



Bern, den 6. Dezember 2024

Touristischen Verkehr definieren

Bericht des Bundesrats
in Erfüllung des Postulats 21.4452 Dittli vom 15.
Dezember 2021

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
Abkürzungsverzeichnis	4
1 Ausgangslage	5
1.1 Wortlaut des eingereichten Postulats	5
1.2 Position des Bundesrats	5
1.3 Ausgangslage.....	5
1.4 Grundlegende Erkenntnisse zur Freizeitmobilität	6
1.5 Bezug zur Verkehrs- und Tourismuspolitik des Bundes	7
2 Touristischer Verkehr: Projektdefinition, Methodik und Abgleich mit der Praxis	8
3 Ergebnisse und Analyse	10
3.1 Der touristische Verkehr in der Schweiz.....	10
3.2 Herausforderungen für die Verkehrspolitik	12
4 Der Handlungsspielraum des Bundes	13
4.1 Aktualisierungen der Berechnung des touristischen Verkehrs	13
4.2 Intensivierung des Austauschs und des Dialogs zwischen Bundesämtern und Stakeholdern	13
4.3 Bedeutung des öffentlichen Verkehrs.....	13
4.4 Identifizierte Lücken in den Datengrundlagen	13
5 Schlussfolgerung	14

Zusammenfassung

Auftrag

Mit der Annahme des Postulats 21.4452 «*Touristischen Verkehr definieren*» von Josef Dittli im Ständerat wurde der Bundesrat aufgefordert, eine Definition des touristischen Verkehrs zu erarbeiten und diesen in Zukunft systematisch zu erfassen.

Schätzung und Definition des touristischen Verkehrs in der Schweiz

Der Freizeitverkehr, wie auch andere Verkehrszwecke der Schweizer Bevölkerung, werden alle fünf Jahre im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) erhoben. Eine Differenzierung zwischen Freizeitverkehr und touristischem Verkehr lässt der MZMV jedoch nicht zu. Der Anteil des Verkehrs von touristischen Gästen aus dem Ausland in der Schweiz sowie der touristische Transitverkehr werden ebenfalls nicht erfasst.

Die Anteile des touristischen Verkehrs müssen deshalb aufgrund verschiedener Annahmen geschätzt werden.

Im Dialog mit der Praxis und Wissenschaft wurde der touristische Verkehr in der Schweiz definiert als Verkehr, der entsteht, wenn Personen der schweizerischen Wohnbevölkerung oder aus dem Ausland zusätzlich zu ihrer Alltagsmobilität unterwegs sind. Touristischer Verkehr entsteht sowohl durch Tages- als auch durch Übernachtungsreisen. Im Gegensatz zur täglichen Mobilität findet der touristische Verkehr ausserhalb der gewohnten Umgebung des Reisenden statt, mit einer eher geringen Häufigkeit und über einen längeren Zeitraum.

Vom gesamten Personenverkehr fallen somit 27 % auf den Freizeitverkehr im Alltag sowie 25 % auf den touristischen Verkehr. Ein Viertel des Verkehrs in der Schweiz ist demnach touristischer Verkehr, davon je zur Hälfte verursacht durch die Schweizer Bevölkerung und durch ausländische Gäste.

Die Verkehrsleistung im touristischen Verkehr teilt sich dabei zu 74 % auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), zu 24 % auf den öffentlichen Verkehr (öV) und zu 2 % auf restliche Verkehrsmittel auf.

Fazit

Der Bundesrat ist der Meinung, dass die statistische Unterscheidung zwischen Freizeit- und touristischem Verkehr genauere Erkenntnisse über das Verkehrsverhalten in der Schweiz ermöglicht. Angesichts der Bedeutung des touristischen Verkehrs im Verhältnis zum Gesamtverkehr werden die beteiligten Stellen der Bundesverwaltung die Pflege des Netzwerks zwischen den Bundesstellen und den verschiedenen Akteurinnen und Akteure der Verkehrs- und Tourismusbranche fortsetzen.

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
A+GQPV	Erhebung «Alpen- und grenzquerender Personenverkehr»
HSLU	Hochschule Luzern
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZMV	Erhebung Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)
öV	Öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer (oder Passagierkilometer)
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
TMS	Tourismus Monitor Schweiz
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

1 Ausgangslage

1.1 Wortlaut des eingereichten Postulats

Am 15. Dezember 2021 reichte Ständerat Josef Dittli das Postulat 21.4452 «Touristischen Verkehr definieren» mit folgendem Wortlaut ein:

«Der Bundesrat wird aufgefordert, zusammen mit der Wissenschaft und Praxis eine Definition für den touristischen Verkehr zu erarbeiten und diesen in Zukunft systematisch zu erfassen».

Das Postulat wurde wie folgt begründet:

«Der Freizeitverkehr ist der weitaus wichtigste Verkehrszweck. Rund 50 Prozent der Unterwegszeit und 44 Prozent der im Verkehr zurückgelegten Distanzen dienen der Freizeit. Der touristische Verkehr ist dabei ein wichtiger Teil des Freizeitverkehrs. Der touristische Verkehr ist in der Schweiz jedoch nicht klar definiert und wird von der Statistik nicht als solcher erfasst.

Der touristische Verkehr wie auch der übrige Freizeitverkehr gewinnt an Bedeutung, der Anteil des öffentlichen Verkehrs am touristischen Verkehr ist jedoch unterdurchschnittlich. Der öV ist einerseits ein zentrales Element der gesamten touristischen Wertschöpfungskette, andererseits ist der öV für viele Gäste per se schon ein Erlebnis. Eine gute Erschliessung ist Voraussetzung, damit die Tourismusdestinationen sich entwickeln können. Diese enorme Bedeutung des touristischen Verkehrs wird in der öffentlichen Wahrnehmung und in der Verkehrspolitik von Bund, Kantonen und Gemeinden meist unterschätzt. Obwohl in der Schweiz die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gut ist, besteht noch ein grosses Potenzial, um neue Kundinnen und Kunden für den öV zu gewinnen. Die Verkehrsangebote müssen entsprechend auf diese Kundschaft ausgerichtet werden. Damit kann auch ein wesentlicher Beitrag zur Klimathematik geleistet werden.

Voraussetzung ist, dass der touristische Verkehr als solcher überhaupt fass- und messbar gemacht wird. Das Bundesamt für Raumentwicklung und das Bundesamt für Statistik sollten deshalb zusammen mit der Wissenschaft und der Praxis (vertreten durch die nationalen Dachorganisationen) eine Definition des touristischen Verkehrs erarbeiten und diesen in Zukunft systematisch erfassen.»

1.2 Position des Bundesrats

Der Bundesrat bestätigt dieses Anliegen. Um den Gesamtverkehr effizienter gestalten und die Wettbewerbsfähigkeit des Tourismussektors verbessern zu können, ist es wichtig, eine Definition des touristischen Verkehrs zu erarbeiten und diesen in Zukunft systematisch zu erfassen. Der vorliegende Bericht wurde auf der Basis einer Vorstudie des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) und des Staatssekretariats für Wirtschaft (SECO) erstellt. Die Resultate wurden mit dem Bundesamt für Statistik (BFS), mit Expertinnen und Experten sowie mit Vertreterinnen und Vertretern der Tourismusbranche diskutiert und weiter verbessert. Für detaillierte Ausführungen verweist der Bundesrat auf die Vorstudie des ARE und des SECO¹.

1.3 Ausgangslage

Freizeit ist seit vielen Jahren der Hauptverkehrszweck der schweizerischen Bevölkerung. Die Verkehrsperspektiven 2050² des ARE zeigen, dass die Menschen in Zukunft weniger zur Arbeit und zum Einkaufen, dafür aber mehr in der Freizeit unterwegs sein werden. Die Abgrenzung von Freizeitverkehr und touristischem Verkehr war bisher unzureichend.

Für eine vertiefte Analyse und eine angemessene Angebotsplanung sind eine weitere Differenzierung und eine Abgrenzung zwischen Freizeitverkehr und touristischem Verkehr nötig.

Der Postulant geht davon aus, dass der touristische Verkehr in der Schweiz unterschätzt und in der Verkehrspolitik von Bund, Kantonen und Gemeinden zu wenig berücksichtigt wird. Weiter geht der Postulant davon aus, dass im touristischen Verkehr noch Potential brach liegt, um Kundinnen und Kunden für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen.

¹ HSLU (2024) Definition touristischer Verkehr (DtoV) im Auftrag des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) und des Staatssekretariats für Wirtschaft (SECO). Verfügbar auf der Website des ARE «[Freizeitverkehr und touristischer Verkehr](#)»

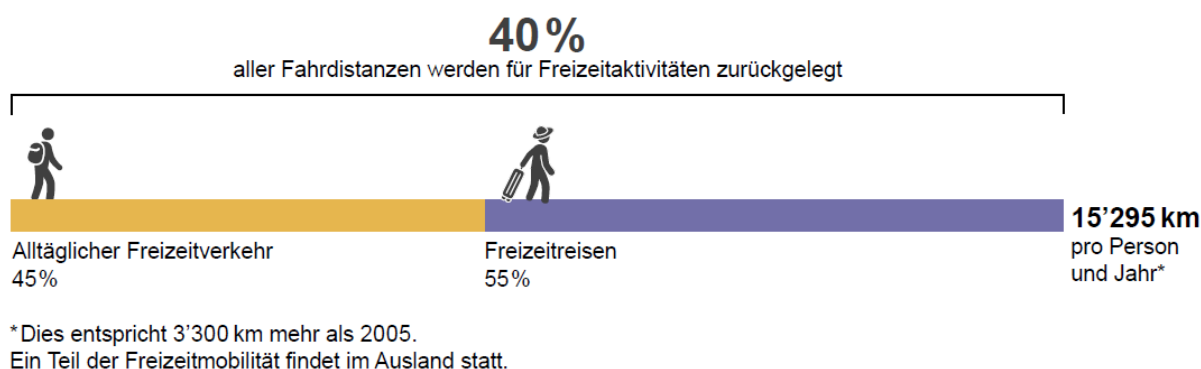
² ARE (2022). Schweizerische Verkehrsperspektiven. Schlussbericht

1.4 Grundlegende Erkenntnisse zur Freizeitmobilität

Laut dem MZMV 2015 [1] werden etwa 40 % der täglichen Distanzen in der Schweiz für Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Der MZMV erfasst ausschliesslich die täglichen Fahrten und unregelmässigen Reisen der Schweizer Bevölkerung. Das Reiseverhalten der im Ausland wohnenden Verkehrsteilnehmenden wird in der Schweiz nicht erfasst.

Die Freizeitmobilität der Schweizer Bevölkerung umfasst die täglichen Fahrten für Freizeitwecke und die unregelmässigen Reisen in der Freizeit. Berücksichtigt man neben den täglichen Fahrten auch die unregelmässigen Reisen (inkl. Auslandsreisen), legt die Schweizer Bevölkerung durchschnittlich fast 15'300 km pro Person und Jahr für diese Fahrten zurück. Dieser Wert hat seit 2005 um 3'300 km (28 Prozent) zugenommen. Insgesamt stieg die für die Freizeitwecke zurückgelegte mittlere Tagesdistanz pro Person von 17.9 auf 19.0 Kilometer pro Tag. Ein Vergleich mit den übrigen Verkehrszwecken zeigt, dass die Freizeit die grössten Tagesdistanzen generiert.

Freizeitmobilität der Schweizer Bevölkerung (2015)



Eine Studie des ARE³ hat gezeigt, dass sich der Freizeitverkehr der Schweizer Bevölkerung in den letzten 15 Jahren strukturell deutlich verändert hat. Die Bevölkerung unternimmt tendenziell weniger tägliche Freizeitfahrten. Der touristische Verkehr, der Reisen mit Übernachtungen und Tagesausflüge umfasst, nimmt jedoch zu. Diese unregelmässigen Reisen und der alltägliche Freizeitverkehr sollen in Zukunft möglichst separat erfasst und analysiert werden können. Hinzu kommt, dass die Schweiz ein Tourismusland ist, das im Zentrum Europas liegt und von wichtigen europäischen Verkehrskorridoren durchquert wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass der von ausländischen Gästen verursachte Verkehr unterschätzt wird. Der touristische Verkehr ausländischer Gäste kann bisher nur anhand von Sekundärdaten (Statistiken zu Grenzübertritten, Einreisen an Flughäfen oder Übernachtungszahlen) geschätzt werden.

[1] Aufgrund der Covid-19-Pandemie musste die Erhebung von 2020 auf 2021 verschoben werden. Auch das Jahr 2021 war durch die Pandemie geprägt. Daher werden hier die Resultate 2015 präsentiert.

³ ARE (2018). La mobilité de loisirs en Suisse : état des lieux et évolution 2005-2015 - Analyse du Microrecensement mobilité et transport.

1.5 Bezug zur Verkehrs- und Tourismuspolitik des Bundes

Ziel der **Schweizer Verkehrspolitik** ist es, eine angemessene Erreichbarkeit aller Regionen des Landes sicherzustellen. Diese Erreichbarkeit trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Entwicklung bei. Eine zuverlässige Verkehrsinfrastruktur und die gute räumliche Erreichbarkeit sind Schlüsselfaktoren für die touristische Standortattraktivität und die Raumentwicklung.

Im Programmteil des Sachplan Verkehr (ARE, 2021) formuliert der Bundesrat das Ziel, die Erschliessung von Freizeiteinrichtungen, Naherholungsgebieten und Tourismusregionen durch nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen und -angebote ausreichend sicherzustellen.

Die Nachhaltige Entwicklung hat in der neuen **Tourismuspolitik des Bundes** an Bedeutung gewonnen und nimmt in der Tourismusstrategie (2021) einen zentralen Stellenwert ein. Die Tourismuspolitik des Bundes leistet so einen Beitrag zur Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030 des Bundesrats.

Die Tourismuspolitik des Bundes unterstützt zudem schwerpunktmässig die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Tourismusakteurinnen und -akteure. Dabei haben die Mobilitätsanliegen (z. B. An- und Abreise der Gäste) an Bedeutung gewonnen. Durch die Förderung des nachhaltigen Reisens in der Schweiz und in touristischen Destinationen kann die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz als Reiseziel gesteigert werden.

2 Touristischer Verkehr: Projektdefinition, Methodik und Abgleich mit der Praxis

Die Definition des touristischen Verkehrs ist unter Einbezug von Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrs- und Tourismusbranche entstanden. An einem Workshop mit Vertretungen von Verwaltung, Praxis und Wissenschaft konnten Fragen zum Bedarf und zur Art der erforderlichen Daten sowie zur Definition des touristischen Verkehrs geklärt werden.

Die Zahlen zum touristischen Verkehr sollten möglichst differenzierbar sein. Zum besseren Verständnis der Sachlage sollen sowohl Tages- als auch Übernachtungstourismus, nach Möglichkeit auch Freizeit- und Geschäftsreisen, ausgewiesen werden. Dabei ist vor allem die Abgrenzung zwischen Freizeitverkehr und touristischem Verkehr relevant. Es ist zudem wichtig, eine Kontinuität der Daten anzustreben, um mögliche Veränderungen messen zu können. Da gerade in Tourismusregionen das Aufkommen und der Verkehr von Wohnbevölkerung und Gästen aus dem Ausland nicht klar getrennt werden können, sollen die nationalen Statistiken als Referenzwert dienen. Um die Unschärfen und Datenlücken beim Verkehr in den Destinationen zu decken, wird es weiterhin Primärstatistiken brauchen.

Schliesslich einigten sich die Beteiligten auf folgende Definition:

Der touristische Verkehr in der Schweiz ist derjenige Verkehr, der entsteht, wenn Personen der schweizerischen Wohnbevölkerung oder aus dem Ausland zusätzlich zu ihrer Alltagsmobilität unterwegs sind. Der touristische Verkehr entsteht sowohl durch Tages- als auch durch Übernachtungsreisen. Im Gegensatz zur Alltagsmobilität findet der touristische Verkehr ausserhalb des gewohnten Umfelds der Reisenden, eher selten und mit einer längeren Reisedauer statt.



Mit dieser Definition wird eine klare Abgrenzung zwischen Freizeitverkehr und touristischem Verkehr vorgeschlagen.

Der Freizeitverkehr umfasst alle täglichen Fahrten (alltäglicher Verkehr) der Schweizer Bevölkerung zu Freizeit- und Vergnügungszwecken. Diese Reisen sind kürzer, häufiger und finden im gewohnten Umfeld statt.

Der touristische Verkehr umfasst im Gegensatz dazu alle nicht alltäglichen Fahrten der Schweizer Bevölkerung sowie von ausländischen Gästen in der Schweiz. Diese Reisen sind länger, seltener und finden in einem ungewohnten Umfeld statt.

Mit dem Postulat wurde neben der Definition auch eine systematische Erfassung des touristischen Verkehrs gefordert. Da zum touristischen Verkehr gemäss obenstehender Definition in der Schweiz keine Daten vorliegen, wurde diese wie folgt erfasst: In einem ersten Schritt wurde die Datenlandschaft geprüft. Danach wurden anhand von Sekundärstatistiken unterschiedliche Mengengerüste zum Tourismusverkehr berechnet und unter Berücksichtigung ihrer Vor- und Nachteile diskutiert. Das Ergebnis ist eine begründete Auswahl eines Mengengerüsts, das für eine differenzierte Beschreibung des touristischen Verkehrs innerhalb der Landesgrenzen der Schweiz gut geeignet ist. Anhand dieses Mengengerüsts kann die verkehrliche Bedeutung des touristischen Verkehrs ausgewiesen werden. Das Schätzverfahren basiert im Grundsatz auf den Datensätzen des MZMV, der Erhebung zum Alpen- und Grenzquerenden Personenverkehr (A+GQPV) sowie der Statistik zu den Charter- und Linienverkehren der Zivilluftfahrt und dem Tourismus Monitor Schweiz (TMS). Um die Struktur des Tourismusverkehrs auszuweisen und die Berechnungssystematik festzulegen, wurden vorpandemische Datenstände aus dem Jahr 2015 ausgewählt, da die aktuellen Datenstände zum Jahr 2021, durch die Massnahmen gegen die Coronapandemie beeinflusst sind.

Abgrenzung des touristischen Verkehrs

	Touristischer Verkehr 	Alltagsmobilität 
	<u>ungewohnt, selten, lang</u>	<u>gewohnt, oft, kurz</u>
Ausbildung / Arbeit	Eine Schul- oder Geschäftsreise machen	In die Schule oder zur Arbeit gehen
Freizeit	Ferien oder Tagesausflüge weg von zu Hause	Ins Kino oder zum Sport gehen
Andere Zwecke	Ein Shopping-Wochenende in Paris verbringen	Die alltäglichen Einkäufe erledigen

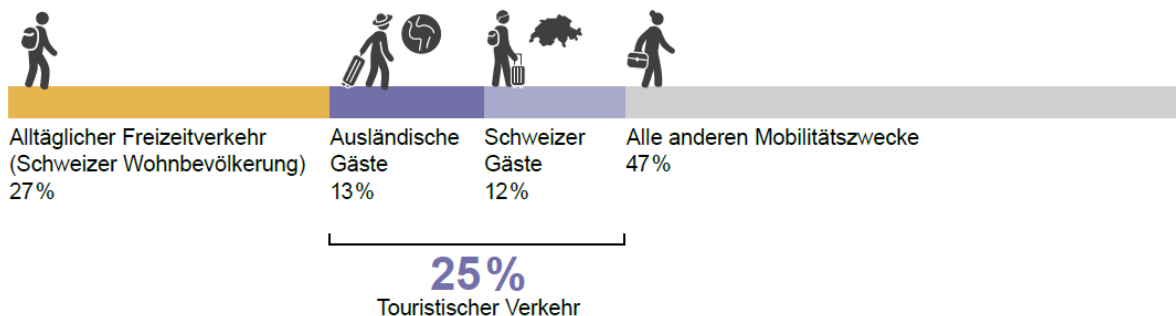
↓	
Tagestourismus	Übernachtungstourismus
Länger als 3 Stunden (inkl. An-/Abreise)	1 bis 365 Übernachtungen
Seltener als einmal wöchentlich	Seltener als einmal wöchentlich
Ungewohntes Umfeld: Selbsteinschätzung oder Aktivität ist mindestens 82 km von Wohnort entfernt	Ungewohntes Umfeld: Selbsteinschätzung

Gemäss Schätzung entfällt mehr als die Hälfte der Verkehrsleistungen, die jedes Jahr auf Schweizer Boden erbracht werden, auf den Tourismus und die Freizeit. Dazu gehören, neben dem alltäglichen Verkehr, auch alle Fahrten mit Übernachtungen der Wohnbevölkerung sowie der Einreiseverkehr, der Verkehr vor Ort und der Transitverkehr ausländischer Gäste.

Der Anteil des Freizeitverkehrs der Schweizer Bevölkerung am Tourismusverkehr (Schweizer Bevölkerung und ausländische Gäste) im Verhältnis zum Gesamtverkehr wird wie folgt geschätzt.

Freizeitverkehr und touristischer Verkehr

Anteile am gesamten Personenverkehr der Schweiz (Schätzung 2015)



Die wichtigsten Ergebnisse für den touristischen Verkehr werden in Kapitel 3 vorgestellt.

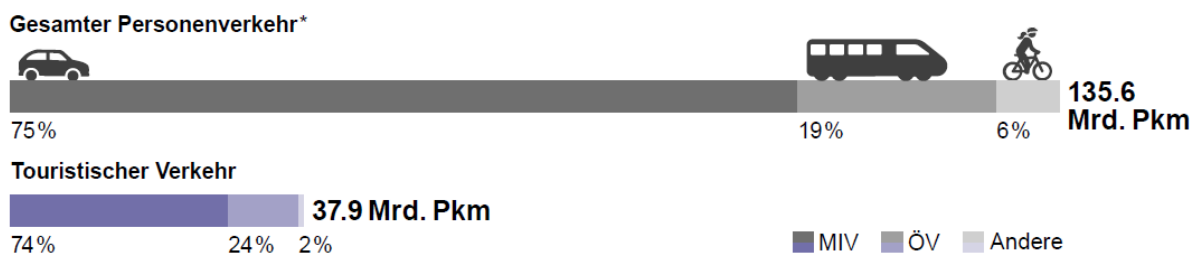
3 Ergebnisse und Analyse

3.1 Der touristische Verkehr in der Schweiz

Auf der Basis der Statistiken aus dem Jahr 2015 werden in der Schweiz 265 Millionen touristische Reisen pro Jahr geschätzt. Dies entspricht einer Distanz von insgesamt **37.9 Milliarden Personenkilometern** (Mrd. Pkm) pro Jahr in der Schweiz. Davon entfallen 40 % auf die Schweizer Wohnbevölkerung und 60 % auf die Touristinnen und Touristen aus dem Ausland (inklusive Transitverkehr) in der Schweiz.

Leistungsbezogener Modalsplit

Verkehrsleistung in Milliarden Personenkilometer (Pkm) nach Verkehrsmittel (Schätzung Jahr 2015)



*Für die Reisen aus dem Ausland sind 5.5 Mrd. Pkm für den MIV in der Destination berechnet, die in der Verkehrsstatistik des BFS nicht enthalten sind.

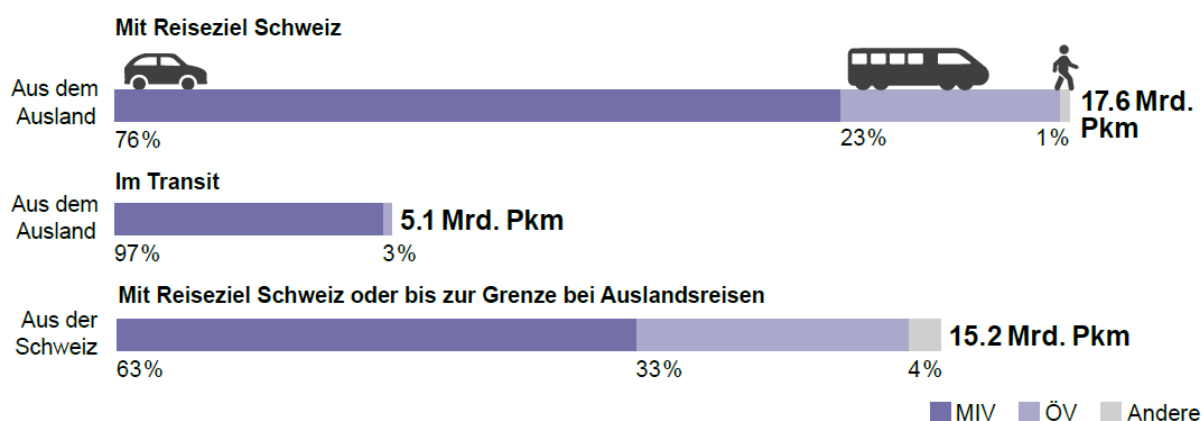
Die Verkehrsleistung im Tourismusverkehr teilt sich zu 74 % auf den MIV, zu 24 % auf den öV und zu 2 % auf die restlichen Verkehrsmittel auf.

Insgesamt ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs am touristischen Verkehr deutlich höher als am Gesamtverkehr (24 % vs. 19 %).

Die Schweizer Wohnbevölkerung verwendet im touristischen Verkehr zu einem Drittel den öV. Die ausländischen Touristinnen und Touristen, die die Schweiz als Ziel ihrer Reise haben, nutzen den öV zu 23 % und diejenigen, die im **Transit die Schweiz durchqueren, lediglich zu 3 %.**

Leistungsbezogener Modalsplit im touristischen Verkehr

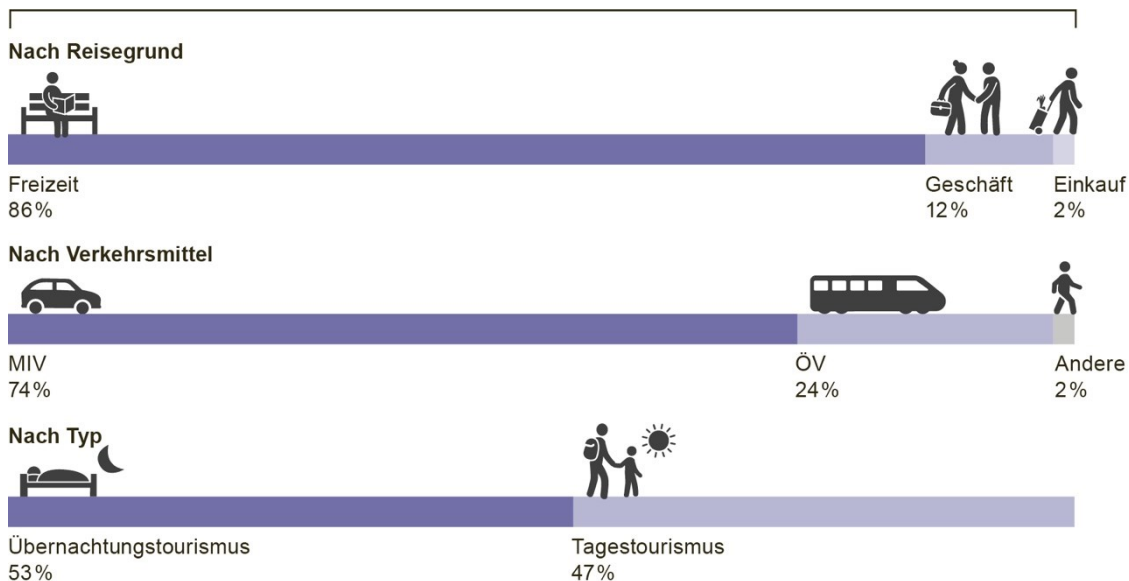
Verkehrsleistung in Milliarden Personenkilometer (Pkm) nach Verkehrsmittel (Schätzung Jahr 2015)



Die Verkehrsleistung des touristischen Verkehrs teilt sich **etwa hälftig auf die Typen Tages und Übernachtungstourismus auf.**

Verkehrsleistung im touristischen Verkehr

37.9 Mrd.
Personenkilometer*



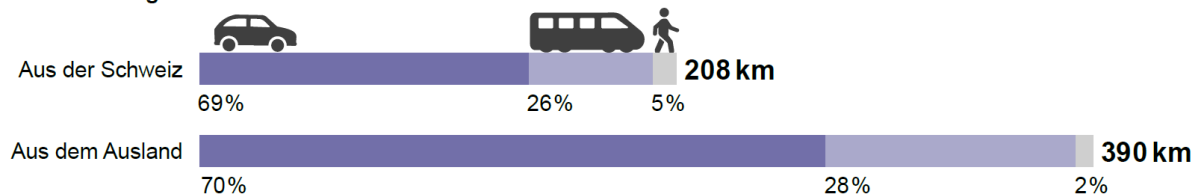
*das entspricht 25% des gesamten Verkehrsaufkommens in der Schweiz

Betrachtet man ausschliesslich den Modal Split bei touristischen Reisen mit Zweck «Freizeit» (Urlaubs- und Tagesausflüge), so ist ein deutlicher Unterschied im Modal Split der ausländischen Touristinnen und Touristen zu beobachten. Während ausländische Touristinnen und Touristen, die in der Schweiz übernachten, einen besonders hohen öV-Anteil aufweisen (28 %), ist dieser bei Tagesausflügen mit einem Anteil von 4 % sehr niedrig.

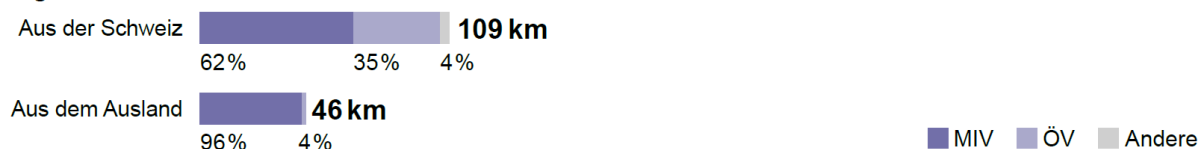
Tages- und Übernachtungstourismus (nur für Reisen in der Freizeit)

Durchschnittliche Reisedistanz pro Reise in Kilometer von Touristinnen und Touristen für Freizeitzwecke (Schätzung Jahr 2015)*

Übernachtungstourismus



Tagestourismus



*keine Arbeits- oder Einkaufsreisen

3.2 Herausforderungen für die Verkehrspolitik

Die Ergebnisse der Definition und Schätzung des touristischen Verkehrs in der Schweiz bestätigen weitgehend dessen Bedeutung im Verhältnis zum Gesamtverkehr in der Schweiz. Ein Viertel des Verkehrs in der Schweiz wird für touristische Zwecke zurückgelegt, je zur Hälfte von der Schweizer Bevölkerung und von ausländischen Gästen.

Während der touristische Verkehr mit 24 % einen verhältnismässig hohen öV-Anteil aufweist, besteht ein ungenutztes Potenzial bei Tagesausflügen aus dem Ausland. Hier beträgt der öV-Anteil nur vier Prozent. Der öV-Anteil im Transitverkehr beträgt lediglich drei Prozent.

Die Schwierigkeit, bessere öV Angebote für den touristischen Verkehrs zu entwickeln, ist auf folgende Gründe zurückzuführen:

- räumlicher und zeitlicher Charakter (Strecken, Distanzen Verkehrsmittel und Häufigkeit variieren stark);
- einige Reiseziele sind nicht ausreichend gut an den öffentlichen Verkehr angebunden;
- rund 60 % des Verkehrs wird von ausländischen Gästen erzeugt, zu deren Mobilitätsverhalten nur wenige Informationen vorliegen;
- ein Viertel des touristischen Verkehrs durch ausländische Gäste ist Transitverkehr. Hier gibt es wenige attraktive Alternativen zur Strasse und kaum direkte Einflussmöglichkeiten.

4 Der Handlungsspielraum des Bundes

4.1 Aktualisierungen der Berechnung des touristischen Verkehrs

Mit der vorliegenden Definition Methodik ist es bei Bedarf nun möglich, die Daten für den touristischen Verkehr alle fünf Jahre zu aktualisieren. Eine Aktualisierung würde anhand der Erhebungen A+GQPV und MZMV erfolgen, die gleichzeitig alle fünf Jahre durchgeführt werden. Eine Aktualisierung der vorliegenden Zahlen würde demnach frühestens im Jahr 2027 mit dem Datenstand 2025 möglich sein.

Die regelmässige Aktualisierung hätte den Vorteil, dass die in der Vorstudie benutzte Schätzmethode weiterverwendet und die Datenserie effizient fortgesetzt werden können. Eine solche Aktualisierung ist mit bestehenden Statistiken und Daten des Bundes machbar.

4.2 Intensivierung des Austauschs und des Dialogs zwischen Bundesämtern und Stakeholdern

Dank der Arbeiten in Erfüllung dieses Postulats konnte der Austausch zwischen den Mobilitätsämtern des UVEK und dem SECO sowie der Tourismusbranche verstärkt werden.

Das Schweizer Tourismus Forum 2023 zum Thema «touristische Mobilität» stiess auf grosses Interesse. Weitere Synergien können auch innerhalb der Aktivitäten der Simplon Allianz⁴ entwickelt werden.

Der bestehende Austausch hat sich bewährt und kann weitergepflegt und bei Bedarf ausgebaut werden.

4.3 Bedeutung des öffentlichen Verkehrs

Für den touristischen Verkehr ist ein gutes Angebot im öV ausschlaggebend. Dabei gilt es zwischen dem regionalen Personenverkehr (RPV) mit Erschliessungsfunktion und dem touristischen Verkehr mit Freizeitweck zu unterscheiden. Das RPV-Angebot wird von Bund und Kantone gemeinsam definiert und abgegolten. Der touristische Verkehr ohne Erschliessungsfunktion ist nicht Teil des RPV und wird ohne Bundesbeteiligung erbracht. Dank bestehender Förderprogrammen kann der Bund jedoch gezielt Akzente setzen. Der Bundesrat hat sich bereits zur Bedeutung dieser Förderprogrammen für den Tourismus geäussert, als er die Ablehnung der Mo. Stöckli 21.3743 «*Nachhaltige Entwicklung und Digitalisierung im Tourismus über Innotour stärken*» begründete. Bestehende Förderungen, z. B. im Rahmen der Unterstützung von Verkehrsdrehscheiben (Programm Agglomerationsverkehr) oder des Förderprogramms Innotour können die nachhaltige Mobilität insbesondere beim öV und bei multimodalen Angeboten hinreichend unterstützen.

4.4 Identifizierte Lücken in den Datengrundlagen

In dieser Arbeit wurde ein Schätzverfahren entwickelt, das statistische Eckwerte (MZMV, A+GQPV, TMS) verwendet, die mit begründeten Schätzungen für Anzahl und Länge der Fahrten ergänzt werden, wo keine Daten mit Stichprobenverfahren oder eine abgrenzbare Grundgesamtheit vorliegen.

Während das Volumen des touristischen Verkehrs aus dem Ausland dank der Erhebungen an Grenzübergängen und der Statistiken über Reisende an inländischen Flughäfen gut beziffert und die Aufenthalte dank der Übernachtungsstatistiken geschätzt werden können, gibt es immer noch Lücken hinsichtlich der Mobilität der ausländischen Gäste innerhalb der Schweiz. Entsprechende Angaben können heute nur grob geschätzt werden.

⁴ Länderübergreifender Aktionsplan für klimafreundliche Mobilität in den Alpen ([Simplon Allianz](#)).

5 Schlussfolgerung

Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Schweiz. Attraktive und nachhaltige Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote tragen zur wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit und zur gewünschten räumlichen Entwicklung der Schweiz bei. Dieser Wirtschaftszweig wird in den kommenden Jahren weiterwachsen. In diesem Sinne beurteilt der Bundesrat die erfolgte Definition des touristischen Verkehrs und die weitere systematische Erfassung als nützlich.

Basierend auf den vorliegenden Erkenntnissen kommt der Bundesrat zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Die statistische Unterscheidung zwischen Freizeitverkehr und touristischem Verkehr führt zu genaueren Erkenntnissen über das Verkehrsverhalten in der Schweiz.
- Der Anteil des touristischen Verkehrs am Gesamtverkehr beträgt 25 % des Verkehrsaufkommens. Diese Zahl dürfte weiter steigen.
- Die vorliegende Schätzung für das Jahr 2015 zeigt, dass der öV-Anteil beim touristischen Verkehr höher ist als bei anderen Reisezwecken. Der Anteil beträgt beim touristischen Verkehr 24 % gegenüber 19 % beim Gesamtverkehr.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei touristischen Reisen ohne Ziel in der Schweiz (Transitverkehr) ist mit nur 3 % sehr gering. Hier kurz- und mittelfristig Veränderungen zu bewirken, dürfte schwierig sein.
- Das Verkehrsangebot ist heute vor allem auf den Arbeits- und Ausbildungsverkehr ausgerichtet. Der touristische Verkehr ist weniger planbar und braucht andere Angebotsstrukturen.