

## «Carreiverkehr: Grundlagen und Perspektiven» SVI Forschungsbericht (Zusammenfassung; Sprache: de und fr)

Dank der Zusammenarbeit zwischen Mobilservice und der Vereinigung schweizerischer Verkehrsingenieure SVI finden Sie nun alle Zusammenfassungen der SVI Forschungsberichte seit 2003 in der Mobilservice Datenbank.

Den vollständigen Bericht «Carreiverkehr: Grundlagen und Perspektiven» können Sie auf der SVI Website <http://www.svi.ch> bestellen.

Weitere Zusammenfassungen auf unserer Datenbank finden Sie mit dem Suchtool. Einfach „SVI Forschung“ oder ein beliebiges Stichwort eingeben.



## «Transport de voyageurs par car: Caractéristiques et perspectives» Rapport de recherche de la SVI (résumé; langue: allemand & français)

Grâce à la collaboration initiée entre Mobilservice et l'Association suisse des ingénieurs en transports SVI, vous avez désormais la possibilité d'accéder à tous les résumés des rapports de recherche de la SVI au travers de la banque de données de Mobilservice.

Vous pouvez commander le rapport complet «Transport de voyageurs par car: Caractéristiques et perspectives», par le biais du site Internet de la SVI, à l'adresse <http://www.svi.ch>.

Pour accéder à d'autres documents dans notre base de données, introduisez simplement dans l'outil de recherche le terme « SVI recherche » ou tout autre mot-clé.



13.02.2006

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>



**VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER VERKEHRSINGENIEURE**  
ASSOCIATION SUISSE DES INGENIEURS EN TRANSPORTS  
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEGLI INGEGNERI DEL TRAFFICO  
*SWISS ASSOCIATION OF TRANSPORTATION ENGINEERS*

---

# **Carreiseverkehr: Grundlagen und Perspektiven**

**Transport de voyageurs par car: Caractéristiques et perspectives**

**Kurzfassung  
Résumé**

## **Forschungsstelle**

### **B+S Ingenieur AG**

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

### **Gare Routière de Genève**

Guido Ambühl

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

**März 2002**

---

## Kurzfassung

### Ziel der Studie

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

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

### Charakteristika des Verkehrsmittels Reisecar

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

Haupteinsatzfeld des Reisecars ist der Transport von Reisegruppen im Freizeit- und Urlaubsverkehr. Dieses Segment wird in erster Linie durch den sogenannten Gelegenheitsverkehr abgedeckt, welcher seinerseits aufgeteilt werden kann in den Auftragsverkehr (Beförderung zum Voraus bestimmter Gruppen) und das Tour Operating (z.B. Pauschalreisen). Daneben kommt der Reisecar auch im Liniendienst in Einsatz, wobei hier aufgrund der Fahrzeugeigenschaften der Fernverkehr dominiert. Von der Kundenseite wird das gute Preis-/Leistungsverhältnis positiv hervorgehoben, die Geselligkeit in der Gruppe sowie die Flexibilität und Bequemlichkeit werden von den Benutzern als weitere Pluspunkte genannt. Daneben bestehen jedoch auch gewisse Imageprobleme, die teils aus Unkenntnis, teils von schlechten Erfahrungen mit Carreisen herrühren. Objektiv belegbar ist hingegen das im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sehr gute Abschneiden in den Bereichen Umweltbelastungen und Sicherheit. Da in der Carbranche häufig nur gefahren wird, wenn eine gewisse Mindestauslastung gewährleistet ist, sind Umweltbelastungen (Schadstoffausstoss, CO<sub>2</sub>-Potentiale) und der Energieverbrauch bezogen auf die gefahrenen Personenkilometer vergleichsweise tief. Im Sicherheitsbereich wurden bei den Fahrzeugen (aktive und passive Sicherheit) und bei der Ausbildung und der Kontrolle des Fahrpersonals grosse Anstrengungen unternommen, Verbesserungen zu erzielen.

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

### **Einsatz und Bedeutung des Reisebusses in der Schweiz**

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

### **Branchenstruktur und Problemlage**

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

### **Handlungsbedarf und Empfehlungen**

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

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

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

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

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

---

## Résumé

### Objectifs de l'étude

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

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

### Caractéristiques du transport en car

Tout comme les autres moyens de transports routiers, le transport en car présente l'avantage d'engendrer des coûts d'infrastructure relativement bas (pas de voie de circulation propre) et d'offrir une grande flexibilité quant au choix de l'itinéraire et du déroulement du voyage. Les désavantages s'avèrent être la dépendance envers la régularité de la circulation routière ainsi que la capacité du réseau routier. Le transport de groupes de personnes au sens du trafic de vacances ou de loisirs constitue l'activité principale du transport en car. Ce segment est essentiellement couvert par le dénommé transport occasionnel lequel peut également se subdiviser en deux secteurs d'activités: le transport à la demande (transport de groupe déterminé au préalable) et l'activité de tour opérateur (par ex. voyages organisés). Parallèlement, le transport en car est utilisé pour le service de lignes régulières, et ce, principalement pour les voyages longues distances en raison des caractéristiques des véhicules. Du point de vue de la clientèle, le bon rapport qualité/prix est mis en avant comme positif. Le caractère convivial, la flexibilité et le confort sont également mentionnés comme points positifs par les usagers. Cependant, certains problèmes d'images, résultant d'une méconnaissance ou encore de mauvaises expériences, subsistent malgré tout. En matière d'environnement et de sécurité, les avantages de ce moyen de transport comparativement à d'autres moyens sont objectivement prouvés. Etant donné que dans la branche du transport en car la liaison n'est souvent assurée que lorsqu'un certain taux d'occupation du véhicule est atteint, les charges environnementales (émission de produits toxiques, potentiels CO<sub>2</sub>) et la consommation d'énergie par personne et par kilomètre sont comparativement basses. Du point de vue de la sécurité, d'importantes mesures ont été prises tant sur les véhicules (sécurité active et passive) que pour la formation et le contrôle des chauffeurs afin d'obtenir des améliorations.

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

### **Utilisation et importance du car en Suisse**

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

### **Structure de la branche et énoncé du problème**

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

### **Mesures nécessaires et recommandations**

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

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

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

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

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