

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

Über consultations.ch eingereicht.

9. Oktober 2026

Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45 **Stellungnahme des Schweizer Tourismus-Verbandes**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit im Rahmen der Vernehmlassung zu der *Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45* Stellung nehmen zu dürfen. Der Schweizer Tourismus-Verband STV ist die nationale tourismuspolitische Dachorganisation mit über 500 Mitgliedern, darunter rund 40 schweizerischen Branchen- und Fachverbänden des Tourismus mit insgesamt rund 30'000 touristischen Leistungserbringern. Als Vertreter des viertgrössten Exportsektors der Schweizer Wirtschaft setzen wir uns für optimale politische Rahmenbedingungen für die Schweizer Tourismuswirtschaft ein.

Zusammenfassung Position STV

Der STV begrüsst die verkehrsträgerübergreifende und langfristige Ausrichtung von Verkehr '45 grundsätzlich.

Aus Sicht des STV sind insbesondere folgende Punkte zentral:

- Die grosse und künftig weiter zunehmende Bedeutung des Freizeit- und Tourismusverkehrs muss sich angemessen in der langfristigen Infrastrukturplanung niederschlagen.
- Saisonale und zeitliche Nachfragespitzen, die Erreichbarkeit der Tourismusregionen sowie die gesamte touristische Reisekette einschliesslich der ersten und letzten Meile sind konsequent zu berücksichtigen.
- Der grenzüberschreitende Verkehr und die internationale Erreichbarkeit des Tourismusstandorts Schweiz muss angemessen einbezogen werden.
- Die Weiterführung des zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds wird unterstützt.

1. Allgemeine Würdigung

Der STV begrüsst die Absicht des Bundes, die langfristige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur verkehrsträgerübergreifend zu betrachten und die Investitionen in Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr stärker aufeinander abzustimmen. Eine leistungsfähige, zuverlässige und gut vernetzte Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit und die nachhaltige Entwicklung des Tourismusstandorts Schweiz. Der STV anerkennt insbesondere, dass mit Verkehr '45 eine langfristige Gesamtsicht verfolgt wird und die Finanzierung der Bahninfrastruktur weiter gestärkt werden soll. Gleichzeitig ist aus Sicht des STV sicherzustellen, dass sich die grosse und künftig weiter zunehmende Bedeutung des Freizeit- und Tourismusverkehrs auch angemessen in der langfristigen Infrastrukturplanung niederschlägt.

2. Tourismus- und Freizeitverkehr konsequent in der Infrastrukturplanung berücksichtigen

Mehr als die Hälfte des gesamten Personenverkehrs entfällt auf Freizeit- und Tourismuszwecke. Der touristische Verkehr allein macht schätzungsweise rund 25 Prozent aus. Auch für den öffentlichen Verkehr ist dieses Segment von erheblicher Bedeutung: Rund 24 Prozent der touristischen Verkehrsleistung werden mit dem öffentlichen Verkehr erbracht, gegenüber rund 20 Prozent der gesamten Verkehrsleistung in der Schweiz.

Die Bedeutung des Freizeitverkehrs dürfte künftig weiter zunehmen. Gemäss den Verkehrsperspektiven 2050 steigt die gesamte Personenverkehrsleistung zwischen 2017 und 2050 um rund 11 Prozent. Die Zahl der Freizeitwege nimmt im gleichen Zeitraum hingegen um 41 Prozent zu, während die Arbeitswege um 13 Prozent zurückgehen. Damit verschiebt sich die Verkehrsnachfrage langfristig weiter weg vom klassischen Pendlerverkehr hin zu anderen Verkehrszwecken.

Diese Entwicklung wird in den verkehrspolitischen Grundlagen des Bundes grundsätzlich anerkannt. Insbesondere die Perspektive BAHN 2050 trägt den spezifischen Anforderungen ländlicher und touristischer Räume Rechnung. Sie sieht unter anderem eine nachfragegerechte Erschliessung von Tourismuszentren sowie flexible und teilweise saisonal differenzierte Angebote vor. In den Unterlagen zu Verkehr '45 ist jedoch nur beschränkt erkennbar, wie sich diese strategischen Zielsetzungen in der konkreten Bewertung und Priorisierung der Infrastrukturentwicklung niederschlagen. Dies betrifft insbesondere die besonderen Nachfragemuster touristischer Regionen.

Der touristische Verkehr unterscheidet sich teilweise wesentlich vom alltäglichen Pendlerverkehr. Die Nachfrage konzentriert sich häufig auf Wochenenden, Feiertage, Ferienzeiten oder einzelne Saisonperioden. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hält fest, dass Tourismusregionen trotz vergleichsweise geringer durchschnittlicher jährlicher Verkehrsbelastung mit schwer zu bewältigenden Spitzen im Tourismusverkehr konfrontiert sein können.

Solche Belastungsspitzen können sowohl auf der Strasse als auch im öffentlichen Verkehr auftreten. Gerade in Tourismusregionen reicht es deshalb nicht aus, Infrastrukturbedürfnisse allein anhand durchschnittlicher Verkehrsbelastungen oder klassischer werktäglicher Spitzen zu beurteilen. Vielmehr müssen auch saisonale und zeitlich konzentrierte Nachfragespitzen angemessen berücksichtigt werden. Dieser Ansatz entspricht auch dem Grundsatz einer nachfrageorientierten Infrastrukturentwicklung. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) hält in seiner Stellungnahme zu Verkehr '45 fest, dass sich der Ausbau konsequent an der

Nachfrage orientieren soll und Nachfrageschwankungen im Planungsprozess methodisch zu berücksichtigen sind. Aus Sicht des STV gilt dies in besonderem Masse für Tourismusregionen mit ausgeprägten saisonalen und zeitlichen Verkehrsspitzen.

Der STV erwartet deshalb, dass in der weiteren Planung nachvollziehbar berücksichtigt wird, wie diese spezifischen Nachfragemuster, die Erreichbarkeit touristischer Regionen sowie die regionalwirtschaftliche Bedeutung entsprechender Verkehrsverbindungen in die langfristige Infrastrukturentwicklung einfließen.

3. Gesamte touristische Reisekette verkehrsträgerübergreifend betrachten

Für den Tourismus ist nicht allein die Leistungsfähigkeit einzelner Verkehrsachsen entscheidend. Aus Sicht der Gäste zählt vielmehr die gesamte Reisekette von der internationalen oder nationalen Anreise bis zur Destination und zur letzten Meile vor Ort.

Eine attraktive touristische Mobilität setzt deshalb voraus, dass Fernverkehr, Regionalverkehr, Busangebote, Seilbahnen, Strasseninfrastruktur und weitere Mobilitätsangebote gut aufeinander abgestimmt sind. Besonders wichtig sind funktionierende Umsteigebeziehungen sowie die erste und letzte Meile. Gerade in ländlichen und alpinen Tourismusregionen entscheidet häufig nicht die Hauptverkehrsachse allein über die Qualität der Erreichbarkeit, sondern das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel. Verkehrsdrehscheiben spielen deshalb eine zentrale Rolle. Sie ermöglichen die effiziente Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger und können wesentlich dazu beitragen, die gesamte touristische Reisekette attraktiver und nachhaltiger zu gestalten.

Der STV begrüsst in diesem Zusammenhang, dass Verkehr '45 auch Mittel für Seilbahnanlagen vorsieht. Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion übernehmen in Berg- und Tourismusregionen eine wichtige Funktion als Teil des öffentlichen Verkehrs. Ihre Rolle als Bindeglied zwischen dem übergeordneten Verkehrsnetz und den touristischen Destinationen sollte auch in der weiteren Planung konsequent mitgedacht werden.

Darüber hinaus kommt der internationalen Erreichbarkeit des Tourismusstandorts Schweiz eine besondere Bedeutung zu. Der STV begrüsst, dass Verkehr '45 grenzüberschreitende Infrastrukturmassnahmen berücksichtigt und beispielsweise auch eine mögliche Direktverbindung Schweiz–London erwähnt. Aus Sicht des STV sollte die internationale Erreichbarkeit bei der weiteren Planung und Priorisierung jedoch noch stärker und systematisch berücksichtigt werden. Entscheidend ist dabei eine durchgängige Betrachtung der Reisekette über Verkehrsträger und Landesgrenzen hinweg. Rund ein Drittel der touristischen Verkehrsleistung in der Schweiz steht gemäss Untersuchungen des Bundes im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Verkehrsflüssen mit den Nachbarregionen. Gute grenzüberschreitende Bahnverbindungen und leistungsfähige Anschlüsse an die europäischen Verkehrsnetze sind deshalb integraler Bestandteil der touristischen Erreichbarkeit.

4. Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig sichern

Das heute bis 2030 befristete Mehrwertsteuerpromille soll gemäss der Vorlage verlängert werden und dem BIF bis 2045 zusätzliche Einnahmen von rund 8 Milliarden Franken verschaffen. Der STV unterstützt die Weiterführung des zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds.

Eine leistungsfähige Bahninfrastruktur ist sowohl für die Bevölkerung und die Wirtschaft als auch für den Tourismus von grosser Bedeutung. Die langfristige Weiterentwicklung des Bahnangebots setzt deshalb eine verlässliche und ausreichende Finanzierung voraus.

Gerade angesichts der erwarteten Verkehrsentwicklung und des erheblichen Investitionsbedarfs ist es aus Sicht des STV richtig, die Finanzierung des BIF langfristig zu stärken. Gleichzeitig müssen die verfügbaren Mittel wirkungsvoll eingesetzt werden und den unterschiedlichen verkehrlichen Bedürfnissen der Schweiz angemessen Rechnung tragen.

5. Fazit

Eine leistungsfähige, vernetzte und langfristig finanzierte Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für einen wettbewerbsfähigen Tourismusstandort Schweiz. Der STV begrüsst deshalb die Stossrichtung von Verkehr '45, erwartet jedoch, dass die wachsende Bedeutung und die besonderen Anforderungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs in der weiteren Planung und Priorisierung noch konsequenter berücksichtigt werden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Philipp Niederberger
Direktor



Samuel Huber
Leiter Politik