

Die Bahn als Leuchtturm und Wirtschaftsmotor

alptrain
munich milan zurich



Inhalt

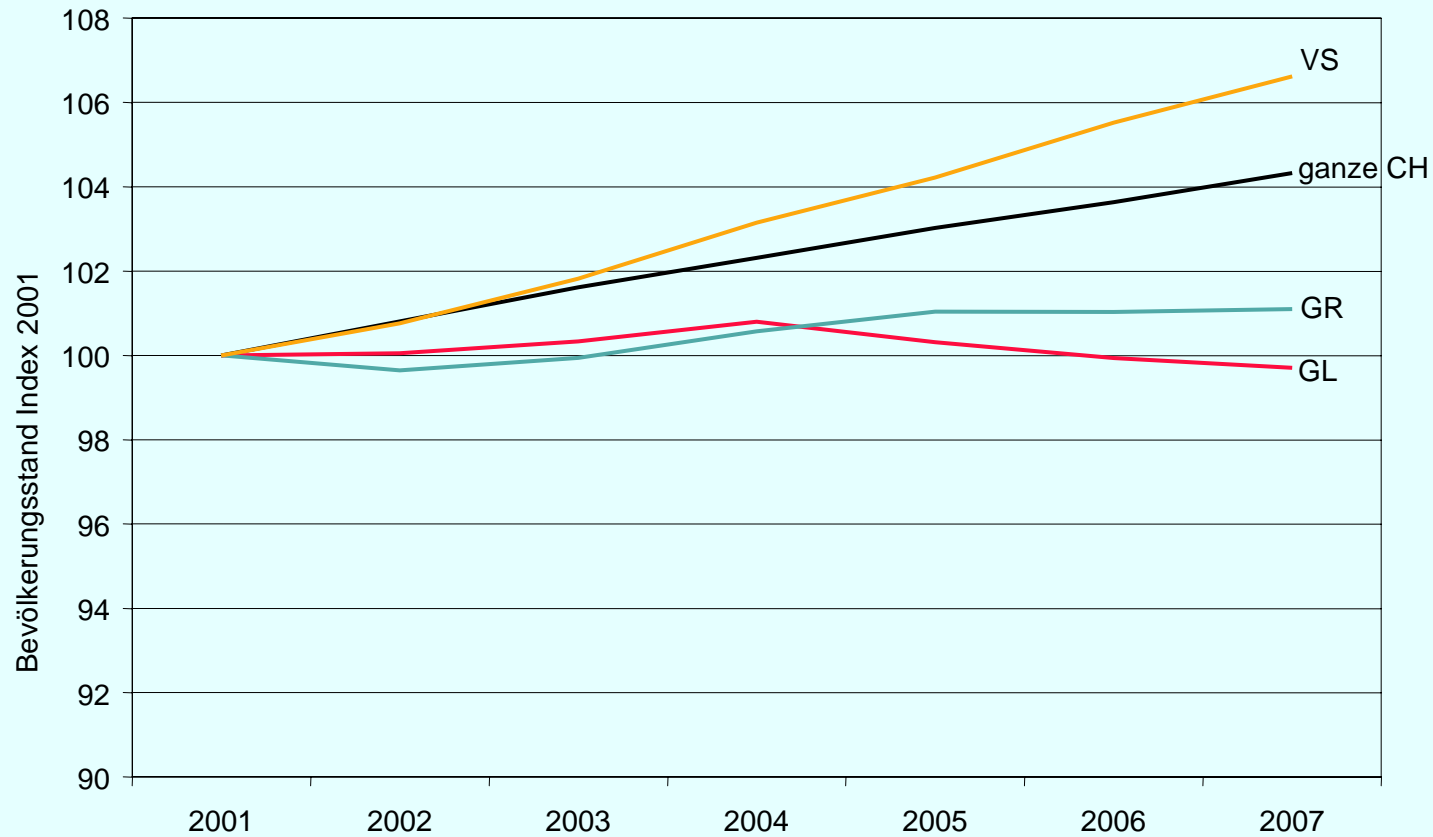
- Ausgangslage
- Trends
- Graubünden Vision
- Europa Vision
- Schlussbemerkungen

Ausgangslage



Bevölkerung GR

Bevölkerungsentwicklung 2001-2007 indexiert

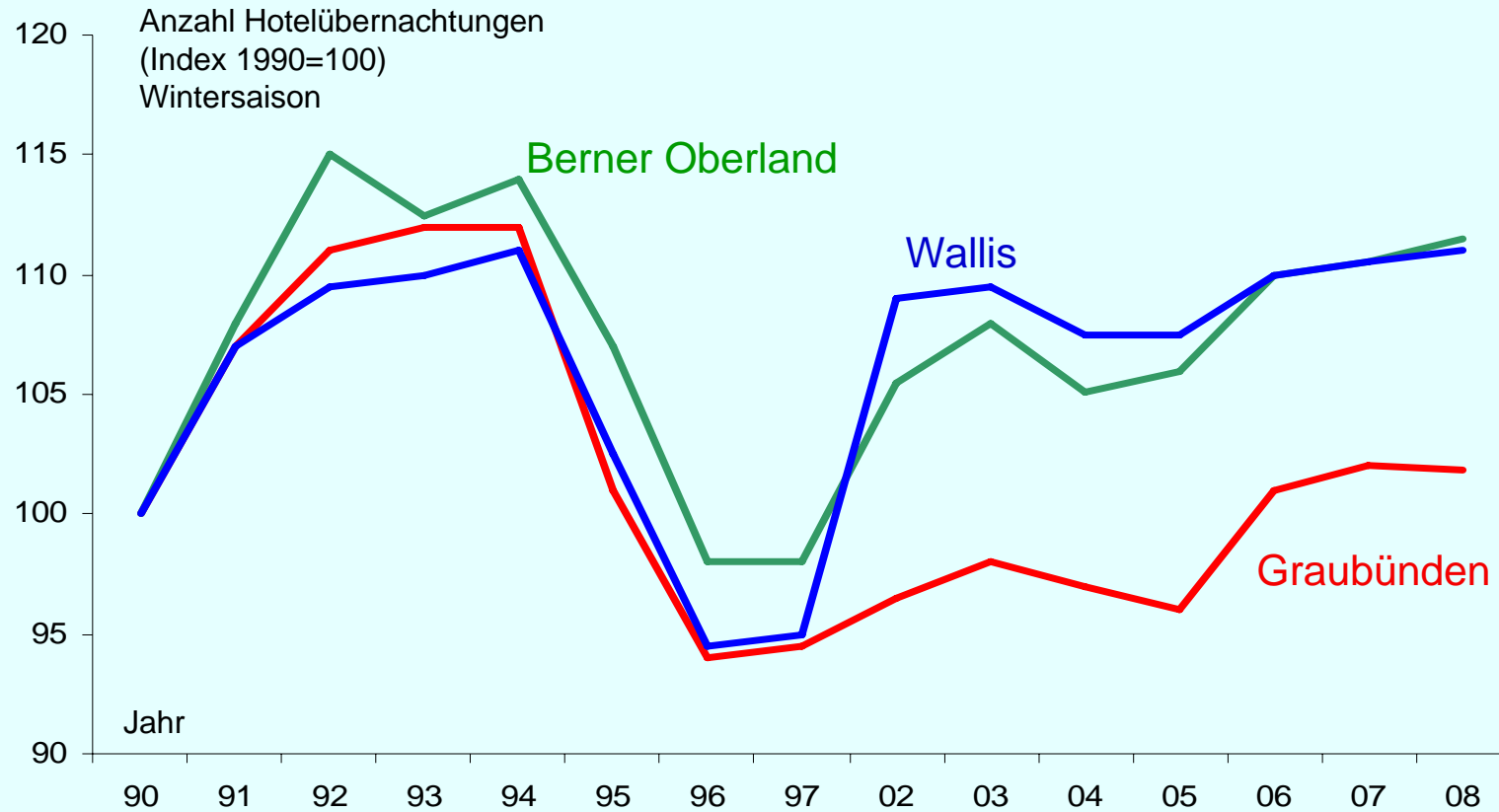


Quelle: Eidg. Finanzverwaltung, Darstellung: Wirtschaftsforum Graubünden

Ausgangslage



Hotelübernachtungen GR



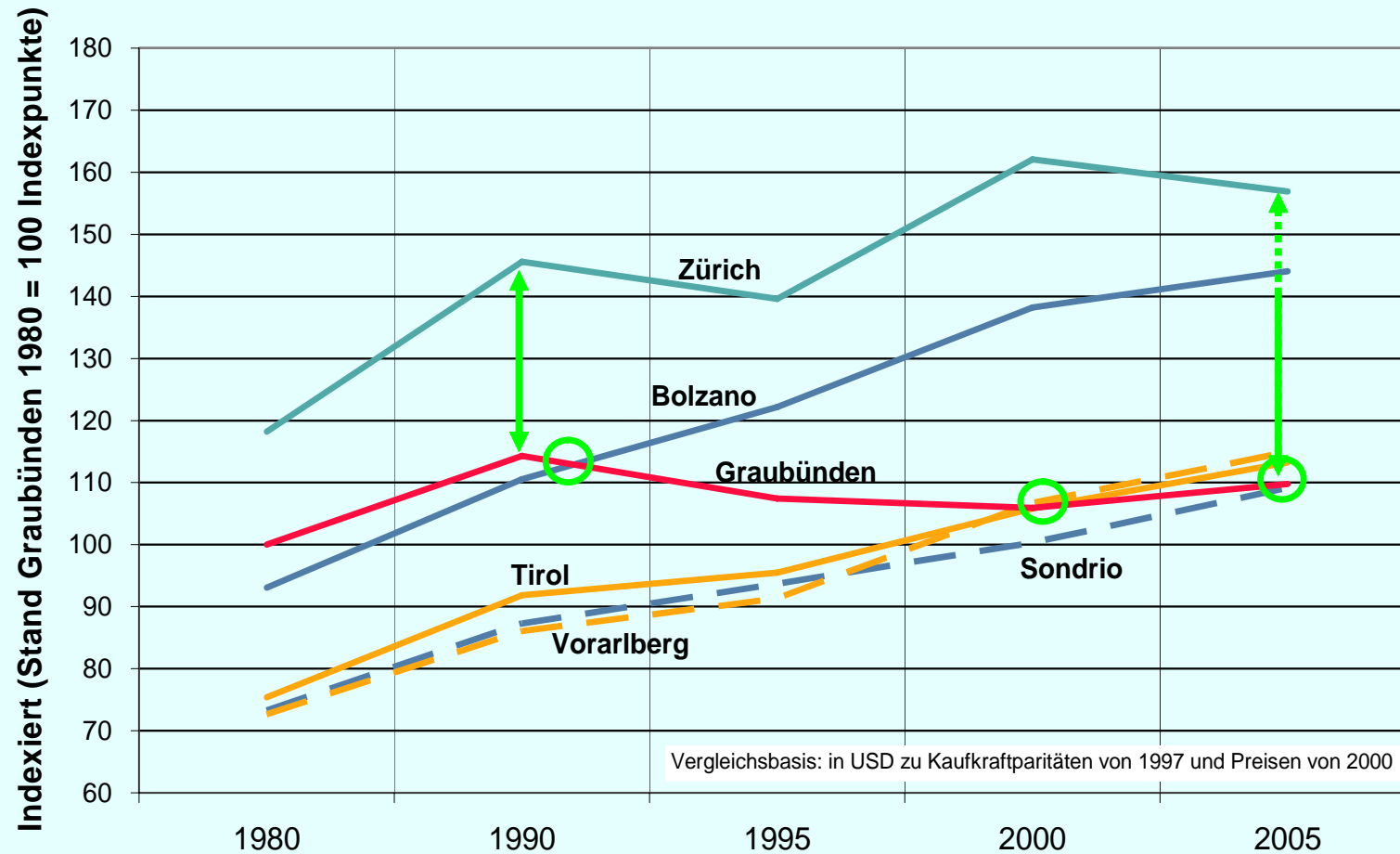
Quellen: SoZ, 1990-2006 BFS, 2007-2008 Schätzungen BAK Basel Economics

© Tuffli & Partner AG / Febr. 2010 / 4

Ausgangslage



BIP (Bruttoinlandprodukt)



Quelle: BFS/ASTAT/ISTAT, Darstellung: Wirtschaftsforum Graubünden

Ausgangslage



Standortqualität

- Schlüsselfaktoren:
Besteuerung, Bildung, Landreserven,
verkehrstechnische Erreichbarkeit
- Kriterien Erreichbarkeit auf Schiene:
Geschwindigkeit, Verbindungssicherheit, Takt,
Komfort, Pünktlichkeit
→ GR am Schluss

Ausgangslage



Bahn 2000 / ZEB / Bahn 2030 (1)

- Investitionen in Bahninfrastruktur:
Bahn 2000 31.4 Mrd. CHF; ZEB 5.4 Mrd. CHF;
Bahn 2030 12 bzw. 21 Mrd. CHF (in Vorbereitung).
- Keine Investitionen:
Thalwil - Chur, RhB - Netz → Stand Erstausbau
- ETH fordert für Bahn 2030 neue Strategie /
Schwerpunkte (NZZ 03.02.2010):
[1] Markante Fahrzeitverkürzungen Zürich - Genf für PV
[2] **Gotthard verstärkt für GV → dementsprechend
ausbauen, vom PV entflechten (Trend 3!)**

Ausgangslage



Bahn 2000 / ZEB / Bahn 2030 (2)

[3] Schnelle Verbindungen zu benachbarten Metropolen
(München, Mailand)

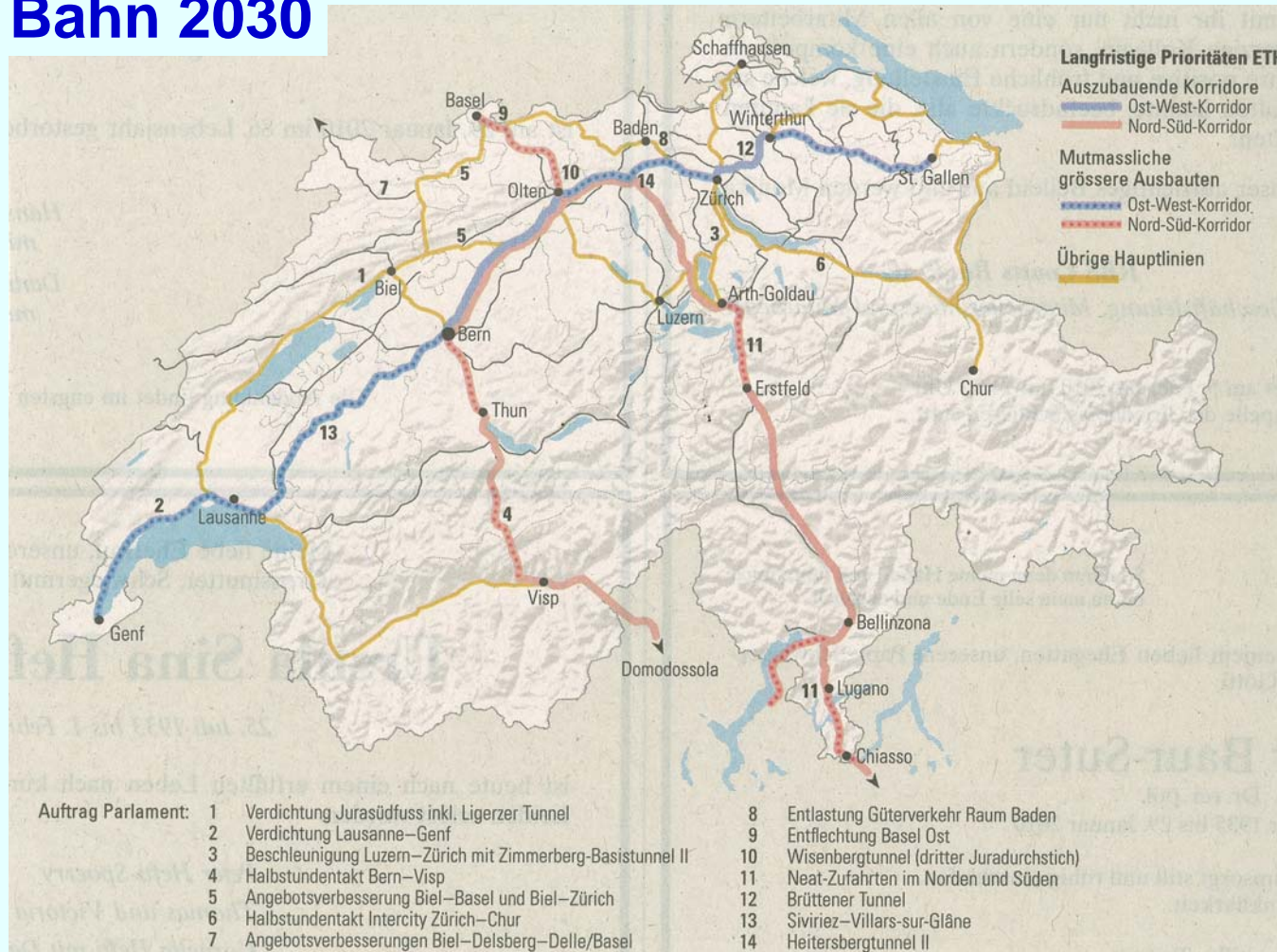
[4] Forcierung lange / schnelle Strecken mit starker
Erlössteigerung

- Kriterien für Mitfinanzierung durch Besteller u.a.:
 - Regionalwirtschaftliche Impulse
 - Erschliessung neuer Märkte mit Erlössteigerung
 - Fahrzeiteinsparung, Beförderungskapazität/- komfort
 - Schnellverbindungen von urbanen Räumen zu Naherholungs-/ Ferienregionen

Ausgangslage



Bahn 2030



Quelle: NZZ / ETH 03.02.2010

© Tuffli & Partner AG / Febr. 2010 / 9

Ausgangslage



Verkehrstechnische Erreichbarkeit

- Beispiel Wallis (mit Lötschbergtunnel)
 - Leuchtturm für Standortmarketing
 - starke Zunahme bei Wegpendlern
 - Visp - Bern 0.55 (1.57)
 - Boom bei den Gästen, Zürich - Zermatt 3.05 (4.13)
 - Nachfrage bereits so gross, dass Forderung nach 2. Röhre gekommen ist!
- Nach Erstausbau vor 100 Jahren geht es um die Infrastruktur für die nächsten 50 - 100 Jahre

Ausgangslage



Bevölkerungsentwicklung im WR Zürich

- 1998 - 2008: ZH +12.2%, ZG +14.4%, LU +7.4%, SZ +13.6%, AG +10.3%, GR +2.3%
- ZH / ZG / LU sind praktisch „ausgebucht“, Strassen und Schienen sind stark überlastet
- Siedlungsverdichtung funktioniert nicht
- Rheintal / Nordbünden / Davos haben grosses Entwicklungspotenzial (Wohn- und Geschäftsraum)

Ausgangslage



Zukunftsbilder GR (WLB 2010)

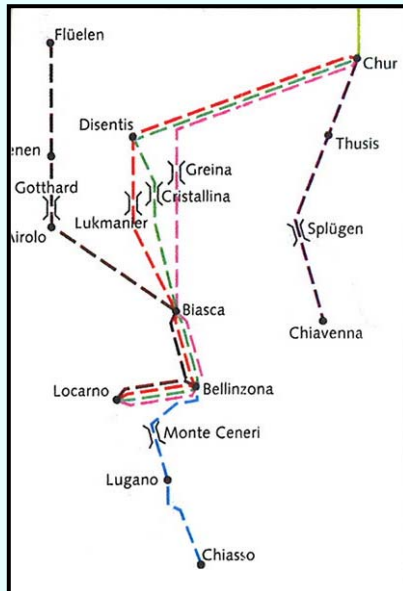
- **Wachstum (2%)**
 - Industrie-/ Dienstleistungszentrum Bündner Rheintal
 - 5 - 10 Destinationen mit relevantem Wertschöpfungspotenzial
 - Zusätzlich 2500 Wegpendler
 - Tiefsteuerstrategie einführen
 - attraktive Verkehrsanbindung an MMZ

- **Schleichender Niedergang**
 - Bündner Rheintal stagniert
 - Tourismusland wird riesige Maiensäss - Siedlung

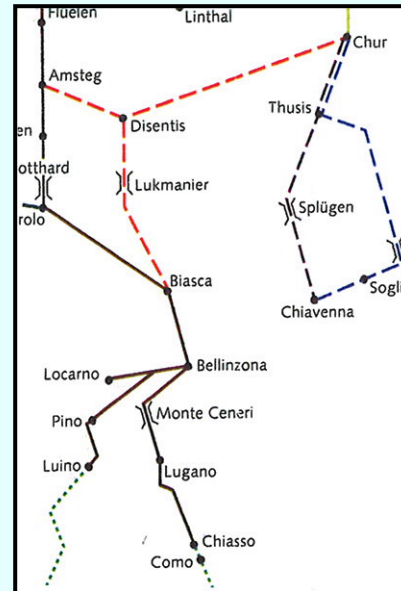
Ausgangslage

Alpenbahnen

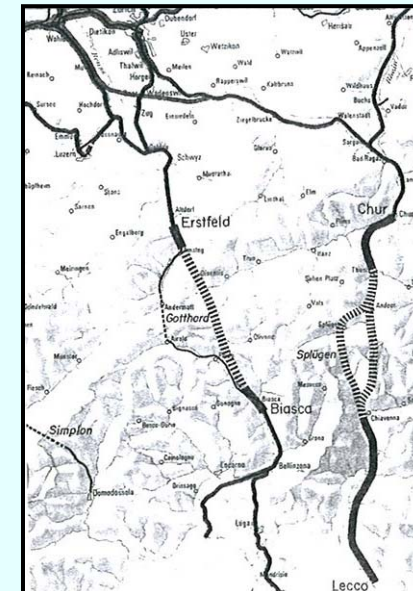
1860



1882 1)



1976



1) Inbetriebnahme Gotthardbahn

- BG Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen vom 22.8.1878: Gleichbehandlung Gotthard, Osten und Westen.
- Versprechen noch gültig (Prof.Dr.W.Oswald, 15.8.1967)

Ausgangslage

Szenario Wachstum

Graubünden benötigt Wachstumstreiber mit grosser Schubkraft!

- Verbesserung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit ist Kern von AlpTrain
- Einlösung Ostalpenbahnversprechen

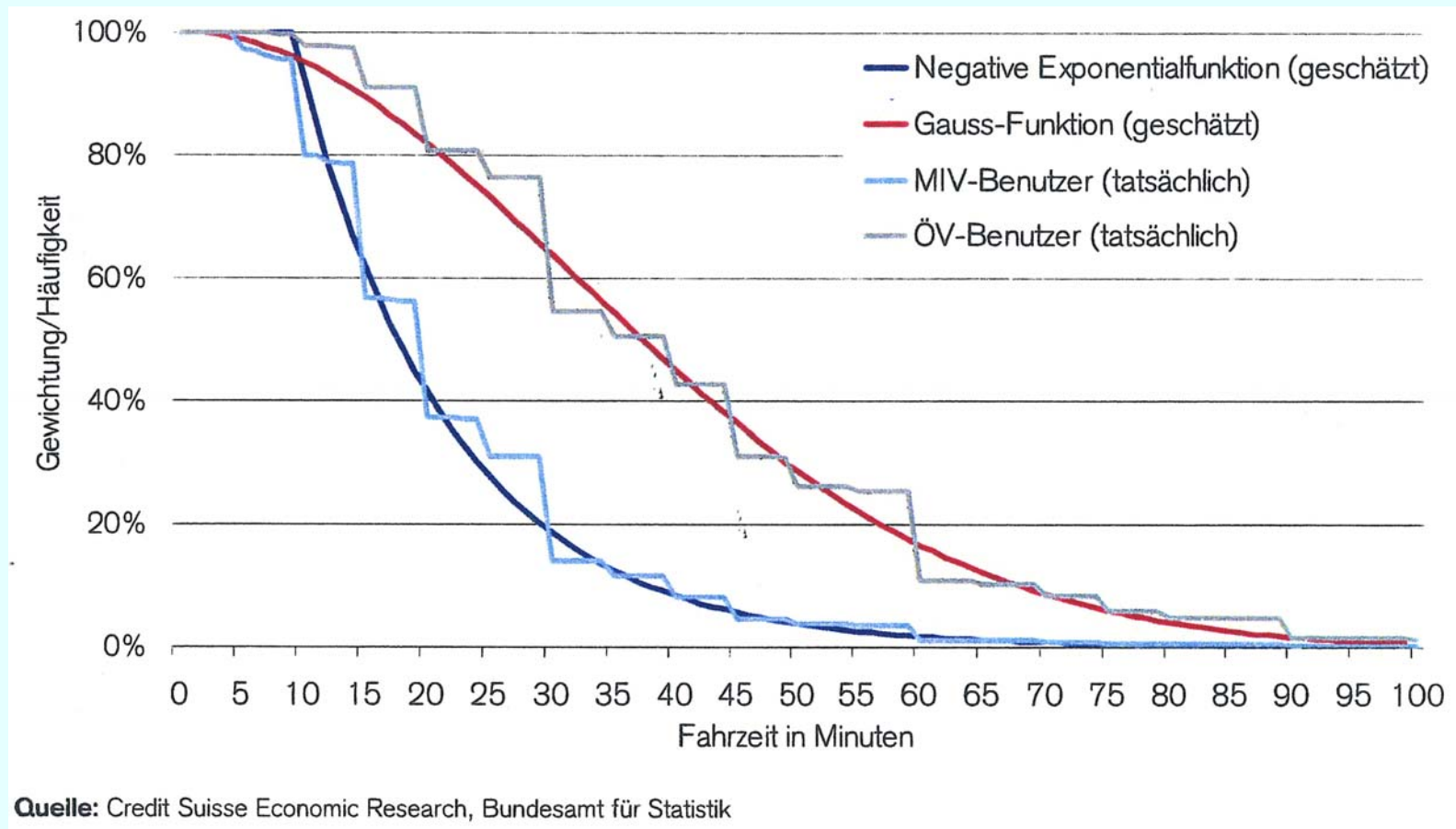
Trend 1

Mobilität

- Nimmt weiter zu, ist Wachstumstreiber Nr. 1
- Schweiz ist Pendlervolk: 1960 23%, 2006 über 60%, Tendenz steigend

Trend 1

Pendlerverhalten



Trend 2



Schienerverkehr

- Zukunft gehört der Schiene. Ist unbestritten.
- Steigende Mobilität kann nur auf der Schiene bewältigt werden
- Bahn erlebt Revival, wird trendy
- HGK (CH 200 / D 330) → konkurrenzfähig
- Zunahme PV bis 2030 um 50 - 100% (SBB / Meyer)
- Prognosen im öV werden immer übertroffen!

Trend 3



Trennung Personen- / Güterverkehr

- Unterschiede: PV 200 - 250 / GV 100 - 160 km/h, Logistik, Bahninfrastruktur
- Frankreich: separate TGV - Linien, Deutschland „entmischt“ (z.B. Köln - Frankfurt)
- Ziele der Trennung:
 - kürzere Fahrzeiten im PV
 - attraktivere Angebote im GV
 - Maximierung Infrastrukturnutzung

Trend 4

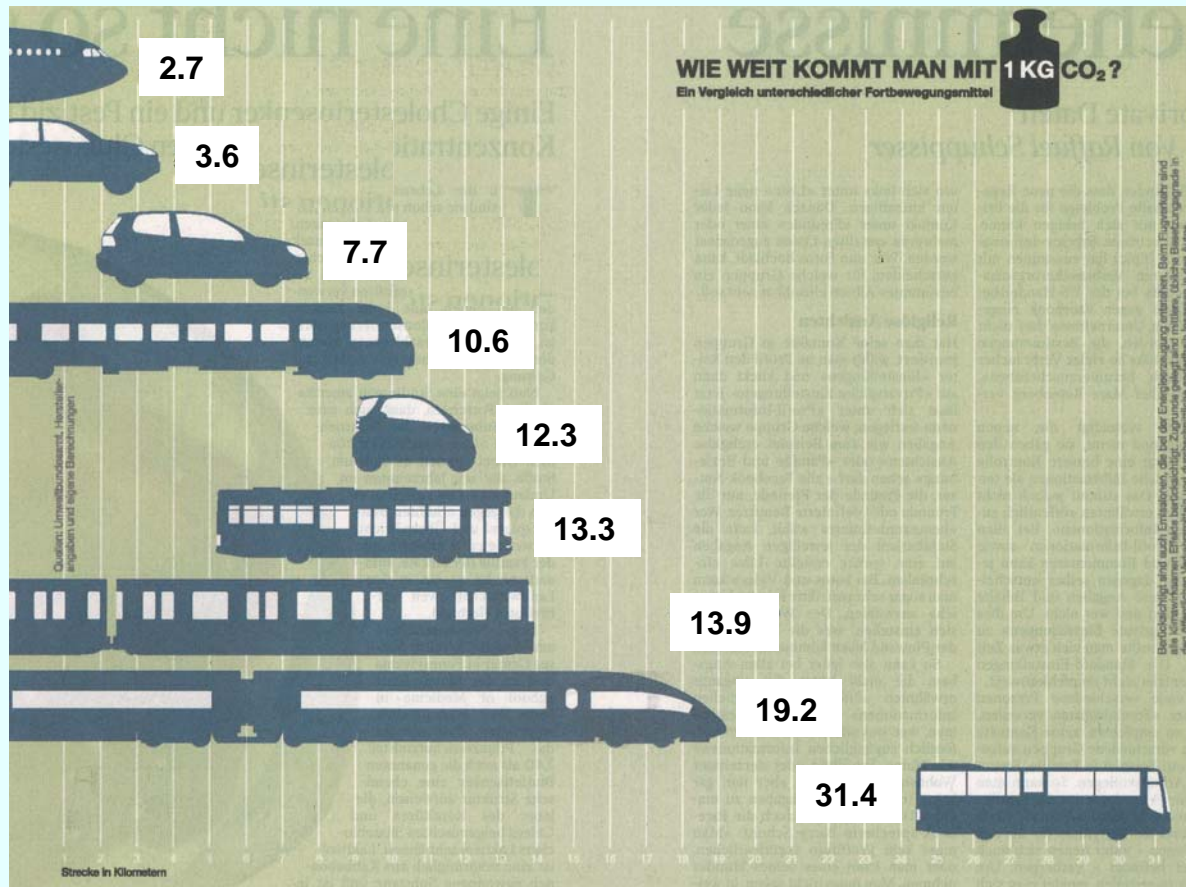


Substitution Luftverkehr durch Schiene

- Steigende Treibstoffpreise / Landegebühren bringen Kurzstreckenflüge unter Druck
- Air France KLM will unrentable Fluglinien durch Hochgeschwindigkeitszüge ersetzen (z.B. Paris - London)
- Bei AlpTrain geht es um: München - Mailand, Zürich - München, Zürich - Mailand

Trend 4

Substitution Luftverkehr durch Schiene

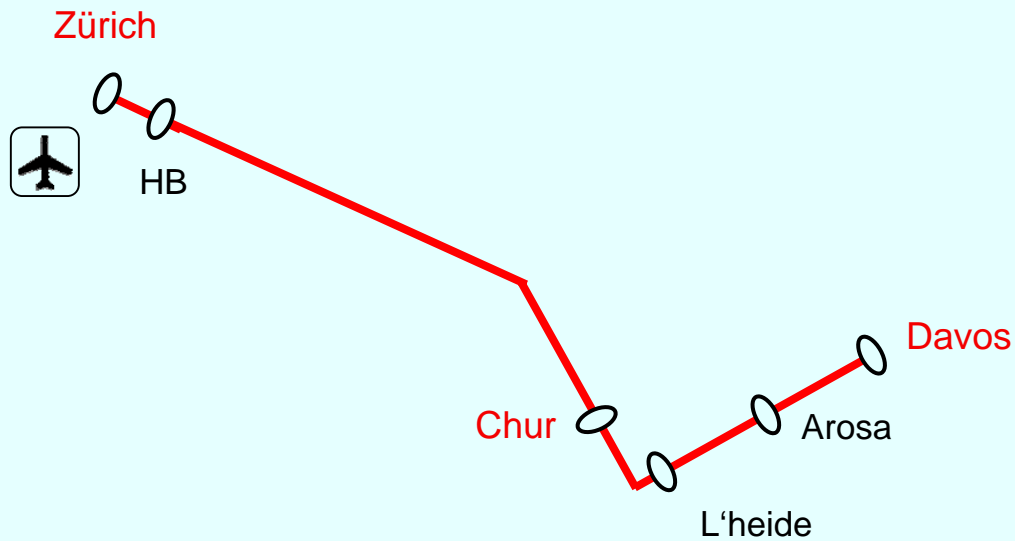


Fernzug
Faktor 7
besser als
Flugzeug

Quelle: NZZ am Sonntag 17.1.2010

Graubünden Vision

Zürich - Davos in 60 Minuten

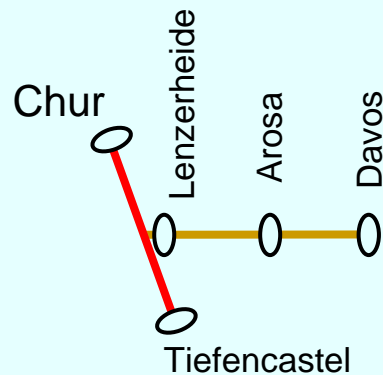


Metroanschlüsse für Lenzerheide und Arosa
„Nebenprodukt“ der Europa Vision

Graubünden Vision



Tunnelsystem



— 21 km (bis Abzw. Davos 9 km)

— 26 km

Chur - Davos 35 km

Metroanschlüsse (Standseilbahn, 35% Steigung)

Lenzerheide: Höhe 680 m / Länge 2100 m

Arosa: Höhe 570 m / 1800m

Graubünden Vision



Fahrzeiten

von / nach	Chur	L'heide	Arosa	Davos	St. Moritz
Zürich	0.40 1.15	(0.47 ^{1) 2)} 2.02	(0.53 ^{1) 2)} 2.32	1.00 ²⁾ 2.35	2.00 ³⁾ 3.21

AlpTrain Heute

1) ohne Fahrzeit Metro (10 m/s): L'heide 3.40', Arosa 3.10'

2) mit Halt in Chur

3) Umsteigen in Chur

Vergleich mit Wallis

Fahrzeiten von Zürich nach:

Visp 1.59 (3.05) / Chur 0.40 (1.15)

Zermatt 3.12 (4.24) / St. Moritz 2.00 (3.21) bzw. 1.10 (Europa Vision)

Graubünden Vision



Nutzen (1)

- Bessere Erschliessung für Davos und Arosa
- Bahnanschluss für Lenzerheide
- Bahnverbindung L'heide - Arosa - Davos
- Attraktive Verbindungen nach Chur von Davos (20'), Arosa (18'), Lenzerheide (12'), Bergün (45'), Savognin (35'), St. Moritz (80')
- Einzellösungen (Flickwerk) generieren deutlich kleineren Nutzen
- Bringt gegenüber Konkurrenz sehr grossen Marktvorteil!

Graubünden Vision



Nutzen (2)

- Leuchtturm, Motor und USP für Wirtschaft / Tourismus
- Verbesserung verkehrstechnische Erreichbarkeit für SZ, GL, SG, FL, VA und GR (Quantensprung)
- Treiber für Wachstum, Wertschöpfung, Wertvermehrung
- Rückgrat für Feinerschliessung (z.B. Davos)

Graubünden Vision



Nutzen (3)

- Bessere Auslastung für Hotels, Ferien-/ Zweitwohnungen, Bergbahnen, Kongresszentrum Davos
- Entwicklung als WNF des WR Zürich
- Sichere Verbindungen
- Rückgrat für Kooperationen im Bereich Wirtschaft, Tourismus, Gesundheit, Kultur, Bildung, Grossveranstaltungen
- Markante Reduktion CO₂ – Ausstoss

WNF = Wohn-/ Naherholungs-/ Ferienregion

WR = Wirtschaftsraum

Graubünden Vision

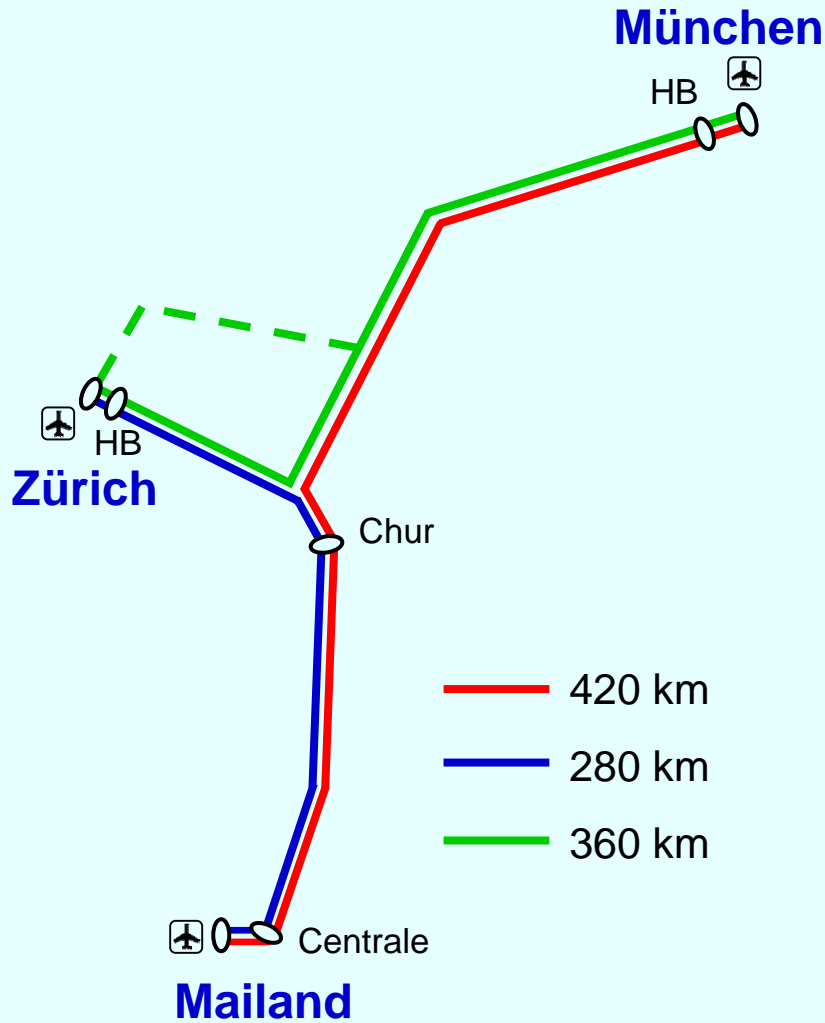


Nutzen RhB

- Betrieb der Bahnlinie Zürich Flughafen / HB - Chur - Davos (markante Umsatzsteigerung)
- Markante Erhöhung des tourismusorientierten PV, insbesondere für Albula / Bernina - Linie sowie Davos - St. Moritz
- Bedeutende Betriebskosteneinsparung infolge Fahrzeitreduktion
- Erweiterung der Bahnangebote (Umsatzsteigerung)
- Sicherstellung Bahnanschluss Arosa

Europa Vision

Vernetzung München / Mailand / Zürich

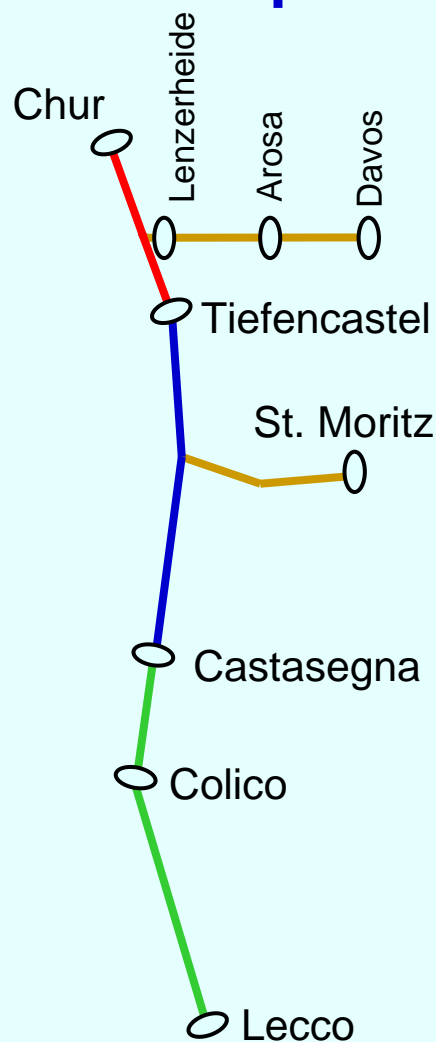


AlpTrain (Business / 1.Kl.)
„Ferrari auf Schienen“

Geschwindigkeiten (km/h)	
München - Bregenz	250 / 200
Chur - Lecco	200
Übrige Strecken	200

Europa Vision

Neue Alpentransversale



— 21 km

— 39 km

— 45 km (Italien)

— Anschluss Davos 26 km

Anschluss St. Moritz 21 km

Chur - Lecco 105 km

Vergleiche

Gotthard (Basistunnel): 57 km, Bahnrohre 134 km

Brenner (Basistunnel): 63 km, Bahnrohre 151 km

Lötschberg: 35 km, Bahnrohre 51 km

Ausbau Zufahrten (HGV - Standard)

München - Bregenz - Feldkirch - Vaduz - Sargans (D, A, FL)

Zürich - Chur (CH)

Lecco - Mailand (I) bereits ausgebaut

Europa Vision



Fahrzeiten

von / nach	Chur	Mailand	Zürich
München	1.30	2.30	1.50
	4.05	8.10	4.10
	2.30 ³⁾	4.45 ¹⁾	
		5.00 ³⁾	

von / nach	Chur	Mailand
Zürich	0.40	1.40
	1.15	3.40
	1.30 ³⁾	2.40 ²⁾
		4.00 ³⁾

Mailand - St. Moritz 60'

Chur - St. Moritz 30'

¹⁾ via Brenner (nach Ausbau)

²⁾ mit NEAT, Zimmerberg-/Ceneritunnel

³⁾ mit Auto

AlpTrain Heute

Bedarf weitere Alpentransversale (1)

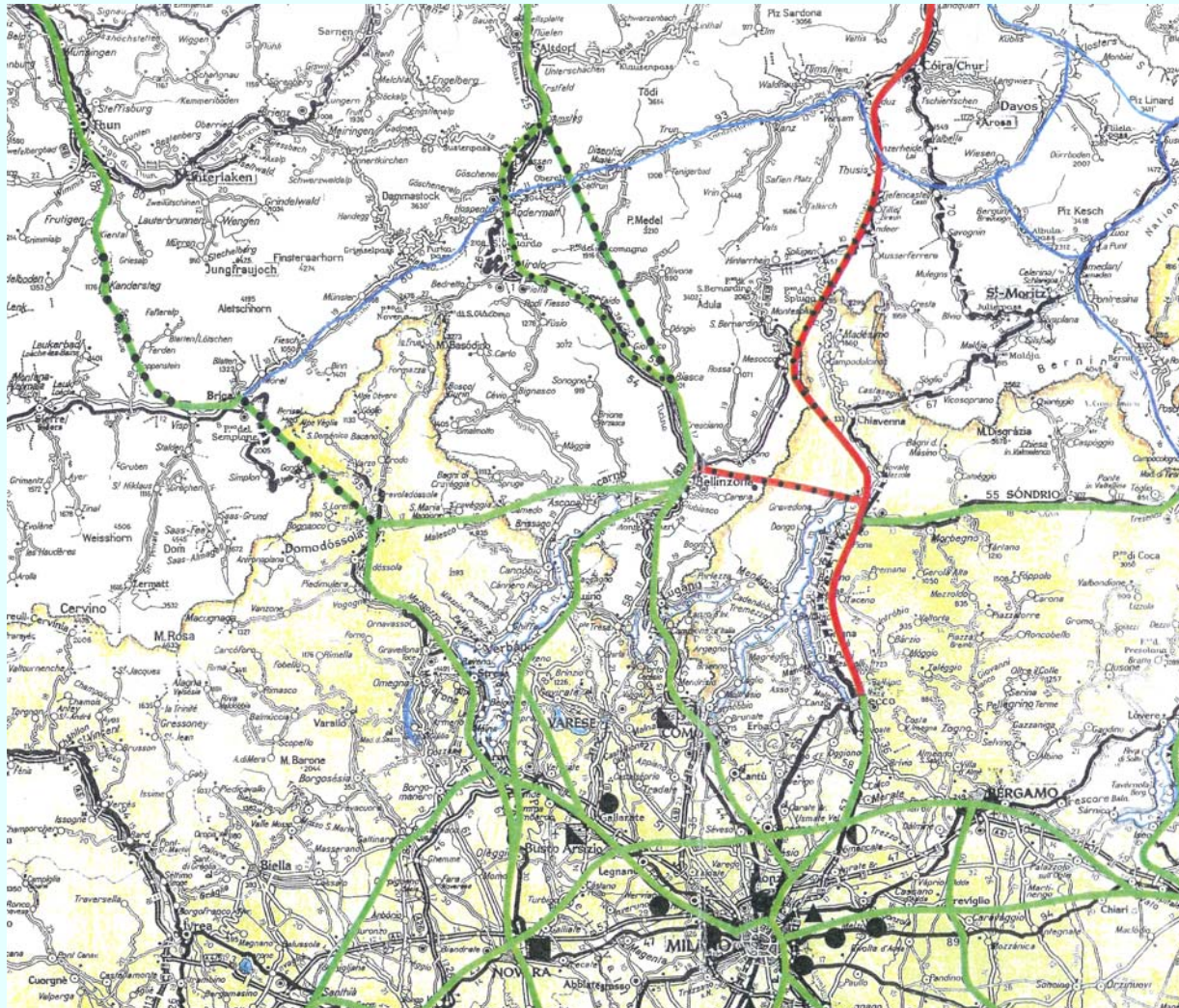
- Entmischung (ETH / NZZ 03.02.2010):
 - Zunahme GV und PV im MMZ Dreieck (50 - 100%)
 - Gotthard für PV Zürich - Lugano - Mailand, GV: Transit - und Binnengüter
 - **AlpTrain HGV - Verbindung für PV München - Mailand, Zürich - Mailand, Zürich - München**
- Entschärfung der Flaschenhalse Zürich / Basel
- Direkteste und schnellste Verbindung für PV Süddeutschland - Lombardei
- Ausweichstrecke für PV bei Betriebsstörungen auf Gotthardlinie

Bedarf weitere Alpentransversale (2)

- Substitution Luftverkehr und MIV im MMZ Dreieck durch Bahn (u.a. Entlastung N13)
- Schnellverbindungen zu benachbarten Metropolen München, Mailand (ETH / NZZ 03.02.2010)
- Überlegungen heute, morgen ist es schon zu spät!

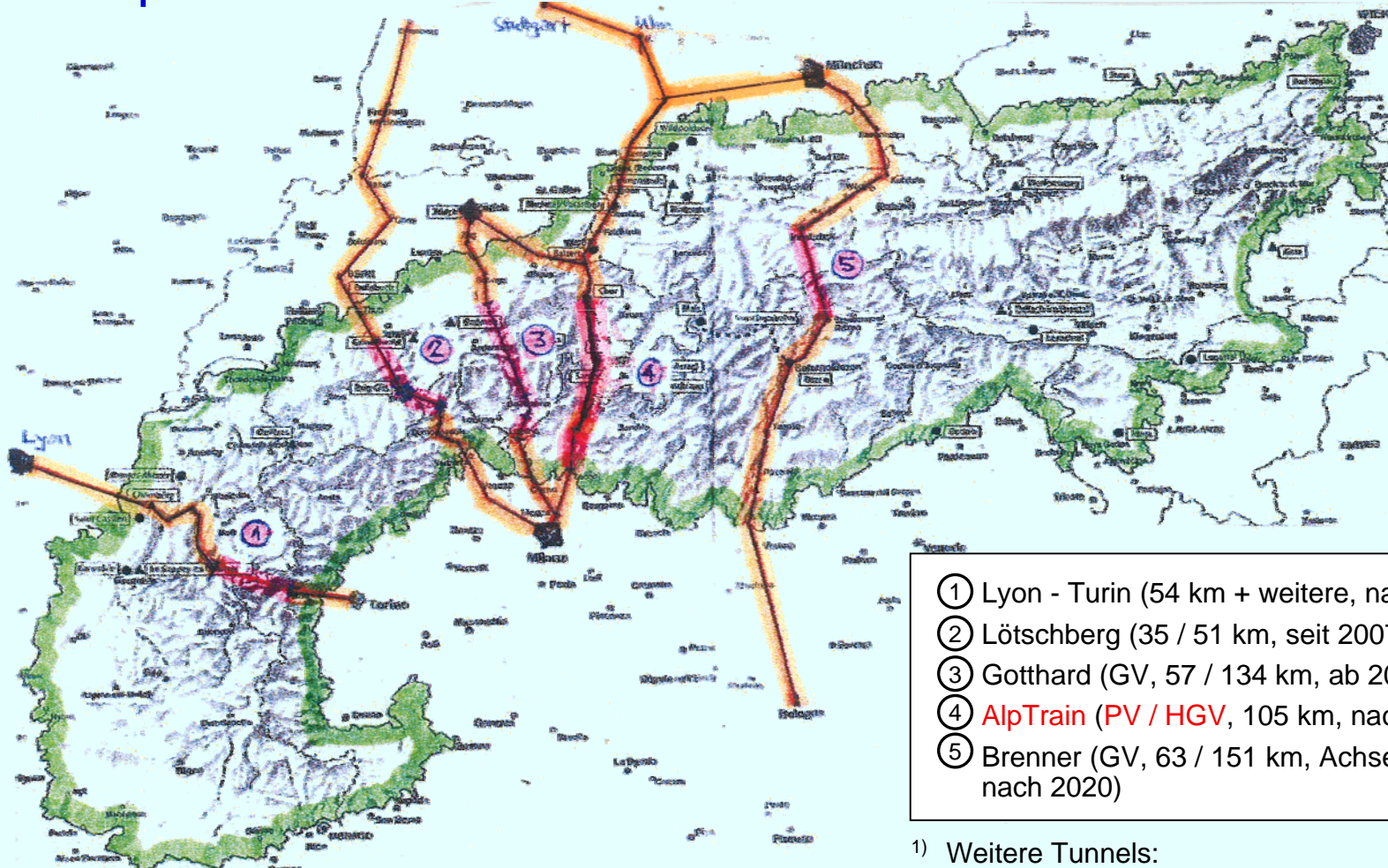
Europa Vision

Rete di Trasporto Ferroviario (1992)



Europa Vision

Alpentransversalen



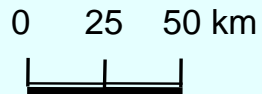
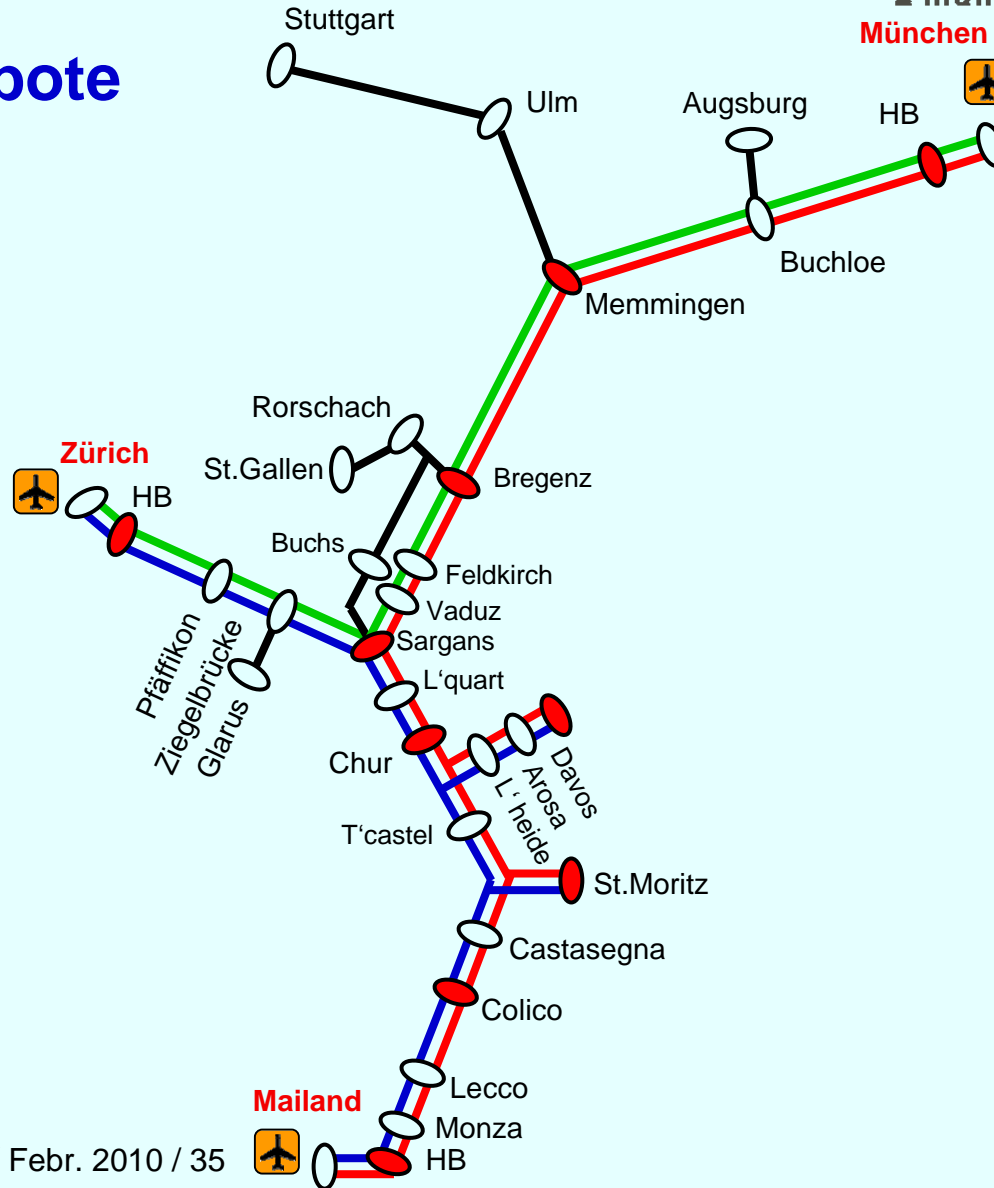
- ① Lyon - Turin (54 km + weitere, nach 2020)
- ② Lötschberg (35 / 51 km, seit 2007)
- ③ Gotthard (GV, 57 / 134 km, ab 2018)¹⁾
- ④ **AlpTrain** (PV / HGV, 105 km, nach 2020!)
- ⑤ Brenner (GV, 63 / 151 km, Achse Berlin - Rom, nach 2020)

1) Weitere Tunnels:

Arth Goldau – Erstfeld	33 / 70 km
Biasca – Lugano	36 / 76 km
Lugano – Chiasso	24 / 50 km
Total	93 / 196 km

Europa Vision

Bahnangebote



Europa Vision



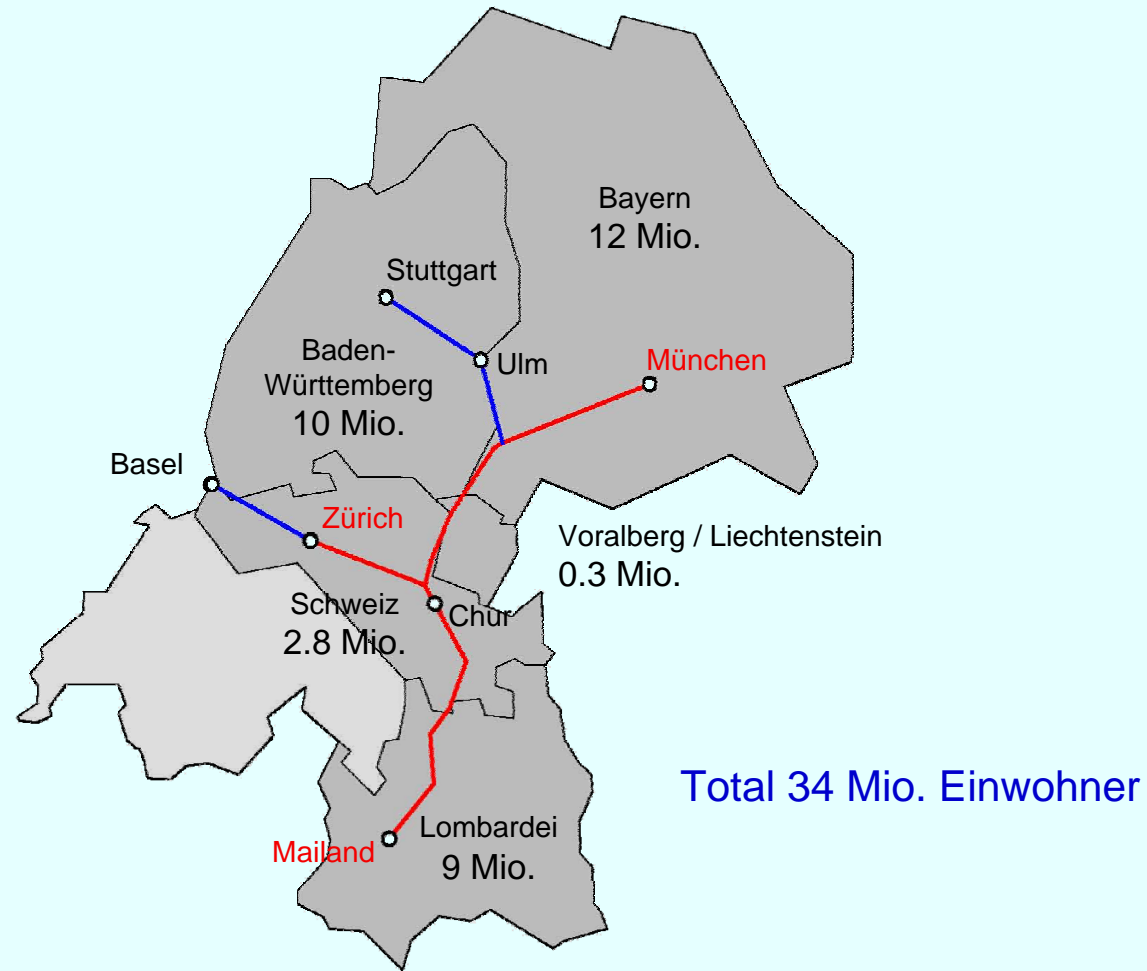
Vernetzung AlpTrain / RhB



Europa Vision



Einzugsgebiet AlpTrain



Europa Vision



Nutzen

MMZ Metropole

- HGV – Vernetzung unter sich, mit Bergregionen
- Vernetzung der Flughäfen München, Mailand, Zürich
- Sicherheits-/ Medienstollen mit Stromschiene

MMZ Korridor

- Verbesserung der Standortqualität
- Rückgrat für Kooperationen im Bereich Wirtschaft, Tourismus, Gesundheit, Kultur, Bildung, Grossveranstaltungen

Europa Vision



Nutzen

Betreiber AlpTrain

- Betreiber erhält 560 km HGV - Netz im MMZ - Dreieck mit 34 Mio. Einwohnern
- Mitten in Europa entstehen neue, grosse Märkte für die Bahn
- Als Betreiber Konsortium SBB / RhB / DB / FS



alptrain
munich milan zurich

Vision Europa MMZ Metropole

- Alpenrheintal (SG, VA, FL, GR)
- Kanton GR
- Provinzen Sondrio / Lecco
- Kantone SZ, GL, SG
- Südbayern / Baden Württemberg
- Provinz Mailand
- Metropole München, Mailand, Zürich

Europa Vision



Nutzen

Graubünden

- Stärkung der Zentren Chur, Davos, Engadin St.Moritz
- Entwicklung Engadin St. Moritz als WNF der Lombardei
- Markante Reduktion des MIV (Chur, Davos, Engadin, N13)
- Destinationsverbindung Davos - Arosa - L'heide - Engadin - St.Moritz
- Ein neuer (starker) Kanton entsteht

Schlussbemerkungen



1. Als Wachstumstreiber gibt es keine Alternativen, welche nachhaltiger, effektiver sind. **AlpTrain verknüpft 70% Wertschöpfung / Entwicklungspotenzial Graubündens.**
2. Für Chur - Davos ist nur Gesamtlösung zielführend und bringt GR einen grossen Schritt weiter.
3. AlpTrain hat europäische und bündnerische Dimension. Beide Visionen sollten parallel zueinander weiterverfolgt werden.
4. GR beweist mit der Abklärung von AlpTrain Mut, Zuversicht, Eigeninitiative und Verantwortungsbewusstsein.