

Grenzüberschreitende Pendlerströme

Handlungsbedarf aus Sicht der Berggebiete

Der grenzüberschreitende Pendlerverkehr betrifft vor allem die Schweiz sehr stark. Oft handelt es sich bei den betroffenen Grenzregionen um Bergregionen wie den Jurabogen und das Tessin. Der grenzüberschreitende Pendlerverkehr ist deshalb auch ein Thema für die SAB. Im Rahmen der makroregionalen Strategie für den Alpenraum EUSALP will die SAB das Problembewusstsein für diese Thematik schärfen und sie auf die internationale politische Ebene bringen.

Thomas Egger, SAB, Seilerstrasse 4, 3001 Bern

Rund 12'000 französische Grenzgänger quälen sich täglich mit ihrem Auto durch die engen Strassen von Le Locle. Im Tessin sorgen die rund 65'000 Grenzgänger aus Italien täglich für kilometerlange Staus. Die Strassen sind schon in Italien verstopft. Die Grenzübergänge wirken zusätzlich wie ein Flaschenhals, durch den alles hindurch muss. Und am Abend wieder das gleiche Bild, einfach in die andere Richtung. Kein Wunder, dass einige Tessiner Gemeinden kürzlich einen eindringlichen Appell an den Bund richteten

mit der Bitte, endlich Abhilfe zu schaffen.

Die Pendlerströme sind Ausdruck der Wirtschaftskraft der Schweiz. Die Schweiz ist auf die ausländischen Arbeitskräfte angewiesen. Sonst könnten wir zum Beispiel die Uhrenindustrie im Jurabogen nicht im aktuellen Ausmass aufrecht erhalten. Doch die Verkehrswege sind historisch entstanden und folgen meist einer rein nationalen Logik. Symbolisch dafür stehen die im Rheintal beidseits des Rheins parallel verlaufenden Autobahnen. Im Ju-

rabogen fehlt eine gute grenzüberschreitende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr weitgehend. Und dort wo die Verkehrswege bestehen, fehlt es zum Teil schlicht an betrieblichen Angeboten. Ein Zug in eine Richtung pro Tag ist nicht wirklich attraktiv.

Europäische Dimension

In Europa überqueren rund 2 Millionen Menschen täglich eine Landesgrenze, um zur Arbeit zu gehen. Im Alpenraum (EUSALP-Perimeter) sind es rund 600'000 Menschen. Und nur schon in der Schweiz sind es 320'000 Menschen. Diese wenigen Zahlen zeigen eindrücklich, dass der grenzüberschreitende Pendlerverkehr ein Phänomen ist, das den Alpenraum und die Schweiz in besonderer Masse betrifft. Schaut man sich aber die bisherigen verkehrspolitischen Diskussionen rund um den Alpenraum an, so ging es in der Vergangenheit praktisch immer nur um den alpenquerenden Güterverkehr. Der inneralpine Personenverkehr war auf der internationalen Ebene kaum je wirklich ein Thema. Klar, auf der regionalen Ebene, also zum Beispiel zwischen Basel, Elsass und Baden Württemberg, wurde diskutiert und nach Lösungen gesucht. Nicht aber so auf der internationalen Ebene. Unsere Nachbarstaaten blenden das Thema zum Teil ganz bewusst aus. Das äussert sich etwa darin, dass Italien und Frankreich praktisch keine Statistiken über den grenzüberschreitenden



Thomas Egger, Direktor der SAB am Jahresforum von EUSALP in Innsbruck.

Pendlerverkehr führen. Oder darin, dass sich die Region Piemont weigert, höhere Beiträge an den Regionalverkehr zwischen Brig und Domodossola zu zahlen. Dabei sind es doch die italienischen Pendler, sprich italienische Steuerzahler, die in der Schweiz zur Arbeit kommen und hier ihr Einkommen verdienen.

EUSALP als Diskussionsplattform

Die Diskussion um den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr muss auf eine höhere politische Ebene gehoben werden. Es erscheint wichtig, dass sich die Regionen des Alpenraumes und die Nationalstaaten mit dieser Thematik beschäftigen und gemeinsam nach Lösungen suchen. Die neue makroregionale Strategie für den Alpenraum EUSALP bietet dafür das ideale Gefäss. Denn hier sitzen alle sieben Alpenländer und die 48 Alpenregionen gemeinsam am Tisch. Die SAB war von Anfang an am Aufbau von EUSALP beteiligt und hat das Thema in den Aktionsplan von EUSALP eingebracht. Die Umsetzung von EUSALP läuft über neun sogenannte Aktionsgruppen. Die SAB leitet zusammen mit Aosta die Aktionsgruppe 5 zum Thema digitale Erreichbarkeit. Tirol leitet die Aktionsgruppe 4 zum Thema Mobilität. Auf Initiative der SAB hin haben sich die beiden Aktionsgruppen zusammen getan und arbeiten nun in den Jahren 2018 und 2019 am Thema der grenzüberschreitenden Pendlermobilität.

Kommunikation durch Karten

In einem ersten Schritt wurden erstmalig für den EUSALP-Perimeter die Pendlerströme erfasst (vgl. Beitrag Tobias Chilla in diesem Heft). Dank der entsprechenden Visualisierung in Karten kann das Problembewusstsein geschaffen werden. In einem zweiten Schritt wurden bereits bestehende Lösungsansätze im Alpenraum erfasst (vgl. Beitrag Marion Ebster). Derzeit wird zudem nach weiteren, neuen Ideen gesucht. Diese Ideen werden anschliessend zu Empfehlungen verdichtet. Bis Ende 2019 sollen in mehreren Hotspots im Alpenraum die Lösungsansätze diskutiert und wo möglich implementiert werden. Dadurch wird auch

ein Erfahrungsaustausch unter den betroffenen Grenzregionen aufgebaut, welcher zu neuen Lösungsansätzen führen kann. Mit diesen Arbeiten, die durch einen Beitrag des europäischen Parlamentes finanziell unterstützt werden, wird so der Grundstein gelegt für spätere weitere Arbeiten. Aus Sicht der SAB ist es nur schon ein Erfolg, das Thema auf die internationale politische Ebene gebracht zu haben. Als mittelfristiges Ziel steht aus Sicht der SAB die Einrichtung eines ständigen politischen Dialogs im Vordergrund, ähnlich wie es bereits den «Suivi de Zürich» für den alpenquerenden Güterverkehr gibt.

RÉSUMÉ

Trafic pendulaire transfrontalier : Une problématique concernant l'espace alpin

Le trafic pendulaire transfrontalier est un phénomène qui touche la Suisse, ainsi que les régions de montagnes. Dans le Jura neuchâtois, ce sont quelque 12'000 pendulaires qui traversent en voiture chaque jour les ruelles du Locle, alors que 65'000 travailleurs italiens contribuent à alimenter les embouteillages engorgeant les routes du Tessin. Ce phénomène dépasse toutefois de loin les frontières nationales. En Europe, ce sont près de deux millions de personnes qui se rendent quotidiennement dans un autre pays pour des raisons professionnelles. Environ 600'000 d'entre eux se trouvent dans l'espace alpin et 320'000 se rendent en Suisse. Autrement dit, cette problématique concerne l'ensemble des pays alpins, bien qu'elle n'ait jamais vraiment été traitée au niveau international. Ainsi, le SAB a proposé d'aborder ce thème, dans le cadre de la stratégie macrorégionale pour l'espace alpin – EUSALP. Cette initiative permet aux sept pays alpins, ainsi qu'aux 48 régions qui les composent, de rechercher des solutions communes, durant les années 2018–2019. Dans un premier temps, il a fallu recenser les flux des pendulaires au sein de l'espace alpin (voir article pp. 6-7). Lors de la

seconde phase, des solutions ont été esquissées (voir article pp. 12–13). Actuellement, il s'agit de développer en commun de nouvelles idées, afin de trouver des solutions applicables sur le terrain.

RIASSUNTO

Traffico transfrontaliero dei pendolari: una problematica che interessa lo spazio alpino

Il traffico transfrontaliero dei pendolari è un fenomeno che riguarda la Svizzera e diverse regioni di montagna. Nel Giura neocastellano ogni giorno circa 12'000 pendolari percorrono le strade di Le Locle, mentre 65'000 lavoratori italiani contribuiscono ad alimentare il traffico che intasa le strade del Ticino. Ma non è tutto. Questo fenomeno va ben oltre i confini nazionali. In Europa, quasi due milioni di persone si recano ogni giorno in un altro paese per motivi di lavoro. Circa 600'000 di loro si trovano nella regione alpina e 320'000 si recano in Svizzera. In altre parole, la questione è di grande interesse per tutti i paesi alpini, anche se non è mai stata realmente affrontata a livello internazionale. Di conseguenza, il SAB ha proposto di trattare questa problematica nel quadro della nuova strategia macroregionale per lo Spazio Alpino – EUSALP. Questa iniziativa consente ai sette Paesi alpini e alle loro 48 regioni di cercare soluzioni comuni nel periodo 2018-2019. In un primo momento, è stato necessario identificare i flussi di pendolari all'interno dello spazio alpino (vedi articolo pag. 6-7). Successivamente, sono state delineate delle soluzioni (vedi articolo pag. 12-13). Ora si tratta di sviluppare insieme nuove idee per trovare delle soluzioni che possano essere applicate sul campo.