

## ASTAG-Schriftenreihe: Masterplan Personen- beförderung – Vorfahrt für den Reisebus!



***Engagiert. Sicher. Ans Ziel.***

ASTAG-Schriftenreihe Nr. 4  
1. Auflage  
13. August 2014

© ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Wölflistrasse 5  
3006 Bern

031 370 85 85  
[astag@astag.ch](mailto:astag@astag.ch)  
[www.astag.ch](http://www.astag.ch)

## Masterplan Personenbeförderung – Vorfahrt für den Reisebus!

**Für Wirtschaft, Bevölkerung und Tourismus ist der private Reisebus (Reisecar, Car) unentbehrlich. Der Grund sind seine qualitativen Stärken wie Komfort, Sicherheit und Flexibilität sowie eine hervorragende Ökobilanz. Dennoch liegt der Fokus der Verkehrspolitik in der kollektiven Personenbeförderung sehr einseitig auf dem Öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse. Daraus resultiert eine Ungleichbehandlung zulasten der privaten Reisebusbranche. Eine effiziente, bedürfnisgerechte Mobilität beruht jedoch auf dem bestmöglichen Zusammenspiel aller Verkehrsträger. Die ASTAG und ihre Fachgruppe Car (Car Tourisme Suisse) fordern deshalb die Umsetzung eines Masterplans Personenbeförderung. Damit sollen die Rahmenbedingungen zugunsten der Reisebusbranche verbessert werden.**

Stefan Huwyler / André Kirchhofer

### 1. Ausgangslage

Der Reisebus fährt nach überall. Ob Konzert, Christkindmarkt, Sportevent, Städtrip oder Badeferien am Mittelmeer – jedes Ziel liegt am Weg. Sicher und flexibel zu erreichen, umweltschonend und mit höchstem Komfort. Reisebusse, in der Deutschschweiz meistens Car oder Reisecar genannt, sind deshalb das ideale Verkehrsmittel für Gruppenreisen, für Vereins- oder Geschäftsausflüge, zunehmend aber auch für Individualreisende auf Fernlinien. Tourismus und Freizeitverkehr profitieren davon enorm. Ebenso darf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Reisebusbranche nicht unterschätzt werden.

Dennoch findet der Reisebus in der Verkehrspolitik kaum Beachtung. Die Diskussion, allzu häufig von ideologischen Denkbarrieren geprägt, verläuft fast ausschliesslich entlang der

Trennlinie zwischen Motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Öffentlichem Verkehr (öV), der mit Eisenbahn und Postauto gleichgesetzt wird. Dazwischen gab es bisher wenig Raum für eine «dritte Kraft» im Bereich der Personenbeförderung. Als «kollektives Verkehrsmittel» und damit Alternative zu Bahn, öffentlichem Bus und Flugzeug wurde der Reisebus schlichtweg ausgeblendet.

In Städten wie Luzern, Basel, Bern oder Interlaken sind mittlerweile sogar Tendenzen zur Aussperrung von Reisebussen feststellbar. Mit der Aufhebung von Halteplätzen und einem restriktiven Verkehrsregime wird die Zufahrt in die Zentren massiv erschwert, fast überall fehlt es an einer angemessenen Infrastruktur für das Ein-, Aus- und Umsteigen von Passagieren. Ein Indiz für das Desinteresse bzw. mangelnde Problembewusstsein sind zudem verschiedene po-

litische Vorstösse im National- und Ständerat, die ohne jede Chance blieben. Abgelehnt wurde insbesondere ein nationales Konzept für den Bau von Car-Terminals<sup>1</sup> sowie die Abschaffung der Mineralölsteuer für Reisebusse.<sup>2</sup>

Demgegenüber geniesst der öV – vor allem im Schienenverkehr – eine einzigartige Vorzugstellung. Die Finanzierung der Infrastruktur wurde mit einem neuen Fonds (FABI/BIF) langfristig geregelt, für den Betrieb fließen jährlich staatliche Subventionen in Milliardenhöhe. Gemeinsam ist sämtlichen Bestrebungen, dass Optimierungsmöglichkeiten mit dem Reisebus kaum berücksichtigt werden.

Somit verfährt die Verkehrspolitik für den kollektiven Personenverkehr sprichwörtlich in einleisigen Bahnen. Im Interesse von Wirtschaft, Tourismus und Bevölkerung ist es jedoch analog dem «Masterplan Güterverkehr und Logistik»<sup>3</sup> zwingend notwendig, eine Gesamtstrategie aus multimodaler Sicht zu entwickeln – unter Einbezug des Reisebusses.

## 2. Fakten/Zahlen

Der Trend für den Personenverkehr ist wie auch für den Güterverkehr eindeutig. Alle Prognosen gehen von einem massiven Wachstum aus. Bis 2013 rechnet das Bundesamt für Raumentwicklung mit einer Zunahme von 25 Prozent. Das Verkehrsmittel Nr. 1 ist dabei das Auto – mit grossem Abstand. Dahinter folgen Eisenbahn

und Autobusse. Aber die Entwicklung zeigt auch bei den Reisebussen laufend nach oben, wie aus den Zahlen der letzten Jahre hervorgeht:

- In der Schweiz legen Reisebusse aktuell rund 124 Mio. Fahrzeugkilometer (2012) pro Jahr zurück. Das ist eine Steigerung von 33 Prozent innert zehn Jahren (2002: 93 Mio.).
- Ein konstantes Wachstum resultierte auch bei der Verkehrsleistung. Von 2,0 Mia. (2002) nahmen die Personenkilometer um 30 Prozent auf 2,6 Mia. (2012) zu.
- Entsprechend hoch ist die Zunahme bei der Zahl der beförderten Passagiere von 23 Mio. (2002) auf 31 Mio. (2012). Hier beträgt das Plus rund 34 Prozent. Bemerkenswert ist vor allem, dass die Aufwärtstendenz seit 2006 ungebrochen anhält – nach einer Stagnation bzw. einem mehrjährigen Rückgang um die Jahrtausendwende.
- Das gleiche gilt für die Zahl der in der Schweiz immatrikulierten Reisebusse, die von 2060 (2002) auf 2748 (2012) stieg.<sup>4</sup>

Im direkten Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln (Modal Split) kommt der Reisebus immerhin auf einen Anteil von 2,9 Prozent an der gesamten Verkehrsleistung (Personenkilometer). Bemerkenswert ist jedoch, dass demgegenüber der Anteil an den Fahrleistungen (Fahrzeugkilometer) nur gerade 0,2 Prozent ausmacht (Jahr 2012). Reisebusse tragen somit bei relativ geringer Gesamtfahrdistanz verhältnismässig

1 Christian Wasserfallen, Postulat 13.3607 «Car-Terminals. Verbesserung der Infrastruktur für Reisebusse und den öffentlichen Verkehr», 21. Juni 2013.

2 Christophe Darbellay, Motion 12.3610 «Förderung des Reisebusverkehrs durch Abschaffung oder Reduktion der Mineralölsteuer», 15. Juni 2012.

3 André Kirchhofer, Masterplan Güterverkehr und Logistik (ASTAG-Schriftenreihe Nr. 1), Bern 2013.

4 BFS, Leistungen des privaten Personenverkehrs auf der Strasse. Methodenbericht 2013 (Zeitreihe bis 2012), Neuenburg 2014, S. 15.

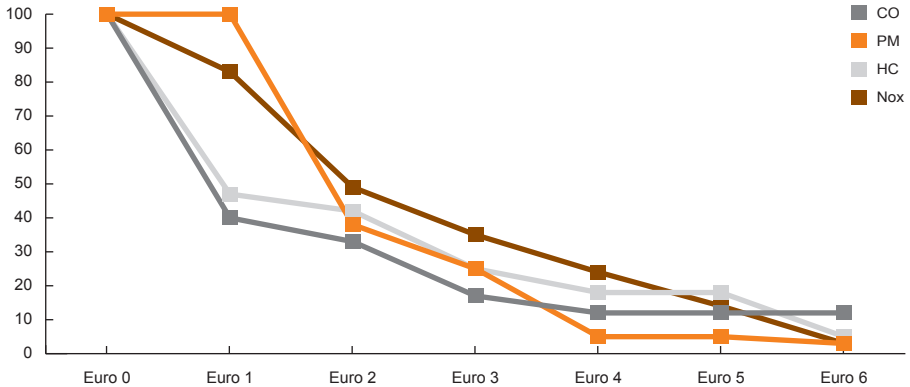


HOTEL

GRIMSEHL HOSPIZ

Setra

## «Reisebusse sind sicher und mit einer hervorragenden Ökobilanz unterwegs.»



### Hohe Luftqualität

Mit der Entwicklung von neuen Motorentypen (Euro-Normen) haben die Schadstoffemissionen von Reisebussen in den letzten Jahren massiv und kontinuierlich abgenommen (Angaben indexiert).

Quelle: VDA Verband der Busindustrie, Busse – mit Sicherheit umweltfreundlich, Berlin 2010, S. 6.

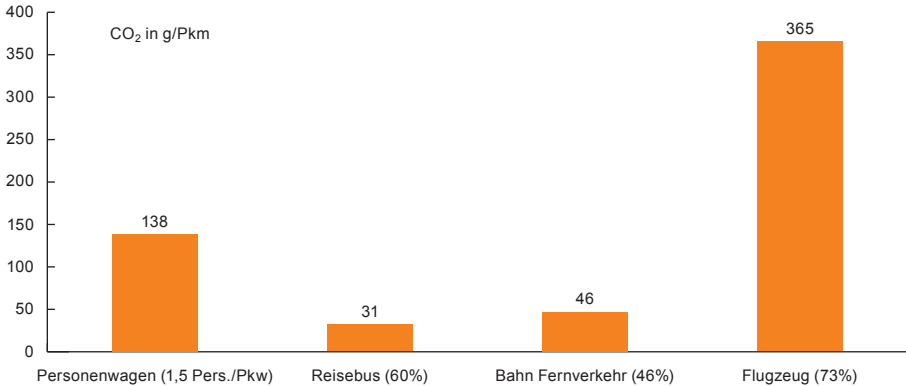
sehr viel zur Mobilität bei. Der Grund ist ihr durchschnittlicher Besetzungsgrad, der mit über 21 Personen (Mittelwert) weit höher ist als im individuellen Personenverkehr auf der Strasse. Selbst bei tieferer Belegung vermag ein Reisebus im Extremfall über 20 Personenwagen zu ersetzen und beansprucht dabei auf der Strasse nur den Platz von 3 Autos. Kurz gesagt: Reisebusse sind äusserst effizient.<sup>5</sup>

Spitzenwerte erreicht der Reisebus auch bezogen auf Umweltverträglichkeit, Energie und Sicherheit. Häufig erscheinen zwar Statistiken, die – teils aus ideologischen Gründen – klar zu-

gunsten des Schienenverkehrs ausfallen. Ebenso werden irreführende Vergleiche angestellt, unter Ausklammerung von wichtigen Kriterien. Grundsätzlich sind Reisebusse jedoch mit einer hervorragenden Ökobilanz, vergleichsweise wenig Energiebedarf pro Kopf und der geringsten Unfallhäufigkeit aller Verkehrsmittel unterwegs.

- Die spezifischen Schadstoffemissionen pro Reisebus haben in den letzten Jahren kontinuierlich und massiv abgenommen. Mit Einführung der Euro-Norm 6 (neueste Emissionsklasse von Nutzfahrzeugen) sank beispielsweise der Ausstoss von Feinstaub (PM) – gegenüber der Euro-Norm 0 – um 97 Prozent. Bei den Kohlewasserstoffen (HC) waren es 95 Prozent, bei den Stickoxiden (NOx) sogar 97 Prozent sowie 98 Pro-

<sup>5</sup> BFS, Leistungen des privaten Personenverkehrs auf der Strasse. Methodenbericht 2013 (Zeitreihe bis 2012), Neuenburg 2014, S. 15.



### Umweltfreundliches Reisen

*Reisebusse haben eine hervorragende Ökobilanz. Ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Personenkilometer sind geringer als bei jedem anderen Verkehrsmittel (Besetzungsquote).*

*Quelle: VDA Verband der Busindustrie, Busse – mit Sicherheit umweltfreundlich, Berlin 2010, S. 7.*

zent beim Kohlenmonoxid (CO). Davon profitierte die Luftqualität enorm.<sup>6</sup>

- Dieselbe positive Entwicklung ist bei den Lärmemissionen zu verzeichnen. Dank immer leiseren Motoren und ruhigeren Reifen sowie strengeren Grenzwerten verursachen Reisebusse je länger desto weniger Lärm.<sup>7</sup>
- Massive Verbesserungen gab es zugleich beim spezifischen Treibstoffverbrauch. Insgesamt ist deshalb der Primär-Energiebedarf von Reisebussen auf vielen Strecken tiefer als bei allen anderen Verkehrsmitteln.

Gemäss neuesten Erhebungen liegt der Verbrauch bei einem einstöckigen Reisebus mit voller Besetzung bei 0,7 Liter Diesel pro Person und 100 Kilometer; bei einem Doppeldecker-Reisebus sind es sogar nur 0,5 Liter. Ein InterCity-Zug kommt je nach Auslastung auf 0,9 bis 2,1 Liter, bei höheren Geschwindigkeiten auf Schnellfahrstrecken auf 1,9 bis 4,7 Liter.<sup>8</sup>

- Die Folge ist ein tiefer CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Der Reisebus ist damit erwiesenermassen das umweltfreundlichste Verkehrsmittel überhaupt.

<sup>6</sup> VDA Verband der Busindustrie, Busse – mit Sicherheit umweltfreundlich, Berlin 2010, S. 6.

<sup>7</sup> Prognos, Umweltpolitische Aspekte des Strassengütertransportes und der Nutzfahrzeuge, Basel 2014, S. 7–21.

<sup>8</sup> Karlheinz Rössler, Broschüre «Der Bus ist der Bahn überlegen», Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e.V., Böblingen 2014, S. 2.

- Reisebusse sind ausserdem das sicherste Verkehrsmittel auf der Strasse und der Eisenbahn durchaus ebenbürtig – obwohl die Infrastruktur mit anderen Verkehrsmitteln geteilt werden muss. In den letzten Jahren nahm die Zahl der Unfälle stetig ab. Insbesondere sind Reisebusse nur zu einem sehr kleinen Teil an Unfällen mit Todesfolge beteiligt. Eine tragi-

sche Ausnahme, die nicht verschwiegen werden darf, war leider das schwere Car-Unglück vom Januar 2012 im Wallis mit 28 Todesopfern infolge einer Verkettung von höchst unglücklichen Umständen. Trotzdem: In langfristiger Sicht ist die Sicherheit von Reisebussen vergleichsweise sehr hoch.

Fahrzeugtyp	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Personenwagen	156	136	129	119	104	103
Motorräder	83	78	67	68	74	55
Fahrräder	27	54	33	37	28	17
Lastwagen/Sattelschlepper	4	2	2	1	1	3
Reisebus	0	0	2	1	31	0

### Hohe Verkehrssicherheit

*Im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln auf der Strasse gibt es bei Unfällen von privaten Reisebussen am wenigsten getötete Personen. Zudem nimmt auch die Anzahl Unfälle mit Beteiligung von Reisebussen seit Jahren ab.*

*Quelle: ASTRA, Strassenverkehrsunfallstatistik 2013, Bern.*

Zu erwähnen ist ferner die volkswirtschaftliche Bedeutung der Reisebusbranche. Vor allem der Tourismus ist untrennbar damit verbunden. Zahlreiche Freizeitangebote wären ohne Reisebusse gar nicht denkbar.

- In der Schweiz gibt es ca. 500 Unternehmen, die in der Personenbeförderung mit Reisebussen aktiv sind. Vier Fünftel sind Mitglied der ASTAG bzw. der Fachgruppe Car (Car Tourisme Suisse).
- Ein grosser Teil der Unternehmen sind sogenannte «Mischbetriebe» mit weiteren unentbehrlichen Transportdienstleistungen zugunsten von Wirtschaft und Bevölkerung. Dazu gehören Linienverkehre, Taxidienste sowie vor allem der Gütertransport in allen Sparten.
- Insgesamt ist die Branche sehr kleinteilig organisiert, wobei ein deutliches KMU-Gepräge dominiert. Die meisten Schweizer Reisebusunternehmen, konkret 67 Prozent, sind Kleinbetriebe mit bis zu 5 Fahrzeugen. Rund 24 Prozent verfügen über 6 bis 15 Reisebusse, bei 8 Prozent sind es bis zu 40 Fahrzeuge. Nur rund 1 Prozent haben eine Flotte, die mehr als 20 Cars umfasst.





- Dennoch wird gesamthaft ein beachtlicher Umsatz von über 500 Mio. Franken pro Jahr erwirtschaftet. Für die (oftmals touristischen) Destinationen in der Schweiz ist dabei von besonderem Interesse, dass Reisebus-Gäste am Zielort durchschnittlich über 40 Prozent mehr Geld ausgeben als andere Touristen. Zur direkten Wertschöpfung der Reisebusbranche muss folglich auch ein hoher indirekter Nutzen hinzugezählt werden.
- Eindrücklich sind auch die Angaben zur Beschäftigung. Rund 10000 Fahrerinnen und Fahrer sowie Angestellte in Werkstatt, Administration und Management arbeiten bei Schweizer Reisebusunternehmen. Positiv für den Arbeitsmarkt ist auch, dass hier zahlreiche Teilzeitangestellte, ältere Arbeitnehmende und Quereinsteiger tätig sind. Dazu kommen Tausende weiterer Arbeitsplätze, die direkt oder indirekt von der Branche abhängen, so etwa bei Fahrzeugherstellern, Werkstätten und im Tourismus.<sup>9</sup>
- Reisebusse sind extrem flexibel. Fast jedes Ziel ist erreichbar. Der Car fährt nach überall, direkt, von Haustür zu Haustür, ohne Umsteigen. Ein Hindernis sind je nachdem nur die Strasseninfrastruktur sowie (vorab im Ausland) staatlich vorgegebene Zufahrtsbeschränkungen.
- Nebst der örtlichen Flexibilität ist auch die zeitliche Flexibilität einzigartig. Es gibt keinen starren Fahrplan. Sondern der Reisebus fährt immer, auf Wunsch der Kunden, so pünktlich wie möglich.
- Im Reisebus haben alle Fahrgäste ihren vorreservierten Sitzplatz. Ein Gedränge beim Einsteigen ist nicht nötig. Auch grössere Gruppen können dank grosszügigen Platzverhältnissen angenehm zusammen reisen.
- Der Komfort von modernen Reisebussen lässt keine Wünsche offen. Gepflegtes Interieur mit Klimaanlage, heller Beleuchtung und bequemen Sitzen, Verpflegungsmöglichkeiten an Bord, TV-/Radiosysteme, WiFi, Toilette – für ein entspanntes und eindrucksvolles Reiseerlebnis ist gesorgt. Je nach Fahrzeug werden auch gehobeneren Ansprüche erfüllt.

Doch die herausragende Bedeutung der Schweizer Reisebusbranche erschliesst sich nicht allein aus blossen Zahlen zu Verkehrsleistung, Umweltbilanz und Wirtschaft. Mindestens ebenso wichtig sind die eigentlichen Vorzüge und Stärken des Reisebusses, die ihn im Wettbewerb mit anderen Verkehrs- und Reisemitteln zu einer attraktiven und beliebten Variante machen. Dazu kommt nicht zuletzt die hohe Qualität der angebotenen Dienstleistungen.

- Mit dem Reisebus sind ganz unterschiedliche Angebote möglich. Das Spektrum reicht von Fahrten und Rundreisen mit ausländischen Gästen ab Bahnhöfen und Flughäfen (Incoming-Geschäft) bis zu Ausland- und Ferienreisen von Schweizer Standorten aus (Outgoing-Geschäft). Dazwischen liegen weitere wichtige Tätigkeitsfelder und Nischenprodukte wie etwa Pauschal- und Erlebnisreisen, Auftragsfahrten (Firmen, Schulen, Vereine etc.), Besuche von Events, Konzerten und Sportanlässen, Seniorenausflüge, Jassfahrten usw. Viele Unternehmen konzentrieren sich dabei auf ein oder zwei

---

<sup>9</sup> Alle Zahlen aus: ASTAG, Imagebroschüre «Der Car fährt nach überall», Bern 2010.

Bereiche. Gemeinsam ist allen Fahrten, dass die spezifischen Bedürfnisse der Kunden wie bei keinem anderen Verkehrsmittel berücksichtigt werden können – von der einfachen Fahrt bis zum Komplettprogramm.

- Der Reisebus eignet sich für alle Fahrgäste. Davon profitieren Jung und Alt, Spitzensportler und Menschen mit Handicap, Business und Freizeit. Oft wäre Mobilität gar nicht anders möglich.
- Vor allem ältere Menschen, die alleine keine Reise unternehmen würden, bleiben dank dem Reisebus noch länger mobil. Der Chauffeur agiert dabei auch als Betreuer. Somit erfüllt der Reisebus nicht zuletzt einen sozialen Zweck.

Fazit: Die Bedeutung des Reisebusses ist enorm und wird weiter zunehmen, sowohl in Zahlen gemessen wie auch in qualitativer Hinsicht. Ökobilanz und Sicherheit brauchen keinen Vergleich zu scheuen. Zu den einzigartigen Stärken des Reisebusses gehören ferner Komfort, Flexibilität und sein breites Einsatzspektrum. Der Reisebus bzw. die Reisebusbranche als stark KMU-geprägtes Gewerbe ist damit unentbehrlich für Wirtschaft, Bevölkerung und Tourismus.

### 3. Handlungsbedarf/Probleme

In anderen Ländern in Europa ist die enorme Bedeutung des Reisebusses anerkannt und geschätzt. Als Beleg kann die fortschreitende Integration in übergreifende Verkehrs- und Mobilitätskonzepte angeführt werden. In Deutschland beispielsweise kam es 2013 zu einer Liberalisierung des Linien-Fernverkehrs, was der Reisebusbranche ganz neue Möglichkeiten und Chancen eröffnete. Das Wachstum in diesem Segment ist seither ungebremst.

In der Schweiz hingegen fand bisher keine Öffnung statt. Nach geltendem Recht darf eine Konzession für die regelmässige gewerbmässige Personenbeförderung (Linienverkehr) im Inland nur erteilt werden, wenn keine bestehenden und vom Bund konzessionierten Verkehrsangebote «in ihrem Bestand gefährdet» bzw. keine von der öffentlichen Hand mitfinanzierten Verkehrsangebote «wesentlich konkurrenziert» werden.<sup>10</sup> Anders gesagt: Eisenbahn und Postauto stehen unter einem nahezu unbegrenzten Wettbewerbschutz.

Überhaupt liegt der Fokus von Politik und Behörden bei der sogenannten kollektiven Personenbeförderung allgemein sehr einseitig auf dem Öffentlichen Verkehr. Die Förderung des Personenverkehrs auf der Schiene hat dabei oberste Priorität. Ausdruck davon ist die Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), die vom Volk am 9. Februar 2014 angenommen wurde und Investitionen in die Bahninfrastruktur von 6,4 Mia. Franken bis 2025 vorsieht. Jahr für Jahr fliessen zudem staatliche Subventionen in Milliardenhöhe in betriebliche

---

<sup>10</sup> Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG), Art. 9 Abs. 2 sowie Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) Art. 11 Abs. 1.

Belange. Davon profitiert in starkem Masse auch der öffentliche Personenverkehr auf der Strasse.

Schliesslich gibt es verschiedene gesetzliche Bestimmungen bzw. Regelungen auf lokaler Ebene, die den öV auf der Strasse gegenüber dem Reisebus einseitig bevorzugen. Beispiele sind unter anderem:

- Befreiung von der Mineralölsteuer (Mineralölsteuergesetz, Art. 17 Abs. 3)
- Vorfahrtsrecht zu Bahnhöfen und öffentlichen Anlagen
- eigene Busspuren in Städten und Gemeinden
- separate Ruhezeitvorschriften für Chauffeure (Arbeitszeitgesetz)

Ungeachtet seiner hohen Bedeutung für Wirtschaft, Bevölkerung und Tourismus hat der Reisebus in der Schweiz somit mit gewichtigen Nachteilen zu kämpfen. Im Vergleich mit dem öV (auf der Strasse) muss sogar von einer eigentlichen Ungleichbehandlung gesprochen werden. Konkret äussert sich dies wie folgt:

### Infrastruktur

Anders als beim Öffentlichen Verkehr werden kaum Mittel in die Infrastruktur für den privaten Reisebus investiert. Zum Teil fehlt schlichtweg auch der politische Wille zu dessen Einbezug in übergeordnete Verkehrs- und Mobilitätskonzepte. Neuestes Beispiel ist eine öV-Strategie des Bundesamts für Verkehr (BAV) bis 2030.<sup>11</sup> Die negative Folge sind erhebliche Mehraufwände im täglichen Betrieb von Reisebus-Unternehmen.

- **Erschwerte Zufahrten:** Reisebusse können immer häufiger nicht direkt an ihren Zielort gelangen. Mit baulichen Massnahmen wie etwa der Aufhebung von Halteplätzen und/oder einem restriktiven Verkehrsregime wird die Zufahrt zu Städtezentren, Halteplätzen, Bahnhöfen, aber auch Seilbahnstationen, Konzerthallen und Stadien massiv erschwert oder sogar blockiert. So plant Luzern, den stark frequentierten Schwanenplatz für Cars ganz zu sperren. Die Flexibilität als eine grosse Stärke des Reisebusses wird damit massiv eingeschränkt.
- **Fehlende/schlecht ausgebaute Car-Terminals:** In vielen grösseren Städten im Ausland gibt es spezielle Terminals für die Ankunft und Abfahrt von Reisebussen. Die Infrastruktur umfasst dabei genügend Halteplätze für die Fahrzeuge, überdachte Ein- und Aussteigezonen, grosszügige Wartehallen mit Verpflegungsmöglichkeiten und sanitärischen Einrichtungen sowie Parkmöglichkeiten für private Autos. Häufig handelt es sich um modernste Anlagen auf einem Top-Niveau. In der Schweiz hingegen verzichtete die öffentliche Hand bisher fast überall auf den Bau von Car-Terminals. Stattdessen oblag es privater Initiative, für eine geeignete Infrastruktur zu sorgen. In Bern etwa sind es Verkehrsverbände, organisiert in einer Gesellschaft, die auf eigene Kosten ein Car-Terminal betreiben. Mittel für einen zweckmässigen Ausbau sind jedoch auch hier nicht vorhanden. Anderswo reagierten die betroffenen Transportunternehmen mit dem Bau von eigenen Terminals an diversen Firmenstandorten. So wie die Realisierung von Bahnhöfen wären Investitionen in Car-Terminals laut Experten grundsätzlich eine Aufgabe der öffentli-

<sup>11</sup> [www.bav.admin.ch/aktuell/03876/04660/04662/index.html?lang=de](http://www.bav.admin.ch/aktuell/03876/04660/04662/index.html?lang=de) (Abruf: 14.07.2014).



chen Hand.<sup>12</sup> Leider ist jedoch seitens Politik keine Bereitschaft vorhanden, sich nur schon konzeptionell damit zu befassen. Ein Vorstoss von Nationalrat Christian Wasserfallen im Herbst 2013 wurde klar abgelehnt (vgl. oben, S. 4).

- **Benützungsverbot für Busspuren:** Reisebusse dürfen markierte Busspuren in den meisten Städten nicht mitbenützen. Die Folge sind Behinderungen und Verspätungen zulasten der Fahrgäste. Typenähnliche Busse des öffentlichen Verkehrs haben hingegen Vorfahrt – eine Paradoxie in Zeiten, da viel von Optimierungen des Verkehrsflusses gesprochen wird.
- **Kapazitätsengpässe:** Das Schweizer Strassennetz, dessen Ausbau über Jahre vernachlässigt wurde, ist chronisch überlastet, insbesondere auf den Hauptachsen, in Städten und Agglomerationen. Als Folge kämpfen auch Reisebusunternehmen mit Engpässen, Staus und Zeitverlusten. Tagesprogramme können nicht eingehalten werden, die Chauffeure kommen in Konflikt mit der geltenden Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV), und im Extremfall (Nord-Süd-Verkehr) wird der Anschluss an Fähren und Kreuzfahrtschiffe verpasst. Entsprechend leidet die Legitimation des privaten Reisebusses als Alternative bzw. Ergänzung zu anderen Verkehrsmitteln. Es besteht die Gefahr, dass Fahrgäste wieder auf Auto oder Flugzeug umsteigen.

### Wettbewerbsverzerrungen

Akuter Handlungsbedarf besteht auch bei den übergeordneten Rahmenbedingungen. Insbesondere der Zugang zum Markt ist höchst problematisch. Nicht genug, dass faktisch ein Konkurrenzverbot gegenüber dem öV besteht, befinden sich auch ausländische Mitbewerber im Vorteil gegenüber Schweizer Carreiseunternehmen. Dazu kommen massive Vollzugsprobleme:

- **Schlechterstellung bei Grosse Kabotage:** Für Unternehmen aus einem Nicht-EU-Staat ist die sogenannte Grosse Kabotage im Personentransport – anders als im Gütertransport – in der EU nicht gestattet. Somit darf ein Schweizer Reisebus keine Fahrgäste innerhalb der EU aufnehmen, befördern und wieder absetzen, also beispielsweise von Paris nach Madrid bringen. Stattdessen muss die Fahrt immer von einem Ausgangspunkt in der Schweiz starten. Ein Unternehmen aus der EU hingegen darf Grosse Kabotage zwischen einem anderen EU-Land und der Schweiz betreiben, d.h. ein deutsches Unternehmen darf von Salzburg nach Zürich fahren. Der Grund ist eine entsprechende Bestimmung im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU.<sup>13</sup>
- **Verstösse gegen Kleine Kabotage:** Demgegenüber ist die Kleine Kabotage für ausländische Carreiseunternehmen in der Schweiz vollständig verboten. Darunter fal-

<sup>12</sup> Vgl. Interview mit Widar von Arx, Leiter Competence Centre Mobilität Hochschule Luzern, in: hotelrevue Nr. 27, 3. Juli 2014, S. 11.

<sup>13</sup> Abkommen zwischen der Schweiz und der EU über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, Art. 20 Abs. 1 (alle EU-Mitgliedstaaten mit ihrem gesamten Gebiet gelten als eine Vertragspartei, die Schweiz als die andere).

len Fahrten mit Ausgangs- und Endpunkt innerhalb des Landes. Folglich darf beispielsweise ein in Italien immatrikulierter Reisebus keine Fahrgäste in Lugano aufnehmen und nach Luzern bringen. Trotzdem gibt es zunehmend Meldungen, Verdachtsfälle und nachgewiesene Verstösse im Zusammenhang mit dem Kabotageverbot. Hauptproblem ist weniger die Regelung selbst als vielmehr deren Kontrolle in der Praxis. Aufgrund der sehr aufwendigen Beweisführung gestaltet es sich schwierig, gegen fehlbare Unternehmen vorzugehen. Als Folge kommt es vorab in Grenzregionen zu unlauterem Wettbewerb zulasten der Schweizer Reisebusbranche.

### Arbeits- und Ruhezeitvorschriften

Ein Hauptproblem der Branche ist ferner die Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV), welche die zulässigen Einsatzzeiten der Chauffeure regelt. Die Bedürfnisse der Personenbeförderung werden darin nur unzureichend berücksichtigt. Stattdessen ist die ARV für das gesamte Strassentransportgewerbe ausgelegt, d.h. vorab für den Güterverkehr, wo die Fahrten vergleichsweise regelmässig über das ganze Jahr verteilt sind. Der Reisebusverkehr unterliegt hingegen starken saisonalen Schwankungen. Unter anderem entstehen dadurch folgende Schwierigkeiten:

- **Unzweckmässige 12-Tage-Regelung:** Ein Chauffeur darf nicht länger als 6 Tage am Stück arbeiten. Die Ausnahme sind grenzüberschreitende Rundfahrten mit geschlossenen Gruppen, wo 12 Tage am Stück erlaubt sind. Damit ist es beispielsweise nicht möglich, einen Chauffeur für eine dreitägige

(internationale) Fahrt sowie für eine unmittelbar anschliessende viertägige Fahrt mit einer anderen Gruppe einzusetzen. Chauffeure erreichen damit nicht die gewünschte Anzahl Arbeitstage, obwohl genügend Arbeit vorhanden wäre und solche Arbeitszeiteinsätze im öffentlichen Verkehr gesetzlich erlaubt sind.

- **Ruhezeit von 9 Stunden:** Innerhalb eines Arbeitstags von 24 Stunden muss eine Ruhezeit von mindestens 11 Stunden genommen werden. Sie lässt sich in zwei Teile unterteilen, wenn sie insgesamt 12 Stunden umfasst und der zweite Teil mindestens 9 Stunden dauert. Gewisse Tagesaktivitäten wie beispielsweise ein Skiausflug mit anschliessendem Nachtessen dauern jedoch oft länger als 15 Stunden (24 Stunden Arbeitstag – 9 Stunden Ruhezeit). Sie können mit nur einem Chauffeur nicht bewältigt werden.
- **Unzulässige Kumulation von Überstunden:** Die wöchentliche Arbeitszeit von Arbeitnehmenden darf 48 Stunden nicht überschreiten. Sie kann bis zu 60 Stunden betragen, sofern der Wochendurchschnitt in einem Zeitraum von 26 Wochen 48 Stunden nicht übersteigt. Damit es jedoch nicht möglich, in der Hauptsaison mit vielen Fahrten sehr viele und länger dauernde Einsätze zu leisten und diese in auftragsschwachen Zeiten mit Freizeit oder weniger Arbeit wieder zu kompensieren. Die Personal- und Einsatzplanung wird dadurch massiv erschwert. Auch werden immer weniger Chauffeure fest angestellt, da keine Dauerbeschäftigung und Arbeitsgarantie über 220 Tage gegeben ist.

**«Oberstes Ziel muss sein, die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsbenützer so gut wie möglich zu befriedigen.»**

### **Aus-/Weiterbildung**

Das Transportgewerbe ist eine attraktive Branche mit einem hohen Zukunftspotenzial und zahlreichen Weiterbildungsmöglichkeiten. Der Chauffeurberuf stösst deshalb bei zahlreichen Jugendlichen und Berufumsteigern auf Begeisterung. Trotzdem fehlt es an genügend Nachwuchs. Der Grund ist der enorme und ständig steigende Bedarf von Wirtschaft und Bevölkerung nach Transportleistungen, gepaart mit der demografischen Entwicklung. Je länger je mehr werden routinierte Chauffeure pensioniert, während neuer Nachwuchs fehlt. Dazu kommen jedoch auch «hausgemachte» Gründe:

- **Fehlende Berufslehre:** Für Chauffeure von Reisebussen gilt ein Mindestalter von 21 Jahren. Vorher kann der Führerausweis der Kategorie D aus nachvollziehbaren Gründen der Verkehrssicherheit nicht erworben werden. Umgekehrt muss eine Berufslehre gemäss Artikel 15 Absatz 3 des Berufsbildungsgesetzes im Normalfall direkt an die obligatorische Schulzeit anschliessen. Folglich konnte bisher keine eigentliche Berufslehre für Reisebus-Chauffeure geschaffen werden. Die Personalrekrutierung ist insofern erschwert und beschränkt sich auf Quereinsteiger und Lastwagen-Chauffeure.
- **Steigende Anforderungen:** Mit Einführung der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) per 1. September 2009 haben zudem die Anforderungen an den Chauffeurberuf ganz allgemein erheblich zugenommen. Neu braucht es nebst dem Führerausweis auch einen Fähigkeitsausweis mit entsprechender praktischer und theoretischer Prüfung. Alle 5 Jahre müssen zudem 35 Stunden Weiterbildung absolviert werden. Dazu kommen weitere Auflagen und Bestimmungen, die zu

einer eigentlichen «Verakademisierung» des Berufs führen. Interessierte und talentierte Jugendliche werden dadurch abgeschreckt.

- **Hohe Kosten:** Aufgrund der fehlenden Grundbildung ist ein gewisser finanzieller Aufwand für einen Berufseinstieg zu einem späteren Zeitpunkt notwendig. Ebenso steigen die Kosten zum Nachweis der beruflichen Fahrfähigkeit aufgrund der Weiterbildungspflicht.

Fazit: Die kollektive Personenbeförderung gilt in der Schweiz oft als alleinige Aufgabe des öV. Bahn und Bus werden daher einseitig gefördert und vor Wettbewerb geschützt. Hingegen gehen der private Reisebus und dessen Anliegen tendenziell vergessen. Dringender und grosser Handlungsbedarf besteht insbesondere bei Infrastruktur, Wettbewerbsbedingungen, Arbeits- und Ruhezeitvorschriften sowie in der Aus- und Weiterbildung.

### **4. Masterplan Personenbeförderung**

Das Recht auf Mobilität ist kaum bestritten. Jeder Mensch soll sich frei und wie er will bewegen dürfen. Aber Mobilität ist auch ein beschränktes Gut, abhängig von gewissen Parametern wie der Verfügbarkeit von Infrastruktur und Energie oder Zeit und Kosten. Im Sinne von optimaler Effizienz, Finanzierbarkeit, Qualität sowie Umwelt- und Ressourcenschonung muss deshalb das unterschiedliche Potenzial aller Verkehrsträger bzw. -mittel bestmöglich genutzt werden. In gegenseitigem Zusammenspiel sollen Flugzeug, Zug, Auto, öffentlicher Bus und privater Reisebus dort zum Einsatz kommen, wo sie ihre spezifischen Stärken haben. Damit kann die kollektive Personenbeförderung auch eine leistungsfähige Ergän-



## «Der Reisebus fährt immer – mit höchstem Komfort, flexibel und pünktlich.»

zung der individuellen Mobilität werden bzw. bleiben. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass weiterhin ein starkes Wachstum der Verkehrsleistungen von 37 Prozent zwischen 2010 und 2030 zu erwarten ist.<sup>14</sup>

Oberstes Ziel muss sein, die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsbenützer so gut wie möglich zu befriedigen. Im Mittelpunkt stehen die Kunden und ihre Ansprüche nach ganz unterschiedlichen Formen von Mobilität. Dazu gehören sowohl «einfache» Fahrten von A nach B, tägliche Pendlerbewegungen und gelegentliche Freizeitausflüge als auch umfassendere Angebote wie Rund- und Komplettreisen inklusive Transport, Hotel und Zusatzleistungen. Je nachdem stehen dabei Geschwindigkeit, Pünktlichkeit, Flexibilität, Komfort oder Reiseerlebnis stärker im Vordergrund.

Irrelevant ist dagegen, was aus «politischer Sicht» wünschbar wäre. Es geht nicht an, Mobilität aufgrund ideologischer Präferenzen einzuschränken oder zumindest in bestimmte Bahnen («Der Kluge fährt im Zuge») lenken zu wollen. Insbesondere ist keine fixe Aufgabenteilung möglich, quasi nach dem Grundsatz, dass «gute» Mobilität nur mit Verkehrsmitteln in öffentlichem Besitz möglich ist. Stattdessen gilt auch im (kollektiven) Personenverkehr die freie Wahl des Verkehrsmittels. Die Nachfrage bestimmt über das Angebot – nicht umgekehrt.

Deshalb sind Infrastrukturbeschränkungen, regulatorische Vorgaben und Subventionen durch den Staat, die einseitig den öV begünstigen bzw. den privaten Reisebus vernachlässigen, fehl am Platz. Notwendig und zielführender ist, wenn spezifische Leistungsmerkmale der

Verkehrsmittel über Wettbewerb und Marktanteile entscheiden. Nur so können die berechtigten Ansprüche von Konsumentinnen und Konsumenten nach qualitativ hochstehender Mobilität effizient und auch umweltverträglich befriedigt werden.

Umso wichtiger ist eine integrative Sicht auf den (kollektiven) Personenverkehr unter Einbezug aller Verkehrsträger und -mittel. Dazu drängt es sich – gleich wie im Güterverkehr – auf, eine übergeordnete Gesamtstrategie zu schaffen, die verstärkt auf intermodale Zusammenarbeit statt auf einseitige Bevorzugung des öV setzt.

Damit kann ein wichtiger Beitrag zu dauerhaftem Wirtschaftswachstum und Wohlstand, aber auch zu einem florierenden Tourismus zugunsten der Schweiz geleistet werden.

### **Für die ASTAG und Car Tourisme Suisse ist klar:**

Nebst den zahlreichen Projekten, die für den öV auf Schiene und Strasse aufgegleist sind, braucht es auch ein Massnahmenpaket zugunsten der Reisebusbranche. Analog dem Masterplan Güterverkehr und Logistik, den die ASTAG zur effizienten Bewältigung des Güterverkehrs in der Fläche angeregt hat, könnte von einem Masterplan Personenbeförderung gesprochen werden.

<sup>14</sup> ARE, Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030, Bern 2012, S. 22.

## 5. Forderungen

Der Personenverkehr in der Schweiz funktioniert (noch) sehr gut. In wenigen anderen Ländern befindet sich die Mobilität auf ähnlich hohem Niveau. Trotzdem gibt es Versäumnisse und Nachholbedarf, wie hier zumindest für den privaten Reisebus aufgezeigt wurde. Mit einem Masterplan Personenbeförderung könnten Korrekturen eingeleitet werden. Die ASTAG hat dabei folgende Forderungen:

### Gleichbehandlung öV/privater Reisebus

Reisebusse sind ebenso eine Form der kollektiven Personenbeförderung wie der öV. Für Wirtschaft, Bevölkerung und Tourismus sind ihre Leistungen unentbehrlich. Die Anliegen der Branche verdienen es daher, von der Verkehrspolitik ernsthaft und gleichberechtigt behandelt zu werden. Insbesondere geht es darum, den Reisebus verstärkt in Strategien zur Bewältigung des Freizeitverkehrs und (in geringerem Masse) des Berufsverkehrs sowie bei Betriebsstörungen des öV miteinzubeziehen.

### Auf-/Ausbau von Infrastruktur

Die Reisebusbranche ist auf eine funktions- und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen, die den steigenden Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung entspricht. Anstelle der bisherigen Verhinderungspolitik braucht es deshalb zwingend und dringend ein substanzielles Modernisierungsprogramm. Nur so können die Stärken des Reisebusses effektiv und effizient genutzt werden.

Zentrale Punkte sind:

- **Genügend Halteplätze:** Die direkte Zufahrt von Reisebussen und damit auch ihre Flexibilität darf nicht eingeschränkt werden. In Städten, vor Stadien und an anderen «Hot-Spots» müssen stattdessen genügend Halteplätze zur Verfügung stehen.
- **Aufbau von Carterminals:** In den wichtigsten Städten, die von Touristen besucht werden, bietet sich zudem die Einrichtung von modernen Terminals mit den nötigen Anlagen (inkl. Park+Ride) an. Damit können die Besucherströme gebündelt und eine Schnittstelle zwischen öffentlichem und privatem Verkehr geschaffen werden. Für eine koordinierte Umsetzung ist ein nationales Carterminal-Konzept notwendig.
- **Mitbenützung von Busspuren:** Reisebusse sollen Busspuren, die bisher für den öV reserviert sind, mitbenützen dürfen. Ebenfalls braucht es ein Vorfahrtsrecht zu Bahnhöfen, Seilbahnstationen, Flughäfen etc.
- **Modernisierung der Strasseninfrastruktur:** Die zahlreichen Engpässe auf dem Nationalstrassennetz, die zu chronischen Überlastungen und zu Zeitverlusten führen, müssen dringend behoben werden. Zudem ist eine kontinuierliche Sanierung und Modernisierung der gesamten Strasseninfrastruktur in Angriff zu nehmen.
- **Sanierungstunnel/Einfahrtskonzept am Gotthard:** Aus Sicherheitsgründen ist für den Strassenverkehr am Gotthard zwingend ein Sanierungstunnel zu realisieren. Nach der Sanierung der bestehenden Röhre kann damit der Verkehr künftig einspurig und richtungstrennt in zwei Tunnels geführt werden. Für Reisebusse, die pünktlich an ihren Zielort gelangen müssen, ist ausserdem die



Max. 3 Std.

## «Das Kabotageverbot in der Schweiz muss strikte durchgesetzt werden.»

Erstellung eines Einfahrtskonzepts an den Einfahrten Göschenen und Airolo unumgänglich.<sup>15</sup>

### Faire Wettbewerbsbedingungen

Der Zugang zum Markt muss für alle Transportunternehmen nach denselben Regeln geordnet sein. Ob öV oder privates Unternehmen, ob aus der Schweiz oder dem Ausland – es braucht faire Rahmenbedingungen.

- **Zulassung von öV-Konkurrenz/Fernbussen:** Private Reisebusse können eine wichtige Ergänzung oder Alternative zum öV auf Schiene und Strasse sein. Insbesondere ist der Ersatz von unrentablen Bahnlinien in Randregionen sowie die Einrichtung von Fernbussen zwischen Städten vertieft zu prüfen. Als Vorbedingung muss das Konkurrenzverbot für private Reisebusse gegenüber dem öV aufgehoben werden.
- **Durchsetzung des Kabotageverbots:** Das Verbot von Binnentransporten in der Schweiz (Kleine Kabotage) muss strikte Gültigkeit haben. Verdachtsfälle sind umgehend zu überprüfen und Zuwiderhandlungen konsequent zu ahnden. Dazu müssen die Zuständigkeiten zwischen Bundesamt für Verkehr (BAV) und Oberzolldirektion (OZD), die sich beide mit der Thematik befassen, klar abgegrenzt werden.
- **Grosse Kabotage auch für Schweizer Firmen:** Grenzüberschreitende Fahrten zwischen zwei EU-Staaten (Grosse Kabotage) sollen für Schweizer Firmen genauso mög-

lich sein wie für ausländische Mitbewerber zwischen der Schweiz und einem EU-Staat. Dazu sind Verhandlungen mit der EU zu führen.

- **Reduktion der Gesamtbelastung:** Die fiskalische und administrative Belastung der Reisebusbranche ist gezielt zu reduzieren. Stichworte sind: Befreiung von der Mineralölsteuer (analog öV!), kostenlose Erneuerung der Lizenz oder Mehrwertsteuer-Erleichterungen.

### Arbeits- und Ruhezeitvorschriften

Die geltende Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV1) ist gezielt auf die spezifischen Bedürfnisse der Reisebusbranche bzw. deren Chauffeure abzustimmen. Insbesondere braucht es eine Wiedereinführung der 12-Tage-Regelung für sämtliche Fahrten, unabhängig vom Rayon und der Gruppengrösse. Einzelne Branchenvertreter sind sogar der Überzeugung, dass es eine separate ARV für Carchauffeure braucht. Dazu laufen Bestrebungen auf internationaler Ebene.

### Aus-/Weiterbildung

Wie das gesamte Transportgewerbe ist auch die Carreisebranche auf talentierte und motivierte Nachwuchskräfte zwingend angewiesen. Ansonsten droht ein akuter Fahrermangel. Umso wichtiger ist es, dass die Anforderungen in der Aus- und der obligatorischen CZV-Weiterbildung nicht noch weiter erhöht werden. Der Berufseinstieg muss auch für primär handwerklich begabte Jugendliche möglich bleiben. Das Transportgewerbe braucht Profis am Steuer, keine Professoren. Deshalb ist eine vorwiegend praxisbezogene statt theoretische Ausbildung absolut zentral.

<sup>15</sup> Fabio Regazzi, Motion 13.3425 «Verkehrsmanagement am Gotthard. Neue Lösung für Reisebusse im Verkehr mit dem Kanton Tessin», 16. Juni 2013.

Zugleich steht jedoch auch die Branche in der Pflicht. Es geht darum, möglichst viele Jugendliche für den Chauffeurberuf zu begeistern. Die ASTAG ist dazu seit Jahren auf allen Stufen aktiv, sei es mit einem vielfältigen Kursangebot, einer Lehrstellenbörse und Schüleraktionen oder der Imagekampagne unter [www.wer-sonst.ch](http://www.wer-sonst.ch). Darüber hinaus wäre zu überlegen, ob als Ersatz für die fehlende Berufslehre eventuell andere Angebote für Berufseinsteiger oder Quereinsteiger geschaffen werden könnten.

## 6. Zusammenfassung

Private Reisebusse leisten einen unentbehrlichen Beitrag zur Mobilität in der Schweiz und über die Landesgrenzen hinaus. Ihre Stärken sind Flexibilität, Komfort und Sicherheit. Zudem ist die Ökobilanz besser als bei jedem anderen Verkehrsmittel. Die Reisebusbranche hat deshalb eine hervorragende und zunehmende Bedeutung für Wirtschaft, Bevölkerung und Tourismus. Trotzdem wird die kollektive Personenbeförderung häufig als alleinige Aufgabe des Öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse angesehen. Daraus resultiert eine teils massive Ungleichbehandlung zulasten des privaten Reisebusses, die dessen Funktionsfähigkeit über Gebühr einschränkt. Nachteile entstehen insbesondere durch eine unzureichende Infrastruktur, Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem öV und ausländischen Mitbewerbern, unzweckmässige Arbeits- und Ruhezeitvorschriften sowie steigende Anforderungen in der Aus- und Weiterbildung.

Eine effiziente Mobilität nützt jedoch das Potenzial aller Verkehrsmittel. Das Ziel muss sein, die verschiedenen Bedürfnisse der einzelnen Benutzer bestmöglich zu befriedigen. Umso wichtiger ist das gegenseitige Zusammenspiel

von Flugzeug, Eisenbahn, Auto, öffentlichem Bus und privatem Reisebus. Unzulässig ist es hingegen, einzelne Verkehrsträger aus ideologischen Gründen einseitig zu benachteiligen.

Zur Umsetzung fordern die ASTAG und ihre Fachgruppe Car (Car Tourisme Suisse) einen Masterplan Personenbeförderung, d.h. ein Massnahmenpaket für die Reisebusbranche. Oberste Maxime muss die Gleichbehandlung mit dem öV sein. Dazu gehören unter anderem der verstärkte Einbezug des Reisebusses in verkehrspolitische Konzepte, die Modernisierung der Infrastruktur (Car-Terminals, Mitbenützung von Busstreifen, Engpassbeseitigung), faire Wettbewerbsbedingungen (Zulassung von öV-Konkurrenz, Durchsetzung des Kabotageverbots) sowie eine bedürfnisgerechte ARV.

Die ASTAG wird sich auch in Zukunft für bessere Rahmenbedingungen zugunsten der Schweizer Reisebusbranche einsetzen. Bis zu einem Masterplan Personenbeförderung ist es ein weiter Weg – doch: Der Car fährt nach überall!

## **Schéma directeur Transport de personnes – Priorité à l’autocar de tourisme!**

Les autocars de tourisme privés apportent une contribution essentielle à la mobilité en Suisse et au-delà des frontières. Leurs meilleurs atouts sont la flexibilité, le confort et la sécurité. De plus, leur écobilan est meilleur que celui des autres modes de transport. C’est pourquoi la branche des autocaristes est de plus en plus importante pour l’économie, la population et le tourisme. Et pourtant, le transport collectif de personnes est très souvent considéré à tort comme une tâche relevant uniquement des transports publics (TP) sur le rail et la route. Il en résulte une inégalité quelquefois massive qui frappe l’autocar privé en entravant son fonctionnement plus que de raison. Et de citer en exemple les préjudices suivants: une infrastructure insuffisante, des distorsions de concurrence par rapport aux TP et aux concurrents étrangers, des dispositions inappropriées sur les temps de travail et de repos ainsi que des exigences croissantes en matière de formation initiale et de formation continue.

Or, une mobilité efficiente se doit d’utiliser le potentiel de tous les moyens de transport. Il convient de satisfaire le mieux possible les divers besoins de chaque utilisateur et dans ce contexte, la cohabitation de l’avion, du train, de l’automobile, du bus public et de l’autocar privé est d’autant plus importante. Par contre, il est totalement inadmissible que certains modes de transports soient lésés pour des raisons idéologiques.

Dans cette optique, l’ASTAG et son groupe professionnel Car (Car Tourisme Suisse) ont élaboré un schéma directeur Transport de personnes, soit un paquet de mesures pour la branche des autocars de tourisme sachant que la maxime principale reste l’égalité de traitement avec les TP. Pour ce faire, il faut absolument exiger une meilleure intégration de l’autocar de tourisme dans les concepts de politique des transports, la modernisation des infrastructures (terminaux pour autocars, utilisation des voies de bus, élimination des goulets d’étranglement), des conditions de concurrence loyales (admission de la concurrence aux TP, application de l’interdiction de cabotage) ainsi qu’une OTR adaptée aux besoins.

L’ASTAG continuera à s’engager pour de meilleures conditions-cadres en faveur de la branche suisse des autocars. Mais si le chemin est encore long pour le schéma directeur Transport de personnes, l’autocar va partout!



---

**Zu den Autoren:**

Stefan Huwyler (Jg. 1983) ist Bereichsleiter Personentransport beim Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG und in dieser Funktion zuständig für alle Belange der Reisebus- und Taxibranche. Zuvor war er Geschäftsführer und Fraktionssekretär der FDP Aargau. 2009 schloss er sein Studium der Geschichte in Zürich mit dem Lizentiat ab. Die Probleme der Personenbeförderung kennt er dank zahlreichen Kontakten zum Transportgewerbe bestens.



Dr. André Kirchhofer (Jg. 1977) ist Vizedirektor und Abteilungsleiter Transport/Politik/Kommunikation bei der ASTAG. Er hat Geschichte an der Universität Bern studiert und schloss 2008 mit einer Dissertation zum Thema «Service public» ab. Seither beschäftigt er sich mit verschiedenen Aspekten des Güter- und Personenverkehrs auf Strasse und Schiene.

