



SVP Gemeinderat
Manfred Pircher
Lothenbach 7
6318 Walchwil

Parlamentarischer Vorstoss GGR

Eingang : ..6. Mai 2014.....

Bekanntgabe im GGR : ..6. Mai 2014.....

Stadthaus am Kolinplatz

6300 Zug

Zug, den 5.5.2014/mb

Interpellation:

Neue Fakten zum Güterverkehr durch Zug: Hat die SBB die Zuger Politik getäuscht ?

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der vorliegenden Interpellation wird der Stadtrat angefragt, dem Grossen Gemeinderat Möglichkeiten und Massnahmen vorzuschlagen, wie die Landschaft und die Bevölkerung von Zug/Zugersee Ost vor dem projektierten Güterverkehr auf dem NEAT Zubringer Kanton Zug kurz und langfristig geschützt werden kann.

Die im Jahr 2013 eingereichte Interpellation wurde von der Zuger Regierung ausführlich beantwortet, jedoch bleibt diese den notwendigen Realitätsbezug schuldig und berücksichtigen nicht die aktuellen europäischen Entwicklungen.

Insbesondere der Bundesrätliche Vorschlag der Totalrevision des Gütertransportgesetzes im Sinne der Vorrangstellung des Güterverkehrs vor Personenverkehr analog zur EU Regelung bleibt in der Antwort 2013 unberücksichtigt.

(Bern, 30.04.2014 - Der Bundesrat hat heute die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes ans Parlament verabschiedet. Er hält nach der Vernehmlassung an den wichtigsten Änderungsvorschlägen fest: Der Gütertransport auf der Schiene soll gestärkt werden, indem für diesen mit neuen Instrumenten langfristig attraktive Fahrrechte (Trassen) gesichert werden.)

Im Rahmen des Projektes Doppelspurinsel Walchwil haben die SBB Verkehrsprojektionen für 2020 kommuniziert, welche kein nennenswerter Güterverkehr projektiert. Konsultiert man hingegen die im März 2014 publik gemachten ZEB 2025 Zahlen, so findet man eine Verdoppelung des Güterverkehrs im Vergleich zu 2013 auf der Gotthard Achse im Raum Zug/Zugersee, obwohl dafür die notwendigen infrastrukturellen Massnahmen weder implementiert noch bewilligt sind.

Es ist daher möglich, dass der Stadtrat Zug, Kantonsrat Zug und Zuger Regierungsrat die kürzlich erfolgte Richtplanänderung aufgrund eines Grundlagenirrtums, nämlich irreführender Verkehrsprojektionen seitens der SBB, getätigt haben. Desweiteren wurde bisher die Priorisierungsumkehr Güterverkehr versus Personenverkehr von den politischen Instanzen in Zug nicht berücksichtigt. Die Zuger Politik hat immer mit dem Vorrang des Personenverkehrs argumentiert, um den drohenden Güterverkehr abzuwehren, was wiederum der Realität nicht entspricht und somit einem Grundlagenirrtum entsprechen würde.

Der Stadtrat wird hiermit aufgefordert dem Grossen Gemeinderat über folgende Anliegen/Anfragen schriftlich innert Frist Auskunft zu geben:

1. Der Stadtrat soll, basierend auf den in Altdorf publizierten Verkehrsprojektionen der SBB, Auskunft über die verbindlichen Personen- und Güterverkehrs Verkehrsprojektionen für die Stadt/Kt. Zug per 2025 und 2040 geben. Die Auskunft soll mittels Anfrage beim BAV rsp. der SBB rechtsverbindlich in Schriftform

abgesichert werden und zwar für den NEAT Zubringer Kanton Zug (Zugersee West und Zugersee Ost) inklusive Plausibilisierung der Aufteilung in Zugersee West und Zugersee Ost gemäss den implementierten Kapazitäten Stand 2014. **Beilage 1, Beilage 2**

Bitte Antwort in folgender Form tabellieren:

		Tag	Nacht
Prognose 2025	Total	Personenzüge	
	Knoten Arth-Goldau	Güterzüge	
	Zugersee West	Personenzüge	
	(Rotkreuz/Immensee/Arth-Goldau)	Güterzüge	
	Zugersee Ost	Personenzüge	
	(Zug/Walchwil/Arth-Goldau)	Güterzüge	

		Tag	Nacht
Prognose 2040	Total	Personenzüge	
	Knoten Arth-Goldau	Güterzüge	
	Zugersee West	Personenzüge	
	(Rotkreuz/Immensee/Arth-Goldau)	Güterzüge	
	Zugersee Ost	Personenzüge	
	(Zug/Walchwil/Arth-Goldau)	Güterzüge	

2. NEAT Worst Case Szenario 2040 für Zug und den Kanton Zug: Der Stadtrat soll über seine Perspektive für die Stadt Zug bis 2040 unter Einbezug des maximalen Güterverkehrsaufkommens gemäss EU Projektionen im Sinne eines worst case Szenarios aufzeigen (CODE 24, Ausbau Güterachse Genua-Rotterdam). **Beilage 3.** Im Sinne des Worst Case Szenarios soll der Stadtrat Auskunft über gesetzgeberische und juristische Möglichkeiten geben, mit welchem die Vorzugsbehandlung der SBB aufgehoben werden kann, um die Landschaft und Bevölkerung des Kantons Zug vor einem an beiden Ufern des Zugersees offenen NEAT Güterkorridor durch den Kanton Zug schützen zu können.
3. Der Stadtrat soll verkehrstechnische Alternativen zum Schutz der Stadt und der Landschaft an den Zugersee Ufern und Aufrechterhaltung der Zuger S-Bahn aufzeigen auf der Basis des Worst Case Verkehrsprognoseszenario. Der Stadtrat soll ein Statement abgeben, ob die ursprünglich im Richtplan vorgesehene Tunnellösung zur Neatzuführung im Kanton Zug erneut aktiviert werden könnte, und gegebenenfalls die Umsetzung der Doppelspurinsel Walchwil als Präjudiz für den vollständigen Doppelspurausbau sistiert/aufgehoben werden könnte, bis eine langfristig tragbare Lösung zur Implementation in der Stadt Zug und im Kanton Zug vorliegt.
4. Der Stadtrat soll Auskunft darüber geben, ob er bei den SBB/BAV ein schriftliches Statement einfordern kann, dass die Strecke Zug-Walchwil-Arth/Goldau bis 2040 nicht auf eine durchgehende offene Doppelspur ausgebaut werden wird. Sollte der Stadtrat diese Möglichkeit sehen, so soll er diese Bestätigung beim BAV umgehend einholen, ansonsten er die Nichteinholung begründen soll.

Begründung:

1. Die Gemeinde Zug ist gemäss § 1 des Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz verpflichtet das Landschaftsbild in Zug und Oberwil/ Zugersee Ost zu schützen, welches bisher durch eine idyllische Linienführung des eingleisigen Trasses geprägt ist. Ein Doppelspur Trasse mit den dazugehörigen Anlagen und Stromführungen würde diese Idylle zerstören. Des Weiteren würde durch eine Doppelspurtrasse der Wildwechsel verunmöglicht, was dem Tierschutzgesetz widersprechen könnte.
2. Die Leitung von Gefahrgüter durch das Siedlungsgebiet Baar/Zug-Oberwil/Walchwil widerspricht dem Bevölkerungsschutz und dem Auftrag der Stadt.
3. Die bisherige schweizerische Priorisierung des Personenverkehrs vor dem Güterverkehr wird kurzfristig durch die EU Regelung ersetzt werden, bei welcher Güterverkehr vor dem Personenverkehr priorisiert wird. Die von der Zuger Politik geführte Argumentation ist folglich nicht kompatibel mit der Agenda der bundesrätlichen- und EU-Verkehrspolitik, wonach im Frachtkorridor Genua-Rotterdam (als dessen Herzstück die NEAT gebaut wird) die Güterzüge vor den Personenzügen zu priorisieren sind. Der Betrieb der Zuger S-Bahnen erscheint aus diesem Gesichtspunkt als mittelfristig nicht gesichert.
4. Die Achse Zugersee West operiert gemäss den Angaben der SBB aktuell und ohne weiteren Ausbau an der Kapazitätsgrenze und kann dem Verkehrsaufkommen nach Eröffnung des Gotthard Basistunnels nicht mehr gerecht werden. Somit erscheint es fraglich ob der in der ZEB 2025 projektierte Güterverkehr (Verdoppelung) überhaupt über die Achse Zugersee West abgewickelt werden kann.
5. Sowohl die SBB als auch der Zuger Regierungsrat haben im Zuge der Erstellung der Doppelspurinsel Walchwil fragliche Verkehrsprojektionen publiziert, nämlich nur die bis 2020. Eine kürzlich öffentlich gemachte Verkehrsprojektion mit dem Ausbau des Bahnhofs Aldorf im März 2014 zeigt nun erstmalig realistische Projektionen von ZEB 2025. Hierbei kommt es gemäss den Angaben der SBB zu einer Verdoppelung des Güterverkehrs am Tag und in der Nacht, welche aus Kapazitätsgründen nicht nur durch die Zugersee Westlinie geleitet werden können. Somit muss ein Teil dieses Mehrverkehrs zwingend auch durch Zug und Zugersee Ost geführt werden.
6. Die SBB plant mittelfristig den vollständigen Doppelspurausbau am Zugersee Ost, auch wenn sie heute solche Pläne verneint. Diese Pläne werden aus Verlautbarungen des Gotthard Komitees deutlich. Diese Ausbaupläne zur vollständigen Doppelspur werden auch im Bericht und Antrag der Kantonsratskommission vom 4.4.2012 als Faktum genannt. Auch wenn es aktuell bestritten wird, dass solche Pläne bestünden, liegen harte Indizien hierfür vor. **Beilage 4.**
7. Eine Studie des BAFU zeigt die Wertverminderung von Lärm von Liegenschaften auf, welche der Gemeinde Zug droht. **Beilage 5**
8. Im November 2013 hat Frau Bundesrätin Leuthard die Richtplananpassungen bezüglich Festsetzung der offenen Linienführung für eine Doppelspur in Walchwil, Bahn-Güterverkehr und NEAT-Linienführung an Zugersee Ost genehmigt. Somit ist die Achse Zugersee Ost offiziell als Güterachse genehmigt und definiert. **Beilage 6.** Dementsprechend führt auch die Interreg Code 24 Güterachse durch Zürich und Zug. **Beilage 7,** Gotthard News September 2013, Gotthard Komitee, Prof. Scholl. Des Weiteren zeigen die Erläuterungen von Prof. Scholl, dass die NEAT Zubringer bis dato im Bereich Freiamt/Zugersee/Schwyz/Talkessel/Urner Unterland weder durchdacht und schon gar nicht vernünftig projektiert sind.

Prognose SBB Gotthard Strecke:

Die heutigen (2012) und prognostizierte (2025) Verkehrsdaten sind:

Jahr	Güterzüge (GZ) (pro Tag)		Personenzüge (PZ) (pro Tag)		Total Züge (pro Tag)
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
Fahrplan 2012	57.8	45.0	100.2	7.3	210.3
Prognose ZEB 2025	119.8	87.4	103.2	7.8	318.2
Verkehrsveränderung	+107%	+94%	+3%	+6.8%	+51.3%

Prognose SBB abgegeben für Zug:

Jahr	Güterzüge (pro Tag)		Reisezüge (pro Tag)		Total Züge (pro Tag)	Emissionen Lr,e in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht
2011	0.3	0	88.2	11.0	99.5	60.4	45.1
2020	0	0	112.0	14.0	126.0	63.6	48.5

Legende:

- Tagesperiode 06 - 22 Uhr, Nachtperiode 22 - 06 Uhr - Zugszahlen im Jahresdurchschnitt
- Emissionspegel Lr,e in 1m Abstand zum Gleis
- gültig für Abschnitt Bahn-km 7.000 bis 9.300

Tabelle 2 Verkehrsaufkommen und Lärmemissionen

Ergänzende Erläuterung: Erwartetes Wachstum im Schienenverkehr

Heute ist die Linie Zug – Walchwil – Arth/Goldau (SBB-Linie 665, Ostseite Zugersee) eine der wenigen eingleisigen Bahnstrecken in der Innerschweiz (vgl. Beilage 1). Das aktuelle Projekt der SBB ist ausgerichtet auf den Zielhorizont 2025. Wie aber sieht die weitere Zukunft dieser Bahnlinie aus?

Aus übergeordneter Perspektive ist die Strecke Zug – Walchwil – Arth/Goldau ein Bestandteil der Gotthard-NEAT. Diese wiederum ist Teil des europäischen Güterkorridors Code 24 „Genua –Rotterdam“ und ist eingebettet in die Politik „Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe“ der EU (Beilage 6). Die EU-Kommission beschreibt die Stossrichtung dieser Politik im Teilbereich Schiene („Rail“) auf ihrer Webseite:

„The trans-European transport network (ETN-T) ... is of great importance for the EU's economic competitiveness and its balanced and sustainable development ... The EU is working towards the creation of a rail network giving priority to freight, including the realisation of a number of international freight-oriented „corridors“ ...

Diese EU-Bahnkorridore mit Vorrang des Güterverkehrs vor dem Personenverkehr (Vo 913/2010) zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr vom 22.09.2010, Präambel Nr. 12, 14 und Art. 14), führten in EU-Mitgliedstaat Deutschland bereits zu hitzigen Reaktionen:

„Die Mitgliedstaaten müssen künftig Schienenkorridore einrichten, auf denen der Güterverkehr zwischen zwei Ländern Vorfahrt vor dem Nah- und Fernverkehr hat. So will die EU den Gütertransport via Schiene fördern.“

(„Wirtschaftswoche“ vom 16. Juni 2010, Beilage 7)

„Die EU-Kommission plant grenzübergreifende Korridore für den Schienengüterverkehr. Auf diesen Strecken sollen Güterzüge Vorrang erhalten.“

(„Deine Bahn.online“, Beilage 7)

Man darf gespannt sein auf den Durchführungsrechtsakt, den die EU-Kommission für Januar 2015 in Aussicht stellt (vgl. Mitteilung der EU-Kommission „Aufbau des Verkehrskernnetzes: Kernnetzkorridore und die Fazilität Connecting Europe“ vom 07.01.2014, Seite 6).

Gemäss dem Merkblatt zum „Korridor I Rotterdam/Zeebrugge/Antwerpen – Genoa“ der Trasse Schweiz AG zielen die Korridoraktivitäten insbesondere auf das „Beseitigen von Engpässen, entweder durch Ausweitung auf alternative Linienführungen oder durch Aufwertung bestehender Strecken“ (Beilage 8).

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) schreibt auf seiner Homepage (besucht am 31. März 2014) zum NEAT-Fahrplankonzept: „Für Güterzüge sind am Gotthard 260 Trassen pro Tag vorgesehen“ (Beilage 9) Die Deutsche Bahn rechnet auf dem nördlichen NEAT-Zulauf (Offenburg – Basel) bis ins Jahr 2025 mit 298 Güterzügen pro Tag (hinzu kommen die Züge des Personenverkehrs). Das Umweltbundesamt im Berlin rechnet sogar mit 320 Güterzügen pro Tag (vgl. UBA-Text 42/2010 „Schienennetz 2025/2030“ Seite 63).

Laut dem Bundesamt für Raumplanung (ARE) werden die Verkehrsleistungen auf der Schiene bis 2030 um rund 77% zunehmen (Homepage ARE, Titel „Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs“ besucht am 31. März 2014, Beilage 10).

In der Botschaft vom 22. Mai 2013 über Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard rechnet der Bundesrat nach Eröffnung des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels aufgrund der verkürzten Reisezeit sowohl im Güter-

als auch im Personenverkehr mit einer Verdoppelung der Nachfrage gegenüber heute (vgl. BBl 2013 3846).

Der Verlagerungsbericht 2013 des Departements für Umwelt Verkehr und Kommunikation (UVEK) zur Alpenschutzinitiative beklagt, dass immer noch 1'209'000 schwere Transit-Lastwagen die Schweiz durchqueren obschon die Bundesverfassung seit zwanzig Jahren klar vorschreibt „Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene“ (Art. 84 Abs. 2 BV). Die Schiene befördert 808'000 Sendungen des Unbegleiteten Verkehrs und 96'000 Lastwagen mit der „Rollenden Landstrasse“. Es müssen also nochmals ca. 559'000 LKW-Fahren jährlich verlagert werden, d.h. alleine zur Bewältigung des heutigen Transitverkehrs braucht es täglich ca. 33 Güterzüge zusätzlich [559'000 Lastwagenfahrten ÷ 28 Waggons à je zwei Stellplätze verteilt auf 300 Tage]. Das UVEK formuliert den Missstand nur indirekt:

"Beim nördlichen NEAT-Anschluss in Deutschland [...] wird [...] mit dem Rastatter Tunnel [...] die Kapazität der Rheintalstrecke bis zur Eröffnung der NEAT um etwa 50 Züge pro Tag erhöht [...] Somit wird im Rheintal – im Gleichschritt mit der NEAT – das prognostizierte Güterverkehrsaufkommen bis ins Jahr 2030 bewältigt werden können."

(Verlagerungsbericht Seite 56

<http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/33546.pdf>)

Die Bahnlinie Rotkreuz – Immensee – Arth/Goldau (Westseite des Zugersee) hat ihre Leistungsgrenzen erreicht und bildet einen der schlimmsten Engpässe im Schweizer Schienennetz (vgl. Faktenblatt UVEK vom 17.09.2010; Beilage II). Sie wird die vielen zusätzlichen Güterzüge gemäss den zitierten Projektionen nicht aufnehmen können.

Entsprechend wird die Verkehrsverlagerung aller Voraussicht nach und im Einklang mit den europarechtlichen Pflichten der Schweiz sukzessive auf die Strecke Zug – Walchwil – Arth/Goldau verlagert werden müssen, um das vermehrte Güterverkehrsaufkommen befriedigen zu können.

Nicht von ungefähr wohl forciert der Bund in den laufenden Etappen zum Ausbau der Bahninfrastruktur eine Steigerung sowohl der Kapazität als der Leistung auf der Bahnlinie Baar – Cham – Rotkreuz (parallel zur Beseitigung des Flaschenhalses zwischen Thalwil und Baar – vgl. FABI-Botschaft, Seite BBl 2012 1577, Beilage I2; Beilage I3).

Vor diesem Hintergrund ist die Grundannahme des Auflageprojekts, wonach in absehbarer Zeit lediglich eineinhalb bis zwei (1,5 bzw. 2 !) Züge mehr durch Walchwil fahren würden als heute (vgl. UVP Seite 24), ganz offensichtlich falsch, ja es kann sogar von einem Grundlagenirrtum gesprochen werden.

Kantonsratsbeschluss
betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes
(Walchwil; Schwerpunkt Erholung und Bahnverkehr)

Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr

vom 4. April 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kommission für den öffentlichen Verkehr hat die Vorlage am 4. April 2012 beraten. An der Sitzung nahmen von der Volkswirtschaftsdirektion Regierungsrat Matthias Michel, der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, Hans-Kaspar Weber, und Protokollführer Peter Kottmann sowie von der Baudirektion der Leiter des Amtes für Raumplanung, René Hutter, teil. Für Auskünfte standen uns zudem von der SBB die Herren Georg Schmalz und Beat Künzli zur Verfügung. Auch das Komitee betroffener Anwohnerinnen und Anwohner in Walchwil, vertreten durch Franz Stadler, wurde an der Kommissionssitzung angehört.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Kommissionssitzung vom 4. April 2012
3. Eintretensdebatte
4. Detailberatung und Schlussabstimmung
5. Antrag

1. Ausgangslage

Der Ausbau der Zufahrt zum Bahntunnel am Gotthard soll gemäss geltender Planung mit einer offenen Doppelspur zwischen Zug und Arth-Goldau erfolgen. Der kantonale Richtplan führt eine Doppelspurinsel im Raum Walchwil als Zwischenergebnis auf. Der Kantonsrat favorisierte jedoch eine Lösung mit Tunnel und beauftragte am 31. August 2010 den Regierungsrat, sich dafür bei der SBB einzusetzen. Ein externes Büro untersuchte im Auftrag der SBB und des Kantons Zug anschliessend verschiedene Lösungsmöglichkeiten. Die Variante mit einer offenen Linienführung und einer Doppelspurinsel in Walchwil entlang des bestehenden Bahntrassees ging dabei wiederum als Bestvariante hervor. Der Regierungsrat beantragt daher, die Doppelspurinsel Walchwil definitiv im Richtplan festzusetzen.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Umwelt BAFU

Lärm entwertet Mietliegenschaften

Ruhige Wohnlagen sind begehrt. Der Verkehrslärm spielt daher bei der Bewertung von Liegenschaften eine immer wichtigere Rolle. Mithilfe des BAFU entwickelte die Zürcher Kantonalbank eine Methode, die präzise die Wertverminderung bei Mietliegenschaften durch Lärm ermittelt.

Gesundheitsgefährdend wirkt Lärm ab 40 Dezibel (dB) nachts und ab 50 dB tagsüber. Er kann zu Schlafstörungen, Bluthochdruck, Herzinfarkt und Depressionen führen. Die externen Gesundheitskosten des Lärms werden auf jährlich 120 Millionen Franken geschätzt.

Der Einfluss des Lärms. Die Art des Verkehrslärm wirkt sich unterschiedlich auf den Mietzins aus: Bahn-lärm führt gemäss den ZKB-Erhebungen zu einem stärkeren Preisabschlag als Strassenlärm. Jedes zusätzliche Dezibel Bahnlärm über dem Schwellenwert von 40 dB nachts beziehungsweise 50 dB tagsüber ergibt einen Preisabschlag von 0,26 Prozent (siehe Tabelle). Beim Strassenlärm beträgt der Preisabschlag 0,19 Prozent. Und beim Fluglärm schlägt jedes Dezibel mit einer Preisminderung von 0,11 Prozent zu Buche.

Beilage 6.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Die Vorsteherin des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

CH-3003 Bern, GS-UVEK

Herrn Regierungsrat
Heinz Tännler
Baudirektion des Kantons Zug
Aabachstrasse 5
Postfach
6301 Zug

Bern, 11. November 2013

Richtplan des Kantons Zug, Genehmigung durch den Bund in den Bereichen Festsetzung der offenen Linienführung für eine Doppelspur in Walchwil, Bahn-Güterverkehr und NEAT-Linienführung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Sie haben um Genehmigung der oben erwähnten Richtplananpassungen gemäss Artikel 11 Absatz 1 RPV ersucht. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat folgenden Beschluss gefasst:

Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 4. November 2013 werden die Richtplananpassungen bezüglich Festsetzung der offenen Linienführung für eine Doppelspur in Walchwil, Bahn-Güterverkehr und NEAT-Linienführung genehmigt.

Freundliche Grüsse

Doris Leuthard
Bundesrätin



Prof. Dr. Bernd Scholl
Institut für Landschafts- und Raumentwicklung, ETH Zürich

INTERREG-PROJEKT CODE 24

Die Nord-Süd-Eisenbahnverbindung von Rotterdam nach Genua ist eine der wichtigsten Eisenbahnverbindungen Europas und für das Wohlergehen unserer Regionen von grösster Bedeutung. Die Basistunnel in der Schweiz sind die Herzstücke dieser Hauptschlagader. Vertreter der Regionen, von Infrastruktur- und Logistikunternehmen sowie Universitäten des europäischen TEN Korridors 24 haben mit dem Interreg-Projekt Code 24 die Initiative ergriffen, um eine gemeinsame Übersicht des Sachstandes der Raum- und Eisenbahnentwicklung längs des 1200 km langen Korridors zu schaffen.

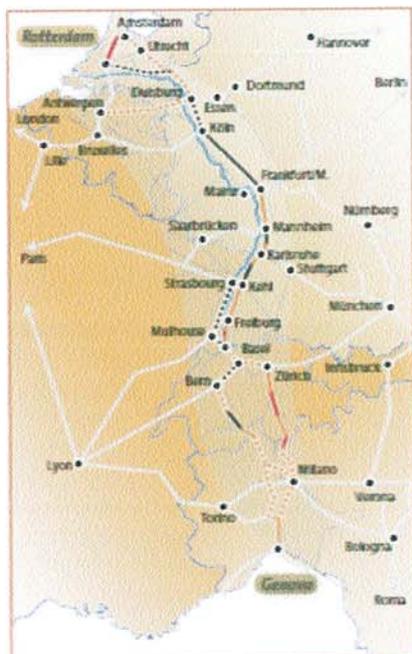
Ziel von Code 24 ist, Schwerpunkte für die in Angriff zu nehmenden Aufgaben zu erkennen und eine gemeinsame Strategie auszuarbeiten. Das Gotthard-Komitee bringt sich aktiv in diesen Prozess ein und unterstützt Code 24. Im Interview äussert sich Bernd Scholl, Professor für Raumentwicklung am Institut für Landschafts- und Raumentwicklung der ETH Zürich, zu den Zielen des Projekts.

Welchen Nutzen bringt das Projekt für die Gotthard-Region?

Prof. Dr. Bernd Scholl Die heutige Planung des Nord-Süd-Korridors deckt zwei Themen nicht ab: Den direkteren Einbezug der betroffenen Bevölkerung der Regionen und die integrierte Planung von Infrastruktur und Raumentwicklung. Diese beiden Themen hat sich das Interreg-Projekt Code 24 zur Aufgabe gestellt. Es hilft mit, die raumplanerischen Voraussetzungen und – über die stärkere Sensibilisierung der politischen Akteure – auch die notwendige Akzeptanz in der betroffenen Bevölkerung zu schaffen. Im Fokus steht der Ausbau des Korridors als leistungsfähige Achse für den Personen- und den Güterverkehr. Ersteres um die in der Schweiz vom Volk erwünschte Innenentwicklung zu unterstützen, letzteres um das Verlagerungsziel raumverträglich zu erreichen.

Welches sind die wichtigsten Erkenntnisse in Bezug auf die Gotthard-Region?

Prof. Dr. Bernd Scholl Die fehlenden Kapazitäten auf den Zubringer-Strecken zu den Basistunneln können den Personenverkehr beschränken. Dies haben wir bereits im Vorfeld vermutet. Wir sehen aber, dass die Schweiz damit nicht alleine dasteht, sondern dass sich das Problem entlang des ganzen Korridors stellt. Erstaunt hat uns vor allem die fehlende Gesamt-Koordination der räumlichen Entwicklungsstrategien sowohl grenzüberschreitend im Norden beim Knoten Basel, wie auch im Süden zwischen Bellinzona und Mailand. Hier sind erweiterte Formen der Zusammenarbeit der Akteure von Raum- und Verkehrsentwicklung in grösseren räumlichen Zusammenhängen erforderlich. Dass ein gemeinsames Konzept fehlt, wie



Quelle: cod24.eu

der Güterverkehr und die Logistik in der Schweiz in Zukunft funktionieren sollen, erleichtert diese Aufgabe natürlich nicht.

Welche nächsten Schritte sollten folgen?

Prof. Dr. Bernd Scholl Es sind Prioritäten des Ausbaus des Systems festzulegen, damit die stets begrenzten Mittel optimal genutzt werden können. Dabei wird oft die längerfristige Sicherung und Weiterentwicklung des Bestandes vergessen. Hier ist beispielsweise der Axon-Tunnel zu nennen, der nur noch eine überschaubare Lebensdauer aufweist, der aber für die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems von grösster Bedeutung ist. Die Beseitigung der Flaschenhälse vor dem Hintergrund zunehmenden Verkehrsaufkommens ist danach das Wichtigste. Hier gibt es zwar im Norden und im Süden des Gotthards viel zu tun. Projekte können aber noch keine genannt werden, weil die integrierte Planung noch aussteht. Diese Planung zwischen Basel und dem Mittelland, aber auch im Süden der Schweiz muss nun raschest möglich an die Hand genommen werden. Dabei darf die Ost-Westachse nicht gegen die Nord-Südachse (oder umgekehrt) ausgespielt werden. Beide sind für die Schweiz und ihren Verbindungen zu den Nachbarländern von grosser Bedeutung.