

Per E-Mail an:
Bundesamt für Verkehr BAV
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen
konsultationen@bav.admin.ch

14. Oktober 2022

Stellungnahme des Schweizer Tourismus-Verbandes Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050 Stellung nehmen zu können. Der Schweizer Tourismus-Verband STV ist die nationale tourismuspolitische Dachorganisation mit über 500 Mitgliedern, darunter rund 40 schweizerischen Branchen- und Fachverbänden des Tourismus mit insgesamt rund 30'000 touristischen Leistungserbringern. Als Vertreter des viertgrössten Exportbereichs der Schweizer Wirtschaft setzen wir uns für bessere politische Rahmenbedingungen für die Schweizer Tourismuswirtschaft ein.

1. Allgemeine Würdigung der Vorlage

Der STV begrüsst, dass mit dem Bericht eine Zwischenbilanz über die Eisenbahn-Grossprojekte NEAT, HGV-Anschluss, ZEB und Vier-Meter-Korridor gezogen wird sowie Anpassungen bei den Ausbausritten 2025 / 2035 und den entsprechenden Verpflichtungskrediten vorgeschlagen werden. Insbesondere begrüsst der STV, dass mit dem Bericht ein Vorschlag zum Vollausbau des Lötschberg Basistunnels unterbreitet wird. Auf der anderen Seite stellt der touristische Dachverband fest, dass der Bund das Potenzial des Ausbaus der Bahninfrastruktur in den Bergregionen erkennt. Eine gute Erschliessung mit der Eisenbahn ist sowohl für Agglomerationen wie für die Berggebiete und den ländlichen Raum unerlässlich. Die Erreichbarkeit per Bahn stellt für die einheimische Bevölkerung und die Wirtschaft ein zentraler Standortfaktor dar und ist auch für den Tourismus essenziell. Um sich im Bereich der Nachhaltigkeit zu positionieren ist der Tourismus darauf angewiesen, dass die Destinationen in den Bergen per Bahn zu erreichen sind. Der STV setzt sich aus diesen Gründen dafür ein, dass Berggebiete nach Möglichkeit über die Schiene erreichbar sind. Dafür soll den Projekten aus dem touristischen Verkehr mehr Gewicht geschenkt werden.

2. Bemerkungen zur Überarbeitung Ausbausritt 2035

2.1 Lötschberg Basistunnel

Das Parlament hat sich 2019 für den teilweisen Ausbau des Lötschberg Basistunnels entschieden. Dafür muss der Tunnel acht Monate lang gesperrt werden. Eine derart lange Sperrung ist aus

touristischer Sicht nicht akzeptabel und aus klimapolitischer Sicht nicht sinnvoll. Die Bergstrecke stellt keinen gleichwertigen Ersatz dar und die Teilspernung würde zu einer Verlagerung auf die Strasse führen. Der Tunnel wäre zudem weiterhin auf einer Länge von knapp 7 Kilometer einspurig und bleibt damit entsprechend störungsanfällig. Dass Störungen auftreten können, zeigen die verschiedenen Vorfälle, bei denen Züge im Tunnel stecken blieben oder etwa auch die wiederholten Wassereinbrüche im Bereich des Südportals mit längeren Betriebsunterbrüchen. Aus diesen Gründen hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, den vollständigen Ausbau des Tunnels nochmals zu prüfen. Während sich die Kosten für den Teilausbau auf 973 Mio. CHF beziffern, steigen die Kosten für den Vollausbau auf 1'476 Mio. CHF. Diese zusätzlichen rund 500 Mio. CHF sind gerechtfertigt angesichts der Vermeidung von volkswirtschaftlichen Folgekosten, insbesondere auch im Tourismussektor. Ausserdem ist der direkte Vollausbau günstiger als der etappierte Ausbau und kostet die Steuerzahlenden auf lange Sicht weniger. Weiter wird damit die Fahrplanstabilität- und Flexibilität im gesamten Schweizer Schienennetz erhöht.

Der STV ist in diesem Sinne mit den vorgeschlagenen Anpassungen beim Lötschberg Basistunnel am AS2035 einverstanden.

2.2 Grimseltunnel

Der STV stellt enttäuscht fest, dass der Bericht den Grimseltunnel zwar erwähnt, jedoch kein Vorschlag zur Finanzierung des Baus gemacht wird. Die Idee eines Bahntunnels an der Grimsel existiert seit Jahrzehnten. Der 22 Kilometer lange Tunnel kann eine Lücke im Schmalspur-Bahnnetz schliessen und die Zentralbahn mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn verbinden. Dadurch entsteht ein 850 Kilometer langes Netz, welches den gesamten Schweizer Alpenraum überspannt. Er stärkt das wirtschaftliche Potenzial der Gebirgskantone, wirkt der Abwanderung entgegen und dient folglich auch der Kohäsion in unserem Land. Der Grimseltunnel verbindet wichtige Ferienorte in der Schweiz und bietet neue, attraktive Bahnverbindungen zwischen der Innerschweiz und dem Wallis. Die abwechslungsreichen Strecken in den Zentralalpen stimulieren den wertschöpfungsstarken Langsamverkehr, davon profitieren Ferienzele an den neuen Achsen. Zudem ist der Bau des Grimseltunnels zeitkritisch, da ein Handlungsbedarf seitens der Hochspannungsleitung Innertkirchen – Oberwald besteht.

Aus diesen Gründen setzt sich der STV dafür ein, dass der Grimseltunnel in die Ergänzungen zum Ausbauschnitt 2035 aufgenommen wird.

2.3 Planungsarbeiten Alpenbahnkreuz Terra Raetica

Der STV fordert, dass die Planungsarbeiten für das Alpenbahnkreuz Terra Raetica in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen werden, damit im Dreiländereck zwischen der Schweiz, Österreichs und Italien eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur entstehen kann und der Anschluss des schweizerischen Schmalspurnetzes Richtung Osten sichergestellt wird. Eine Bahnverbindung Scuol – Mals mit einer Anbindung ans Val Müstair würde zu einer grossen Aufwertung der Region im ökonomischen wie auch im ökologischen Bereich führen. Die Verbindung sichert die Erreichbarkeit und somit auch die Attraktivität für Gäste und Einheimische. Eine weitere Anbindung der Bahn auch an die Lombardei würde zudem zu einer Verkehrsberuhigung führen.

Der STV setzt sich dafür ein, dass die Planungsarbeiten für das Alpenbahnkreuz Terra Raetica in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen werden

3. Perspektive BAHN 2050

Der STV unterstützt die vom Bund festgelegten Ziele grundsätzlich. Der STV teilt insbesondere die Auffassung, dass der Bahnanteil am Modalsplit erhöht werden muss. Jedoch gilt es Fehlallokationen zugunsten von «mehr Bahn» auf Strecken, welche mit alternativen öffentlichen Verkehrsmitteln geeigneter bedient werden können, zu verhindern.

Des Weiteren sind die Zielsetzungen durch eine konsequente Kunden- und Nachfrageperspektive, welche sich explizit auch an den heutigen «Noch-nicht-öV-Kunden» ausrichtet, zu ergänzen. Dies betrifft insbesondere den grenzüberschreitenden Personenbahnverkehr, der nicht erwähnt wird. Dabei ist klar (und wird durch verschiedene Berichte auch belegt), dass hier ein grosses Verbesserungs- und Verlagerungspotenzial besteht. Der STV fordert deshalb, dass die Verbesserung der Erreichbarkeit aus europäischen Destinationen mit dem Zug sowie die Nachtzugsverbindungen in die Perspektive BAHN 2050 aufgenommen werden. Ziel müssen bessere, wettbewerbsfähigere und attraktivere Reisemöglichkeiten in und aus europäischen Ländern sein. Im internationalen Personenverkehr überwiegt der Anteil des Strassen- und des Luftverkehrs. Die Bahn kann ihre Stärken auch auf mittleren und langen Distanzen ausspielen, welche bis in unsere europäischen Nachbarländer und darüber hinaus reichen. Eine gezielte Entwicklung auf diesen Relationen kann als Rückgrat eines umweltfreundlichen Mobilitätsverbunds einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele 2050 leisten. Der Fokus der Bahnentwicklung ist entsprechend auch auf die mittleren und langen Distanzen auszurichten. Für die Weiterentwicklung der Bahn erwarten wir, dass diese nicht ausschliesslich auf die Agglomerationsräume fokussiert, sondern auch weiterhin eine gute Erschliessung der Berg und Randregionen angestrebt wird. Es gilt die Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr zu stärken und die Anbindung der regionalen und ländlichen Zentren sowie direktere Anbindungen der Tourismuszentren zu gewährleisten.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Für weitere Fragen stehen Ihnen zur Verfügung:



Philipp Niederberger
Direktor



Samuel Huber
Leiter Politik