



# Verkehrspolitik in den Alpen – die regionale Sicht

Güterverkehrsreise  
Verkehrsverlagerung  
Alptransit 2015

BahnJournalisten Schweiz

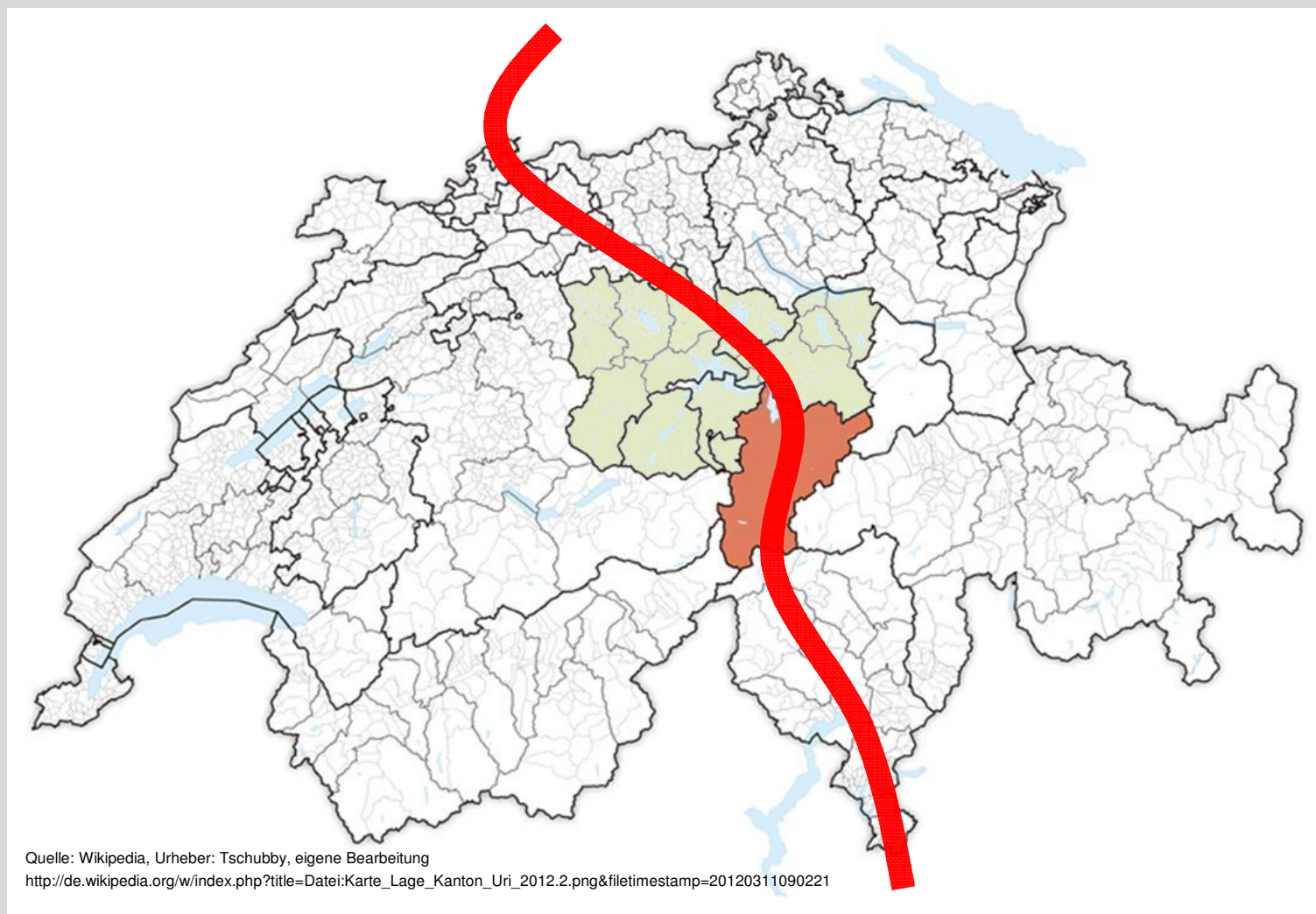
2. September 2015

Niklas Joos-Widmer  
Uri – Zentralschweiz





# KANTON URI IN DER ZENTRALSCHWEIZ

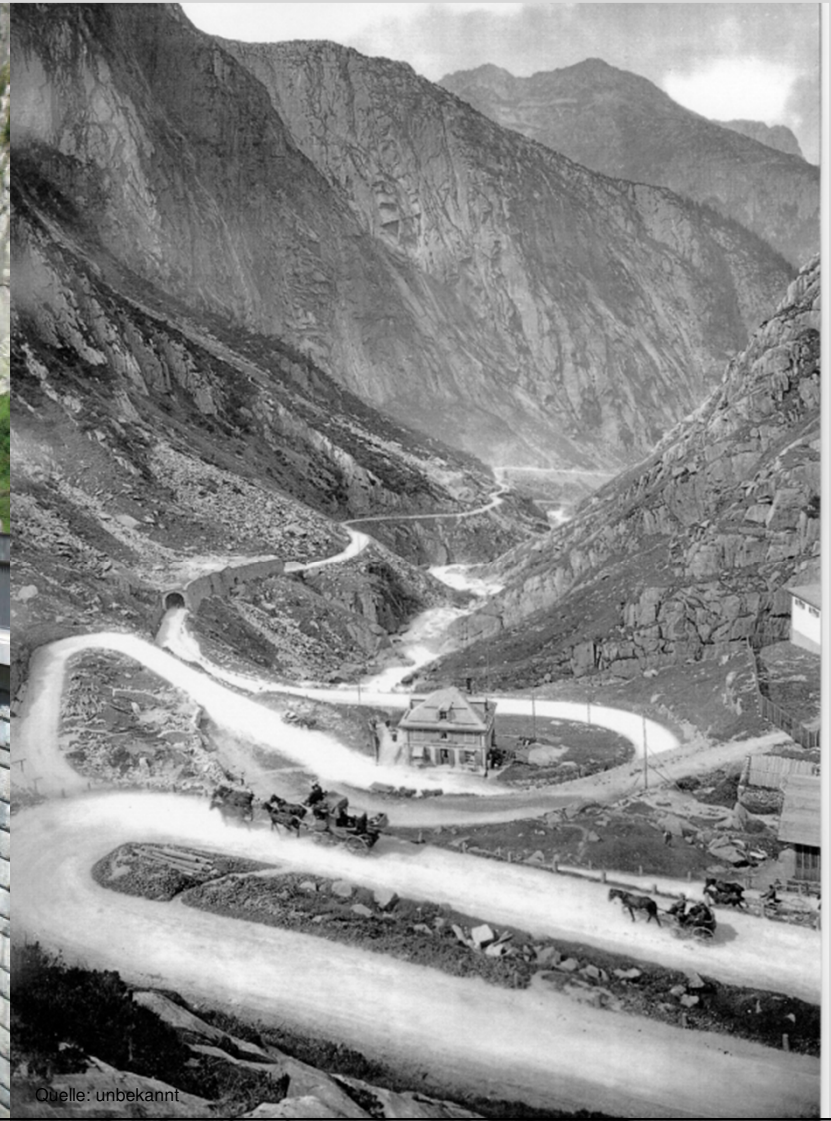


Quelle: Wikipedia, Urheber: Tschubby, eigene Bearbeitung  
[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Karte\\_Lage\\_Kanton\\_Uri\\_2012.2.png&filetimestamp=20120311090221](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Karte_Lage_Kanton_Uri_2012.2.png&filetimestamp=20120311090221)

# TRANSITREGION URI



Quelle: Adrian Michael



Quelle: unbekannt



# EISENBAHN, AUTOBAHN AM GOTTHARD

1882



1980





# VERKEHRSENTWICKLUNG STRASSENGÜTERVEKEHR

- Eröffnung Gotthard Strassentunnel 1980
- Bundesrat Hans Hürlimann anlässlich der Tunneleröffnung: Der Tunnel sei «kein Korridor für den Schwerverkehr»
- Heute rund 766'000 LKW/a am Gotthard

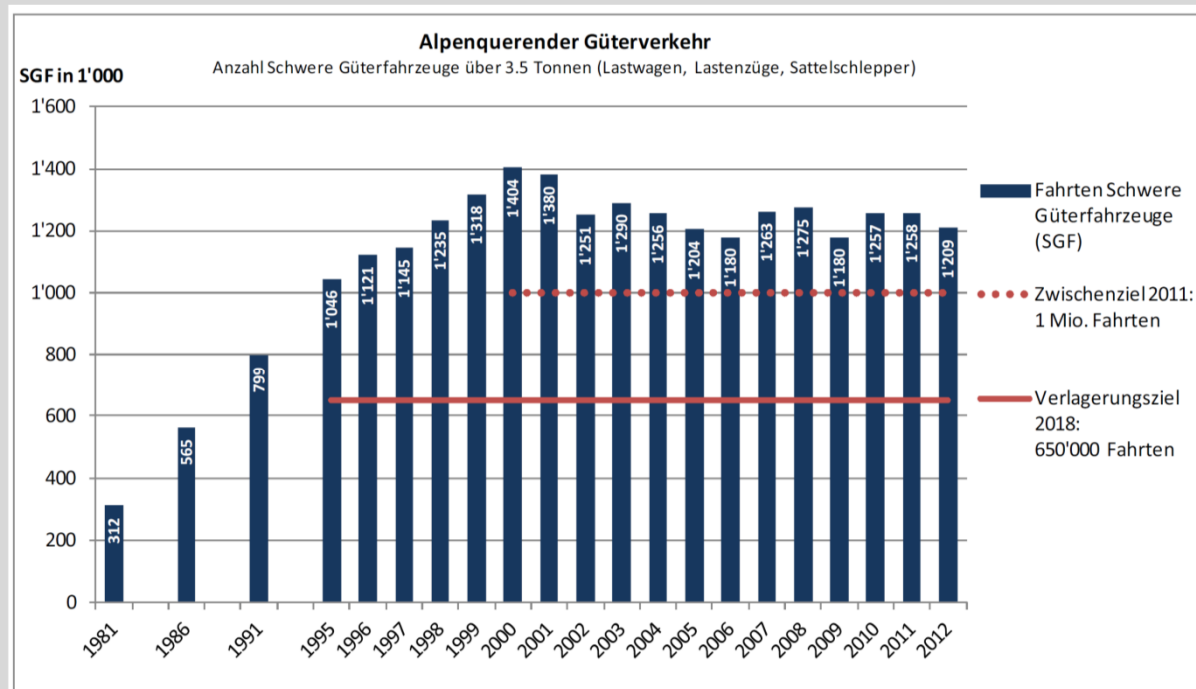
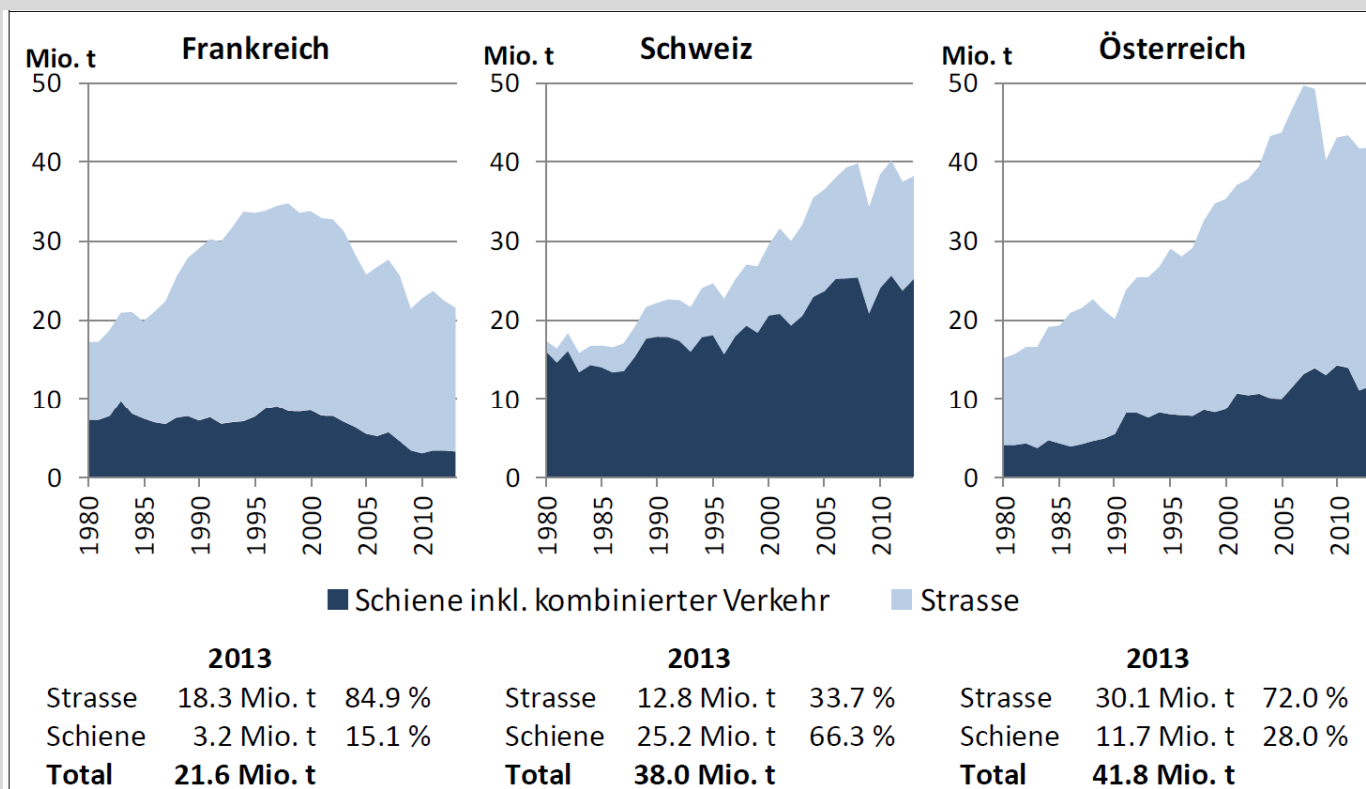


Abbildung 1: Entwicklung alpenquerender Güterverkehr auf der Strasse 1981 bis 2012.



# TRANSITVERKEHR IM INT. VERGLEICH

## Alpenquerender Güterverkehr, in Mio. Nettotonnen

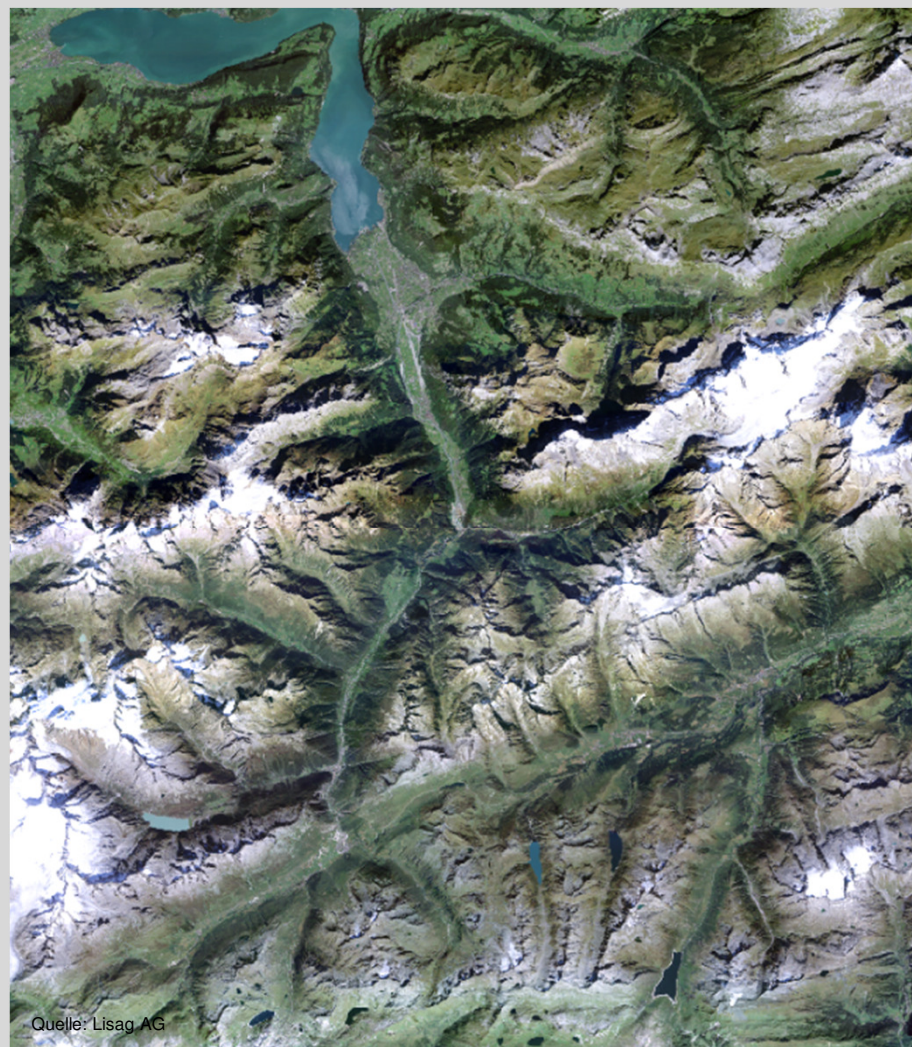




## URI IN ZAHLEN

- 1'077 km<sup>2</sup> Fläche
- 35'000 Einwohner
- 9.8 % Ausländeranteil
- 13'400 Jobs (in Vollzeit-Äquivalenten)
- 1.3 % Arbeitslosigkeit
- 3'400 Schüler
- 17'000 Wohnungen
- 83 Hotels
- 9'300 Kühe, 7'900 Schafe

Quelle: Uri in Zahlen 2013 / 2014





# TRADITIONELLES URI



Quelle: Korporation Uri



Quelle: Korporation Uri



Quelle: Roland Zumbühl



# MODERNES URI



Quelle: Seescjüttung



Quelle: Q4 – Altdorf Ost



Quelle: Andermatt Swiss Alps ASA



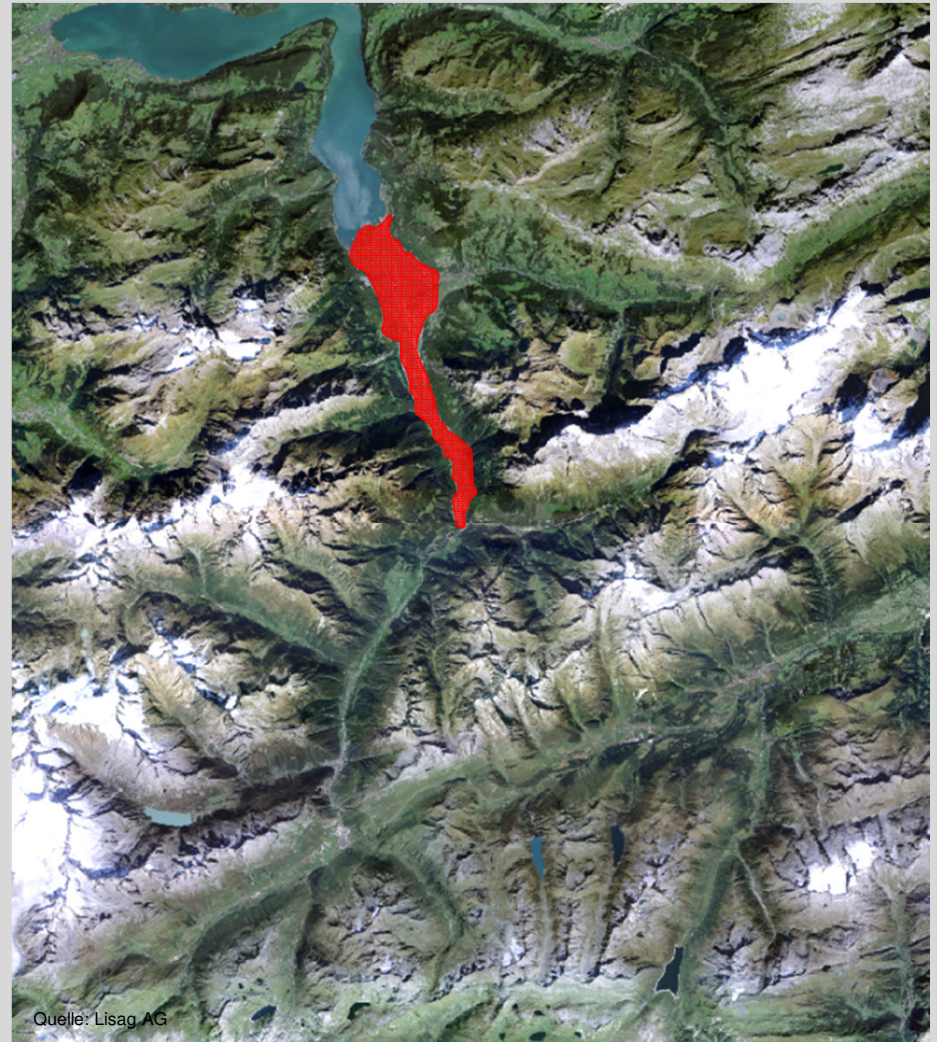
Quelle: Kanto Uri



# HERAUSFORDERUNGEN

## Herausforderungen

- **Wenig flaches Land (~ 80 % der Bevölkerung wohnt im Talboden)**

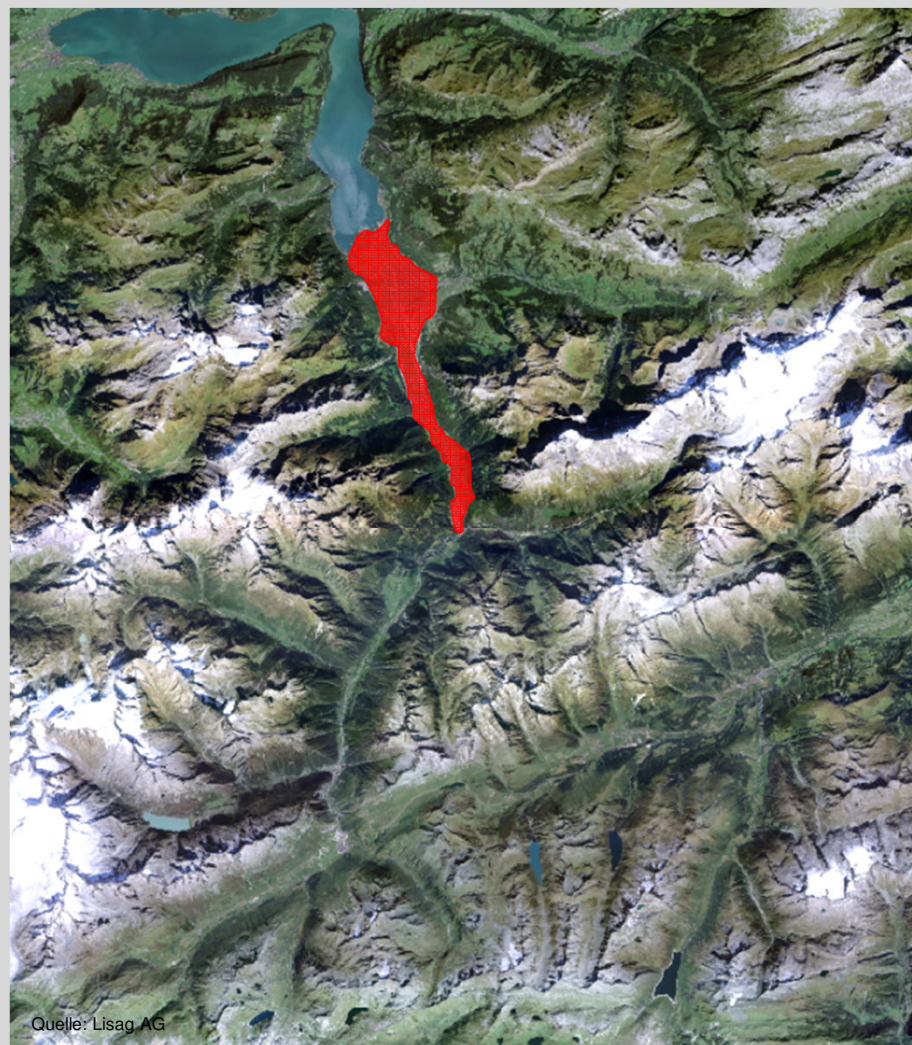


Quelle: Lisag AG

# HERAUSFORDERUNGEN

## Herausforderungen

- Wenig flaches Land (~ 80 % der Bevölkerung wohnt im Talboden)
- **Verkehr braucht viel Infrastruktur, verbraucht viel Fläche**



Quelle: Lisag AG







# SCHWERVERKEHRS-KONTROLLZENTRUM, ERSTFELD



**Vor dem Bau**



**Während de**



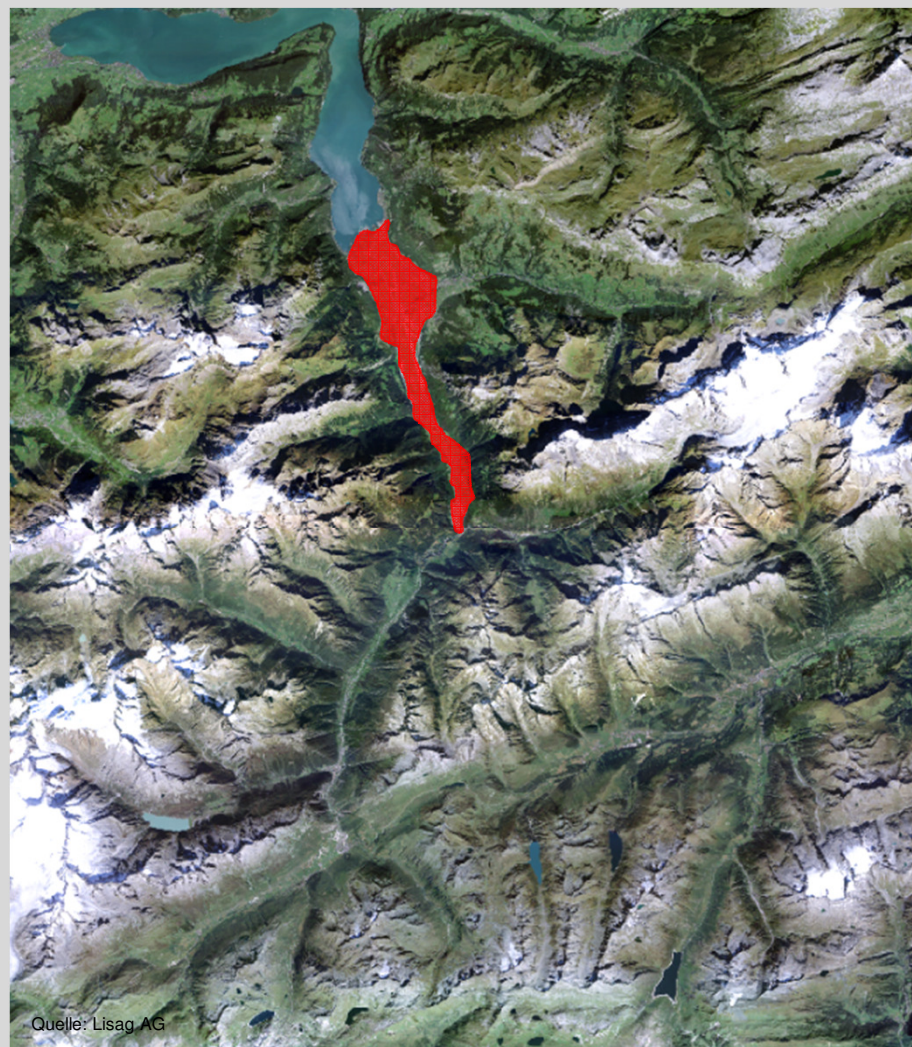
**In Betrieb**



# HERAUSFORDERUNGEN

## Herausforderungen

- Wenig flaches Land (~ 80 % der Bevölkerung wohnt im Talboden)
- Verkehr braucht viel Infrastruktur, verbraucht viel Fläche
- **Bau neuer Verkehrsinfrastruktur bedingt grosse Installationsflächen, führt zu Umweltbelastung**



Quelle: Lisag AG

# BAUSTELLE NEAT

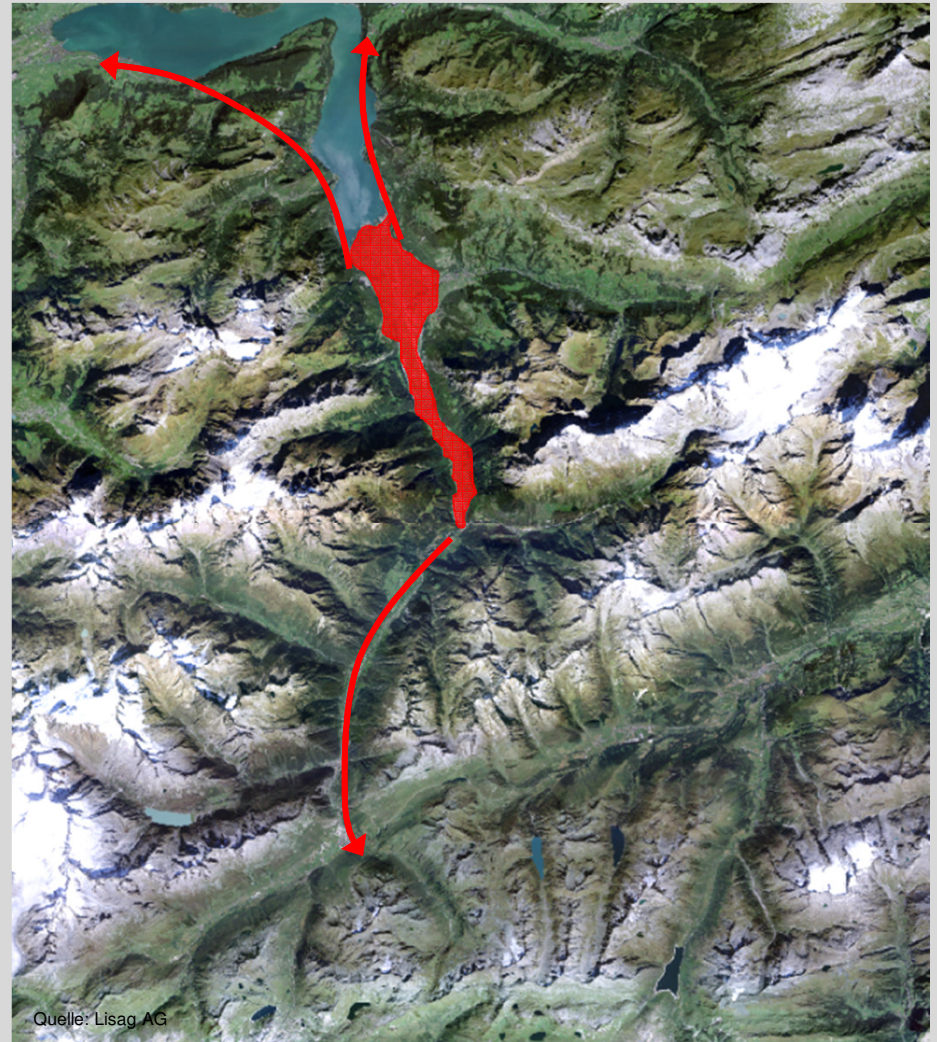




# HERAUSFORDERUNGEN

## Herausforderungen

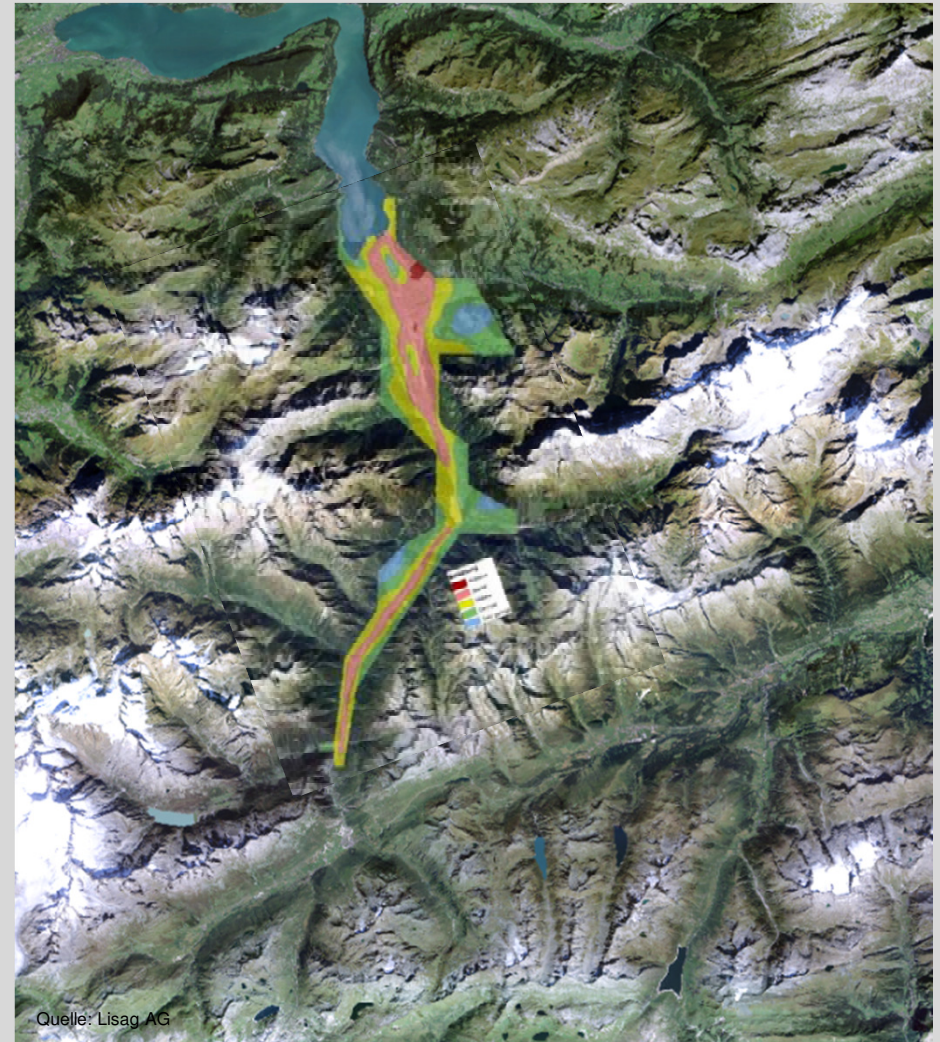
- Wenig flaches Land (~ 80 % der Bevölkerung wohnt im Talboden)
- Verkehr braucht viel Infrastruktur, verbraucht viel Fläche
- Bau neuer Verkehrsinfrastruktur bedingt grosse Installationsflächen, führt zu Umweltbelastung
- **Transitverkehr verdrängt Erschliessung des Kantons**



# HERAUSFORDERUNGEN

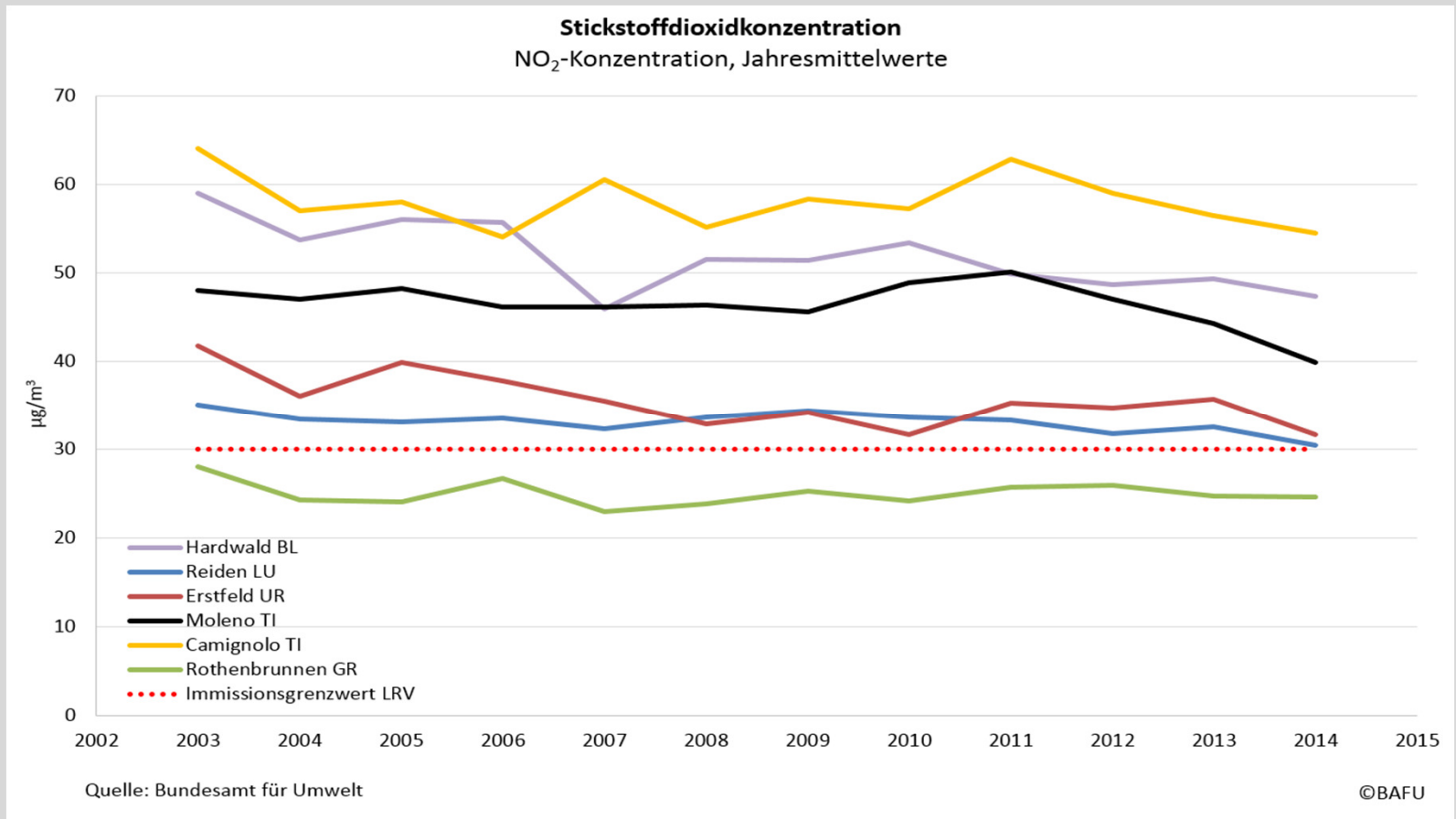
## Herausforderungen

- Wenig flaches Land (~ 80 % der Bevölkerung wohnt im Talboden)
- Verkehr braucht viel Infrastruktur, verbraucht viel Fläche
- Bau neuer Verkehrsinfrastruktur bedingt grosse Installationsflächen, führt zu Umweltbelastung
- Transitverkehr verdrängt Erschliessung des Kantons
- **Verkehr belastet Umwelt**

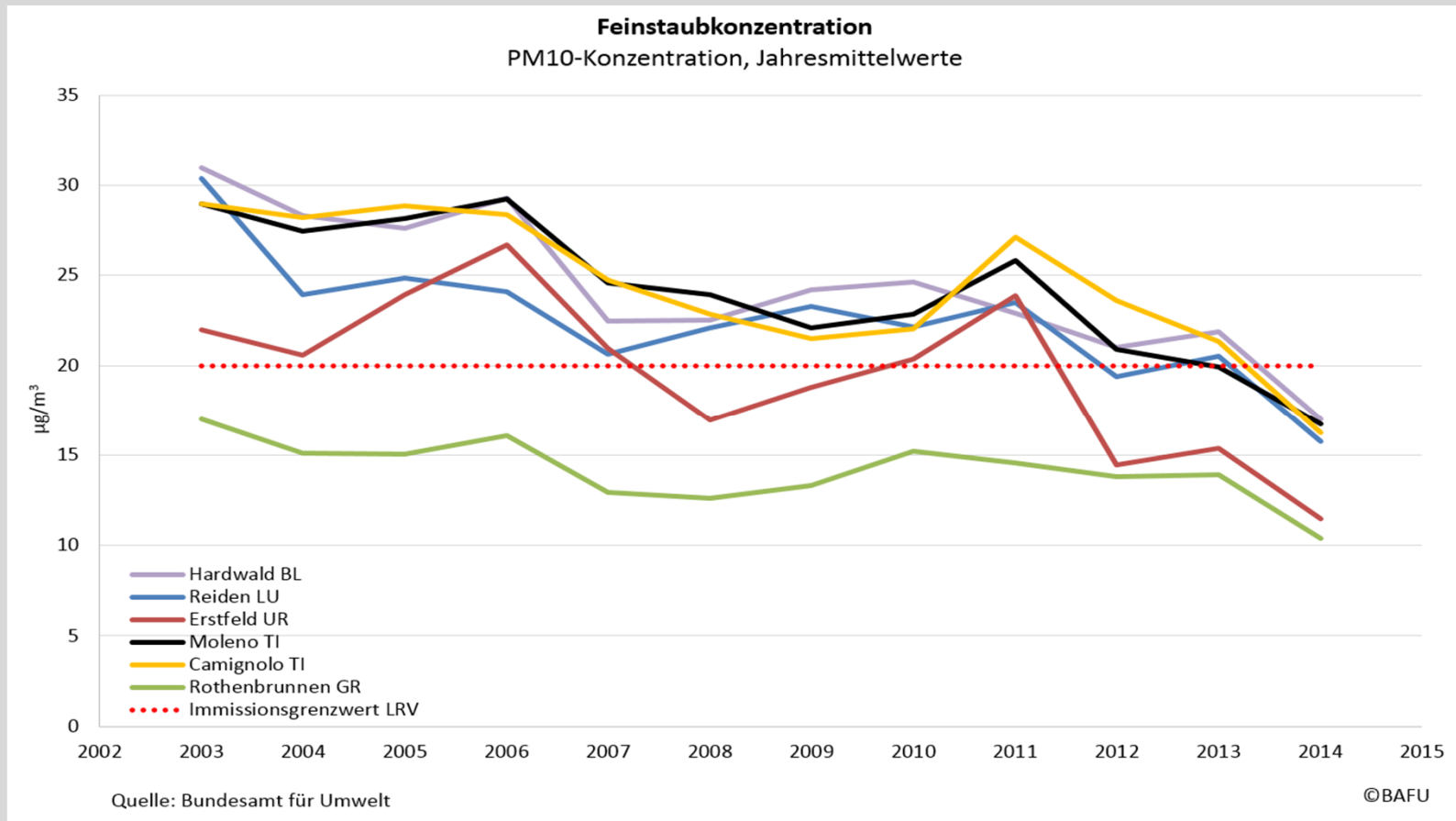




# HERAUSFORDERUNGEN

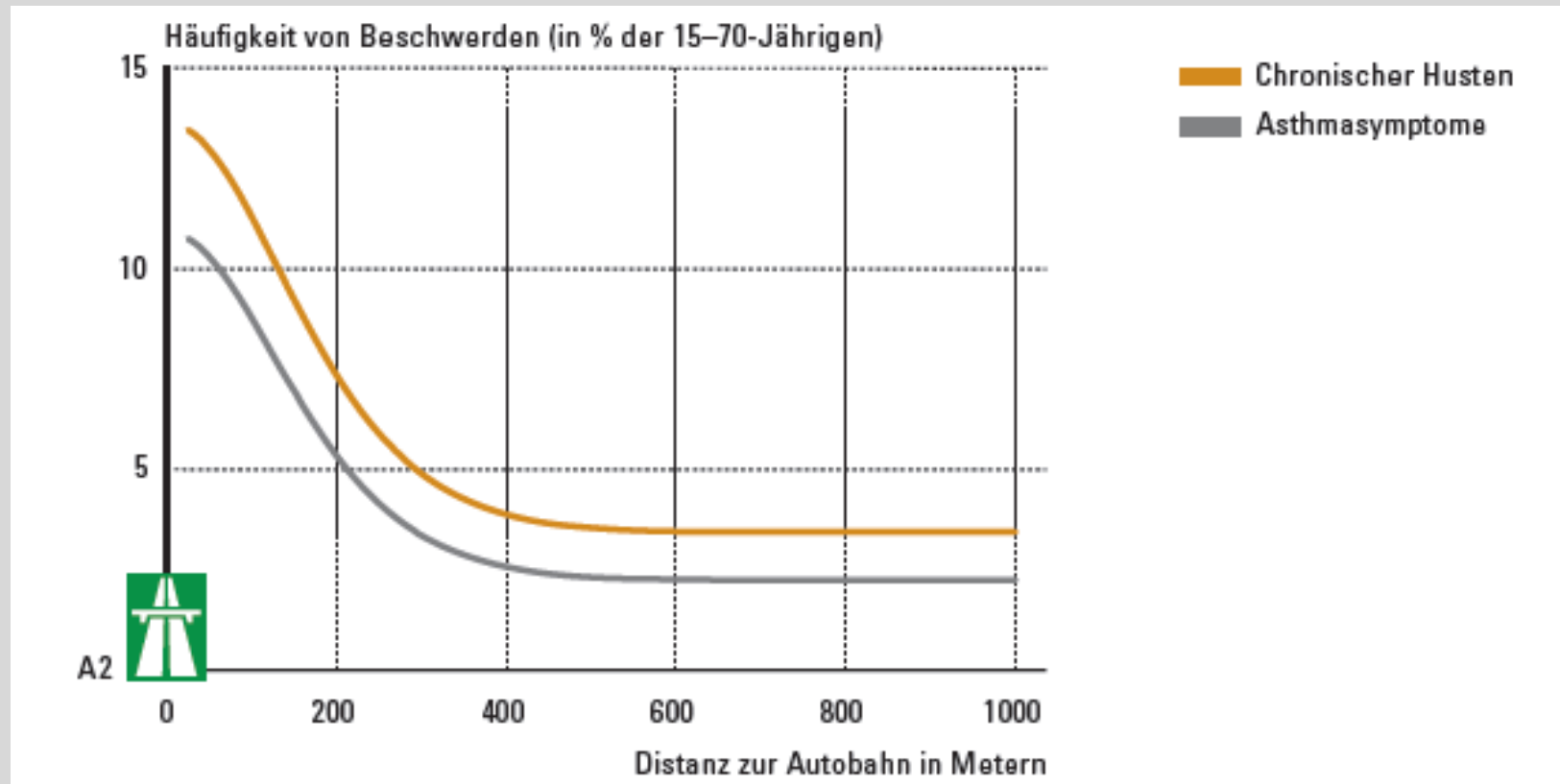


# HERAUSFORDERUNGEN



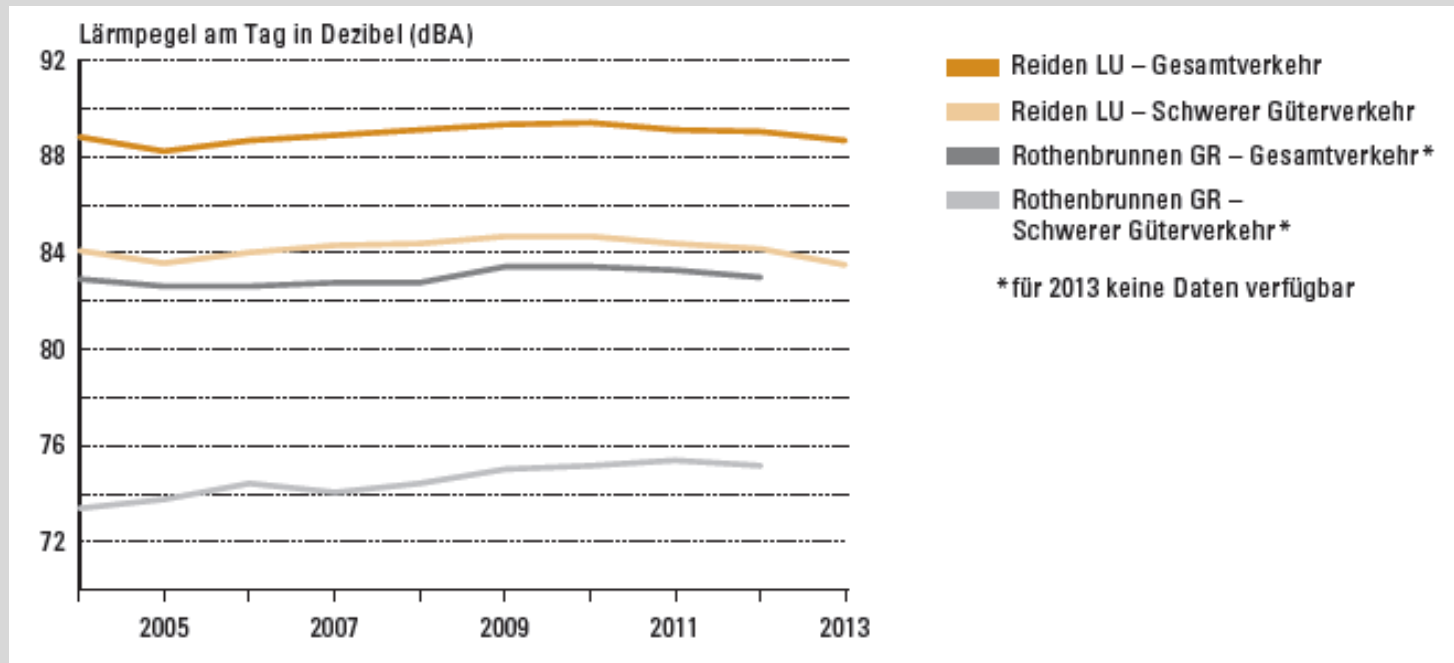


# HERAUSFORDERUNGEN



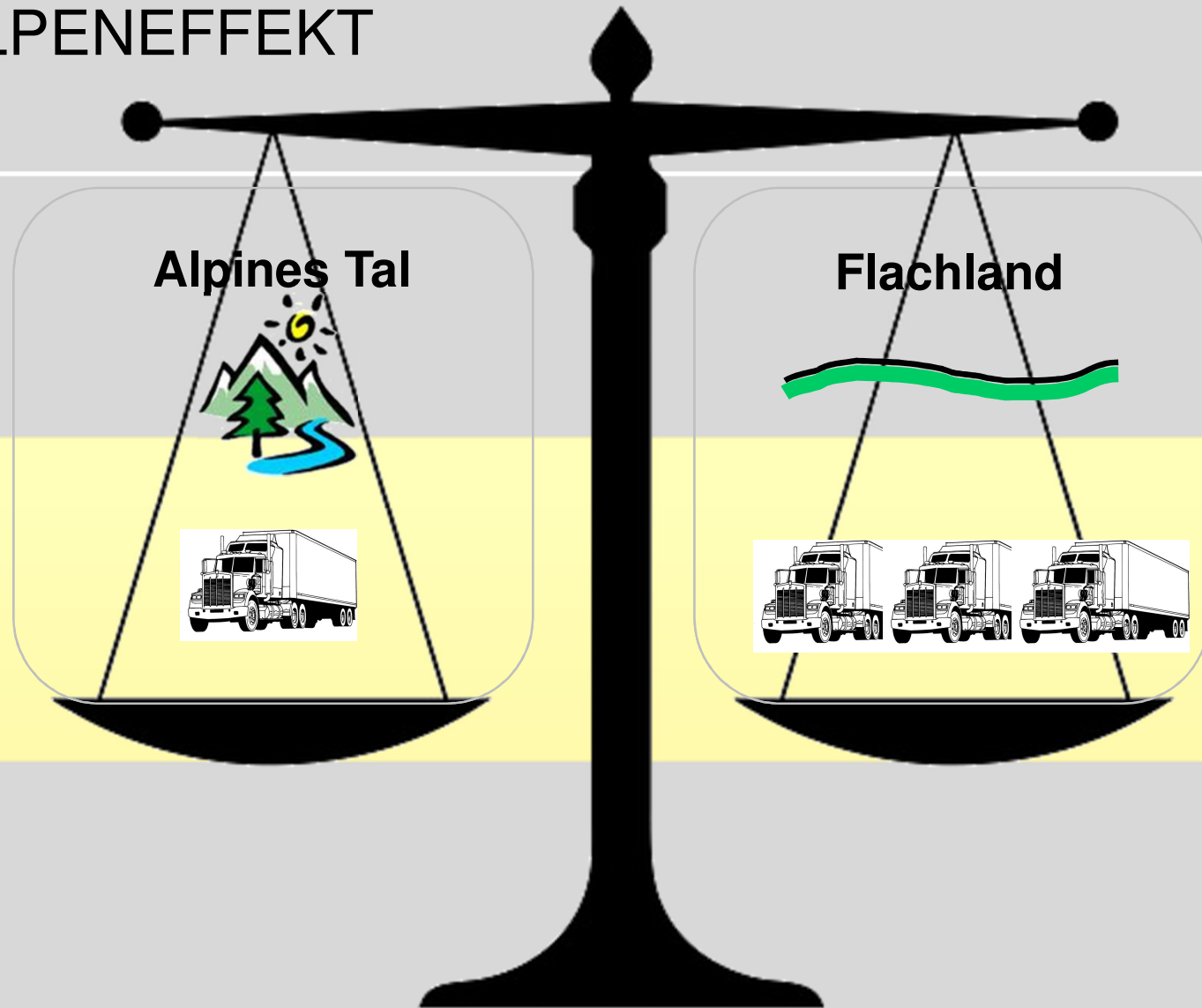
Einfluss der Autobahn auf Atemwegserkrankungen, Erstfeld 2007 – 2009  
Quelle: Swiss TPH)

# HERAUSFORDERUNGEN





# ALPENEFFEKT



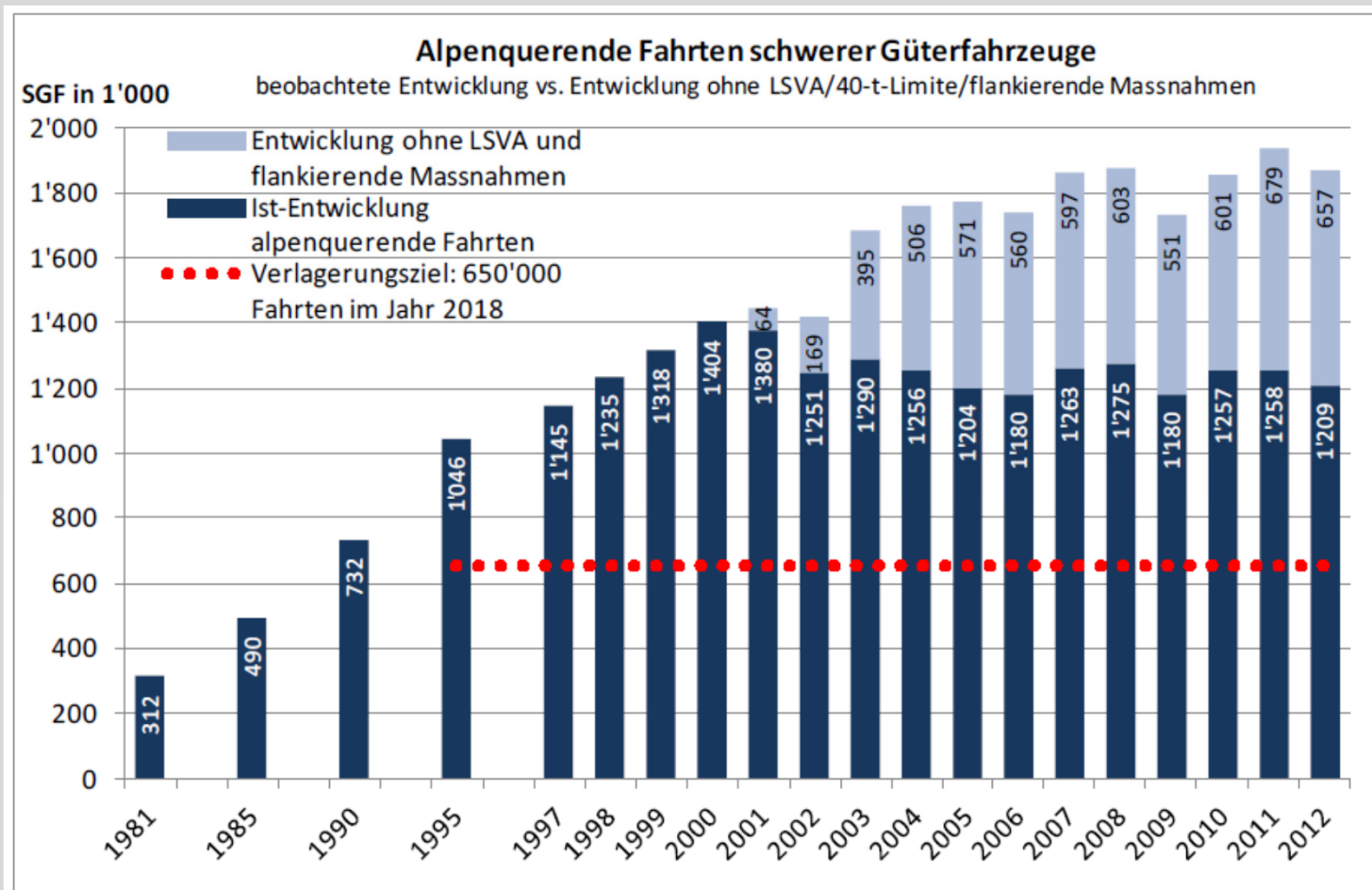
# ALPENINITIATIVE & VERKEHRSVERLAGERUNGSPOLITIK

- 1994 nahm das Schweizer Volk die Alpeninitiative an, welche den Schutz des Alpenraums sowie eine Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene fordert
- Seither werden verschiedene Verlagerungsmassnahmen umgesetzt
  - Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA
  - Bau einer neuen Bahninfrastruktur NEAT
  - Schwerverkehrskontrollzentren
  - Finanzielle Unterstützung für den Bahnverkehr
  - Observatorium der Verkehrsentwicklung und des Umweltzustands





# EFFEKT DER MASSNAHMEN



**Abbildung 15:** Verkehrsentwicklung im alten und neuen Verkehrsregime: Quelle: Ecoplan/Infras 2011, eigene Berechnungen und Extrapolationen.

# REGIONALE UNTERSTÜTZUNG FÜR VERKEHRSVERLAGERUNG

- Die Urner Bevölkerung hat sich mehrfach für Verkehrsverlagerung und gegen einen 2. Strassentunnel ausgesprochen
  - Annahme Alpeninitiative 1994
  - Ablehnung AVANTI-Initiative 2004
  - Ablehnung einer kantonalen Volksabstimmung für eine 2. Röhre 2011
- Regierung unterstützt diese Haltung und fordert die Verkehrsverlagerung
- Die Region hat den Bau des neuen Basistunnels unterstützt, obwohl dies auch zu Lasten führt
  - Mehrere grossflächige Installationsplätze verursachen Immissionen und beanspruchen viel des raren flachen Lands
  - Die neue Eisenbahnlinie wird das Hauptsiedlungsgebiet offen durchqueren
  - Es besteht die Gefahr, dass der Anschluss des Kantons an das übergeordnete Schienennetz durch die neue Transitroute verschlechtert wird
- Uri war bereit, auf seinem Gebiet ein Schwerverkehrs-Kontrollzentrum einzurichten

Uri unterstützt griffige Massnahmen

- Einführung einer Alpen transitbörse
- 4-Meter Korridor und NEAT stellen die notwendigen Kapazitäten bereit

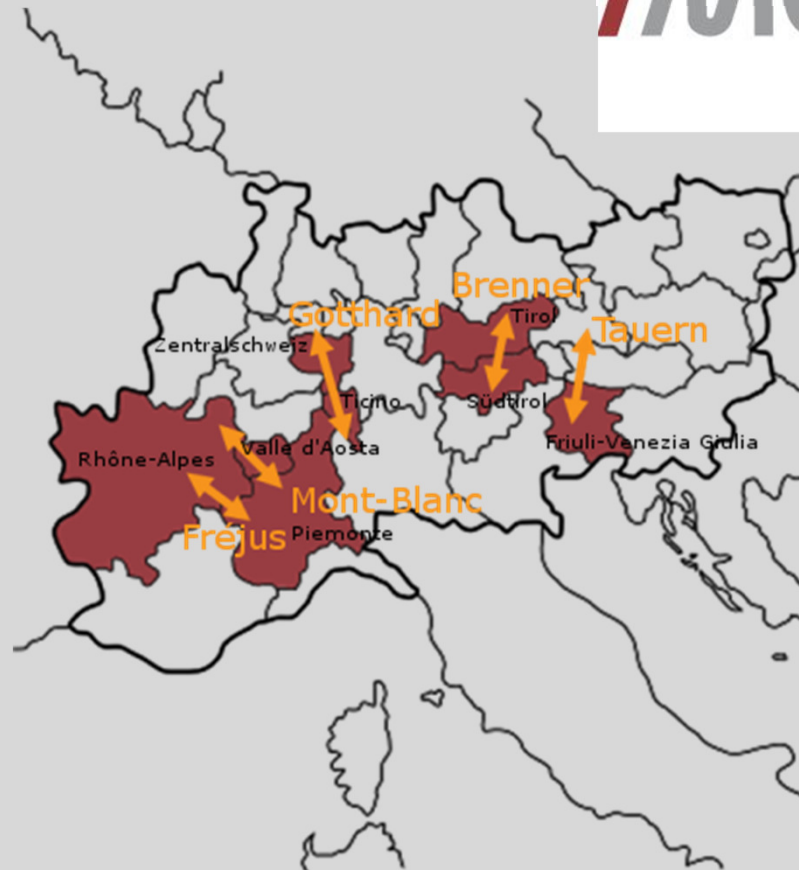


## REGIONALE UNTERSTÜTZUNG FÜR VERKEHRSVERLAGERUNG

Die Regierung will keine 2. Strassenröhre

- Verlagerungspolitik Eine 2. Röhre setzt die falschen Zeichen für den Verlagerungsauftrag
- Alpenschutzartikel Zweifel an 2. Röhre *ohne* Kapazitätserweiterung und somit Verletzung des Alpenschutzartikels in der Bundesverfassung
- Sicherheit Der Sicherheitsnutzen ist gering
- Wirtschaftlichkeit Die Kosten sind hoch. Eine 2. Röhre senkt zudem Wirtschaftlichkeit der NEAT.
- Anschluss Tessin Beim Bau einer 2. Röhre wäre der Gotthardtunnel mehrere Monate ohne Ersatzmassnahmen geschlossen.
- Alternative Sanierung 1. Röhre und Auto-/LKW-Verlad mit Kurz- und Lang-Rola

# iMONITRAF! – DIE REGIONEN MELDEN SICH ZU WORT



- Start 2005
- Partner aus Frankreich, Österreich, Italien und der Schweiz
- **Stimme der Regionen**
- Gemeinsame Strategie zur Verkehr in den Alpen



Vielen Dank für  
die Aufmerksamkeit

