

metrobase

studien études studies



Aufbruch zu einer ganzheitlichen Gateway-Strategie der Schweiz

Gateway nördliche Schweiz: Eine Bestandsaufnahme
Oltner Konsens zur Verkehrspolitik

11.11.2011

Impressum

Herausgeber

metrobasel

Plattform für die Entwicklung
der Metropolitanregion Basel

zusammen mit

handelskammer  beider basel

VERBAND DER INDUSTRIE-, HANDELS- UND DIENST-
LEISTUNGSFIRMEN IN BASEL-STADT UND BASELSTADT

Geschäftsstelle metrobasel:

Aeschenvorstadt 4, 4051 Basel
Tel. +41 (0)61 272 11 44
Fax +41 (0)61 272 11 42
Mail: office@metrobasel.org
Administration: Maura von Heydebrand
www.metrobasel.org

Copyright

metrobasel, Basel
Handelskammer beider Basel

Fotos Titelbild:

Flughafen Zürich
ruweba kommunikation ag, Riehen
Hanspeter Wirz, Binningen

Projektleitung

Dr. Christoph Koellreuter, *Direktor und Delegierter
metrobasel*

Martin Dätwyler, *Geschäftsführer Wirtschaftspolitik,
Handelskammer beider Basel*

Autoren TEIL I: Gateway nördliche Schweiz: Eine Bestandsaufnahme

Stephan Kritzingler, Stv. Geschäftsführer
Tobias Dennisen, Berater

ProgTrans AG
Gerbergasse 4
4001 Basel
Tel. +41 (0)61 560 35 00
Fax +41 (0)61 560 35 01
www.progtrans.com

Autoren TEIL II: Oltner Konsens zur Ver- kehrspolitik

Martin Dätwyler, *Geschäftsführer Wirtschaftspolitik,
Handelskammer beider Basel*
Markus Traber, *Chef Amt für Verkehr Kanton Zürich*
Markus Meisinger, *Leiter Öffentlicher Verkehr Bau-
und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft*

Im Rahmen des von metrobasel organisierten Parla-
mentariengesprächs II/2011 vom 16.8.2011 in Olten
hat sich zwischen den Verkehrsdirektoren aus den
Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau,
Solothurn und Zürich ein weitgehender Konsens in
zentralen Fragen des Erhalts und des Ausbaus der
globalen Wettbewerbsfähigkeit des Gateway nördliche
Schweiz ergeben, der sich durch vierzehn Empfehlun-
gen charakterisieren lässt (dem sog. „Oltner Konsens
zur Verkehrspolitik“). Dieser Oltner Konsens zur Ver-
kehrspolitik versteht sich als Input in die Entwicklung
einer ganzheitlichen Gateway-Strategie für die
Schweiz.

Begleitgruppe

metrobasel Partner

Dr. Paul Aenishänslin, *metrobasel Delegierter für Bundesbeziehungen*

Wolfgang Fleischer, *Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt*

Oliver Jacobi, *Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft*

Martin Kolb, *Amt für Raumplanung Basel-Landschaft*

Markus Meisinger, *Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft*

René Merz, *Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion Basel-Landschaft*

Stefan Müller, *usic Regionalgruppe Basel / Jauslin + Stebler Ingenieure AG*

Wolfgang Wahl, *usic Regionalgruppe Basel / Rapp Trans AG*

Claus Wepler, *Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt Basel-Stadt*

Externe Experten

Hans-Peter Hadorn, *Schweizerische Rheinhäfen*

Peter Heiniger, *Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn*

Paul Kurrus, *Swiss International Air Lines AG*

Oliver Specker, *SBB Regionalverkehr Nordwestschweiz*

Markus Traber, *Amt für Verkehr Kanton Zürich*

Einführung

Beiträge zur Erhaltung und zum Ausbau der globalen Wettbewerbsfähigkeit der Metropolitanregion Basel als Think Tank und Impulsgeber zu leisten, dies ist die zentrale Aufgabe von metrobasel, der für alle offenen Plattform für die Entwicklung der Metropolitanregion Basel.

Nur mit global wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen kann die Metropolitanregion Basel ihre Rolle als einer der Motoren der schweizerischen Volkswirtschaft erfüllen. Dazu gehört auch ihre Funktion als nördliches Ein- und Ausfallstor für die Schweiz als Ganzes, die sie zusammen mit der Metropolitanregion Zürich wahrnimmt. Die Metropolitanräume Basel und Zürich bilden zusammen den Gateway nördliche Schweiz bei den vier Verkehrsträgern Luft, Wasser, Schiene und Strasse, sowohl für den Import und Export von Gütern wie auch für den internationalen Personenverkehr. Die Anteile des Gateway nördliche Schweiz am gesamten Gateway Schweiz sind dabei beachtlich: Wasser 100%, Luft 70%, Schiene und Strasse ca. 65% (Schätzung; ohne Landesgrenzen übergreifenden Regionalverkehr).

Die prognostizierte wirtschaftliche Entwicklung der Metropolitanräume Basel und Zürich und der gesamten Schweiz entsprechen den Vorstellungen von Bund (Raumkonzept Schweiz) und Kantonen und hat zur Folge, dass die Nachfrage nach Güter- und Personentransporten in den kommenden Jahren weiter deutlich zunehmen wird.

Daraus ergibt sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten im Gateway nördliche Schweiz ein grosser Investitionsbedarf in die Infrastruktur für den Luft-, Wasser-, Schienen- und Strassenverkehr. Der Gateway nördliche Schweiz kann nur mit diesen Ausbauten seine Aufgabe zum Wohle der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft auch in Zukunft erfüllen.

Um den Entscheidungsträgern in Bund und Kantonen die zentrale volkswirtschaftliche Bedeutung des Gateways nördliche Schweiz und die Notwendigkeit seines Ausbaus deutlich zu machen, hat metrobasel zusammen mit der Handelskammer beider Basel die Firma ProgTrans mit der Erarbeitung einer Studie zum Ist-Zustand, zu den jüngsten Entwicklungen aber auch zu den Zukunftsperspektiven und existierenden Planungsberichten zum Gateway nördliche Schweiz beauftragt. Diese Studie ist von Repräsentanten von metrobasel Partnern und weiteren Experten aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft begleitet worden. Die Arbeit von ProgTrans bildet den ersten Teil der vorliegenden metrobasel studie und war auch Basis der daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen, die im Rahmen des von metrobasel organisierten Parlamentariergesprächs II/2011 in Olten Bundesparlamentarierinnen und Bundesparlamentariern aus den Verkehrskommissionen des Ständerates und des Nationalrates sowie Vertretern von Regierungen von Kantonen aus den Metropolitanräumen Basel und Zürich zur Diskussion gestellt wurden.

Im Rahmen des Oltner Gesprächs hat sich zwischen den Verkehrsdirektoren der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Zürich ein weitgehender Konsens in zentralen Fragen des Erhalts und des Ausbaus der globalen Wettbewerbsfähigkeit des Gateway nördliche Schweiz ergeben, der die Basis des zweiten Teils der vorliegenden Studie bildet, d.h. die rund vierzehn Handlungsempfehlungen, die den sogenannten „Oltner Konsens zur Verkehrspolitik“ ausmachen.

Dieser „Oltner Konsens zur Verkehrspolitik“ versteht sich als Input in die Entwicklung einer ganzheitlichen Gateway-Strategie für die Schweiz.

Inhaltsverzeichnis

TEIL I: GATEWAY NÖRDLICHE SCHWEIZ: EINE BESTANDSAUFNAHME	2
1. Was ist der „Gateway nördliche Schweiz“?.....	2
Abbildung 1: Geographische Übersicht des Gateway nördliche Schweiz.....	2
2. Die Kantone des „Gateway nördliche Schweiz“ haben wirtschaftlich eine hervorgehobene Stellung.....	3
Abbildung 2: Sozioökonomische Kenndaten der Schweiz und des Gateways.....	3
Abbildung 3: Einfuhren des Gateways nördliche Schweiz und der übrigen Schweiz in Mio. CHF 1995 bis 2010.....	4
Abbildung 4: Ausfuhren des Gateways nördliche Schweiz und der übrigen Kantone in Mio. CHF 1995 bis 2010.....	4
3. Der Güterverkehr als Begleiter unseres Wohlstands.....	5
Abbildung 5: Anteile der schweizerischen Importmengen nach Übertrittregionen in 2009.....	6
Abbildung 6: Anteile der schweizerischen Exportmengen nach Übertrittregionen in 2009.....	7
Abbildung 7: Containerumschlag der schweizerischen Rheinhäfen 1995 bis 2010.....	8
Abbildung 8: Schienengüterverkehr im Transit durch die Schweiz.....	9
Abbildung 9: Strassengüterverkehr im Transit durch die Schweiz.....	10
Tabelle 1: Güterverkehr der Gateway-Kantone und der gesamten Schweiz 2009 in Mio. Tonnen.....	11
4. Im Personenverkehr sind wir besonders auf funktionierende Gateways angewiesen.....	11
Abbildung 10: Jahresverkehr einreisender Personenwagen nach Übertrittsregionen 2007.....	12
Abbildung 11: Grenzüberschreitender Schienenpersonenfernverkehr nach Übertrittsregionen 2007.....	13
Abbildung 12: Passagieraufkommen der Schweizerischen Flughäfen und der Gateway-Flughäfen 1995 bis 2010.....	14
5. Bestehende und zukünftige Kapazitätsengpässe.....	14
Abbildung 13: Nationalstrassennetz, Engpässe und derzeitige Planungen.....	15
Abbildung 14: Kapazitätsengpässe auf der Schiene 2030 und derzeitige Investitionsplanungen.....	16
6. Wohin entwickelt sich der Verkehr – Ein Ausblick.....	16
Tabelle 2: Trendentwicklungen im Schweizer im Güter- und Personenverkehr bis 2030.....	17
TEIL II: OLTNER KONSENS ZUR VERKEHRSPOLITIK	18

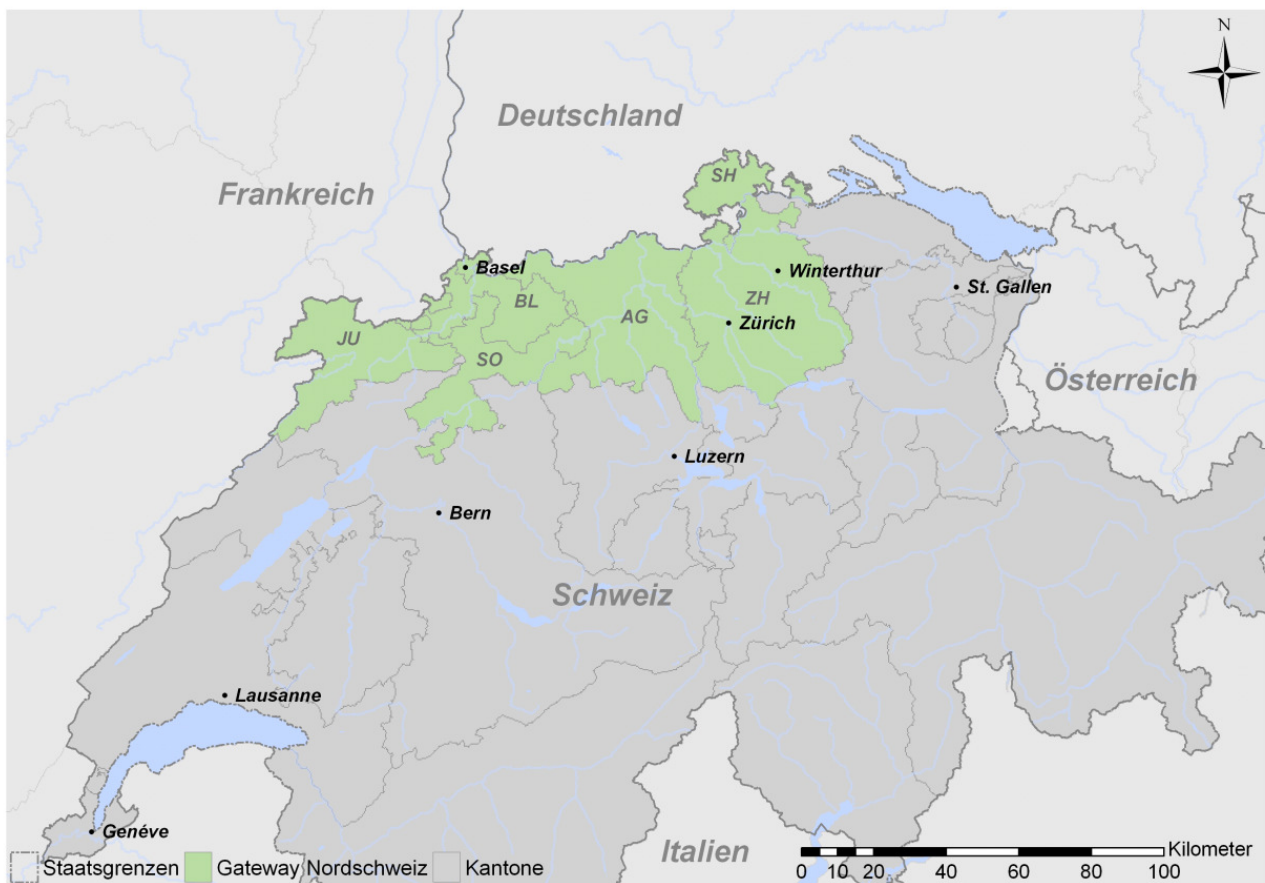
TEIL I: GATEWAY NÖRDLICHE SCHWEIZ: EINE BESTANDSAUFNAHME

1. Was ist der „Gateway nördliche Schweiz“?

Ein Gateway ist ein logistischer Verknüpfungspunkt im Verkehr, hier vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Schweiz, den nördlichen Nachbarländern, der gesamten EU und der Welt. Der „Gateway nördliche Schweiz“ besteht aus mehreren Verkehrsinfrastrukturen und Umschlagsanlagen, über welche die Kantone und die gesamte Schweiz erschlossen werden. Die Infrastrukturen des Gateways stellen sicher, dass die Schweiz in geeigneter Weise mit Personen- und Güterströmen „versorgt“ wird. Des Weiteren beanspruchen lang laufende Gütertransitverkehre die Infrastrukturen vor allem auf der schweizerischen Nord-Süd Achse – zwangsläufig ist der Gateway als Einfall- bzw. Ausfallstor dieser Güterströme daher von enormer nationaler als auch internationaler Bedeutung.

Insbesondere mit den Flughäfen in Basel und Zürich sowie den Schweizerischen Rheinhäfen, welche im nationalen Kontext sogenannte „Unique Selling Points“ (USP) darstellen, übernimmt der Gateway nördliche Schweiz zusätzlich wichtige nationale Verkehrs- und Versorgungsfunktionen.

Abbildung 1: Geographische Übersicht des Gateway nördliche Schweiz



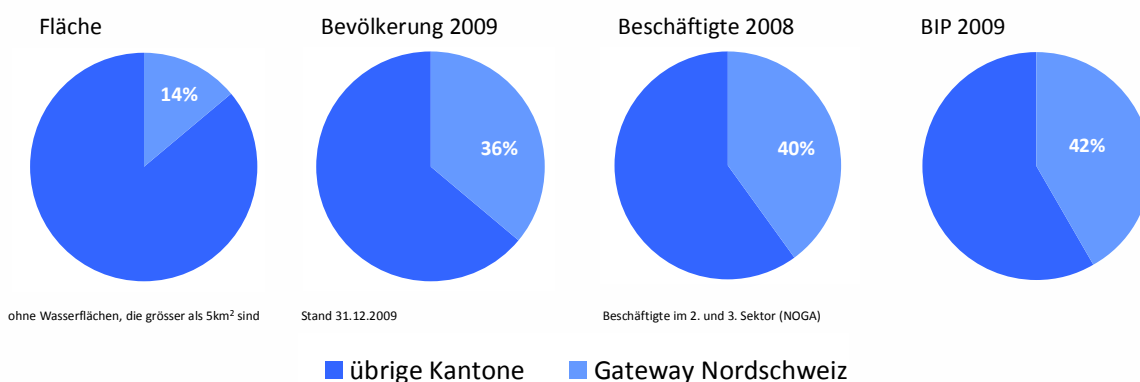
Quelle: ProgTrans AG

In den folgenden Analysen wird der „Gateway nördliche Schweiz“ auch als die sieben Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura, Schaffhausen, Solothurn und Zürich verstanden (Abb. 1).

2. Die Kantone des „Gateway nördliche Schweiz“ haben wirtschaftlich eine hervorgehobene Stellung

Die Nordschweiz ist nicht nur verkehrlich bedeutsam, sondern sie leistet auch für die gesamte Volkswirtschaft einen überproportionalen Beitrag. Auf die sieben Kantone entfallen 14 % der Fläche der Schweiz, zugleich waren diese im Jahr 2009 für 36 % der Schweizer Bevölkerung Wohnortkantone. 40 % aller Beschäftigten in der Schweiz haben hier ihren Arbeitsplatz (2008), die 2009 42 % der nationalen Wirtschaftsleistung produziert haben. Durch diese Zahlen wird einmal mehr deutlich, wie bedeutsam dieser Raum für die Schweiz insgesamt ist.

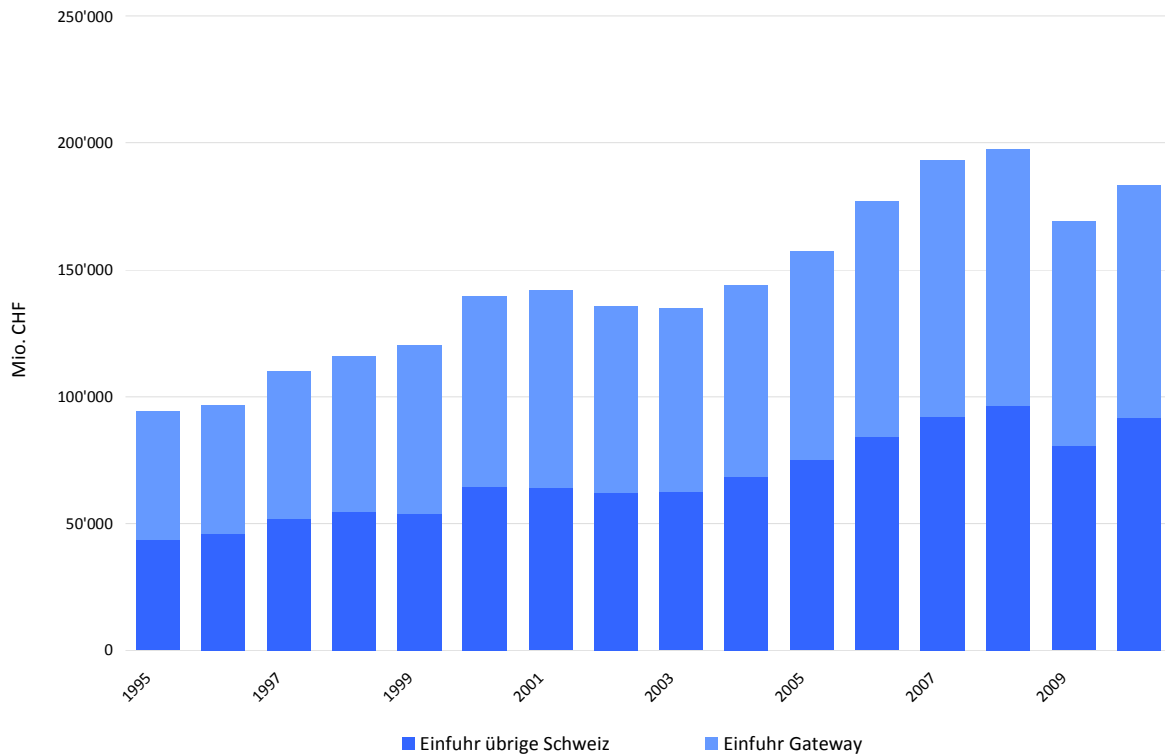
Abbildung 2: Sozioökonomische Kenndaten der Schweiz und des Gateways



Quelle: ProgTrans AG, basierend auf Bundesamt für Statistik (BFS), BAK Basel Economics AG

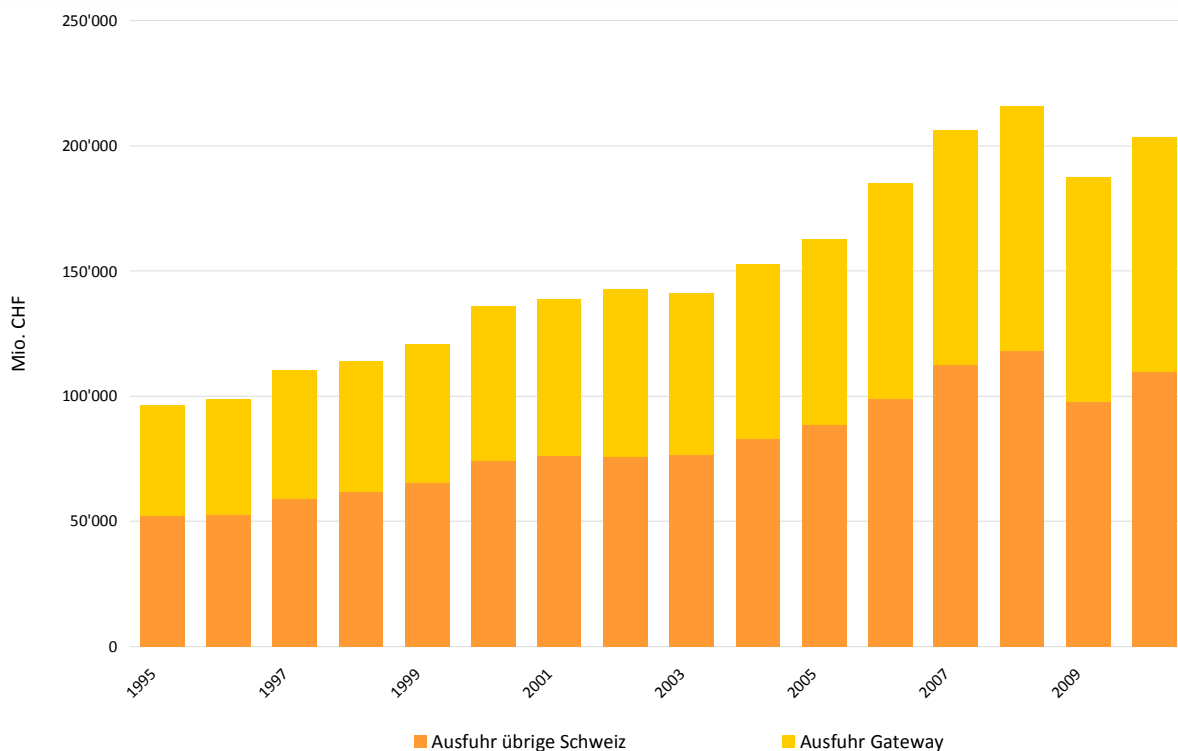
Ein wesentliches Merkmal der Wirtschaft in den sieben Kantonen ist ihre starke Aussenhandelsorientierung. An dem seit Jahren kontinuierlich wachsenden Schweizer Aussenhandel hat die Nordschweiz einen massgeblichen Anteil: Im Jahr 2009 hatten 52 % aller Einfuhren und 48 % aller Ausfuhren (gemessen in Schweizer Franken; siehe Abbildungen 2 und 3) ihren Bestimmungs- oder Ausgangsort in einem der sieben Kantone. Im Jahr 2008, vor der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise, addierte sich der diesen Kantonen zurechenbare Im- und Export auf über 200 Mrd. CHF.

Abbildung 3: Einfuhren des Gateways nördliche Schweiz und der übrigen Schweiz in Mio. CHF 1995 bis 2010



Quelle: ProgTrans AG, basierend auf Eidgenössische Zollverwaltung (EZV), Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)

Abbildung 4: Ausfuhren des Gateways nördliche Schweiz und der übrigen Schweiz in Mio. CHF 1995 bis 2010



Quelle: ProgTrans AG, basierend auf Eidgenössische Zollverwaltung (EZV), Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)

Für die wachsende Aussenhandelsabhängigkeit der Schweiz ist es von allerhöchster Bedeutung, dass die Verkehrsinfrastrukturen mit dem benachbarten Ausland leistungsfähig bleiben und nicht zum Engpass für die Schweizer Wirtschaft werden.

Im Gateway nördliche Schweiz gibt es Branchen des sekundären und tertiären Sektors, die nicht nur zur Wertschöpfung der Region, sondern wirtschaftlich weit in die Schweiz hinein strahlen. Hierzu zählen die Life Sciences, der Finanzsektor, der Tourismussektor und auch der Detailhandel. Speziell diese Branchen sollten geeignete verkehrliche Rahmenbedingungen vorfinden. So können diese Unternehmen ihre hohe Leistungsfähigkeit und ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit weiterhin beibehalten.

Besonders der Tourismussektor hängt – neben anderen Faktoren wie der Wechselkurs des Franken - von der verkehrlichen Erreichbarkeit im internationalen Massstab ab. Hier nehmen die Flughäfen in Basel und Zürich sowie die Hochgeschwindigkeitsverbindungen mit dem angrenzenden Ausland eine Schlüsselfunktion ein. Das moderne Verkehrssystem innerhalb der Schweiz – ob öffentlicher Verkehr oder Strassenverkehr – ermöglicht, dass die einzelnen Tourismusregionen zügig und verlässlich erreicht werden.

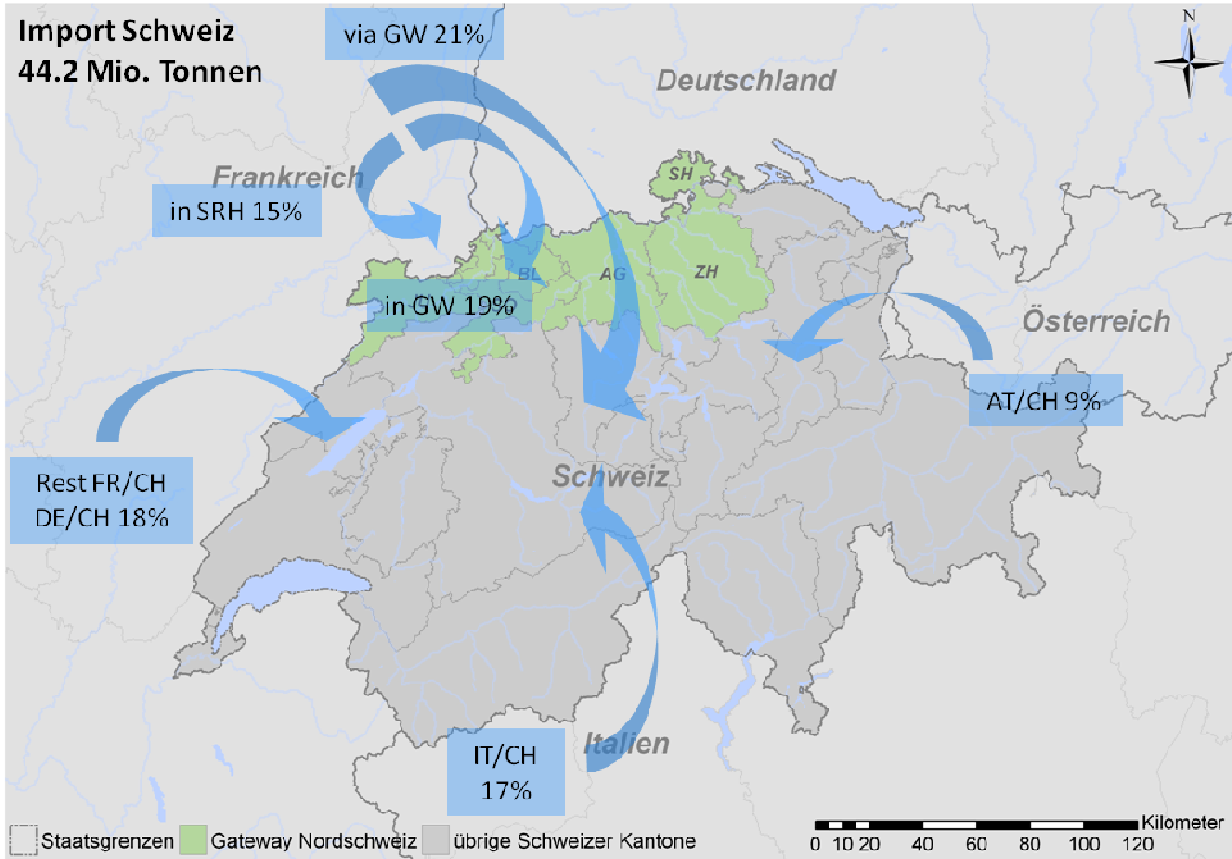
3. Der Güterverkehr als Begleiter unseres Wohlstands

Aussenhandel kann nur funktionieren, wenn es geeignete Verkehrsinfrastrukturen, Transportunternehmen und logistische Dienstleister gibt. Diese Rolle fällt den Kantonen des Gateways nördliche Schweiz zu – in ihrem eigenen, vor allem aber im Interesse der gesamten Schweiz. Hier verlaufen nicht nur die wesentlichen Landverkehrswege ins benachbarte Deutschland und Frankreich, sondern mit den Schweizerischen Rheinhäfen wird die Einfuhr mit Massengütern, vor allem mit Treibstoffen, sichergestellt. Die Flughäfen Basel und Zürich sind die nationalen Gateways für unsere Luftfracht in alle Welt.

Die wesentlichen Warenströme im Im- und Export können den beiden Abbildung 5 und Abbildung 6 entnommen werden:

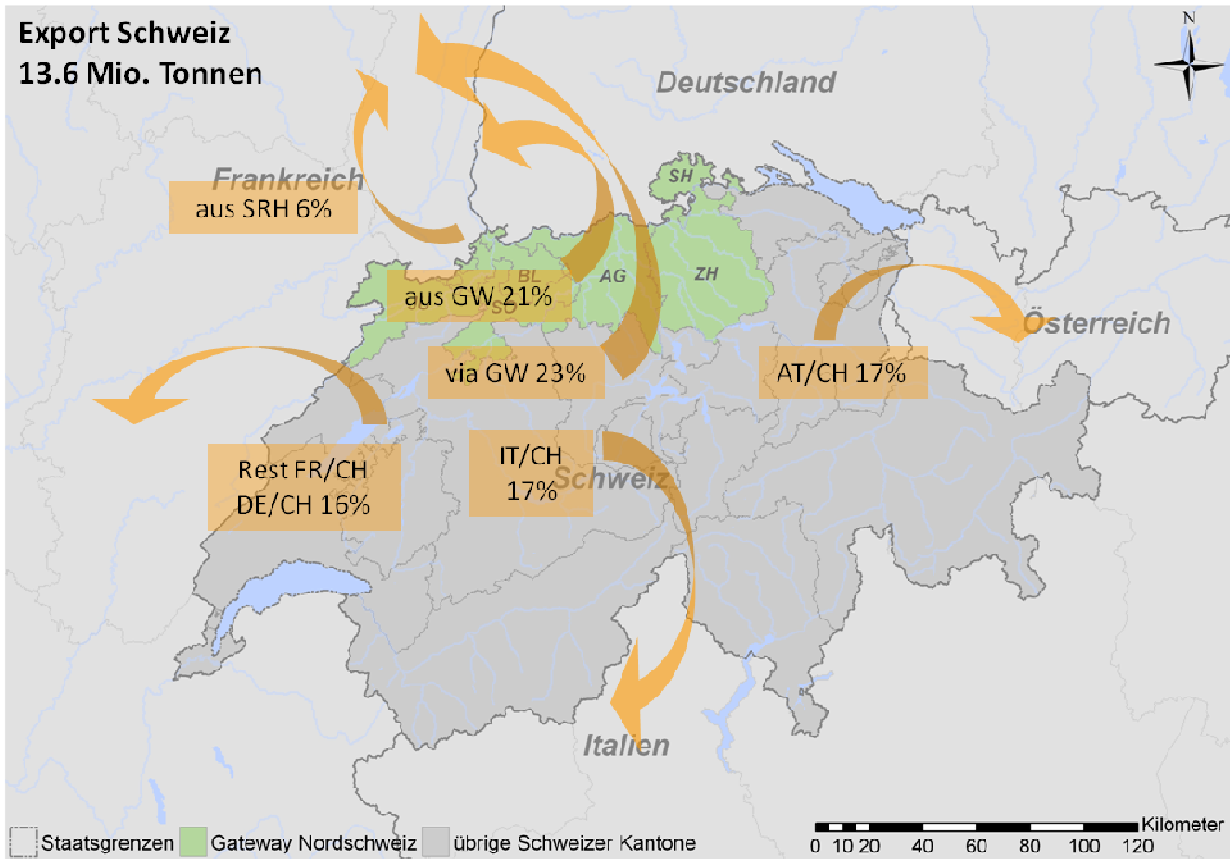
- Von den 44.2 Mio. Tonnen, welche die Schweiz 2009 importiert hatte, kamen 55 % über die Kantone des Gateway nördliche Schweiz ins Land, ein Grossteil hatte ihren Bestimmungsort in anderen Kantonen
- Von den 13.6 Mio. Tonnen, die 2009 exportiert wurden, verliess die Hälfte das Land über die Gateway-Kantone

Abbildung 5: Anteile der schweizerischen Importmengen nach Übertrittregionen 2009



Quelle: Protrans AG auf Basis Eidgenössische Zollverwaltung, Schweizerische Rheinhäfen (SRH); Anmerkung: Mengenangaben ohne Flughäfen und innerschweizerische Zollanlagen

Abbildung 6: Anteile der schweizerischen Exportmengen nach Übertrittsregionen 2009

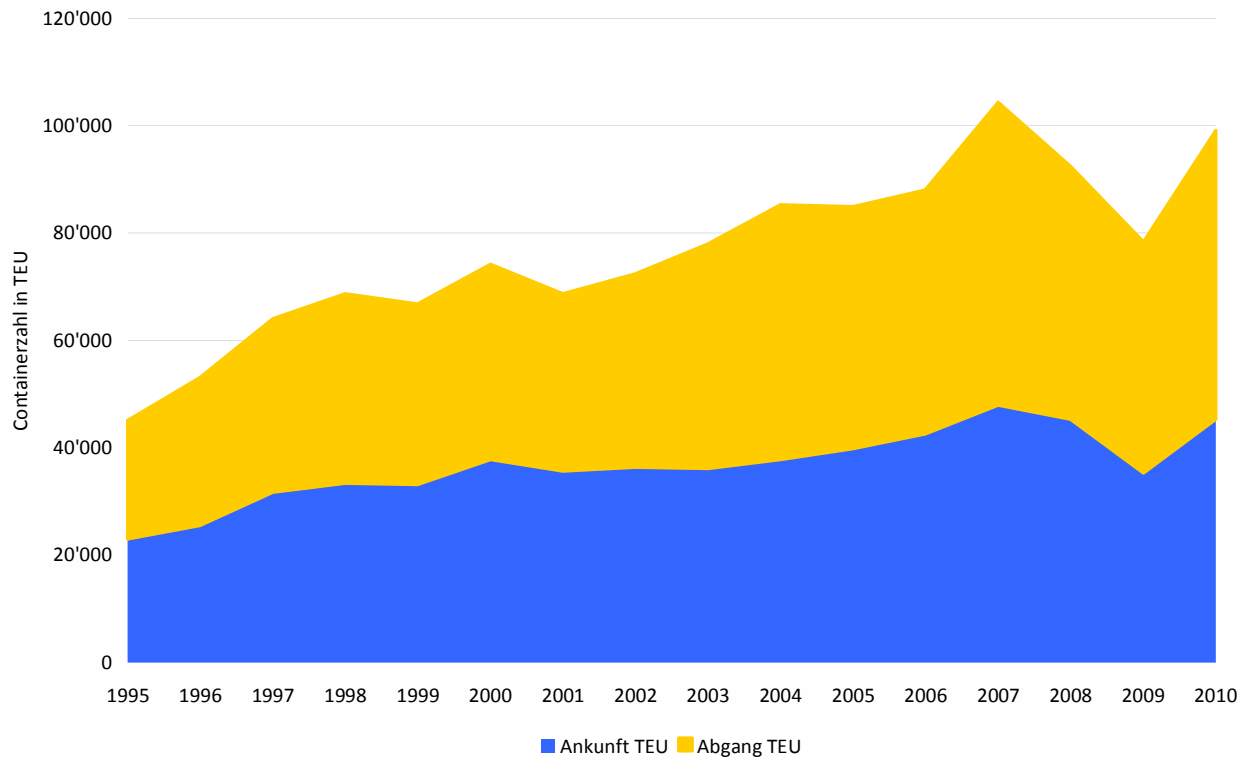


Quelle: Protrans AG basierend auf Eidgenössische Zollverwaltung, Schweizerische Rheinhäfen (SRH); Anmerkung: Mengenangaben ohne Flughäfen und innerschweizerische Zollanlagen

Im- und Export werden – gemessen an den transportierten Mengen – überwiegend auf der Schiene und Strasse abgewickelt. Die wichtigsten Infrastrukturen sind für die Schiene die umfangreichen Eisenbahnanlagen am Knoten Basel und für die Strasse die Autobahnübergänge auf der elsässischen Seite sowie die Grenzübergänge mit Deutschland an der A5/N2, A98/N3 und A81/N4.

Das anhaltende Wirtschaftswachstum unseres Landes ist ohne die Schweizerischen Rheinhäfen und die beiden Flughäfen in Zürich und Basel nicht denkbar. Neben den Massenguttransporten, für welche das Binnenschiff der umweltfreundlichste Verkehrsträger schlechthin ist, bewährt sich der Rhein immer mehr als zuverlässiger Transportkorridor für den Containerverkehr zu und von den Seehäfen an der Nordsee. Transportzeiten und Preise sind für viele Verlagerer eine Alternative zur Bahn oder zur Strasse. So nahm der Containerumschlag der Schweizerischen Rheinhäfen in den letzten eineinhalb Jahrzehnten bis auf den konjunkturell bedingten Einbruch in den Jahren 2008 und 2009 kontinuierlich zu (siehe Abb. 7).

Abbildung 7: Containerumschlag der schweizerischen Rheinhäfen 1995 bis 2010



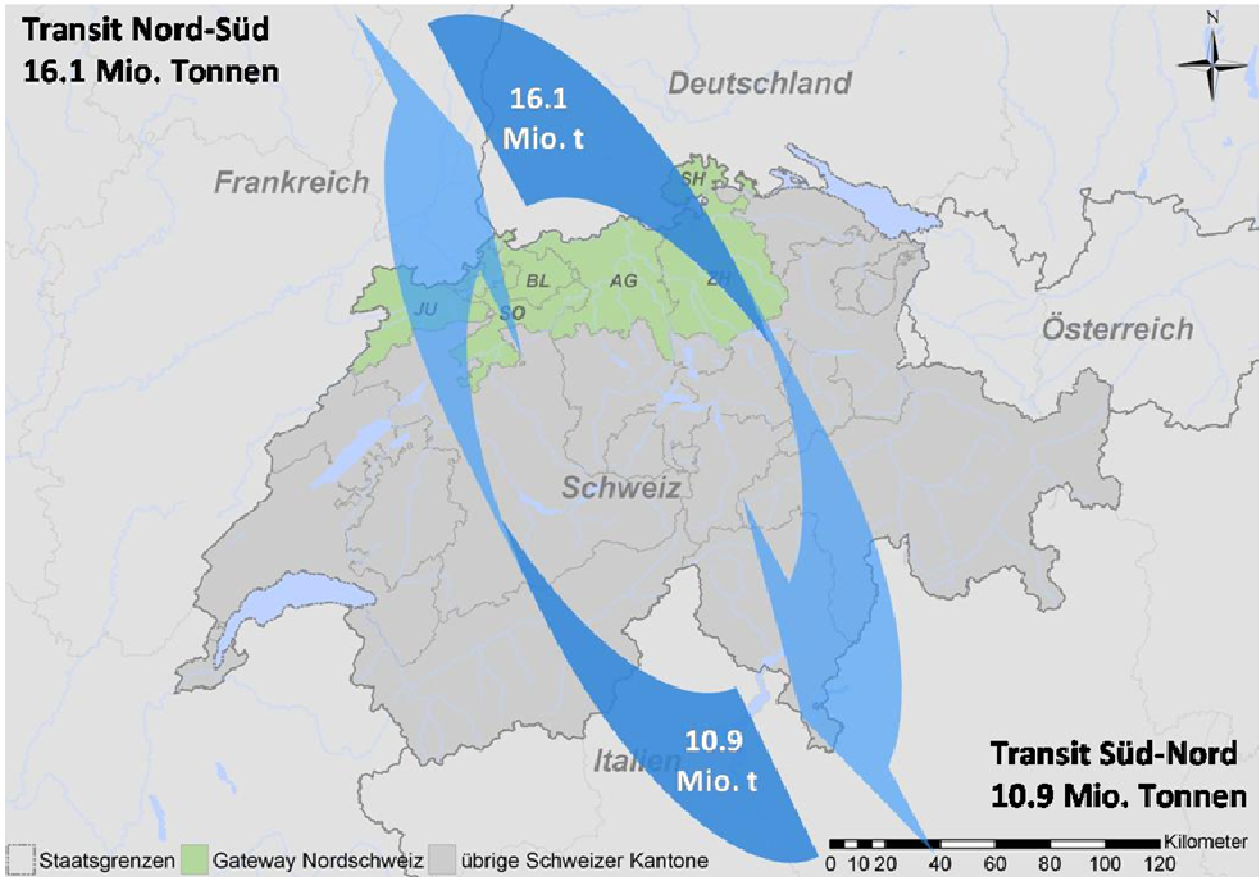
Quelle: Prograns AG basierend auf Eidgenössische Zollverwaltung, Schweizerische Rheinhäfen (SRH)

Der Containerversand stieg um knapp das 1.5 fache, die Empfangsmenge verdoppelte sich im gleichen Zeitraum. Nicht zuletzt wird das Wachstum von der Entwicklung der ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) bzw. Westhäfen abhängen. Derzeitige Prognosen für die Umschlagsentwicklung gehen von einem sehr starken Umschlagswachstum, vor allem im Containeraufkommen aus (Ausbau Maasvlakte II, Erhöhung des Modal-Split-Anteils der Binnenschifffahrt im Containerhinterlandverkehr). Diese Entwicklung wird in gewissem Grade auch in den Schweizerischen Rheinhäfen bemerkbar sein. Für den Containerverkehr wird deshalb ein weiteres Wachstum erwartet. Aufgrund dessen wird dem neu zu errichtenden „Containerterminal Basel-Nord“, welches direkt am europäischen Bahnkorridor Rotterdam – Genua liegt, und dem „Gateway Limmattal“ eine hohe Bedeutung beigegeben.

Aber auch die Luftfrachtangebote an den Flughäfen Basel und Zürich schaffen wichtige Verbindungen in die gesamte Welt: Jeder 4. Franken im Gesamtexport, jeder 10. Franken im Gesamtimport hängt an der Luftfracht – mit steigender Tendenz. An den Flughäfen Basel und Zürich werden fast 90 % des gesamten Luftfrachtaufkommens der Schweizer Flughäfen abgewickelt. Der Gateway nördliche Schweiz ist nicht nur für den Warenaustausch in Europa unverzichtbar, sondern es verbindet die Schweiz mit unserer globalisierten Welt.

Zusätzlich zu den Güterverkehren, die im eigenen Land verbleiben, wickeln die Kantone des Gateways nördliche Schweiz den Transitverkehr auf der Schiene (siehe Abbildung 8), aber auch auf der Strasse (siehe Abbildung 9) ab. Dies bedeutet nochmals zusätzlichen Güterverkehr, der zwar geeignete Infrastrukturen erfordert, wirtschaftlich aber fast unbedeutend ist. Im Vergleich zu anderen Teilräumen der Schweiz wird in diesem Landesteil der Warenaustausch mit dem Ausland organisiert: Von den insgesamt 37.6 Mio. Tonnen, die auf der Schiene und der Strasse unser Land im Jahr 2010 querten, wurde mit 34.5 Mio. Tonnen der ganz überwiegende Teil in den Gateway-Kantonen abgefertigt.

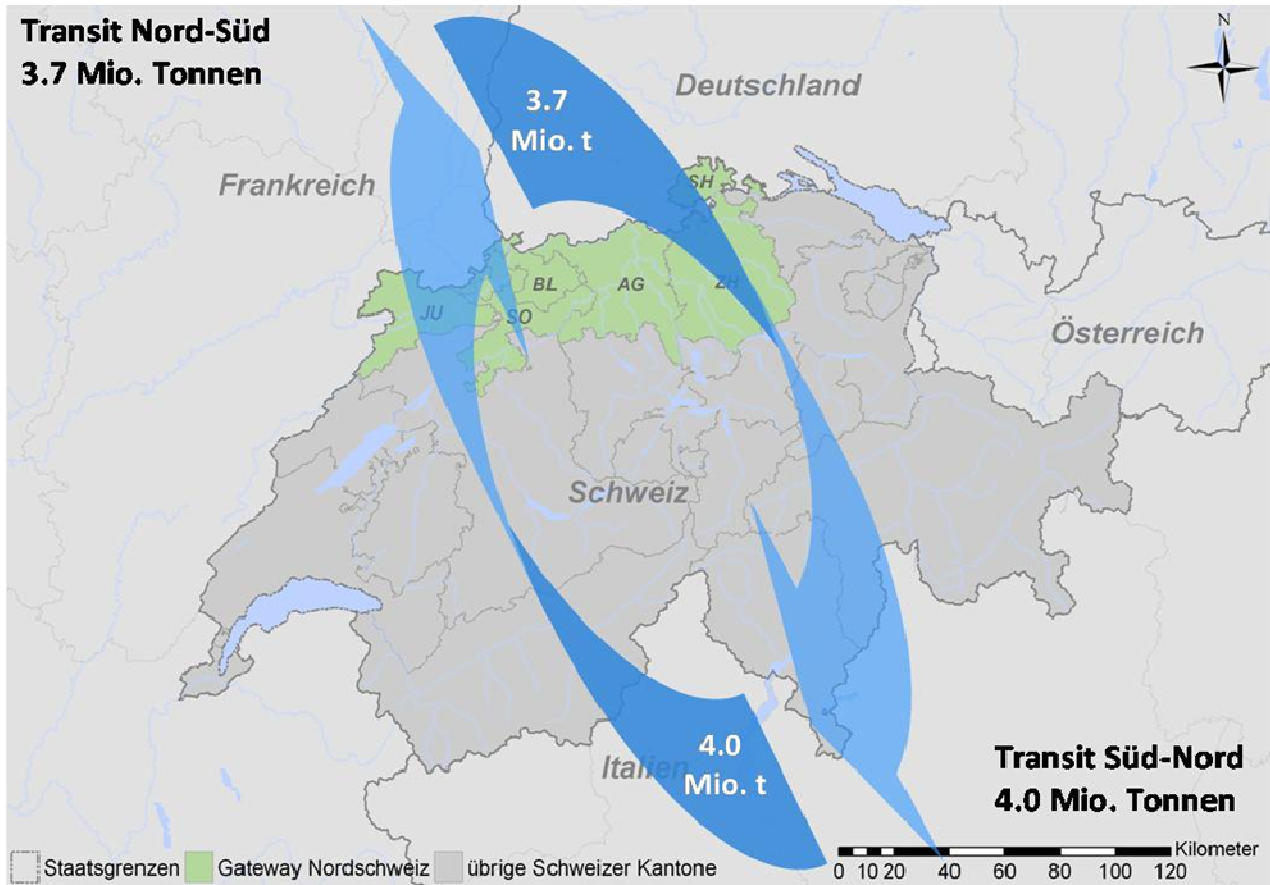
Abbildung 8: Schienengüterverkehr im Transit durch die Schweiz



Quelle: ProgTrans AG, basierend auf Eidgenössische Zollverwaltung (EZV), Oberzolldirektion

Von den Transitverkehren auf der Schiene werden annähernd 96 % über den Gateway nördliche Schweiz abgewickelt; etwa das gleiche Volumen tritt an der Grenze nach Italien im Kanton Tessin auf. Der entsprechende Wert für die Strasse liegt, unter Zugrundlegung einer deutlich geringeren Gesamtgütermenge von insgesamt 9.4 Mio. Tonnen bei ca. 80 %. Die Transitverkehre in der Schweiz sind ganz überwiegend Nord-Süd-Verkehre und der Gateway nördliche Schweiz ist hierbei ein wichtiger Grenzübergangsbereich.

Abbildung 9: Strassengüterverkehr im Transit durch die Schweiz



Quelle: ProgTrans AG, basierend auf Eidgenössische Zollverwaltung (EZV), Oberzolldirektion

In einer Gesamtbetrachtung werden 67 % der Schweizer Verkehre auf Schiene und Strasse, 91 % der Luftfracht und 100 % der Binnenwasserstrassenverkehre über den Gateway nördliche Schweiz transportiert (Tabelle 1). Es gibt keine Anzeichen, dass sich an der hervorgehobenen Stellung dieses Landesteils für den Verkehr etwas grundlegend ändern wird. Es wird eher das Gegenteil der Fall sein, zumal dann, wenn Bevölkerung und Wirtschaft in der Schweiz weiter wachsen sollten.

Tabelle 1: Güterverkehr der Gateway-Kantone und der gesamten Schweiz 2009 in Mio. Tonnen

Schweiz

	Schiene	Strasse	Binnenwasserstrasse	Luft
Import	37.5		6.7	0.3
Export	12.8		0.8	
Transit	28.2	9.4	-	
Summe	87.9		7.5	0.3

Gateway nördliche Schweiz

	Schiene	Strasse	Binnenwasserstrasse	Luft
Import	18.0		6.7	0.3
Export	6.1		0.8	
Transit	27.0	7.5	-	
Summe	58.6		7.5	0.3
Anteil Gateway an gesamter Schweiz	67%		100%	91%

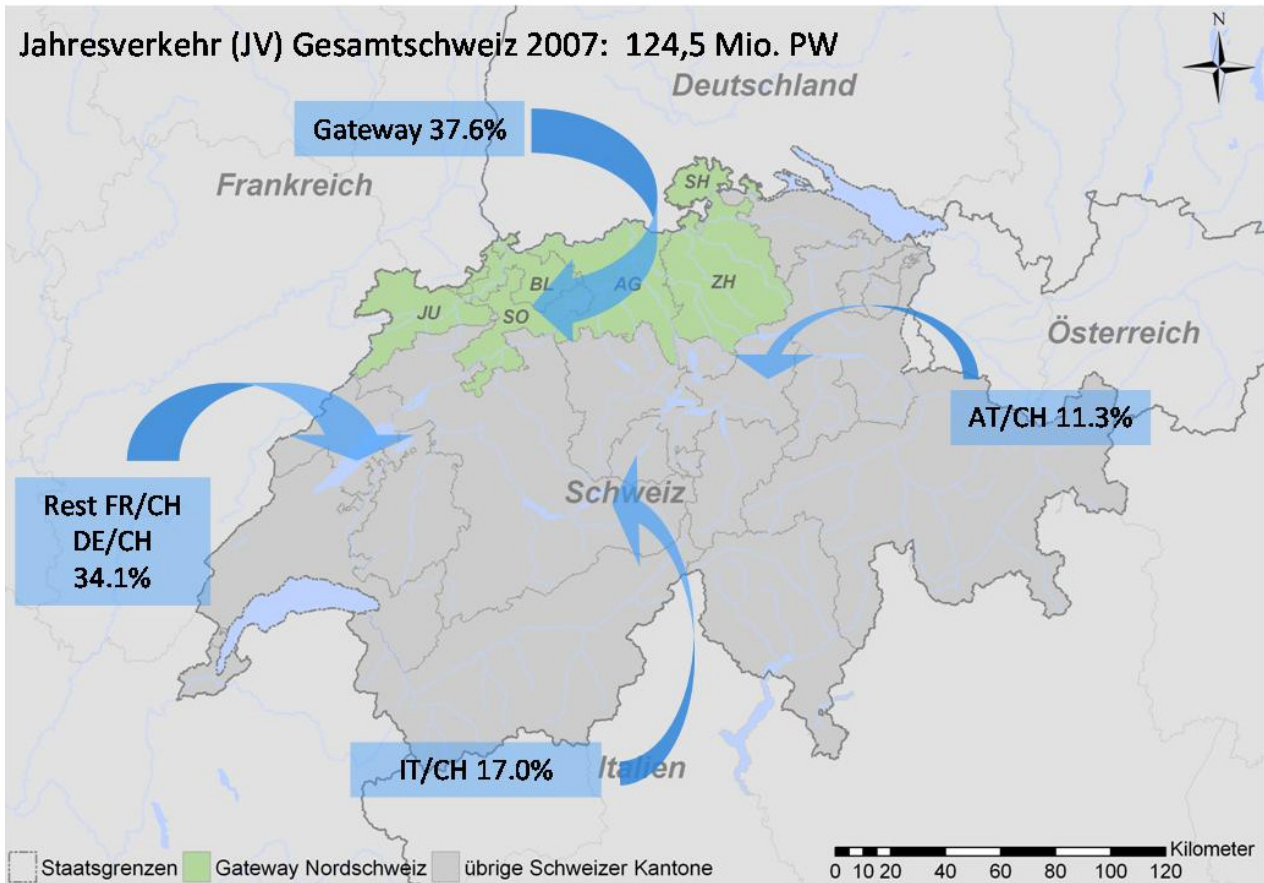
Quelle: Prograns AG basierend auf Eidgenössische Zollverwaltung EZV, Schweizerische Rheinhäfen, Bundesamt für Statistik (BFS); Anmerkungen: In diesen Angaben wurden Mengen, die keiner Grenzübertrittsstelle zugeordnet werden können (innerschweizerische Zollämter), nicht berücksichtigt

Insgesamt wird deutlich, welche herausragende Bedeutung der Gateway nördliche Schweiz für den nationalen wie internationalen Güterverkehr und letztlich auch für die Schweiz insgesamt hat. Ein funktionierendes Güterverkehrssystem, das auch den künftigen Anforderungen gerecht wird, ist eine unerlässliche Voraussetzung dafür.

4. Im Personenverkehr sind wir besonders auf funktionierende Gateways angewiesen

Aufgrund ihrer Grösse, aber auch aufgrund der Lage einiger wirtschaftlich bedeutender Regionen der Schweiz in Grenznähe ist unser Land auch auf moderne und leistungsfähige Verkehrssysteme im grenzquerenden Personenverkehr angewiesen. Gemessen in absoluten Mengen findet der Personenverkehr überwiegend im Personenwagen (PW) statt, der sich - anders als der Güterverkehr - auf eine Vielzahl von Grenzübertrittsstellen verteilt. Immerhin addieren sich auf die Gateway-Übertrittsstellen rund 40 % der ca. 125 Mio. ein- und ausfahrender PW im Jahr 2007, hauptsächlich im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Ein reibungsloser Grenzübertritt, zu dem geeignete Verkehrsinfrastrukturen einen zentralen Beitrag leisten, ist für die Bewohner der Schweiz wie auch für Besucher in mehrfacher Hinsicht wichtig.

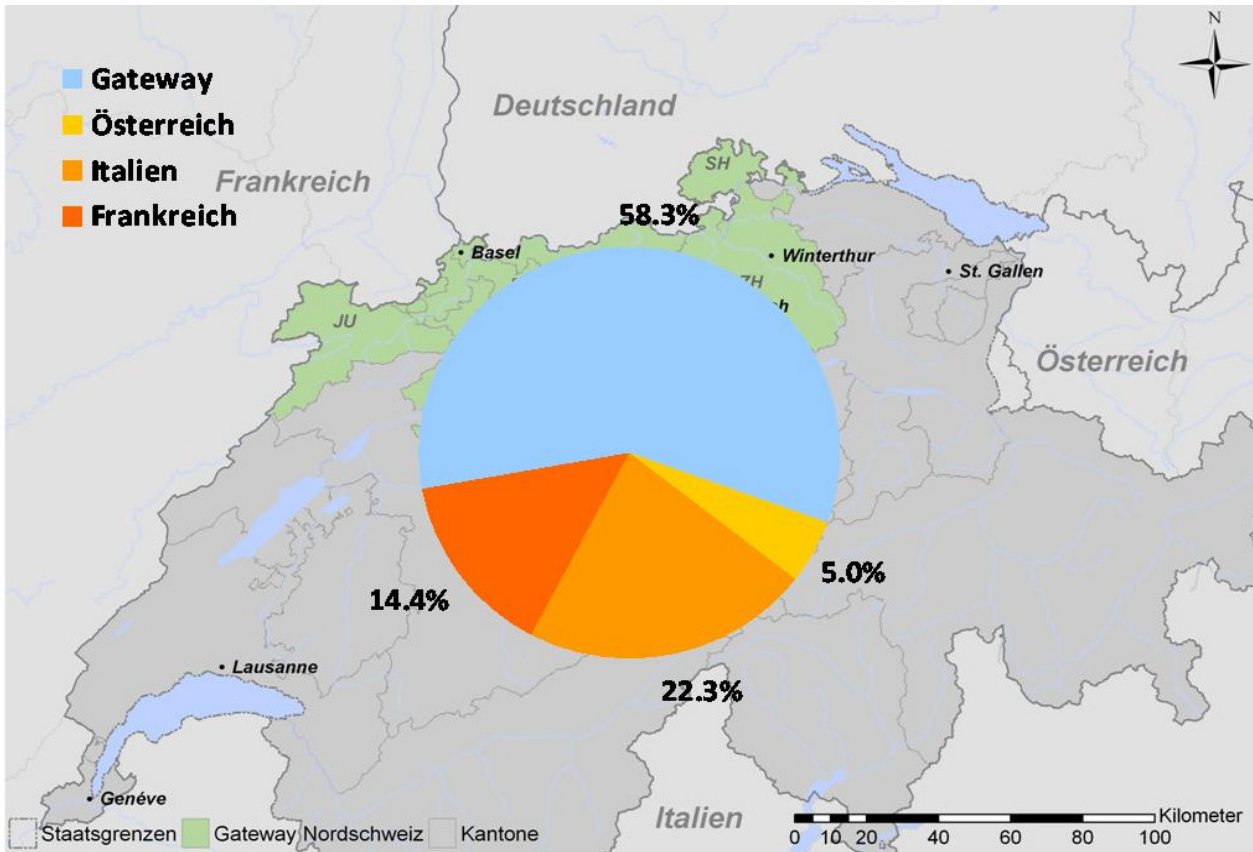
Abbildung 10: Jahresverkehr einreisender Personenwagen nach Übertrittsregionen 2007



Quelle: Protrans AG basierend auf Bundesamt für Statistik (BFS): Grenzüberschreitender Personenverkehr (GQPV) 2007

Erhebungen im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr belegen, dass knapp 60 % der Reisenden über den Gateway in oder aus der Schweiz ein- oder ausreisen. Grenzübertreite an anderen Landesgrenzen sind daher anteilig weitaus unbedeutender. Dies zeigt einmal mehr, dass die bestehenden Infrastrukturen und Schienenverkehrsangebote im Gateway nördliche Schweiz stark nachgefragt und beansprucht werden (Abbildung 11).

Abbildung 11: Grenzüberschreitender Schienenpersonenfernverkehr nach Übertrittsregionen 2007



Quelle: Progrtrans basierend auf Bundesamt für Statistik BFS; Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2007 (A+GQPV07); N=46'979/Tag

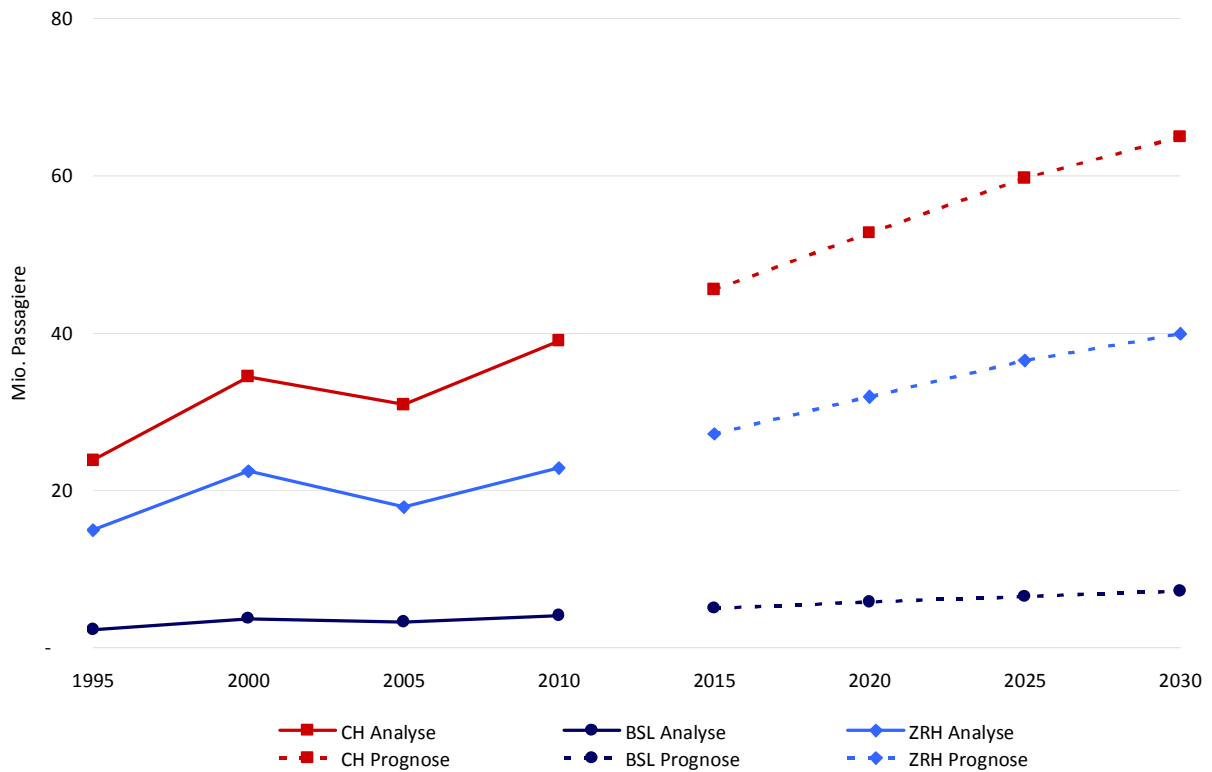
Der Passagierverkehr, der über die Flughäfen Basel und Zürich abgewickelt wird, nutzt der gesamten Schweiz. Es sind Geschäftsreisende – Entscheidungsträger der Schweizer Wirtschaft – sowie Besucher aus dem Ausland, aber auch Touristen, die mit ihrem Aufenthalt Beschäftigung und Wertschöpfung im Inland auslösen.

Seit 1995 hat der Personenluftverkehr der Schweiz um insgesamt 64 % zugenommen. Von insgesamt 39 Mio. Passagieren (ohne Transitpassagiere) im Jahr 2010 reisten knapp 70 % über die beiden Gateway-Flughäfen. Der Flughafen Zürich, welcher mit jährlich rund 23 Mio. Passagieren der grösste Flughafen der Schweiz ist, spielt nicht nur für die Bedienung der unmittelbaren Nachfrage des Gateways eine bedeutende Rolle – im Jahr 2008 stammten rund 45 % der Passagiere aus Regionen, die nicht dem Gateway zugerechnet werden.

Bis zum Jahr 2030 wird der Passagierverkehr an allen drei Landesflughäfen weiter ansteigen, und zwar um durchschnittlich 66 %. Am Flughafen Zürich und Basel wird das Wachstum mit je rund 75 % über dem Durchschnitt liegen. Dies ist ein weiteres Indiz für die starke Stellung des Gateways nördliche Schweiz (Abbildung 12).

Dass die Flughäfen des Gateways auch einen hohen wirtschaftlichen Nutzen stiften, indem sie rund 4 % zum schweizerischen Bruttoinlandsprodukt beisteuern, sei auch noch erwähnt.

Abbildung 12: Passagieraufkommen der Schweizerischen Flughäfen und der Gateway-Flughäfen 1995 bis 2010

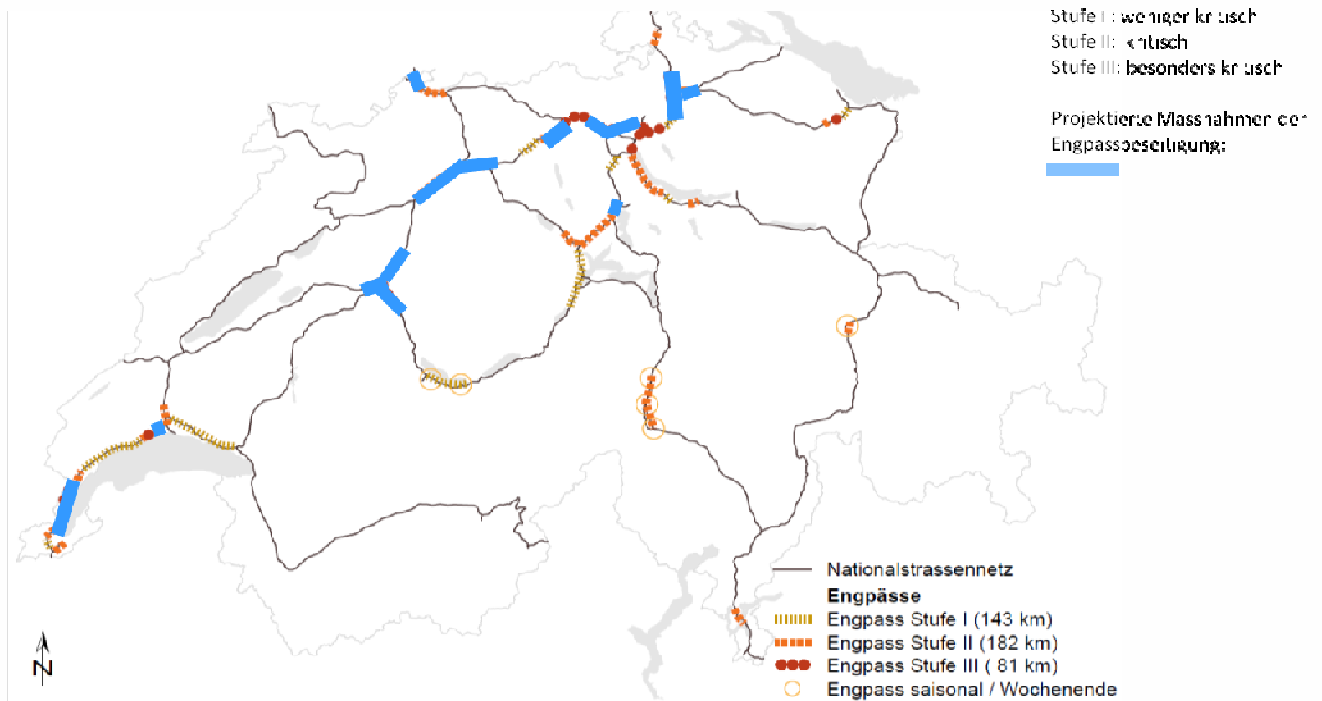


Quelle: Bundesamt für Statistik BFS - Luftverkehrsstatistik; Intraplan Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030, Berichtsstand 2005 ergänzt um aktuelle BFS Daten

5. Bestehende und zukünftige Kapazitätsengpässe

Infrastrukturelle Kapazitätsengpässe im Gateway nördliche Schweiz können nicht nur den Lokalverkehr beeinträchtigen, sondern tangieren auch den internationalen Personen- und Warenaustausch. Die Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Strassen- und Schienennetz auf regionaler Ebene ist deshalb von nationalem Interesse. Jedoch zeigt sich z.B. für das schweizerische Nationalstrassennetz, dass nicht alle Engpässe mit der höchsten Priorität in den zukünftigen Planungen enthalten sind. Vielmehr wird deutlich (siehe Abbildung 13), dass vor allem im Gateway nördliche Schweiz einige Engpässe nicht vordringlich behoben werden sollen, wie dies z.B. im Raum Zürich zu erkennen ist.

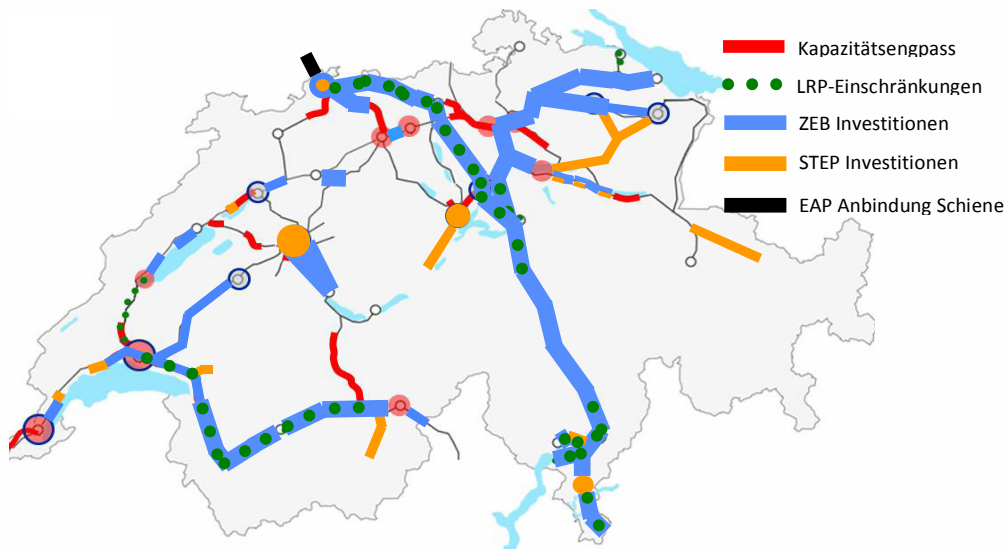
Abbildung 13: Nationalstrassennetz, Engpässe und derzeitige Planungen



Quelle: ProgTrans AG, basierend auf Bundesamt für Strassen (ASTRA) (2009): Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln vom 11.11.2009; UVEK 2010; Faktenblatt Kapazitätsengpässe im Nationalstrassen und Schienennetz

Ähnlich stellt sich die Situation für das schweizerische Schienennetz (2030) dar. Die künftigen Investitionen nach ZEB und FABI-STEP (2025) decken nicht alle Streckenabschnitte und Knotenpunkte ab, die Kapazitätsengpässe und Einschränkungen aufweisen (siehe Abbildung 14). Absehbare Engpässe an einigen Netzabschnitten der Regionen Basel, Aargau und Zürich werden danach vorerst nicht behoben.

Abbildung 14: Kapazitätsengpässe auf der Schiene 2030 und derzeitige Investitionsplanungen



Anmerkung: LRP = Lichttraumprofil

Quelle: ProgTrans AG, basierend auf Bundesamt für Verkehr (BAV), Schweizerische Bundesbahnen (SBB) (2010): Information zum Stand der Bearbeitung Bahn 2030; BAV (2011) Erläuternder Bericht FABI; SBB Informationen

6. Wohin entwickelt sich der Verkehr – Ein Ausblick

Die starke Konzentration von Verkehrsinfrastruktur und Verkehr in den Gateway-Kantonen unterscheidet die nördliche Schweiz von den übrigen Landesteilen. Verkehr, vor allem der zu bewältigende Güterverkehr beansprucht Flächen, die anderen Nutzungen dann nicht mehr zur Verfügung stehen. Hierfür braucht es eine vorausschauende Planung, um die Nutzungskonflikte und negativen Auswirkungen auf die Umwelt so verträglich wie möglich zu gestalten.

Diese ohnehin schon herausfordernde Aufgabe wird noch einmal erschwert, weil sich nach den derzeit vorhandenen Verkehrsprognosen besonders im Güterverkehr weitere Verkehrszuwächse für die Schweiz abzeichnen. Auch ohne eine detaillierte Analyse ist davon auszugehen, dass ein Grossteil dieses Zuwachses auf die Gateway-Kantone entfallen wird. Vor allem im internationalen Güterverkehr ist der Anstieg des Verkehrs, besonders auf der Schiene, nicht aufzuhalten: Bis 2030 wird mit einem leistungsbezogenem Wachstum von 74 % gerechnet (Tabelle 2).

Ausser im Strassengüterverkehr, der gesamthaft um 34 % zunehmen wird, liegt das Wachstum bei allen anderen Verkehrsträgern teilweise bei deutlich über 60 %. Im Personenverkehr ist die zukünftige Entwicklung des Luftverkehrs mit 66 % am dynamischsten, während im motorisierten Strassenverkehr fast schon Sättigungstendenzen erkennbar werden. Anders der Schienenpersonenverkehr, der weiter zunehmen wird. Nach Prognosen der SBB (Basisjahr 2009) wird der Schienenpersonenverkehr bis 2030 um 46 % ansteigen (Tabelle 2).

Tabelle 2: Trendentwicklungen im Schweizer im Güter- und Personenverkehr bis 2030

	Güterverkehr			Personenverkehr
	national	international	gesamt	gesamt
Strassenverkehr	+26%	+50%	+34%	+9%
Schieneverkehr	+45%	+74%	+66%	+46%
Binnenschifffahrt	-	-	+60%	-
Luftverkehr	-	-	+62%	+66%

Quelle: Protrans AG, basierend auf Bundesamt für Statistik BFS; Intraplan – Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz; ProTrans AG – World Transport Report 2010/2011; SBB Personenverkehrsprognose; Anmerkungen: Schienenpersonenverkehr Basisjahr 2009, Luftverkehrsprognose ergänzt durch aktuelle Basiszahlen, Strassen-/Schieneverkehrs-/Binnenschifffahrtsprognose über Verkehrsleitungen – Luftverkehrsprognose über Aufkommen

Die Schweiz liegt in der Mitte Europas und ist wie andere ihrer Nachbarländer von Transitverkehren im besonderen Masse betroffen. Wirtschaftlich aber profitiert sie auch von ihrer Lage, trotz oder weil die Alpen an die verkehrliche Erschliessung besondere Herausforderungen stellen. Der Oberrhein als historisch alter Handelsweg ist einer der wichtigsten Wirtschafts- und Verkehrskorridore in Europa, und der Gateway nördliche Schweiz ist ein zentraler Teil davon. Ausbau und Weiterentwicklung der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen hielten in der Vergangenheit mit den wachsenden Anforderungen Schritt – und müssen es auch in der Zukunft tun. Für den Gateway nördliche Schweiz ebenso wie für die gesamte Schweiz.

TEIL II: OLTNER KONSENS ZUR VERKEHRSPOLITIK

Die Metropolitanräume Basel und Zürich bilden zusammen den Gateway nördliche Schweiz. Diese Funktion als Tor der Schweiz spielt bei den vier Verkehrsträgern Luft, Wasser, Schiene und Strasse sowohl für den Import und den Export von Gütern wie auch für den internationalen Personenverkehr eine entscheidende Rolle.

Der „Oltner Konsens zur Verkehrspolitik“ basiert auf den Ergebnissen des von metrobasel organisierten Parlamentariergesprächs II/2011 vom 16. August 2011 in Olten, im Rahmen dessen sich zwischen den Verkehrsdirektoren der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Zürich ein weitgehender Konsens in zentralen Fragen des Erhalts und des Ausbaus der globalen Wettbewerbsfähigkeit des Gateway nördliche Schweiz ergeben hat, der sich durch die im Folgenden wiedergegeben vierzehn Handlungsempfehlungen charakterisieren lässt.

Ingress

- Ein leistungsfähiger Gateway nördliche Schweiz ist für die globale Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Volkswirtschaft sowohl bezüglich des Güter- wie auch des Personenverkehrs entscheidend und liegt somit im Interesse der ganzen Schweiz.
- Die prognostizierte positive wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz hat zur Folge, dass die Nachfrage nach internationalen und nationalen Güter- und Personentransporten in den kommenden Jahren weiter deutlich zunehmen wird. Dabei nimmt insbesondere als Folge des zunehmenden Gewichts aussereuropäischer Volkswirtschaften die Bedeutung des interkontinentalen Verkehrs (Luft und Wasser) überdurchschnittlich zu.
- Daraus ergibt sich in den nächsten Jahren im Gateway nördliche Schweiz ein grosser Handlungs- und Investitionsbedarf in die Infrastrukturen für den Luft-, Wasser-, Schienen- und Strassenverkehr. Nur wenn der Gateway nördliche Schweiz sich auf das prognostizierte Verkehrswachstum ausrichtet, kann er seine Aufgabe zum Wohle der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft erfüllen.

Bezüglich der vier Verkehrsträger Luft, Wasser, Schiene und Strasse werden folgende 14 Handlungsempfehlungen abgegeben:

Luftgateway

1. Netzwerk Luftverkehr Schweiz (Zürich-Basel-Genf) stärken
2. Sicherstellung der nachgefragten Kapazitäten durch Ausbau der Infrastruktur und mit betrieblichen Massnahmen
3. Bahnanschluss Flughafen Basel/Mulhouse realisieren
4. Technische Entwicklungen zur Lärmreduktion fördern
5. Rechtssicherheit sowohl am Flughafen Basel/Mulhouse (Arbeits- und Steuerrecht) wie auch am Flughafen Zürich (Lärmproblematik Schweiz-Deutschland) schaffen

Wassergateway und Terminals

6. Finanzielle Beteiligung des Bundes an der Infrastruktur der Schweizerischen Rheinhäfen
7. Unterstützung Projekte «Containerterminal Basel-Nord» und «Gateway Limmattal»

Bahngateway

8. Die internationalen und nationalen Verbindungen durch entsprechende Ausbauten des Angebotes verbessern (15 Minuten Takt Basel – Zürich, Direktverbindungen zu den nahen Metropolitanräumen in der Schweiz im Halbstundentakt, in Deutschland und Frankreich mindestens im Stundentakt)
9. Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Güter- und Personenverkehr im Rahmen des Programms Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) durch neuen Juradurchstich (Wisenberg Tunnel), Entflechtung Knoten Basel (inkl. Herzstück), Bahnanschluss Flughafen Basel/Mulhouse, Brüttenertunnel, Zimmerbergbasistunnel II, 4 Spuren Basel-Zürich (inkl. Heitersberg Tunnel II resp. Honeret-Tunnel), zusätzliche Güterverkehrskapazitäten auf Zulaufstrecken zur NEAT

Strassengateway

10. Engpässe im Nationalstrassennetz (im Rahmen Programm Engpassbeseitigung PEB) durch Ausbau der Osttangente Basel, Nordumfahrung Zürich, Glattalautobahn und langfristig Stadttunnel Zürich beseitigen unter Berücksichtigung der nachhaltigen Entlastung von Wohngebieten
11. Netzbeschluss Nationalstrassen durch die eidgenössischen Räte verabschieden und die anstehenden Ausbauprojekte ohne Zeitverzug umsetzen
12. Entflechtungsmassnahmen und zusätzliche Abstellflächen für LKW bei Zollübergängen und Förderung der elektronischen Verzollung (Einführung eines Obligatoriums)
13. Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der bestehenden Infrastruktur durch die Implementierung von Verkehrsmanagementsystemen

Finanzierung

14. Bereitstellung der für die Ausbauten erforderlichen finanziellen Ressourcen durch entsprechende Beschlüsse auf Stufe Bund (Erhöhung der Autobahnvignette, massvolle Erhöhung des Trassenpreises, Beibehaltung Fondslösung für Eisenbahnprojekte; langfristige Einführung einer Benutzerfinanzierung wie z.B. „Mobility Pricing“) und der Kantone (Interessenbeiträge an konkrete Ausbauprojekte)

Dieser „Oltner Konsens zur Verkehrspolitik“ versteht sich als Input in die Entwicklung einer ganzheitlichen Gateway-Strategie für die Schweiz