



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

## **Regionalwirtschaftliche und raumordnungspolitische Bedeutung einer guten Verkehrserschliessung in den Berggebieten und ländlichen Räumen**



Tunnelportal Lötschbergbasistunnel in Raron, Foto: Thomas Egger

Bern, 18. August 2026

Thomas Egger, Direktor SAB  
Vera Ambühl, wissenschaftliche Mitarbeiterin SAB

# Vorwort

Eine gute Verkehrserschliessung ist von enormer Bedeutung für die demographische und wirtschaftliche Entwicklung von Regionen. Neue Erschliessungen können dabei wesentliche Wachstumsimpulse auslösen. Am besten sieht man diese Effekte im Rückblick. Stellvertretend sei hier das Beispiel des Oberwallis erwähnt. Im Jahr 1875 wurde Visp erstmals mit der Bahn erschlossen, als die Simplonlinie von Lausanne her kommend den Ort erreichte. Diese bahntechnische Erschliessung ermöglichte es zusammen mit der aufkommenden Stromproduktion aus Wasserkraft, dass sich Industriebetriebe wie die Lonza im Oberwallis ansiedelten. Der vormalige Agrarkanton wandelte sich damit dauerhaft zu einem Industriestandort. Die Erschliessung mit der Bahn ermöglichte auch das Wachstum im Tourismus. Von Visp aus wurde Zermatt mit der Bahn erschlossen (1891). In einer Pionierleistung wurde auch die Bahn auf den Gornergrat gebaut (Eröffnung 1898). Dank der verkehrstechnischen Erschliessung konnte Zermatt zu einer weltweit bekannten Tourismusdestination aufsteigen.

Für das Oberwallis lösten der Bau der Lötschbergbergstrecke nach Brig und der Bau des Simplontunnels in der Folge weitere wichtige Impulse aus. Damit die umliegenden Dörfer von dieser besseren grossräumigen Erschliessung profitieren konnten, galt es, auch sie an das Verkehrsnetz anzubinden. Viele Bergdörfer waren vorher nur zu Fuss erreichbar. Wir sind uns heute gewohnt, dass alle Ortschaften für den Strassenverkehr und / oder den Bahnverkehr erschlossen sind. Doch das ist eigentlich noch gar nicht so lange der Fall. Die Tourismushochburg Saas-Fee zum Beispiel ist erst seit 1951 mit einer befahrbaren Strasse erschlossen. Vorher konnte der Ort nur über einen Saumpfad erreicht werden. Saas-Fee feiert somit heuer das 75-Jahre Jubiläum der Strassenerschliessung. Mit der Strassenverbindung war der Grundstein gelegt für den Boom des Tourismus in Saas-Fee mit dem Bau zahlreicher Hotels und Bergbahnen.

Der Bau und die Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels im Jahr 2007 – also vor knapp 20 Jahren – stellten für das Oberwallis einen neuerlichen Quantensprung dar. Davon profitierte nicht nur die Standortgemeinde Visp, sondern dank einem Ausbau des Verkehrsangebotes auf dem bestehenden Netz konnte das ganze Oberwallis profitieren. Mehr zu dieser Entwicklung und zu den regionalwirtschaftlichen Wirkungen weiterer Verkehrsprojekte erfahren Sie in den Beispielen auf den nachfolgenden Seiten.

Diese Beispiele zeigen, wie entscheidend eine gute Verkehrserschliessung für die regionalwirtschaftliche Entwicklung von Regionen ist. Eine Aufarbeitung dieser Entwicklungsmöglichkeiten ist wichtig, um die richtigen Rückschlüsse auch für zukünftige Projekte ziehen zu können. Mit der vorliegenden Publikation will die SAB einen Beitrag dazu leisten. Der Zeitpunkt für die Veröffentlichung ist bewusst gewählt, da derzeit auf Bundesebene unter dem Stichwort «Verkehr 45» der zukünftige Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastrukturen diskutiert wird.

Thomas Egger, Direktor Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB

# Inhaltsverzeichnis

|                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Vorwort.....                                                                          | 2  |
| Inhaltsverzeichnis .....                                                              | 3  |
| Kurzfassung .....                                                                     | 4  |
| Résumé.....                                                                           | 4  |
| Riassunto .....                                                                       | 4  |
| Einleitung .....                                                                      | 5  |
| Neue touristische Impulse dank dem Vereinatunnel.....                                 | 9  |
| Wie der Lötschbergbasistunnel die Geographie des Wallis verändert .....               | 15 |
| Gotthardbasistunnel – mehr als nur eine Transitachse.....                             | 26 |
| Transjurane ermöglicht eine positive Dynamik im Jura .....                            | 34 |
| Seilbahnverbindungen als öffentlicher Verkehr und Wertschöpfungsfaktor.....           | 36 |
| Die Erschliessung der letzten Meile für den Tourismus – das Beispiel Bus alpin .....  | 38 |
| Langsamverkehr – noch Potenziale.....                                                 | 43 |
| Zukunftsmusik dank der Digitalisierung – selbstfahrende Fahrzeuge .....               | 45 |
| Nicht Schiene oder Strasse, sondern Mobilität.....                                    | 47 |
| Erkenntnisse für die Bedeutung von Verkehrsprojekten für die Regionalwirtschaft ..... | 50 |
| Literaturverzeichnis.....                                                             | 53 |

## Kurzfassung

Eine gute Verkehrserschliessung ist eine wichtige Standortvoraussetzung für die Entwicklung von Regionen. Verkehrsprojekte haben somit auch eine grosse regionalwirtschaftliche Bedeutung. Der vorliegende Bericht zeigt diese regionalwirtschaftliche Bedeutung anhand verschiedener in der Vergangenheit realisierter Grossprojekte auf. Daraus können auch Lehren für die Zukunft gezogen werden. Eine verbesserte Verkehrserschliessung alleine reicht aber noch nicht aus. Entscheidend ist, was die betreffenden Regionen daraus machen. Entsprechend müssen Regionalentwicklung und Verkehrsentwicklung eng aufeinander abgestimmt werden.

Eine verbesserte grossräumige Erschliessung wie sie beispielsweise mit dem Gotthard- und Lötschbergbasistunnel realisiert wurde, erfordert auch Anpassungen bei der Feinerschliessung. Nur so kann das Verkehrssystem als Ganzes weiterentwickelt werden und können auch umliegende Dörfer von der besseren Erschliessung profitieren. Letztlich muss die Verkehrspolitik weiterentwickelt werden zu einer verkehrsträgerübergreifenden und kundenorientierten Mobilitätspolitik.

## Résumé

Une bonne desserte par les transports est une condition essentielle au développement des régions. Les projets de transport revêtent donc également une grande importance pour l'économie régionale. Le présent rapport met en évidence cette importance économique régionale à travers divers grands projets réalisés par le passé. Il est également possible d'en tirer des enseignements pour l'avenir. Toutefois, une meilleure desserte par les transports ne suffit pas à elle seule. Ce qui est déterminant, c'est ce que les régions concernées en font. Par conséquent, le développement régional et le développement des transports doivent être étroitement coordonnés.

Une meilleure desserte à grande échelle, telle que celle mise en place par exemple avec les tunnels de base du Saint-Gothard et du Lötschberg, nécessite également des adaptations au niveau de la desserte locale. C'est la seule façon de poursuivre le développement du système de transport dans son ensemble et de permettre aux villages environnants de bénéficier également de cette meilleure desserte. En fin de compte, la politique des transports doit évoluer vers une politique de mobilité multimodale et axée sur les usagers.

## Riassunto

Una buona rete di collegamenti è un presupposto fondamentale per lo sviluppo delle regioni. I progetti di trasporto rivestono quindi anche una grande importanza per l'economia regionale. Il presente rapporto illustra tale importanza sulla base di diversi grandi progetti realizzati in passato. Da ciò è possibile trarre insegnamenti per il futuro. Tuttavia, una migliore rete di collegamenti da sola non è ancora sufficiente. È determinante ciò che le regioni interessate ne fanno. Di conseguenza, lo sviluppo regionale e quello dei trasporti devono essere strettamente coordinati.

Un miglioramento dei collegamenti su larga scala, come quello realizzato ad esempio con le gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg, richiede anche adeguamenti a livello di collegamenti capillari. Solo così è possibile sviluppare ulteriormente il sistema dei trasporti nel suo complesso e consentire anche ai villaggi circostanti di beneficiare di collegamenti migliori. In definitiva, la politica dei trasporti deve evolversi verso una politica della mobilità multimodale e orientata alle esigenze degli utenti.

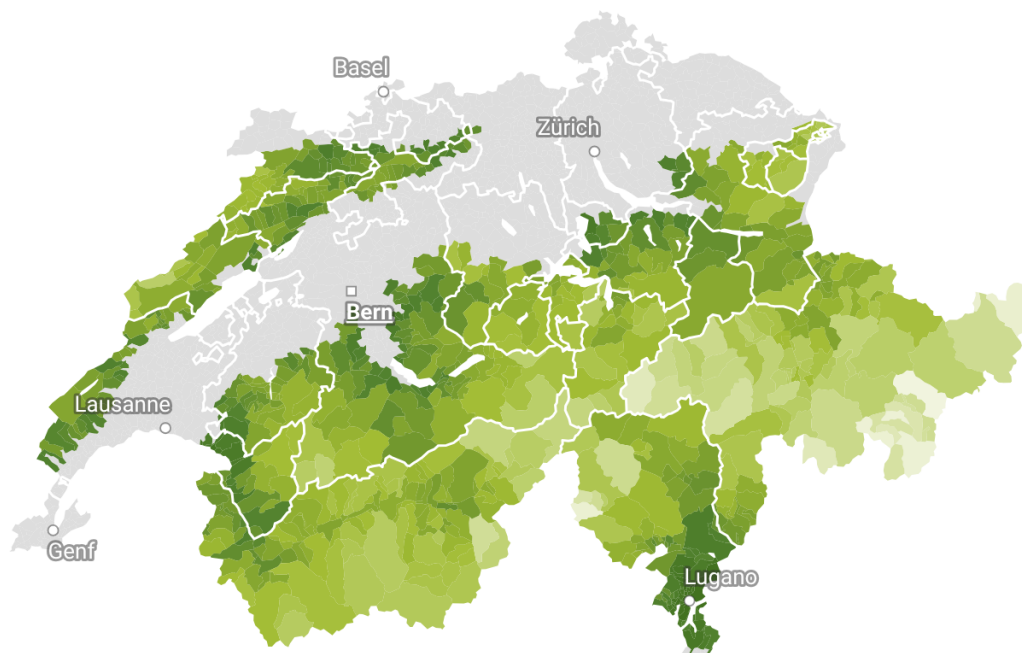
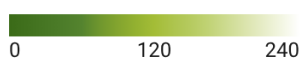
# Einleitung

Der Verkehr ist eine wesentliche regionalwirtschaftliche Komponente. So generiert der öffentliche Verkehr in der Schweiz gemäss einer Studie im Auftrag der LITRA aus dem Jahr 2020 eine direkte und indirekte Wertschöpfung von 12,2 Mrd. Fr. Das sind 1,6% des Bruttoinlandproduktes. 42'300 Vollzeitäquivalente stehen in direktem Zusammenhang mit der Erbringung von Kernleistungen des öffentlichen Verkehrs. Weitere 20'000 Vollzeitäquivalente erbringen Vorleistungen für den öffentlichen Verkehr. Von den Investitionen in den öffentlichen Verkehr profitieren nicht nur die Transportunternehmen, sondern auch die Planungsbüros, das Baugewerbe, der Tourismus und die Industrie. Eine gute Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Standortfaktor für die Entwicklung von Regionen.

Dank dem Ausbau des National- und Hauptstrassennetzes sowie des öV-Netzes konnte diese Erreichbarkeit in den letzten Jahrzehnten laufend verbessert werden. Grosse Infrastrukturprojekte wie der Bau einer Nationalstrasse oder eine neue Bahnverbindung wie der Vereinatunnel sowie der Gotthard- und Lötschbergbasistunnel stellen regelrechte Quantensprünge dar und lösen wesentliche regionalwirtschaftliche Impulse aus.

Die nachfolgenden Karten von Regiosuisse<sup>1</sup> zeigen eindrücklich, dass die Erschliessung der Berggebiete sehr unterschiedlich ist. Gemeinden mit kurzen Reisezeiten konzentrieren sich insbesondere in den Voralpen und sind entlang der grossen Verkehrsachsen zu finden. Kurze Reisezeiten haben auch grosse Teile des Juraums und das südliche Tessin, dank der Nähe zu Lugano.

Reisezeit mit dem ÖV zum nächsten grossen Zentrum in Minuten (2017)



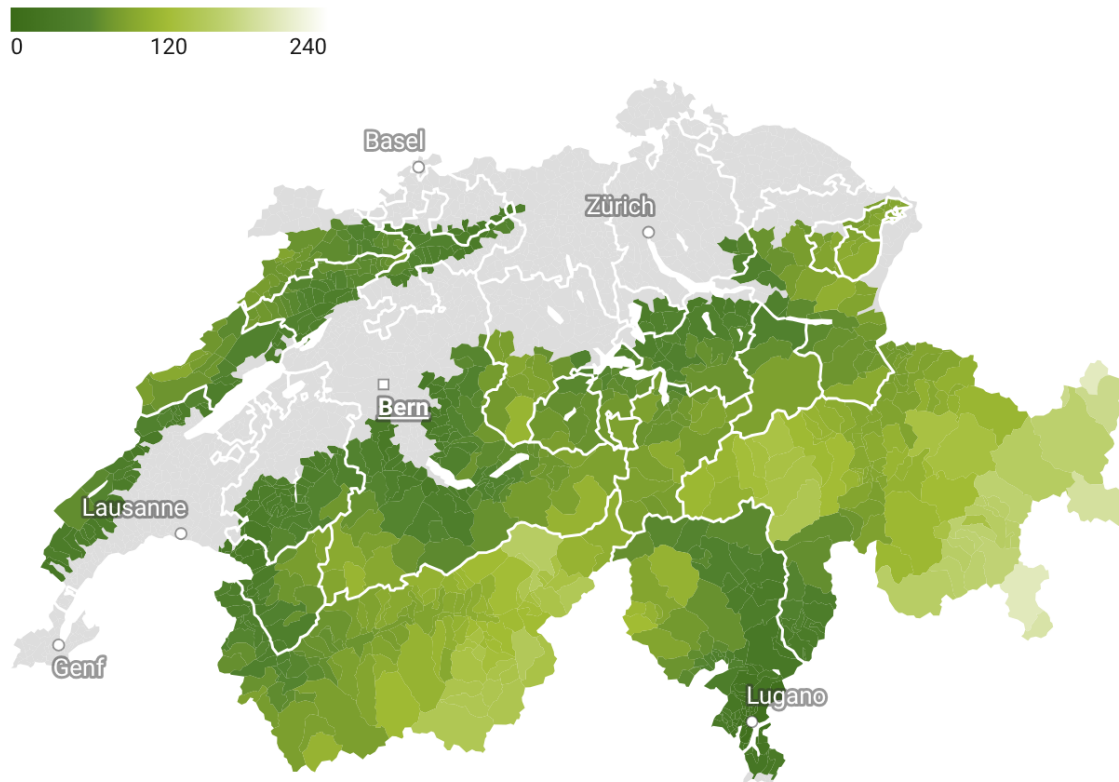
zu den nächsten grossen Zentrum werden die folgenden 6 Städte gezählt: Zürich, Genf, Basel, Lausanne, Bern, Lugano

Grafik: regiosuisse • Kartenmaterial: ©swisstopo • Erstellt mit Datawrapper

<sup>1</sup> <https://regiosuisse.ch/die-berggebiete-als-vielfaeltige-wirtschafts-und-lebensraeume?0219de>

Die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist in vielen Gemeinden in den Berggebieten etwas weniger gut als mit dem motorisierten Individualverkehr MIV. Bereits in ländlichen Gebieten rund um die Agglomerationen steigen die Reisezeiten häufig auf über eine Stunde. Aus dem Alpenraum, dem Rheintal und dem ländlichen Jura dauert die Fahrt mit der Bahn zu einem der sechs Zentren in der Regel zwischen 1,5 und 2 Stunden.

**Reisezeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zum nächsten grossen Zentrum in Minuten (2017)**

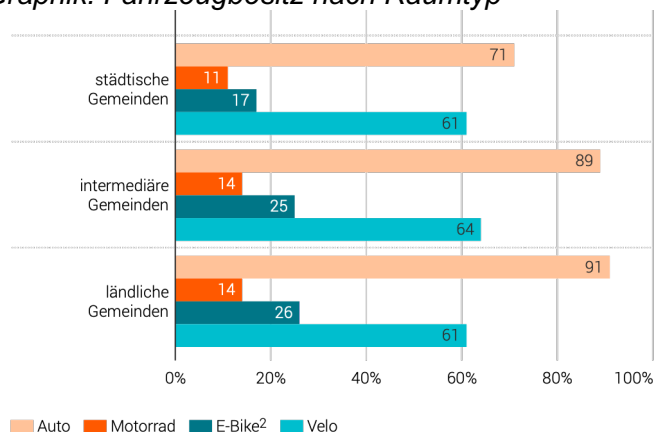


zu den nächsten grossen Zentrum werden die folgenden 6 Städte gezählt: Zürich, Genf, Basel, Lausanne, Bern, Lugano

Grafik: regiosuisse • Quelle: BFS, NPVM • Kartenmaterial: ©swisstopo • Erstellt mit Datawrapper

Entsprechend geniesst das Auto in den Berggebieten und ländlichen Räumen einen grösseren Stellenwert als in den urbanen Räumen. Gemäss dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 besitzen 91% der Haushalte in den ländlichen Gemeinden ein Auto, aber nur 71% in den städtischen Gebieten. Umgekehrt ist der Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr in den städtischen Gebieten höher als in den ländlichen.

Graphik: Fahrzeugbesitz nach Raumtyp



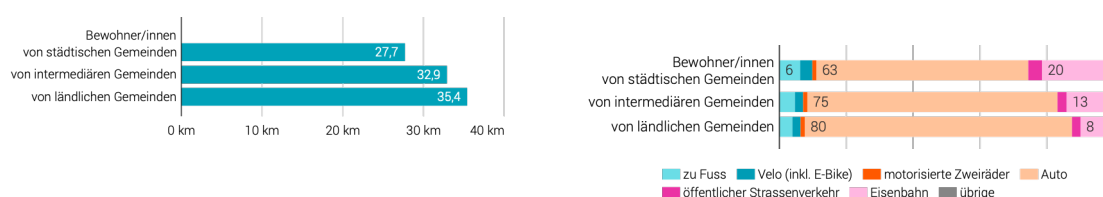
<sup>1</sup> romanischsprachige Schweiz bei Sprachgruppen nicht aufgeführt: Stichprobe zu klein  
<sup>2</sup> schnelle und langsame E-Bikes

Basis: 55 018 Haushalte

Quelle: ARE und BFS, Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Neuchâtel 2023

Die zurückgelegte Tagesdistanz ist in den ländlichen Räumen aufgrund der räumlichen Verhältnisse erwartungsgemäss grösser. Dabei wird auch ein grösserer Teil der Distanzen im ländlichen Raum mit dem Auto zurückgelegt. Doch auch der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr haben durchaus ihre Bedeutung.

Graphik: Zurückgelegte Tagesdistanz pro Person nach Raumtyp und eingesetzte Verkehrsmittel



Quelle: ARE und BFS, Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Neuchâtel 2023

Die Verkehrsnetze können ihre Funktionen aber nur wahrnehmen, wenn sie nicht dauernd überlastet oder durch Ereignisse wie z.B. Lawinen, Murgänge usw. unterbrochen sind. Gerade in den Berggebieten spielt die Exposition gegenüber Naturgefahrenereignissen eine zentrale Rolle. Nicht alle Naturgefahren können zu 100% durch Schutzbauten vermieden werden. Das zeigte sich beispielsweise im Sommer 2024 als durch die Starkniederschläge wichtige Strassenverbindungen in Südbünden, im Tessin und im Wallis mehrere Tage lang unterbrochen waren. Die Sperrung des Gotthardbasistunnels infolge der Entgleisung eines Güterzuges vom 10. August 2023 führte zu einer längeren Sperrung. Erst im September 2024 konnte der Tunnel wieder voll in Betrieb genommen werden. Zum Glück konnte der Verkehr zum Teil über die alte Gotthardbergstrecke umgeleitet werden. Das Ereignis zeigte mit aller Deutlichkeit, wie wichtig redundante Verkehrssysteme sind. Doch auch ein überlastetes Verkehrsnetz kann seine Funktionalität nicht mehr richtig wahrnehmen. Dies zeigt sich insbesondere beim Nationalstrassennetz. Auf dem Nationalstrassennetz wurden im Jahr 2025 nicht weniger als 68'040 Stautunden verzeichnet<sup>2</sup>. Neben der Mittellandachse ist davon insbesondere der Gotthard als Nadelöhr im Nord-Süd-Verkehr betroffen. Ebenso die San-Bernardino-Route als Ausweichroute. Auch auf den Zubringerstrecken zu zahlreichen Tourismusdestinationen ist das Strassennetz während der Hochsaison überlastet, so etwa im Berner Oberland, wo Gemeinden wie Grindelwald und Kandersteg verkehrslenkende Massnahmen ergreifen mussten.

<sup>2</sup> <https://www.admin.ch/de/newsb/ss25s9LEo6b7T4lowQtn5>

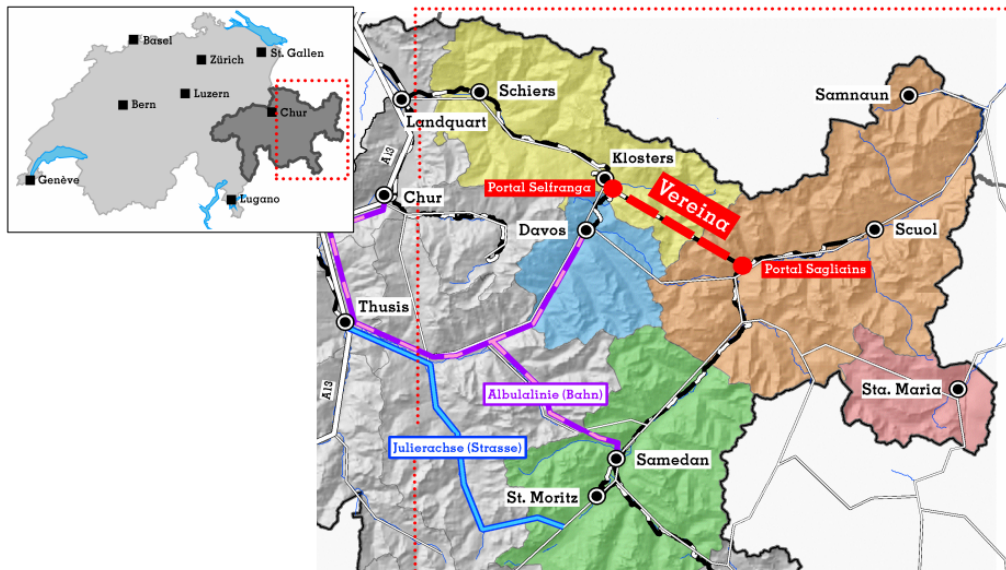
Die Berggebiete und ländlichen Räume sind somit auf eine gute Erschliessung angewiesen. Mit der vorliegenden Publikation will die SAB in Erinnerung rufen, wie wichtig eine gute Erschliessung für die Regionalentwicklung ist. Wir stützen uns dabei vor allem ab auf bestehende Analysen und Berichte und ergänzen diese mit aktuellen Daten und eigenen Einschätzungen. Der Bericht will damit einen Diskussionsbeitrag leisten zur Weiterentwicklung der Verkehrspolitik in der Schweiz. Dies bewusst auch zu einem Zeitpunkt, da mit «Verkehr 45» auf eidgenössischer Ebene wichtige Weichen gestellt werden. Aber auch weitere Dossiers wie eine mögliche Aufgabenentflechtung zwischen Bund und Kantonen («Entflechtung27»), Sparprogramme von Bund und Kantonen, neue Strategien für den Freizeit- und den Langsamverkehr oder die Schaffung einer Mobilitätsdateninfrastruktur spielen eine wichtige Rolle für die politischen Rahmenbedingungen. Diese politischen Rahmenbedingungen gilt es so zu gestalten, dass letztlich ein Nutzen für alle Regionen und die Regionalentwicklung anfällt.

# Neue touristische Impulse dank dem Vereinatunnel

## Das Bauprojekt

Der Vereinatunnel ist eine wichtige Verkehrsachse in Graubünden und verbindet das Prättigau (Portal Selfranga) mit dem Engadin (Portal Sglaia). Der Tunnel ist 19,042 Kilometer lang und ist somit der längste Meterspur-Eisenbahntunnel der Welt. Es verkehren sowohl Personenzüge, Autozüge und auch Güterzüge. Vor dem Portal Sglaia geht ein Tunnelast von der Haupttröhre weg, der eine direkte Abzweigung ins Oberengadin für Personen- und Güterzüge ist. Die Fahrzeit durch den Tunnel beträgt rund 18 Minuten.

Graphik: Lage des Vereinatunnels



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Der Hauptgrund für den Bau des Vereinatunnels war, dass es keine wintersichere Verbindung von Nordbünden ins Unterengadin gab. Diese war für die Förderung einer dezentralen Besiedelung von hoher Bedeutung. Denn obwohl der Flüelapass (Strassenverbindung von Davos ins Unterengadin) im Winter möglichst offengehalten wurde, musste er aufgrund der hohen Lawinengefahr regelmässig gesperrt werden. Die einzigen Alternativen via Oberengadin über den Julierpass (Strasse) und die Albulalinie (Bahn) bedeuteten einen sehr zeitintensiven Umweg. Mit dem Vereinatunnel wurde also sowohl für Bahnreisende und mit dem Autoverlad auch für den MIV eine schnelle und ganzjährige Verkehrsanbindung des Unterengadins geschaffen. Seither gibt es beim Flüelapass eine Wintersperre.

Die Geschichte des Vereinatunnels geht über 50 Jahre zurück. 1975 wurde das Projekt erstmals dem Verwaltungsrat der Rätischen Bahn RhB und der kantonalen Regierung vorgestellt. Im Schlussbericht der Eidgenössischen Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption, der 1977 dem Bundesrat vorgelegt wurde, wird der Vereina bei den grösseren Ausbaumassnahmen des überregionalen Verkehrssystems als Möglichkeit erwähnt. Die Vorlage zum Bau des Tunnels wurde 1984 im Grossen Rat des Kantons Graubünden deutlich angenommen und 1985 kam es schliesslich zur kantonalen Abstimmung. Der Kantonsbeitrag für den Bau der Vereinalinie wurde von der Bevölkerung mit 57,9% Ja-Stimmen gutgeheissen. Im gleichen Jahr stimmten National- und Ständerat der Kostenbeteiligung des Bundes zu. 1991 erfolgte der Spatenstich und nach 8,5 Jahren Bauzeit konnte am 19. November 1999 die Eröffnung gefeiert werden.

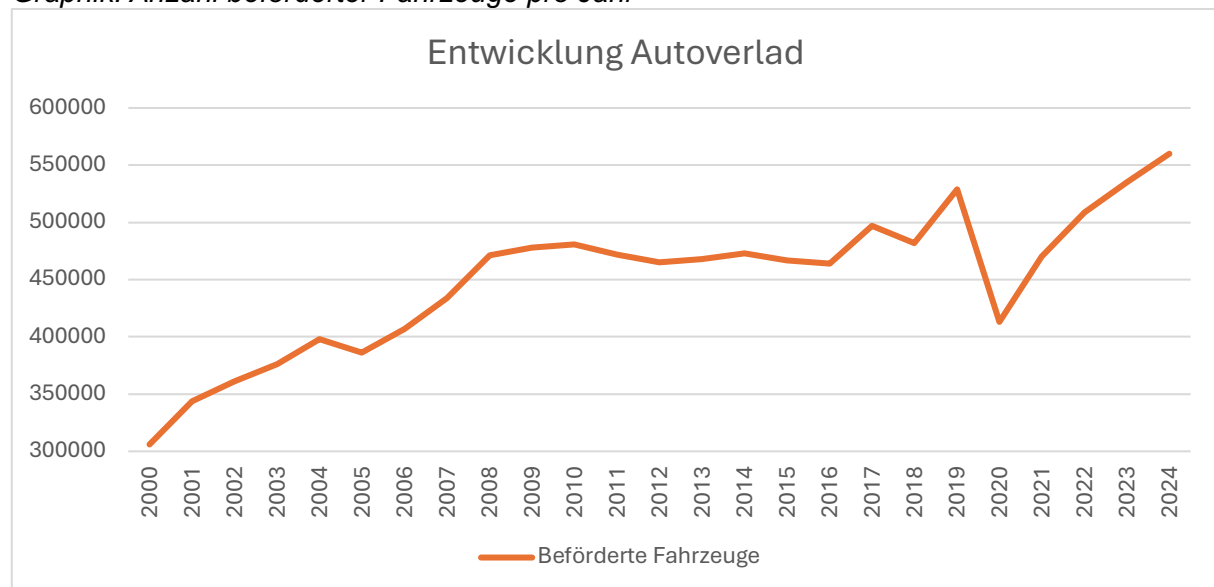
Die Kosten des Tunnels betrugen rund 800 Mio. Fr. (exkl. Rollmaterial). 85% bezahlte der Bund, 15% der Kanton.

## Nutzung des Vereinatunnels

### Autozüge

Bei der Projektierung des Vereinatunnels wurde ursprünglich von einem jährlichen Transportvolumen von etwa 400'000 Fahrzeugen ausgegangen. Wie in der folgenden Graphik zu sehen ist, wurde diese Grenze bereits 2006 überschritten.

Graphik: Anzahl beförderter Fahrzeuge pro Jahr



Quelle: Rhätische Bahn

Die Grafik zeigt, dass die Frequenzen beim Autoverlad – abgesehen vom Einbruch während der Covid-Pandemie – tendenziell steigen. Die stärkste Zunahme war zwischen 2000 und 2009 zu beobachten, danach folgte eine Stagnation bis 2016. Das darauffolgende Wachstum wurde von der Covid-Pandemie unterbrochen, bevor 2023 und 2024 Rekordzahlen verzeichnet werden konnten. Das Rekordjahr war 2024 mit 560'415 verladenen Fahrzeugen. Das ist eine Zunahme von über 83 Prozent im Vergleich zum ersten vollen Betriebsjahr 2000. Heute werden an Spitzentagen bis zu 5'000 Fahrzeuge verladen. Durchschnittlich werden etwa 60% der Fahrzeuge im Winter und 40% der Fahrzeuge im Sommer transportiert.<sup>3</sup>

### Reisezüge

Die Entwicklung bei den Reisezügen verlief ebenfalls positiv: Seit der Eröffnung des Vereinatunnels ist ein Zuwachs beim Reiseverkehr auf der Schiene zu sehen.

Graphik: Durchschnittliche tägliche Anzahl Reisende im Vereinatunnel

| Linie                                                                                         | Jahr 2006 | Jahr 2025 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Landquart – Vereina – Scuol-Tarasp<br>(Belegung Abschnitt Klosters-Sagliains)                 | 1251      | 1838      |
| Landquart – Vereina – St. Moritz<br>(Belegung Abschnitte Klosters-Susch und Klosters-Zernezh) | 54        | 1761      |

Quelle: Rhätische Bahn

Auf der Linie ins Unterengadin wurde zwischen 2006 und 2025 eine Steigerung von knapp 47% festgestellt. Ältere vergleichbare Zahlen sind keine aufzufinden.

Die massive Steigerung auf der Linie ins Oberengadin geht mit der schrittweisen Einführung des Stundentaktes zwischen Landquart und St. Moritz einher. 2006 gab es nur 1 Zugpaar pro Tag. Ein Teil dieses Wachstums ist allerdings auch auf Verlagerungseffekte von der Albulalinie

<sup>3</sup> Eine Graphik zur Aufteilung der Fahrzeuge auf die Winter- und Sommersaison von 2000-2021 ist auf S. 16 des [Berichts](#) „Verkehrsinfrastrukturentwicklung bei Klosters: Umfahrung Klosters und Vereinalinie“ zu finden.

zurückzuführen, da die Vereinalinie etwa 15 Minuten schneller ist und alternierend mit der Albulalinie ein ungefährender Halbstundentakt entstanden ist. Die tägliche Anzahl Reisende ergibt hochgerechnet auf ein Jahr etwa 1,3 Millionen Personen, die 2025 in den Reisezügen durch den Vereinatunnel fahren. Durchschnittlich werden etwa 70 Prozent mehr Personen in den Reisezügen als mit dem Autoverlad durch den Vereinatunnel transportiert.<sup>4</sup>

Bei den Personenzügen zeigt sich eine sehr wichtige Funktion des Vereinatunnels: Er hat sich nebst dem ursprünglichen Hauptnutzen (schnellere Erschliessung des Unterengadins) auch zur unverzichtbaren zweiten Verbindung ins Oberengadin entwickelt. Denn die Anzahl Fahrgäste, die heute über die Albula- und Vereinalinie in die touristisch wichtige Region Oberengadin reisen, wäre nur über die Albulalinie kaum mehr zu bewältigen. Zudem konnte dank der Vereinalinie der Halbstundentakt ins Oberengadin realisiert werden. Dazu kommt, dass der Vereinatunnel ein essenzieller Pfeiler im Störungsmanagement geworden ist, wenn beispielsweise die Albulalinie unterbrochen ist. Für die Feinerschliessung ab Scuol respektive Sgäiains wurde die Anbindung der Seitentäler und Dörfer via Buslinien verbessert und zudem auch neue Nachtbusangebote geschaffen.

### Güterzüge

Von der wintersicheren Verbindung profitiert nebst den Einheimischen und Touristen auch der Güterverkehr. Mit der Eröffnung des Tunnels konnte die Bündner Güterbahn Frühzüge im gesamten Engadin anbieten. Weiter hat sie gemäss der Rhätischen Bahn die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene bedeutend vorangetrieben. Heute verkehren für den Güterverkehr 4-6 Zugspare pro Tag durch den Vereinatunnel.

Die Anzahl Lastwagen, die auf den Autozügen transportiert wird, ist zunehmend, weshalb die RhB verschiedene organisatorische und bauliche Anpassungen beim Verlad vornahm.

### **Auswirkungen des Vereinatunnels**

Die Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Faktor der Standortattraktivität einer Region und der Vereina hat zu einer wesentlichen Verbesserung der Erreichbarkeit des Unterengadins geführt – sowohl aus Nordbünden, aus dem Mittelland als auch aus wichtigen Herkunftsgebieten ausländischer Gäste. Zum Beispiel rückte Scuol fast 2 Stunden näher an Zürich, wodurch auch Tagesausflüge möglich wurden. Deshalb erhoffte man sich mit dem Bau des Vereinatunnels neue wirtschaftliche Impulse für die Region Unterengadin.

Die Frage, inwiefern sich die verbesserte Erreichbarkeit und die neuen Verkehrsangebote auf die Schlüsselbranche Tourismus und auf das Unterengadin als Wirtschafts- und Wohnstandort ausgewirkt haben, steht im Zentrum eines Berichts des ARE<sup>5</sup> aus dem Jahr 2006. In der vorliegenden Publikation werden auf der Grundlage dieses ARE-Berichtes die Erkenntnisse und Zahlen aktualisiert. Bei solchen Fragestellungen ist immer die Schwierigkeit, dass man nicht weiss, wie sich die Region entwickelt hätte, wenn der Tunnel nicht gebaut worden wäre. Deshalb wird im ARE-Bericht ein Vergleichsgebiet mit ähnlichem touristischem Potenzial, aber ohne Verbesserung der Erreichbarkeit analysiert (Kreis Disentis in der oberen Surselva). Darauf wird hier verzichtet.

### **Bevölkerungsentwicklung**

Eine Veränderung der Erreichbarkeit und neue Verkehrsangebote bedeuten eine Steigerung der Standortattraktivität einer Region und die verstärkten oder neuen wirtschaftlichen Aktivitäten – im konkreten Fall des Vereinatunnels die erhöhte Nachfrage im Tourismus – schaffen Arbeitsplätze. Eine Verkehrsinfrastruktur kann auf diese Weise zum Entwicklungsimpuls werden. Vergleichsbeispiele zum Vereinatunnel zeigen aber, dass eine

---

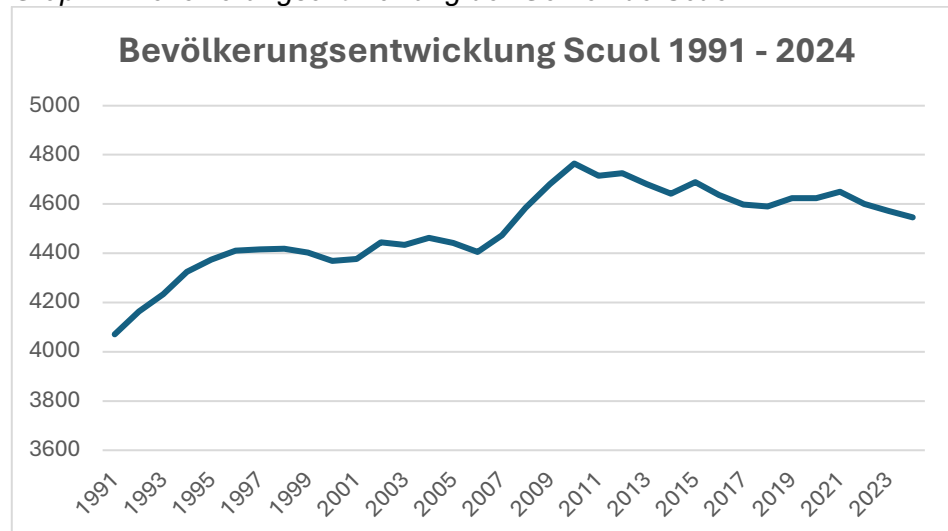
<sup>4</sup> Weitere Informationen zum Vergleich zwischen mit dem Zug und Autoverlad beförderten Personen sind auf S. 17 des [Berichts](#) „Verkehrsinfrastrukturentwicklung bei Klosters: Umfahrung Klosters und Vereinalinie“ verfügbar.

<sup>5</sup> „[Räumliche Auswirkungen des Vereinatunnels – eine ex-post Analyse: Zusammenfassung](#)“

verbesserte Verkehrserschliessung ohne zusätzliche Entwicklungen nicht zwingend zu einem Bevölkerungswachstum führt.

Als Indikator wird in dieser Publikation die Bevölkerungsentwicklung verwendet. Um eine ganzheitliche Perspektive auf die Bevölkerungsentwicklung zu haben, wurden auch einige Jahre vor der Eröffnung des Vereinatunnels berücksichtigt.<sup>6</sup>

*Graphik: Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Scuol*



*Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Daten BFS*

In der Abbildung ist zu sehen, dass bereits vorgelagert in den 1990er-Jahren ein kleiner Bevölkerungsaufschwung (Zuwachs von 8%) stattfand. Nach der Eröffnung des Vereinas 1999 bis zum Höchststand 2010 war ein weiterer Aufschwung in derselben Grössenordnung zu sehen. Seither ist die Bevölkerung tendenziell am Schrumpfen, was vor allem mit einem Geburtendefizit (3/4 des Rückganges) und nicht mit der Abwanderung zu begründen ist. Die Einwohnerzahl von Scuol ist aber immer noch höher als vor der Eröffnung des Tunnels.

In den Nachbargemeinden von Scuol sind im gleichen Zeitraum verschiedene Entwicklungen zu sehen. Zernez (Richtung Oberengadin) hat von 1991 bis 2020 eine sehr ähnliche Bevölkerungsentwicklung wie Scuol, wächst aber seither dank Zuwanderung kontinuierlich. Valsot (östlich von Scuol) verlor in den 1990er-Jahren und seit 2010 wieder Bevölkerung, vor allem aufgrund eines Geburtendefizits.

Die Zahlen zeigen: Eine gute Verkehrsanbindung allein kann der Bevölkerungsentwicklung nicht einen grossen Aufschwung geben. Dafür braucht es (touristische) Angebote in einer Region, die neue Arbeitsplätze schaffen und mit Multiplikatoreffekten die Wirkung dieser Erreichbarkeitsveränderungen auf die Beschäftigung und dementsprechend die Bevölkerung indirekt verstärken.

### **Entwicklung des Tourismus**

Der Tourismus ist *die* Schlüsselbranche im Unterengadin. Um die Entwicklung vor und nach der Eröffnung des Vereinatunnels aufzuzeigen, werden zwei Indikatoren verwendet. Einerseits sind dies die Logiernächte. Diese sind aber nicht für den gesamten Zeitraum seit der Tunnel-Eröffnung auffindbar. In den fünf Jahren vor Eröffnung des Vereinatunnels sank die Zahl der Übernachtungen in Scuol um 35'000. Im ersten Jahr nach der Eröffnung zählte Scuol 53'000 Übernachtungen mehr. Danach sind die Übernachtungen wieder leicht zurückgegangen.

<sup>6</sup> Die Gemeinden Ardez, Ftan, Guarda, Sent und Tarasp haben 2015 mit Scuol fusioniert. In der Abbildung wurden für die Jahre vor 2015 die Einwohnerzahlen dieser sechs Gemeinden addiert.

Die Entwicklung seit den 2010er-Jahren wird in der folgenden Tabelle aufgezeigt. Die Hotellerie ist seit 2015 relativ konstant, während die Parahotellerie stark zugelegt hat und für das nach einer Baisse wieder ansteigende Total bei den Logiernächten verantwortlich ist.

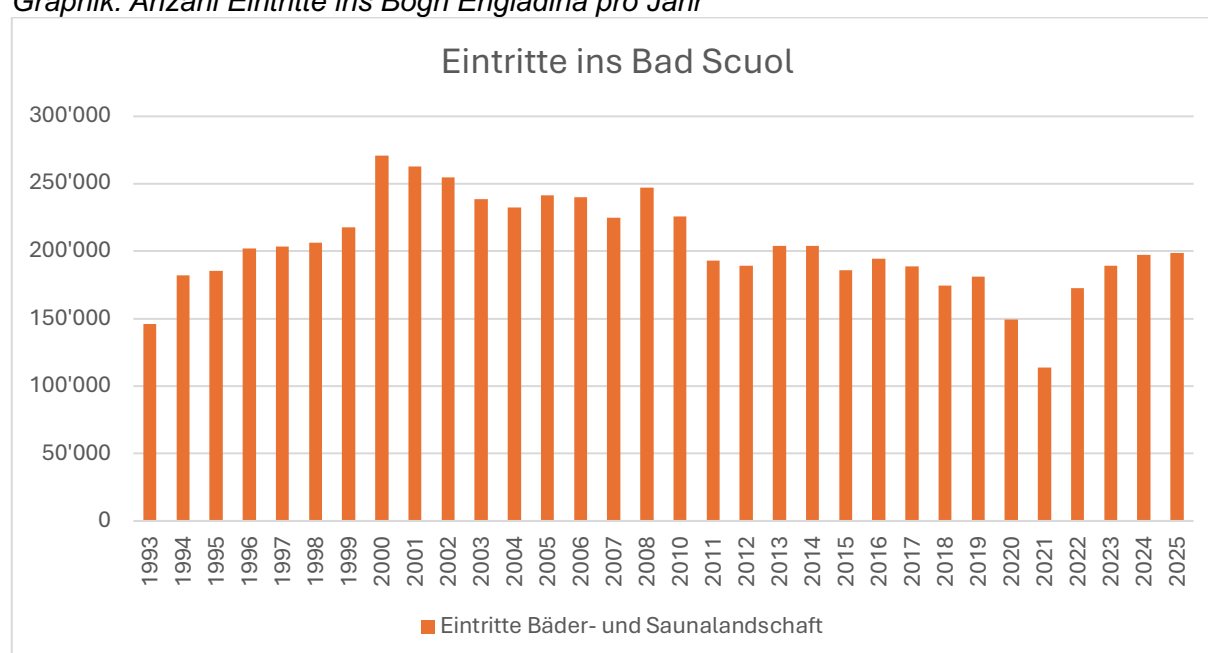
*Graphik: Anzahl Logiernächte in der Gemeinde Scuol*

|                       | 2009/10 | 2012/13 | 2015/16 | 2018/19 | 2021/22 | 2024/25 |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Total</b>          | k.A.    | 701'293 | 566'608 | 556'160 | 599'820 | 632'652 |
| <b>Hotellerie</b>     | 362'919 | 323'901 | 267'674 | 248'696 | 262'253 | 265'785 |
| <b>Parahotellerie</b> | k.A.    | 377'392 | 298'934 | 307'464 | 337'567 | 366'867 |

Quelle: Geschäftsberichte TESSVM

Andererseits sind die Eintritte in das Bad in Scuol (Bogn Engiadina) ein guter Indikator, da dies das wichtigste ganzjährige touristische Angebot in Scuol ist und man so Vergleichsdaten von 1993 (Eröffnung des Bads) bis heute hat.

*Graphik: Anzahl Eintritte ins Bogn Engiadina pro Jahr*



Quelle: Bogn Engiadina

Sofort nachdem der Tunnel Ende 1999 eröffnet wurde, ist ein sprunghafter Anstieg der Eintritte zu sehen. Zwischen 1999 und 2000 wurde ein sehr grosser Zuwachs von 24 Prozent verzeichnet. Die 270'912 Eintritte im Jahr 2000 bedeuten bis heute Rekord. Dieser Anfangsboom konnte bis ins Jahr 2008 aufrechterhalten werden. Der Tourismus im Unterengadin konnte also in den ersten zehn Jahren nach der Eröffnung des Tunnels einen deutlichen Wachstumsschub verzeichnen und seine Potenziale besser ausschöpfen.

Fürs Jahr 2009 sind keine Daten verfügbar. Danach kam es – im Zusammenhang mit der Finanz- und Wirtschaftskrise – zum Einbruch. In den 2010er-Jahren erholte sich der Tourismus nicht mehr von dieser Baisse (vgl. Logiernächte). Die Anzahl Eintritte kam nicht mehr an das Niveau vor der Krise heran und ist vergleichbar mit den Jahren 1994 und 1995, bevor der Vereinatunnel eröffnet wurde. Der Effekt des Tunnels war also für den Tourismus nach 20 Jahren nicht mehr gross zu spüren. Diese Zahlen sind aber im Kontext des Tourismus in der ganzen Schweiz zu verstehen, der zwischen 2009 und 2012 zurückging und danach von 2013 bis 2016 stagnierte.

Die Jahre 2020 und 2021 waren geprägt von der Covid-Pandemie. Seither entwickelt sich der Tourismus im Unterengadin wieder positiv und 2025 war das beste Jahr seit 2014. Mit der

umfassenden Renovierung und Erneuerung des Bads im laufenden Jahr 2026 wird das touristische Angebot wieder attraktiver gemacht. Das Bogn Engiadina hat sich nach Einschätzung der amtierenden Gemeindepräsidentin zum zentralen Ganzjahres-Wirtschaftsmotor für das Unterengadin entwickelt.

In der Hotellerie übernahm die Familie Baumgartner im Eröffnungsjahr des Tunnels das damals auffällige Hotel Belvédère und baute es mit Investitionen in der Grössenordnung von 120 Mio. Fr. zu einem florierenden Betrieb aus. Die drastische Verkürzung der Reisezeiten erlaubte es, die Auslastung massiv zu steigern und Buchungslücken flexibler zu füllen. Das Viersterne-Superior-Hotel zieht als Aushängeschild viele Gäste ins Unterengadin an und hat damit eine regionale Bedeutung.

Die Verbesserung der Verkehrserschliessung hat über die Erwartungshaltung der touristischen Leistungsträger einen Impuls für einen Ausbau des Angebotes gegeben: Das Bad in Scuol wurde 1993 noch während des Tunnelbaus eröffnet und ist ein gutes Beispiel für die Erkenntnis, dass attraktive Angebote geschaffen werden müssen, um das Potenzial der verbesserten Erreichbarkeit wirtschaftlich zu nutzen. Denn diese ist eine notwendige, nicht aber eine hinreichende Bedingung für die zusätzliche touristische Nachfrage. Zentral ist der gleichzeitige Aufbau oder das Vorhandensein von touristischen Angeboten von überregionaler Ausstrahlung.

### **Fazit zum Vereinatunnel**

Seit über 25 Jahren verbindet der Vereinatunnel das Unterengadin mit dem Prättigau. Nebst dem ursprünglichen Hauptnutzen der ganzjährigen und schnelleren Verkehrserschliessung des Unterengadins wurde dank dem Tunnel Redundanz im Verkehrssystem geschaffen. Die Standortattraktivität des Unterengadins konnte durch die bessere Erreichbarkeit erhöht werden: Der Tunnel hat direkte Effekte auf den Tourismus im Unterengadin und ihm Impulse verliehen. Die Perspektiven bleiben aber stark abhängig von den Entwicklungen bei diesem Wirtschaftsmotor. Deshalb ist es wichtig, dass touristische Angebote von überregionaler Ausstrahlung entstanden und weiterhin verbessert werden. Der Vereinatunnel war ein Anreiz dafür und ein Ausbau des Bäder- und Hotelangebots in Scuol fand statt. Solche Angebote gehen wiederum mit einer Erhöhung der Arbeitsplätze einher.

Unabhängig vom Tourismus hat der Vereinatunnel aber nicht zu einer grundsätzlichen Neueinschätzung der wirtschaftlichen Situation vor Ort geführt. Dass ein Verkehrs-Infrastrukturprojekt einen neuen Wirtschaftsmotor in Gang setzt, ist aufgrund der immer noch grossen Distanz zu den Zentren sehr schwierig. Das nächste grössere Zentrum Chur mit seinen Arbeitsplätzen ist immer noch ca. zwei Stunden (je nach Ausgangsort) entfernt und somit nicht in täglicher Pendeldistanz. Heutige Arbeitsformen wie ortsunabhängiges Arbeiten bieten aber diesbezüglich neue Chancen. So hat beispielsweise das Projekt «mia Engiadina» schweizweit Vorbildcharakter. Und ausgehend davon entsteht derzeit in La Punt mit dem InnHub<sup>7</sup> ein neues Innovationszentrum.

Über die Entwicklung der gesamten Region ohne Vereinatunnel lässt sich nur spekulieren. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass es dem Unterengadin heute ohne diese Verkehrsinfrastruktur wirtschaftlich schlechter gehen würde und der Tunnel grössere Schrumpfungsprozesse verhindert. Sicher ist, dass die bessere und wintersichere Anbindung für die einheimische Bevölkerung einen Quantensprung bei der Lebensqualität bedeutete. Heute kann man sich kaum mehr vorstellen, wie der Alltag vor dem Vereinatunnel war. Oder wie es die RhB treffend formuliert: «Der Tunnel ist nicht mehr wegzudenken.»

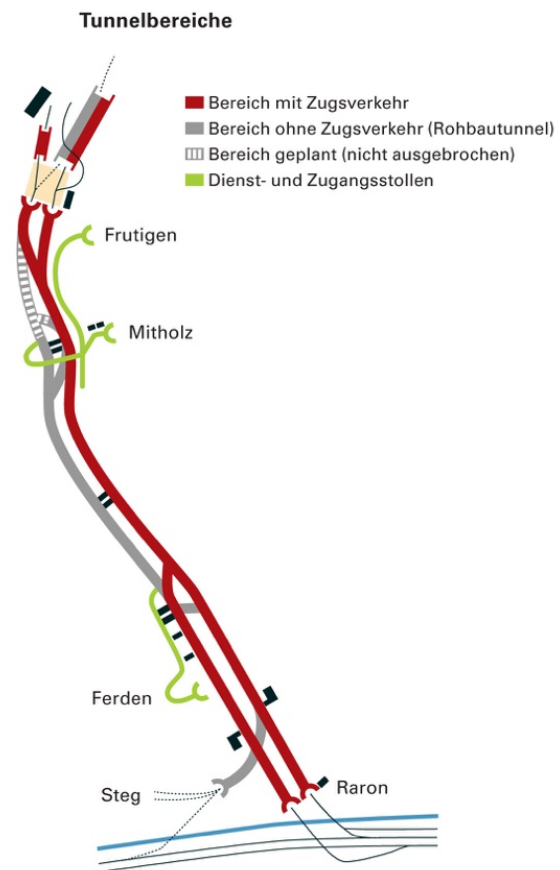
---

<sup>7</sup> <https://innhub.ch>

# Wie der Lötschbergbasistunnel die Geographie des Wallis verändert

## Das Bauprojekt

Der Lötschbergbasistunnel ist Bestandteil der NEAT. Der 34,6 Kilometer lange Bahntunnel wurde mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 offiziell in Betrieb genommen. Der Bau des Tunnels konnte im Rahmen des bewilligten Kredits abgerechnet werden und belief sich auf 4,3 Mrd. Fr. Aus Kostengründen wurde auf den vollständigen Ausbau des Bahntunnels damals verzichtet. Auf einer Strecke von 14 km ist zwar eine zweite Röhre ausgebrochen, aber nicht bahntechnisch ausgerüstet. Auf weiteren 7 km wurde die zweite Röhre noch nicht ausgebrochen. Der Basistunnel ist somit nur auf 13 km doppelspurig im Betrieb. Dies schränkt die Betriebssicherheit und die Kapazitäten massiv ein. Bei einem Unterbruch im einspurigen Bereich ist der gesamte Tunnel ausser Betrieb. Dies kommt leider immer wieder vor, wenn ein Zug stecken bleibt oder wenn andere Schadereignisse wie ein Wassereintritt im Tunnel eintreten. Das eidgenössische Parlament hat sich deshalb im Jahr 2024 für den Vollausbau des Basistunnels ausgesprochen. Dieser sollte bis ca. 2032 abgeschlossen sein, wobei die nötige Koordination mit anderen Projekten wie der Sanierung des ehemaligen Munitionslagers Mitholz die Planungsarbeiten erschweren.



## Spekulationen vor der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels

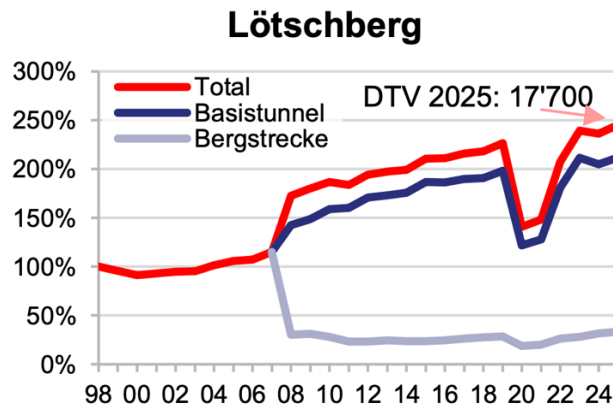
Lange vor der Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels wurde im Oberwallis spekuliert über die möglichen volkswirtschaftlichen Auswirkungen. An zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen wurde das Thema aufgegriffen und letztlich sogar eine ex-ante Evaluation in Auftrag gegeben. In den meisten Diskussionen überwogen die positiven Elemente. Das Oberwallis erhoffte sich vom Lötschbergbasistunnel neue Impulse. Insbesondere im Tourismusbereich sah man ein grosses Potenzial. Man ging davon aus, dass die Zahl der Tagesgäste vor allem in den Destinationen rund um Brig und Visp massiv zulegen könnte. Das Gewerbe sah der Eröffnung des Basistunnels hingegen mit gemischten Gefühlen entgegen. Befürchtet wurde ein Wegfall des Distanzschutzes und zunehmende Konkurrenz von Firmen aus dem Kanton Bern. Das Lötschental befürchtete zudem massive Einbussen im Tourismus und als Wohnstandort, da der Intercity-Halt in Goppenstein wegfallen würde.

## Bern rückt in Pendeldistanz

Mit dem Lötschbergbasistunnel beträgt die Reisezeit von Visp nach Bern noch 54 Minuten. Das Oberwallis ist damit in Pendeldistanz zu Bern gerückt. Basel und Zürich können innert zwei Stunden erreicht werden. Von diesen beiden Metropolitanregionen (und natürlich auch der Hauptstadtregion Bern) können bequem Tagesausflüge ins Wallis gemacht werden. Das Wallis hat sich damit einen wichtigen touristischen Quellmarkt erschlossen. Die massiv verbesserte Erreichbarkeit drückt sich in den Fahrgastfrequenzen aus. Im Jahr 2007 fuhren

täglich rund 7'000 Personen über die Bergstrecke. Kurz nach der Eröffnung durchquerten täglich über 10'000 Personen den Basistunnel. Im Jahr 2025 betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr an einem Werktag 17'700 Personen. Das Passagieraufkommen durch den Lötschbergbasistunnel konnte seit der Eröffnung praktisch um 250% gesteigert werden. Einzig die Corona-Pandemie sorgte in den Jahren 2020/21 für einen deutlich Einbruch.

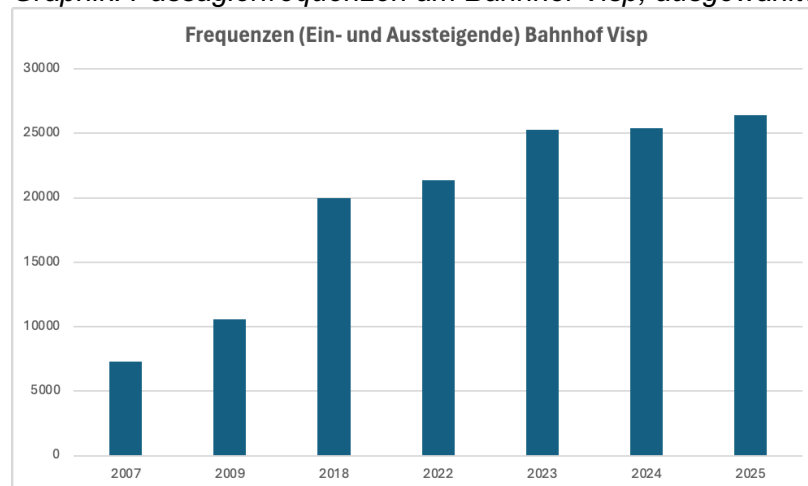
Graphik: Durchschnittliche tägliche Passagierfrequenzen auf der Lötschbergachse



Quelle: reporting.sbb.ch

Den Bahnhof Visp als Verkehrsknotenpunkt benutzen aktuell (2025) pro Tag 26'400 Personen. An Spitzentagen liegen die Frequenzen in Visp noch deutlich höher. Die Züge müssen an Sonntagen doppelt geführt werden, um den Ansturm der Touristen bewältigen zu können. Doch auch zu den Hauptpendelzeiten sind die Züge dermassen ausgelastet, dass man kaum noch einen Sitzplatz ergattern kann. Dabei bewegen sich die Pendlerströme nicht nur wie ursprünglich angenommen aus dem Wallis in Richtung Bern, sondern auch aus dem Raum Bern ins Oberwallis. Der Lonzaboom verbunden mit einer akuten Wohnungsknappheit im Oberwallis führt dazu, dass sich zahlreiche Arbeitnehmende in Spiez, Thun und Bern niedergelassen haben und nun täglich ins Wallis pendeln.

Graphik: Passagierfrequenzen am Bahnhof Visp, ausgewählte Jahre



Quelle: reporting.sbb.ch

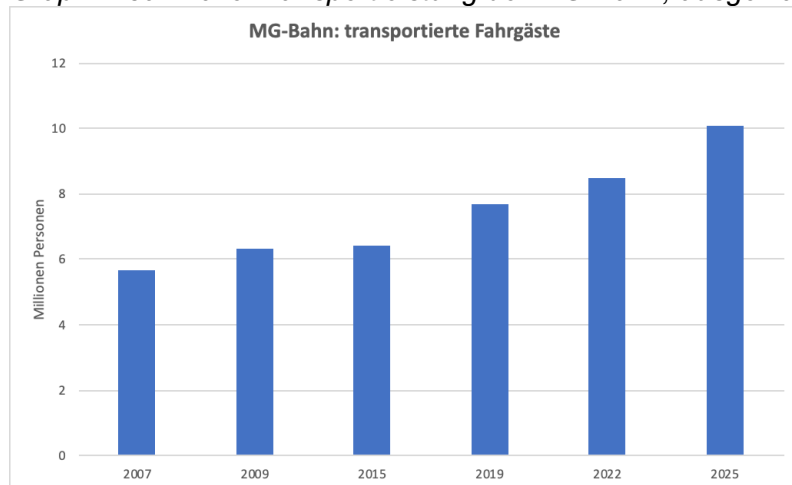
Unterschätzt wurde auch der tägliche Reiseverkehr aus dem Mittel- und Unterwallis Richtung Bern. Zahlreiche Berufstätige pendeln täglich aus dem französischsprachigen Kantonsteil Richtung Bern. Sie nehmen dabei durchaus Reisezeiten von bis zu zwei Stunden pro Weg in Kauf. Da sie oft nur zu 80% oder weniger arbeiten, nehmen sie diese längere Reise in Kauf. Die Corona-Pandemie hat dies noch verstärkt, indem noch viel öfter Homeoffice gemacht werden kann. Wenn man zwei oder drei Tage von zu Hause aus arbeiten kann, nimmt man an

den anderen Tagen eher eine längere Wegzeit auf sich. Die frühere Faustregel, dass die tägliche Pendeldistanz bei rund einer Stunde liege, gilt nicht mehr.

### **Auch das nachgelagerte Verkehrsnetz ist gefordert**

Die massive Frequenzsteigerung hat auch Auswirkungen auf das nachgelagerte Verkehrsnetz. Die Postautolinien haben den Halbstundentakt eingeführt und können eine starke Zunahme der Fahrgastzahlen vermelden. Die Linie von Brig über Visp nach Saas-Fee entwickelte sich zur schweizweiten Rekordlinie im Freizeit- und touristischen Verkehr und transportierte im Jahr 2025 1,72 Mio. Fahrgäste. Die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) konnte nach der Eröffnung des Basistunnels die Transportleistung steigern von 5,69 Mio. transportierten Gästen im Jahr 2007 auf 6,32 Mio. im Jahr 2009. Das entspricht einer Zunahme um 11%. Mit der Eröffnung des Basistunnels fand somit ein erster Wachstumsschub statt. Ein noch wesentlich grösserer Wachstumsschub fand aber nach der Corona-Pandemie der Jahre 2020/21 statt. Im Jahr 2025 wurde ein neuer Rekord erzielt mit über 10 Mio. transportierten Fahrgästen. Diese Nachfragesteigerung geht einher mit dem generellen Nachfragewachstum im Tourismus. Der Schweizer Tourismus verzeichnete im Jahr 2019, also unmittelbar vor der Corona-Pandemie einen neuen Allzeitrekord. Nach der Pandemie wurden diese Spitzenwerte noch überboten. Dieses Bild zeigt sich auch bei den Hotelübernachtungen in Zermatt. Damit unmittelbar verbunden ist die Entwicklung der MG-Bahn als Transportdienstleister. Damit kann auch die Aussage gemacht werden, dass der Lötschbergbasistunnel einen wichtigen Impuls ausgelöst hat und die weitere positive Entwicklung des Tourismus ermöglicht hat. Die touristische Entwicklung ist aber nicht alleine auf den Tunnel zurückzuführen, sondern hängt vielmehr stark von der allgemeinen touristischen Nachfrage und speziell im Oberwallis vom Anziehungsfaktor von Zermatt als weltbekanntem touristischem Magneten ab.

*Graphik: Jährliche Transportleistung der MG-Bahn, ausgewählte Jahre*

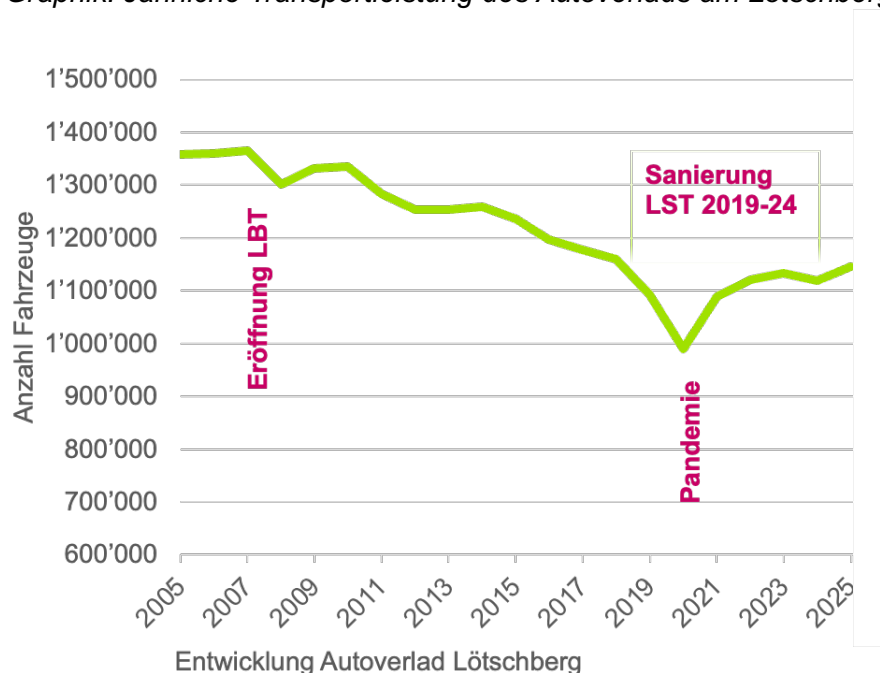


*Quelle: Geschäftsberichte MG-Bahn, eigene Darstellung*

### **Stärkung des öffentlichen Verkehrs dank des Basistunnels**

Der Lötschbergbasistunnel hat insgesamt zu einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowohl auf dem Fernverkehrsnetz als auch in der Feinerschliessung geführt. Der Modal split wurde somit zugunsten des öffentlichen Verkehrs verschoben. Man sieht diese Entwicklung auch anhand der Zahlen für den Autoverlad am Lötschbergscheiteltunnel (vgl. nachfolgende Graphik).

Graphik: Jährliche Transportleistung des Autoverlads am Lötschberg seit 2005

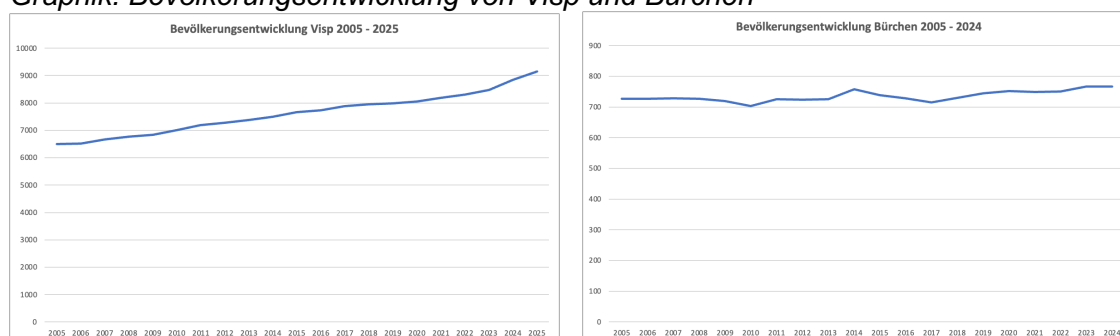


Quelle: BLS, Referat Daniel Schafer am Anlass des OVT vom 30. April 2026 in Naters

### Positive Bevölkerungsentwicklung im Oberwallis führt zu Wohnungsknappheit

Eindrücklich ist die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Visp. Visp wies vor der Eröffnung des Basistunnels lange Zeit eine mehr oder weniger konstante Bevölkerung von rund 6'500 Einwohnern auf. Nach der Eröffnung des Basistunnels stieg die Einwohnerzahl kontinuierlich an und erreichte Ende 2025 einen Wert von knapp 9'000 Einwohnern. Auch die umliegenden Berggemeinden profitieren von der besseren Erreichbarkeit des Oberwallis und dem Lonzaboom und weisen eine stabile respektive leicht wachsende Bevölkerung auf. Exemplarisch kann dies an Bürchen oberhalb Visp gezeigt werden. Die Bevölkerung nahm hier von 726 im Jahr 2005 auf 767 im Jahr 2024 zu. Dabei kam es zwischendurch auch zu rückläufigen Tendenzen. In einer kleinen Gemeinde wirkt sich der Wegzug oder Zuzug einer oder mehrerer Familien ungleich stärker auf die Gesamtentwicklung aus. Gemeinden wie Bürchen wachsen nur dank Wanderungssaldo, nicht aber durch den Geburtenüberschuss.

Graphik: Bevölkerungsentwicklung von Visp und Bürchen



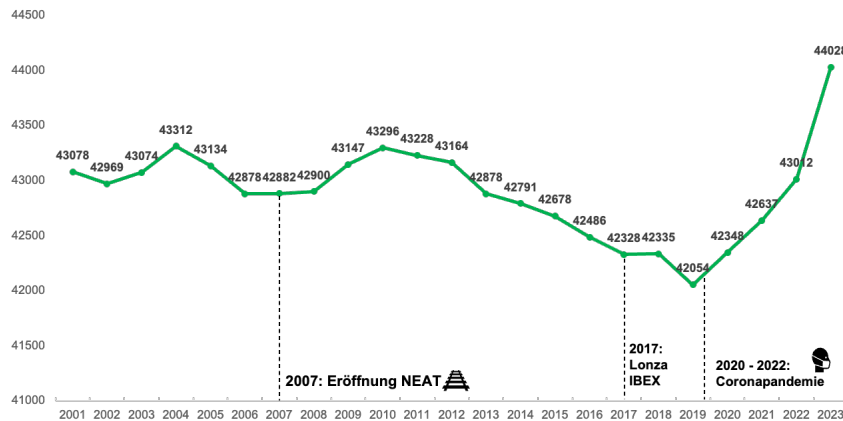
Quelle: eigene Darstellung auf Basis Daten BFS.

Die Wirkungen auf die Berggemeinden sind im ganzen Oberwallis sichtbar. Unmittelbar nach der Eröffnung des Basistunnels verzeichneten auch die Berggemeinden eine Bevölkerungszunahme. Die Entwicklung war aber ab 2010 rückläufig. Gleichzeitig nahm die Bevölkerung im ganzen Oberwallis stetig zu. Dies ist ein klares Indiz für den Konzentrationsprozess innerhalb des Oberwallis. Die Bevölkerung zog vermehrt von den Berggemeinden in die Talgemeinden, um von der besseren Erreichbarkeit profitieren zu können. Erst mit dem Lonzaboom ab 2017 und nochmals massiv verstärkt mit der Corona-

Pandemie von 2020/21 fand auch in den Berggemeinden (insgesamt betrachtet) wieder ein Bevölkerungswachstum statt.

### Graphik: Bevölkerungsentwicklung der Nicht-Agglomerationsgemeinden im Oberwallis

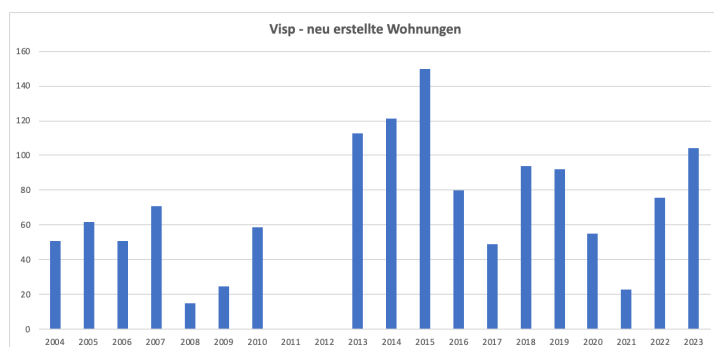
Nicht-Agglomerations-Gemeinden für die Jahre 2001 bis 2023 (Quellen: ESPOP (2001 - 2009); STATPOP (2010 - 2023))



Quelle: Gemeinde Visp, Referat Niklaus Furger am Anlass des OVT vom 30. April 2026 in Naters

Die Bevölkerungszahl von Visp ist nur deshalb nicht noch grösser, weil in Visp schlicht Wohnraum fehlt. Die Bautätigkeit vermag mit der Nachfrage nicht mitzuhalten. Die Leerwohnungsziffer liegt aktuell nahezu bei Null (0,04% im Jahr 2025). Die Wohnungsknappheit ist insbesondere seit der Corona-Pandemie auch in den umliegenden Gemeinden ausgeprägt. Dabei spielt eine wesentliche Rolle, dass der Wohnungsmarkt vor allem in den Oberwalliser Berggemeinden durch Eigentumswohnungen geprägt ist und Mietwohnungen weitgehend fehlen. Umliegende Berggemeinden wie z.B. Töbel haben erst relativ spät angefangen, über den Bau von Mietwohnungen nachzudenken. In Unterems beispielsweise wurde ein entsprechender Bau im Jahr 2026 eröffnet.

### Graphik: Leerwohnungsziffer und Bautätigkeit in Visp

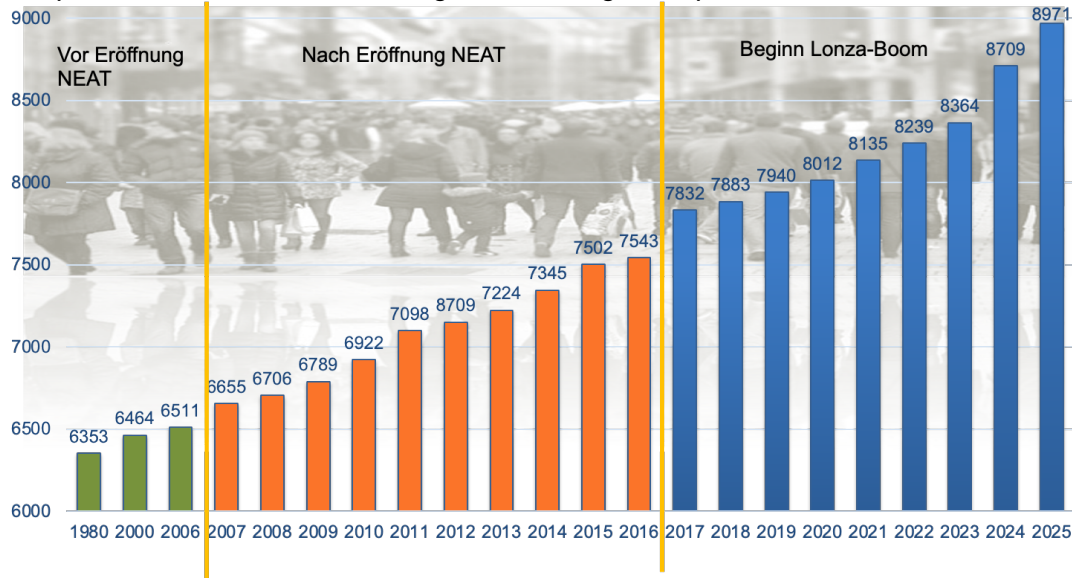


Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten BFS (Daten 2011 und 2012 zur Bautätigkeit fehlen)

### Lonzaboom als Haupttreiber

Es wäre allerdings verfehlt, die Bevölkerungsentwicklung von Visp und des Oberwallis alleine auf die bessere Erschliessung durch den Basistunnel zurückzuführen. Die bessere Erschliessung führt sicher dazu, dass sich Personen aus dem Oberwallis eher in Visp niedergelassen haben, um von hier aus Richtung Bern zur Arbeit zu pendeln. Es hat also vor allem in der Zeit unmittelbar nach der Eröffnung des Basistunnels ein verstärkter Konzentrationsprozess innerhalb des Oberwallis stattgefunden. Deutlich stärker als die reine verkehrstechnische Erschliessung ist aber die Korrelation mit der Entwicklung der Lonza als wichtigster Arbeitgeber in der Region. Die Lonza hat in den letzten Jahren eine fulminante Entwicklung durchgemacht. Waren früher meist um die 3'500 Arbeitskräfte hier beschäftigt, so sind es aktuell um die 7'500. Insgesamt gibt es in Visp rund 12'500 Arbeitsplätze. Dies bei der einer Bevölkerung von knapp 9'000 Personen. Täglich pendeln rund 8'500 Personen nach Visp zur Arbeit. Die Pendler kommen dabei aus dem ganzen Oberwallis, aber auch aus Italien und dem Kanton Bern. Der mangelnde Wohnraum in Visp führt dazu, dass Arbeitskräfte im ganzen Ober- und Mittelwallis Wohnungen gesucht haben, ebenso wie auch entlang der Lötschbergachse in Bern, Thun und Spiez. Aktuell (im Jahr 2025) pendeln täglich rund 900 Angestellte der Lonza aus dem Raum Bern durch den Lötschbergbasistunnel nach Visp. Damit zeigt sich auch, dass der Basistunnel Auswirkungen weit über das Oberwallis hinaus hat.

Graphik: Phasen der Bevölkerungsentwicklung in Visp

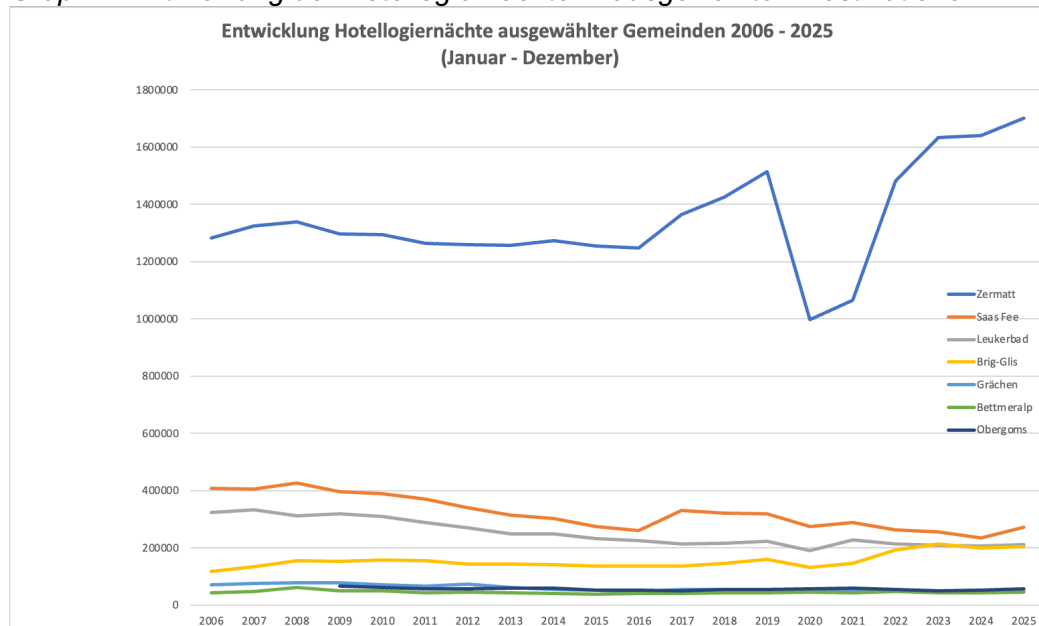


Quelle: Gemeinde Visp, Referat Niklaus Furger am Anlass des OVT vom 30. April 2026 in Naters

### Erwartungen im Tourismus übertroffen...

Die Erwartungen im Tourismus wurden übertroffen. Zugenommen hat insbesondere die Anzahl der Tagesgäste. Diese sind allerdings statistisch nur schwer zu erfassen. Bei den Hotellogiernächten ist auffallend, dass Brig als Ausgangsort ein Wachstum von 14% verzeichnen konnte. Visp konnte mangels geeigneter Hotelinfrastruktur keine zusätzlichen Logiernächte verbuchen. Bei den Bergdestinationen ist auffällig, dass Destinationen wie Saas-Fee und Grächen einen Rückgang der Hotellogiernächte verzeichnen müssen. Dies hat allerdings viel zu tun mit den Strukturen der Hotellerie und der allgemeinen touristischen Entwicklung. Sowohl in Saas Fee als auch in Grächen wurden Hotels geschlossen. Auf der anderen Seite wächst die Nachfrage in der Parahotellerie stark an. Insbesondere im Nachgang zur Corona-Pandemie der Jahre 2020/21 fand eine extreme Nachfrage nach Zweitwohnungen im Alpenraum statt. Der Zweitwohnungsmarkt ist leergeräumt, was auch dazu führt, dass vermehrt Erstwohnungen zur kurzzeitigen Vermietung über Plattformen wie Airbnb angeboten werden oder gar ganz in Zweitwohnungen umgewandelt werden, was zulässig ist für sogenannte altrechtliche Erstwohnungen die vor dem Jahr 2011 bestanden. Durch diese Entwicklungen wird die Wohnsituation für Einheimische und Angestellte weiter verschärft.

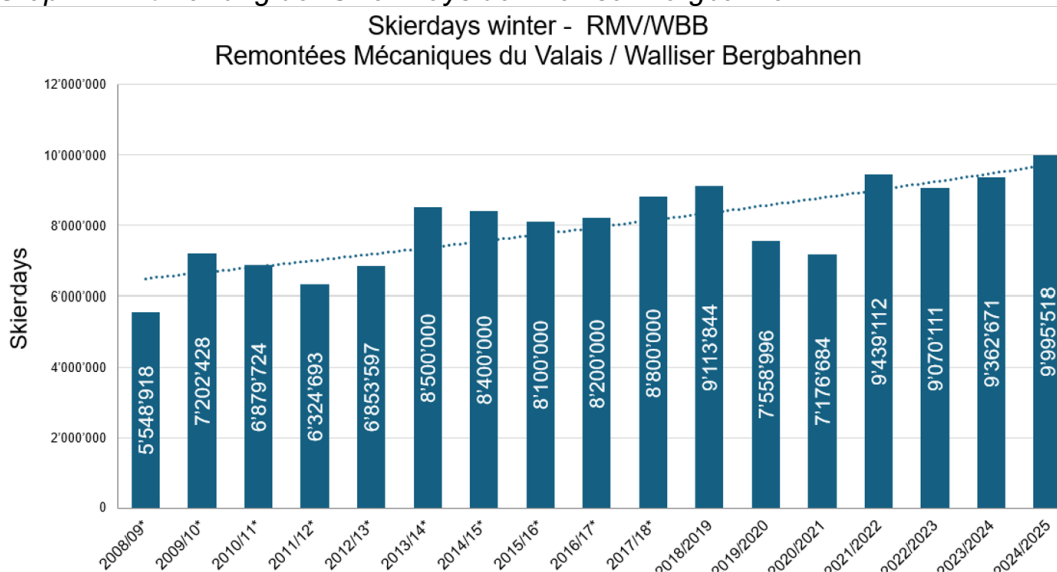
### Graphik: Entwicklung der Hotellogiernächte in ausgewählten Destinationen



Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Daten BFS (Daten 2011 und 2012 zur Bautätigkeit fehlen)

Die Bergbahnen konnten ihre Frequenzen tendenziell steigen. Dies bestätigen auch die Zahlen des Walliser Bergbahnenverbandes (vgl. untenstehende Graphik). Die Zunahme betrifft sowohl das Sommer- als auch das Wintergeschäft. Die Trendlinie ist positiv, wird aber unterbrochen u.a. durch die Konjunkturkrise Anfang der 2010-er Jahre und die Corona-Pandemie. Eine direkte Kausalität zwischen dem Lötschbergbasistunnel und der Entwicklung der Nachfrage bei den Bergbahnen ist allerdings schwierig herzustellen. Hier wirkt sich aus, dass insbesondere im Winter zahlreiche Gäste lieber mit dem Auto anreisen, da für sie der Transport der Skiausrüstung mit der Bahn eine Hürde darstellt. Dasselbe gilt für den Biketourismus im Sommer. Das stark begrenzte Platzangebot in den SBB-Zügen für den Biketransport ist einer der limitierendsten Faktoren. Auf der Bergstrecke hingegen steht in den BLS-Zügen deutlich mehr Platz zur Verfügung.

### Graphik: Entwicklung der Skier-Days der Walliser Bergbahnen



Quelle: Walliser Bergbahnen, Referat Valentin König am Anlass des OVT vom 30. April 2026 in Naters

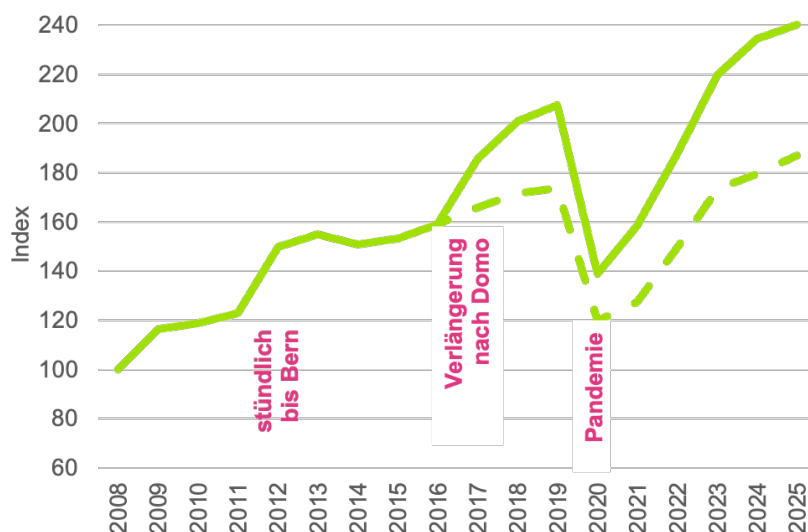
### ...aber sehr unterschiedliche Vorbereitung

Frappant ist das Verhalten einiger touristischer Leistungsträger. Wallis Tourismus hat vor der Eröffnung des Basistunnels eine gezielte Werbekampagne gestartet und damit wesentlich zum Erfolg im Tourismus beigetragen. Auch Bürchen hat beispielsweise schon vor der Eröffnung mit dem Bus alpin seine touristische Erschliessung ausgebaut und sich mit der Dachmarke Moosalp neu positioniert. Demgegenüber hat sich der Verkehrsverein «rund um Visp» aufgelöst. «Rund um Visp» galt seit den 80-er Jahren als erfolgreiches Kooperationsmodell. Hier waren die verschiedenen kleinen Orte rund um den neuen Knotenbahnhof zusammengeschlossen. Rund um Visp wäre damit prädestiniert gewesen, das touristische Potenzial des Basistunnels gemeinsam zu vermarkten. Just im Moment der Eröffnung des Basistunnels wurde diese Kooperation aber aufgelöst. Jeder Ort kämpft wieder für sich alleine. Auch einige Gaststätten und Hotelbetriebe scheinen von der zehn Jahre zuvor angekündigten Eröffnung überrumpelt worden zu sein und haben erst nach der Eröffnung ihr Angebot ausgebaut oder erneuert. Regionale Produkte wie Walliser Trockenfleisch, Roggenbrot und Käse sucht der Gast auf dem Bahnhofareal vergebens. Der Tourismus verpasst es damit zumindest in Visp, Gäste längerfristig zu binden und zusammen mit der Landwirtschaft die Wertschöpfung zu steigern.

### Bergstrecke erhalten

Die Lötschbergbergstrecke bleibt auch nach Eröffnung des Basistunnels erhalten und wird weiterbetrieben. Dafür sind verschiedene Faktoren ausschlaggebend: Der Basistunnel hat nicht genügend Kapazität, um den gesamten Güterverkehr abwickeln zu können. Ein Teil verkehrt weiter über die Bergstrecke. Die Bergstrecke muss auch jenen Güterverkehr übernehmen, welcher verspätet eintrifft und deshalb im Basistunnel keinen Slot mehr erhält. Nach wie vor wichtig ist der Autoverlad Kandersteg – Goppenstein, der die einzige ganzjährige Strassenverbindung vom Oberwallis nach Bern sicherstellt. Durch den Regionalverkehr werden die Dörfer entlang der Bergstrecke erschlossen. Die BLS hat rechtzeitig neues Rollmaterial für diesen Regionalverkehr beschafft. Der „Lötschberger“ wird zudem kombiniert mit touristischen Angeboten wie einer verstärkten Vermarktung der Südrampe als Wandergebiet. Zudem stellt die BLS auch den Regionalverkehr nach Domodossola sicher. Dank der Bedeutung der Bergstrecke für den Regionalverkehr und der aktiven Vermarktung zusammen mit dem Tourismus konnten die Frequenzen auf der Bergstrecke seit der Eröffnung des Basistunnels um den Faktor 2,4 gesteigert werden. Die Bergstrecke ist damit eine Erfolgsgeschichte und kann als Vorbild im Bereich des touristischen Verkehrs dienen.

Graphik: Entwicklung Verkehr auf der Lötschbergbergstrecke

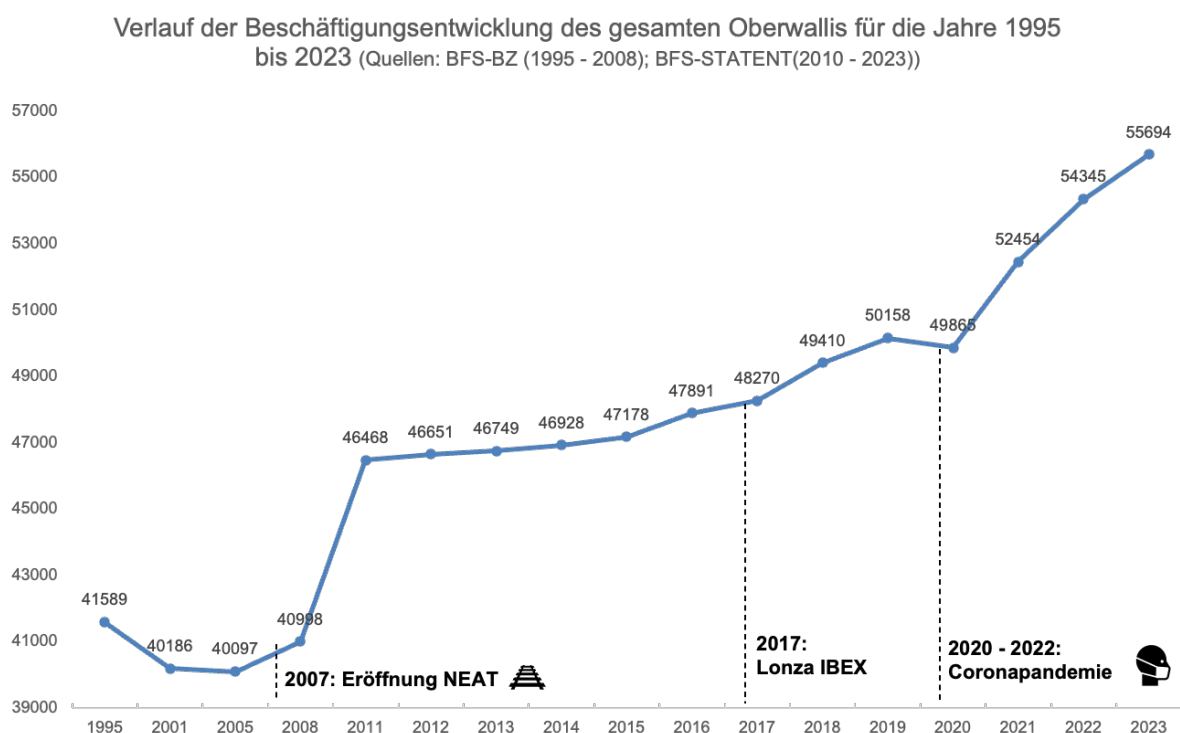


Quelle: BLS, Referat Daniel Schafer am Anlass des OVT vom 30. April 2026 in Naters

## Gewerbe profitiert

Zur Entwicklung des Gewerbes im Oberwallis kann aufgrund von Aussagen von Gewerbetreibenden klar festgehalten werden, dass die negativen Befürchtungen nicht eingetroffen sind. Die Gewerbebezonen in Brig / Naters und Visp sind voll belegt und es besteht sogar ein noch grösserer Bedarf. Entsprechend gibt es Pläne, zusätzliche Gewerbeflächen etwa im Raum des ehemaligen Militärflugplatzes Raron zu schaffen. Die Zahl der Beschäftigten konnte seit der Eröffnung des Basistunnels um einen Drittel gesteigert werden. Das ist für eine Bergregion ein sehr hoher Wert. Bei den Gewerbebetrieben macht sich ein hoher Fachkräftemangel bemerkbar, welcher vor allem durch den Lonzaboom ausgelöst wurde. Die Lonza zieht viele Fachkräfte auch von bestehenden Betrieben an. Diesen Betrieben fehlen dann wiederum die Fachkräfte. Die fehlenden Fachkräfte müssen durch Zuzug aus anderen Kantonen, dem Ausland und Grenzgänger kompensiert werden. Gerade für die Grenzgänger sind übrigens wieder die Verkehrsverbindungen entscheidend. Insbesondere die Bahnverbindung durch den Simplontunnel nach Italien wäre noch verbesserungsbedürftig. Seit die BLS als Betreiberin der Regionalverkehrszüge durch den Simplontunnel auftritt, konnten diesbezüglich dank neuerem Rollmaterial deutliche Verbesserungen erzielt werden. Aus Sicht des Tourismus dringend wäre zudem ein direkter Bahnanschluss aus dem Oberwallis an den internationalen Flughafen Malpensa.

*Graphik: Entwicklung Beschäftigung im Oberwallis seit 1995*



Quelle: Gemeinde Visp, Referat Niklaus Furger am Anlass des OVT vom 30. April 2026 in Naters

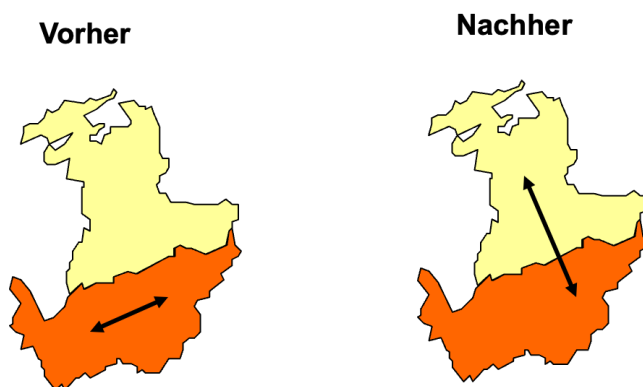
## Eine neue Raumordnung

Der Lötschbergbasistunnel hat die Agglomerationsbildung im Oberwallis verstärkt. Die Agglomeration Brig-Visp-Naters ist räumlich noch enger zusammengewachsen und versucht entsprechend mit verschiedenen Projekten im Rahmen der Agglomerationsprogramme des Bundes darauf zu reagieren. Die Gemeinde Visp hat erst relativ spät auf die neuen Gegebenheiten mit einer Masterplanung reagiert. Darauf basierend wurden in verschiedenen Schritten einzelne Quartiere gezielt weiter entwickelt. Eine Fusion mit fünf umliegenden Gemeinden scheiterte im Jahr 2011. Erst in einem zweiten Anlauf gelang im Jahr 2023 ein

positiver Volksentscheid für eine Fusion mit Baltschieder und Eggerberg, welche auf den 1. Januar 2027 vollzogen wird.

Der Lötschbergbasistunnel hat aber auch Konsequenzen für den Zusammenhalt innerhalb des Wallis. Man kann bildlich von einer «Drehung der Achsen» sprechen. Während sich die Oberwalliser Bevölkerung früher stärker in Richtung Sitten orientierte und beispielsweise dort die Einkaufszentren besuchte, orientiert sich die Oberwalliser Bevölkerung heute stärker Richtung Bern. Bern ist auch sprachlich viel näher zum Oberwallis. Die Strecke entlang der Lötschberglinie ist quasi zur Einkaufsmeile geworden. Das Oberwallis orientiert sich wirtschaftlich und kulturell zunehmend nach Bern. Ausdruck dieser Tendenz ist beispielsweise die Beteiligung des Oberwallis an der Hauptstadtregion Bern.

*Graphik: «Drehung der Achsen»*



*Quelle: eigene Darstellung.*

### **Zwischenfazit zum Lötschberg**

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Lötschbergbasistunnel die Erwartungen deutlich übertroffen hat. Vom Betrieb des Tunnels profitiert nicht nur das Oberwallis sondern der ganze Kanton. Die verbesserte bahntechnische Erschliessung hat weitere Impulse ermöglicht. So insbesondere im Tourismus und in der Industrie. Für das Oberwallis prägend ist aber insbesondere der Boom der Lonza mit den entsprechenden zusätzlichen Arbeitsplätzen und gestiegenen Bedarf nach Wohnraum, welcher aktuell zu einer extremen Wohnungsknappheit führt. Der Tourismus profitiert von der besseren Erreichbarkeit, generell aber auch von der grossen Nachfragesteigerung schon vor und vor allem unmittelbar nach der Coronakrise. Der Lötschbergbasistunnel hat somit die positiven Entwicklungen ermöglicht. Die bessere Erschliessung alleine ist aber noch nicht entscheidend für die effektive Entwicklung. Entscheidend ist, was man daraus macht. Das zeigt sich exemplarisch am Lonza-Boom aber auch zum Beispiel an der Lötschbergbergstrecke, die ihre Frequenzen dank geschickter Positionierung als touristisches Produkt deutlich steigern konnte. Die Erfolgsgeschichte der Lötschbergbergstrecke war denn auch ein Anstoss für den Erhalt und die Neupositionierung der Gotthard-Bergstrecke mit der Südostbahn als Betreiber.

# Gotthardbasistunnel – mehr als nur eine Transitachse

## Das Bauprojekt

Der Gotthardbasistunnel ist der längste Eisenbahntunnel der Welt: Mit einer Länge von 57,1 Kilometern verbindet er die Kantone Uri (Nordportal in Erstfeld) und Tessin (Südportal in Bodio). Er besteht aus zwei vollausgebauten, separaten Einspur-Röhren, durch die sowohl Güter- als auch Personenzüge fahren. Mit seiner Einweihung 2016 löste er den älteren Eisenbahntunnel mit Berglinie ab und verkürzte die Strecke zwischen dem Norden und Süden der Schweiz um rund 30 Kilometer. Der Gotthardbasistunnel ist als Teil des Schienekorridors von Rotterdam bis Genua eine der wichtigsten europäischen Transitachse durch die Alpen.

*Graphik: Die Verkehrswege im Gotthardgebiet (rot = alter Eisenbahntunnel und neuer Basistunnel, blau = Strassentunnel, grün = Passstrasse).*



Quelle: Alptransit-Portal des Bundes

Der Gotthardbasistunnel bildet zusammen mit dem Lötschbergbasistunnel und dem Ceneri-Basistunnel die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Das Hauptziel dieses zentralen Elements der schweizerischen Verkehrspolitik ist die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Auch der Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen war ein Ziel beim Bau des Gotthardbasistunnels. Die NEAT bietet für den Personen- und Güterverkehr durch die Alpen eine leistungsfähige Alternative zur Strasse.

Die Geschichte des Gotthardbasistunnels und der NEAT geht über ein Jahrhundert zurück und gründet auf der wichtigen Transitfunktion der Schweiz für Europa. Bereits 1882 wurde der erste Gotthard-Eisenbahntunnel von Göschenen (UR) nach Airolo (TI) eröffnet. Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens entstand in den 1960er-Jahren der Plan für eine neue Eisenbahn-Tunnelverbindung durch das Gotthardmassiv. 1970 prüfte die Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» des Bundes sechs Varianten für den Bau eines Eisenbahntunnels zur Stärkung der Nord-Süd-Achse und befürwortete den Bau des Gotthardbasistunnels.

In den 1970er-Jahren wurde ein detailliertes Bauprojekt mit geplantem Baubeginn 1975 ausgearbeitet, danach aber wegen der Wirtschaftskrise und dem damit verbundenen Rückgang des Güterverkehrs gestoppt. Zudem erhielt der geplante Basistunnel Konkurrenz durch den alpenquerenden Strassenverkehr mit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels im Jahr 1980. Im Zusammenhang mit der Umweltproblematik und dem Plan der

Güterverlagerung auf die Schiene nahm die Politik in den 1980er-Jahren die NEAT-Pläne erneut auf. Schliesslich stimmte das Stimmvolk 1992 der NEAT-Vorlage mit 63,6% Ja-Anteil zu. Die Annahme der Alpeninitiative im Jahr 1994 (Verankerung des Schutzes des Alpenraums durch die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene in der Bundesverfassung), beschleunigte die Entwicklung der NEAT zusätzlich.

1999 war der Baustart. Nach einer 17-jährigen Bauzeit konnte der Gotthardbasistunnel eröffnet werden. Im Jahr 2020 folgte die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels. Dieser Tunnel im Kanton Tessin ist eine weitere Stärkung der Nord-Süd-Verbindung und vervollständigt die Gotthard-Achse. Er macht das regionale Bahnnetz im Dreieck Bellinzona – Locarno – Lugano durch massiv kürzere Reisezeiten und bessere Verbindungen wesentlich attraktiver. Mit den Basistunnels durch den Gotthard und Ceneri verkürzte sich die Fahrzeit zwischen Zürich und Lugano um etwa 45 Minuten auf knapp zwei Stunden, während die Fahrt von Zürich nach Mailand rund eine Stunde schneller wurde und nun noch gut drei Stunden dauert.

Der Vier-Meter-Korridor auf der Gotthardachse wurde ebenfalls 2020 eröffnet. Diesen braucht es zur Verlagerung der Lastwagen von vier Metern Eckhöhe auf die Schiene. Dafür mussten zahlreiche Zufahrten, Brücken und Perrondächer angepasst werden. Mit diesem Korridor verfügen der Personen- und der Güterverkehr seit 2020 über eine vollständige Flachbahn von Basel bis Chiasso.

2021 konnte mit dem zum Kantonsbahnhof aufgewerteten Bahnhof in Altdorf auch ein für den Kanton Uri zentrales Infrastrukturelement in Betrieb genommen werden. Dieser soll ein Motor für die Entwicklung einer neuen Wirtschaftsregion sein.

Die Kosten des Gotthard-Basistunnels betrugen rund 12,2 Mrd. Fr. Für die NEAT und den Vier-Meter-Korridor insgesamt beläuft sich der Betrag auf rund 24 Mrd. Fr.

### **Nutzung und Auswirkungen des Gotthardbasistunnels**

Die neuen Grossinfrastrukturen entlang der Gotthard-Achse wirken sich auf die Verkehrs- und Raumentwicklung aus. Um die Auswirkungen in den Kantonen Tessin und Uri zu untersuchen, führt das ARE zusammen mit den Bundesämtern für Verkehr (BAV), Strassen (ASTRA), Umwelt (BAFU) und den beiden Kantonen das Projekt «Monitoring Gotthard Achse» durch.<sup>8</sup>

### **Monitoring Gotthard-Achse**

Konkret werden die Auswirkungen auf die Mobilität, Wirtschaft, Siedlung, Umwelt und Landschaft sowie Gesamtzusammenhänge zwischen Verkehr und Raum im Detail analysiert. Dies geschieht in drei Etappen: vor, während und nach dem Bau der neuen Verkehrsinfrastrukturen.

---

<sup>8</sup> Das Projekt MGA ist Teil der ARE-Studienreihe «[Räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen](#)», zu der auch die Fallstudie zum Vereinatunnel gehört.

### Graphik: Projektetappen des Monitorings Gotthard-Achse



Quelle: ARE

In der Etappe A wurden die wichtigsten Entwicklungen vor der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels untersucht. Der Schlussbericht zur Etappe A und weitere Dokumente zu den verschiedenen Etappen sind auf [www.aren.admin.ch/mga](http://www.aren.admin.ch/mga) zu finden.

In der Etappe B stehen die Effekte der kompletten Gotthard-Achse auf den Personen- und Güterverkehr sowie die Wirtschaft, Bevölkerung und Siedlungsstruktur in den Kantonen Tessin und Uri im Fokus. Sie umfasst den Zeitraum während der Inbetriebnahme. Zu beachten ist, dass die Schliessung des Gotthardbasistunnels nach der Entgleisung eines Güterzugs im Sommer 2023 nicht in diese Etappe fiel.

In der Etappe C wird eine vertiefte Analyse der Auswirkungen der Gotthard-Achse einige Jahre nach deren Inbetriebnahme auf das Mobilitätsverhalten und die räumliche Entwicklung durchgeführt werden.

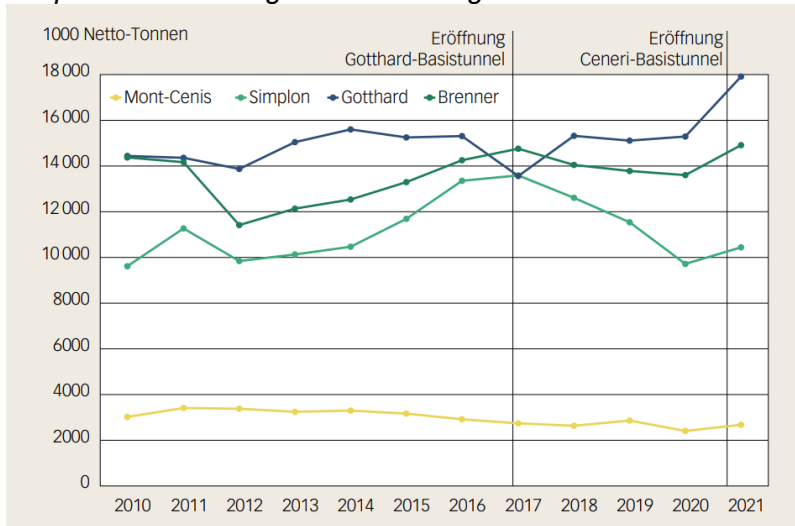
Nachfolgend werden die Ergebnisse aus der Etappe B zusammengefasst und zum Teil mit aktualisierten Zahlen ergänzt.

#### Entwicklung des Güterverkehrs

Der Güterverkehr profitiert auf der neuen Gotthard-Achse von kürzeren Fahrzeiten, längeren Zügen und höheren Lademengen. Die Gesamtnachfrage beim Güterverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Dies gilt sowohl für den Transitverkehr (Zunahme zwischen 2016 und 2022 um 57%) als auch für den Binnenverkehr zwischen dem Tessin und der Deutschschweiz (Zunahme um 70% im gleichen Zeitraum). Das Transportvolumen erreichte im Jahr 2025 24,2 Mio. Tonnen, gegenüber 17,8 Mio. Tonnen auf der alten Bergstrecke im Jahr 2015.

Der Vergleich des Verkehrsaufkommens im Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) zwischen Simpon und Gotthard zeigt, dass das Wachstum auf die Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels, Ceneri-Basistunnels und Vier-Meter-Korridors zurückzuführen ist. Rund drei Viertel des Zuwachses sind (Rück-) Verlagerungen vom Simpon, ein Viertel ist Neuverkehr. Dies zeigt sich auch an der Entwicklung des Schienengüterverkehrs über verschiedene Alpenübergänge im Vergleich: Nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels nahm das Transportvolumen durch den Simpon ab und durch den Gotthard zu.

### Graphik: Entwicklung des Schienengüterverkehrs auf den vier wichtigsten Alpenübergängen

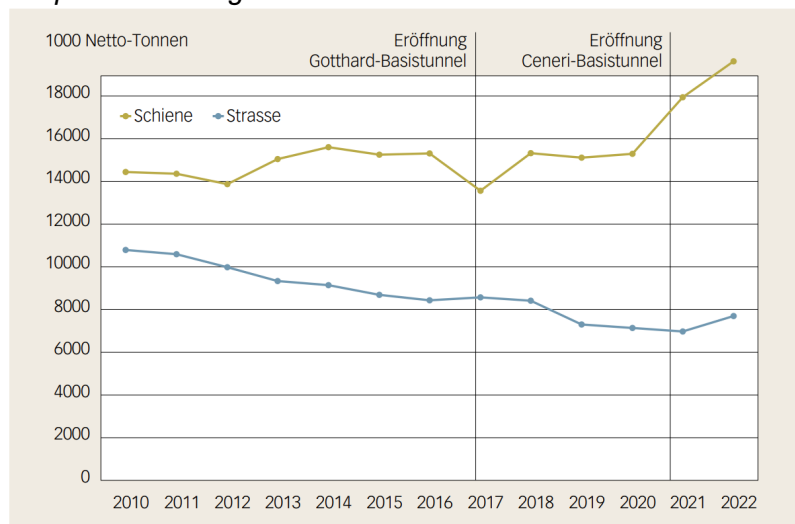


Quelle: ARE, BAV

Die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene sollte aufgrund des in Art. 84 der Bundesverfassung und im Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) festgehaltenen Verlagerungsziels in Relation zum Güterverkehr auf der Strasse angeschaut werden. In Art. 3 GVVG wird als Ziel die maximale Anzahl von 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten pro Jahr definiert. Dieses bezieht sich auf den gesamten alpenquerenden Strassengüterverkehr der Schweiz, nicht nur auf die Gotthard-Achse.

Die Gotthard-Achse an sich treibt die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene voran. Die Anzahl der Fahrten im Schwerverkehr ist zwischen 2010 und 2022 um 27% auf 678'000 Fahrten zurückgegangen. Dementsprechend hat sich der Modalsplit stark zugunsten der Schiene verschoben: Von 58% (2010) Güterverkehr-Anteil auf 71% (2022).

### Graphik: Nachfrage im Güterverkehr durch den Gotthard auf der Schiene und Strasse



Quelle: ARE, BAV

Die Auslastung des Gotthardbasistunnels beim Güterverkehr beträgt heute immer noch weniger als 40% der Kapazität. Dieses noch unerfüllte Potential hängt mit Problemen beim Ausbau der Zulaufstrecken in Süddeutschland zusammen. Die Arbeiten an der Rheintalbahn werden aber voraussichtlich erst nach 2040 abgeschlossen sein.

Beim alpenquerenden Güterverkehr insgesamt stockt die Verlagerung und das Ziel wird deutlich verfehlt. Im Jahr 2025 wurden 960'000 alpenquerende Lastwagenfahrten verzeichnet

(Marktanteil der Bahn von 68,6%). Damit hat die Schiene gegenüber der Strasse das vierte Jahr in Folge an Terrain verloren.

Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat im Juni 2026 eine Gesetzesänderung in die Vernehmlassung gegeben. Er möchte die bis 2030 befristete finanzielle Förderung des UKV (Betriebsbeiträge) bis 2035 verlängern, um diesem negativen Trend entgegenzuwirken. Zudem soll bis 2029 auf den im GVVG vorgesehenen schrittweisen Abbau der Subventionen verzichtet werden. Damit setzt der Bundesrat zwei gleichlautende Motionen aus dem National- und Ständerat um.

### **Entwicklung des Personenverkehrs**

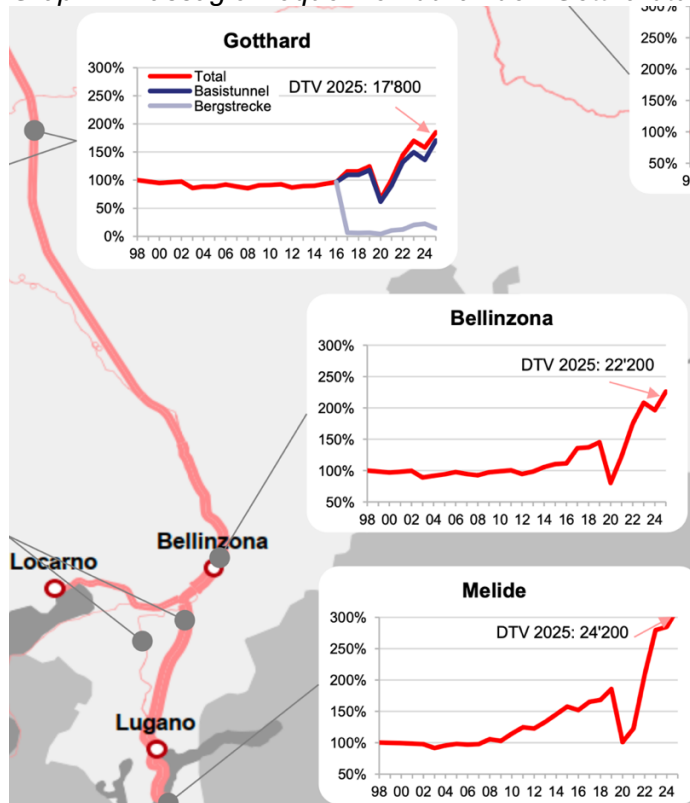
Der Personenverkehr hat seit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels stark zugenommen. Nach der Eröffnung 2016 ist ein konstanter Anstieg der Bahnreisenden zu sehen, der erst 2020 von der Covid-Pandemie gebremst wurde. Nach der Pandemie nahm die Anzahl Fahrgäste noch deutlich stärker zu als vorher und erreichte Ende 2022 den bisherigen Höchststand. Zwischen 2016 und 2022 betrug die Zunahme 48% (4'000 Reisende mehr pro Tag).<sup>9</sup> 2024 reisten etwa 5,6 Millionen Menschen im Zug durch den Gotthard.

Auch auf der Bergstrecke waren wieder mehr Fahrgäste unterwegs. Diese wird nach wie vor von Regionalzügen genutzt, obwohl ursprünglich die Idee der SBB war, dass keine Züge mehr über diese alte Strecke fahren. Die Südostbahn betreibt die Bergstrecke und konnte mit dem Treno Gottardo ein attraktives touristisches Angebot schaffen. Vorbild waren die Erfahrungen auf der Lötschbergbergstrecke mit dem «Lötschberger». Die geschickte Kombination von Tourismusangeboten und Verkehrsleistungen sowohl auf der Lötschberg- als auch der Gotthardbergstrecke gelten zurecht als gute Beispiele für den touristischen Verkehr. Von den Verkehrsangeboten profitieren auch die Bergdörfer entlang der Bergstrecken, die weiterhin mit der Schiene erschlossen sind. Die Bergstrecken sind zudem wichtig als Ausweichrouten bei Störungen in den Basistunnels. Dies zeigte sich beispielsweise auf der Gotthardachse in aller Deutlichkeit, als im August 2023 ein Güterzug im Gotthardbasistunnel entgleiste und dieser über ein Jahr nur durch eine Röhre befahrbar war.

---

<sup>9</sup> Zum Vergleich: Auf der Strasse betrug das Wachstum im gleichen Zeitraum 8 Prozent (2'000 Reisende mehr pro Tag).

Graphik: Passagierfrequenzen durch den Gotthardtunnel von 1998 bis 2024



Quelle: reporting.sbb.ch

Zentrale treibende Faktoren für diese Nachfragesteigerung auf der Schiene ist die breite Verbesserung des Angebots (Reduktion der Fahrzeiten, Ausbau der Zugfrequenzen, Erhöhung der Kapazitäten). Dies hat aber auch zur Folge, dass der starke Anstieg bei den Zugpassagieren hauptsächlich auf neu entstandenen Verkehr zurückzuführen ist (ca. 17% der Zugreisenden) und nur zu einem geringen Teil auf die Verlagerung von der Strasse (ca. 2% der Zugreisenden). Der Modalsplit hat sich seit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels um knapp 6% zugunsten der Schiene verschoben. Vorher lag der Marktanteil der Schiene bei 25,7%, nach der Fertigstellung der Gotthard-Achse bei 31,4%.

Der Anstieg beim Personenverkehr ist vor allem auf den touristischen Verkehr zurückzuführen. Dieser ist Gegenstand einer Studie<sup>10</sup> zum Gotthard-Tunnel. Im Zentrum steht die Fragestellung, wie stark eine schnellere Bahnverbindung das Verhalten von Reisenden im Tourismusverkehr beeinflusst. Konkret wird untersucht, ob der Anstieg der Schiene beim Modalsplit tatsächlich auf eine Verlagerung vom Auto auf den öV zurückzuführen ist.

Die Ergebnisse zeigen, dass eine Verlagerung auf die Schiene stattgefunden hat. Der Effekt ist aber gemäss den Studienverfassenden klein: Die Zahl der Personenwagen auf der Gotthard-Autobahn reduzierte sich relativ zum Verkehrsaufkommen vor der Eröffnung des Gotthardbasistunnels nur etwa um 1%. Zu beachten ist, dass die Zahlen vor der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels erhoben wurden. Fazit der Studie ist, dass Bahninfrastrukturprojekte die Attraktivität des öV zwar erhöhen können, jedoch nicht automatisch zu einer substantiellen Reduktion des Strassenverkehrs führen.

Im Personenverkehr wurden vor dem Bau der NEAT weniger explizite Ziele gesetzt. Durch eine Verringerung der Fahrzeit und eine Ausweitung der Trassenkapazitäten sollte es möglich

<sup>10</sup> Wallimann, H., W. von Arx und A. Hesse (2026). Rail Infrastructure and Road Use: Causal Evidence from the Gotthard Base Tunnel. Transportation Research Part A: Policy and Practice.

werden, den Mehrverkehr durch die Schiene aufzunehmen. Dieses Ziel wurde erreicht; die Zunahme des Verkehrs am Gotthard fand vor allem auf der Schiene statt.

### **Entwicklung des Tourismus**

Im Kanton Tessin einerseits haben sowohl der Übernachtungs- als auch der Tagestourismus stark von der Eröffnung des Gotthardbasistunnels profitiert. Im Monitoring Gotthard-Achse kann aber aufgrund der Zahlen keine Unterscheidung zwischen den Auswirkungen auf den Tages- und auf den Übernachtungstourismus gemacht werden. Tendenziell am stärksten profitiert haben die Regionen des Sopraceneri (nördlicher Teil des Kantons). Die Auswirkungen des Gotthardbasistunnels haben sich einerseits durch Reisezeitgewinne, andererseits durch touristische Begleitmassnahmen des Kantons und der Tourismusanbieter manifestiert.

Im Kanton Uri andererseits ist im untersuchten Zeitraum der Tourismus vor allem im Urserntal stark gewachsen – dies ist aber auf die Investitionen beim Tourismusresort in Andermatt und nicht direkt auf den Gotthardbasistunnel zurückzuführen.

Über alle Regionen hinweg, die beim Monitoring Gotthard-Achse einbezogen werden, stieg die Anzahl Logiernächte von 2016 bis 2019 um 3,4%, während sie von 2011 bis 2015 noch um 7,4% gesunken war.

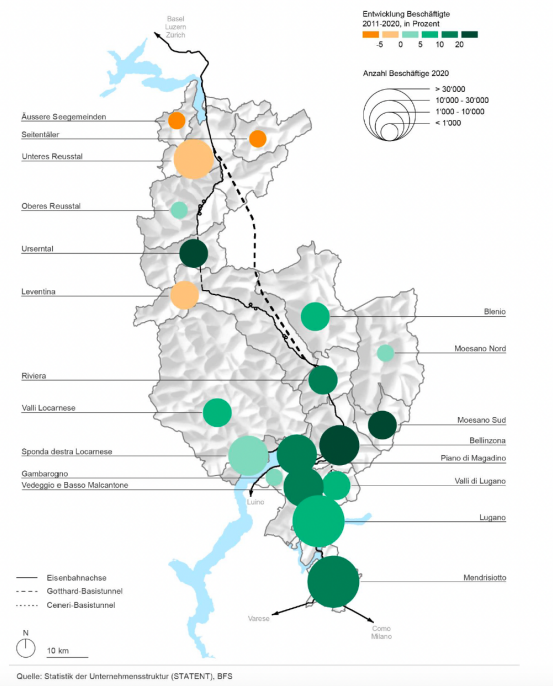
### **Weitere Auswirkungen**

Die neuen Bahninfrastrukturen hatten auch einen Einfluss auf die wirtschaftliche und räumliche Entwicklung in den zwei Kantonen. Besonders starkes Wachstum war im Tessin um die Bahnhöfe des Knotenpunktes Bellinzona und dessen Agglomeration zu beobachten. Die städtischen Zentren wurden allgemein gestärkt. Geschwächt wurde das Nordtessin (Leventina), wo die Verschlechterung der Erreichbarkeit die bereits vorhandenen strukturellen Schwierigkeiten noch verstärkte. Im untersuchten Zeitraum wurde im Tessin ein Beschäftigtenwachstum von insgesamt 10,3% verzeichnet – im Vergleich zu 8,6% in der ganzen Schweiz.

Im Kanton Uri waren zwei Entwicklungen zu sehen: Einerseits ein Wachstum und eine zunehmende Bevölkerungskonzentration im unteren Reusstal (Region um Altdorf) als Folge der Inbetriebnahme des neuen Kantonsbahnhofs und andererseits eine Stagnation in den äusseren Seegemeinden und den Seitentälern. Im Zusammenhang mit dem Kantonsbahnhof Altdorf sind Arbeitsplätze vor Ort entstanden, die Pendlerströme in die Zentren der Deutschschweiz haben zugenommen und die Nachfrage ins und aus dem Tessin hat sich ebenfalls erhöht. Der Kanton Uri hat insgesamt von spürbaren Angebotsverbesserungen im Nord-Süd-Verkehr profitiert. Die Beschäftigtenentwicklung im Kanton lag im schweizerischen Durchschnitt, wobei der grösste Teil des Wachstums auf das Urserntal entfiel.

## Graphik: Entwicklung Beschäftigungssituation entlang der Gotthardachse von 2011 bis 2020

Abbildung 2: Beschäftigte (Vollzeitaquivalente, VZÄ) nach Regionen, 2011-2020



Quelle: <https://www.are.admin.ch/de/mga>

### Fazit zum Gotthardbasistunnel

Der Gotthardbasistunnel hat den alpenquerenden Verkehr nachhaltig verändert und die europäische Nord-Süd-Verkehrsachse gestärkt. Zehn Jahre nach seiner Einweihung gilt er als Erfolg für die Mobilität in der Schweiz und hat die Erwartungen erfüllt. Grosse Veränderungen waren vor allem dort möglich, wo sich lokale Akteure frühzeitig engagiert haben. Paradebeispiel dafür ist der Kantonsbahnhof Altdorf.

Hauptziel des Basistunnels und der NEAT ist die Verlagerung beim Güterverkehr. Auch wenn der Gotthardbasistunnel beim Modalsplit eine Veränderung zugunsten der Schiene auslöste, hat die Verlagerungspolitik der Schweiz einen Punkt der Stagnation erreicht. Dieser hängt aber nicht mit dem Gotthard-Basistunnel, sondern mehr mit Zulaufstrecken im Ausland zusammen. Kurzfristige Lösungen für diese Herausforderungen sind nicht in Sicht, was es den Infrastrukturen der NEAT verunmöglicht, dass ihr Potenzial voll ausgeschöpft werden kann.

Beim Personenverkehr zeigt sich, dass das bessere öV-Angebot zu einem starken Anstieg an Zugreisenden geführt hat. Die Kapazitäten des Gotthardbasistunnels reichen aus, um diese Zunahme zu absorbieren. Aber auch in diesem Verkehrsbereich zeigt sich, dass die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene in grösserem Ausmass schwierig ist. Neue Infrastrukturen alleine reichen dafür nicht aus.

In den Kantonen Uri und Tessin wurde dank der Gotthard-Achse und der kürzeren Reisezeiten in vielen Gebieten die Dynamik erhöht: Mehr Leute wohnen und arbeiten in der Nähe der Knotenpunkte. Dabei ist nebst der Infrastruktur auch die Anpassung des dazugehörigen Angebots wichtig (Fahrplan, Bahnhofsumfeld etc.). Der Prozess der Bevölkerungskonzentration in den urbanen Zentren wurde somit durch die Schienenprojekte beschleunigt. Dies zulasten der umliegenden Bergdörfer.

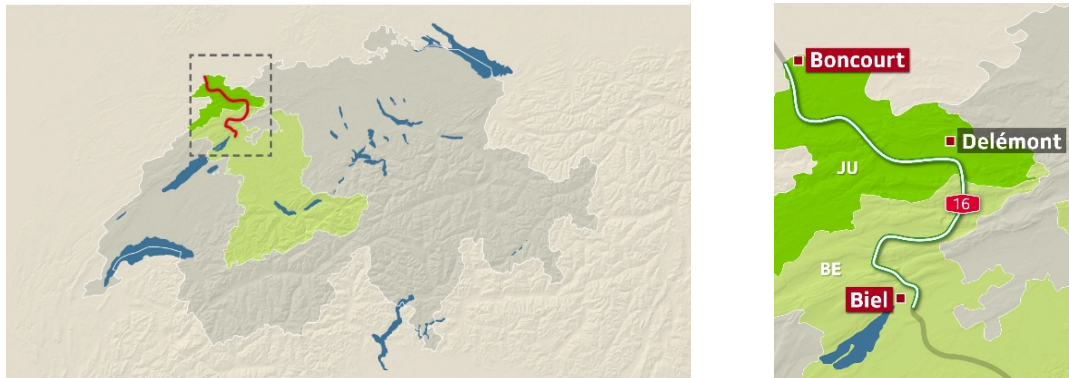
Das Monitoring Gotthard-Achse des Bundes zeigt, dass eine veränderte Erreichbarkeit Trends verstärkt und beschleunigt hat, die bereits im Gange waren. Ein Bruch oder eine sprunghafte Veränderung in der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung durch die Eröffnung des Gotthardbasistunnels ist hingegen nicht erkennbar.

# Transjurane ermöglicht eine positive Dynamik im Jura

## Das Bauprojekt

Die Autobahn A16 ist 85 Kilometer lang und verbindet Biel im Kanton Bern mit Boncourt im Kanton Jura an der französischen Grenze. Weil sie quer durch den Kanton Jura führt, wird die A16 auch Transjurane genannt. Mit ihr erhielt der Jura einen direkten Anschluss an das Schweizer Mittelland und das französische Autobahnnetz.

*Graphik: Die Lage der Transjurane (Nationalstrasse A16).*



Quelle: SRF

Der Grund für den Bau war, den Anschluss des Juras Richtung Biel und Bern, Basel sowie Frankreich zu verbessern. Dies sollte die strukturschwache Region wirtschaftlich beleben und der Bevölkerung neue Arbeitsmöglichkeiten eröffnen. Mit der Gründung des Kantons Jura wenige Jahre vor dem Entscheid für den Bau der Autobahn hatte die Anbindung des jüngsten Kantons an die restliche Schweiz auch eine politische Komponente.

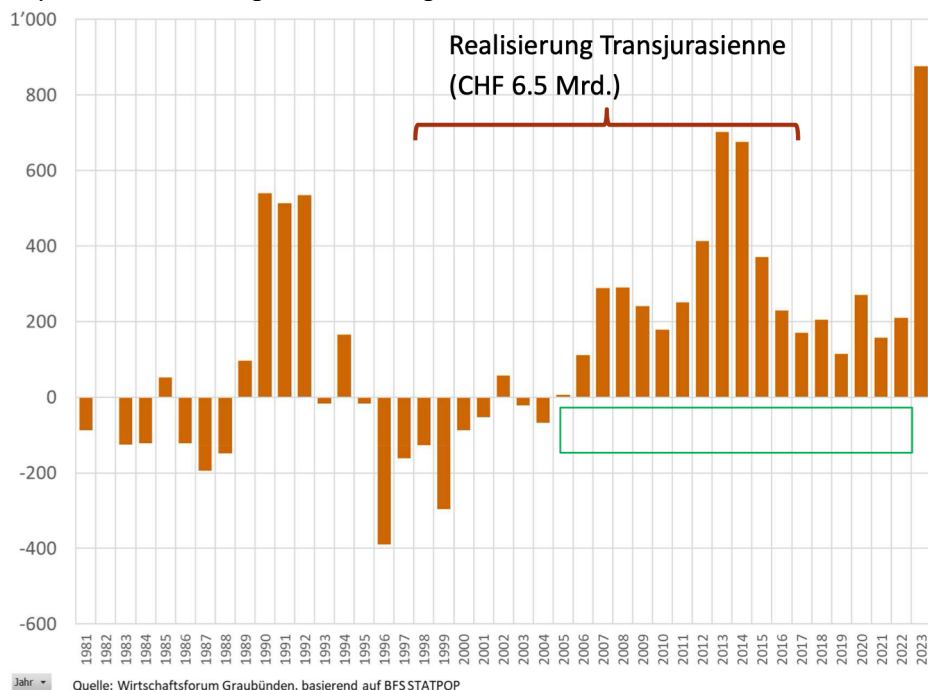
Auf dem Netzplan der Schweizer Autobahnen in den 1960er-Jahren war nämlich noch kein Anschluss in den Jura vorgesehen. Die Gründung des Kantons 1979 gab der Idee aber einen Schub und im gleichen Jahr wurde ein Projekt fertiggestellt, das 1981 dem kantonalen Parlament vorgelegt wurde. Ein Jahr später stimmte das jurassische Volk dem Bau der A16 mit 71% Ja-Anteil zu. 1984 nahmen die eidgenössischen Räte die A16 ins Nationalstrassennetz auf und 1987 war der Spatenstich. 1998 konnte das erste und schliesslich 2017 das letzte Teilstück eröffnet werden.

Die Kosten der A16 waren aufgrund der Topografie, die viele Kunstbauten nötig machte, mit rund 6,5 Mrd. Fr. hoch. 5% davon bezahlte der Kanton Jura, 13% der Kanton Bern und die restlichen 82% der Bund.

## Auswirkungen der Transjurane

Ein zentraler Punkt ist die verbesserte Erreichbarkeit: Mit der Fertigstellung der Transjurane hat sich die Fahrzeit von Biel nach Boncourt von 2 Stunden auf 55 Minuten halbiert. Somit ist der Jura viel näher an die übrige Schweiz gerückt. Das hat mehrere positive Auswirkungen: Einerseits kann aus der Deutschschweiz einfacher in den Jura zum Arbeiten gependelt werden, andererseits können umgekehrt Personen mit Arbeitsstellen in anderen Kantonen im Kanton Jura leben. Die Transjurane hat also sowohl die Attraktivität des Juras als Arbeits- wie auch als Wohnort verbessert.

Graphik: Entwicklung Bevölkerungssaldo Kanton Jura.



Diese positive Dynamik schlägt sich in den Zahlen nieder. Die Anzahl Fahrten zwischen den zwei wichtigen jurassischen Zentren Delémont und Porrentruy haben sich mehr als verdoppelt: 1995 waren es noch 7'050 Fahrzeuge, 2023 bereits 18'000 Fahrzeuge. Die A16 hat die Fahrzeit zwischen den beiden Städten um 20 Minuten verkürzt.

Nebst der Erreichbarkeit ist die Anzahl Arbeitsplätze ein wichtiger Faktor. Der Kanton Jura verzeichnete seit den späten 1990er-Jahren einen deutlichen Beschäftigungszuwachs. Gemäss der jurassischen Handelskammer stiegen die Vollzeitstellen um 25 Prozent von rund 28'500 (1998) auf 35'500 (2021). Berücksichtigt man die Teilzeitarbeit, ergibt dies zusätzliche Arbeitsstellen für circa 10'000 Menschen.

Die Anzahl GrenzgängerInnen hat sich fast vervierfacht, von 2'790 im Jahr 1995 auf 11'123 im Jahr 2023, was ebenfalls ein Indikator für die bessere wirtschaftliche Lage ist. Diese Entwicklung ist jedoch auch auf die Personenfreizügigkeit zurückzuführen, nicht nur auf den Autobahnanschluss.

Die Transjurane ist ein wichtiger Standortfaktor, welcher diese positive Dynamik ermöglicht hat. Dies zeigt sich auch an den Unternehmen, die sich entlang der Autobahn angesiedelt haben. Konkrete positive Entwicklungen in Autobahnnähe sind etwa anhand der Industriezone in Glovelier, in Porrentruy, oder auch in Boncourt und Delémont zu sehen. Für die Industrie ist die Erreichbarkeit auf der Strasse für die Anlieferung von Waren entscheidend.

### Fazit zur Transjurane

Die Transjurane steigert die Attraktivität des ganzen Kantons Jura, indem sie seine Anbindung an das Schweizer Verkehrsnetz verbessert. Die A16 ist heute ein wichtiger Standortfaktor, den der Kanton Unternehmen bei einer Ansiedlung bieten kann. Sie hatte eine Katalysatorwirkung, ist aber nicht der einzige Grund für die positive wirtschaftliche Entwicklung des Juras seit der Eröffnung der ersten Teilstücke Ende 1990er-Jahre. Auch andere Faktoren wie beispielsweise die Konjunktur und Personenfreizügigkeit hatten einen Einfluss.

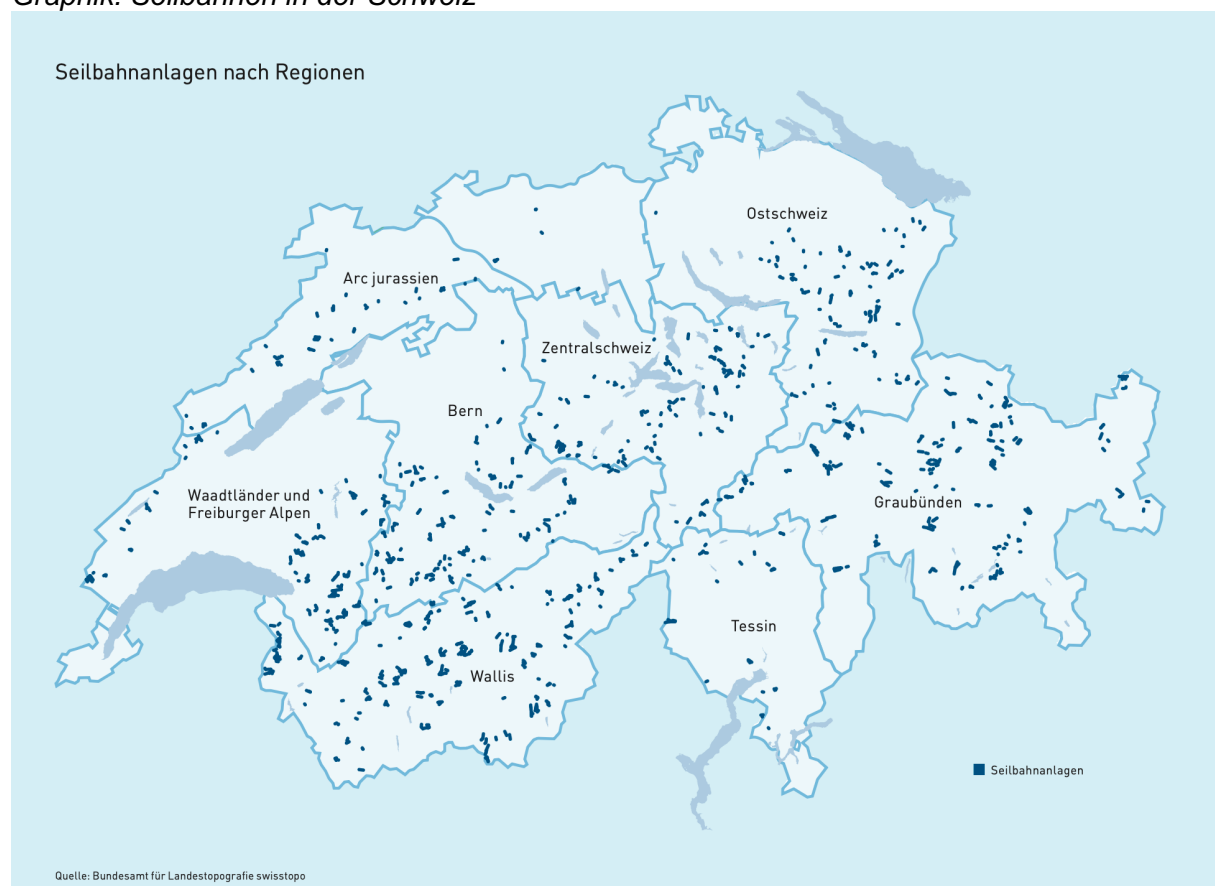
# Seilbahnverbindungen als öffentlicher Verkehr und Wertschöpfungsfaktor

Die Bergbahnen sind in den Bergregionen ein wesentlicher Faktor für die Erschliessung. Die Bergbahnen dienen dabei einerseits für die touristische Erschliessung, andererseits aber auch für die öV-Erschliessung. Die Bergbahnen sind somit ein wesentliches Glied in der Transportkette einerseits im Freizeitverkehr, andererseits aber auch für den öffentlichen Verkehr. Soweit sie eine Erschliessungsfunktion für den öffentlichen Verkehr wahrnehmen, sind sie auch abgeltungsberechtigt und erhalten somit Beiträge der öffentlichen Hand. Rein touristische Erschliessungen sind hingegen nicht abgeltungsberechtigt. Der Bau von Seilbahnen kann in diesem Fall aber unterstützt werden z.B. mit Mitteln aus der Regionalpolitik des Bundes und der Kantone.

## Die Schweiz – ein Land der Seilbahnen

In der Schweiz als Bergland gibt es aktuell 2'389 Seilbahnen. Sie beschäftigen 20'568 Mitarbeitende und generierten im Jahr 2024 einen Umsatz von 1,8 Mrd. Fr. 70% der Personenverkehrserträge werden in der Wintersaison erzielt<sup>11</sup>. Die Bergbahnen sind damit ein enorm wichtiger Wirtschaftsfaktor im Berggebiet. Die Seilbahnen sind dabei über den ganzen Alpenbogen verteilt und übernehmen auch in der Jurakette wichtige Erschliessungsfunktionen.

Graphik: Seilbahnen in der Schweiz



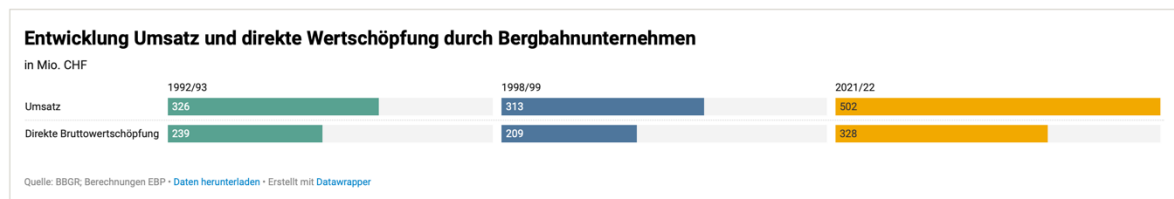
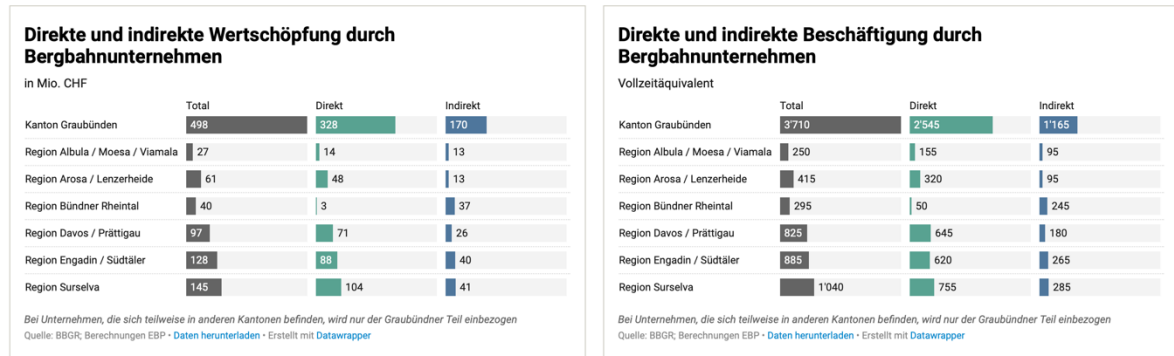
Quelle: Seilbahnen Schweiz, Fakten und Zahlen 2025.

<sup>11</sup> Quelle: Seilbahnen Schweiz, Fakten und Zahlen 2025

## Wichtiger touristischer Wertschöpfungsfaktor am Beispiel des Kantons Graubünden

In mehreren Kantonen wurden zudem eigene Wertschöpfungsstudien zur touristischen Wertschöpfung und / oder zur Wertschöpfung durch die Bergbahnen durchgeführt. Eine der aktuellsten Studien ist jene des Kantons Graubünden aus dem Jahr 2024. Demnach werden im Kanton Graubünden durch die Bergbahnen eine direkte Wertschöpfung von jährlich 502 Mio. Fr. erwirtschaftet und ein Beschäftigungseffekt von 3'700 Vollzeitstellen erzielt. 78% der Erträge werden in der Winter- und nur 22% in der Sommersaison erzielt.

Graphik: Wertschöpfung durch die Bergbahnen im Kanton Graubünden



Quelle: <https://www.wertschoepfung-tourismus-graubuenden.ch/de/themen/bergbahnen/>

## Erschliessungsfunktion

In einem Gebirgsland wie der Schweiz nehmen die Seilbahnen auch wichtige Erschliessungsfunktionen für den öffentlichen Verkehr wahr. Historisch gesehen wurden viele Bergdörfer zuerst mit einer Seilbahn erschlossen, bevor eine Strassen- oder Bahnverbindung entstand. Auch heute noch sind etliche Orte nur mit einer Seilbahn erschlossen, man denke beispielsweise an Müren im Berner Oberland oder das Aletschplateau mit der Bettmer- und Riederalp im Wallis. Die entsprechenden Tourismusdestinationen machen denn auch gezielt damit Werbung, dass sie autofrei sind. Die Bergbahnen sind somit ein wesentliches Element der Transportkette und ermöglichen eine durchgehende Reise mit dem öffentlichen Verkehr.

Sofern Seilbahnen eine Erschliessungsfunktion ausüben, werden sie von Bund und Kantonen als Bestandteil des regionalen Personenverkehrs erachtet und sind entsprechend abgeltungsberechtigt. Die vertikale Erschliessung mit einer Seilbahn kann auch einen Zeitgewinn ermöglichen gegenüber beispielsweise einer Postautoverbindung. Verschiedene Regionen prüfen daher derzeit neue Seilbahnverbindungen vom Tal aus in die Berggemeinden. So bestehen zum Beispiel im Wallis Projektideen für neue Seilbahnverbindungen von Sion nach Veysonnaz, von Visp nach Zeneggen, von Euseigne nach St. Martin usw. Diese Projekte sind spannend, da sie eine gute Anbindung der Berggemeinden an die funktionalen Zentren im Talgrund und ein einfaches Umsteigen und schnellere Verbindungen ermöglichen. Die so entstehenden neuen öV-Hubs respektive Verkehrsdrehscheiben sind somit aus verkehrlicher und raumordnungspolitischer Sicht interessant. Sie liegen sowohl im Interesse der Einheimischen als auch der Gäste. Allerdings stossen diese Projekte nicht immer auf Gegenliebe der Bevölkerung, insbesondere in den Talgemeinden, die sich dagegen wehren, «überfahren» zu werden. So wurden die Projekte von Naters auf nach Blatten und von Stalden nach Töbel durch die Bevölkerung abgelehnt.

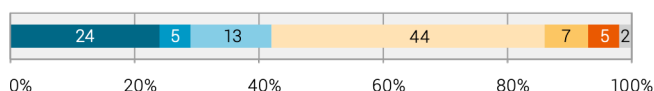
# Die Erschliessung der letzten Meile für den Tourismus – das Beispiel Bus alpin

Der Stellenwert des touristischen Verkehrs wird in der Schweiz oft unterschätzt. Der Freizeitverkehr ist der weitaus wichtigste Verkehrszweck. Rund 50% der Unterwegszeit und 44% der im Verkehr zurückgelegten Distanzen dienen der Freizeit. Der Freizeitverkehr ist damit weit vor dem Pendlerverkehr der wichtigste Verkehrszweck.

## Graphik: Verkehrszwecke 2015

### Bedeutung der Verkehrszwecke, 2015

#### Anteile an der Tagesdistanz im Inland



#### Anteile an der Tagesunterwegszeit<sup>1</sup> im Inland



<sup>1</sup> Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

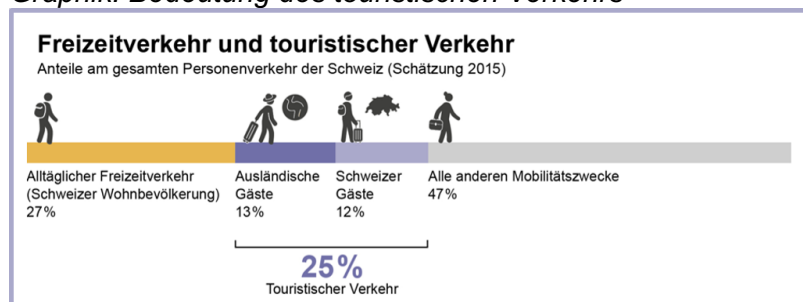
## Quelle: ARE, Mikrozensus Verkehr

Die SAB und der Verband öffentlicher Verkehr VöV haben mit einer gemeinsamen Tagung und einem Positionspapier<sup>12</sup> im Jahr 2021 auf die enorme Bedeutung des touristischen Verkehrs aufmerksam gemacht. Im Nachgang zu diesen Arbeiten wurden im eidgenössischen Parlament das Postulat Dittli (21.4452) und die Motion Maret (22.3229) eingereicht. Das Postulat Dittli forderte eine einheitliche Definition des touristischen Verkehrs und die Erhebung entsprechender Zahlen. Die Motion Maret geht einen Schritt weiter und fordert den Bundesrat auf, innovative Projekte im Bereich des touristischen Verkehrs zu unterstützen.

Ausgehend vom Postulat Dittli hat der Bundesrat Ende 2024 erstmals Zahlen zum touristischen Verkehr in der Schweiz veröffentlicht. Demnach macht der touristische Verkehr 25% des gesamten Personenverkehrs aus. Er ist zusammen mit dem Freizeitverkehr der weitaus wichtigste Verkehrszweck der Schweiz. Nur ein Viertel des touristischen Verkehrs wird mit dem öffentlichen Verkehr öV zurückgelegt. Hier gibt es somit noch ein grosses Potenzial zur Verbesserung des Modalsplits und für Innovationen.

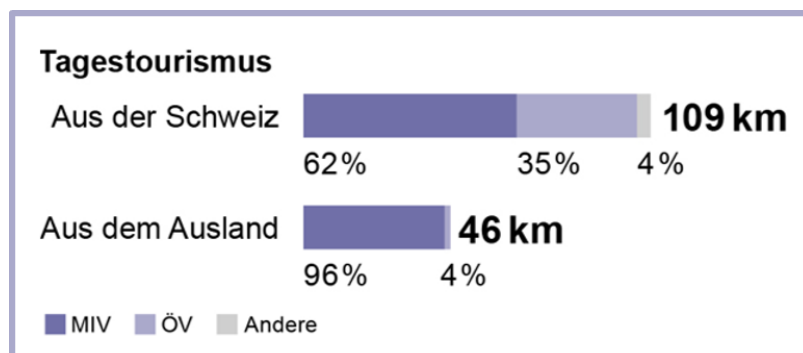
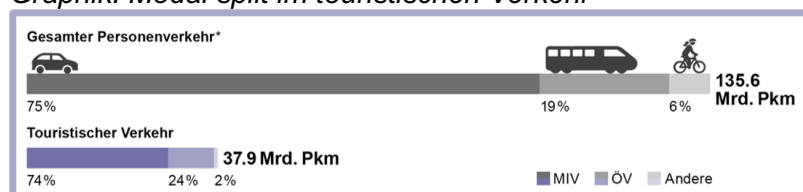
<sup>12</sup> [https://www.sab.ch/wp-content/uploads/2022/11/Positionspapier\\_Touristischer\\_Verkehr\\_5.11.2021.pdf](https://www.sab.ch/wp-content/uploads/2022/11/Positionspapier_Touristischer_Verkehr_5.11.2021.pdf)

## Graphik: Bedeutung des touristischen Verkehrs



Quelle: ARE, Touristischen Verkehr definieren. Bericht des Bundesrates vom 6. Dezember 2024 in Erfüllung des Postulates Dittli 21.4452

## Graphik: Modal split im touristischen Verkehr



Quelle: ARE, Touristischen Verkehr definieren. Bericht des Bundesrates vom 6. Dezember 2024 in Erfüllung des Postulates Dittli 21.4452

Mit dem Bericht des Bundesrates wurde erstmals eine einheitliche Definition des touristischen Verkehrs geschaffen und die Bedeutung des touristischen Verkehrs aufgezeigt. Diese Grundlagen werden nun periodisch aktualisiert. Sie bilden eine wichtige Basis für die zukünftige Ausgestaltung der Verkehrs- und der Tourismuspolitik. Zudem sind auch verschiedene Transportunternehmen daran gegangen, neue Angebote spezifisch für den Tourismus aufzubauen. Die enge Zusammenarbeit und der Dialog zwischen touristischen Leistungsträgern und Verkehrsunternehmen wird immer wichtiger.

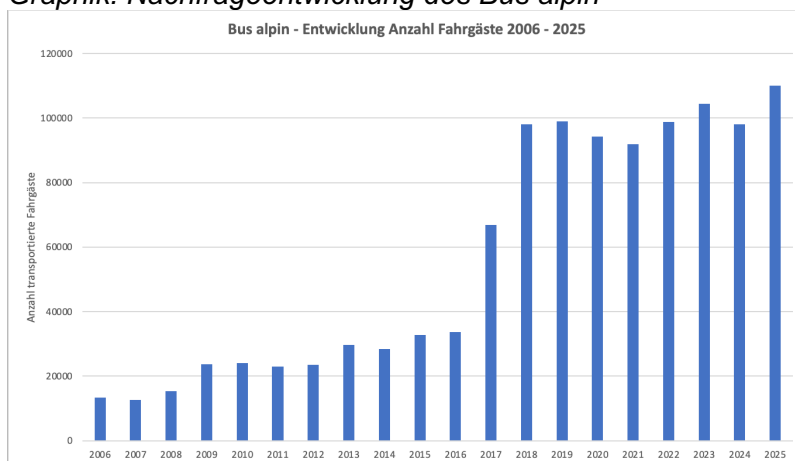
Der touristische Verkehr wie auch der übrige Freizeitverkehr gewinnt an Bedeutung, der Anteil des öffentlichen Verkehrs am touristischen Verkehr ist jedoch noch unterdurchschnittlich. Der öffentliche Verkehr ist einerseits ein zentrales Element der gesamten touristischen Wertschöpfungskette, andererseits ist der öV für viele Gäste per se schon ein Erlebnis (z.B. Schifffahrt, Tourismuszüge [Golden Pass, Glacier Express, Brünig-Express] usw.). Eine gute Erschliessung ist Voraussetzung, damit die Tourismusdestinationen sich entwickeln können. Diese enorme Bedeutung des touristischen Verkehrs wird in der öffentlichen Wahrnehmung und in der Verkehrspolitik von Bund, Kantonen und Gemeinden meist unterschätzt. Obwohl in der Schweiz die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gut ist, besteht noch ein grosses Potenzial, um neue Kundinnen und Kunden für den öV zu gewinnen. Dabei gibt es deutliche Unterschiede zwischen ausländischen und inländischen Gästen.

Angebote des touristischen Verkehrs sind nach aktueller Gesetzgebung von Abgeltungen des Bundes ausgeschlossen, ebenso wie der reine Ortsverkehr. Das mag mit ein Grund sein,

weshalb der touristische Verkehr in der Bundespolitik bis anhin relativ wenig Beachtung gefunden hat. Auch auf Kantonsstufe hat der touristische Verkehr erst in den letzten Jahren vermehrt Beachtung durch die Politik gefunden. In einigen Kantonen wurden bereits gesetzliche Grundlagen zur verstärkten Förderung des touristischen Verkehrs geschaffen, in weiteren Kantonen sind Bestrebungen in Gang. So hat z.B. Graubünden in seinem Gesetz über den öffentlichen Verkehr entsprechende Anpassungen vorgenommen. In Bern wurde ein Vorstoss<sup>13</sup> zur Aufnahme von Buslinien für Tourismus und Freizeit in das Grundangebot im Grossen Rat im Jahr 2026 überwiesen. Auch in Schaffhausen hat die kantonale Regierung mit Betreibern von öV-Angeboten im touristischen Verkehr neue Vereinbarungen zur finanziellen Unterstützung abgeschlossen.

Ein Beispiel, das vorbildlich aufzeigt, wie der touristische Verkehr bewältigt und der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden kann, ist der Bus alpin. Der Bus alpin wurde im Jahr 2004 mit damals vier Pilotregionen lanciert und erschliesst inzwischen 19 touristisch interessante Bergregionen mit dem öffentlichen Verkehr. Es handelt sich dabei immer um die Erschliessung der letzten Meile, welche heute durch Abgaltungen der öffentlichen Hand nicht abgedeckt ist. Ziel ist es, den Gästen eine durchgehende Transportkette anzubieten. Es bringt nichts, wenn die Gäste nur bis in den Ferienort mit dem öffentlichen Verkehr reisen können, dann aber vor Ort die Mobilität nicht mehr sichergestellt ist. Der Bus alpin stösst denn auch auf ein sehr grosses Interesse. So konnte im Jahr 2025 mit rund 110'000 transportierten Fahrgästen ein neuer Rekord verbucht werden.

*Graphik: Nachfrageentwicklung des Bus alpin*



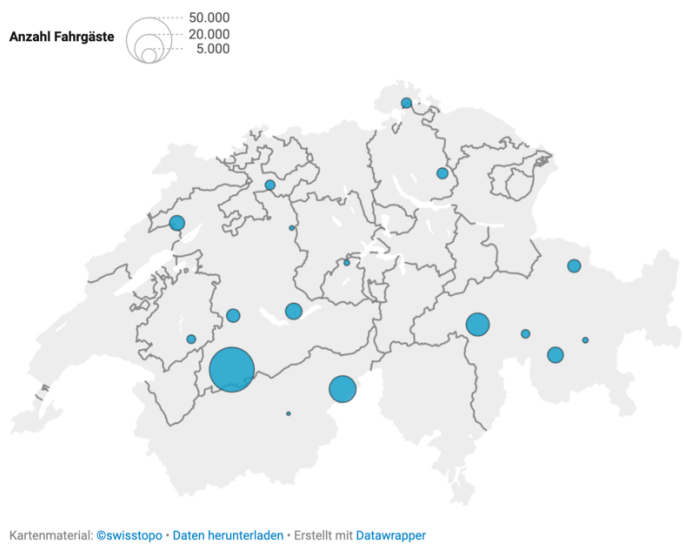
*Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf Zahlen des Vereins Bus alpin*

Die Nachfrage ist dabei in den einzelnen Destinationen sehr unterschiedlich und hängt von zahlreichen verschiedenen Faktoren ab. Dazu zählen u.a. die touristische Attraktivität der Destination, die finanzielle Leistungsfähigkeit der regionalen Träger, die Möglichkeiten zur Fahrplangestaltung usw.

<sup>13</sup><https://www.gr.be.ch/de/start/geschaefte/geschaefstssuche/geschaeftsdetail.html?gnumber=2025.GR>  
 PARL.507

## Graphik: Regionale Verteilung der Bus alpin - Angebote

### Bus alpin - Frequenzen im Jahr 2025



Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf Zahlen des Vereins Bus alpin

Es kommen immer wieder neue Destinationen zum Bus alpin. Andererseits gab es auch Destinationen, die wieder ausscheiden, weil sie dank grosser Nachfrage in den abteilungsberechtigten Verkehr fallen. Für andere Destinationen erwies sich die nötige Finanzierung durch Beiträge von Gemeinden, Sponsoren u.a. langfristig als zu grosse Hürde.

Projekte wie der Bus alpin verbessern die Erreichbarkeit touristisch interessanter Destinationen. Sie tragen dazu bei, den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verlagern, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren und tragen auch zur wirtschaftlichen Entwicklung der entsprechenden Regionen bei. Für den Bus alpin wurde zwar keine eigene Wertschöpfungsstudie vorgenommen. Aus Schätzungen von anderen Studien können aber gewisse Rückschlüsse gezogen werden. Die Wertschöpfungsstudie des Kantons Uri<sup>14</sup> rechnet mit Ausgaben von Tagesgästen von 51 Franken. Dies dürfte den Ausgaben von Benutzenden des Bus alpin recht nahe kommen. Rechnet man die 51 Franken mit den Fahrgastzahlen des Jahres 2025 hoch, so generiert der Bus alpin eine direkte Wertschöpfung von rund 5,6 Mio. Fr. Diese Wertschöpfung fällt in Regionen an, die abseits der touristischen Hotspots liegen und eher strukturschwach sind. Der Bus alpin leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung dieser Regionen.

Damit Projekte wie der Bus alpin und der touristische Verkehr insgesamt in der Schweiz weiter entwickelt werden können, sind aus Sicht der SAB und des VöV folgende Aktionen nötig<sup>15</sup>:

- Gebührende Berücksichtigung des touristischen Verkehrs in der Verkehrs- und Raumordnungspolitik des Bundes und der Kantone;
- Erarbeitung einer Definition des touristischen Verkehrs durch den Bund zusammen mit den Kantonen und der Branche (erfüllt mit dem Bericht des Bundesrates zum Postulat Dittli);
- Enge Abstimmung der touristischen und verkehrlichen Angebote durch einen intensiven Dialog zwischen den Leistungsträgern und verstärktes Denken in Räumen;
- Stärkung des Bewusstseins für den touristischen Verkehr innerhalb der grossen Transportunternehmen;

<sup>14</sup> <https://uri.swiss/ueber-uri-tourismus/wertschoepfungsstudie>

<sup>15</sup> [https://www.sab.ch/wp-content/uploads/2022/11/Positionspapier\\_Touristischer\\_Verkehr\\_5.11.2021.pdf](https://www.sab.ch/wp-content/uploads/2022/11/Positionspapier_Touristischer_Verkehr_5.11.2021.pdf)

- Gewährleistung der einfachen und durchgehenden Buchbarkeit der Angebote des touristischen Verkehrs - auch grenzüberschreitend - sowie des Gepäcktransports und des Veloselbstverlads;
- Förderung von Modellprojekten und der Einführung neuer Technologien zur Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels;
- Verstärkte Nutzung der Innovationsförderinstrumente, allen voran Innosuisse und Innotour mit Fokus auf den touristischen Verkehr;
- Einführung eines Artikels im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes zur Entwicklung und Erprobung neuer Angebote im öffentlichen und touristischen Verkehr (Pilotprojekte);
- Nutzung der Chancen der Digitalisierung durch enge Zusammenarbeit unter den Verkehrsanbietern und mit den anderen touristischen Leistungsträgern sowie zur Verfügung stellen aller betrieblichen Daten als Open Data;
- Anpassung der Abgeltungskriterien für den öffentlichen Verkehr auf Bundesebene, so dass auch der touristische Verkehr abgeltungsberechtigt wird.

# Langsamverkehr – noch Potenziale

Bei politischen Diskussionen rund um verkehrstechnische Grossprojekte geht manchmal vergessen, wie wichtig eigentlich der Langsamverkehr ist, also die Fortbewegung zu Fuss, mit dem Velo, Trottinett usw. Dabei ist dieser Langsamverkehr von entscheidender Bedeutung für die Mobilität. Sei es im Alltagsverkehr für den Weg zur Arbeit, zum nächsten Bahnhof, zum Einkaufen usw. oder sei es im Freizeitverkehr. Wandern und Biken sind beliebte Freizeitaktivitäten und wesentliche Standbeine des Schweizer Tourismus. Wandern und Biken haben auch noch andere Nutzen. Sie tragen bei zur Bewegung und Gesundheit, ermöglichen den Kontakt mit der Natur und das Erfahren der Bergwelt. So stellen sie letztlich ein verbindendes Element zur Verständigung zwischen Berg und Tal dar.

## **Wandern als Volkssport mit grossem regionalwirtschaftlichem Effekt**

Das Wandern ist ein wichtiger Bestandteil des touristischen Angebotes in der Schweiz und erfreut sich nach wie vor grosser Beliebtheit. Das Wanderwegnetz umfasst ein Streckennetz von rund 66'200 Kilometern Länge. Dieses Netz muss auch ständig unterhalten werden. Viel geschieht dabei in Fronarbeit und mit Unterstützung von freiwilligen Helfern, wie sie beispielsweise über [www.bergversetzer.ch](http://www.bergversetzer.ch) vermittelt werden. Die Kosten für die Pflege und Aufrechterhaltung dieses ausgedehnten Wanderwegnetzes werden in einer bereits etwas älteren Studie<sup>16</sup> im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA und der Schweizer Wanderwege auf rund 53 Mio. Fr. geschätzt. Demgegenüber stehen grosse regionalwirtschaftliche Effekte. Die erwähnte Studie kommt zum Schluss, dass das Wandern einen direkten und indirekten Wertschöpfungseffekt von jährlich 1,2 Mrd. Fr. generiert sowie rund 12'600 Vollzeitstellen schafft. Am grössten sind die regionalwirtschaftlichen Effekte in den grossen Tourismus- und Wanderkantonen Bern, Graubünden und Wallis. Aber auch im Kanton Zürich sind die regionalwirtschaftlichen Effekte sehr gross, u.a. wegen dem Einkauf der Ausrüstung und der grossen Bevölkerungszahl.

## **Biketourismus als Wertschöpfungsfaktor**

Auch das Velofahren generiert einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen. So verweist u.a. der Bundesrat in seiner Botschaft zum Veloweggesetz<sup>17</sup> ebenfalls auf eine etwas ältere Studie. Demnach generieren Velotouren von Schweizerinnen und Schweizern im Inland einen jährlichen Umsatz von rund 2,7 Mrd. Fr. Dazu kommen noch die Umsätze durch Velotouren von Gästen aus dem Ausland im Umfang von geschätzten 67 Mio. Fr. Da die Zahlen aus einer Studie vor der Corona-Pandemie der Jahre 2020/21 stammen, dürften sie heute wesentlich höher sein. Die Corona-Pandemie hatte dem Velotourismus einen zusätzlichen Aufschwung verliehen. Zudem setzen immer mehr Tourismusdestinationen auf den Biketourismus zur Diversifizierung des touristischen Angebotes und zur Loslösung von der einseitigen Abhängigkeit des Wintersportgeschäftes.

## **Das Wegnetz koordiniert planen**

Für den Langsamverkehr besonders bedeutsam sind entsprechende Netze. Das Wanderwegnetz wurde über Jahrzehnte hinweg auf- und ausgebaut und darf sich auf etablierte Prozesse und Regeln abstützen. Demgegenüber fristete das Velowegnetz lange eher ein Schattendasein. Zahlreiche Tourismusdestinationen insbesondere im Berggebiet begannen in den letzten Jahren das Bike-Netz gezielt auszubauen und zu vermarkten. Für den Alltagsverkehr war das Netz aber vielerorts zu lange zu wenig gut ausgebaut. Erst mit dem Veloweggesetz aus dem Jahr 2022 erhalten die Velowege auch für den Alltagsverkehr eine grössere Bedeutung und entsprechende klare Regeln, die an die Regeln für das Wanderwegnetz angelehnt sind. Die Regeln dienen insbesondere dazu, das Velofahren auch im Alltagsverkehr sicherer und attraktiver zu machen. Damit dürfte das Velo in Zukunft auch

<sup>16</sup> ASTRA und Schweizer Wanderwege: Ökonomische Grundlagen der Schweizer Wanderwege, Bern 2011.

<sup>17</sup> Schweizerischer Bundesrat: Botschaft zum Veloweggesetz, Bern 2021

im Alltagsverkehr zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Ein wichtiger Treiber dazu ist auch der Siegeszug der E-Bikes. Dank E-Bikes können auch im Berggebiet tägliche Pendlerreisen mit dem Velo zurückgelegt werden (zumindest im Sommerhalbjahr).

### **Mobilität gemeinsam weiter entwickeln**

Der Langsamverkehr hat also ebenfalls eine grosse regionalwirtschaftliche Bedeutung. Das haben auch die Kantone und Gemeinden erkannt. So werden beispielsweise bereits heute in Graubünden 40% aller Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Mit ihrer Strategie «Langsamverkehr 2037»<sup>18</sup> will die Bündner Regierung diesen Anteil bis ins Jahr 2037 auf 50% ausbauen. Das erfordert u.a. eine entsprechende Netzplanung, Nachfrageförderung und verkehrsträgerübergreifende Planung. Der Kanton Graubünden sieht denn auch im Langsamverkehr noch ein grosses Potenzial. Dass dieses ausgeschöpft werden kann, wird nur gelingen, wenn zahlreiche Akteure zusammenarbeiten. Die Strategie Langsamverkehr 2037 ist denn auch departementsübergreifend angelegt und ist in enger Zusammenarbeit zwischen dem Infrastruktur- und Mobilitätsdepartement und dem Volkswirtschaftsdepartement sowie unter Einbezug zahlreicher weiterer Akteure, darunter auch des Tourismus entstanden. Dieses gemeinsame Erarbeiten und Umsetzen einer Mobilitätsstrategie zeigt vorbildlich, wie Verkehrs- und Regionalentwicklung Hand in Hand gehen können.

---

<sup>18</sup>[https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/tba/flv/aktuelles/Seiten/Strategie\\_Langsamverkehr\\_Graubünden\\_2037\\_zentrales\\_Rückgrat\\_der\\_Mobilitaet.aspx](https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/tba/flv/aktuelles/Seiten/Strategie_Langsamverkehr_Graubünden_2037_zentrales_Rückgrat_der_Mobilitaet.aspx)

# Zukunftsmusik dank der Digitalisierung – selbstfahrende Fahrzeuge

Selbstfahrende Fahrzeuge sind eine Realität. In den USA sind Uber-Taxis seit einigen Jahren komplett führerlos unterwegs. Sowohl Autos als auch Busse und Lokomotiven sind heute technisch in der Lage, völlig führerlos zu fahren. Die Schweiz ist bisher in der Zulassung führerloser Fahrzeuge noch relativ zurückhaltend. Ein Pilotversuch von Postauto in Sitten VS verlief erfolgreich. Mit einem kleinen Postauto wurde der Verkehr in der Innenstadt getestet. Im Juni 2026 startete Postauto nun mit einem neuen, grossflächigen Angebot in der Ostschweiz unter der Bezeichnung AmiGo<sup>19</sup>. Erschlossen wird dabei ein Gebiet in den Kantonen Sankt Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden. Im Jahr 2026 werden die vollelektrischen Postautos noch ohne Kundinnen und Kunden unterwegs sein und eine Sicherheitsperson ist an Bord, die jederzeit das Steuer übernehmen kann. Ab 2027 ist geplant, dass ein regulärer Betrieb mit bis zu 25 Fahrzeugen aufgenommen wird. Der Betrieb soll dabei die regulären Linien ergänzen.

*Graphik: Selbstfahrendes Fahrzeug AmiGo von Postauto im Einsatz*



Quelle: [www.postauto.ch](http://www.postauto.ch)

Gerade für Berg- und ländliche Regionen sind derartige innovative Angebote äusserst wertvoll. Mit dem Einsatz von selbstfahrenden Fahrzeugen können diese Regionen zeigen, dass sie innovativ sind und neue Lösungen für bestehende Herausforderungen suchen. Regionen, welche zuerst auf innovative Lösungen wie selbstfahrende Fahrzeuge setzen, können vom sogenannten «First-Mover-Effekt» profitieren. Viele Personen interessieren sich für neue Technologien und neue Lösungsansätze. Wer also als erste Region einen neuen Lösungsansatz in die Praxis umsetzt und kommuniziert, darf mit etlichen Personen rechnen, die nur schon deshalb in die Region kommen. Neue innovative Verkehrsangebote können so eine zusätzliche touristische Nachfrage generieren. Dieser Effekt nimmt ab, je weiter verbreitet eine neue Technologie ist.

Regionen können sich also dank innovativer Lösungen kommunikativ besser in Szene setzen. Daneben bieten selbstfahrende Fahrzeuge aber natürlich noch viele weitere Potenziale gerade für ländliche Räume. Im regionalen Personenverkehr können selbstfahrende Fahrzeuge helfen, Personalkosten zu reduzieren. Dank den Kosteneinsparungen kann allenfalls der Takt im Regionalverkehr verdichtet werden. Viele Bergdörfer sind heute höchstens mit einem Stundentakt erschlossen, manchmal sogar deutlich weniger. Die

<sup>19</sup> <https://www.postauto.ch/de/ueber-uns-und-aktuelles/aktuelles/2026/meilenstein-fuer-automatisierte-mobilitaet-in-der-schweiz>

Digitalisierung ermöglicht es, zunehmend bedarfsangepasste Angebote auf die Beine zu stellen, etwa zu Randzeiten früh am Morgen und spät am Abend, die heute in den Bergregionen oft nur schlecht oder gar nicht bedient sind. Eine derartige Ausdehnung der Betriebszeiten ist auch ein Anliegen, welches im Rahmen des Jugendforums der SAB wiederholt von den Jugendlichen eingebracht wurde<sup>20</sup>. Aber auch zum Beispiel für Fachkräfte, die im Tourismus arbeiten und dadurch sehr unregelmässige Arbeitszeiten haben, wäre das eine enorme Erleichterung.

Digitalisierte Fahrzeuge müssen nicht immer nur Busse sein. Es können auch PW's, Seilbahnen oder auch Boote und Luftfahrzeuge sein. So könnten heute auch problemlos Seilbahnverbindungen vollständig automatisiert werden. Mit einer App könnten die Bevölkerung und die Gäste die Seilbahn und den Zugang dazu selber steuern. Dadurch würde die Bahn nur dann fahren, wenn sie wirklich gebraucht wird. Dafür gäbe es umgekehrt aber auch die Möglichkeit, ausserhalb der heutigen Betriebszeiten die Bahn zu benutzen, also zum Beispiel spätabends. Die SAB wollte im Jahr 2022 zusammen mit einer Berggemeinde einen entsprechenden Versuch durchführen. Das Bundesamt für Verkehr BAV verweigerte damals aber die Zustimmung mit der Begründung, dass aus Sicherheitsgründen immer eine Person des Bahnunternehmens in der Kabine mitfahren müsse.

Selbstfahrende Fahrzeuge würden auch im Fernverkehr auf der Schiene eine weitere Taktverdichtung ermöglichen, ohne dass neue Investitionen in die Bahninfrastruktur getätigt werden müssen. Auch auf der Strasse könnten dank selbstfahrenden Fahrzeugen die Kapazitäten besser ausgenutzt werden. Im Schienengüterverkehr soll in den nächsten Jahren die digitale automatische Kupplung DAK eingeführt werden, was die Produktionsprozesse ebenfalls erheblich beschleunigt und den Schienengüterverkehr wieder attraktiver macht.

Selbstfahrende Fahrzeuge zeigen eindrücklich, welches Potenzial die Digitalisierung für die Berggebiete und ländlichen Räume aufweist. Damit dieses Potenzial ausgeschöpft werden kann, braucht es einen entsprechenden Pioniergeist der jeweiligen Regionen, innovative Lösungsansätze seitens der Transportunternehmen und der Industrie und vor allem den Verzicht auf einschränkende Regulierungen. Damit derartige digitale Lösungen erfolgreich sind, braucht es auch eine sehr gute digitale Erschliessung der Regionen. Der rasche Ausbau der jeweiligen Mobilfunknetze der neuesten Generation (aktuell 5G) ist deshalb gerade für die Berggebiete und ländlichen Räume von zentraler Bedeutung. Denn nur die jeweils neuesten Technologien erlauben eine Echtzeitüberwachung mit entsprechendem Datenverkehr und kurzen Latenzzeiten.

---

<sup>20</sup> <https://www.jugend-im-berggebiet.ch/wp-content/uploads/2025/03/Leitfaden-OeV-Angebote-und-Tarife-fuer-Jugendliche-in-den-Berggebieten-1.pdf>

# Nicht Schiene oder Strasse, sondern Mobilität

Die Verkehrspolitik war lange geprägt von einer Zweiteilung: der öffentliche Verkehr öV auf der einen Seite, der motorisierte Individualverkehr MIV auf der anderen Seite. Entsprechend sind auch die Zuständigkeiten in der Bundesverwaltung getrennt mit dem Bundesamt für Verkehr auf der einen und dem Bundesamt für Strassen auf der anderen Seite. Doch diese Zweiteilung ist schon lange überholt. Für die Menschen und die Wirtschaft geht es um die Sicherstellung der Mobilität insgesamt. Jede und jeder von uns nimmt täglich verschiedene Mobilitätsangebote in Anspruch. Man ist zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs, benutzt das eigene Auto, Mietauto oder eine Mitfahrgelegenheit, benutzt den Bus, das Schiff, die Seilbahn oder den Zug und fliegt mit dem Flugzeug in die Ferien. Die verschiedenen Mobilitätsangebote werden miteinander kombiniert und haben je ihre Vorzüge und Schwächen. Sie gegeneinander auszuspielen oder gar zu verteufeln hilft nicht weiter. Die verschiedenen Mobilitätsformen verschmelzen immer mehr und die Übergänge werden fließend. Durch Mitfahrgelegenheiten wie Uber wird das Auto quasi zum öffentlichen Verkehr. Durch Angebote wie Mobility ergänzen Mietautos den öV dort, wo er an seine Grenzen stösst. Bikesharing-Angebote ergänzen die Mobilität in den Städten und zunehmend auch auf dem Land. Dank der Digitalisierung und dem Siegeszug des Smartphones sind die Angebote auch ständig und überall einsehbar und buchbar.

## Verkehrsdrehscheiben

Ein Sinnbild für die Verschmelzung der Verkehrsträger sind die sogenannten Verkehrsdrehscheiben. Hier kommen die verschiedenen Verkehrsträger zusammen und ein Umsteigen vom einen auf das andere Mobilitätsangebot wird erleichtert. Verkehrsdrehscheiben verbessern die Erreichbarkeit der Regionen und verknüpfen städtische und ländliche Räume. Sie ermöglichen das schnelle, reibungslose und einfache Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln. Dabei sollen die Vorteile jedes Verkehrsmittels zum Tragen kommen. Mit gut geplanten Verkehrsdrehscheiben können auch Übergänge zwischen lokalen und regionalen Verkehrsnetzen, den Nationalstrassen und dem öffentlichen Verkehr auf der Strasse und der Schiene optimiert werden. Verkehrsdrehscheiben integrieren oft auch neue Mobilitätsangebote (z.B. Sharing-Fahrzeuge). Vernetzt (multimodal) heisst, die Reisenden können verschiedene Verkehrsmittel kombinieren. Mitgedacht werden muss dabei die Organisation der Reise von Tür zu Tür. Die vernetzten Wegeketten lassen sich mit neuen digitalen Technologien im Voraus planen. Echtzeit-Informationen dienen der Organisation der Reise und der schnellen Orientierung am Umsteigepunkt.

Ein gut gelungenes Beispiel für neue Verkehrsdrehscheiben im ländlichen Raum ist der neue Bahnhof von Fiesch im Wallis. Der alte Bahnhof der Matterhorn-Gotthard Bahn wurde saniert und dabei um rund 400 m an einen neuen Standort verschoben. Durch diese Verlegung wurde die Kombination mit der Talstation der Bergbahn auf die Fiescheralp sowie mit der Haltestelle der Postautoverbindungen ermöglicht. Alle Umsteigeverbindungen fallen innerhalb des Gebäudes an. Im neuen Gebäude sind zudem verschiedene Geschäfte sowie ein Café angesiedelt, was das Gebäude für die Reisenden zusätzlich attraktiv macht. Für diesen innovativen Ansatz wurde das Projekt mehrfach ausgezeichnet, so mit dem Prix FLUX im Jahr 2020.

Graphik: öV-Hub in Fiesch VS



Quelle: MG-Bahn, Kandidatur für Prix OVT 2020

### **Mobility as a Service**

«Mobility as a Service - MaaS» ist das Schlagwort in der Verkehrspolitik. Die verschiedenen Verkehrsangebote verschmelzen. Im Zentrum steht nicht mehr der Verkehrsträger, sondern die Kundinnen / die Kunden mit ihren Mobilitätsbedürfnissen. Und diese Mobilitätsbedürfnisse ändern sich laufend. Gerade in städtischen Gebieten besitzen immer weniger Haushalte überhaupt ein Auto. Umso wichtiger sind andere Mobilitätsangebote. Für die Wahl des Verkehrsmittels ist letztlich ausschlaggebend, ob die Mobilität auch bis zur letzten Meile sichergestellt ist. Die durchgängige Mobilität ist denn auch ein wichtiges Wesensmerkmal in der Schweiz mit dem Grundsatz des «direkten Verkehrs», d.h. dass ein Ticket in allen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs gültig ist.

### **Zugang zu Daten als Schlüsselfaktor**

Die Digitalisierung bietet Potenzial für zahlreiche neue und innovative Verkehrsangebote (vgl. auch vorangehenden Abschnitt). Damit solche Angebote entstehen können, braucht es aber auch entsprechende Daten. Erst der Zugang zu Daten ermöglicht den Aufbau neuer innovativer Angebote. Dies ist gerade auch für die Berggebiete und ländlichen Räume interessant, die tendenziell schlechter mit dem öV erschlossen sind. Der Zugang zu Daten liegt somit im öffentlichen Interesse. Das ist denn auch der Grund, weshalb der Bundesrat ein neues Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur MODIG vorgeschlagen hat. Das MODIG soll den Zugang zu Verkehrsdaten regeln und somit wesentlich dazu beitragen, dass neue innovative Lösungen entstehen können. Das MODIG befindet sich derzeit in der parlamentarischen Beratung.

### **Institutionelle Reformen**

Institutionell ist die Verantwortung für die Verkehrspolitik wie erwähnt aufgeteilt auf verschiedene Bundesämter. Neben dem bereits erwähnten ASTRA und dem BAV kommt zudem dem ARE eine koordinierende Rolle zu. Auf Kantonsebene widerspiegelt sich in der Regel das selbe Bild, meist mit einem Amt für öffentlichen Verkehr und einem Strassenbauamt. Angesichts der zunehmenden Verschmelzung der Mobilitätsformen müsste aber auch diese institutionelle Trennung überdacht werden. Warum werden nicht alle Mobilitätsangebote in einem Bundesamt für Mobilität oder einem kantonalen Amt für Mobilität zusammengefasst? Diese könnten sich auch gleichzeitig um den Langsamverkehr und damit um die Umsetzung des Veloweggesetzes kümmern. Die Zusammenfassung in einem Amt würde es ermöglichen, die Verkehrsangebote verkehrsträgerübergreifend zu planen. Im Zentrum stehen nicht mehr technische Fragestellungen sondern die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und der Wirtschaft. Diese Mobilitätsbedürfnisse könnten so auch eng abgestimmt werden mit den Zielen der Raumentwicklung.

### **Mit «Verkehr 45» auf dem Weg zu einer verkehrsträgerübergreifenden Sichtweise**

Mit «Verkehr 45» macht der Bundesrat derzeit einen wichtigen Schritt in Richtung einer verkehrsträgerübergreifenden Sichtweise<sup>21</sup>. Nach der Ablehnung des Bundesbeschlusses zum Nationalstrassenausbau in der Volksabstimmung im Jahr 2024 und nachdem bekannt wurde, dass der geplante Ausbau des Schienennetzes teurer zu stehen kommt, als vom Parlament bewilligt, hatte der Bundesrat beschlossen, die zukünftige Weiterentwicklung von Strasse und Schiene in einer gemeinsamen Vorlage zu bündeln. In einem ersten Schritt wurde ein externes Mandat erteilt, um bestehende Projekte auf Strasse und Schiene zu überprüfen und zu priorisieren. Gestützt darauf erarbeitete der Bundesrat eine Vernehmlassungsvorlage, welche im Sommer 2026 in die Vernehmlassung ging. Die Vorlage stellt einen Ansatz für eine verkehrsträgerübergreifende Sichtweise dar. In der Beurteilung der zur Diskussion stehenden Projekte wurden auch regionalwirtschaftliche Kriterien verwendet. So wird denn auch gerade aus diesem Grund zum Beispiel der Grimseltunnel als neue Bahnverbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Goms zur Realisierung empfohlen. Die Aufnahme des Grimseltunnels in die weiteren Planungsarbeiten des Bundes wird aber mit der Auflage verbunden, dass die Projektträger den regionalwirtschaftlichen Nutzen dieses Projektes aufzeigen müssen. Die Projektträger werden sich dabei wohl ebenfalls von den Erfahrungen anderer Verkehrsprojekte inspirieren lassen, wie sie die vorliegende Publikation aufzeigt.

---

<sup>21</sup> <https://www.uvek.admin.ch/de/verkehr-45>

# Erkenntnisse für die Bedeutung von Verkehrsprojekten für die Regionalwirtschaft

Die in der vorliegenden Publikation dargestellten Fallbeispiele zeigen eindrücklich, welchen grossen Stellenwert eine gute Erschliessung für die demographische und wirtschaftliche Entwicklung von Regionen hat. Dabei ist aber entscheidend, was die Regionen aus dieser Erschliessung machen. Scuol konnte von der besseren Erschliessung profitieren, weil mit dem Bad das touristische Angebot wesentlich erneuert wurde. Das Oberwallis konnte vom Lötschbergbasistunnel profitieren, weil dadurch das weitere Wachstum der Industrie und des Tourismus ermöglicht wurde. Im Tessin profitiert der Tourismus von der besseren Erreichbarkeit durch den Gotthardbasistunnel. Und auf den beiden Bergstrecken über den Lötschberg und den Gotthard wurden neue touristische Angebote aufgebaut, welche die Bahnfahrt und Erlebnisse an den Bergstrecken ideal kombinieren und geschickt vermarkten. Im Jura profitieren Industrie und Gewerbe von der besseren Erschliessung dank der Transjurane und konnten so zahlreiche neue Arbeitsplätze schaffen.

Damit möglichst alle Regionen profitieren, braucht es auch eine verbesserte Feinerschliessung. Hier übernehmen der Regionalverkehr, Seilbahnen, Haupt- und Nebenstrassen sowie der Langsamverkehr entscheidende Funktionen. Das Verkehrssystem ist 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 sein. Wozu es führen kann, wenn dies nicht der Fall ist, zeigen Erfahrungen aus den Nachbarländern wie in Frankreich, wo der Regionalverkehr dermassen ausgedünnt wurde, dass Passagiere entweder das Auto nehmen bis zum nächsten Fernverkehrsbahnhof oder dann gleich das Auto für die gesamte Reise. Mit der Folge, dass insbesondere zu den Hauptreisezeiten 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.

Aus den Erfahrungen mit den Fallbeispielen lassen sich ohne Anspruch auf Vollständigkeit einige Erkenntnisse ableiten, die auch für zukünftige Verkehrsprojekte wichtig sind.

- **Grössere Verkehrsprojekte müssen in eine Strategie zur Regionalentwicklung eingebettet sein.** Eine Verkehrserschliessung alleine bewirkt noch keine regionalwirtschaftlichen Impulse. Entscheidend ist, was man daraus macht. Entsprechend braucht es eine Strategie zur Regionalentwicklung, die möglichst mit allen betroffenen Akteuren abgesprochen ist. Diese Strategie zur Regionalentwicklung muss sich auch in den örtlichen Entwicklungsplanungen widerspiegeln. Dazu gehört auch ein Mobilitätskonzept für die Feinerschliessung. Gefordert ist somit eine regionale, gemeindeübergreifende Sichtweise. Diese regionale Sichtweise kann durch einen Gemeindeverbund, eine Region oder einen Kanton sichergestellt und koordiniert werden. Raumentwicklung und Verkehrsentwicklung müssen Hand in Hand gehen. Neue Verkehrsdrehkreise können Ausdruck dieser besseren Absprache zwischen Raumentwicklung und Mobilität sein.
- **Die Regionen müssen sich entsprechend auf neue Erschliessungen rechtzeitig vorbereiten.** Nur so können sie die Potenziale von Anfang an nutzen. Der Grossraum um den neuen NEAT-Bahnhof in Bellinzona hat dies vorbildlich getan, indem frühzeitig eine Fusion der umliegenden Gemeinden erfolgte. So konnte die Raumentwicklung (Anpassung der Zonenpläne), die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes ausgerichtet auf die neue Knotenfunktion und die Entwicklung neuer touristischer Angebote frühzeitig und noch vor Eröffnung des Basistunnels aufgelegt werden.

- **Die Mobilität muss verkehrsträgerübergreifend und kundenorientiert weiter entwickelt werden.** Im Zentrum der Überlegungen müssen die Mobilitätsbedürfnisse stehen. Diese können durch verschiedene Mobilitätsformen gedeckt werden. Die Mobilität muss durchgehend gewährleistet sein. Umstiege zwischen verschiedenen Mobilitätsträgern müssen möglichst reibungslos möglich sein. Die Information der Kundinnen und Kunden muss ebenfalls verkehrsträgerübergreifend erfolgen und auch die Buchung von Angeboten muss entsprechend möglich sein. Diese verkehrsträgerübergreifende Sicht muss sich auch bei den Behörden und Leistungsträgern der Mobilität widerspiegeln.
- Die Verkehrspolitik der Schweiz darf nicht aus einer reinen Binnenperspektive heraus formuliert werden. Gerade in den Grenzregionen spielt der **grenzüberschreitende Pendlerverkehr** eine entscheidende Rolle. Rund 420'000 Grenzgängerinnen und Grenzgänger kommen jeden Tag in die Schweiz zur Arbeit. Sie sind von grosser Bedeutung für die Wirtschaft in den jeweiligen Grenzregionen wie dem Jura, Basel, Tessin, Wallis und St.Gallen-Rheintal. Der grösste Teil der Wege wird mit dem Auto zurückgelegt. Hier besteht noch ein grosses Potenzial für die Verbesserung des Modalsplits. Die SAB hat entsprechende Vorschläge im Rahmen eines europäischen Projektes aufgezeigt (<https://www.alpine-region.eu/projects/arpaf-crossborder>).
- **Ebenso besteht beim Freizeit- und touristischen Verkehr ein grosses Potenzial für die Verbesserung des Modalsplits.** Dies betrifft nicht nur den Verkehr innerhalb der Schweiz, sondern auch den Transitverkehr von Grenze zu Grenze. Hier wird praktisch der ganze Transitverkehr durch die Schweiz mit dem Auto bewältigt. Dies obschon mit der Bahn (Gotthard- und Lötschbergbasistunnel) eigentlich attraktive Verbindungen bestehen. Auch hier würde eine stärker verkehrsträgerübergreifende Sichtweise helfen. Etwa indem bei Stausituationen am Gotthard nicht nur auf die strassenseitige Ausweichroute über den Grosse St. Bernhard sondern auch auf die Möglichkeiten der Bahn verwiesen würde.
- **Finanzielle Entscheide über Verkehrsprojekte dürfen nicht nur aus einer rein betrieblichen Perspektive heraus gefällt werden, sondern müssen auch volks- und regionalwirtschaftliche Aspekte einbeziehen.** So wäre es beispielsweise verheerend, wenn Linien des öffentlichen Verkehrs oder auch Strassenverbindungen wegen Budgetüberlegungen eingestellt würden und so die kapillare Erschliessung und Grundversorgung nicht mehr gewährleistet wäre. Darunter würden nicht nur die direkt betroffenen Regionen leiden, sondern auch das ganze Verkehrssystem.
- **Die Innovation im Verkehrsbereich muss gezielt weiter gefördert werden.** Gerade für die Berggebiete und ländlichen Räume besteht diesbezüglich noch viel Potenzial durch neue Ansätze. Die Innovationsförderung sollte auch die im vorliegenden Bericht adressierte regionalwirtschaftliche Komponente miteinbeziehen. Die Innovationsförderung muss derartige neue Ansätze gezielt unterstützen und helfen, sie bekannt zu machen. Es ist diesbezüglich bedauerlich, dass die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO des Bundes per Ende 2024 eingestellt wurde. Mit der Motion Maret (22.3229) besteht ein vom Parlament überwiesener Auftrag, die Innovationsförderung in diesem Bereich wieder zu stärken. Innovationen dürfen auf der anderen Seite nicht durch zu restriktive regulatorische Vorgaben eingeschränkt werden. Die Vollzugsbehörden sollten neue Ansätze im Gegenteil gezielt unterstützen.
- Ein **systematisches Monitoring** vor und nach der Inbetriebnahme von Projekten ist sehr wichtig. Dieses Monitoring liefert wichtige Entscheidungsgrundlagen auch für zukünftige Projekte. Für den Gotthardbasistunnel wurde ein entsprechendes Monitoring aufgebaut, welches sehr wertvolle Grundlagen liefert. Ein Monitoring muss dabei im Idealfall jeweils bereits vor der Realisierung eines Bauprojektes aufgebaut werden. Denn dadurch wird die Datensammlung wesentlich erleichtert. Vor- und

Nachher-Vergleiche sind so wesentlich einfacher möglich, als wenn Daten nachträglich mühsam zusammengesucht werden müssen und teilweise auch gar nicht mehr vergleichbar sind.

- Der Fokus der vorliegenden Publikation liegt auf der physischen Erreichbarkeit auf Schiene und Strasse. **Doch neben der physischen Erreichbarkeit wird die digitale Erreichbarkeit immer mehr zu einem entscheidenden Schlüsselfaktor.** Dank leistungsfähigen und robusten Hochbreitbandnetzen können die natürlichen Nachteile der längeren Distanzen überwunden und neue Potenziale genutzt werden. Die Berggebiete und ländlichen Räume haben deshalb alles Interesse daran, dass neue Technologien zuerst hier ausgerollt werden und die flächendeckende Erschliessung sicher gestellt wird.
- **Die bessere digitale Erschliessung erlaubt ihrerseits auch neue Mobilitätslösungen.** Gerade für Berggebiete und ländliche Räume ergeben sich dadurch spannende neue Ansätze wie in der Sharing Economy und durch autonom fahrende Fahrzeuge. Diesbezüglich ist neben der Verfügbarkeit von leistungsfähigen Hochbreitbandnetze auch der Zugang zu Daten entscheidend. Wer **Zugang zu Daten** hat, kann auch entsprechend die Verkehrsangebote planen und kundenorientiert optimieren. Dieser Aspekt wird mit dem derzeit in der parlamentarischen Beratung befindlichen Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur adressiert.

# Literaturverzeichnis

25 Jahre Vereina: Der Tunnel ist nicht mehr wegzudenken:

<https://www.bahnonline.ch/71664/25-jahre-vereina/>

4-Meter-Korridor: <https://www.bav.admin.ch/de/4-meter-korridor>

A16 Transjurane – 85 kilomètres de Boncourt à Bienne:

<https://www.jura.ch/fr/Autorites/Administration/DEC/SIN/Section-des-constructions-routieres-SCR/Route-nationale-A16/A16-Transjurane-85-kilometres-de-Boncourt-a-Bienne.html#>

Alptransit-Portal des Schweizerischen Bundesarchivs: <https://www.alptransit-portal.ch/de/>

Amt für Wirtschaft und Tourismus Kanton Graubünden: Die Wertschöpfung des Tourismus im Kanton Graubünden im Jahr 2022/23.

ASTRA und Schweizer Wanderwege: Ökonomische Grundlagen der Schweizer Wanderwege, Bern 2011.

Bericht Verkehrsinfrastrukturentwicklung bei Klosters (2022): Umfahrung Klosters und

Vereinalinie: [https://www.ika.ethz.ch/studium/projektarbeit/2022\\_klosters\\_bericht.pdf](https://www.ika.ethz.ch/studium/projektarbeit/2022_klosters_bericht.pdf)

Berner Zeitung (2017): Transjurane – Die politischste Autobahn der Schweiz:

<https://www.bernerzeitung.ch/transjurane-die-politischste-autobahn-der-schweiz-446440073465>

Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Räumliche Auswirkungen des Vereinatunnels – eine ex-post Analyse. Zusammenfassung: [https://www.are.admin.ch/dam/de/sd-web/55zuEhtqLJB1/raeumliche\\_auswirkungendesvereinattunnels-eineex-postanalyse.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/de/sd-web/55zuEhtqLJB1/raeumliche_auswirkungendesvereinattunnels-eineex-postanalyse.pdf)

Bundesamt für Raumentwicklung (2007): Räumliche Auswirkungen der

Verkehrsinfrastrukturen – Materielle Evaluation der Fallstudien, Schlussbericht:

[https://www.are.admin.ch/dam/de/sd-web/0gfpbzHDCadC/raeumliche\\_auswirkungenderverkehrsinfrastrukturen.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/de/sd-web/0gfpbzHDCadC/raeumliche_auswirkungenderverkehrsinfrastrukturen.pdf)

Bundesamt für Raumentwicklung (2024): Monitoring Gotthard-Achse – Phase B:

Verkehrliche und räumliche Auswirkungen der neuen Infrastruktur. Synthesebericht.

<https://www.are.admin.ch/de/mga#Etappe-B>

Bundesamt für Raumentwicklung ARE und Bundesamt für Statistik BFS, Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Neuchâtel 2023

Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Räumliche Auswirkungen des Vereinatunnels – eine ex-post-Analyse. Bern 2006.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Touristischen Verkehr definieren. Bericht des Bundesrates vom 6. Dezember 2024 in Erfüllung des Postulates Dittli 21.4452

Der Urner Talboden: Wichtige Veränderungen aufgrund des Baus des Gotthard-Basistunnels (Projektarbeit von Studierenden der ETH Zürich):

[https://www.ika.ethz.ch/studium/projektarbeit/2023\\_urner\\_talboden\\_bericht.pdf](https://www.ika.ethz.ch/studium/projektarbeit/2023_urner_talboden_bericht.pdf)

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT): <https://www.bav.admin.ch/de/nneat-neue-eisenbahn-alpentransversale>

Die Volkswirtschaft (2016): Wie wirkt sich die Gotthard-Achse auf den Verkehr und die Region aus? <https://dievolkswirtschaft.ch/de/2016/04/vigani-05-2016/>

Die Volkswirtschaft (2026): Gotthard: Zug boomt – Stau bleibt.  
<https://dievolkswirtschaft.ch/de/2026/05/gotthard-zug-boomt-stau-bleibt/>

Eidgenössische Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (1977): Schlussbericht <https://www.alptransit-portal.ch/de/uebersicht/gesellschaft/ereignisse/ereignis/die-gesamtverkehrskonzeption/true>

Gotthard und Ceneri: Einfluss der neuen Bahninfrastruktur auf Verkehr und Raum:  
<https://www.infras.ch/de/projekte/monitoring-gotthard-achse-einfluss-der-neuen-bahninfrastruktur-auf-verkehr-und-raum/>

grischconsulta (2012): Engadin-Vinschgau-Bahn – Volkswirtschaftliche Untersuchung, Schlussbericht:  
<https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/ds/projekte/nvv/Berichte%20NVV/Studie%20Bahnverbindung%20Engadin%20-%20Vinschgau.pdf>

Grosser Rat Graubünden (2019, 2021, 2024, 2025): Verschiedene Vorstösse zum Thema Vereina: <https://ris.gr.ch/de/geschaefte?search=Vereina>

INTERREG-III-A-Projekt «Öffentlicher Verkehr im Dreiländereck (Rätisches Dreieck)»: Bahnverbindung Unterengadin – Obervinschgau, Hauptbericht (2006):  
<https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/aev/dokumentoev/bahnverbindungunterengadinobervinschgauhauptbericht.pdf>

LITRA: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs. Zusammenfassung der Studie, Bern 2020.

Medienmitteilung des Bundesamts für Raumentwicklung vom 16.02.2024: Gotthard-Basistunnel bewirkt deutliches Wachstum der Passagierzahlen bei der Bahn:  
<https://www.are.admin.ch/de/nsb?id=99703>

Medienmitteilung des Bundesamts für Verkehr vom 01.06.2026: 10 Jahre Gotthard-Basistunnel – eine Erfolgsgeschichte: <https://www.bav.admin.ch/de/10-jahre-gotthard-basistunnel>

Medienmitteilung des Bundesrates vom 12.06.2026: Bundesrat verlängert Unterstützung für Schienengüterverkehr durch die Alpen,  
<https://www.admin.ch/de/newnsb/sChqoniGA9Ubu1aBRF857>

NZZ (2001): Als wäre der Tunnel immer da gewesen: <https://www.nzz.ch/article74THT-Id.164053?gift=3MEdWbZP>

NZZ (2004): Halbwegs genutzte Chance im Unterengadin: <https://www.nzz.ch/articleA05QZ-Id.324590?gift=tVVKnd6t>

Oberwallis Verkehr und Tourismus OVT: 20 Jahre Lötschbergbasistunnel. Informationsanlass vom 30. April 2026.

Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen:  
<https://www.are.admin.ch/de/raeumliche-auswirkungen-der-verkehrsinfrastrukturen>

RFJ (2023): La Transjurane, voie royale pour l'économie jurassienne:  
<https://www.rfj.ch/rfj/Actualite/Region/20231114-La-Transjurane-voie-royale-pour-l-economie-jurassienne.html>

Rhätische Bahn (2024): 25 Jahre Vereina: [https://www.bahnonline.ch/wp-content/uploads/2024/11/25-Jahre-Vereina-Praesentation-2\\_RhB\\_18-11-24.pdf](https://www.bahnonline.ch/wp-content/uploads/2024/11/25-Jahre-Vereina-Praesentation-2_RhB_18-11-24.pdf)

Rhätische Bahn: Faktenblatt Vereina

RTS (2017): Après 30 ans de travaux, la Transjurane relie Boncourt à Bienne:  
<https://www.rts.ch/info/regions/berne/8514344-apres-30-ans-de-travaux-la-transjurane-relie-boncourt-a-bienne.html>

RTS (2018): La Transjurane a 20 ans: L'ouverture de cette autoroute a changé la vie des Jurassiens mais aussi des frontaliers: <https://www.rts.ch/play/tv/19h30/video/la-transjurane-a-20-ans-louverture-de-cette-autoroute-a-change-la-vie-des-jurassiens-mais-aussi-des-frontaliers-?urn=urn:rts:video:9995322>

SAB und VöV: Positionspapier zu Bedeutung und Stellenwert des touristischen Verkehrs in der Schweiz, Bern, 2021 ([https://www.sab.ch/wp-content/uploads/2022/11/Positionspapier\\_Touristischer\\_Verkehr\\_5.11.2021.pdf](https://www.sab.ch/wp-content/uploads/2022/11/Positionspapier_Touristischer_Verkehr_5.11.2021.pdf))

SAB: Volkswirtschaftliche und raumordnungspolitische Wirkungen der NEAT. Bern, 2010 ([https://www.sab.ch/wp-content/uploads/2022/11/BS\\_AuswirkungenNEAT\\_12.11.2010\\_de\\_01.pdf](https://www.sab.ch/wp-content/uploads/2022/11/BS_AuswirkungenNEAT_12.11.2010_de_01.pdf)).

SBB. Passagierfrequenzen im Schienenverkehr 1998-2025.  
[https://reporting.sbb.ch/\\_file/1534/t01ad-sbb-passagierfrequenzen-schienenverkehr-2025.pdf](https://reporting.sbb.ch/_file/1534/t01ad-sbb-passagierfrequenzen-schienenverkehr-2025.pdf)

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft zum Veloweggesetz, Bern 2021.

Seilbahnen Schweiz: Fakten und Zahlen 2025.

SRF (2016): Das letzte Teilstück im Kanton Jura ist fertig:  
<https://www.srf.ch/news/schweiz/transjurane-das-letzte-teilstueck-im-kanton-jura-ist-fertig>

SRF (2017): «Transjurane» – Befürchtungen und Hoffnungen im Jura:  
<https://www.srf.ch/audio/rendez-vous/transjurane-befuerchtungen-und-hoffnungen-im-jura?partId=9c20e3d1-bfd7-4753-bb33-63fa65e25996>

SRF (2017): Letztes Teilstück der Nationalstrasse A16 eröffnet:  
<https://www.srf.ch/play/tv/tagesschau/video/transjurane?urn=urn:srf:video:d312c433-9723-4cea-bd94-c99dfba34f1c>

SRF (2019): 20 Jahre Vereinatunnel – Schienen und Züge müssen ersetzt werden:  
<https://www.srf.ch/news/20-jahre-vereinattunnel-schienen-und-zuege-muessen-ersetzt-werden>

SRF (2024): 25 Jahre Vereinatunnel und andere Löcher in den Bergen:  
[https://www.srf.ch/audio/treffpunkt/25-jahre-vereinattunnel-und-andere-loecher-in-den-bergen?id=AUDI20241119\\_RS\\_0096](https://www.srf.ch/audio/treffpunkt/25-jahre-vereinattunnel-und-andere-loecher-in-den-bergen?id=AUDI20241119_RS_0096)

SRF (2026): Der Gotthard-Basistunnel ist zehn Jahre alt:  
[https://www.srf.ch/audio/regionaljournal-zentralschweiz/der-gotthard-basistunnel-ist-zehn-jahre-alt?id=AUDI20260601\\_NR\\_0016](https://www.srf.ch/audio/regionaljournal-zentralschweiz/der-gotthard-basistunnel-ist-zehn-jahre-alt?id=AUDI20260601_NR_0016)

SRF (2026): Droht die Schweizer Verlagerungspolitik zu scheitern?

<https://www.srf.ch/news/schweiz/guetertransport-auf-die-schiene-droht-die-schweizer-verlagerungspolitik-zu-scheitern>

Südostschweiz (2024): Die 25-jährige Erfolgsgeschichte eines «guteidgenössischen Kompromisses»: <https://www.suedostschweiz.ch/graubuenden/25-jahre-vereinatunnel-die-25-jaehrige-erfolgsgeschichte-eines-guteidgenoessischen-kompromisses-17261>

Swissinfo (2019): Der Erfolg des Vereinatunnels reisst auch nach 20 Jahren nicht ab: <https://www.swissinfo.ch/ger/der-erfolg-des-vereinatunnels-reisst-auch-nach-20-jahren-nicht-ab/45329914?nab=1>