund 15%. Gemäss den Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung (Szenarien Bevölkerungsentwicklung 2002) bis ins Jahr 2030 wird zwar eine Zunahme der über 65-Jährigen von 15% auf rund 23% vorausgesagt, im gleichen Zeitraum wird der Anteil der jüngeren Personen (0-64 Jahre) um 9% abnehmen. Wir gehen davon aus, dass der Rückgang der hochmobilen jüngeren Personen den Zuwachs der weniger mobilen Personen über 65 Jahre zu kompensieren vermag und daher die Bevölkerungsstruktur als Einflussfaktor auf den Tourismusverkehr 2030 als nicht relevant anzusehen ist²⁰. Eine für eine Prognose notwendige vertiefte Analyse der Daten in Bezug auf die Zusammenhänge zwischen der Bevölkerungsstruktur sowie der sozialen Gruppen und dem Reiseverhalten war im Rahmen dieser Studie nicht mehr möglich.

²⁰ Auch Metron kommt in ihrem Bericht zu den Perspektiven des Freizeitverkehrs (Modul 13/1) zum Schluss, dass sich die Überalterung nur unwesentlich auf die Freizeitverkehrsleistung auswirkt.

4. Entwicklung und Prognosen des Reiseverhaltens der Schweizer Bevölkerung bis 2030

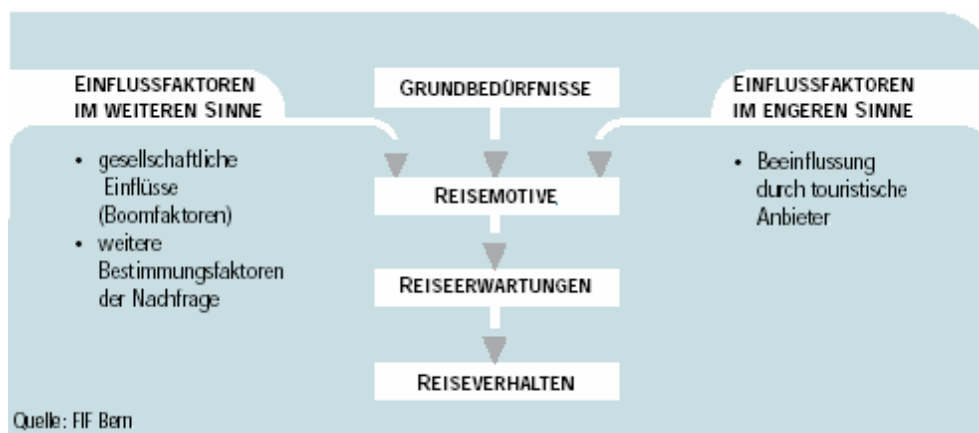
Im vierten Kapitel wird die Vergangenheitsentwicklung sowie die aktuelle Situation der indirekten Einflussfaktoren analysiert und beschrieben und gestützt auf die Literatur sowie die Auswertung der verfügbaren Datensätze eine Prognose der zukünftigen Entwicklung abgeleitet. Für jeden Einflussfaktor wird zumindest eine qualitative Prognose vorgenommen. Sofern die Datenlage ausreichend ist, wird auch eine Quantifizierung vorgenommen.

4.1 Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung

Das Reiseverhalten ist das Endprodukt eines Prozesses, der durch viele Einflussfaktoren geprägt ist. Die menschlichen Grundbedürfnisse und Einflussfaktoren wie die touristischen Boomfaktoren, die Bestimmungsfaktoren der Nachfrage, das touristische Angebot oder die Tourismuswerbung beeinflussen die Reismotive des Einzelnen (z.B. die Sehnsucht nach (Ver-) Reisen, andere Kulturen, Menschen, Emotionen, Bewegung, Natur- und Landschaften).

Aus den Reismotiven bilden sich Erwartungen an eine Reise. Die Reiseerwartungen können nicht strikt von den Motiven getrennt werden, denn sie beeinflussen sich gegenseitig und insbesondere das Verhalten der Reisenden vor, während und nach der Reise (vgl. Abbildung).

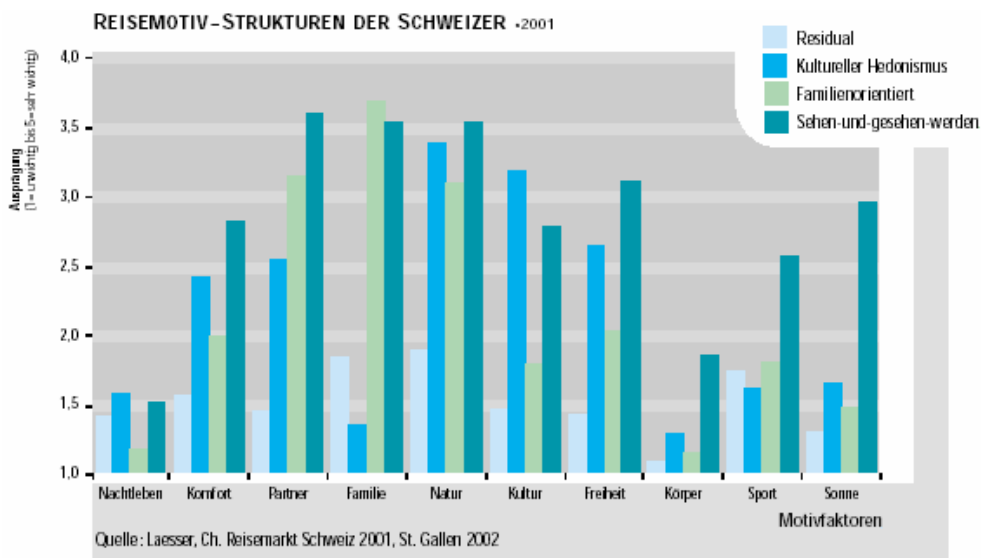
Abbildung 11: Zusammenhänge der touristischen Nachfrage



Quelle: Bundesamt für Statistik (Hrsg.) (2001): Umweltstatistik Nr. 12 – Ferienreisen. Neuchâtel, 2001. S.8

Forschungsergebnisse zeigen, dass die Lebensphase, die für die Reisesituation charakteristische Motivationsstruktur prägt und erklärbar macht. Reisesituationen können in der Marktforschung als Cluster²¹ identifiziert werden. Neben dem „Residualcluster“ (oder Restgruppe, der vor allem Alleinreisenden zugeordnet werden) sind dies die „Kultur-Hedonisten“, die Familienorientierten und die „gesehen- und gesehen-werden“. Die folgende Abbildung gibt eine Übersicht über die Cluster mit den Reismotiv-Strukturen der Schweizer Bevölkerung.

²¹ Unter einem Cluster versteht man eine Gruppe von Reisenden, welche für die spezifische Reisesituation möglichst homogene Motive resp. Erwartungen hat.

Abbildung 12: Reisemotiv-Strukturen der Schweizer 2001

Quelle: Bundesamt für Statistik (Hrsg.) (2001): Umweltstatistik Nr. 12 – Ferienreisen. Neuchâtel, 2001. S.9

4.1.2 Reiseintensität und Reishäufigkeit

Das Reiseverhalten kann anhand der Grössen Reiseintensität, Reishäufigkeit und Reisedauer analysiert werden. Als Nettoreiseintensität wird der prozentuale Anteil von Personen bezeichnet, die im Erhebungsjahr mindestens eine Reise²² unternommen haben. Die Bruttoreiseintensität beziffert die Anzahl Reisen pro hundert Einwohner. Sie lässt sich auch als Reishäufigkeit pro Person darstellen.

Im weltweiten Vergleich weist die Schweiz gemäss Aussagen im Reisemarkt Schweiz eine sehr hohe Reiseintensität auf (Lässer 2002:6). Die Reiseintensität und die Reishäufigkeit stehen in engem Zusammenhang mit der konjunkturellen Lage und der Einkommenssituation. Zu Beginn der 70er-Jahre betrug die Nettoreiseintensität (Reisen mit mind. 4 Übernachtungen) 67% bei einer Reishäufigkeit von 1.6 Reisen pro Jahr. Nach einem Zwischenhoch in den 80er- und 90er Jahren liegt die Nettoreiseintensität im Jahr 2001 wieder bei 70%.

²² Die Nettoreiseintensität wird heute in den meisten Ländern gleich definiert. Die Nettoreiseintensität bezieht sich auf Reisen mit mindestens 4x24 Stunden (5 Tage bzw. 4 Übernachtungen). Aufgrund dieser Definition steht die Erfassung der Haupturlaubsreise im Vordergrund. (Müller 2002: 123)

Abbildung 13: Reiseintensität und Reishäufigkeit der Schweizer Bevölkerung bei Reisen mit ≥ 4 Übernachtungen

Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung Reisen mit mind. 4 Übernachtungen					
Kennzahlen	Jahre				Veränderung 1972-2001
	1972	1980	1989	2001	
Nettoreiseintensität	67%	77%	77%	70%	3%
Reishäufigkeit pro Person	1.6	2.2	2.1	2.2	0.6
Reisedauer (4-7 LN)	31%	48%	49%	50%	19%

Quelle: eigene Darstellung nach Reisemarkt Schweiz 2001 in: Bundesamt für Statistik (Hrsg.) (2001): Umweltstatistik Nr. 12 – Ferienreisen. Neuchâtel, 2001. S.11

Die folgende Abbildung zeigt, dass bei Reisen mit mindestens drei Übernachtungen die Nettoreiseintensität bei 72% liegt und bei Reisen mit mindestens einer Übernachtung auf 77% zunimmt. Aus dem Vergleich der beiden Abbildungen zur Reiseintensität wird ersichtlich, dass die Nettoreiseintensität mit steigender Anzahl Übernachtungen kleiner wird.

Abbildung 14: Reiseintensität der Schweizer Bevölkerung bei Reisen mit ≥ 3 bzw. ≥ 1 Übernachtungen

Nettoreiseintensität der Schweizer Bevölkerung					
	Jahre				
	1990	1992	1995/96	1998	2001
3+ Uebernachtungen	83%	83%	75%	79%	72%
1+ Uebernachtungen	---	---	79%	84%	77%

Quelle: Laesser, Chr. (2002): Travel Market Switzerland 2001. Basic Report and Variables Overview. St. Gallen, 2002.

Im Rahmen der Einkommens- und Verbrauchserhebung 1998 (EVE98) wurde im Modul Tourismus auch die Reiseintensität für die Reisen mit Übernachtung untersucht. Mehr als vier Fünftel (82%) aller Personen über 15 Jahren, die ständig in der Schweiz leben, haben im Jahre 1998 mindestens eine Privatreise mit Übernachtung unternommen, wobei sich die Reishäufigkeit pro Person zu gleichen Teilen (je 1.5 Reisen) auf das In- und Ausland aufteilt. Kurze Privatreisen (1-3 Nächte) werden zu mehr als zwei Dritteln im Inland getätigt, wogegen bei den langen Privatreisen das Verhältnis genau umgekehrt ist. 44% der Geschäftsreisen mit Übernachtung werden im Inland absolviert, mehr als die Hälfte (56%) führt demnach ins Ausland. Im MZ 2000 wird sogar eine Reiseintensität bezüglich der Reisen mit mindestens einer Übernachtung (lange Reisen) von rund 88% erreicht.

Abbildung 15: Reiseintensität und Reishäufigkeit der Schweizer Bevölkerung bei Reisen mit ≥ 1 Übernachtung (EVE 1998)

Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung (nach EVE 98)				
1998	Private Reisen >1 Übern.	Private Reisen >4 Übern.	Geschäftsreisen >1 Übern.	Private & Geschäftsreisen
Nettoreiseintensität	82%	71%	13%	83%
Reishäufigkeit pro Person	3	1.4	0.5	3.5

Quelle: Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2002): Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung 1998. Modul Tourismus der Einkommens- und Verbrauchserhebung 1998 (EVE98). Methodik und Hauptergebnisse. Neuchâtel, 2002.

Vergleicht man die Reiseintensität der Studien zum Reiseverhalten, so muss auf die Unterschiede in der Grundgesamtheit und der Erhebungsmethodik hingewiesen werden:

- Im Reisemarkt Schweiz werden rund 2'000 Haushaltungen mittels strukturiertem Fragebogen schriftlich befragt. Die Erhebung des Reisemarkts Schweiz ist für 95% der Schweizerbürger und für 50% der in der Schweiz lebenden Ausländer repräsentativ.
- Bei der EVE 98 werden 4'640 Personen per Zufallsverfahren gezogen und nach demografischen Variablen kalibriert. Die Extrapolation erfolgt durch die Gewichtung der Daten mit spezifischen Gewichten für jede Zielperson. Es sind lediglich Personen ab 15 Jahren befragt worden. Somit ist das Reiseverhalten der unter 15-jährigen nur erhoben, wenn diese bei ihren Reisen von einer Person über 15 Jahren begleitet worden sind. Die Ergebnisse der EVE 98 zum Reiseverhalten sind für die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz von 15 und mehr Jahren repräsentativ.
- Beim MZ 2000 wurden 7'075 Zielpersonen über Zeitpunkt, Häufigkeit, Distanz und Verkehrsmittel bei langen Reisen befragt.
- Die Reiseintensität und -häufigkeit variiert zudem in Abhängigkeit der gewählten Untergrenze der Anzahl Übernachtungen. Je höher diese Grenze, desto geringer die Reiseintensität und -häufigkeit.
- Für unsere Studie sind aufgrund der Vorgaben für die Abgrenzung der langen Reisen mit einer Übernachtung die Resultate der EVE 98 relevant. Für die Reiseintensität mit mind. einer Übernachtung fehlen entsprechende empirische Zeitreihen.
- Aufgrund der (zum Teil erhebungsmethodisch bedingten) Ungenauigkeit und Unvollständigkeit der Datenlage zur Reiseintensität und Reishäufigkeit eignen sich diese nicht als Basis für die Quantifizierung des Tourismusverkehrs 2030.

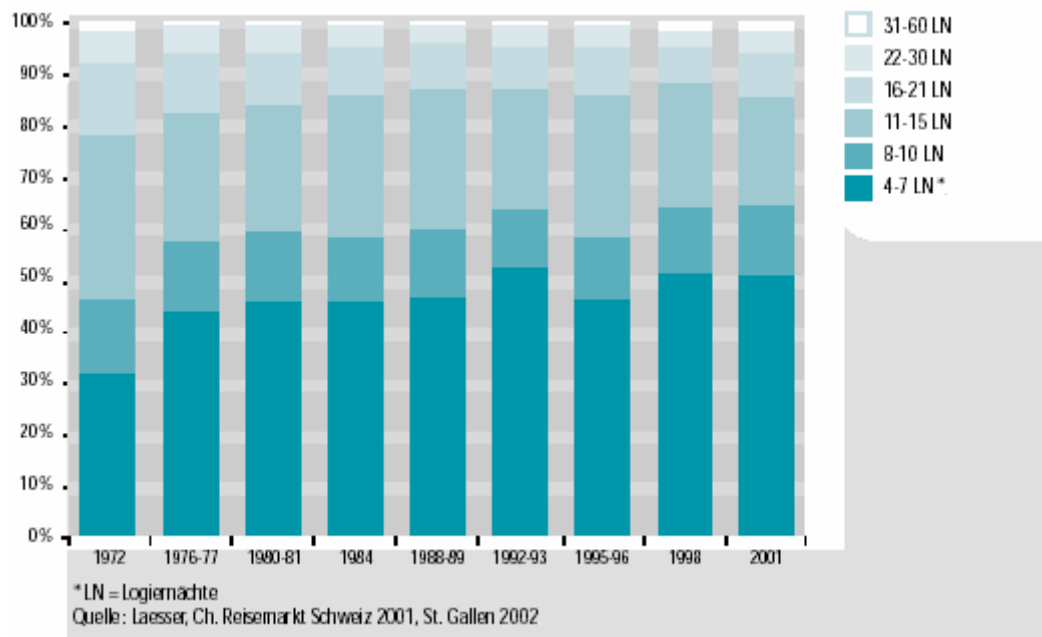
Prognose Reiseintensität und Reishäufigkeit

- Die Reiseintensität der Schweizer Bevölkerung ist in den letzten drei Dekaden zuerst von 67% auf 77% angestiegen und dann in den 90er Jahren rezessionsbedingt auf 70% zurückgegangen. Wir gehen davon aus, dass sich die Reiseintensität bis ins Jahr 2030 nur noch leicht zunehmen wird bis auf rund 80%.
- Die Reiseintensität in den anderen europäischen Ländern dürfte auch zunehmen. Mit einer weit grösseren Zunahme rechnen wir in den neuen potenziellen Herkunftsländern des Schweizer Tourismus (Osteuropa und Asien, insb. Indien und China), wobei die Zunahme abhängig ist von der konjunkturellen Entwicklung dieser Volkswirtschaften.
- Die Reishäufigkeit der Schweizer Bevölkerung hat stetig zugenommen. Wir gehen davon aus, dass die Reishäufigkeit in Zukunft noch weiter zunehmen wird, ein Wert von 3 aber nicht überschritten wird.
- Die Reishäufigkeit dürfte auch in den Quellmärkten des Schweizer Tourismus zunehmen.

4.1.3 Reisedauer

Bei Ferienreisen mit vier und mehr Übernachtungen ist seit den 70er bis anfangs der 90er Jahre ein Trend zur Verkürzung der Reisedauer festzustellen.

Abbildung 16: Reisedauer bei Ferienreisen



Quelle: Bundesamt für Statistik (Hrsg.) (2001): Umweltstatistik Nr. 12 – Ferienreisen. Neuchâtel, 2001. S.12

Seit 1993 bleiben die durchschnittliche Dauer wie auch die Verteilung der unterschiedlichen Reisedauer-Kategorien mehr oder weniger konstant. Ungefähr die Hälfte aller Reisen dauern zwischen 4 und 7 Übernachtungen. Der Durchschnitt hat seit den 70er Jahren von 10.8. auf 9.1 in den 90er Jahren abgenommen.

Bei der EVE 98 dauern nur gerade 23% aller Reisen 4 bis 7 Logiernächte. Ein direkter Vergleich mit der EVE 98 ist aber aufgrund der unterschiedlichen Untergrenze der Reisedauer nicht möglich.

Bei der Dauer der Reisen mit mind. vier Übernachtungen gilt es zudem zu beachten, dass diese nicht verglichen werden kann mit der Aufenthaltsdauer gemäss den Logiernächtestatistiken. Bei der Aufenthaltsdauer sind auch die Kurzreisen enthalten. Zudem können Personen während einer Reise an unterschiedlichen Orten übernachten. Die Aufenthaltsdauer ist daher wesentlich kürzer als die Reisedauer. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in der Hotellerie hat zwischen 1970 und 2000 von 3.3 auf 2.5 Logiernächten abgenommen (BFS 2002, S. 158f.).

Prognose Reisedauer

- Die Reisedauer dürfte auch in Zukunft weiter zurückgehen. Der Trend zu Kurzreisen (häufiger, kürzer, weiter) dürfte sich weiter fortsetzen.
- Es ist zu erwarten, dass der Rückgang der Reisedauer bei den Binnenreisen, welche heute bereits eine kürzere Dauer aufweisen, geringer sein wird als bei den Fernreisen.

4.1.4 Saisonale Schwankungen

Saisonschwankungen ergeben sich einerseits aus klimatischen Gründen und andererseits sind sie eine Folge der für die Mehrheit der Reisenden zu berücksichtigenden Ferienperioden.

Prognose saisonale Schwankungen

- Saisonale Schwankungen dürfte es auch in Zukunft geben, da die klima- und wetterbedingten Schwankungen nicht beeinflussbar sind und auch eine stärkere Entflechtung der Ferienperioden und damit eine Entzerrung der Reiseströme kaum zu realisieren sein dürfte.
- Die Schwankungen in der Nachfrage die nicht saisonbedingt sind, dürften sich in Zukunft eher noch verstärken und für die touristischen Leistungsträger wesentlich problematischer sein.

4.2 Zielwahl der Schweizer Bevölkerung

4.2.1 Entwicklung des Binnentourismus

Die Logiernächte- und Ankünfstestatistiken des BFS, Sektion Tourismus eignen sich sehr gut für die Analyse der Vergangenheitsentwicklung des Binnentourismus, weil genaue und verfügbare Zeitreihen vorliegen. Die Ergebnisse des Reisemarktes Schweiz wären als Vergleich interessant gewesen, waren aber nicht in der gewünschten Form (Zeitreihen) für uns verfügbar. Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der Logiernächteentwicklung bei den verschiedenen Beherbergungsformen. Daraus wird deutlich, dass die Parahotellerie im Jahre 1980 auf einer höheren Basis als die Hotellerie startete, in den vergangenen 20 Jahren jedoch einen bedeutenden Rückgang (-15%) zu verzeichnen hatte, wogegen bei der Hotellerie nur rund 3% weniger Übernachtungen registriert wurden.

Die schweizerische Hotelleriestatistik als Vollerhebung erweist sich als qualitativ sehr gute Datenbasis, wogegen die Datengrundlage der Parahotelleriestatistik weniger gut und daher auch weniger aussagekräftig ist als die Hotelstatistik. Die schweizerische Parahotelleriestatistik unterscheidet vier Formen der Beherbergung: Privatquartiere (Ferienhäuser, -wohnungen, Zimmer), Zelt- und Wohnwagenplätze sowie Gruppenunterkünfte und Jugendherbergen. Ausser in der ersten Kategorie werden überall Vollerhebungen durchgeführt. Bei den Privatquartieren wird in den Kantonen mit einer bedeutenden Parahotellerie (BE, GR, OW, TI und VS) eine Vollerhebung vorgenommen, welche die Basis für eine Hochrechnung der Kennzahlen dieses Bereiches auf die ganze Schweiz bildet. Die Parahotelleriestatistik wurde nur bis ins Jahr 1993 für die Grössen „Ankünfte“ und „Logiernächte“ geführt. Nach einer Pause bis ins Jahr 1996 wurden ab diesem Zeitpunkt nur noch die Logiernächte berücksichtigt. In den folgenden Tabellen sind daher teilweise nur die Kennzahlen für die Hotellerie berücksichtigt.

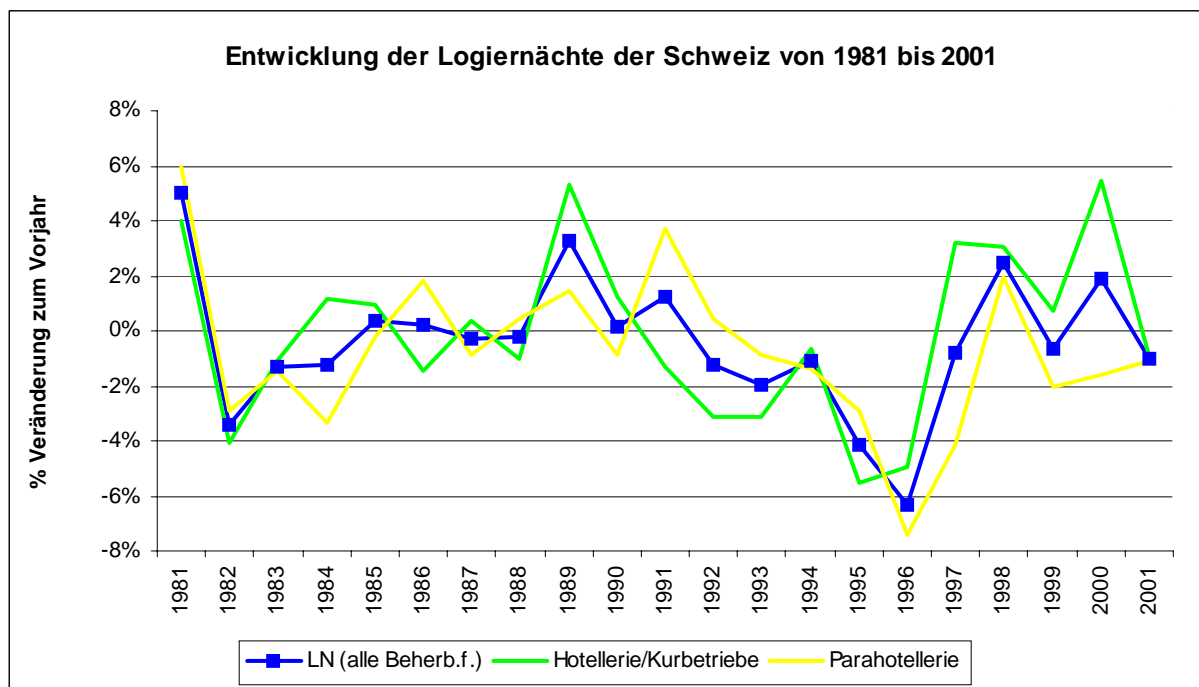
Abbildung 17: Logiernächte in der Schweiz nach Beherbergungsformen

Logiernächte	Jahre, Veränderungsrate und Anteile					
Beherbergungsformen	Jahre				Veränderung %	Anteil am Total
	1980	1990	2000	2001	1980-2001	2001
Total	75'282	77'027	69'035	68'179	-9.4%	100%
Hotel- und Kurbetriebe	35'716	37'548	35'020	34'676	-2.9%	51%
Hotels	34'148	35'780	33'928	33'585	-1.6%	97%
Kurbetriebe	1'568	1'768	1'092	1'091	-30.4%	3%
Parahotellerie	39'566	39'479	34'015	33'503	-15.3%	49%
Privatquartiere	23'900	23'800	18'770	18'844	-21.2%	56%
Zelt-, Wohnwagenplätze	7'660	7'991	7'442	6'861	-10.4%	20%
Gruppenunterkünfte	7'200	6'771	7'000	6'949	-3.5%	21%
Jugendherbergen	806	917	804	848	5.2%	3%

Quelle: eigene Darstellung nach Statistisches Lexikon der Schweiz unter <http://www.jahrbuch-stat.ch/d/auswahl.htm> (November 2002), Beherbergungsstatistiken BFS, Schweizer Tourismus in Zahlen.

Die Verteilung der Logiernächte auf Hotellerie und Parahotellerie in der Schweiz zeigt, dass die Anteile in den letzten beiden Jahren in etwa gleich verteilt waren. Betrachtet man die Veränderungen über die Zeit, so zeigt sich, dass die Parahotellerie einen stärkeren Rückgang als die Hotellerie zu verzeichnen hatte.

Betrachtet man die prozentualen Veränderungen nach Beherbergungsformen in folgender Abbildung, so zeigt sich insbesondere für die Hotellerie/Kurbetriebe ein Frequenzschwund in den Logiernächten von 1991 bis 1996, die Parahotellerie folgt dieser Entwicklung mit einer Verzögerung von etwa zwei Jahren. Bei einer genauen Analyse der Periode mit der rückläufigen Logiernächteentwicklung zeigen sich teilweise beachtliche Unterschiede der Frequenzen nach Herkunftsländern. Der Einbruch der Logiernächte in der Periode ab 1992 bis Ende 1997 ist, was die Inlandnachfrage betrifft, auf die damaligen anhaltenden schlechten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (kaum BIP-Wachstum) im Inland und dem damit verbundenen zurückhaltenden Ausgabenverhalten der Schweizer Bevölkerung zurückzuführen. Für die rückläufige Nachfrage der ausländischen Gäste waren der Zustand der weltweiten Rezession, der starke Schweizer Franken und damit die für einige Gästernationen ungünstigen Wechselkursverhältnisse sowie die Folgen des Golfkrieges 1991 ausschlaggebend.

Abbildung 18: Entwicklung der Logiernächte in der Schweiz 1981 bis 2001

Quelle: eigene Darstellung nach Daten von BFS, Fachbereich Tourismus

Wenn man die Verteilung der Hotellogiernächte nach Zonen im Jahr 2001 aller Gäste heranzieht und dabei den Fokus auf den Anteil der Schweizer richtet, so zeigt die folgende Tabelle, dass die inländischen Gäste am wenigsten in grossen Städten übernachten und die Anteile der Bergkurorte und Seezonen etwa gleich gross sind.

Abbildung 19: Anteil der Schweizer an den Hotellogiernächten nach Zonen

Anteil der Schweizer an den Hotellogiernächten nach Zonen (in 1000)			
Zonen	Jahr 2001	% -Anteil am Total 2001	Anteil der Schweizer 2001
Bergkurorte	12'965	39%	46%
Seezonen	6'979	21%	42%
Grosse Städte	6'008	18%	24%
Übrige Zonen	7'635	23%	52%

Quelle: eigene Darstellung nach Daten von BFS, Sektion Tourismus

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Anzahl und Entwicklung der Hotellogiernächte der Schweizer in den letzten 20 Jahren und ihre Verteilung auf die zwölf touristischen Regionen in der Schweiz. Deutlich zeigt sich dabei, dass die Region Graubünden im Jahr 2001 mehr Hotelübernachtungen von inländischen Gästen aufwies wie die Regionen Berner Oberland und Zentralschweiz zusammen. Zu den Verlierern müssen die Regionen Basel-Stadt/Basel-Land, Ostschweiz, Tessin und Waadt gezählt werden, die alle einen mehr als 10%-igen Rückgang zu verzeichnen hatten. Die Stadt Genf, das Wallis und Zürich haben dagegen teils kräftige Steigerungen erreichen können. Hierbei bleibt zu beachten, dass die Entwicklung der vorhandenen Kapazität und die Ausgangsgrösse an Logiernächten bei dieser Art von Betrachtung eine entscheidende Rolle spielt.

Abbildung 20: Hotel-Logiernächte der Schweizer und Aufteilung auf die touristischen Regionen

Logiernächte der Schweizer (in 1000)						
Hotellerie	Jahre					Veränderung % 1980-2001
	1980	1990	1995	2000	2001	
Total	14'168	14'739	12'856	14'013	14'313	1.0%
Graubünden	2'750	2'955	2'739	2'803	2'907	5.7%
Berner Oberland	1'339	1'368	1'352	1'387	1'367	2.1%
Zentralschweiz	1'235	1'249	1'074	1'382	1'350	9.3%
Tessin	1'839	1'603	1'340	1'490	1'495	-18.7%
Wallis	1'684	1'894	1'755	1'797	1'897	12.6%
Waadt	1'035	974	834	889	889	-14.1%
Schweizer Mittelland	k.A.	1'267	1'029	1'089	1'155	-8.8%
Freiburg, Neuenburg, Jura	357	445	345	380	377	5.6%
Ostschweiz	1'348	1'399	1'094	1'115	1'119	-17.0%
Zürich	776	822	714	971	1'046	34.8%
Basel-Stadt/Basel-Land	374	335	302	321	332	-11.2%
Genf	334	408	287	388	379	13.5%

Quelle: eigene Berechnungen nach Beherbergungsstatistiken BFS (diverse Jahre) und Statistisches Lexikon der Schweiz, unter <http://www.jahrbuch-stat.ch/d/auswahl.htm> (November 2002)

Die Analyse der Logiernächte zeigt jedoch auch, dass die durch die Schweizer ausgelösten Logiernächte in der Hotellerie im Total in den letzten 20 Jahren kaum eine bedeutende Änderung erfahren haben. Betrachtet man aber die Anzahl Ankünfte in der gleichen Periode, so zeigt sich eine deutliche Verschiebung. Es ist bekannt, dass die Berechnung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer anhand einer einfachen Division der Logiernächte durch die Anzahl Ankünfte erfolgt. Die folgende Abbildung illustriert, dass in den letzten dreissig Jahren ein Rückgang der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer zu verzeichnen war. Dies bestätigt die Zahlen des Reisemarktes Schweiz zur Entwicklung der Reisedauer.

Abbildung 21: Vergleich der Logiernächte und Ankünfte in der Hotellerie

Hotellerie				
Jahre	1970	1980	1990	2000
Logiernächte	33914	34148	35780	33928
Ankünfte	10296	10866	12955	13807
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	3.3	3.1	2.8	2.5

Quelle: Bundesamt für Statistik (2002): Tourismus in der Schweiz 2000. Angebot und Nachfrage im Zeitvergleich. Neuchâtel, 2002, S.158f.

Bei den Ankünften (insbesondere beim Binnentourismus) wurden nur die Ankünfte in der Hotellerie- und Parahotellerie berücksichtigt. Mangels Daten fehlen die Ankünfte bei Bekannten und Verwandten. Gemäss den Erhebungen des Reisemarktes Schweiz von 2001 (2001:20) und der Wertschöpfungsstudie Kanton Bern (Müller et al. 1995) übernachteten zwischen 5 und 17% der Reisenden bei Verwandten und Bekannten. Dadurch resultiert eine Unterschätzung des Binnentourismus von rund 10%.

Prognose der Hotellerie-/Parahotellerie-Logiernächte des Binnentourismus

- Die zukünftige Entwicklung der Logiernächte und der Ankünfte ist aufgrund der Vielzahl von Einflussfaktoren sehr schwierig.
- Aufgrund der bisherigen Entwicklung und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung dürfte die Zahl der Logiernächte durch Reisen von Schweizern im Inland in den nächsten 30 Jahren stagnieren oder sogar weiter zurückgehen (siehe auch Abschnitt zum Outgoing-Tourismus).
- Die Zahl der Ankünfte dürfte aufgrund des Trends zu Kurzreisen stärker zunehmen als die Logiernächte.
- Unter Berücksichtigung von Veränderungen im Klima dürfte es im Wintertourismus zu einer stärkeren Konzentration der Nachfrage kommen. Davon profitieren die Regionen mit schneesicheren Destinationen.
- Die Situation im Sommertourismus ist wesentlich schwieriger einzuschätzen.

4.2.2 Entwicklung Outgoing-Tourismus**Zieldestinationen der Zukunft**

Wie im Reisemarkt Schweiz 2001 und in folgender Tabelle ersichtlich ist, gilt die Schweiz für die inländischen Touristen immer noch als attraktives Reiseziel, weist sie doch bei einem Marktanteil von rund 44% (alle Reisen betrachtet) auf²³. Dazu tragen unter anderem Familien mit Kindern bei, die ihre Ferien im Inland verbringen. 53% der Reisen gehen in europäische Länder und die Fernreisen in die Überseedestinationen haben einen Anteil von 10%. Die langfristigen Auswirkungen auf das Reiseverhalten durch die Ereignisse im September 01 und jüngster Vorkommnisse in Indonesien sind zur Zeit schwierig voraussehbar, werden aber im Kapitel 3.4.3 behandelt.

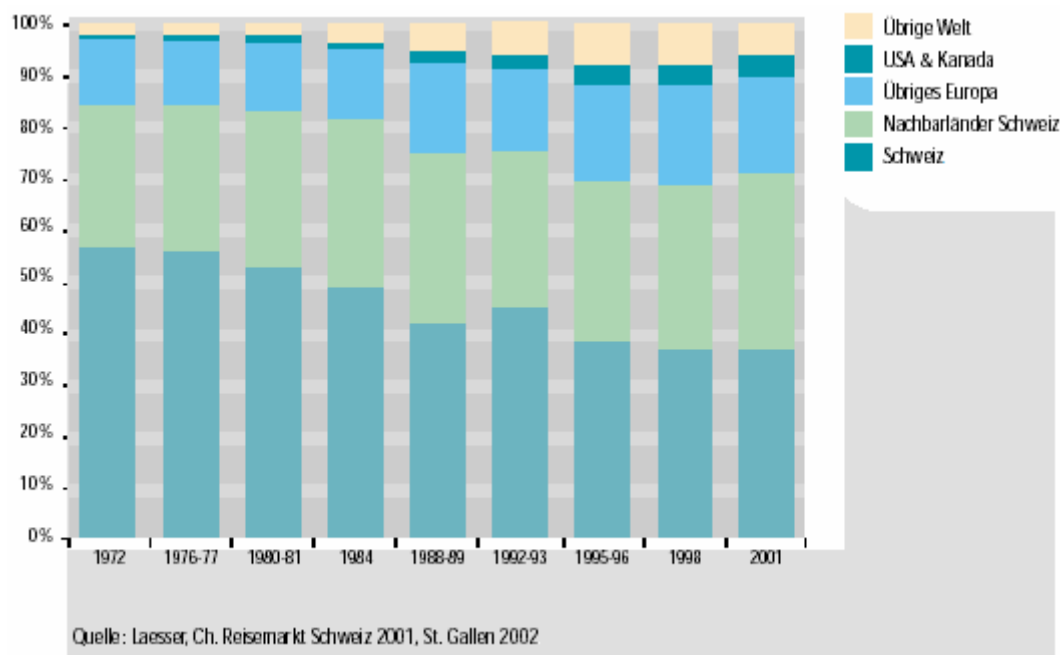
Abbildung 22: Ferienreiseziele der Schweizer Bevölkerung (Reisen ≥ 1 Übernachtung)

Reiseverkehr der Schweizer ins Ausland (alle Reisen)	
Besuchte Destinationen 2001	%-Werte
Schweiz	43.6
Nachbarländer	34.0
übriges Europa	15.1
Nordafrika/mittlerer Osten	2.0
Nord-/Zentralamerika	3.1
Südamerika	0.3
übriges Afrika	0.6
Asien, Australien, Pazifik	1.3

Quelle: Laesser, Chr. (2002): Travel Market Switzerland 2001. Basic Report and Variables Overview. St. Gallen, 2002.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Entwicklung der Reiseziele von 1972 bis 2001. In den letzten 30 Jahren kam es zu einem Rückgang der Binnenreisen und einer Zunahme der Reisen in weiter entfernte Destinationen im übrigen Europa sowie USA/Kanada und die übrige Welt. Es zeigt, dass bei Reisen ab vier Übernachtungen der Anteil der Inlandreisen verglichen mit den allen Reisen auf rund 38% zurückgeht, wogegen die Anteile der weiter entfernten Reiseziele bei längeren Reisedauer erwartungsgemäss zunehmen.

²³ Dieses Ergebnis wird durch andere Untersuchungen wie die EVE98 (CH-Anteil aller Reisen mit Übernachtung 50%) und MZ 2000 (CH-Anteil Reisen mit mehr als 1 Übernachtung 44%) bestätigt.

Abbildung 23: Ferienreiseziele der Schweizer Bevölkerung (≥ 4 Übernachtungen)

Quelle: Bundesamt für Statistik (Hrsg.) (2001): Umweltstatistik Nr. 12 – Ferienreisen. Neuchâtel, 2001. S.12

Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung des Reiseverkehrs der Schweizer ins Ausland von 1980 bis 2000. Infolge der Auswahl der aufgeführten Länder erscheint der Anteil der Ankünfte in Europa vergleichsweise hoch. In Wirklichkeit dürfte aber dieser Wert etwas tiefer liegen, wenn weitere exotische Destinationen in der Liste aufgeführt würden, für welche aber keine Zeitreihen verfügbar waren. In der EVE 98 (1998:21) liegt der Anteil der Privat- und Geschäftsreisen von Schweizern nach Europa bei 89%.

In der Abbildung unten wird auch der hohe Anteil der Länder Frankreich, Italien, Spanien und Deutschland ersichtlich. Diese Anteile werden durch die Ergebnisse in der EVE 98 bestätigt. Was die Veränderung der Werte für 1980 und 2000 angeht, so zeigt sich die deutlichste Zunahme für die Destination Zypern, gefolgt von Ägypten, Polen und Thailand.

Abbildung 24: Reiseverkehr der Schweizer ins Ausland 1980 bis 2000

Reiseverkehr der Schweizer ins Ausland					
Besuchte Destinationen	Jahre			% -Anteil am Total 2000	Verän- derung % 1980-2001
	1980	1990	2000		
Total Länder unten (in l'000)	5'754	8'619	10'930	100%	190%
Europa				94.7%	
Belgien 3)	...	26'879	53'918	1%	...
Deutschland	458'000	743'300	1'089'895	10%	238%
Griechenland	154'697	151'695	308'100	3%	199%
Spanien 4)	699'200	1'086'100	1'309'328	12%	187%
Frankreich 3)	2'200'000	3'222'000	3'785'052	36%	172%
Irland	13'000	40'500	49'000	0%	377%
Italien	982'200	1'099'500	1'503'972	14%	153%
Niederlande 5)	70'800	126'800	144'000	1%	203%
Oesterreich	369'900	782'800	736'856	7%	199%
Portugal	40'032	78'025	116'000	1%	290%
Vereinigtes Königreich	365'000	446'000	579'000	5%	159%
Polen 6)	9'290	23'100	45'100	0%	485%
Tschechische Rep.	50'399	0%	...
Türkei	18'024	76'400	73'876	1%	410%
Ungarn	32'736	87'600	131'000	1%	400%
Zypern	8'149	44'600	83'000	1%	1019%
Afrika				2.1%	
Aegypten	19'399	35'146	104'138	1%	537%
Tunesien	38'703	48'220	118'448	1%	306%
Amerika					
Kanada	44'700	86'400	103'382	4.7% 1%	231%
USA	185'000	293'700	395'031	4%	214%
Asien				1.4%	
Hong Kong	20'434	39'459	38'169	0%	187%
Thailand	24'451	81'051	112'035	1%	458%

Quelle: Bundesamt für Statistik (diverse Jahrgänge): Reiseverkehr der Schweizer im Ausland. Die Angaben sind Ankünfte/Grenzübertritte, je nachdem, welche Erfassungsmethode in den einzelnen Ländern angewandt wird.

Prognosen zur Entwicklung der Fernreisen bis 2005

Im Rahmen einer Delphi-Studie²⁴ „Fernreisen 2005“ wurde die Entwicklung des Ferntourismus bis ins Jahr 2005 und seine Auswirkungen auf den Tourismus im eigenen Land untersucht. In drei Befragungsrunden im Jahre 1996 wurden 150 Experten in Deutschland, Österreich und der Schweiz befragt. Die Studie ergab unter anderem folgende Ergebnisse (vgl. Vielhaber et.al. 1997: 51f.):

- Die grenzüberschreitenden Touristenströme werden weltweit in ähnlichem Ausmass weiter wachsen wie in den vergangenen 10 Jahren. Die Steigerungsrate bis 2005 gegenüber 1995 dürfte bei 45% liegen.

²⁴ Die Delphi-Methode lässt sich als mehrstufige, strukturierte, schriftliche und anonyme Befragung von Personen beschreiben, die aufgrund ihrer fachlichen Kompetenz ausgewählt wurden. Nach jeder Befragungsrunde werden den ExpertInnen die statistischen Ergebnisse der Vorrunde mitgeteilt, verbunden mit der Aufforderung zu einer erneuten Einschätzung der zukünftigen Entwicklung. Fallweise wird eine Begründung ihrer Einschätzungen in Form von qualitativen Argumenten gefordert, womit die Sicherheit bei der Zukunftseinschätzung in nachfolgenden Befragungsrunden erhöht wird.

- Zu den Ferndestinationen mit dem höchsten Wachstum gehören Südafrika, Australien, Neuseeland, die Pazifikinseln, China, Vietnam, Indonesien, USA, Kanada und die Karibik.
- Studien-, Besichtigungs- und Bildungsreisen sowie Badeurlaub und Abenteuerreisen in ferne Entwicklungsländer weisen die grössten Wachstumspotenziale auf.
- Die Bedeutung einer breiten Palette von Qualitätsaspekten wird steigen. Im Vordergrund stehen Sicherheitsaspekte auf der Flugreise und im Zielgebiet.
- Die Preise werden sich nur noch leicht verändern: die Flugpreise tendenziell leicht nach unten, die Unterkunftspreise und die Preise für organisierte Ausflüge tendenziell leicht nach oben.
- Das Interesse an Fernreisen wird am stärksten von Krisen, Konflikten, Krankheiten und Seuchen in den Zielländern sowie den Konjunkturschwächen und Einkommenseinbussen im eigenen Land beeinträchtigt.

Prognose Zieldestinationen der Schweizer Bevölkerung im Outgoing-Tourismus

- Die Zahl der Ankünfte im Outgoing-Reisen dürfte bis 2030 noch weiter zunehmen (vgl. Abb. 36).
- Das grösste Wachstum ist bei den Fernreisen zu erwarten, wobei die Entwicklung sehr stark abhängig ist von der Konjunkturentwicklung und der Entwicklung der Kosten für Flugreisen. Wir gehen von einem jährlichen Wachstum der Fernreisen von rund 3% aus. Ein überdurchschnittliches Wachstum dürften Destinationen in Asien erzielen.
- Die Reisen in die Nachbarländer und innerhalb Europa dürften bis 2030 nur noch leicht zunehmen (Zuwachsraten sind in erster Linie durch die Zunahme der Kurzreisen zu erwarten).

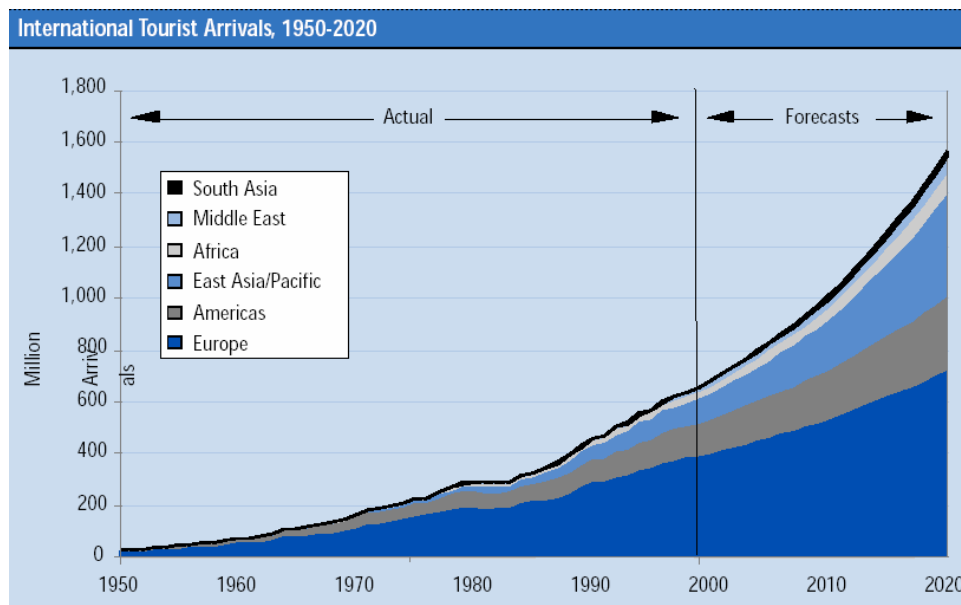
5. Weltweite Tourismusedwicklung und Prognosen

Incoming-Tourismus bis 2030

5.1 Weltweite Tourismusedwicklung

Europa war lange Zeit führend in Bezug auf die Anzahl Ankünfte. Aber aufgrund der wachsenden Zahl von neuen Destinationen ist der Weltanteil von Europa im Zeitraum von 1980 bis 1998 um 5% gefallen. Obwohl in dieser Periode die durchschnittliche Wachstumsrate für Europa geringer war als die weltweite, sind die Ankünfte mit einer Verdoppelung seit den achtziger Jahren stark gewachsen, wie die folgende Abbildung zeigt.

Abbildung 25: Internationale Ankünfte von 1950 bis 2020



Quelle: Tourism 2020 Vision, Volume 4 Europe. Unter: <http://www.world-tourism.org/isroot/wto/pdf/1152-1.pdf>

In der zuvor im Kapitel 4.2.2 beschriebenen Delphi-Studie zu den Fernreisen bis ins Jahr 2005 wird die Steigerung der grenzüberschreitenden Touristenankünfte von 1995 bis 2005 auf 45% geschätzt, was einem jährlichen Zuwachs von 4% entspricht. Drei Viertel der Experten aus Deutschland und Österreich erwarten bis ins Jahr 2005 zwischen 700 und 900 Millionen internationale Ankünfte, was einer Steigerung gegenüber 1995 von 25% bis 60% gleichkommt. In der Schweiz sind die Meinungen etwas differenzierter. Nur jeder dritte Experte ist der Ansicht, dass die Steigerung bis ins Jahr 2005 über 60 Prozent liegt. (Vielhaber et al. 1997)

Als Vergleich kann die Prognose der WTO für das Jahr 2005 herangezogen werden, die von 794 Millionen internationalen Ankünften ausgeht. Die folgende Abbildung zeigt die bisherige und die prognostizierte Entwicklung der WTO bis ins Jahr 2020. Die internationalen Touristenankünfte werden sich laut Prognose der WTO bis ins Jahr 2020 mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von rund 4% entwickeln. Für Europa (3,1%) und Amerika (3,8%) sind dabei unterdurchschnittliche Wachstumsraten prognostiziert worden.

Abbildung 26: Internationale Ankünfte und Marktanteile bis 2020

Internationale Touristenankünfte bis 2020							
Kennzahl	Jahre				durchschn. jährl. Wachstumsraten 1995-2020	Marktanteile	
	1995	2000	2010	2020		1995	2020
grenzüberschreitende Touristenankünfte in Mio.	565	699	1'006	1'561	4.1%	100%	100%
nach Regionen							
Europa	336	403	527	717	3.1%	59.8%	45.9%
Ostasien/Pazifik	81	93	195	397	6.5%	14.4%	25.4%
Amerika	110	129	190	282	3.8%	19.3%	18.1%
Afrika	20	27	47	77	5.5%	3.6%	5.0%
Mittlerer Osten	14	18	36	69	6.7%	2.2%	4.4%
Südasiens	4	6	11	19	6.2%	0.7%	1.2%

Quelle: eigene Darstellung aufgrund von Angaben der World Tourism Organization (1999): Tourism 2020 Vision. A New Forecast. Madrid, 1999 und in Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2002): Der Reiseverkehr der Schweizer ins Ausland. Internationaler Reiseverkehr und Grenzübertreite der Schweizerinnen und Schweizer 2000. Neuchâtel, 2002. S. 13 sowie WTO Vision 2020 unter http://www.world-tourism.org/market_research/facts&figures/menu.htm

Europa wird aber die Region mit dem grössten Anteil an internationalen Ankünften bleiben, obwohl es einen Rückgang des Marktanteils von rund 60% zu 46% bis ins Jahr 2020 wird hinnehmen müssen (World Tourism Organization 1999:10). Ostasien und die pazifische Region wird Amerika (Marktanteil 18% im Jahr 2020) überholen und mit einem Marktanteil von 25% die zweitgrösste Empfängerregion darstellen. Die Marktanteile von Afrika (5%), dem Mittleren Osten (4.4%) und Südasiens mit 1,2% im Jahr 2020 sind vergleichsweise gering, weisen aber hohe durchschnittliche Wachstumsraten für die Periode von 1995 bis 2020 auf.

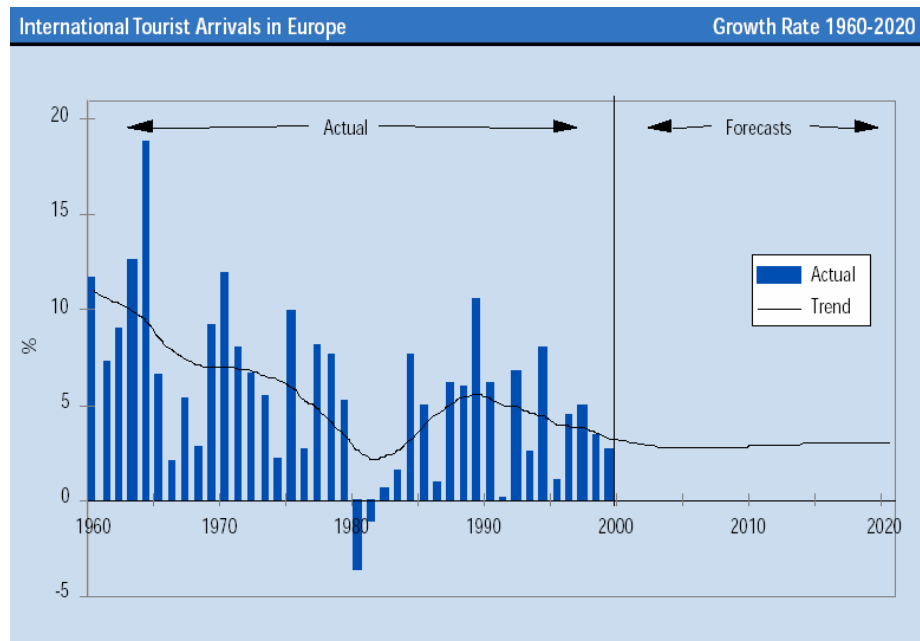
Prognose internationale Ankünfte und Marktanteile

- Wir stützen uns bei unserer Prognose der internationalen Ankünfte auf die Angaben der WTO bis ins Jahr 2020 und nehmen ein weltweites Tourismuswachstum von 4% pro Jahr an.
- Wir gehen davon aus, dass diese Wachstumsraten sehr optimistisch sind. Eine nicht auszuschliessende Zunahme von Krisen und Konflikten dürfte geringere durchschnittliche Zuwachsraten zur Folge haben.
- Das durchschnittliche Wachstum bis 2030 dürfte weniger hoch sein als die prognostizierten Zuwachsraten von 4% bis 2020. Wir gehen bis 2030 von durchschnittlichen Wachstumsraten von höchstens 3.5% pro Jahr aus.
- Die Zunahmen ergeben sich unter anderem durch einer Zunahme der Reiseintensität und der Reisehäufigkeit infolge der überdurchschnittlichen Wachstumsraten der Wirtschaft in den Ländern in Asien mit hohen Bevölkerungszahlen (insb. China und Indien).
- Daraus ergeben sich überdurchschnittliche Zuwachsraten in Ostasien, Südasiens und im mittleren Osten.
- Im Gleichschritt mit den hohen Zuwachsraten bei den weltweiten Tourismusankünften dürfte auch die Wettbewerbsintensität zwischen den Destinationen weiter zunehmen.
- Der Schweizer Tourismus wird nur dann von diesen hohen Wachstumsraten profitieren können, wenn die Schweiz als touristische Destination im internationalen Wettbewerb bestehen kann. Die Attraktivität der Destinationen in der Schweiz wird daher entscheidend sein für die zukünftige Entwicklung des Schweizer Incoming-Tourismus.

5.2 Tourismusentwicklung Europa

Was die Wachstumsraten für Europa angeht, wird von der WTO wie im vorigen Kapitel beschrieben bis ins Jahr 2003 eine leichte Abnahme prognostiziert. In den folgenden Jahren rechnet man bis ins Jahr 2020 mit einem jährlichen Wachstum von rund 3%.

Abbildung 27: Wachstumsraten der Ankünfte in Europa und Aussichten bis 2020



Quelle: Tourism 2020 Vision, Volume 4 Europe. Unter: <http://www.world-tourism.org/isroot/wto/pdf/1152-1.pdf>

Prognose der Tourismusentwicklung in Europa

- Für unsere Prognosen stützen wir uns auf die WTO-Wachstumsprognosen für Europa von 3.1% bis 2020 ab.
- Wie die weltweiten Prognosen erachten wir auch die Prognosen für Europa als eher optimistisch.
- Bis 2030 rechnen wir mit einem geringeren durchschnittlichen Jahreswachstum von rund 2.5%.
- Bei einer Zunahme der Krisen und Konflikte werden die Wachstumsraten geringer ausfallen.
- In den Ländern Osteuropas dürften die Reiseintensität und die Reishäufigkeit im Gleichschritt mit der Entwicklung der Wirtschaft zunehmen.
- Die Verteilung der touristischen Wachstumsraten innerhalb Europas hängt von der Wettbewerbsfähigkeit der touristischen Destinationen ab. Generell dürfte auch in Europa die Wettbewerbsintensität zwischen Destinationen in Europa bis 2030 noch stark zunehmen.

5.3 Entwicklung des Schweizer Incoming-Tourismus von 1980 bis 2000 und Prognose bis 2030

Für den Bereich des Incoming-Tourismus werden bei unserer Fragestellung nur die Distanzen ab Schweizer Grenze berücksichtigt (Inlandprinzip). Trotz Nichtbeachtung der Distanzen für die Reise bis zur Schweizer Grenze ist die heutige Verteilung der Gästeherkunft von Interesse. Eine Prognose über die künftige Verteilung der Incoming-Touristen kann aus den Angaben der WTO abgeleitet werden. Die folgenden Abbildungen geben Aufschluss über die Gästeherkunft des Incoming-Tourismus der Hotellerie in der Schweiz und die Verteilung der Logiernächte auf die Zonen.

Im Jahr 2001 entfielen 57% der Logiernächte in der Hotellerie auf ausländische Gäste. Fokussiert man diese genauer, so zeigt sich die hohe Abhängigkeit und geografisch bedingte Verknüpfung mit Europa, welches 74% aller ausländischen Logiernächte in der Hotellerie stellt. Insbesondere Deutschland gilt dabei als einer der wichtigsten Märkte. Betrachtet man die Märkten aus Übersee, so ergeben sich für Amerika und Asien quasi gleiche Anteile.

Die Veränderung zwischen 1980 und 2001 ergibt ein differenziertes Bild. Die Schweiz hat bei den Logiernächten in der Hotellerie einen Rückgang der ausländischen Gäste von 3.5% hinnehmen müssen. Die inländische Nachfrage blieb mit mehr als 14'000 Übernachtungen in etwa gleich. Hohe Veränderungen haben sich im Zeitraum der letzten zwanzig Jahre bei den Gästen aus Japan, Indien und den übrigen asiatischen Ländern ergeben.

Abbildung 28: Logiernächte der Hotellerie nach Herkunft der Gäste (Incoming-Tourismus)

Logiernächte in der Schweiz nach Gästeherkunft (in 1000)						
Hotellerie	Jahre				% -Anteil am Total 2001	Verän- derung % 1980-2001
	1980	1990	2000	2001		
Total	34'148	35'780	33'928	33'586	100%	-1.6%
Herkunft der Gäste						
Gäste aus dem Inland	14'168	14'739	14'013	14'313	43%	1.0%
Gäste aus dem Ausland	19'980	21'041	19'914	19'273	57%	-3.5%
Europa, Total	15'866	15'457	14'548	14'340	74%	-9.6%
Belgien	1'269	864	796	749	4%	-41.0%
Deutschland	7'554	6'454	6'444	6'278	33%	-16.9%
Frankreich	1'783	1'535	1'236	1'244	6%	-30.2%
Italien	786	1'365	957	948	5%	20.6%
Niederlande	1'257	862	923	904	5%	-28.1%
Vereinigtes Königreich	1'352	2'023	1'929	1'983	10%	46.7%
Übrige Länder	1'865	2'355	2'263	2'234	12%	19.8%
Amerika, Total	2'353	3'088	2'663	2'381	12%	1.2%
USA	1'728	2'511	2'172	1'877	10%	8.6%
Kanada	171	235	174	187	1%	9.4%
Übrige Länder	453	342	317	317	2%	-30.0%
Afrika, Total	425	430	274	287	1%	-32.5%
Asien, Total	1'137	1'855	2'213	2'074	11%	82.4%
Japan	403	819	970	829	4%	105.7%
Israel	263	303	199	203	1%	-22.8%
Indien	71	94	180	184	1%	159.2%
Übrige Länder	401	639	864	858	4%	114.0%
Australien, Ozeanien	198	210	217	191	1%	-3.5%

Quelle: eigene Darstellung nach Statistisches Lexikon, T 10.2.2.1.2.

Die Verteilung der Logiernächte auf die Zonen erweist sich im betrachteten Zeitverlauf als ziemlich stabil, wie die folgende Abbildung zeigt. Die Bergkurorte verzeichnen mit einem Anteil von rund 40% ungefähr das Doppelte an Logiernächten wie die einzelnen Anteile der übrigen Zonen, die sich im Bereich von 20% bewegen.

Abbildung 29: Logiernächte der Hotellerie nach Zonen (Incoming-Tourismus)

Logiernächte der Hotellerie in der Schweiz nach Zonen (in 1000)						
Zonen	Jahre				% -Anteil am Total 2001	Verän- derung % 1980-2001
	1980	1990	2000	2001		
Bergkurorte	12'826	13'512	12'954	12'965	39%	1%
Seezonen	7'905	7'925	7'386	6'979	21%	-12%
Grosse Städte	6'094	6'231	5'973	6'008	18%	-1%
Übrige Zonen	7'322	8'111	7'615	7'635	23%	4%

Quelle: eigene Darstellung nach Statistisches Lexikon, T 10.2.2.1.2.

Für die Schweiz werden von der World Tourism Organization (WTO) im internationalen Vergleich zwar unterdurchschnittliche, aber dennoch ansehnliche Zuwachsraten prognostiziert. Diesen Prognosen zufolge kann, wie Abbildung 14 zeigt, bis ins Jahr 2020 von einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von über 2% ausgegangen werden. Der grösste Zuwachs wird für Gäste aus Grossbritannien und Italien vorausgesehen. Für die Besucher aus Deutschland, Japan und Frankreich steigt die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate zwar mit rund 0.9% geringfügig weniger an als in den letzten sieben Jahren (1%). Am Beispiel Deutschland gezeigt macht dieser Rückgang aber ausgehend von der Basis 1995 über 2'500 Gäste ($\cong 0.12\%$) pro Jahr aus.

Abbildung 30: Perspektiven für den Schweizer Tourismus

WTO Vision 2020: Perspektiven für den Schweizer Tourismus					
Ausgewählte Märkte und Total	Prognosen (in Millionen Ankünften)			Wachstumsrate (in % / Jahr)	Wachstumsrate (in % / Jahr)
	1995	2010	2020	1995-2002	1995-2020
Deutschland	2.111	2.332	2.576	1.0	0.88
USA	0.783	0.932	1.081	1.5	1.52
Japan	0.561	0.620	0.685	1.0	0.88
Frankreich	0.461	0.509	0.562	1.0	0.88
UK	0.448	0.732	0.938	2.5	4.38
Italien	0.372	0.670	0.992	4.0	6.67
Total	6.946	8.720	10.502	1.7	2.05

Quelle: eigene Darstellung nach Tourism 2020 Vision, Volume 4 Europe. Unter: <http://www.world-tourism.org/isroot/wto/pdf/1152-1.pdf>

Prognose des Incoming-Tourismus in der Schweiz

- Trotz der durch die WTO prognostizierten Wachstumsrate von rund 2% pro Jahr gehen wir davon aus, dass die jährliche Wachstumsrate für den Schweizer Tourismus wesentlich geringer sein dürfte.
- Die WTO-Prognosen für die Schweiz sind unseres Erachtens zu optimistisch (wie bei den weltweiten Prognosen und den Prognosen für Europa). Zudem dürften die durchschnittlichen Jahresprognosen bis 2030 tiefer sein dürften als die Prognosen bis 2020.
- Aufgrund der Entwicklung des Incoming-Tourismus von 1970 bis 2000 mit einem durchschnittlichen Wachstum von lediglich 0.5% pro Jahr – und sogar einer Abnahme von 1990 bis 2000 – rechnen wir mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate des Incoming-Tourismus bis 2030 von nur 0.8% pro Jahr.

5.4 Infrastrukturelle Ausstattung der Zielorte (Destinationen) in der Schweiz

5.4.1 Ausstattung und Bedeutung der touristischen Infrastruktur

Die Schweiz verfügt über eine im internationalen Vergleich gute touristische Infrastruktur. Die Hauptprobleme des Schweizer Tourismus liegen bei der Servicequalität und beim Preis-/Leistungsverhältnis im Vergleich mit anderen internationalen Destinationen. Dies gilt insbesondere im direkten Vergleich mit Österreich, wie verschiedene Studien immer wieder zeigen.

Die Infrastruktur-Ausstattung und die Servicequalität sind entscheidend für die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Tourismus-Destinationen im internationalen Wettbewerb. In den letzten Jahrzehnten haben die Konkurrenzdestinationen der Schweiz ihren Rückstand aufgeholt und die Schweiz zum Teil bereits überholt.

Ein weiterer entscheidender Wettbewerbsfaktor ist der Preis der touristischen Dienstleistungen. Diesbezüglich hat die Schweiz in den letzten 20 Jahren stark an Attraktivität eingebüsst. Die Schweiz hat seit mehreren Jahren ein Hochpreis-Image. Es gibt zwar auch in der Schweiz sehr günstige touristische Angebote. Insgesamt ist aber das Preisniveau der touristischen Leistungen in der Schweiz verglichen mit anderen Destinationen als hoch einzustufen.

Während die Schweiz ihren Vorsprung im Bereich der Hotellerie in den letzten Jahren eingebüsst hat, ist die Verkehrsinfrastruktur insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs und den touristischen Transportanlagen auch heute noch einzigartig in Bezug auf die Dichte und die Qualität.

Der Schweizer Tourismus ist geprägt von einer Vielzahl von KMU (Kleine und mittlere Unternehmen) mit einer geringen Ertragskraft. Die fehlende Rentabilität erschwert die Erneuerung der Infrastruktur. Dies gilt insbesondere für die Hotellerie und die Bergbahnen, die zwei Schlüsselbranchen des Schweizer Tourismus.

Prognose der Ausstattung und Bedeutung der touristischen Infrastruktur

- Eine durchgehende hochstehende touristische Dienstleistungskette wird in Zukunft noch wichtiger für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Tourismus. Eine hohe Qualität von allen Leistungsträgern wird daher in Zukunft entscheidend.
- Der hohe KMU-Anteil im Schweizer Tourismus ist ein Nachteil. In den nächsten Jahren und Jahrzehnten dürfte sich der Trend zu grösseren Betrieben weiter fortsetzen. Die Zahl der Fusionen in der Hotellerie und bei den Bergbahnen sowie die Zahl der Betriebsaufgaben dürften weiter zunehmen.
- Die weichen Faktoren der Servicequalität und der Gastfreundschaft werden an Bedeutung gewinnen.
- In Bezug auf die Preise dürfte der Schweizer Tourismus an Wettbewerbsfähigkeit einbüssen.
- Es dürfte zu einer verstärkten Polarisierung zwischen erfolgreichen rentablen – tendenzielle grösseren – touristischen Betrieben und Destinationen und unrentablen – tendenziell kleineren Betrieben und Destinationen kommen.

5.4.2 Chancen der Destinationen im Wettbewerb

Viele Schweizer Destinationen haben grundsätzlich eine gute Ausgangslage um auch in Zukunft erfolgreich zu sein. Es dürfte aber in Zukunft immer schwieriger werden, dieses Potenzial auch erfolgreich zu nützen.

Prognose der Chancen der Destinationen im Wettbewerb

- Destinationen werden in Zukunft vor allem dann erfolgreich sein, wenn sie eine klare Positionierung und Fokussierung auf ausgewählte Zielgruppen haben.
- Erfolgreich dürften einerseits grössere Destinationen mit sehr guter Infrastruktur und guter Servicequalität mit hohen Marketingbudgets sein oder kleinere mit einer Fokussierung auf eine kleine ausgewählte Zielgruppe (Nische).
- Differenziertere Prognosen zu den Prognosen der Destinationen im Wettbewerb erfordern vertiefte Analysen zur bisherigen Entwicklung der Schweizer Destinationen und deren Positionierung sowie zur Entwicklung der internationalen Konkurrenzdestinationen der Schweiz, die im Rahmen dieses Projekts nicht mehr möglich waren.

5.4.3 Nischen im Angebot

Aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Tourismus ist in Bezug auf die internationale Positionierung eine Fokussierung auf ausgewählte kaufkräftige Gästesegmente zunehmend unumgänglich. Dabei wird es auch in der Schweiz immer kostengünstige Angebote geben. Eine erfolgreiche Positionierung dürfte jedoch eher über die Differenzierung und eine hohe Qualität möglich sein und weniger über einen günstigen Preis.

Prognose der Nischen im Angebot

- Die Fokussierung auf ausgewählte Nischen dürfte in Zukunft eine noch wichtigere Voraussetzung für den Erfolg sein. Diese Fokussierung gilt sowohl für Destinationen wie auch für einzelne Leistungsträger.
- Kleinere Destinationen dürften in Zukunft vor allem dann erfolgreich sein, wenn sie sich auf Nischen fokussieren.
- Lediglich wenige ganz grosse Destinationen dürften auch ohne ausgeprägte Nischenstrategie erfolgreich sein.

6. Entwicklung und Prognose des Tourismusverkehrs bis 2030 (Binnen-, Outgoing- und Incoming-Tourismus)

6.1 Methodisches Vorgehen

Die Berechnung Tourismusverkehr erfolgt in einem Modell gestützt auf die Ankünfte und die zurückgelegten Distanzen. Die Prognose des Tourismusverkehrs 2030 basiert auf der Analyse der Entwicklung der letzten 30 Jahre und daraus abgeleiteten Annahmen zur zukünftigen Entwicklung sowie der Berücksichtigung ausgewählter relevanter Einflussfaktoren.

Berechnung des Binnen- und Outgoing-Tourismusverkehrs:

- Für die Ankünfte in den Hotel- und Kurbetrieben liegt mit der schweizerischen Hotelleriestatistik eine sehr gute Datengrundlage vor. Die Verfügbarkeit von Daten zu den Ankünften für die Parahotellerie gestaltete sich schwieriger. Ab dem Jahre 1993 wurden in der schweizerischen Parahotelleriestatistik nur noch die Logiernächte, aber nicht mehr die Ankünfte ermittelt. Wir mussten daher für den Parahotelleriebereich ausgehend von Vergangenheitswerten eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer für schweizerische (4.19) und ausländische (6.13) Parahotellerie Gäste berechnen. Diese beiden Werte ermöglichten es uns, in einem nächsten Schritt über die bekannten Logiernächtezahlen die Anzahl Ankünfte in der Parahotellerie näherungsweise zu bestimmen.
- Die Ankünfte werden beim Binnentourismus differenziert nach Hotellerie und Parahotellerie.
- Die durchschnittliche Distanz für Inlandreisen von 290 km aus dem Zusatzmodul des Mikrozensus 2000 „lange Reisen“ bildete nebst den Ankünften die Datengrundlage für die Berechnungen des Binnentourismus im Prognosemodell. Die Distanzwerte wurden mit den Daten von Meier (2000a:46) plausibilisiert, der von 300 km als durchschnittliche Distanz in Inland ausgeht.
- Für die Berechnung der durchschnittlichen Distanz des Outgoing-Tourismus lagen uns die Verteilung der Frequenzen von Ferienreisen (≥ 1 Übernachtung) nur für das Jahr 2001, nicht aber für die Vergangenheit vor. Wir sind daher von der Verteilung der Frequenzen von Ferienreisen (ab 4 und mehr Übernachtungen) der Schweizer Bevölkerung nach Zieldestinationen in Jahre 2001 (vgl. Laesser 2002:12) ausgegangen, wie sie folgende Abbildung zeigt:

Abbildung 31: Verteilung der Frequenzen im Outgoing-Tourismus (≥ 4 Übernachtungen)

Anzahl Übernachtungen	4+ LN	4+ LN	4+ LN	4+ LN	Veränd. Rate
	1972	1980	1990	2001	72-01
	%	%	%	%	%
CH	57.0	52.0	45.0	38.0	67
Nachbarländer	27.0	30.0	30.0	33.0	122
übrige EU	12.0	15.0	16.0	19.0	158
USA/Kanada	1.0	1.0	3.0	4.0	400
Rest der Welt	3.0	3.0	6.0	6.0	200
	100	101	100	100	

Quelle: Laesser, Chr. (2002): Travel Market Switzerland 2001. Basic Report and Variables Overview. St. Gallen, 2002, S. 12

- In einem nächsten Schritt haben wir die Differenz der Verteilung der Frequenzen in Outgoing-Tourismus zwischen ≥ 4 und ≥ 1 Übernachtungen im Jahr 2001 ermittelt, wie in folgender Abbildung ersichtlich wird:

Abbildung 32: Differenz in der Verteilung zwischen ≥ 4 und ≥ 1 Übernachtungen 2001

Anzahl Übernachtungen	4+LN	1+ LN	Vergleich
	2001	2001	2001
	%	%	Differenz in %
CH	38.0	43.6	5.6
Nachbarländer	33.0	34.0	1.0
übrige EU	19.0	15.1	-3.9
USA/Kanada	4.0	3.1	-0.9
Rest der Welt	6.0	4.2	-1.8
	100	100	0

Quelle: eigene Berechnung nach Laesser, Chr. (2002): Travel Market Switzerland 2001. Basic Report and Variables Overview. St. Gallen, 2002, S. 11 und 12

- Mit den Differenzwerten konnten wir darauf für die Vergangenheit die Verteilungen der Frequenzen von den ≥ 1 Übernachtungen ermitteln.

Abbildung 33: Korrigierte Verteilung der Frequenzen im Outgoing-Tourismus (≥ 1 Übernachtungen) von 1972 bis 2001

Anzahl Übernachtungen	1+LN	1+LN	1+LN	1+LN	Veränd. Rate
	1972	1980	1990	2001	72-01
	%	%	%	%	%
CH	62.6	57.6	50.6	43.6	70
Nachbarländer	28.0	31.0	31.0	34.0	121
übrige EU	8.1	11.1	12.1	15.1	186
USA/Kanada	0.1	0.1	2.1	3.1	3100
Rest der Welt	1.2	1.2	4.2	4.2	350
	100	101	100	100	

Quelle: eigene Berechnungen nach Laesser, Chr. (2002): Travel Market Switzerland 2001. Basic Report and Variables Overview. St. Gallen, 2002, S. 11 und 12. Die sehr hohe Veränderungsrate von 1972 bis 2001 für die Destination USA/Kanada ist durch den wohl zu tiefen Ausgangswert im Jahre 1972 begründet, welcher infolge der Korrektur auftritt.

- Die neuen Verteilungen der Frequenzen dienten uns im weiteren zur Berechnung der durchschnittlichen Distanzen für die Hin- und Rückreise im Outgoing-Tourismus, wie in folgender Abbildung ersichtlich ist. Die Distanzwerte wurden zwar geschätzt, basieren aber für das Jahr 2000, welches als Ausgangsjahr diente, auf eigenen Berechnungen, die aufgrund von Angaben eines Berechnungssystems für Flugdistanzen (Skytrack) durchgeführt wurden. Die Distanzwerte wurden ins Prognosemodell für den Outgoing-Tourismus der Schweizer Bevölkerung übernommen.

Abbildung 34: Berechnung der durchschnittlichen Distanzen des Outgoing-Tourismus (1972-2001)

Reisen mit mehr als 1 Übernachtung	1972		1980		1990		2000	
	%	Dist.	%	Dist.	%	Dist.	%	Dist.
CH	62.6	200	57.6	230	50.6	260	43.6	290
Nachb.	28.0	800	31.0	1'000	31.0	1'200	34.0	1'300
EU	8.1	1'800	11.1	2'000	12.1	2'200	15.1	2'600
USA	0.1	15'000	0.1	16'000	2.1	17'000	3.1	18'000
Rest	1.2	16'000	1.2	18'000	4.2	20'000	4.2	22'000
Ø Distanz km	100.0	702	101.0	896	100.0	1'967	100.0	2'443
Ø Distanz km Outgoing (ohne CH)		1'542		1'760		3'715		4'107

Quelle: eigene Berechnungen. Kursiv gehaltene Zahlen sind geschätzte Werte, welche auf Angaben eines Berechnungssystems für Flugdistanzen (Skytrack) beruhen.

Berechnung des Incoming-Tourismusverkehrs:

- Die Berechnungen im Modell erfolgten aufgrund von Vergangenheitswerten der Anzahl Ankünfte in den Hotel- und Kurbetrieben, der Parahotellerie sowie mittels selbst errechneter durchschnittlicher Distanzen, die von den ausländischen Gäste in der Schweiz zurückgelegt werden.
- Die Datengrundlage für die Ankünfte bildeten – wie beim Binnentourismus – auch die Hotellerie- und Parahotellerie-Statistiken des BFS (siehe oben).
- Bei der Berechnung der durchschnittlichen Distanzen haben wir – in Absprache mit dem Auftraggeber – nur die von den ausländischen Touristen in der Schweiz zurückgelegten Distanzen berücksichtigt. Die restliche Anreisedistanz ausserhalb der Schweiz ist in den durchschnittlichen Distanzen nicht berücksichtigt.
- Die durchschnittlichen Distanzen wurden aus den Distanzen für die Erreichung der vier wichtigen touristischen Zonen (Bergkurorte, Seezonen, grosse Städte und übrige Zonen) in der Schweiz berechnet. Diese Distanzen wurden anhand der Anteile der Logiernächte in den einzelnen Zonen gewichtet. Daraus ergibt sich eine berechnete durchschnittliche Distanz von 324 Kilometern, welche die Incoming-Gäste im Durchschnitt in der Schweiz zurücklegen.
- Meier (2000a:46) nimmt bei seinen Berechnungen eine im Inland zurückgelegte Distanz von 300 km an. Es zeigt sich, dass der von uns geschätzte Wert in einer ähnlichen Grössenordnung liegt.

Anmerkungen zur Genauigkeit der Ergebnisse der Quantifizierung des Tourismusverkehrs 2030:

- Aufgrund der gewählten Berechnung ergeben sich verschiedene Ungenauigkeiten, einerseits Überschätzungen und andererseits Unterschätzungen. Eine genaue Quantifizierung dieser Ungenauigkeiten war nicht möglich.
- Bei den Ankünften (insbesondere beim Binnentourismus) wurden nur die Ankünfte in der Hotellerie- und Parahotellerie berücksichtigt. Mangels Daten fehlen die Ankünfte bei Bekannten und Verwandten. Gemäss den Erhebungen des Reisemarktes Schweiz von 2001 (2001:20) und der Wertschöpfungsstudie Kanton Bern (Müller et al. 1995) übernachten zwischen 5 und 17% der Reisenden bei Verwandten und Bekannten. Dadurch resultiert eine Unterschätzung des Binnentourismus von rund 10%. Der Anteil der Übernachtungen bei Verwandten und Bekannten beim Incoming-Tourismus dürfte vergleichsweise viel geringer und damit auch vernachlässigbar sein.
- Bei den für Hochrechnung verwendeten durchschnittlichen Distanzen gilt es folgenden Aspekt zu berücksichtigen: Beim Binnen- und Incoming-Tourismus ist nicht auszuschliessen, dass die Berechnung des Tourismusverkehrs verwendeten durchschnittlichen Distanzen zu hoch sind. Diese Überschätzung ergibt sich aus dem Umstand, dass die Distanzen mit der Anzahl Ankünfte hochgerechnet werden. Bei den Ankünften, werden diejenigen Gäste mehrfach erfasst, die während ihren Ferien in mehreren Hotels übernachtet haben. Bei diesen Gästen dürfte die durchschnittliche Distanz für die Anreise zum nächsten Übernachtungsort geringer sein. Eine Quantifizierung dieser Überschätzung war aufgrund der fehlenden statistischen Basis der möglichen Doppelzählungen nicht möglich.

- Diesen gerade genannten Punkten ist bei der Interpretation der Ergebnisse Rechnung zu tragen, obwohl wir der Meinung sind, dass sich die gerade beschriebenen Effekte in etwa die Waage halten dürften.

6.2 Einflussfaktoren und Annahmen

Die Wahl der Einflussfaktoren für die Quantifizierung erfolgte gestützt auf die Ergebnisse der Selektion im Kapitel 2.

Wir wählten vier indirekte und einen direkten Einflussfaktor:

- Konjunkturentwicklung (als ökonomischer Einflussfaktor)
- Umweltveränderungen/Wetter (als ökologischer Einflussfaktor)
- Flugverkehr (als Einflussfaktor der Verkehrs-/Tourismusinfrastruktur/-angebot)
- Sicherheit (als gesellschaftlicher Einflussfaktor)
- Zieldestinationen (als direkter Einflussfaktor)

Im Folgenden werden die aus unserer Sicht relevanten fünf Einflussfaktoren einzeln kommentiert und Annahmen über deren künftige Entwicklung getroffen. Die Annahmen und Prognosen stützen sich auf die Daten aus der Vergangenheitsanalyse, auf die verwendete Sekundärliteratur und die Einschätzung der Autoren.

6.2.1 Konjunkturentwicklung

Im Kapitel 3.1.1 ist die Konjunkturentwicklung als eine der zentralen Einflussgrössen beschrieben worden, weil von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein bedeutender Einfluss auf wichtige Grössen des Tourismusverkehrs ausgeht.

1. Einflussfaktor (EF 1): Konjunkturentwicklung (vgl. 3.1.1)

- Für den Schweizer-Tourismus gehen wir aufgrund der Angaben der WTO für Europa/Schweiz von einem Wachstum in der Grössenordnung von rund 1% pro Jahr aus.
- Gestützt auf die Wirtschaftsprognosen der OECD bis 2004 gehen wir von einem weltweiten durchschnittlichen Wirtschaftswachstum bis 2030 von rund 2% pro Jahr aus.
- Die WTO prognostiziert für Europa für die Periode von 1995-2020 ein touristisches Wachstum von 3% pro Jahr. Da die Schweiz im internationalen Vergleich weiter an touristischen Marktanteilen verlieren dürfte, rechnen wir mit einem Wachstum des Schweizer Tourismus (gemessen an den Logiernächten) von rund 1% pro Jahr (Binnentourismus und Incomingtourismus).

6.2.2 Umweltveränderungen/Wetter

Die Umweltveränderungen, insbesondere in Bezug auf das Wetter, sind unseres Erachtens wichtige Einflussfaktoren für die langfristige Entwicklung bis 2030.

2. Einflussfaktor (EF 2): Umweltveränderungen/Wetter (vgl. 3.2.1)

- Die Attraktivität der Landschaft dürfte in Zukunft eher weiter abnehmen, was sich negativ auf die Tourismuskonsumnachfrage auswirken wird.

- Durch den Anstieg der globalen Temperatur wird auch die Schneesicherheit zurückgehen. Nur noch Skigebiete in Höhenlagen über 1'500 m werden auch in Zukunft (unter Einsatz von Beschneiungsanlagen über ein weitgehend schneesicheres Angebot verfügen.
- Wir rechnen mit einer Zunahme der Starkniederschläge und Erdrutsche im Berggebiet.
- Wir rechnen mit folgenden Auswirkungen dieser Entwicklung:
 - Verlagerung der Tourismusnachfrage im Winter zugunsten von schneesicheren Destinationen.
 - Rückgang der Nachfrage im Wintertourismus (Binnen- und Incoming-Tourismus).
 - Rückgang der Nachfrage im Sommer aufgrund der zunehmenden wetterbedingten Unsicherheiten
- Eine Quantifizierung der Auswirkungen ist aufgrund der fehlenden Datenbasis nur schwer möglich.

6.2.3 Flugverkehr

Den Flugverkehr haben wir als relevantesten Faktor im Bereich der Verkehrsinfrastruktur bzw. des Verkehrsangebots identifiziert.

3. Einflussfaktor (EF 3): Flugverkehr (vgl. 3.3.2)

- Die von verschiedenen Organisationen und in Studien prognostizierten Wachstumsraten des Flugverkehrs bewegen sich zwischen 3.5% und 7%.
- Ein wesentlicher Teil des Flugverkehrs sind Ferien- und Geschäftsreisen. Dies gilt insbesondere für die Entwicklung des interkontinentalen Langstreckenflugverkehrs. Es besteht daher auch eine sehr enge Korrelation zwischen den Prognosen des Flugverkehrs und den Prognosen der WTO zur Entwicklung der internationalen Tourismusankünfte. Eine Zunahme des Tourismus führt zu einer Zunahme des Flugverkehrs. Umgekehrt können die Flugverkehrsprognosen als Basis für die Entwicklung des Tourismus verwendet werden.
- Gestützt auf die Prognosen des Flugverkehrs gehen wir von folgenden Entwicklungen bis 2030 aus:
 - Wachstum des internationalen Flugverkehr von durchschnittlich 3.5% pro Jahr.
 - Wachstum des nationalen Flugverkehrs von durchschnittlich 1.5% pro Jahr.

6.2.4 Sicherheit

Wie bereits im Kapitel 3.4.3 eingehend beschrieben, ist der Aspekt der Sicherheit für Reisen von zunehmend wichtiger Bedeutung. Er beeinflusst insbesondere die Wahl der Zieldestinationen und damit die Frage, ob Ferien im Inland oder Ausland getätigt werden, wodurch die Verteilung Binnen-/Outgoing-Tourismus bzw. Incoming-Tourismus verändert wird.

4. Einflussfaktor (EF 4): Sicherheit (vgl. 3.4.3)

- Die Zahl von Terroranschlägen und politischen Krisen und Konflikten wird weiter zunehmen, was sich auch auf das Reiseverhalten auswirkt.
- Das weltweite Tourismuswachstum wird gedämpft. Betroffen sind insb. die Fernreisen in die von den Anschlägen und Konflikten betroffenen Destinationen.
- Der Outgoingtourismus wird weniger stark zunehmen und auch die Wachstumsraten des Incoming-Tourismus dürften geringer sein. Der Anteil der Binnenreisen wird weniger stark zurückgehen.

6.2.5 Zieldestinationen

Bei den Zieldestinationen geht es um die Frage wohin gereist wird. Dieser Faktor beeinflusst die Frequenzen und vor allem die durchschnittliche Distanz der Reisen. Eine Vielzahl von Faktoren, wie z.B. die touristische Infrastruktur, die Motive, die Wechselkursentwicklung und das Wetter wirken auf die Wahl des Reiseziels.

5. Einflussfaktor (EF 5): Zieldestinationen (vgl. 4.2 und 5.3)

- Binnen-/Outgoingtourismus:
 - Innerhalb der Schweiz kommt es zu einer zunehmenden Konzentration der touristischen Nachfrage.
 - Profitieren werden die grösseren, schneesicheren Destinationen, was sich auf die Distanzen auswirkt.
 - Die Auslandsreisen werden wesentlich stärker zunehmen als die Binnenreisen.
 - Die Fernreisen werden überdurchschnittlich stark zunehmen.
- Incomingtourismus:
 - Die Schweiz wird attraktiv bleiben aber weiter an Marktanteilen am internationalen Tourismus verlieren.
 - wir mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate des Incoming-Tourismus bis 2030 von 0.8% pro Jahr.

6.3 Entwicklung des Binnen-, Outgoing- und Incoming-Tourismusverkehrs von 1970 bis 2000 und Prognose bis 2030

Die folgenden Abbildungen zeigen einerseits die Einschätzungen der Wirkungen der Einflussfaktoren (Abbildung 35) und die bisherige Entwicklung von 1970 bis 2000 resp. die Prognose bis 2030 des Binnen-, Outgoing- und Incoming-Tourismusverkehrs (Abbildungen 36-38). Die durchschnittlichen relativen Veränderungen pro Jahr der Einflussfaktoren aus der Abbildung 35 werden in die entsprechenden Prognosemodelle übernommen und dort jeweils zu einer einzelnen durchschnittlichen jährlichen Zuwachsrate (ZWR) aggregiert. Die Ergebnisse der bisherigen Entwicklung sind ein Zusammenschluss der verschiedenen statistischen Daten (teilweise ergänzt mit eigenen Berechnungen). Die Prognosen bis 2030 sind das Ergebnis des Einbezugs der Auswirkungen der berücksichtigten Einflussfaktoren (vgl. Abb. 35) mittels entsprechender durchschnittlicher Zuwachsraten.

Bei der Interpretation der Werte gilt es zu beachten, dass bei der Berechnung dieser Werte bestimmte Annahmen getroffen wurden und das methodische Vorgehen und die Datenqualität zu berücksichtigen sind. Bei der Berechnung sind zudem Nachfrageänderungen aufgrund kurzfristig möglicher Trendbrüche nicht berücksichtigt worden. Daraus muss für folgenden Ergebnisse, welche als Richtwerte zu verstehen sind, bei einem Zeithorizont von 30 Jahren eine Bandbreite von +/- 20% zur Abfederung der Unsicherheit gelegt werden.

Die quantitativen Schätzungen der Entwicklung des Tourismusverkehrs bis 2030 ergaben folgende Ergebnisse:

	Ankünfte		Ø Distanzen (Hin- und Rückreise)		Verkehrsleistung	
	Veränderung 2000 bis 2030	Mio.	Veränderung 2000 bis 2030	km	Veränderung 2000 bis 2030	Mrd. Pkm
Binnentourismus	+9%	12.2	+13%	327	+23%	4.0
Outgoingtourismus	+61%	19.9	+52%	6'233	+144%	124
Incomingtourismus	+27%	12.6	+9%	354	+39%	4.5

Bandbreite der Genauigkeit der prognostizierten Werte: +/-20%

- Beim Binnentourismus wird mit einer Zunahme der Verkehrsleistung von 23% auf 4 Mrd. Pkm gerechnet. Die Zunahme der Verkehrsleistung resultiert aus einer Steigerung bei den Frequenzen um 9% und um 13% längeren durchschnittlichen Distanzen.
- Die grössten Zunahmen sind beim Outgoingtourismus zu erwarten. Diese ergeben sich aus einem Wachstum von 61% bei den Frequenzen und einer Zunahme der Reisedistanzen um 52%. Dies ergibt eine Steigerung der Verkehrsleistung um 144% auf rund 124 Mrd. Pkm.
- Beim Incomingtourismus wird eine Zunahme der Frequenzen von 27% und der Distanzen um 9% prognostiziert. Dabei gilt es zu beachten, dass nur die Reisestrecken innerhalb der Schweiz berücksichtigt sind, d.h. die Anreisedistanzen vom Herkunftsort bis zur Schweizer Grenze sind in diesen Prognosen nicht enthalten. Der Incomingtourismus wird bis 2030 um 39% auf 4.5 Mrd. Pkm zunehmen.
- Daraus resultiert eine Zunahme der Verkehrsleistung für alle drei Bereiche des Tourismusverkehrs bis 2030 um 132% auf insgesamt 132 Mrd. Pkm.
- Die grössten Unsicherheiten in Bezug auf die prognostizierten Werte bestehen beim Outgoingtourismus. Einerseits fehlen zuverlässige Datengrundlagen zur bisherigen Entwicklung (insb. in Bezug auf die Distanzen) und andererseits sind die zu erwartenden Veränderungen im Reiseverhalten und den damit verbundenen Auswirkungen auf den Tourismusverkehr am grössten.

6.4 Empfehlungen und weiterer Forschungsbedarf

- Eine verfeinerte Modellierung und präzisere Quantifizierung sowie die Prüfung neuer resp. Vertiefung bestehender Ansätze zur Berechnung der Perspektiven des Tourismusverkehrs ist anzugehen.
- Eine gezielte Validierung und breitere Abstützung der quantitativen Prognosen erscheint uns angezeigt. Dies kann einerseits durch vertieftere Datenanalysen ausgewählter Aspekte sowie eine Verfeinerung und Differenzierung des Prognosemodells erfolgen und andererseits durch eine Expertenvalidierung in Bezug auf die Einschätzung der Relevanz und Entwicklung der Einflussfaktoren sowie deren Auswirkungen auf den Tourismusverkehr bis 2030.
- Mittels der eruierten Einflussfaktoren sind Szenarien zu bilden, damit der unterschiedlichen Entwicklung der Rahmenbedingungen Rechnung getragen werden kann und die Integration von Unsicherheiten/ Trendbrüchen besser möglich wird. Diese Szenarienbildung sehen wir insb. beim Outgoing- und Incomingtourismus als hilfreich an, weil Entwicklung in diesen Bereichen von sehr vielen und schwer prognostizierbaren Faktoren beeinflusst wird.
- Differenziertere Analysen wären insbesondere im Bereich des Outgoingtourismus nötig, um auf gesicherte Daten in Bezug auf die Distanzen zurückgreifen zu können.
- Weiterer Forschungsbedarf besteht bei den langen Reisen, bei denen bei Verwandten, in Zweitwohnungen oder bei Privaten übernachtet wird.
- Der Aspekt der räumlichen Verteilung des Tourismusverkehrs innerhalb der Schweiz (Binnen- und Incomingtourismus) ist ein weiteres zu vertiefendes Forschungsfeld.
- Zudem wäre eine bessere Abstimmung und Koordination (z.B. hinsichtlich Definitionen, Stichprobenumfang, Erhebungsmethodik) resp. eine Zusammenführung der bisher parallel laufenden Erhebungen des Reisemarktes Schweiz, des Moduls Reiseverhalten der Einkommens- und Verbrauchserhebung (EVE), der Kontinuierlichen Erhebung zum Personenverkehr (KEP) der SBB und des Moduls lange Reisen im Mikrozensus anzustreben.

Abbildung 35: Übersicht über die Annahmen zu ausgewählten Einflussfaktoren und die Schätzung der Auswirkungen auf den Tourismusverkehr bis 2030

EF	Annahmen zu den Einflussfaktoren	Auswirkungen bis 2030 auf (ø relative Veränderung +/- und in % pro Jahr)														
		RI	RH	RD	Binnentourismus				Outgoingtourismus				Incomingtourismus			
					Pax		Dist.		Pax		Dist.		Pax		Dist.	
					+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%	+/-	%
1	Konjunktur - ø Wirtschaftswachstum Schweiz pro Jahr bis 2030: 1.5% - ø Wirtschaftswachstum OECD-Raum pro Jahr bis 2030: 1.6% - höheres Wirtschaftswachstum in Emerging Markets (insb. China, Indien) - ø Tourismuswachstum Schweiz pro Jahr bis 2030: 1% - ø Tourismuswachstum weltweit pro Jahr bis 2030: 4%	+	+	0	+	1.0	+	0.2	++	1.5	++	0.5	+	0.7	+	0.2
2	Umweltveränderungen/Wetter - Anstieg der globalen Temperaturen um 1-2.5°C bis 2030 - Anstieg der Schneefallgrenze/ Schneesicherheit auf über 1‘500m bis 2030 - Zunahme der Unwetter, Starkniederschläge, Erdbeben etc.	-	-	0	-	-0.2	0	0.1	-	-0.2	+	0.2	-	-0.5	+	0.1
3	Flugverkehr - ø Wachstum des Flugverkehrs pro Jahr bis 2030: 3.5% - Flugpreise sinken bis 2030 im ø um 20% - keine Kerosinbesteuerung des internationalen Flugverkehrs - keine Kapazitätsengpässe (Flughäfen, Flugrouten)	0	++	-	-	-0.5	0	0	++	0.9	++	0.7	+	0.9	0	0
4	Sicherheit - Anzahl der Terroranschläge, Krisen und Konflikte mit Gewalt nimmt zu - touristische Reiseziele sind zunehmend davon betroffen - neben kurzfristigen Schwankungen auch langfristige Auswirkungen auf das Reiseverhalten	-	-	+	+	0.2	0	0	-	-0.8	-	-0.7	+	-0.5	0	0
5	Reiseziele - Schweiz bleibt attraktiv für Schweizer; Marktanteil geht weiter zurück - Outgoingtourismus (insb. Fernreisen) nehmen überdurchschnittlich stark zu - Schweiz bleibt attraktive Zieldestination für ausländische Gäste; Marktanteil der Schweiz geht aber weiter zurück - innerhalb der Schweiz: Konzentration der Nachfrage auf grössere, schneesichere Destinationen mit umfassendem und qualitativ gutem Angebot	0	0	-	-	-0.2	+	0.1	+	0.2	++	0.7	+	0.2	0	0
	Total					0.3		0.4		1.6		1.4		0.8		0.3

Legende: RI/Reiseintensität, RH/Reiseshäufigkeit, RD/Reisedauer, Pax/Anzahl Personen (Reisende), Dist./Distanz, +/-Art der Veränderung +/-positiv; -/negativ

Quelle: eigene Annahmen und Schätzungen gestützt auf die ausgewerteten Studien und Literaturquellen

Abbildung 36: Tourismusverkehr 2030: Schätzung des Binnen- und Outgoing-Tourismus der Schweizer Bevölkerung

Prognosemodell Tourismusverkehr 2030: Reiseverhalten Schweizer Bevölkerung (Binnen- und Outgoing-Tourismus)																		
	Zeitreihen der Vergangenheit				Veränd. 1970-2000	Ø jährl. ZWR 1970-2000	EF	EF	EF	EF	EF	Ø jährl. ZWR 2000-2030	Prognose 2010		Prognose 2020		Prognose 2030	
	1970	1980	1990	2000			1	2	3	4	5		%	absolut	%	absolut	%	absolut
Binnentourismus					%	%	%	%	%	%	%	%	%	absolut	%	absolut	%	absolut
Ankünfte in 1'000																		
Hotel- und Kurbetriebe	3'501	4'261	5'070	6'059	173%	1.8%												
Parahotellerie	4'723	5'693	5'717	5'097	108%	0.3%												
Total	8'224	9'954	10'787	11'156	136%	1.0%	1.0%	-0.2%	-0.5%	0.2%	-0.2%	0.3%	103%	11'495	106%	11'844	109%	12'204
Ø Distanz Inland km	200	230	260	290	145%	1.2%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	104%	302	108%	314	113%	327
Pkm in Mrd.	1.6	2.3	2.8	3.2	197%	2.3%						0.7%	107%	3.5	115%	3.7	123%	4.0
Outgoingtourismus																		
Ankünfte in 1000																		
Schweizer im Ausland	4'534	5'560	9'627	12'351	272%	3.4%	1.5%	-0.2%	0.9%	-0.8%	0.2%	1.6%	117%	14'476	137%	16'966	161%	19'884
Ø Distanz Ausland km	1'542	1'760	3'715	4'107	266%	3.3%	0.5%	0.2%	0.7%	-0.7%	0.7%	1.4%	115%	4'720	132%	5'424	152%	6'233
Pkm in Mrd.	7	10	36	51	726%	6.8%						3.0%	135%	68	181%	92	244%	124
Total Pkm in Mrd.	9	12	39	54	625%	6.3%						2.9%	133%	72	177%	96	237%	128
Total inkl. Bandbreiten													+/-5%	68-76	+/-10%	86-106	+/-20%	102-154

Quelle: eigene Berechnungen aufgrund Angaben zu den Ankünften aus der schweizerischen Hotel- und Parahotelleriestatistik diverser Jahre des BfS Sektion Tourismus, Angaben zu den Distanzen vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2000): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern, 2001.

Abbildung 37: Tourismusverkehr 2030: Schätzung für den Incoming-Tourismus

Prognosemodell Tourismusverkehr 2030: Incoming-Tourismus																		
	Zeitreihen der Vergangenheit				Veränd.	Ø jährl. ZWR	EF	EF	EF	EF	EF	Ø jährl. ZWR	Prognose		Prognose		Prognose	
	1970	1980	1990	2000	1970-2000	1970-2000	1	2	3	4	5		2000-2030	2010		2020		2030
Incomingtourismus					%	%	%	%	%	%	%	%	%	absolut	%	absolut	%	absolut
Ankünfte in 1'000																		
Hotel- und Kurbetriebe	6'854	6'676	7'977	7'835	114%	0.4%												
Parahotellerie	1'730	2'558	2'527	2'061	119%	0.6%												
Total	8'584	9'234	10'504	9'896	115%	0.5%	0.7%	-0.5%	0.9%	-0.5%	0.2%	0.8%	108%	10'716	117%	11'605	127%	12'568
Ø Distanz Inland (CH) km	236	262	291	324	137%	1.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	103%	334	106%	344	109%	354
Total Pkm in Mrd.	2.0	2.4	3.1	3.2	158%	1.5%						1.1%	112%	3.6	125%	4.0	139%	4.5
Total inkl. Bandbreiten													+/-5%	3.4-3.8	+/-10%	3.6-4.4	+/-20%	3.6-5.4

Quelle: eigene Berechnungen aufgrund Angaben zu den Ankünften aus der schweizerischen Hotel- und Parahotelleriestatistik diverser Jahre des BfS Sektion Tourismus, eigene Berechnungen zu den Distanzen

Abbildung 38: Tourismusverkehr 2030: Schätzung des Binnen-, Outgoing- und Incomingtourismus der Schweiz

Prognosemodell Tourismusverkehr 2030: Total Pkm Binnen-, Outgoing- und Incomingtourismus													
	Zeitreihen der Vergangenheit				Veränderung	Ø jährl. ZWR	Ø jährl. ZWR	Prognose		Prognose		Prognose	
	1970	1980	1990	2000	1970-2000	1970-2000	2000-2030	2010		2020		2030	
					% insgesamt	%	%	%	absolut	%	absolut	%	absolut
Binnentourismus (BT)													
Pkm in Mrd.	1.6	2.3	2.8	3.2	197%	2.3%	0.7%	107%	3.5	115%	3.7	123%	4.0
Outgoingtourismus(OT)													
Pkm in Mrd.	7.0	9.8	35.8	50.7	726%	6.8%	3.0%	135%	68.3	181%	92.0	244%	123.9
Incomingtourismus (IT)													
Pkm in Mrd.	2.0	2.4	3.1	3.2	158%	1.5%	1.1%	112%	3.6	125%	4.0	139%	4.5
Total Pkm in Mrd.	11	14	42	57	536%	5.8%	2.8%	132%	75	174%	100	232%	132
Total Mrd. P km inkl. Bandbreiten								+/-5%	71-79	+/-10%	90-110	+/-20%	106-158

Quelle: eigene Berechnungen aufgrund Angaben zu den Ankünften aus der schweizerischen Hotel- und Parahotellerieestatistik diverser Jahre des BfS Sektion Tourismus, eigene Berechnungen zu den Distanzen sowie weiteren Angaben zu den Distanzen vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2000): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern, 2001

Glossar

Besucher (Touristen und Ausflügler)

Die von der Statistikkommission der Vereinten Nationen²⁵ im März 1993 verabschiedeten Definitionen der WTO bezeichnet den Begriff „Besucher“ als *sämtliche Reisenden im Rahmen des Tourismus*. Die Besucher können in zwei Kategorien aufgeteilt werden: die *Touristen* (die übernachten) und die *Ausflügler* (die nur einen Tagesausflug machen).

Bruttoreiseintensität

Die Bruttoreiseintensität beziffert die Anzahl Reisen pro hundert Einwohner im Erhebungsjahr.

Geschäftsreisen

Als *Geschäftsreisen* gelten in der EVE98 Reisen mit oder ohne Übernachtung zu geschäftlichen oder anderen beruflichen Zwecken, die ausserhalb der gewohnten Umgebung der reisenden Person stattfinden und maximal ein (zusammenhängendes) Jahr dauern. Auch die Reisen von Begleitpersonen von Geschäftsreisenden gelten dabei als Geschäftsreisen.

Monatliches Einkommen bei der EVE

Das mittlere Haushaltseinkommen in der Schweiz mag auf den ersten Blick hoch erscheinen, jedoch gilt es diesbezüglich, zwei Punkte zu beachten. Erstens umfasst es sämtliche Einkommen, die in irgendeiner Form zum Budget des Haushalts beitragen: allen voran Löhne, Pensionskassengelder, AHV-Renten, dann aber auch Zinsen, Naturalbezüge wie Geschenke oder Früchte und Gemüse aus dem Garten, Rückerstattungen von Versicherungen usw. Zweitens ist das gesamte Einkommen des Haushalts gemeint. Es hängt stark von der Haushaltszusammensetzung ab, können doch eine oder mehrere Personen dazu beitragen.

Nachfrageelastizitäten

Mit Hilfe von Elastizitäten, welche das Verhältnis zweier relativer Änderungen beschreiben, lassen sich Aussagen in der Form: „Wenn sich die Grösse A um ein Prozent ändert, so ändert sich die Grösse B um x Prozent“ machen. Häufig findet das Konzept der Elastizität Verwendung, um das Nachfrageverhalten eines Haushaltes zu beschreiben. Im Wesentlichen lassen sich drei Elastizitäten unterscheiden: die Elastizität der Nachfrage nach einem Gut in Bezug auf den Preis des Gutes (Preiselastizität), auf das Haushaltseinkommen (Einkommenselastizität) und auf den Preis eines anderen Gutes (Kreuzpreiselastizität). Bei elastischer Nachfrage ($\mu > 1$) wird eine Preiserhöhung um 1% eine Verminderung der Nachfrage um mehr als 1% bewirken. Ist die Nachfrage dagegen unelastisch ($\mu < 1$), wird die nachgefragte Menge um weniger als 1% zurückgehen. (Brockhaus multimedial 2002).

Nettoreiseintensität

Als Nettoreiseintensität wird der prozentuale Anteil von Personen bezeichnet, die im Erhebungsjahr mindestens eine Reise mit mindestens einer Übernachtung unternommen haben.

Klassifikation von Gütern mittels Elastizitäten

Im Regelfall (normales Gut) wird der Haushalt bei gestiegenem Preis weniger von diesem Gut nachfragen (Preiselastizität > 0). Als superior werden solche Güter bezeichnet, die wie Champagner oder Luxusautos bei steigendem Einkommen vermehrt nachgefragt werden (Einkommenselastizität > 0). Inferiore Güter (Einkommenselastizität < 0) werden bei steigendem Einkommen weniger nachgefragt. Beispiel für ein solches Gut ist der Reis als Hauptnahrungsmittel in armen Ländern. Mit steigendem Einkommen wird weniger Reis nachgefragt, da die Verbraucher ihren Kalorienbedarf mit höherwertigen Nahrungsmitteln (Fleisch, Gemüse) decken können. Die Kreuzpreiselastizität teilt Güter in substitute (Elastizität > 0) und komplementäre (Elastizität < 0). Substitutive Güter ersetzen einander: Wenn z.B. Butter teurer wird, steigt die Nachfrage nach Margarine. Komplementäre bedingen einander: Wenn der Benzinpreis steigt, werden weniger Autos mit hohem Spritverbrauch nachgefragt. (Brockhaus multimedial 2002)

Privatausflüge

Als *Privatausflüge* werden touristische Reisen ohne Übernachtung und ohne beruflichen oder geschäftlichen Hintergrund bezeichnet. Im Modul Tourismus der Einkommens- und Verbrauchserhebung 1998 (EVE98) zum Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung werden Privatausflüge so definiert, dass sie mindestens 4 Stunden dauern und ausserhalb

²⁵ Recommendations sur les statistiques du tourisme, Nations Unies (ONU), Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), Nations Unies, 1994, p.5; Directives EUROSTAT sur les statistiques du tourisme, 1999.

der gewohnten Umgebung der reisenden Person stattfinden. Auch sind wiederholt und regelmässig vollzogene Tätigkeiten nicht den Privatausflügen anzurechnen.

Privatreisen mit Übernachtung

Die *Privatreisen mit Übernachtung* sind in der EVE98 als Reisen mit mindestens einer Übernachtung und einer Dauer von maximal einem (zusammenhängenden) Jahr bezeichnet und finden ausserhalb der gewohnten Umgebung der reisenden Person und ohne Berufs- oder Geschäftszweck statt.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersicht über die Einflussfaktoren des Tourismusverkehrs	11
Abbildung 2:	Vorgehen bei der Selektion von Einflussfaktoren	12
Abbildung 3:	Selektion der Einflussfaktoren des Tourismusverkehrs 2030	12
Abbildung 4:	Plausibilisierung der Selektion von Einflussfaktoren (Einschätzung der Experten am Workshop 28.01.03)	14
Abbildung 5:	Entwicklung der Konjunktur und der Logiernächte in der Schweiz von 1980 bis 2000	16
Abbildung 6:	BIP-Veränderungsraten zum Vorjahr, Prognosen bis 2004	16
Abbildung 7:	Entwicklung der Freizeitausgaben der Schweizer Haushalte von 1965 bis 1992	18
Abbildung 8:	Entwicklung der Preisindizes im Verkehr von 1972 bis 1999	20
Abbildung 9:	Verkehrsmittelwahl bei Ferienreisen der Schweizer Bevölkerung	25
Abbildung 10:	Vergleich Verkehrsmittelwahl der Erhebungen (RM CH, EVE 98 und MZ 2000)	26
Abbildung 11:	Zusammenhänge der touristischen Nachfrage	31
Abbildung 12:	Reisemotiv-Strukturen der Schweizer 2001	32
Abbildung 13:	Reiseintensität und Reisehäufigkeit der Schweizer Bevölkerung bei Reisen mit ≥ 4 Übernachtungen	33
Abbildung 14:	Reiseintensität der Schweizer Bevölkerung bei Reisen mit ≥ 3 bzw. ≥ 1 Übernachtungen	33
Abbildung 15:	Reiseintensität und Reisehäufigkeit der Schweizer Bevölkerung bei Reisen mit ≥ 1 Übernachtung (EVE 1998)	34
Abbildung 16:	Reisedauer bei Ferienreisen	35
Abbildung 17:	Logiernächte in der Schweiz nach Beherbergungsformen	37
Abbildung 18:	Hotel-Logiernächte der Schweizer und Aufteilung auf die touristischen Regionen	39
Abbildung 19:	Vergleich der Logiernächte und Ankünfte in der Hotellerie	39
Abbildung 20:	Ferienreiseziele der Schweizer Bevölkerung (≥ 4 Übernachtungen)	41
Abbildung 21:	Ferienreiseziele der Schweizer Bevölkerung (Reisen ≥ 1 Übernachtung)	40
Abbildung 22:	Reiseverkehr der Schweizer ins Ausland 1980 bis 2000	42
Abbildung 23:	Internationale Ankünfte von 1950 bis 2020	44
Abbildung 24:	Internationale Ankünfte und Marktanteile bis 2020	45
Abbildung 25:	Wachstumsraten der Ankünfte in Europa und Aussichten bis 2020	46
Abbildung 26:	Logiernächte der Hotellerie nach Herkunft der Gäste (Incoming-Tourismus)	47
Abbildung 27:	Logiernächte der Hotellerie nach Zonen (Incoming-Tourismus)	48
Abbildung 28:	Perspektiven für den Schweizer Tourismus	48
Abbildung 29:	Verteilung der Frequenzen im Outgoing-Tourismus (≥ 4 Übernachtungen)	51
Abbildung 30:	Differenz in der Verteilung zwischen ≥ 4 und ≥ 1 Übernachtungen 2001	52
Abbildung 31:	Korrigierte Verteilung der Frequenzen im Outgoing-Tourismus (≥ 1 Übernachtungen) von 1972 bis 2001	52
Abbildung 32:	Berechnung der durchschnittlichen Distanzen des Outgoing-Tourismus (1972-2001)	53
Abbildung 33:	Übersicht über die Annahmen zu ausgewählten Einflussfaktoren und die Schätzung der Auswirkungen auf den Tourismusverkehr bis 2030	58
Abbildung 34:	Tourismusverkehr 2030: Schätzung des Binnen- und Outgoing-Tourismus der Schweizer Bevölkerung	59
Abbildung 35:	Tourismusverkehr 2030: Schätzung für den Incoming-Tourismus	60
Abbildung 36:	Tourismusverkehr 2030: Schätzung des Binnen-, Outgoing- und Incomingtourismus der Schweiz	61

Literaturverzeichnis

- Abay & Meier (2000) Die Preisentwicklung im Personenverkehr, GVF-Auftrag Nr. 376, Zürich
- Airbus Industrie 1999: The Airbus Global Market Forecast. Frankreich, 1999 (vgl. auch www.airbus.com)
- Bader/Kunz 1998: Klimarisiken, Herausforderungen für die Schweiz, NFP 31. Bern, 1998
- Beige, S., M. Bernard und K.W. Axhausen (2002). Trends der Mobilitätswerkzeuge und der Nachfrage, Projektsitzung „Perspektiven der Schweizerischen Verkehrs bis 2030“, Bern, Dezember 2002.
- Bieger, T. (1998): Management von Destinationen und Tourismusorganisationen. München, Wien. 1996
- Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit BIGA (1994): Verbrauchserhebung 1992. Bern, 1994
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (1996): Umweltstatistik Nr. 4 – Freizeit und Tourismus. Bern 1996
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (1990): Mikrozensus 1987/88. Reiseverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Bern, 1990
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (1996): Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994. Bern, 1996
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (1998): Der Reiseverkehr der Schweizer im Ausland. Internationaler Reiseverkehr und Grenzübertritte der Schweizerinnen und Schweizer 1997. Neuchâtel, 1998
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2002): Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung 1998. Modul Tourismus der Einkommens- und Verbrauchserhebung 1998 (EVE98). Methodik und Hauptergebnisse. Neuchâtel, 2002
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (1999): Hotel- und Kurbetriebe in der Schweiz. Angebot und Nachfrage 1998. Neuchâtel, 1999
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (1999): Hotel- und Kurbetriebe in der Schweiz. Angebot und Nachfrage im Sommerhalbjahr 1998. Neuchâtel, 1999
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (1999): Hotellerie und Parahotellerie in der Schweiz. Angebot und Nachfrage 1998. Neuchâtel, 1999
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2000): Hotel- und Kurbetriebe in der Schweiz. Angebot und Nachfrage 2000. Neuchâtel, 2001
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2001): Umweltstatistik Nr. 12 – Ferienreisen. Neuchâtel, 2001
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2001): Hotel- und Kurbetriebe in der Schweiz. Angebot und Nachfrage 2001. Neuchâtel, 2002
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2000): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern, 2001
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2001): Siedlungsperspektiven, Szenarien zur Entwicklung der Besiedelung in der Schweiz 1998/99-2020, Technischer Bericht. Bern, 2001
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2002): Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2000-2060. Vollständiger Szenariensatz. Neuchâtel, 2002
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2002): Umwelt Schweiz 2002-Statistiken und Analysen. Neuchâtel, 2002
- Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2002): Der Reiseverkehr der Schweizer ins Ausland. Internationaler Reiseverkehr und Grenzübertritte der Schweizerinnen und Schweizer 2000. Neuchâtel, 2002
- De Tommasi, R., Arend, M. (2000): Mobilitätsmanagement im Personenverkehr. Teilsynthese des Modul A. Synthesen des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“. Teilsynthese S1. Bern, 2000
- Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (Hrsg.) (1995): Perspectives d'évolution du trafic en Suisse. Scénarios pour le trafic marchandises jusqu'en 2015. Résumé des rapports d'experts. Bern, 1995
- Dienst für Gesamtverkehrsfragen GVF (Hrsg.) (1986): Verkehrsverhalten in der Schweiz 1984. Bericht über den Mikrozensus 1984 zum Thema „Verkehr und Umwelt“. GVF-Bericht 2/86. Bern, 1986
- Dienst für Gesamtverkehrsfragen GVF (Hrsg.) (1992): Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989. Mikrozensus 1989. Berichtband. GVF-Bericht 6/91. Bern, 1992
- Dienst für Gesamtverkehrsfragen GVF (Hrsg.) (1995): Fahrleistungen des privaten Strassenverkehrs 1990 – 2015. GVF-Bericht 3/95. Bern, 1995
- Dienst für Gesamtverkehrsfragen GVF (Hrsg.) (1996): Periodische Erhebung Fahrleistungen 1995 (PEFA95). Schlussbericht. GVF-Auftrag Nr. 250. Bern, 1995

- Dienst für Gesamtverkehrsfragen GVF (Hrsg.) (1994): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs 1990-2015. GVF-Auftrag Nr. 218. Bern, 1994.
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Hrsg.) (2000): Delphi-Umfrage. Zukunft des Verkehrs in der Schweiz. Bern, 2000
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Hrsg.) (1995): Die Zukunft des Verkehrs in der Schweiz. Szenarien zur Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs bis zum Jahr 2015. Kurzfassung der Expertenberichte. Bern, 1995
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Hrsg.) (1998): Verkehr. gestern – heute – morgen. Daten, Fakten, Politik. Bern, 1998
- EPFL et al. (Ed.): Elemente für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Nationales Forschungsprogramm NFP 41. Resultate, Synthesen und Prüfinstrument. CD-ROM, Lausanne, 2002
- Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus FIF (Hrsg.) (1995): Tourismus im Kanton Bern. Wertschöpfungsstudie. Berner Studien zu Freizeit und Tourismus 35. Bern, 1995
- Fuhrer, U. et. al. (1994): Multilokales Wohnen : Freizeitmobilität als räumlich "verteilt" Wohnen. NFP Stadt & Verkehr. Zürich, 1994
- Gorr, Harald (1996): Die Logik der individuellen Verkehrsmittelwahl. Theorie und Realität des Entscheidungsverhaltens im Personenverkehr. Dissertation Technische Hochschule Darmstadt. Darmstadt, 1996
- Gysi, R., Iniger, P., Perroud, T., Stettler, J., Walser, Ch. (1996): Umweltverantwortliches Alltagshandeln – Freizeitverkehrsverhalten und Global Action Plan. Die Freizeitverkehrswachstumsmaschine. Bern, 1996
- ICAO 1997: Outlook for air transport to the year 2005. International Civil Aviation Organization. Montreal, 1997
- Ifmo (Hrsg.): Freizeitverkehr. Aktuelle und künftige Herausforderungen und Chancen. Berlin, 2000
- Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus, Universität St. Gallen (Hrsg.) (2002): Blickpunkte. Nr. 6. St. Gallen, 2002
- IPCC (1999): IPCC Special Report: Aviation and the Atmosphere. 1999
- Kaspar, C. et. al. (Hrsg.) (2002): Jahrbuch 2001/2002 Schweizerische Verkehrswirtschaft. St. Gallen, 2002
- Kaufmann, Y./Meier, R./Ott, W. (2000): Luftverkehr- eine wachsende Herausforderung für die Umwelt. Fakten und Trends für die Schweiz. Materialien des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“. Materialband M25. Bern, 2000
- ETH Zürich/Konjunkturforschungsstelle (KOF) (2001): Wirtschaftliche Rahmendaten der Bundesverwaltung. Bericht 2001 zuhanden des Perspektivstabes. ETH/KOF Zürich, 2001
- Laesser, Chr. (2002): Travel Market Switzerland 2001. Basic Report and Variables Overview. St. Gallen, 2002
- Meier, R. (2000a): Daten zum Freizeitverkehr. Methodische Analysen und Schätzungen zum Freizeitverkehr. Materialien des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“. Materialband M19. Bern, 2000
- Meier, R. (2000b): Freizeitverkehr. Analysen und Strategien. Materialien des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“. Bericht D5. Bern, 2000
- Meyrat-Schlee, E. (1992): Mobil sind die Andern: Wohnqualität, Quartierleben und Sesshaftigkeit. NFP Stadt & Verkehr. Zürich, 1992
- Müller, HR. (2002): Freizeit und Tourismus. Eine Einführung in Theorie und Politik, Berner Studien zu Freizeit und Tourismus 41. Bern, 2002
- Recommamndations sur les statistiques du tourisme, Nations Unies (ONU), Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), Nations Unies, 1994, p.5; Directives EUROSTAT sur les statistiques du tourisme, 1999
- Schräder, A. (2000): Nutzeffekte in Transport und Tourismus. Dissertation der Universität St. Gallen, Hochschule für Wirtschafts-, Rechts- und Sozialwissenschaften (HSG). Bern, 2000
- Schweizer Tourismusverband (Hrsg.) (1996): Schweizer Tourismus in Zahlen. Ausgabe 1996. Bern, 1996
- Schweizer Tourismusverband (Hrsg.) (1998): Schweizer Tourismus in Zahlen. Ausgabe 1998. Bern, 1998
- Schweizer Tourismusverband (Hrsg.) (1999): Schweizer Tourismus in Zahlen. Ausgabe 1999. Bern, 1999
- Schweizer Tourismusverband (Hrsg.) (2001): Schweizer Tourismus in Zahlen. Ausgabe 2001. Bern, 2001
- Schweizer Tourismusverband (Hrsg.) (2002): Schweizer Tourismus in Zahlen. Ausgabe 2002. Bern, 2002
- Tages-Anzeiger (TA) (2002): Mit Vollgas in den Verkehrskollaps, 05.12.2002.
- Vester, F. (1990): Ausfahrt Zukunft. Strategien für den Verkehr von morgen. Eine Systemuntersuchung. München, 1990
- Vester, F. (1999) : Crashtest Mobilität: Die Zukunft des Verkehrs. Fakten, Strategien, Lösungen. München, 1995

Vielhaber, A., Müller, H., Kösterke, A., Ender, W. (1997): Fernreisen 2005. Delphi-Studie in Deutschland, Österreich und der Schweiz unter der Berücksichtigung von Auswirkungen auf den Tourismus im eigenen Land. Kurzfassung. Ammerland, 1997

Walter, F. (2001): Kurzbeschriebe der Berichte des NFP 41. Reihe Synthesen des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“. Synthese S9. Bern, 2001

World Tourism Organization (1999): Tourism 2020 Vision. A New Forecast. Madrid, 1999

Internetquellen:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Nachhaltige Mobilität unter
http://www.are.admin.ch/are/de/verkehr/nachhaltige_mobilitaet/index.html, 07.01.2003

Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Indikatorensystem unter
<http://www.are.admin.ch/are/de/verkehr/indikatorensystem/index.html>, 07.01.2003

Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Strategie Nachhaltiger Freizeitverkehr unter
<http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/gesamtverkehr/verkehrspolitik/freizeitverkehr/33.pdf>, 07.01.2003

IATA Jahrsbericht 2002 Zusammenfassung unter
http://www1.iata.org/NR/ContentConnector/CS2000/SiteInterface/pdf/ar02_summary_german.pdf, 07.11.02

OECD Economic Outlook No. 72, December 2002 unter http://www.oecd.org/EN/document/0_EN-document-590-17-no-2-21578-590.00.html, 07.11.02

ProClim. Fakten und Prognosen zur Thematik Klimaveränderungen und Tourismus in der Schweiz unter
http://proclimfm.unibe.ch/FMPro?-DB=FactSheets.fmp&-Format=/im/factSheets/rTourism/rTourism_D.html&-Lay=Intros&FactSheetID=rTourism&-Script=Activate&-Find, 06.01.03

ProClim. Fakten und Prognosen zur Thematik Klimaveränderungen und Tourismus in der Schweiz unter
http://proclimfm.unibe.ch/FMPro?-DB=impactScenarios.fmp&FactSheetID=rTourism&StatementCategory=OtherInfluences&ClimateScenario=Weak&StatementNumber=2&-Format=/im/scenarios/statementInfo_D.html&-Find, 06.01.03

Statistisches Lexikon der Schweiz unter <http://www.jahrbuch-stat.ch/d/auswahl.htm>, 07.11.2002