

D.7 Güterverkehrsinfrastrukturen

Staatsratsentscheid: **14.06.2017**

Beschluss durch den Grossen Rat: **08.03.2018**

Genehmigung durch den Bund: **01.05.2019**

Interaktion mit anderen Blättern: **C.4, C.6, C.7, D.3, D.4**

Raumentwicklungsstrategie

4.1: Die Anbindung an die Metropolitanräume in der Schweiz und in Europa stärken

4.4: Die kombinierte Mobilität unterstützen

Instanzen

Zuständig: DFM

Beteiligte:

- Bund
- Kanton: DAA, DRE, DUW, DWTI
- Gemeinde(n): Alle
- Weitere: betroffene Unternehmen

Ausgangslage

Die strukturierenden Schienen- und das Strassenverkehrsnetze werden seit Langem für den Gütertransport genutzt. Heute sind die Transportnetze nahezu fertiggestellt, müssen aber noch vervollständigt und optimiert werden, um das erwartete Mobilitätswachstum von Personen und Gütern zu bewältigen.

Der Bund ist an einer umfassenden Aktualisierung der Fördermassnahmen für eine bessere Koordination des schweizweiten Güterverkehrs. Dazu wurde des eidgenössischen Gütertransportgesetzes (GüTG) revidiert und auf den 1. Juli 2016 in Kraft gesetzt, um namentlich die Aufgaben und Verantwortlichkeiten im Bereich Güterverkehr besser zu definieren.

Aufgrund seiner geografischen Lage muss unser Kanton über eine genügende Kapazität an Strassen- und Schieneninfrastrukturen verfügen, um den internen Verkehrsbedarf, aber auch den Transitverkehr durch die Schweizer Alpen bewältigen zu können. Die Fertigstellung der A9 und die Steigerung der Transportkapazitäten im Lötschberg-Basistunnel stellen die Herausforderungen für die nächsten fünf bis zehn Jahre dar.

Der Kanton Wallis beabsichtigt, die Konzentration von Güterumschlagplätzen Schiene-Strasse ausserhalb der Stadt- und Dorfzentren zu fördern, um moderne leistungsstarke Einrichtungen anbieten zu können, die nahe an den bestehenden Eisenbahn- und Autobahninfrastrukturen liegen und um übermässige Belastungen auf Wohngebiete und Umweltbelastungen zu vermeiden. Der Kanton möchte neben der Infrastrukturschnittstelle in Visp, welche Ende 2013 ihren Betrieb aufnahm, eine Güterverkehrinfrastruktur in Monthey realisieren. Schliesslich gilt es eine dritte Schnittstelle zwischen Sierre und Martigny zu planen (siehe Anhang).

Da es sich um ein Vorgehen handelt, das auf überregionaler Ebene des Kantons anzugehen ist, um leistungsstarke Anlagen zu schaffen, ist es wichtig, den Wirtschaftsstandort mit einem wettbewerbsfähigen Güterverkehrsangebot auszustatten und eine Koordination auf kantonaler Ebene unter Einbezug der regionalen und lokalen Akteure aufzubauen.

Koordination

Grundsätze

1. Fördern der Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, falls dies wirtschaftlich tragbar ist.
2. Entwickeln sich ergänzender Strukturen zwischen Schiene und Strasse durch die Realisierung von Schnittstellen für den Güterumschlag, die eine optimale und effiziente Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für den Güter- und Motorfahrzeugtransport erlauben.

D.7 Güterverkehrsinfrastrukturen

3. Koordinieren des Güterverkehrs mit der Lokalisierung der Schnittstellen für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse durch geeignete raumplanerische Massnahmen unter Berücksichtigung der gewünschten räumlichen Entwicklung.
4. Fördern von Schnittstellen für den Güterumschlag Schiene-Strasse in der Nähe von Autobahnausfahrten und von öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen.
5. Fördern der vom Bund anerkannten neuen Formen des Güterverkehrs im Rahmen des GÜTG und Unterstützen der Umsetzung von innovativen Lösungen in diesem Bereich.
6. Vorsehen von Synergien mit privaten Logistik- und Transportpartnern (PPP).
7. Fördern der Erstellung und Wiederinbetriebnahme von Industriegleisen.

Vorgehen

Der Kanton:

- a) schlägt in Übereinstimmung mit den bundesgesetzlichen Rahmenbedingungen eine kantonale Güterverkehrsstrategie vor;
- b) erstellt die Studien und trifft die Vorkehrungen für die Realisierung einer neuen Güterverkehrsschnittstelle Schiene-Strasse zwischen Sierre und Martigny.

Die Gemeinden:

- a) passen ihre Planungen (Zonennutzungsplan, kommunales Bau- und Zonenreglement, interkommunale Richtplan) an die Güterverkehrsinfrastrukturen an im Einklang mit den Zielen des Kantons und den weiteren betroffenen Instanzen.

Einzuhaltende Bedingungen für die Festsetzung

Die Projekte für neue Güterverkehrsschnittstellen Schiene-Strasse werden in der Kategorie **«Festsetzung»** klassiert, bevor eine entsprechende Nutzungszone ausgeschieden wird sowie die nachfolgenden Plangenehmigungs- und Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden. Sie werden der Kategorie «Festsetzung» zugeordnet, wenn mittels einem erläuternden Bericht nachgewiesen wurde, dass das Projekt folgende Bedingungen erfüllt:

- I. das Bedürfnis ist unter Berücksichtigung der potenziellen Nachfrage nachgewiesen;
- II. der Standort der Schnittstelle ist festgelegt und seine optimale Anbindung an das Verkehrsnetz ist nachgewiesen;
- III. die Zweckmässigkeit des Vorhabens ist aus technischer Sicht gegeben;
- IV. die potenziellen Konflikte mit der Raumplanung, der Landwirtschaft, dem Wald, der Umwelt (z.B. Störfälle, Lärm, Gewässer), dem Natur- und Landschaftsschutz (z.B. BLN, IVS, ISOS, Biotope), den Anlagen Dritter sowie mit den Naturgefahren wurden identifiziert und nichts weist darauf hin, dass das Projekt zu bedeutenden Konflikten führt.

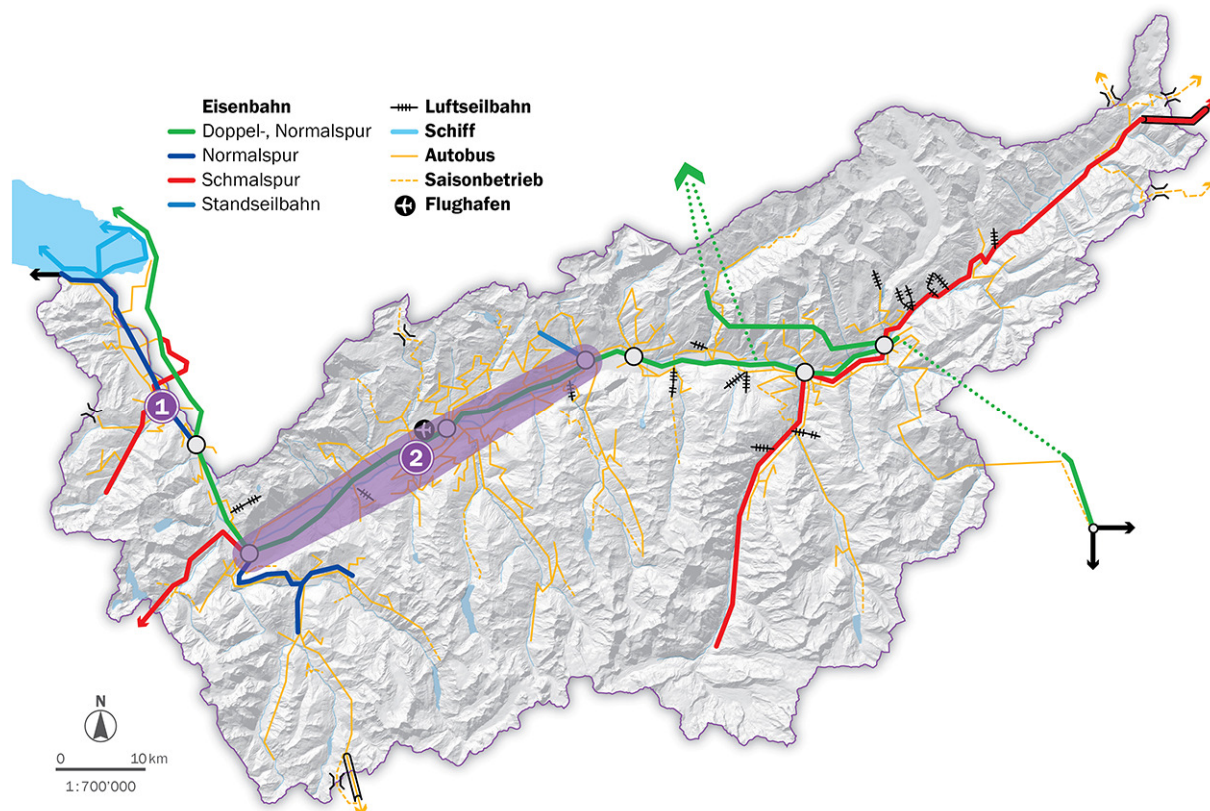
Dokumentation

DFM, **Kantonales Mobilitätskonzept 2040 (KMK 2040)**, 2018

Bundesrat, **Konzept für den Gütertransport auf der Schiene**, 2017

D.7 Güterverkehrsinfrastrukturen

Anhang: Projekte der Güterverkehrsschnittstellen Schiene-Strasse im Wallis (Stand am 05.03.2020)



Nr	Projekt	Gemeinde	Koordinationsstand	Datum des erläuternden Berichts
1	Regionalen Terminal für den kombinierten Verkehr	Monthey	Festsetzung	12.06.2019
2	Noch festzulegender Standort zwischen Sierre und Martigny		Vororientierung	