

Räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen Fallstudie zum Vereinatunnel

Genügt der Bau eines 19 Kilometer langen Eisenbahntunnels, um die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung einer Randregion sicherzustellen? Oder werden mit einer solchen Massnahme unerwünschten Entwicklungen wie dem unkontrollierten Bau von Zweitwohnungen und zerstörerischen Tourismusprojekten Tür und Tor geöffnet? Um auf diese und ähnliche Fragen eine Antwort zu erhalten, gab das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) eine Studie zu den räumlichen Auswirkungen des Vereinatunnels in Auftrag. Hier finden Sie die Zusammenfassung. (Sprache: de und fr)

Weitere Informationen:

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

<http://www.are.admin.ch>

Impacts territoriaux des infrastructures routières Etude de cas consacrée au tunnel de la Vereina

La construction d'un tunnel de 19 kilomètres suffit-elle pour garantir le développement socioéconomique d'une région périphérique? Ou bien une telle mesure ouvre-t-elle toute grande la porte à des développements indésirables tels que construction incontrôlée de résidences secondaires et projets touristiques destructeurs? C'est afin d'obtenir une réponse à ce genre questions que le DETEC, sous l'égide de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), a engagé une étude sur les effets territoriaux du tunnel de la Vereina. (langue : français & allemand)

Pour plus d'informations:

Office fédéral du développement territorial (ARE)

<http://www.are.admin.ch>



Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development

Fallstudie Vereinatunnel zieht positive Bilanz

Vor bald sieben Jahren wurde der Bahntunnel durch die Vereina eröffnet. Eine gemeinsame Studie des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) und des Kantons Graubünden zeigt, dass das Bauwerk zu einer Nachfragesteigerung im Tourismus geführt hat. Einen eigentlichen, wirtschaftlichen Boom allerdings hat die neue Bahnverbindung zwischen dem Prättigau und dem Unterengadin nicht ausgelöst. Insgesamt zieht die Studie eine positive Bilanz.

Genügt der Bau eines 19 Kilometer langen Tunnels, um die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung einer Randregion sicherzustellen? Oder werden mit einer solchen Massnahme unerwünschten Entwicklungen wie dem unkontrollierten Bau von Zweitwohnungen und zerstörerischen Tourismusprojekten Tür und Tor geöffnet? Um auf diese und ähnliche Fragen eine Antwort zu erhalten, gaben das UVEK unter Federführung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) und des Kantons Graubünden sowie der betroffenen Regionen Prättigau und Engiadina Bassa eine Studie zu den räumlichen Auswirkungen des Vereinatunnels in Auftrag.

Mit dem 1999 eröffneten Bauwerk erhielten Unterengadin und Val Müstair die gewünschte wintersichere Verbindung zu den Wirtschaftszentren des Kantons und weiter nach Zürich und St. Gallen. Als Haupteffekt der neuen Verbindung ermittelten die Auftragnehmer einen positiven Impuls auf den Tourismus als Schlüsselbranche der Region Unterengadin. Wie im Rahmen der Untersuchung aufgezeigt wurde, war der Bahntunnel zwar eine notwendige Voraussetzung für den festgestellten Effekt, hätte für sich allein allerdings dafür nicht ausgereicht. Als entscheidend erwies sich vielmehr, dass engagierte Akteure aus der Tourismusbranche auf die verbesserte Verkehrsverbindung reagierten, neue Angebote schufen oder bestehende auf die neuen Möglichkeiten ausrichteten. Der positive Effekt auf die Tourismusbranche spiegelt sich in einer wachsenden Beschäftigung in diesem Bereich. In den nicht-touristischen Wirtschaftsbereichen sind demgegenüber bis heute keine derartig positiven Effekte nachzuweisen. Dies dürfte einerseits auf den relativ kurzen Betrachtungszeitraum, andererseits auf den Umstand zurückzuführen sein, dass das Unterengadin auch mit der neuen Verkehrsverbindung immer noch weit von den grösseren Arbeitsplatzmärkten des Kantons entfernt ist.

Dass ein eigentlicher Boom in der Region ausblieb, hat aber auch positive Seiten: Die Zersiedelung der Landschaft blieb ebenso aus wie die befürchtete Verkehrslawine auf der Strasse. Vielmehr vermochte die Bahn ihren Anteil am Aufkommen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu steigern. Die insgesamt positive Einschätzung des neuen Bauwerks widerspiegelt sich in der Haltung der Bevölkerung, bei der das ehemals sehr kontrovers beurteilte Projekt heute gut akzeptiert ist. Die in diesem Projekt gewonnenen Erkenntnisse sind nicht zuletzt auch für zukünftige Infrastrukturen im Verkehrsbereich wichtig, beispielsweise für die Porta Alpina im Gotthardgebiet.

Die Fallstudie Vereina ist Teil des unter Leitung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) zusammen mit andern Bundesämtern und der Schweizerischen Kantonsplaner-Konferenz (KPK) durchgeführten Forschungsprojekts «Räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen - lernen aus der Vergangenheit». Im Rahmen dieses Projekts werden Verkehrsprojekte nach einer bestimmten Methodik analysiert. Zentrales Element dieser Methodik ist das so genannte Tripod. Dieses basiert darauf, dass die Effekte einer Verkehrsinfrastrukturanlage im Wesentlichen auf drei

Ursachen zurückzuführen sind:

1. Direkte Verkehrseffekte: Veränderungen der Erreichbarkeit und der Umweltbelastung.
2. Potenziale: gebietsspezifische Entwicklungspotenziale, makroökonomische Bedingungen.
3. Akteure: Einflüsse von Akteuren aus Politik und Wirtschaft, politische Rahmenbedingungen.

Die Fallstudie Vereina ist die dritte von vier im Rahmen des Forschungsprojekts ausgeführten Fallstudien. Bereits zu einem früheren Zeitpunkt abgeschlossen wurden die Fallstudien zur Zürcher S-Bahn und zur Magadino-Ebene. Die vierte und letzte Fallstudie, welche die neue Strassenverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds (Vue-des-Alpes) zum Gegenstand hat, wird gegenwärtig erarbeitet.

Bern, 13.02.2006

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Stabsstelle Information

Kontakt, Dokumente und Links

Ueli Balmer, Sektion Verkehrspolitik, ARE

Tel. +41 (0)31 324 97 35

Richard Atzmüller, Leiter Richtplanung und Grundlagen, Amt für Raumentwicklung Graubünden

Tel. +41 (0)81 257 23 37



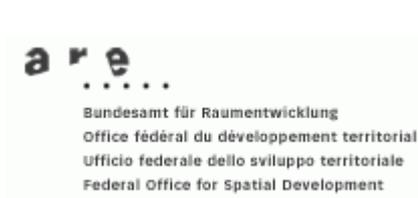
Räumliche Auswirkungen des Vereinatunnels – Zusammenfassung (1442 kb)



Räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen – lernen aus der Vergangenheit



URL: <http://www.are.admin.ch/are/de/medien/mitteilungen/03507/index.html?PHPSESSID=bc107ba9765e90447f12f7b90389ffae>



L'étude de cas consacrée au tunnel de la Vereina dresse un bilan positif

Il y a bientôt sept ans que le tunnel ferroviaire de la Vereina a été ouvert. Une étude conjointe de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et du Canton des Grisons montre que cet ouvrage a entraîné une augmentation de la demande touristique. La nouvelle liaison ferroviaire entre le Prättigau et la Basse-Engadine n'a toutefois pas déclenché de véritable boom économique. Le bilan dressé par l'étude est dans l'ensemble positif.

La construction d'un tunnel de 19 kilomètres suffit-elle pour garantir le développement socioéconomique d'une région périphérique? Ou bien une telle mesure ouvre-t-elle toute grande la porte à des développements indésirables tels que construction incontrôlée de résidences secondaires et projets touristiques destructeurs? C'est afin d'obtenir une réponse à ce genre de questions que le DETEC, sous l'égide de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), du Canton des Grisons et des régions concernées du Prättigau et de la Basse-Engadine, ont engagé une étude sur les effets territoriaux du tunnel de la Vereina.

Avec l'ouvrage ouvert en 1999, la Basse-Engadine et le val Müstair ont obtenu la liaison - présentant toute sécurité en hiver - qu'ils souhaitaient avec les centres économiques du Canton ainsi qu'avec Zurich et St-Gall. Les mandataires établissent que la nouvelle liaison a eu pour effet principal de donner une impulsion positive au tourisme, secteur clé de la Basse-Engadine. Comme l'étude le montre, le tunnel ferroviaire a constitué certes une condition nécessaire de l'effet constaté, mais n'y aurait pas suffi à lui seul. C'est plutôt le fait que des acteurs engagés du secteur touristique aient réagi à l'amélioration de la liaison, créé de nouvelles offres ou ajusté les offres existantes aux nouvelles possibilités qui s'est révélé décisif. L'effet positif sur le tourisme se traduit ainsi par la croissance de l'emploi dans ce domaine. Dans les secteurs économiques non touristiques, il n'est en revanche pas possible, à ce jour, de constater des effets positifs de cet ordre. Cette situation pourrait être imputable d'une part à la brièveté relative de la période d'observation, d'autre part au fait qu'en dépit de la nouvelle liaison la Basse-Engadine est toujours très éloignée des grands marchés cantonaux de l'emploi.

L'absence d'un véritable boom dans la région a cependant aussi des aspects positifs: la dégradation du paysage n'a pas eu lieu, tout comme l'avalanche redoutée de trafic routier. Quant au rail, il a pu augmenter sa part dans le trafic aussi bien voyageurs que marchandises. L'évaluation globalement positive du nouvel ouvrage se reflète en outre dans l'attitude de la population, qui aujourd'hui accepte bien ce projet autrefois très controversé. Les résultats mis en évidence par la présente étude sont importants notamment aussi pour de futures infrastructures de transport, par exemple pour la Porta Alpina dans la région du Gothard.

L'étude de cas «Vereina» est l'une des études de cas du projet de recherche «Effets territoriaux des infrastructures de transport: tirer les leçons du passé», mené sous la direction de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) avec d'autres offices fédéraux et la Conférence suisse des aménagistes cantonaux (COSAC). Dans ce cadre sont analysés des projets de transport selon une méthodologie déterminée dont l'élément central est le «tripode». Il en découle que les effets d'une infrastructure de transport sont pour l'essentiel imputables à trois causes:

1. les effets directs sur le trafic: modifications de l'accessibilité et des atteintes à l'environnement;
2. le potentiel: potentiel de développement spécifique aux régions, conditions macroéconomiques;
3. les acteurs: influence des acteurs politiques et économiques, conditions-cadres politiques.

L'étude de cas Vereina est la troisième de quatre études menées dans le cadre de ce projet de recherche. Les études de cas consacrées au RER zurichois et à la Plaine de Magadino ont déjà été achevées à une date antérieure. La quatrième et dernière étude de cas, qui a pour objet la nouvelle liaison routière entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (Vue-des-Alpes), est en cours d'élaboration.
Berne, 13.02.2006

Office fédéral du développement territorial ARE
Etat-major de l'information

Renseignements, documents et liens

Ueli Balmer, section Politique des transports, ARE

tél. +41 (0)31 324 97 35

Richard Atzmüller, chef planification directrice et études de base, Office du développement territorial des Grisons

tél. +41 (0)81 257 23 37



Effets territoriaux du tunnel de la Vereina – résumé (1441 kb)



Effets territoriaux des infrastructures de transport: tirer les leçons du passé



URL: <http://www.are.admin.ch/are/fr/medien/mitteilungen/03507/index.html>