

Verkehrspolitik muss einen Fokus auf die Bergregionen legen!

Die Verkehrserschliessung ist eine zentrale Standortvoraussetzung für die Berggebiete und ländlichen Räume. Der Ausbau der Infrastrukturen ist dabei mindestens ebenso wichtig wie intelligente und attraktive Angebote auf diesen Infrastrukturen

Thomas Egger – SAB – Seilerstrasse 4 – 3001 Bern

Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen wird seitens des Bundes alle vier Jahre in Ausbausritten festgelegt. Im Strassenbereich hat das eidgenössische Parlament in der Herbstsession den Ausbausritt 2023 definitiv verabschiedet. Der Ausbausritt umfasst Investitionen im Umfang von 5,3 Mrd. Fr. Die sechs Ausbauvorhaben sind alle im Mittelland angesiedelt. Es ist zwar unbestritten, dass das Nationalstrassennetz im Mittelland seine Kapazitätsgrenze überschritten hat. Jedoch bestehen auch Engpässe auf dem weiteren Netz. Der Entscheid zum Nationalstrassenausbau zeigt exemplarisch, wo der Bund in Zukunft den Schwerpunkt bei den Verkehrsinfrastrukturen legen will.

Bahn 2050

Diese Fokussierung auf die urbanen Zentren zeigt sich auch bei den Bahnen. Unter dem Titel «Perspektive Bahn 2050» setzt der Bund beim Bahnausbau einen Schwerpunkt auf die Agglomerationen. Längerfristig sieht der Bund somit keine Priorität in den Berggebieten und ländlichen Räumen, ebensowenig beim grenzüberschreitenden Verkehr. Die SAB hatte im Jahr 2019 mit Grundlagenstudien aufgezeigt, wie der grenzüberschreitende Pendlerverkehr besser organisiert werden könnte. Das Potential wäre bei den 320'000 Grenzgängern sehr gross. Zudem ist die Anbindung der Schweiz an europäische Destinationen stark verbesserungswürdig. Die Bahn muss gegenüber Kurzstreckenflügen attraktiver werden. Einige Nachtzüge wurden zwar in den letzten Jahren wieder eingeführt, doch ist deren Qualität (Pünktlichkeit und Rollmaterial) mangelhaft. Im Personenfernverkehr hat sich die – durch die Schweiz bezahlte – neue Strecke nach Mün-

chen bis jetzt nicht bewährt. Auch die ICE aus Deutschland werden aus dem Fahrplan genommen. Und die EC von Bern nach Mailand werden mindestens in den Jahren 2024 und 2025 ganz ausfallen, eventuell sogar noch länger. Derartige Entwicklungen liegen nicht im Interesse der Schweiz und des Tourismus.

Angebotsverschlechterungen

Doch auch im Binnenfernverkehr drohen weitere Angebotsverschlechterungen. So sollen z.B. Bahnreisende von Bern nach Genf in Zukunft in Rennens umsteigen müssen. Von Brig aus fährt nur noch jeder zweite Zug nach Zürich Flughafen. Für Feriengäste mit Gepäck ist das Umsteigen in Bern mühsam. Die Wankompensation der neuen Doppelstockzüge (FV-Dosto) ist definitiv gescheitert, so dass die ursprünglich geplanten Fahrplanverbesserungen nicht realisiert werden können. Die Angebotsverschlechterung auf den Fernverkehrslinien widerspricht den Milliardeninvestitionen in die Infrastrukturen diametral.

Positiver Zwischenschritt

Mit der Perspektive Bahn 2050 hat der Bundesrat auch einen Zwischenbericht vorgelegt zu den bisherigen Ausbauprogrammen. Dabei zeigt sich, dass einige Aktualisierungen nötig sind. Zu diesen Aktualisierungen gehört der Vollausbau des Lötschbergbasistunnels. Zudem ist der Bundesrat bereit, 30 Mio. Fr. für die weitere Planung des Grimsetunnels bereitzustellen. Die SAB wäre gerne noch weiter gegangen und hat dies auch in der Vernehmlassung klar zum Ausdruck gebracht. So wäre es aus Sicht der SAB erstrebenswert, das Schmalspurnetz nicht nur in der Schweiz zu verknüpfen (Grimsetunnel) sondern bis ins Südtirol zu ver-

längern (Alpenbahnkreuz Terra Raetica). Gleichzeitig könnte auch der leidige Gepäcktransport völlig neu organisiert werden.

Fortschritte beim touristischen Verkehr

Im Jahr 2021 hatten die SAB und der Verband öffentlicher Verkehr VöV mit dem gemeinsamen Positionspapier die Bedeutung des touristischen Verkehrs und Handlungsoptionen aufgezeigt. Diese Grundlagenarbeiten tragen erste Früchte. Mit dem Postulat Dittli wurde der Bundesrat beauftragt, eine Definition des touristischen Verkehrs zu erarbeiten. Die Arbeiten dazu sind in Gang. Das diesjährige Tourismusforum des SECO ist ebenfalls dem Thema gewidmet und zeigt, dass das Thema angekommen ist. Das Parlament hat zudem eine Motion von Ständerätin Marianne Maret (Die Mitte / VS) überwiesen. Darin wird der Bundesrat aufgefordert, innovative Projekte des touristischen Verkehrs gezielt zu fördern. Zudem ist erfreulich festzustellen, dass auch die Verkehrsbetriebe dem touristischen Verkehr eine grössere Beachtung schenken. Dazu gehören u.a. neue Angebote wie die direkte Bahnverbindung der SOB von Bern nach Chur.

Finanzen?

All die Investitionen in Infrastruktur und Betrieb der Verkehrsnetze müssen auch finanziert werden. Die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds und des Bahninfrastrukturfonds haben sich bewährt. Sorge bereiten aber die aktuellen Sparprogramme des Bundes, welche die sogenannten schwach gebundenen Ausgaben und damit insbesondere die Abgeltungen an den regionalen Personenverkehr betreffen. Bei den Abgeltungen drohen

Die Sparprogramme des Bundes dürfen den regionalen Personenverkehr nicht schwächen.



überproportionale Kürzungen und damit allenfalls die Schliessung von Linien. Die Kürzungen werden deshalb von der SAB abgelehnt. Die Bundesfinanzen werden auch eine entscheidende Rolle spielen, wenn es um die Zukunft des Binnenschienengüterverkehrs geht. Aus Sicht der SAB muss der Einzelwagenladungsverkehr unbedingt weitergeführt werden. Die entsprechende Vorlage wird in den nächsten Monaten im eidgenössischen Parlament beraten.

RÉSUMÉ

Politique des transports : mettre l'accent sur les régions de montagne

Au niveau des transports, la Confédération adapte continuellement les infrastructures, ainsi que les prestations fournies. Toutefois, ces adaptations sont souvent réalisées sans tenir suffisamment compte des besoins des régions de montagne et de l'espace rural. Pour la route, l'étape d'aménagement adoptée par le parlement en automne 2023, comprend une enveloppe financière de 5,3 milliards de francs. La grande majorité de ces moyens sera investie sur le Plateau ; en oubliant que des goulets d'étranglement subsistent dans d'autres régions du pays. Idem pour Rail 2050, qui se focalise sur les

centres urbains. A ce sujet, le SAB avait notamment indiqué qu'il fallait davantage tenir compte des besoins des régions frontalières, confrontées à d'importants flux de pendulaires (environ 320'000 personnes), ainsi qu'améliorer les relations ferroviaires entre la Suisse et l'étranger. Au niveau du rail, il faut néanmoins relever des aspects positifs, comme l'aménagement prévu du deuxième tube du tunnel de base du Lötschberg, ou la poursuite de la planification de celui du Grimsel. En revanche, des efforts doivent encore être entrepris dans le domaine des transports touristiques. Il s'agit notamment de promouvoir les projets novateurs. Enfin, le SAB s'oppose aux coupes prévues par le programme de la Confédération. Car ces dernières touchent de manière disproportionnée le transport régional des personnes. Certaines lignes sont ainsi en péril.

RIASSUNTO

Politica dei trasporti : mettere l'accento sulle regioni di montagna

A livello di trasporti, la Confederazione adegua costantemente le infrastrutture, oltre ai servizi offerti. Tuttavia, questi adattamenti sono spesso realizzati senza tenere sufficientemente in conto i bisogni del-

le regioni di montagna e delle zone rurali. Per quanto riguarda le strade, la fase di potenziamento adottata dal parlamento nell'autunno 2023, comprende un pacchetto finanziario di 5,3 miliardi di franchi. La stragrande maggioranza di queste risorse sarà investita sull'Altopiano ; dimenticando che delle strozzature esistono anche in altre regioni del paese. Lo stesso vale per Rail 2050, che si concentra sui centri urbani. Su questo argomento, il SAB aveva in particolare sottolineato la necessità di prestare maggiore attenzione alle esigenze delle regioni di confine per i frontalieri, confrontate a degli importanti flussi di pendolari (all'incirca 320'000 persone), nonché di migliorare le relazioni ferroviarie tra la Svizzera e l'estero. Per quanto riguarda la ferrovia, bisogna rilevare degli aspetti positivi, come la prevista costruzione della seconda canna del tunnel di base del Lötschberg, o l'ulteriore pianificazione di quello del Grimsel. D'altro canto, occorre ancora compiere degli sforzi nel settore dei trasporti turistici. Si tratta in particolare di promuovere dei progetti innovativi. Infine, il SAB si oppone ai tagli previsti nel programma della Confederazione. Perché questi ultimi incidono in modo sproporzionato sul trasporto regionale dei passeggeri. Di conseguenza alcune linee sono così in pericolo.