



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete  
Groupement suisse pour les régions de montagne  
Gruppo svizzero per le regioni di montagna  
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
Sektion Bundesplanungen

3003 Bern

sachplanverkehr@are.admin.ch

Bern, 11. Dezember 2020  
TE / I2 und I3

*(avec un résumé en français à la fin du document)*

## **Stellungnahme der SAB zum Sachplan Verkehr, Programmteil**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Mit dem überarbeiteten Programmteil des Sachplans Verkehr setzt der Bund den Rahmen für die längerfristige Weiterentwicklung des Verkehrssystems und dessen Abstimmung mit der Raumentwicklung. Der Programmteil ist die übergeordnete Grundlage für die spätere Aktualisierung der Sachpläne Schiene, Strasse, Schifffahrt und Luftfahrt. Daraus leiten sich wiederum der nächste Ausbauschritt bei Bahn und Strasse und die Programme zum Agglomerationsverkehr und zur Luftfahrtpolitik ab. Der Programmteil enthält keine konkreten Bauprojekte, jedoch die behördenverbindlichen Grundsätze für die spätere Festlegung dieser Projekte. Dem Programmteil kommt damit trotz seiner notwendigerweise hohen Flughöhe eine grosse Bedeutung zu.

Wir gliedern unsere Stellungnahme entlang den Kapiteln des Sachplans.

## 1. Einleitung

Im Kapitel Stellenwert und Geltungsbereich wird ausgeführt, dass der Sachplan behördenverbindlich sei für die Behörden aller Stufen. Dies stimmt so nicht. Der Sachplan ist in erster Linie behördenverbindlich für den Bund. Er ist auch verbindlich für die Kantone als Vorgabe für die kantonalen Richtpläne und für die Agglomerationen als Vorgabe für die Aggloprogramme. Ausserhalb der Agglomerationsprogramme kann er aber für die Gemeinden nicht direkt behördenverbindlich sein. Hier stellen die kantonalen Richtpläne die Vorgabe dar und nicht der Sachplan des Bundes.

## 2. Entwicklungen und Herausforderungen

Seitens der SAB teilen wir die Auffassung, dass Raumentwicklung und Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt werden müssen. Die fortschreitende Zersiedelung des Mittellandes wurde ermöglicht durch die Errichtung von S-Bahnen und den (Aus-)Bau des Strassennetzes. Im Berggebiet ist die Entwicklung teilweise anders verlaufen. Hier wurden Strassen- und Schienennetze erstellt, um bereits bestehende Siedlungen in Seitentälern und an Berghängen mit den regionalen Zentren zu verbinden und so überhaupt erst eine verkehrliche Erschliessung zu gewährleisten. Diese Netze dienen sowohl der Erschliessung als auch der Bewältigung des stetig zunehmenden Freizeitverkehrs. Die Arbeitsplätze (ausserhalb des Tourismus) konzentrieren sich in den Berggebieten und ländlichen Räumen vor allem in den regionalen Zentren, was entsprechende Pendlerbewegungen nach sich zieht. Die Feriendestinationen auf der anderen Seite kämpfen mit hohen Belastungsspitzen während Spitzenzeiten, für die die Verkehrswege oft nicht konzipiert sind. Eine besondere Situation entstand zudem im Sommer 2020, als wegen der Corona-Pandemie die Schweizer vor allem Ferien in der Schweiz machten, ihre Reisen aber vorwiegend mit dem Auto unternahmen. Neuralgische Punkte wie z.B. der Autoverlad am Lötschberg waren wochenlang permanent überlastet.

Im Sachplan Verkehr wird angeführt, dass eine Umkehr der Entwicklungen nicht absehbar sei. Gemeint sind die zunehmende Bevölkerungskonzentration in den urbanen Zentren und das immer weiter Auseinanderklaffen der Funktionen Wohnen- Arbeit – Freizeit. Seitens der SAB teilen wir diese Auffassung nicht. Es muss gerade Aufgabe der Raumentwicklung sein, eine Umkehr dieses Trends zu unterstützen und diesen Trend nicht einfach fatalistisch hinzunehmen. Aus Sicht der Berggebiete bedeutet dies insbesondere:

- Mit Massnahmen der Berggebietspolitik / Regionalpolitik müssen möglichst Arbeitsplätze in peripheren Regionen gehalten und gefördert werden und so **Pendlerströme** in die Zentren vermieden werden.
- **Belastungsspitzen** müssen gebrochen werden. Dazu trägt z.B. das Modell des Homeoffice wesentlich bei. Die Corona-Krise hat gezeigt, dass Homeoffice funktioniert (es handelt sich hierbei mehr um eine Frage des Mentalitätswandels und der Unternehmenskultur als der technischen Möglichkeiten). Dieser Trend muss weiter genutzt und unterstützt werden. Investitionen in Homeoffice u.ä. sind wesentlich kosteneffizienter als Investitionen in Bahn- oder Strasseninfrastrukturen.
- Die Zufahrten zu den **Tourismuszentren** müssen dort wo noch Engpässe bestehen ausgebaut werden.
- Eine Erhöhung des Anteils der Schiene am **Modal Split** ist anzustreben, doch wird es im Berggebiet in den wenigsten Fällen möglich sein, neue Schienenstrecken zu bauen. Der **öV auf der Strasse** muss weiter ausgebaut werden, dafür sind auch neue Betriebskonzepte ins Auge zu fassen. Es gilt, die Chancen der Digitalisierung und der Sharing Economy zu nutzen.
- Infrastrukturen sollten soweit möglich **gebündelt** werden. So kann die Gesamtbelastung reduziert werden. Vorbildlich ist dafür z.B. das Projekt des Grimsetunnels, welches Bahn- und Strominfrastruktur bündelt und die oberirdische Belastung erheblich reduziert. Doch auch die Bündelung von Glasfaserleitungen,

Energieleitungen, Wasserleitungen, Velowegen usw. mit Strasse und Schiene bietet noch ein grosses Potenzial.

- Die **Resilienz** der Verkehrsinfrastrukturen gegenüber den vor dem Hintergrund des Klimawandels zunehmenden **Naturgefahrenereignissen** muss gestärkt werden. Das bedingt z.B. im Berggebiet zusätzliche Sicherungsmassnahmen gegen Hangrutschungen, Murgänge, Hochwasser usw.
- Für den **alpenquerenden Güterverkehr** hat die Schweiz bereits sehr viel unternommen (insbesondere Bau der NEAT). Der Ball liegt nun bei den Nachbarländern für den Ausbau der Zulaufstrecken. Die Schweiz soll sich aus der Finanzierung von weiteren Ausbauten im Ausland heraushalten und die Gelder im Inland investieren.
- Für die **Feinverteilung** des Güterverkehrs haben Lieferwagen und LKWs unbestreitbare komparative Vorteile. Ziel muss es sein, einen möglichst langen Weg mit der Schiene zurückzulegen und möglichst dezentral Hubs für die Feinverteilung anzulegen. Die bisherige Entwicklung im Schienengüterverkehr geht leider in die gegenteilige Richtung.
- Das Potenzial des **Velos** als Nahverkehrsmittel muss auch in den Berggebieten und ländlichen Räumen weiter gefördert werden. Dazu gehören die Modernisierung und der Bau neuer Velowege als direkte Verbindungen. Velowege können heute bereits in Agglomerationen durch den Bund finanziell unterstützt werden. Im ländlichen Raum fehlt jedoch ein entsprechendes Finanzierungsgefäss. Die Infrastrukturen müssen alleine durch Kantone und Gemeinden getragen werden. Hier muss korrigiert werden.
- Im **grenzüberschreitenden Pendlerverkehr** besteht enormer Handlungsbedarf. 320'000 Personen überqueren jeden Tag die Schweizer Grenze, um hier zur Arbeit zu kommen. Das historisch gewachsene Verkehrsnetz folgt jedoch einer nationalen Logik und ist nicht auf diese grenzüberschreitenden Ströme ausgerichtet. Insbesondere im Jurabogen und im St.Galler Rheintal besteht Handlungsbedarf bei den Verkehrsinfrastrukturen auf Strasse und Schiene. Bei allen grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen besteht zudem Handlungsbedarf bezüglich Regulierungen, betrieblicher Optimierungen, Ticketing, Fahrgastinformation, Nutzung neuer Organisationsformen wie Carsharing usw. Die SAB hat dazu in den Jahren 2018 – 19 umfangreiche Grundlagenarbeiten bereit gestellt: <https://www.alpine-region.eu/projects/arpaf-crossborder>
- Im **europäischen Fernverkehr** besteht grosser Handlungsbedarf. Das Angebot muss ausgebaut werden. Dies betrifft die Fernverkehrsverbindungen sowohl bei Tag als auch bei Nacht. Praktisch alle Nachtzüge wurden in den letzten Jahren eingestellt. Ein Fehler, nicht zuletzt angesichts der Klimadebatte. Auf der Mittelstrecke innerhalb Europas muss die Bahn das bevorzugte Verkehrsmittel sein, insbesondere auch für den Volumen- und Umsatzstarken Geschäftsreiseverkehr. Während einige Destinationen wie Paris, Frankfurt, Mailand und Wien gut erreichbar sind, gibt es auf anderen Relationen wie München, Lyon und Brüssel erheblichen Nachholbedarf.

Aus diesen Überlegungen heraus sind wir auch der Auffassung, dass die im Sachplan durchgehend geäusserte Haltung, wonach in den Berggebieten / ländlichen Räumen die Grundversorgung auf dem bestehenden Niveau zu erhalten sei, keine wirkliche Perspektive darstellt. **Die Grundversorgung muss** nicht auf dem bestehenden Niveau gehalten, sondern sie muss **ausgebaut werden**. Die einseitige Fokussierung des Sachplans auf das polyzentrische Städtetz ist falsch und wird den Anliegen der Berggebiete und ländlichen Räume nicht gerecht. Auf S. 8 wird auch von einer räumlich abgestuften Grundversorgung gesprochen. Eine „abgestufte Grundversorgung“ widerspricht gerade dem Gedanken der Grundversorgung. Denn mit der Grundversorgung soll allen Bevölkerungsgruppen und Landesteilen eine gleiche Chance eingeräumt werden.

Wir teilen hingegen die Auffassung auf S. 8, wonach „die räumliche Entwicklung nicht immer dort statt findet, wo es für die bestehende Netzinfrastruktur optimal wäre“. Dies trifft insbesondere auf den **Siedlungsbrei zwischen Genf und Romanshorn** zu. Die Agglomerationsgürtel dehnen sich immer mehr aus, zwischen den Agglomerationen wurden grossflächige Lagerhallen aufgestellt, von denen aus die Verteilung der Güter über immer grössere Distanzen erfolgt und in den Innenstädten ist die Siedlungsverdichtung nach innen noch nicht überall gelungen. Diese würde insbesondere eine Ent-Tabuisierung der dritten Dimension erfordern. Bauten wie der PrimeTower in Zürich und die Roche-Hochhäuser in Basel beweisen, dass dies möglich ist. An den City-Rändern wurden in den letzten Jahren massenhaft Bürokomplexe erstellt. Deren Nutzen und Sinnhaftigkeit wird angesichts der sich wandelnden Arbeitsformen ernstlich in Frage gestellt (Arbeit von zu Hause, unterwegs und beim Kunden, aber nicht mehr im klassischen Büro). Die Frage stellt sich, ob diese Gebäude anders genutzt werden können.

### 3. Zielbild Mobilität und Raum 2050

Entsprechend den oben gemachten Ausführungen können wir uns mit dem Zielbild Mobilität und Raum 2050 nicht einverstanden erklären. Das Zielbild stützt sich ab auf das Raumkonzept Schweiz, welches von der SAB ohnehin abgelehnt wird. Das Raumkonzept sieht ein polyzentrisches Städtenetz im Zentrum, in dem sich Wirtschaft und Bevölkerung konzentrieren. Diese Sichtweise ist zu einseitig und trägt auch den neusten Entwicklungen nicht Rechnung. Beschleunigt durch die Corona-Krise des Jahres 2020 zeichnet sich ein Trend zurück aufs Land ab. Die Bevölkerung zieht eine ländliche Umgebung vor. Ebenso muss es ein Ziel der Raumentwicklung sein, die Arbeitsplätze in den ländlichen Räumen zu halten und zu stärken. Moderne Arbeitsformen wie Homeoffice ermöglichen dank der Digitalisierung zudem völlig neue Lebensmodelle. Die Trennung zwischen Wohnen – Arbeiten – Freizeit wird immer mehr aufgelöst. Das Raumkonzept Schweiz ist schon fast zehn Jahre alt und trägt diesen Entwicklungen nicht Rechnung. Es ist auch deshalb ungeeignet als Grundlage für eine Perspektive ins Jahr 2050.

Aussagen in Kapitel 3.1 wie „Das Siedlungswachstum konzentriert sich auf die Kerne und Nebenzentren der Metropolitanräume und Agglomerationen“ sowie „Neue Arbeitsplätze konzentrieren sich an gut erschlossenen Lagen innerhalb der Agglomerationsräume“ werden von der SAB explizit in Frage gestellt.

Diese auf das Raumkonzept Schweiz abgestützte Grundhaltung widerspiegelt sich auch in den Grundsätzen auf S. 18 des Berichtes. Die SAB teilt die Auffassung, dass

- die Agglomerationskerne weiter verdichtet werden müssen,
- ein weiteres Ausufern der Agglomerationsgürtel vermieden werden muss und
- intermediäre Siedlungsräume als Freiräume erhalten bleiben sollten.

Bei den ländlichen Räumen geht es jedoch nicht um eine „gesteuerte Entwicklung“ oder gar den „Schutz bestehender Strukturen“. Es geht vielmehr darum, die Erschliessung dieser Regionen bestmöglich sicher zu stellen, um so auch eine demographische und wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen. Eine Entwicklung, die Nota Bene dazu beiträgt, Pendlerströme und Abwanderung in die Zentren mit entsprechender Bevölkerungskonzentration zu vermeiden.

In Kapitel 3.2 werden sehr detaillierte Grundsätze der Verbindungsqualität differenziert nach Raumtypen aufgelistet. Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob eine derart detaillierte Betrachtung auf Stufe eines Sachplans überhaupt Sinn macht und den unterschiedlichen Gegebenheiten, die z.T. historisch gewachsen sind, Rechnung tragen kann.

Innerhalb der Agglomerationen soll in der Sichtweise des Sachplanentwurfes das Auto verbannt und vor allem der öV und das Velo eingesetzt werden. Damit nimmt der Sachplanentwurf eine Tendenz auf, welche in den grösseren Städten wie Zürich, Bern und Genf mit der Abschaffung von Parkplätzen, der Reduktion von Fahrspuren, Zonen mit Fahrbeschränkungen usw. bereits eingeleitet wurde. Damit dieses Konzept aufgeht, müssten grössere Parkierungs- und Umsteigemöglichkeiten an den Stadträndern installiert werden, welche dann wieder zu einer hohen Belastung des öV führen, der entsprechend ausgebaut werden muss. Dieser Umsteigeprozess führt zu einem aus Kundensicht unerwünschten Bruch in der Transportkette. Aus Sicht der SAB wäre es zielführender, den MIV auf einigen wenigen Achsen möglichst nahe ans Zentrum heranzuführen und hier Parkierungsmöglichkeiten zu bieten, so dass die letzten Wegdistanzen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Das Konzept der Verkehrsdrehscheiben (S. 26ff) muss vor diesem Hintergrund kritisch hinterfragt werden.

Bezüglich der ländlichen Räume erkennt der Sachplanentwurf richtigerweise, dass hier der MIV komparative Vorteile hat. Das bedeutet, dass bei den Ausbausritten Strasse eben gerade hier ein Schwerpunkt gelegt werden muss und nicht in den Agglomerationen. Trotz dieser komparativen Vorteile des MIV muss es aber auch ein Ziel sein, den öV möglichst attraktiv zu gestalten, wobei der neben dem Angebot auf der Schiene insbesondere der öV auf der Strasse und allfällige neue Angebote (Sharing-Plattformen usw.) eine wichtige Rolle einnehmen.

#### **4. Entwicklungsstrategien und Handlungsansätze**

Unsere grundlegende Haltung führt auch zu den nachfolgenden Bemerkungen bezüglich der in Kapitel 4 dargelegten Entwicklungsstrategien.

Verkehrsentensive Einrichtungen wie Einkaufszentren und Logistikstützpunkte sollten in Zukunft nicht mehr in den „intermediären Räumen“ angesiedelt werden. Sie sollten vielmehr innerhalb des Siedlungsraumes angeordnet werden. So kann Verkehr vermieden und ein Beitrag zur inneren Verdichtung geleistet werden. Einkaufszentren ausserhalb der Ortskerne sind zudem wesentlich mitverantwortlich für das Aussterben der Ortskerne und die Schliessung vieler Läden im Innenraum.

Die Erschliessung von Tourismusregionen soll nicht nur „ausreichend“ sondern „gut“ ausgestaltet werden, so dass auch Belastungsspitzen bewältigt werden können.

Parkierungsnormen haben in der Tat einen erheblichen Einfluss auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Angesichts der Tatsache, dass immer weniger Städter ein Auto oder überhaupt einen Führerausweis haben, machen Mindest-Parkplatzvorschriften für Wohnbauten in den kommunalen Bauordnungen keinen Sinn mehr. Frei werdender Raum könnte für die innere Verdichtung oder für die Bereitstellung von Parkplätzen für Zupendler genutzt werden.

Grundsatz A2 sieht eine nach Raumtypen abgestufte Grundversorgung vor. Seitens der SAB erachten wir dies als Widerspruch in sich, da die Grundversorgung allen Bevölkerungs- und Landesteilen ein gleiches Leistungsniveau garantieren soll.

In Kapitel 4.2 wird grosser Wert auf den Veloverkehr gelegt. Wir teilen diese Auffassung, der Veloverkehr hat als Alltags- und Freizeitverkehr auch in den ländlichen Räumen ein grosses Potenzial. Anders als in den Agglomerationen kann der Veloverkehr aber in den ländlichen Räumen nicht mit Bundesgeldern unterstützt werden. Bei den Velowegen besteht hier deshalb noch grosser Nachholbedarf. Dieser Missstand muss unbedingt korrigiert werden.

In U4 (S. 37) wird postuliert, dass die Nutzenden aller Mobilitätsangebote die von ihnen verursachten internen und externen Kosten vermehrt selber tragen sollen. Seitens der SAB stehen wir Ansätzen wie einem flächendeckenden Mobility-Pricing ablehnend gegenüber. Die bisherigen Ansätze des Bundes in Richtung Mobility-Pricing liefen meist auf eine einseitige Verteuerung des Strassenverkehrs hinaus. Dabei gilt zu erinnern, dass der Strassenverkehr seine Infrastrukturen und den Betrieb über die Mineralölsteuer selber bezahlt, während der öV zu einem sehr hohen Anteil über staatliche Abgeltungen mitfinanziert wird. Ein durch die Nutzer selbst finanzierter öV wäre dermassen teuer, dass er nicht mehr benutzt wird. Derartige Grabenkämpfe zwischen öV und Strasse sollten eigentlich der Vergangenheit angehören. Es macht denn auch keinen Sinn, diese durch Postulate wie in U4 wieder zu Tage zu fördern. U4 ist zu streichen.

Die Versorgung mit Hartgesteinen ist in der Tat ein Problem in der Schweiz, obschon Steine ja einige der wenigen natürlichen Ressourcen der Schweiz sind. Die Nutzung dieser Ressource ist jedoch stark eingeschränkt durch raumplanerische Vorgaben und Umweltschutzregeln. Hier ist dem Aspekt der Landesversorgung und Nutzung einheimischer Ressourcen bei der raumplanerischen Interessensabwägung in Zukunft ein höherer Stellenwert einzuräumen. Dies müsste entsprechend in U5 stärker betont werden.

## **5. Modalitäten der Umsetzung**

Keine Bemerkungen.

## **6. Handlungsräume**

Wir äussern uns nachfolgend nur zu einigen ausgewählten Handlungsräumen und dies aus einer übergeordneten Perspektive als nationale Dachorganisation. Eine detaillierte Beurteilung müssen die direkt Betroffenen aus den jeweiligen Handlungsräumen vornehmen.

### *Handlungsraum Luzern*

Der Entwurf des Sachplans fokussiert sehr stark auf den Durchgangsbahnhof Luzern und den Bypass Luzern. Beides sind unbestrittenermassen zwei wichtige Projekte von nationaler Bedeutung. Daneben darf aber die Erschliessung der ländlichen Räume und der Tourismusregionen nicht in Vergessenheit geraten. Die SAB teilt die Auffassung, dass der öV-Anteil erhöht werden soll (S. 88). Dies ist aber nicht nur Aufgabe des Kantons. Der Bund als Mitbesteller leistet hier ebenfalls einen wichtigen Beitrag. Neben der S-Bahn Luzern geht es insbesondere auch um den Ausbau des Angebotes auf dem Schienen- und Strassengebundenen öV zur Erschliessung der ländlichen Räume und der Tourismusregionen. Dazu zählen eine Erhöhung der Taktfrequenzen und Reduktion von Umsteigepunkten. Dadurch kann auch der Modal-Split zu Gunsten des öV erhöht werden.

### *Handlungsraum Tessin*

Text und Karten zum Handlungsraum Tessin suggerieren, dass praktisch nur im Agglomerationsraum Bellinzona – Chiasso Handlungsbedarf und -möglichkeiten bestehen. Im Text wird richtig festgehalten, dass der öV im Tessin noch verhältnismässig schlecht genutzt wird. Dies muss geändert werden. Die Funktion des neuen Knoten Bellinzona muss voll genutzt werden mit entsprechenden Anbindungen an die Seitentäler. Auf der Gotthard-Bergstrecke muss das öV-Angebot verknüpft werden mit der touristischen Entwicklung, so wie es z.B. die BLS auf der BLS-Bergstrecke vorbildlich macht. Damit kann auch die Erschliessungsfunktion der Bergstrecke erhalten und weiter gestärkt werden. Die

Verbindungen in die Seitentäler müssen mit dem öV attraktiver ausgestaltet werden durch Fahrplanverdichtungen, Reduktion der Anzahl Umsteigepunkte und Aufbau ergänzender, alternativer Angebote (Mitfahrzentralen, Kolibri-Angebot, etc. ).

Der Engpass in der Magadino-Ebene, welcher täglich zu ewig langen Staus führt, muss definitiv entflochten werden.

Der grenzüberschreitende Pendlerverkehr wird im Text richtigerweise als eine grosse Herausforderung identifiziert. Mit dem TILO wurde bereits ein vorbildliches Projekt realisiert, dem weitere öV-Angebote in Absprache mit den italienischen Partnern folgen müssen.

### *Handlungsraum Arc Jurassien*

Für den Arc Jurassien ist insbesondere die Bewältigung des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs eine grosse Herausforderung. Die im Entwurf des Sachplans enthaltenen Ausführungen vermögen auf diese Herausforderungen zu wenig zu reagieren. Dazu braucht es sowohl neue Infrastrukturen als auch bessere Nutzung der bestehenden Infrastrukturen. Die Frequenzen auf den wenigen bestehenden grenzüberschreitenden Schienenangeboten sind völlig ungenügend und müssen markant erhöht werden. Regulatorische Hürden müssen konsequent abgebaut werden. Die Frequenzen bei den Bussen müssen ebenfalls deutlich erhöht werden.

Innerhalb des Handlungsraumes müssen zudem die Angebote im öffentlichen Verkehr weiter ausgebaut und der Fahrplan verdichtet werden. Dazu gehört u.a. das Projekt ArcExpress, welches La-Chaux-de-Fonds mit Glovelier verbindet und auch den Anschluss an Frankreich gewährleistet. Damit kann auch die Achse zwischen den Agglomerationen La-Chaux-de-Fonds – Delémont – Basel gestärkt werden.

### *Handlungsraum Nordostschweiz*

Die Bodensee-Thurtalstrasse BTS muss in den nächsten Ausbauschnitt Strasse aufgenommen werden. Die entsprechenden Diskussionen wurden schon beim Ausbauschnitt 2019 im eidgenössischen Parlament geführt. Im Raum Toggenburg / Appenzell muss das öV-Angebot durch weitere Fahrplanverdichtung ausgebaut werden.

Anzustreben ist ferner eine verbesserte Anbindung des Toggenburgs an den Grossraum Zürich von Wattwil via Rapperswil nach Zürich HB und Dübendorf (Innovationspark). Mit dem Ausbau der Infrastruktur (Rickentunnel) können auch zweistöckige Zugkompositionen verkehren und eine umsteigefreie Anbindung von und nach Zürich so vereinfacht werden.

Der Voralpenexpress stellt die einzige, direkte Schnellzugsverbindung zwischen St. Gallen und Luzern dar. Der VAE weist eine hohe Kundenfrequenz auf und ist daher im Halbstundentakt zu führen. Aus touristischer Sicht ist einerseits die Zugreise eine Attraktion, führt die Strecke doch über Hochmoore oder entlang von Seen, und andererseits verbindet diese Strecke zwei wichtige touristische Destinationen und erhöht dadurch die Zahl der Angebote für den Gast.

Die Vision der Stadtbahn Obersee gilt es umzusetzen und dies mit einer Weiterführung nach Wattwil, Dabei ist es notwendig, beim Spital Uznach eine Haltekante zu erstellen, damit das Spital mittels S4 erreichbar ist.

Ein sehr grosser Handlungsbedarf besteht für den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr. Hier sind im St. Galler Rheintal sowohl Optimierungen an der Infrastruktur (direkte

Verbindungen) als auch im Betrieb von Strasse und Schiene anzustreben. Der S-Bahnverkehr nach Deutschland muss ausgebaut werden, die von deutscher Seite vorgeschobenen regulatorischen Hürden müssen ausgeräumt werden.

### *Handlungsraum Gotthard*

Wie bereits beim Handlungsraum Tessin erwähnt muss das touristische Potenzial der Gotthard-Bergstrecke voll ausgenutzt werden. Damit kann auch die Basiserschliessung der Bevölkerung langfristig gesichert werden. Zur Verbesserung der öV-Erschliessung der touristischen Zentren in der Surselva ist das Projekt Porta Alpina wieder aufzugreifen.

Im Handlungsraum Gotthard muss zudem auch das Projekt des Grimselbahntunnels aufgenommen werden. Dieses Projekt bündelt auf vorbildliche Weise verschiedene Infrastrukturen (in dies dem Fall Bahn und Strom) und trägt zur Reduktion der Gesamtbelastung des Landschaftsbildes bei. Die Grimselbahn verknüpft die heute getrennten Schmalspurnetze nördlich des Alpenhauptkammes und innerhalb der Alpen zu einem der weltweit grössten zusammenhängen Schmalspurnetze mit rund 850 km Länge. Die an den Strecken liegenden Tourismuszentren werden optimal mit dem öV erschlossen.

Für die inneralpine Erschliessung aber auch den Reiseverkehr wichtig ist die H19 als zweite West-Ost Achse der Schweiz neben der A1. Die H19 ist heute nicht durchgängig wintersicher und weist einen sehr bescheidenen Ausbaustandard auf mit nur sehr wenigen Überholmöglichkeiten. Dies bei einem sehr ausgeprägten Mischverkehr mit Velos (fehlender Veloweg!), landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Caravans, Bussen, Motorfahrrädern, lokaler Verkehr, Durchgangsverkehr usw. Die H19 sollte deshalb ins Nationalstrassennetz aufklassiert und ausgebaut werden.

### *Handlungsraum Westalpen*

Im Berner Oberland ist die saisonale Überlastung des bestehenden Strassennetzes äusserst störend. Hier muss in einem regional koordinierten Ansatz nachgebessert werden.

Für die Erschliessung des Wallis von Norden her stellen sich zwei grosse Herausforderungen: 1) die Fertigstellung des Lötschbergbasistunnels durch den Vollausbau. Dieser muss unverzüglich an die Hand genommen werden. Die Sicherheit und Fahrplanstabilität im aktuellen, mehrheitlich einspurigen Tunnel ist nicht gewährleistet – wie u.a. die wiederholten Wassereinbrüche Ende 2019 / Anfang 2020 belegt haben. 2) bei der Sanierung des Munitionslagers Mitholz muss eine zweispurige Umfahrung erstellt werden. Eine einspurige Notumfahrung – wie sie jetzt geplant ist – würde nur als Notzubringer zu Kandersteg dienen. Während der Sanierungsphase – welche bis zu zehn Jahre dauern kann – wäre das Wallis auf der Strasse von Norden her abgeschnitten, der Autoverlad wäre eingestellt. Dies ist nicht akzeptabel.

Die innere Erschliessung des Kantons mit seinen Seitentälern muss verbessert werden. Strassenseitig müssen verschiedene Ausbau- und Sanierungsprojekte an die Hand genommen werden. Die derzeitigen Absichten des Kantons gehen dabei leider in die falsche Richtung und laufen auf ein Abwälzen auf die Berggemeinden hinaus. Das Angebot im öV muss ebenfalls weiter ausgebaut werden durch Fahrplanverdichtung, zusätzliche Kurse zu Randzeiten inkl. Spätabends (wichtig auch für Jugendliche) und Aufbau alternativer Angebote. Zudem haben Seilbahnverbindungen ein erhebliches Potenzial, welches in den letzten Jahren eher vernachlässigt wurde. Eischoll prüft z.B. den Ersatz der bestehenden Seilbahnverbindung vom Tal ins Bergdorf durch eine autonom zirkulierende Verbindung. Dies erfolgt im Rahmen des von der SAB geleiteten Projektes Smart villages und zeigt das Potenzial der Digitalisierung auch für den öV auf.

Im Rhonetal und in die Seitentäler besteht zudem erheblicher Handlungsbedarf bezüglich Velowegen. Die Velowege sind nicht durchgehend, weisen einen heterogenen Belag auf und die Linienführung ist nicht immer nachvollziehbar.

### *Handlungsraum Ostalpen*

Für die peripheren Regionen des Kantons Graubünden ist nicht nur eine „hinreichende“ sondern eine gute Erschliessung mit dem öV wichtig. Die Erschliessungsgüte muss deshalb verbessert werden (nicht nur „grundsätzlich zu halten“).

Die Verbindungen in die Tourismusregionen müssen weiter ausgebaut und auf dem ganzen Strassen- und Schienennetz muss die Resilienz gegen die Folgen des Klimawandels gestärkt werden.

Lücken im Bahnnetz müssen geschlossen werden. Dazu gehört für uns insbesondere die Verbindung von Zernez ins Vinschgau.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT  
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach  
Nationalrätin

Thomas Egger

### **Résumée**

Le SAB reconnaît que les adaptations et compléments du plan sectoriel des transports sont nécessaires pour le développement à long terme des systèmes de transport. Toutefois, le SAB émet plusieurs réserves et propositions.

En ce qui concerne l'introduction de ce document, le SAB estime que ce projet doit avant tout être contraignant pour la Confédération. En revanche, le degré de contrainte doit être moindre pour les cantons et les communes. De manière générale, ce concept n'est pas assez audacieux et cherche surtout à maintenir le niveau des prestations existantes, plutôt que de les améliorer. Dans ce contexte, les besoins des régions de montagne et rurales, ne sont pas suffisamment prises en compte. En effet, ce document est trop axé sur les espaces urbains. Par conséquent, les régions de montagnes et rurales doivent être mieux considérées, afin qu'elles :

- puissent bénéficier des mêmes infrastructures et services que le reste de la Suisse,
- aient la possibilité de se développer en étant considérées comme des espaces de vie et d'activité économique,
- puissent contribuer à réduire l'extension et l'impact des espaces urbains sur l'aménagement du territoire, ainsi qu'à diminuer les flux des pendulaires.

De ce fait, il est nécessaire de développer l'offre et les infrastructures destinées à ces régions, ainsi que favoriser les projets réunissant des infrastructures de transport avec des installations destinées à d'autres usages (énergétiques, numériques, hydrauliques...). Il faut aussi promouvoir certaines alternatives, comme le vélo ou le travail à domicile, afin de réduire les transports motorisés et la surcharge des infrastructures. Enfin, le SAB estime qu'une tarification de la mobilité, imposée indistinctement à l'ensemble du territoire, n'est pas acceptable. Car les régions de montagne et rurales, en raison de leur situation géotopographique, sont davantage dépendantes de moyens de transport individuels.