

Verkehr und Regionalentwicklung gehen Hand in Hand

Eine gute Verkehrserschliessung ist eine wichtige Standortvoraussetzung für die Entwicklung von Regionen. Diese grosse regionalwirtschaftliche Bedeutung zeigt sich etwa bei Grossprojekten wie dem Vereinatunnel sowie dem Gotthard- und Lötschbergbasistunnel. Aus diesen Erfahrungen gilt es die richtigen Erkenntnisse zu ziehen für künftige Projekte, wie sie aktuell mit Verkehr 45 diskutiert werden.

Thomas Egger – SAB, Seilerstrasse 4 – 3001 Bern

Die Schweiz ist zurecht stolz auf ihr dichtes Verkehrsnetz. Mit dem öffentlichen Verkehr werden alle Ortschaften von mindestens 100 Einwohnern mehrfach am Tag erschlossen (Grundversorgung). Und auch die Strasse weist ein sehr dichtes Netz auf. Dass die Erschliessung heute so gut ausgebaut ist, ist nicht selbstverständlich und auch noch gar nicht so lange her. Saas Fee wurde beispielsweise erst 1951 mit dem Auto erschlossen. Bis dahin war der Ort nur über einen Saumpfad erreichbar. Mit der Strasse konnte auch der Tourismus aufblühen und zahlreiche Hotels, Restaurants und Bergbahnen wurden erstellt und Arbeitsplätze geschaffen.

Impulse durch Grossprojekte

Welche regionalwirtschaftlichen Impulse eine Verkehrserschliessung auslösen kann, lässt sich auch gut beobachten bei Grossprojekten der letzten Jahre. So hat der Vereinatunnel dank der Vermarktung zusammen mit dem Bad in Scuol den Tourismus im Engadin angekurbelt. Der im Jahr 2007 eröffnete Lötschbergbasistunnel ermöglichte den aktuellen Boom der Lonz in Visp, von dem das ganze Oberwallis profitiert. Und der Gotthardbasistunnel ermöglichte ebenso wie der Lötschbergbasistunnel neue Entwicklungen im Tourismus. Auch die Lötschberg- und die Gotthardbergstrecke konnten dank der Zusammenarbeit mit dem Tourismus erfolgreich neu positioniert werden. Sie gewährleisteten zudem die Redundanz des Verkehrssystems, wenn der Basistunnel gesperrt ist. Diese und weitere Beispiele zu regionalwirtschaftlichen Wirkungen von Verkehrsprojekten hat die SAB in einem aktuellen Bericht zusammen-

getragen, welcher sich auf unserer Homepage findet.

Feinerschliessung ebenso wichtig

Von der besseren grossräumigen Erreichbarkeit können dank einer guten Feinerschliessung auch die umliegenden Gebiete profitieren. Diesbezüglich übernehmen der Regionalverkehr, Seilbahnen, Haupt- und Nebenstrassen sowie der Langsamverkehr entscheidende Funktionen. Das Verkehrssystem ist insgesamt kapillar aufgebaut. Die Fernverkehrsverbindungen sind die Hauptadern. Die Erschliessungen in den Regionen stellen die Feinverteilung und die Zubringer sicher. Die Mobilität muss im Gesamtsystem sicher gestellt und auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtet sein. Wozu es führen kann, wenn dies nicht der Fall ist, zeigen Erfahrungen wie in Frankreich, wo der Regionalverkehr dermassen ausgedünnt wurde, dass Passagiere entweder das Auto nehmen bis zum nächsten Fernverkehrsbahnhof oder dann gleich für die gesamte Reise. Mit der Folge, dass die Autobahnen verstopft sind. Dass es auch anders geht und die Mobilität auch im Freizeitverkehr bis in alle Destinationen sichergestellt werden kann, zeigen Beispiele wie der Bus alpin in der Schweiz.

Weichenstellung mit Verkehr 45

Was bedeuten diese Erkenntnisse nun für die aktuelle Diskussion rund um «Verkehr 45»? Die wohl wichtigste Erkenntnis ist, dass Verkehrs- und Raumentwicklung eng aufeinander abgestimmt werden müssen. Mit Verkehr 45 skizziert der Bundesrat die weiteren Ausbauschritte für die Bahn- und Strasseninfrastruktur. Po-

sitiv zu werten ist, dass für die Schieneninfrastruktur auch verschiedene wichtige Projekte im Berggebiet vorgesehen sind wie die Ligne directe zwischen Neuchâtel und La-Chaux-de-Fonds, der neue Bahntunnel zwischen Täsch und Zermatt sowie der Grimseltunnel. Insbesondere der Grimseltunnel wird explizit mit seiner regionalwirtschaftlichen Bedeutung für den zentralen Alpenraum zur Realisierung empfohlen. Der Ausbau der Strasseninfrastruktur soll hingegen vor allem auf der Mittellandachse erfolgen. Für die Berggebiete wichtige Projekte wie die Engpassbeseitigung auf der A13 (Isla Bella Tunnel) und in der chronisch verstopften Magadino-Ebene werden teils auf unbestimmte Zeit verschoben. Verkehr 45 ist somit gerade im Strassenbereich zu wenig ambitioniert und trägt der regionalwirtschaftlichen Komponente zu wenig Rechnung.

Keine kurzfristigen Sparübungen

Fehlende Prioritäten bei Projekten in den Berggebieten und ländlichen Räumen können dazu führen, dass diese sprichwörtlich abgehängt werden. Erschwerend kommen finanzpolitische Entscheide des Bundes dazu. Mit dem Entlastungspaket 27 wurden die Beiträge des Bundes an den Bahninfrastrukturfonds BIF und den Nationalstrassenfonds NAF um je 100 Mio. Fr. gekürzt. Und auch die Beiträge für die Hauptstrassen wurden um 50 Mio. Fr. pro Jahr gekürzt. Diese Kürzung betrifft in erster Linie die Gebirgskantone mit ihrem grossen Anteil an Hauptstrassen. Noch weiter gehen gewisse Überlegungen im Rahmen von «Entflechtung 27». Hier steht eine Option zur Diskussion, dass sich der Bund vollständig aus

der Mitfinanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs und der Hauptstrassen zurückziehen würde. Derart kurzfristige Sparübungen würden das Verkehrssystem als Ganzes gefährden und der demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung der betroffenen Regionen massiv schaden. Die SAB hat sich deshalb mit aller Deutlichkeit gegen diese Pläne ausgesprochen. Denn letztlich ist ein gut funktionierendes Verkehrssystem nicht nur ein zentraler Faktor für die Regionalentwicklung, sondern auch für den Zusammenhalt im Land.

RÉSUMÉ

Transports et développement régional sont intimement liés

Jusqu'en 1950, on ne pouvait se rendre à Saas-Fee qu'en empruntant un sentier muletier. Une année plus tard, la route qui a été créée a permis le développement de cette fameuse destination des Alpes valaisannes. Plus récemment, c'est le percement du tunnel de base du Gothard qui constitue une aubaine pour le Tessin. Sa mise en service constitue un avantage pour ses habitants, pour les personnes qui s'y rendent, pour son économie et même pour l'environnement (voir article aux pages 10–11). Ces deux exemples démontrent l'importance des moyens et offres de transports pour les régions de montagne et pour l'espace rural. Autrement dit, les grands projets de transports ne doivent pas se limiter aux espaces fortement urbanisés, mais doivent également intégrer les régions de montagne et rurales. Dans ce cadre, il est réjouissant de constater que le concept de la Confédération « Transport '45 » comprend plusieurs projets ferroviaires desservant les régions de montagne (ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, nouveau tunnel ferroviaire entre Täsch et Zermatt, tunnel du Grimsel). Ce qui n'est manifestement pas le cas quant aux projets routiers, qui se concentrent surtout sur le Plateau. Le sentiment que les régions de montagne et rurales soient quelque peu délaissées s'aggrave en raison des mesures d'économie de la Confédération. Celle-ci prévoit des coupes dans les transports (rail et route – pour quelque 150 millions de francs) qui touchent particulièrement



Bei Verkehrsprojekten dürfen die Bergregionen und der ländliche Raum nicht vergessen gehen. (Lötschbergbasistunnel – Thomas Egger)

les régions de montagne et l'espace rural. D'autre part, la Confédération songe à mettre fin à son soutien destiné aux transports publics régionaux. Pour le SAB, de telles propositions ne sont pas acceptables, car elles mettent en danger le développement démographique et économique des régions de montagne et rurales.

RIASSUNTO

Trasporti e sviluppo regionale sono strettamente legati

Fino al 1950, Saas-Fee era raggiungibile solo tramite una mulattiera. Un anno dopo, la strada che era stata creata ha permesso lo sviluppo di questa famosa destinazione delle Alpi vallesane. Più recentemente, è la perforazione del tunnel di base del Gottardo ad essere una benedizione per il Ticino. La sua presenza è vantaggiosa per i suoi abitanti, per le persone che vi si recano, per la sua economia e persino per l'ambiente (si veda l'articolo alle pagine 10–11). Questi due esempi dimostrano l'importanza delle risorse e dei servizi di trasporto per le regioni montane e per le zone rurali. In altre parole, i grandi progetti di trasporto non devono essere limitati alle aree altamente urbanizzate, ma devono includere anche le regioni montane e rurali. In

questo contesto, è gratificante constatare che il concetto della Confederazione « Trasporti '45 » include diversi progetti ferroviari che servono le regioni di montagna (linea diretta tra Neuchâtel e La Chaux-de-Fonds, nuovo tunnel ferroviario tra Täsch e Zermatt, galleria del Grimsel). Questo chiaramente non è il caso rispetto ai progetti stradali, che sono principalmente concentrati sull'Altopiano centrale. La sensazione che le regioni di montagna e rurali siano in qualche modo trascurate sta peggiorando a causa delle misure di risparmio della Confederazione. Queste prevedono dei tagli ai trasporti (ferrovia e strada – di circa 150 milioni di franchi) che colpiscono in particolare le regioni di montagna e gli spazi rurali. D'altra parte, la Confederazione sta valutando la possibilità di porre fine al sostegno concesso ai trasporti pubblici regionali. Per il SAB, tali proposte non sono accettabili, poiché mettono a rischio lo sviluppo demografico ed economico delle regioni di montagna e rurali.